**02-152 ГАЗ-63А 4х4 бортовой грузовик повышенной проходимости грузоподъемностью 2 т с лебедкой тяговым усилием 3.5 тс, прицеп общим весом до 2 т, мест 2 и 12 в кузове, полный вес 5.67 т, ГАЗ-51 70 лс, 65 км/час, всех ГАЗ-63 474 тыс. экз., ГАЗ г. Горький, 1948/52-68 г.**



*Компиляция из книги «Советские полноприводные. Том II. Грузовые», Н.С. Марков, Н.А. Рубежной, А.К. Свиридов, Г.В. Тихонов, И.В. Шульга, Тула: ООО «Салон оперативной печати», 2022. Замечательный труд, читайте оригинал! Уважение и благодарность авторам.*

Формально первым советским грузовиком с колесной формулой 4x4 освоенным в серийном производстве стал ЗиС-32. Однако война отмерила ему лишь два месяца жизни на конвейере. Лавры же первого действительно массового автомобиля этого типа уже после войны достались горьковскому ГАЗ-63: за два десятка лет из ворот завода вышло 474 тысячи таких машин!

К декабрю 1943 года горьковские экспериментальщики закончили изготовление двух опытных образцов ГАЗ-63: снова повторилась история уже почти пятилетней давности, когда полноприводная версия перспективного «газона» появилась на свет раньше заднеприводной базовой модели. Результаты испытаний первой пары опытных образцов дали богатую пищу

сотрудникам КЭО ГАЗ для проведения ревизии всего проекта ГАЗ-63, и в 1945-46 годах многие элементы конструкции подверглись доработке.

… из-за весьма тяжелого положения в стране с тонколистовым стальным прокатом автозаводам предписывалось комплектовать новые грузовики деревянными кабинами. Позднее требование это было уточнено: из соображений технологичности кабины разрешили делать деревометаллическими. Кабина такого типа, разработанная для автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63, получила обозначение ГАЗ-81Д. Кроме оперения., из стали для нее изготавливались еще моторный щит, пол, рама ветрового окна, панель приборов, боковины и наружные дверные панели. Каркасы дверей и крыши, плоскую заднюю стенку и подножки делали из дерева, а сверху каркас крыши обтягивали дерматином. Система отопления в кабине 81Д не предусматривалась, а треугольные форточки в дверях крепились неподвижно. Для вентиляции же можно было опустить основные боковые стекла или поднять вверх всю раму ветрового стекла: последний способ помогал бороться с пылевой завесой

внутри кабины при движении по сухим грунтовкам.

Грузовая платформа, ГАЗ-63 получила собственный индекс ГАЗ-91Б. Она изготавливалась из дерева практически целиком и имела только один откидной борт - задний. Будучи оснащенным

цепями, в откинутом положении он мог служить продолжением пола платформы. Передний и боковые борта решетчатого типа были закреплены стационарно и имели увеличенную высоту. В боковых стойках предусматривались гнезда под монтаж четырех дуг тента. Внутри платформа имела откидывающиеся скамейки на 12 человек, а снаружи комплектовалась двумя инструментальными ящиками, закрепленными сзади под полом.

Товарные экземпляры полноприводных грузовиков ГАЗ-63 начали уходить в сбыт лишь с первой недели сентября 1948 года, да и те имели еще ряд отступлений от проекта. Например, в течение нескольких месяцев лишь некоторые из сходящих с конвейера машин получали второй бензобак (90-литровый под сиденьем водителя), остальные же довольствовались лишь одним 105-литровым баком на левом лонжероне рамы под платформой. А второго стеклоочистителя (для пассажирской половинки ветрового стекла) серийные грузовики и вовсе не имели более года.

По требованию военных в 1948 году была разработана версия ГАЗ-63А с механической лебедкой самовытаскивания. По образцу Chevrolet G-7117 ее разместили перед облицовкой радиатора, удлинив надставками переднюю часть лонжеронов рамы. Габаритная длина при этом выросла на 275 мм, а угол въезда уменьшился с 48 до 35 градусов. Кроме того, из-за возросшей на 240 кг

нагрузки на передний мост потребовалось усилить передние рессоры. Привод лебедки осуществили карданной передачей от коробки отбора мощности, имеющей две передачи на смотку троса и одну на размотку. В зависимости от выбранной передачи, лебедка должна была развивать тяговое усилие до 2,5 или 4,5 тс. При этом в ее конструкции имелся автоматический ленточный тормоз, который не давал барабану под нагрузкой самопроизвольно размотаться обратно при выжиме сцепления или

при срезе предохранительного пальца в карданном приводе.

Поточный выпуск автомобилей ГАЗ-63А удалось наладить к 1952 г. Они сразу комплектовались металлической кабиной, которая из-за дополнительного выреза в полу под рычаг управления

коробкой отбора мощности имела собственный индекс ГАЗ-81А (или 81АЩ в экспортном исполнении). Контрольные испытания одного из первых товарных образцов у основного заказчика показали, что фактически лебедка не способна развить заявленного усилия, поскольку для этого не хватает ни прочности ее деталей, ни мощности двигателя. В этой связи далее автомобили ГАЗ-63А стали комплектовать упрощенной реверсивной коробкой отбора мощности с единственной передачей на смотку троса, которая гарантированно обеспечивала уверенную работу лебедки

с тяговым усилием 3,5 тс.

За время выпуска полноприводные грузовики ГАЗ-63 постоянно подвергались текущей модернизации, причем чаще всего - параллельно с автомобилями семейства ГАЗ-51. Перечислим

здесь только наиболее значительные изменения. Например, уже в 1949 году для них была разработана металлическая кабина модели ГАЗ-81В, в которой деревянными остались лишь каркасы дверей. Внедрить ее на всю линейку выпускаемых автомобилей удалось к 1952 году. Тогда же полноприводные грузовики в первоочередном порядке получили систему отопления. Следом

был уменьшен диаметр рулевого колеса (прежний руль перекрывал обзор водителям невысокого роста), а вместо единой комбинации приборов КП-5 появился более простой в ремонте щиток с отдельными приборами. В 1953 году автомобили ГАЗ-63 начали комплектовать новыми шинами увеличенной размерности (10,00-18), а на их грузовых платформах по требованию ГОСТа появились светоотражатели. В 1956-м вместо дискового стояночного тормоза стали монтировать

барабанный. В 1957-м кабина избавилась от последних деревянных деталей, получив металлические двери (ее индекс поменялся на ГАЗ-81). В 1958 году в конструкцию машин ввели указатели поворотов, а еще через три года - второй задний габаритный фонарь (прежде ставился только один левый). В 1960-м была изменена полярность электрооборудования, а аккумуляторная батарея переехала с левого лонжерона рамы под сиденье. В 1961-м появилось усиленное сцепление большей размерности, а с июля 1964 года ставилась новая раздаточная коробка, унифицированная с ГАЗ-66: первая передача у нее осталась прямой, а передаточное число второй ступени изменилось с 1,96 на 1,98.

Автомобили семейства ГАЗ-63 были сняты с производства в первой половине 1968 года. А в реальной эксплуатации отдельные выпущенные экземпляры продержались вплоть до 2000-х годов

**Некоторые модификации:**

**ГАЗ-63А** модификация ГАЗ-63 с лебёдкой с тяговым усилием 4,5 тс и приводом через коробку отбора мощности. Снаряжённая масса 3,52 т против 3,28 т у ГАЗ-63. Серийный выпуск в 1948-1968  
**ГАЗ-63Э** модификация ГАЗ-63 с экранированным электрооборудованием  
**ГАЗ-63АЭ** модификация ГАЗ-63А с лебёдкой и экранированным электрооборудованием  
**ГАЗ-63У** модификация ГАЗ-63 в экспортном варианте  
**ГАЗ-63АУ** модификация ГАЗ-63А (с лебёдкой) в экспортном варианте  
**ГАЗ-63ЭУ** модификация ГАЗ-63Э (с экранированным электрооборудованием) в экспортном варианте  
**ГАЗ-63Ю** модификация ГАЗ-63 в экспортном тропическом варианте  
**ГАЗ-63ЭЮ** модификация ГАЗ-63 в экспортном тропическом варианте и экранированным электрооборудованием  
**ГАЗ-33** полноприводный трёхосный (6×6) грузовик грузоподъёмностью 2,5-3,0 т на базе ГАЗ-63. Опытный образец был построен в 1946 году, но в серию не пошёл из-за недостаточной мощности двигателя ГАЗ-51, но компоновка ведущих мостов ГАЗ-33 была использована для грузовика ЗиС-151  
**ГАЗ-63П и ГАЗ-63Д** (с КОМ для привода подъемного механизма полуприцепа) полноприводный седельный тягач с двускатной ошиновкой заднего моста (существовала и модификация с односкатной ошиновкой), серийное производство мелкими партиями в период 1958-60 г., 647 экз.  
 **Пожарные на шасси ГАЗ-63**

**АЦУ-20** пожарная автоцистерна упрощенная  
**ПМГ-19** пожарная автоцистерна  
**АР-1,6** пожарный рукавный автомобиль  
**АСОП-5** пожарный автомобиль связи и освещения

**Технические характеристики ГАЗ-63:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Производитель:** | ГАЗ |
| Годы пр-ва: | 1948-1968 |
| Класс: | грузовой |
| Компоновка: | переднемоторная, полноприводная |
| Колёсная формула: | 4\*4 |
| Двигатель | ГАЗ-51 |
| Тип: | Бензиновый |
| Объём: | 3 485 см3 |
| Максимальная мощность: | 70 л.с., при 2800 об/мин |
| Максимальный крутящий момент: | 201 Н·м, при 1500 об/мин |
| Конфигурация: | рядный, 6-цилиндр. |
| Цилиндров: | 6 |
| Клапанов: | 12 |
| Диаметр цилиндра: | 82 мм |
| Ход поршня: | 110 мм |
| Степень сжатия: | 6,2 |
| Система питания: | Карбюратор |
| Охлаждение: | жидкостное |
| Тактность (число тактов): | 4 |
| Порядок работы цилиндров: | 1-5-3-6-2-4 |
| Трансмиссия: механическая 4-ступ. Раздаточная коробка 2-ступенчатая. Передаточные числа: 1 передача - 1,963; 2 передача - 1,00. Главная передача - одинарная, передаточное число - 7,6. | |
| Длина Ширина Высота, мм | 5525х2200х2250 |
| Клиренс: | 270 мм |
| Колёсная база: | 3300 мм |
| Колея задняя: | 1600 мм |
| Колея передняя: | 1590 мм |
| Масса: | 3200 кг |
| Полная масса: | 5350 |
| Макс. скорость: | 65 км/ч |
| Грузоподъёмность: | 2000 кг |
| Объём бака: | 90+105 л |