**03-038 ГАЗ-67, ГАЗ-67Б 4х4 2-дверный легковой вездеход, прицеп до 0.8 тн, мест 4 + 100 кг, снаряжённый вес 1.32 тн, полный вес 1.72 тн, ГАЗ-64-6004 54 лс, 90 км/час, 92843 экз., ГАЗ г. Горький, 1943-44-53 г.**

Концепция простого, легкого, полноприводного автомобиля — американская. Но полноприводная схема к концу 1930-х в Горьком уже была отработана на легковых моделях.

Задание создать легкий армейский автомобиль Главное автобронетанковое управление РККА выдало в конце зимы 1941-го, а 25 марта ГАЗ-Р1 (Р — разведчик) выехал на испытания. В августе, когда Красная Армия отчаянно дралась с вермахтом уже под Смоленском, в Горьком начали серийное производство ГАЗ-64. Выпуск, правда, был мизерным — менее 700 машин.

В апреле 1943-го автомобиль модернизировали: изменили карбюратор, усилили раму, изменили переднюю часть кузова и приборный щиток, ввели отдельные передние и задние крылья, установили дополнительный бензобак, увеличили мощность двигателя, задние рессоры разместили над кожухами моста, колея выросла до прежних 1466 мм. Последнее было очень важно для устойчивости и проходимости. Машине, получившей имя ГАЗ-67 (с 1944-го — 67Б), стало легче идти по бездорожью вслед грузовикам. Полноприводный автомобиль с раздаткой без демультипликатора оснащали 4-цилиндровым двигателем полуторки ГАЗ-ММ — объемом 3,3 л и мощностью 54 л.с. при 2800 об/мин. Коробка передач 4-ступенчатая.

Сила и слабость 67-го заключалась в максимальной унификации с серийными машинами. Советский автомобиль проектировали и готовили к производству в немыслимо короткие сроки. Он был прост, насколько может быть проста полноприводная конструкция, подходил для ремонта даже руками малоквалифицированных слесарей. Двигатель со степенью сжатия 4,6 способен поедать даже то, что и бензином назвать стыдно.

Ну а слабость — тяжелые и старомодно выполненные органы управления. Руль и педали требуют серьезных усилий, коробка передач без синхронизаторов, механические тормоза невеликой эффективности, амортизаторы от «эмки» — одностороннего действия. Впрочем, для небалованных советских шоферов все это было не так уж важно. Особенно если не пробовать другого.

Гораздо важнее пусть и не очень мощный, но тяговитый мотор и передаточное число первой ступени 6,4! Она компенсировала отсутствие понижающего ряда. На первой инструкция рекомендовала трогаться лишь в очень тяжелых условиях или с пушкой на хвосте.

Автомобили ГАЗ-67 принимали участие в заключительном этапе Великой Отечественной войны. До 9 мая 1945 года в войска было поставлено около 2,5 тыс. машин. Они приобрели популярность в действующей армии под кличкой «Иван-Виллис», как самобытный типично русский образец автомобиля — прочный, неприхотливый, тяговитый и вездеходный. В армии эти машины эксплуатировались вплоть до конца 1950-х годов, когда их заменили автомобилями ГАЗ-69.

Массовым ГАЗ-67 стал в послевоенные годы. «Газики» трудились на селе и в городах, служили в милиции и на стройках. Потом машины списывали и стали продавать частникам: в умелых руках они служили десятилетиями.

**Серийные модификации:**

**ГАЗ-67Б** — модернизированный по ряду узлов и агрегатов ходовой части ГАЗ-67. Выпускался с января 1944 года.

C 1942-го по 1945-й на полноприводном шасси в нескольких модификациях выпускали бронеавтомобили **БА-64**.

В конце 1943 года был разработан опытный образец автомобиля **ГА3-67-420** с полностью закрытым кузовом. Серийно такая машина не выпускалась, но вызвала многочисленные подражания. В последующие годы многие ГАЗ-67 силами оборудовались закрытыми кузовами разных форм и исполнений — деревянными, металлическими и смешанной конструкции.

Существовал упрощенный опытный образец **ГАЗ-67В** — с приводом только на задние колеса.

В 1949 году на базе агрегатов ГАЗ-67 в НАМИ разработали амфибию НАМИ-011. После доработок она мелкосерийно выпускалась на ГАЗе под индексом **ГАЗ-011**.

ГАЗ-67Б, модернизируя, делали до августа 1953 года. Всего изготовили 92 843 автомобиля, с 1943-го по 1945-й — 4821, бронеавтомобилей БА-64 — 8174 экземпляра.

**Краткая техническая характеристика автомобиля ГАЗ-67Б**

|  |  |
| --- | --- |
| Масса, кг: | |
| без нагрузки | 1320 |
| с полной нагрузкой | 1720 |
| Число мест в кузове | 4 |
| Скорость движения, км/ч: | |
| наибольшая | 90 |
| средняя техническая: | |
| по шоссе | 35—40 |
| по грунтовой дороге | 25 |
| Габаритные размеры, мм: | |
| длина | 3350 |
| ширина | 1685 |
| высота | 1700 |
| Колея, мм: | |
| передних колес | 1446 |
| задних колес | 1446 |
| База, мм | 2100 |
| Номинальный размер шин | 6,50-16" |
| Наименьший радиус поворота, м | 6,5 |
| Наименьший дорожный просвет, мм | 200 |
| Двигатель: | |
| тип | 4-тактный карбюраторный |
| марка | ГАЗ-64-6004 |
| мощность, л/с | 54 |
| число оборотов, об/мин | 2800 |
| Емкость топливного бака, л | 70(40+30) |
| Применяемое горючее | бензин 2-го сорта |
| Средний расход горючего на 100 км пробега с полной нагрузкой, л: | |
| по шоссе | 14 |
| по грунтовой дороге | 20,4 |
| Запас хода по горючему, км: | |
| по шоссе | 500 |
| по грунтовой дороге | 340 |
| Преодолеваемые препятствия: наиб, угол подъема с | |
| полной нагрузкой. град. | 30 |
| боковой крен с полной нагрузкой, град. | 25 |
| глубина брода, м | 0,7 |