**02-208 ГАЗ-56 4х2 бортовой грузовик гп 1.5 тн, по грунту 1.3 тн, мест 2, снаряжённая масса 2.03 тн, полный вес 3.68 тн, ГАЗ-21А 70 лс, 80 км/час, опытный 1-ый вариант, 3 экз., ГАЗ г. Горький, 1953-56 г.**



*Этот текст гуляет на многих страницах в сети, но автора установить не смог. Жаль, ведь написано со знанием темы, толково. Спасибо автору и распространителям его работы*.

В 1951 г. выпуск ГАЗ-ММ - единственного тогда грузовика грузоподъемностью в 1,5 т - уже был завершен на последнем заводе-изготовителе в Ульяновске. Модернизированная «полуторка» являлась на тот момент машиной уже изрядно устаревшей, но по-прежнему имела стабильный спрос в народном хозяйстве, особенно — на селе. И альтернативы ей пока что не было. Спроектированная еще в 1938 году на ГАЗе новая базовая модель ГАЗ-11-51, хотя и напоминала на первых порах «полуторку» колесами и ходовой частью, была уже «двухтонкой», а затем и вовсе трансформировалась в конструктивно иной и более тяжелый ГАЗ-51. Следующей попыткой создания обновленной «полуторки» стал ульяновский опытный 1,5-тонный УАЗ-302, созданный в ноябре 1950-го на базе пикапа УАЗ-300, рассчитанного на 750 — 800 кг. Однако обе машины так и осталась экспериментальными образцами. Поэтому в начале 1952 года к этой идее вернулись сами горьковчане, когда после освоения и устранения проблем с первыми послевоенными моделями, принялись за проектирование перспективных машин. Одной из таких ярких и самобытных разработок стала новая «полуторка» ГАЗ-56.

27 апреля 1952 года министерство утвердило техническое задание на 1,5-тонный ГАЗ-56, и тогдашний главный конструктор ГАЗа Л. В. Косткин дал «добро» на его разработку. На раннем этапе работы по «56-му» вели С. Б. Михайлов и Б. И. Шихов, а с августа 1954 года ведущим конструктором машины стал А. М. Бутусов. Первый вариант ГАЗ-56 в большой степени стал дальнейшим развитием УАЗ-302. Даже внешне машины были очень похожими: V-образные капоты (выполненные, кстати, заодно с облицовкой), «дутые» крылья в «американском» стиле 1940-х годов, 2-местные обтекаемые металлические кабины с V-образными ветровыми стеклами, идентичное расположение фар. Словом, внешние различия между «56-м» и «302-м» свелись лишь к иному оформлению облицовки радиатора и слегка измененной кабине. Вместо горизонтальных прорезей облицовки УАЗа дизайнер Лебедев решил применить на ГАЗ-56 вертикальные, а обводы кабины несколько упростить.

Надо признать, что если 1-тонный УАЗ-300 образца 1949 года с его односкатными «легковыми» колесами скорее напоминал американский пикап тех лет, то и «302-й», и «56-й», уже являлись, хотя и легкими, но полноценными грузовиками. Одним из самых слабых мест УАЗ-302 был заимствованный у «Победы» 4-цилиндровый двигатель всего в 50 л.с., который, как говориться, его «едва возил» (динамический фактор — лишь 0,309). КПП была разработана своя, трехходовая, 4-ступенчатая, с изменениями затем «перекочевавшая» и на ГАЗ 56, хотя диапазон ее был все же маловат. Двигатель ГАЗ 56, если брать во внимание «победовский» (с «мизерным» крутящим моментом в 3,5 кг/м) и стоял на ГАЗ-56, то лишь на самом 1-м образце, а уже 2-й и 3-й оснастили пока еще опытными, «сырыми» и капризными, но все же — 70-сильными моторами ГАЗ-21.

В ходовой части «302-го» и раннего «56-го» тоже было много общего: одинаковые колеса, заимствованные от ГАЗ-ММ, схожие мосты, величины колесной базы, бортовые платформы… Габаритные размеры ГАЗ-56(I) составляли: 5085 мм в длину, 2172 мм в ширину и 1995 мм в высоту, база равнялась 2950 мм, а колеи задних и передних колес — 1650 и 1472 мм соответственно. Грузоподъемность по грунту снижалась до 1300 кг. Собственная масса достигала 1848 кг, наибольшая скорость — 82 - 83 км/ч, а расход топлива — 15 л/100 км. Ранний ГАЗ-56 отличался хорошим клиренсом: под задним мостом его величина равнялась 240 мм, а под передним, благодаря «немецкому» решению его «поворотных» узлов, аж 345 мм!

Из других конструктивных особенностей 1-го «56-го» следует упомянуть два масляных фильтра (грубой и тонкой очистки со сменным элементом, идентичным ГАЗ-51), термостат гармошечного типа, трубчатый 3-рядный радиатор с жалюзи, сухое однодисковое сцепление, единый открытый карданный вал на игольчатых подшипниках, ГП из пары конических шестерен со спиральными зубьями и передаточным числом 6,5:1, кулачковый дифференциал повышенного трения, шины размерности 6,50-20, подвеску на 4-х продольных полуэллиптических рессорах. Интересно, что концы рессор уже заделывались в резиновые подушки, а на передний мост устанавливали к тому же гидравлические поршневые амортизаторы двухстороннего действия. На машине применили рулевой механизм типа «глобоидальный червяк и двойной ролик», рулевое колесо диаметром 400 мм (как у «Москвича-407»), тормоза с гидравлическим приводом, 12-вольтовое электрооборудование, отопление и вентиляцию кабины. На некоторых образцах стоял стальной распредвал (на пяти подшипниках), а на остальных — чугунный литой.

Хорошо проработанные пропорции позволили 1-му варианту ГАЗ-56 стать действительно компактным, маневренным (радиус поворота всего 6,5 м) и привлекательным грузовиком, с неплохими данными для бездорожья (продольный радиус проходимости — 2,2 м; углы свеса: передний — 45 град, задний — 30 град), а современный на тот момент дизайн передка с фарами и подфарниками от «Победы» подчеркивал новизну и перспективность модели. Кстати, аналогичную внешность уже мыслили применить и для дальнейшей модернизации ГАЗ-51: известен прототип 1953 года с подобным оперением.

Летом 1953-го начались работы по первому образцу машины «в металле». Вопреки распространенной датировке, он был готов уже к концу того же 1953 года, когда «главным» на ГАЗе был Н. И. Борисов, а в начале следующего уже во всю испытывался. Из отчета ГАЗ о работах, выполненных в 1954 году: «По ГАЗ-56. Изготовлено два образца 2-й серии. Проведены заводские испытания образца 1953 года. Общий пробег — 36 тыс. км». Образцы ГАЗ-56 2-й серии вышли на дорожные испытания в 1955 году. Одной из отличительных особенностей стало применение на этих и последующих машинах 1-го варианта, герметичных барабанных тормозов, разработанных для унифицированного с «56-м» вездехода ГАЗ-62. На ГАЗ-56 внешне это «вылилось» в иные колесные диски с колпаками весьма необычного для тех лет вида. Однако в процессе эксплуатации выяснилось, что такие тормоза «изнашивали сами себя»: абразивная пыль, накапливавшаяся внутри, весьма ускоряла износ, в первую очередь — чугунных барабанов. Необходимости в таком узле у «56-го» не было, это явилось лишь следствием унификации. Ведь и «тяжелый джип» ГАЗ-62, 1-й вариант которого появился в 1952 году, и ГАЗ-56 образца 1954 года, согласно техническому проекту были унифицированы друг с другом не только по тормозам, но и по всем основным агрегатам: двигателю, лонжеронам и большинству поперечин рамы, элементам заднего моста, подвески и многим другим.

Кроме новых тормозов, на образцах 2-й серии ГАЗ-56 добавили округлые штампованные крылья над задними колесами, усилили брусья жесткости на боковых бортах кузова. Чуть позже деревянную бортовую платформу заменили на металлическую с аккуратными бортиками и ребрами жесткости в них, а заодно поменяли задние крылья на более простые гнутые брызговики. Именно в таком виде образец 3-й серии экспонировался в 1956 - 57 годах в Москве на ВПВ (ВДНХ), и стал наиболее известным из всех образцов 1-го варианта ГАЗ-56.

В целом машина получилась хорошей и нужной, однако перспектива ее серийного производства оставалась туманной. Дело в том, что каждая из созданных тогда почти параллельно трех базовых моделей — «Волги» ГАЗ-21, ГАЗ-62(I) и ГАЗ-56(I), требовала для выпуска новых значительных производственных мощностей, а их то на заводе, где уже на предельной нагрузке шел выпуск ГАЗ-51, -63, -69, «Победы», ЗИМа, БТР-40, гусеничного ГАЗ-47 и других машин, как раз и не хватало. В 1957 году работы по нему уже не велись, хотя машина все еще выставлялась как перспективная.

Наиболее тесное «родство» ГАЗ-56 (по раме, двигателю, КПП, сцеплению, балке заднего моста, карданам, подвеске, ступицам и подшипникам колес и т.д.) предполагалось с бескапотным ГАЗ-62. А от «52/53», во что бы то ни стало, требовали взять уже созданные кабину и оперение, продолжавшие развитие американского стиля 1950-х, хотя для «56-го» они, естественно, оказались великоваты и тяжеловаты.

Версия 2.0

Так, на рубеже 1958 — 1959 годов появился 2-й вариант ГАЗ-56, выглядевший, не смотря на самые современные формы, более неказистым и «недоразвитым» по сравнению с первым. Большие кабина и передок не очень-то вписывались в низкую посадку и относительно малые размеры машины. Габариты 2-го варианта выросли незначительно: длина составляла теперь 5350 мм, ширина — 2175 мм, высота — 2030 мм. Стали чуть больше база (3000 мм), колея передних колес (1590 мм) и площадь бортовой платформы (5,64 кв.м вместо 5,11 кв.м). А вот вес ГАЗ-56(II) без нагрузки увеличился аж до 2030 кг, ввиду чего коэффициент тары стал хуже, чем у ГАЗ-АА. Ухудшились и динамические качества, и параметры проходимости (клиренс — 230 мм), и радиус поворота (7 м). Столь высока была цена унификации.

На ГАЗ-56 образца 1959 - 60 годов были применены: сухое однодисковое сцепление, новая 4-ступенчатая КПП с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах (кстати, очень неудачными) и иными передаточными числами, два карданных вала с промежуточной опорой, тормоза с гидравлическим приводом и т.д. Расход топлива по сравнению с 1-м вариантом увеличился до 16 л/100 км, что при 80-литровом бензобаке (у 1-го варианта — на 85 л) сократило запас хода с 565 до 500 км. Важным новшеством на поздних ГАЗ-56 стал неразъемный задний мост

типа «банджо» со вставным редуктором с гипоидной главной передачей (передаточное число — 6,5) и полностью разгруженными полуосями. Буксирный прибор предполагалось ставить лишь по заказу, ведь общий вес буксируемого прицепа составлял всего 1700 кг, и вряд ли «56-й» с прицепом был бы всерьез применим на практике. Вместо пальцев рессор тоже применили резиновые подушки, а в дополнение к рессорам спереди имелись и гидравлические телескопические амортизаторы. В 1960 году образцы ГАЗ 56(II) вышли на межведомственные испытания.

2-й вариант ГАЗ-56 показал себя в целом неплохо. Его рама была прочнее, чем у иномарок, надежнее работали рессоры. Однако в тяжелых условиях эксплуатации электромуфта вентилятора не справлялась с охлаждением, да и сам двигатель, как особо подчеркнула комиссия, отличался недостаточной мощностью. Вообще двигатель Газ-56 требовал от водителя постоянного внимания и «щадящего» обращения, особенно — при обкатке. Форсировать же его дальше, увеличив степень сжатия, как это делалось на экспортных «Волгах», было невозможно, ведь в стране нормой был «66-й» сорт бензина. Находились и другие все еще «сырые» места: не очень надежные ступицы, крепления рессор, «подтекающий» задний мост. Тем не менее, ГАЗ-56(II) был признан достойным серийного производства.

Но производство меж тем все откладывалось, а затем и вовсе было закрыто окончательно. Причин называли несколько. Без значительных вложений средств завод не мог освоить выпуск сразу двух новых грузовиков — ГАЗ-53 и ГАЗ-56. К тому же в СССР вновь стали ощутимо ратовать за повышение грузоподъемности, и даже 2,5-тонный ГАЗ-52 основательно (почти на 10-летие!) «задержался» в предсерийных, «пропустив» вперед «53Ф», «53», и «53А». Что уж говорить про не попавшую «в струю» «полуторку»? Но главным и решающим обстоятельством стал внезапный и волюнтаристский отказ военного руководства от бескапотного ГАЗ-62 (который уже больше года, как выпускался!): «крест» на «62-м» автоматически перечеркивал и ГАЗ-56(II), опять-таки широко унифицированный именно с ним. В начале 1962 года все дальнейшие работы по ГАЗ-56 были прекращены.