**03-203 ГАЗ-64, он же ГАЗ-64-416 4х4 армейский автомобиль - тягач с открытым кузовом, мест 4-5 или водитель + 400 кг, прицеп до 1.2 тн, снаряжённый вес 1.2 тн, М-1 50 лс, 92 км/час, 672 экз., ГАЗ г. Горький 1941-43 г. в.**



 Советско-финский вооруженный конфликт 1939-40 г., проходивший в лесистой местности в обстановке тяжелого зимнего бездорожья, выявил острую необходимость в небольшом, предельно простом и дешевом, но очень надежном и подвижном легковом автомобиле повышенной проходимости для обслуживания среднего командного состава Красной Армии, штабной службы, а также для целей разведки, связи и буксировки легких артсистем. Ничего подобного в нашей армии до сих пор не было, если не считать незначительного количества тяжелых мотоциклов с коляской, малопригодных для работы зимой и не способных к тяговой службе.

 Инициативу создания такого упрощенного "солдатского" короткобазного полноприводного автомобиля - тягача с открытым 4-местным кузовом проявил генерал-майор И.П. Тягунов, начальник Главного автобронетанкового управления, как никто другой заинтересованный в дальнейшей механизации и моторизации Красной Армии. Вероятно, он был достаточно осведомлен о разработке аналогичных легковых автомобилей-вездеходов для армии США, а появившиеся в печати фотографии первых прототипов "Бантама" и моментов его испытаний убедили его в том, что как раз такой автомобиль и нужен срочно КА. Эта убежденность перешла на нового, энергичного и делового наркома среднего машиностроения В.А. Малышева, которому подчинялась и автомобильная отрасль. По воспоминаниям ведущего конструктора автомобиля ГАЗ-61 В. А. Грачева, нарком, который хорошо знал Грачева и, похоже, был к нему расположен, вызвал его к себе в конце января 1941 года. Показывая ему фото в американском журнале "Automotive Industries" с поднимающимся по ступеням Белого дома "Бантамом" с сидящими в нем военными, приказал сделать такой же, видимо понимая, что он неизбежно будет построен на хорошо себя зарекомендовавших агрегатах ГАЗ-61.

*Из главы «Автомобили семейства ГАЗ-64 / ГАЗ-67» в книге «ГАЗ 1932 — 1982 Русские машины», Краснодар 2011, Автор Иван Валентинович Падерин.*

**1941 ГАЗ-64 «Пигмей» (Р-1)**

 Экспериментальный автомобиль «4х4» упрощенной конструкции, прототип серийного вездехода. Построен по заказу Главного автобронетанкового управления РККА в марте 1941 года в двух экземплярах. На разработку и изготовление машин конструкторской группе Виталия Андреевича Грачёва потребовался 51 день. Название «Пигмей» дано прототипам ГАЗ -64 в контексте «советский “Пигмей”» – аналог американского армейского багги Ford Pigmy – компактный, лёгкий, простой. И что ГАЗ, что военное ведомство – не выбирали других слов для взаимообъяснений по типу новой машины.

 Первоначально Грачёв собирался поставить ГАЗ -64 на мосты ГАЗ -61, с тем чтобы автомобиль мог спокойно двигаться по колее грузовых машин. Вдобавок это экономило бы средства на освоение новых узлов. Однако Нарком среднего машиностроения В.А. Малышев в приказной форме настоял на применении укороченных мостов по размеру колеи американского лёгкого внедорожника Bantam BRC. Копирование привело к тому, что «Пигмеи», а впоследствии и серийные ГАЗ -64, не только вынуждены были прокладывать на разбитых грузовиками дорогах свою колею, но и не обладали достаточной устойчивостью на косогорах.

 В апреле 1941 года образцы ГАЗ -64 под условным обозначением Р-1 («Разведчик-1») прошли армейские испытания и осмотры ответственными чинами Красной Армии. «Пигмеи» не имели тента, так как это даже не было прописано в техническом задании военных. Кроме того, для них не нашлось и внедорожных шин с развитыми грунтозацепами.

Колесная база – 2100. Длина – 3270. Ширина – 1500. Высота – 1660 (1270 – без тента и с откинутым лобовым стеклом). Колея – 1260 / 1240. Клиренс – 220. Снаряженная масса – 1200 кг.

Максимальная скорость – 92 км/ч.

**1941 ГАЗ-64 (ГАЗ-64-416)**

 Легковой вездеход упрощённой конструкции – прочный в раме и упрямый в своей тяге автомобиль. Применялся как тягач противотанковых пушек, командирская и связная машина. Ведущий конструктор – В.А. Грачёв. В машине применены агрегаты серийных моделей ГАЗ . Двигатель М-1 в паре с 4-ступенчатой коробкой передач от полуторки обеспечивали столь высокий силовой диапазон, что это позволило обойтись одноступенчатой раздаточной коробкой – без понижающего ряда. Мосты, карданы, рулевое управление и тормоза – всё это с доработками от ГАЗ -61. Амортизаторы – опять таки от «эмки». Передняя подвеска на продольных четвертьэллиптических рессорах, задняя – на полуэллиптических. Кузов 416 конструкции Б.Т. Комаревского не требовал специальной оснастки и изготавливался вручную из кровельного железа.

 Первая партия ГАЗ -64 была произведена в августе 1941 года. Всего по апрель 1943 года выпущено 762 экземпляра этой модели.

 Колесная база – 2100. Длина – 3305. Ширина – 1535. Высота – 1690 (1270 – без тента и с откинутым лобовым стеклом). Колея – 1278 / 1245. Клиренс – 230. Снаряженная масса – 1300 кг.

Максимальная скорость – 92 км/ч. Проходимость: стенка – 0,45 м; снежная целина – 0,4 м; брод – 0,8 м; подъём с ходу – 42°э

**1942 ГАЗ-64-126**

 Проект штабного автомобиля с полубронированным кузовом. Противопульная защита состояла из откидных бронелистов по всему периметру открытой кабины. В металле не реализован.

**1943 ГАЗ-67**

**1944 ГАЗ-67Б**

 Легковой вездеход – развитие модели ГАЗ -64. Выпускался с сентября 1943 года. Ведущие

конструкторы – В. А. Грачёв и с августа 1944 года – Г. М. Вассерман. Благодаря расширенной колее передних и задних колёс ГАЗ -67 обладал гораздо лучшей устойчивостью. Мощность двигателя с применением нового карбюратора возросла до 54 л.с. Усилены рама и подвеска. Соразмерно колее увеличилась и ширина оперения кузова, изменилась форма крыльев, появились боковые подножки.

 Модернизированный вариант, известный как ГАЗ -67Б (выпуск с ноября 1944 года), отличался подетальным усовершенствованием подшипников, шарниров трансмиссии и ходовой части, карбюратором, фильтром-отстойником топлива, распределителем зажигания с октан-корректором и прочими элементами.

 Большая часть выпуска ГАЗ -67Б пришлась на послевоенное время. С 1948 года на автомобиль устанавливалась штампованная решётка радиатора, с которой он получил законченный вид и наибольшее распространение, в том числе в художественных фильмах «про войну».

 ГАЗ -67Б производился до августа 1953 года. Всего же было изготовлено 92843 вездехода 67 и 67Б. А считая с «первопроходцем» серии – ГАЗ -64 – 93605 машины.

Колесная база – 2100. Длина – 3350. Ширина – 1690. Высота – 1700 (без тента и с опущенным лобовым стеклом – 1370). Колея – 1446. Клиренс – 227. Снаряженная масса – 1200 кг. Максимальная скорость – 100 км/ч.