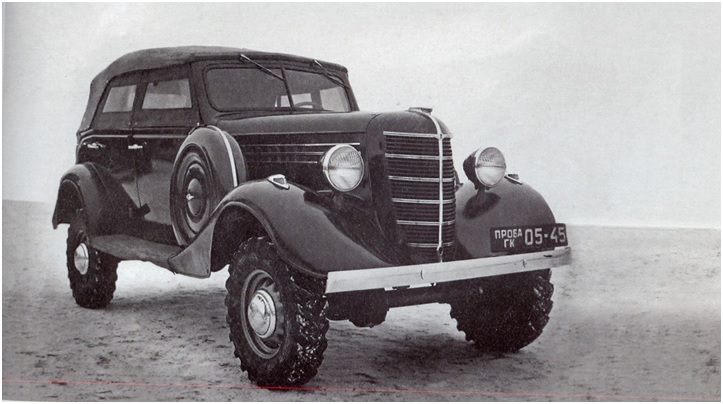
**03-337 ГАЗ-61-40 4х4 4-дверный фаэтон, мест 5, прицеп до 700 кг, вес: снаряженный 1.65 тн, полный 2.15 тн, ГАЗ-11 до 85 лс, до 100 км/час, первый легковой полноприводный вездеход в СССР, опытный, 6 экз., ГАЗ г. Горький, 1939-41 г.**



*Из книги «ГАЗ 1932 - 1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин.*

« **1939 ГАЗ-61-40**

Серия полноприводных легковых автомобилей началась с постройки шасси и трансмиссии следующей конфигурации: новый передний ведущий мост с шарнирами равных угловых скоростей, 4-ступенчатая коробка передач грузовика ГАЗ-ММ, силовой диапазон которой позволил применить раздаточную коробку без понижающего редуктора, задняя карданная передача с промежуточным шарниром, стандартный задний мост «эмки». Дорожный просвет по сравнению с ГАЗ -11 был увеличен на 150 мм – до 370. В дополнение к основному 60-литровому бензобаку установлен резервный ёмкостью 50 л. На первые пять шасси, по сути ещё экспериментальные, были переставлены с автомобилей ГАЗ -11-40 открытые кузова. Так

появились полноприводные фаэтоны ГАЗ -61- 40 – первые советские вездеходы 4х4. 10 июня

1939 года начались заводские испытания пилотного экземпляра.

ГАЗ -61 обладал действительно незаурядными характеристиками проходимости. Он брал

подъёмы крутизной до 43°, преодолевал брод глубиной 0,82 метра, снег – 0,4 метра, окопы шириной 0,9 метра, брёвна диаметром 0,37 метра, взбирался на уступ высотой 0,45 метра. Он прекрасно себя вёл на размытой пашне и уверенно таскал 700-килограммовый прицеп.

Ведущий конструктор ГАЗ -61 Виталий Андреевич Грачёв особенно любил демонстрировать возможности машины, взбираясь на ней по крутым лестницам.

Осенью 1939 года – к непогоде и распутице – на шасси первого ГАЗ -61 был установлен

закрытый кузов обычной «эмки». По сути был выведен прототип следующей серийной модели – седана «61-73», пока ещё с «плоской» радиаторной облицовкой по типу М-1.

Полноприводные фаэтоны были предоставлены высшим чинам РККА: маршалам Будённому, Ворошилову, Тимошенко, генералам Жукову и Рокоссовскому. Причём последний, шестой экземпляр ГАЗ -61-40, был передан в Народный комиссариат обороны перед самой войной – 11 июня 1941 года. После первой же военной зимы кузова всех автомобилей, кроме ворошиловского, были заменены на закрытые по типу ГАЗ -61-73.

Колесная база – 2855.

Длина – 4670, ширина – 1770, высота – 1905.

Снаряженная масса – 1540 кг.

Максимальная скорость – 107 км/ч.

Номинальный расход топлива на шоссе – 14 л/100 км.»

В апреле 1938 года по просьбе конструктора Виталия Грачева и по указанию Наркома обороны Климента Ворошилова на Горьковский автозавод был доставлен для изучения новейший американский легковой полноприводный автомобиль Marmon-Herrington LD-2, который был построен на базе Ford V8 DeLuxe и конструктивно и технологически был близок к автомобилям ГАЗ.

После изучения американского вездехода Виталий Грачев пришел к выводу, что отечественный легковой автомобиль повышенной проходимости должен быть двухосным с передним ведущим мостом, а не трехосным с задними ведущими мостами, как предполагалось ранее.

Изучив все достоинства и недостатки иностранного автомобиля повышенной проходимости, Виталий Грачев на основе шасси ГАЗ-М11 разработал отечественное полноприводное легковое шасси, которое получило обозначение ГАЗ-61.

Оси автомобиля ГАЗ-61-40 подвешивались к раме на продольных рессорах, а для плавности хода служили гидравлические амортизаторы рычажного типа. Мосты имели коническую передачу и были соединены с КПП при помощи карданных валов, которые были заключены в трубу и жестко крепились к картеру главной передачи. К осям автомобиля крепились дисковые колеса с резиновыми шинами размером 7,00-16. Рабочий колодочный тормоз имел механический привод и действовал на все колеса, стояночный тормоз также был колодочным с механическим приводом и также действовал на все колеса.

На шасси устанавливался открытый 4-дверный цельнометаллический кузов, задняя часть которого имела форму с закругленными боками. Двери были подвешены на передних петлях. На верхней рамке лобового стекла крепились два стеклоочистителя для облегчения видимости в непогоду, которые имели вакуумный привод, шланг которого соединялся с входным коллектором карбюратора. Для защиты кузова от мелких повреждений служили металлические бамперы. Запасное колесо крепилось на переднем крыле автомобиля и накрывалось съемным металлическим кожухом. В ночное время дорогу освещали две электрические фары и два габаритных фонаря со стоп-сигналами, которые крепились к крыльям. Также сверху на передних крыльях были расположены габаритные огни. Между передними и задними крыльями располагались подножки для облегчения посадки в салон автомобиля. В задней части кузова был устроен багажник с металлической крышкой. В полу багажника имелся ящик для хранения инструмента. Для защиты от непогоды служил складной тент, для хранения которого также был предусмотрен ящик в багажнике. Также в ненастную погоду к кузову на специальных застежках металлических стойках крепились мягкие боковинки. Для лучшей шумоизоляции стенки кузова были покрыты мастикой, а пол застлан резиновыми ковриками. При установке кузова фаэтон автомобиль оборудуется дополнительным бензиновым баком, емкостью 50-55 литров.

Внутри сиденья, которые были обшиты дермантином или кожей, были расположены таким образом, чтобы не вызывать утомления в дальней дороге. Переднее сиденье ГАЗ-61-40 представляло собой удобный и просторный диван, рассчитанный на двух человек. Заднее сиденье было рассчитано на 2-3 человек, при этом в нижней части переднего сиденья была сделана ниша, позволяющая вытянуть ноги сидящим сзади пассажирам. На передних дверях имелись удобные подлокотники для водителя и пассажира, которые также служили и ручкой для закрывания двери. Для защиты от ветра на передних стойках имелись  поворачивающиеся боковые стекла, а для защиты от солнца на надрамнике имелся козырек.

Автомобиль мог развивать максимальную скорость до 107 км/ч, а расход топлива составлял 14 литров на 100 км пути.

На испытаниях автомобиль показал феноменальную проходимость и был способен преодолевать подъемы крутизной до 41 градуса, спуски до 40 градусов, уступы до 45 см и поваленные деревья толщиной до 37 см, а также таскать за собой 700-килограммовый прицеп. Вслед за первой машиной был построен второй экземпляр вездехода с кузовом от четвертого образца ГАЗ-11-40, которые также отличную проходимость, а апофеозом испытаний стали заезды вверх по лестницам базы отдыха в Стригине под Горьким и Северного речного вокзала в Москве.

Военные заинтересовались автомобилем, в котором видели разведывательную, связную, пограничную машину, тягач противотанковых пушек и мобильную огневую точку, поэтому на основании положительных результатов испытаний Нарком среднего машиностроения принял решение о постановке на производство ГАЗ-61-40 к концу 1940 года. Причем вместе с открытым кузовом рассматривался закрытый (серийный кузов Эмки) ГАЗ-61-73, пикап ГАЗ-61-415 и артиллерийский тягач ГАЗ-61-417(416).

Однако Горьковский автозавод был загружен оборонными заказами, которые не оставляли ресурсов на освоение нового семейства автомобилей. Тем не менее до июня 1941 года было изготовлено 5 прототипов ГАЗ-61-40, которые были переданы в Наркомат обороны