

# „ШЕСТЬДЕСЯТ ДЕВЯТЫЙ“ В СЕМИДЕСЯТОМ ГОДУ



GAZ-69-68.



GAZ-69A-68.

Ульяновские вездеходы ГАЗ-69 и ГАЗ-69А хорошо известны как у нас в стране, так и за рубежом. Эти неприхотливые автомобили трудятся круглый год в самых различных дорожных и климатических условиях. Коллектив орденосного Ульяновского автозавода методически ведет их модернизацию — повышает надежность, долговечность, безопасность, улучшает внешний вид.

Постепенное наращивание усовершенствований, конструктивных и технологических изменений переросло в качество — завод повысил сроки и километраж гарантии на свои автомобили с 15 тысяч километров и 9 месяцев до 30 тысяч километров и одного года.

Среди многих усовершенствований, уже внесенных ранее в обе модели, важнейшими являются изменение червячной пары рулевого механизма и изменение конструкции ручного тормоза, у которого теперь упрощен привод и облегчена регулировка. Значительно повышены прочность и долговечность рамы — она проходит сверху в среде углекислого газа, защищающего швы от окисления.

А теперь о конструктивных изменениях, разработанных в самое последнее время и постепенно внедряемых в производство. В нынешнем году многие основные узлы и агрегаты были модернизированы, и машинам присвоено обозначение ГАЗ-69-68 и ГАЗ-69А-68.

На автомобилях устанавливается теперь новый, более надежный и долговечный передний ведущий мост — типа УАЗ-452. По сравнению с прежним у него более прочный дифференциал модели УАЗ-451Д с четырьмя сателлитами вместо двух; усиленные шкворневые узлы модели УАЗ-452 (диаметр

шкворней 25 мм вместо 22 мм); кулаки шарниров повышенной прочности; усиленные упоры ограничителей поворота, сохраняющие неизменными максимальные углы поворота, что, в свою очередь, повышает долговечность шарниров.

Кузов получил новый тент с увеличенным задним окном и двумя дополнительными боковыми окнами с каждой стороны.

На прежних моделях при выключенном переднем мосте его «начинка» и карданный вал продолжали вращаться вместе с передними колесами. На новых автомобилях предусмотрена специальная муфта, позволяющая отсоединить полуоси от ступиц передних колес. При этом, естественно, облегчается разгон, увеличивается накат и скорость движения, снижается расход топлива. Считаем нужным обратить внимание водителей на следующие моменты. Когда передние колеса отсоединены от трансмиссии, ни в коем случае нельзя включать понижающую передачу в раздаточной коробке. Иначе весь крутящий момент будет передаваться только на задний мост, что приведет к его перегрузке и возможной поломке.

Остается добавить, что новый передний ведущий мост в сборе полностью взаимозаменяем со старым. Однако его поворотный рычаг отличается от рычагов и ГАЗ-69 и УАЗ-452.

На моделях «68» применен и новый задний мост УАЗ-451Д с четырехступенчатым дифференциалом. Он полностью взаимозаменяем с задними мостами всех остальных ульяновских автомобилей.

Повышена эффективность тормозной

системы — благодаря установке передних тормозов модели УАЗ-452 с двумя рабочими цилиндрами и более жестких тормозных барабанов. Утолщение стенок обода тормозных барабанов (7,5 вместо 6 мм) обеспечивает лучшие возможности их ремонта расточкой и шлифовкой.

Новые карданные валы имеют более надежное и долговечное шлицевое соединение, в котором число шлицев уменьшено до 20, а высота и толщина их увеличены более чем в полтора раза. Поверхность шлицев закаливается токми высокой частоты.

Шарниры стоек амортизаторов также претерпели изменения. В них применены полиамидные втулки вместо бронзовых, что позволило исключить шесть труднодоступных точек смазки (20 процентов от их общего числа). В то же время надежность и долговечность соединений увеличились.

Включатель «массы» теперь устанавливается на все машины. Он позволяет легко отключать аккумуляторную батарею от потребителей при длительной стоянке автомобиля, неисправностях в электрической сети и в аварийных случаях.

Фары нового типа с более высокими светотехническими данными улучшают условия работы водителей и повышают безопасность.

Часть перечисленных новшеств уже появилась на выпускаемых сейчас машинах. Остальные будут внедрены в производство в 1970 году.

**З. СТИЛЬБАНС, А. ВИНУКОВ,  
Е. БЕЛОКРИНИЦКИЙ,** инженеры

г. Ульяновск