**02-154 ГАЗ-66А, с 1968 г. ГАЗ-66-02 4х4 бортовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъемностью 2 т с лебедкой тяговым усилием до 3.5 т, прицеп до 2 т, мест 2, вес: снаряженный 3.5 т, полный 5.65 т, ЗМЗ-66 120 лс, 85 км/час, всех 965941 экз., ГАЗ г. Горький, серийно 1964-85/95 г.**

По серьезному - *http://denisovets.ru/gaz/gazpages/gaz66.html*. Спасибо создателю сайта за его труды!

 ГАЗ-66 – советский грузовой автомобиль с колёсной формулой 4×4; рамной конструкции, бескапотной компоновки; грузоподъёмностью 2 тонны. Этот грузовик в своё время неоднократно становился лауреатом различных выставок, в том числе и международных. Но самая большая награда 66-го — это всенародная любовь и признание, за его безотказность и надёжность в самых трудных условиях эксплуатации.

При разработке нового полноприводного грузовика команда конструкторов Горьковского автозавода опиралась на конструкцию 2-тонного внедорожного грузовика ГАЗ-63, выпускавшегося в 1948—1968 г. Однако ГАЗ-66 стал автомобилем совершенно новой конструкции – бескапотником с откидывающейся кабиной.

 Ведущий конструктор Р.Г. Заворотный. В создании автомобиля принимали участие: О.П. Образцов, В.Н. Кузовкин, Ю.В. Кудрявцев, Ю.А. Фокин, К.Г. Сирота и др специалисты УКЭР.

 Создание этого грузовика для ГАЗа стало революционным этапом в развитии конструкции этого класса. Множество оригинальных технических решений, остававшихся современными в течение почти четырех десятилетий, обеспечило устойчивое преимущество этой модели перед зарубежными аналогами. По проходимости ему буквально не было равных, поэтому в качестве военной техники грузовик находился на вооружении армий и стран Варшавского договора и многих других государств. Ему первому среди отечественных грузовиков был присвоен Государственный знак качества.

 Внешне простой и функциональный, автомобиль выглядел логичным и динамичным. Компоновка по схеме « с передней кабиной» позволила получить компактность и идеальную развесовку по осям. Двигатель – 8 цилиндровый V-образный карбюраторный, максимальная скорость – 85 км/час. Автомобиль преодолевал подъем в 31 градус.

 Большую положительную роль сыграли новые конструкции трансмиссии и ходовой части ( ведущие мосты с гипоидным зацеплением шестерен и кулачковыми дифференциалами повышенного трения, шины увеличенного объема с системой регулирования давления воздуха, допускающей движение на пониженном до 0,5 кгс/кв.см давлении, мощная лебедка для самовыталкивания). Удлиненные рессоры с «мягкой» характеристикой позволили двигаться по бездорожью на высоких скоростях, чему также способствовал гидроусилитель рулевого управления и гидровакуумный усилитель в приводе рабочих тормозов.

 Первая партия грузовиков ГАЗ-66 была выпущена в 1962 году, а 1 июля 1964 года модель поступила в серийное производство.
 Помимо своих вездеходных качеств, ГАЗ-66 отличался ещё и небывалой прочностью. Дело в том, что при разработке автомобиля основной задачей была транспортировка и возможность сброса  грузовика из самолёта или вертолёта, это и обусловило легендарную неубиваемость. Бескапотная компоновка обеспечивала грузовику приземление на все 4 колеса.

 В 1968 году в устройство машины была также внедрена система централизованного регулирования давления в шинах. За время выпуска семейство автомобилей ГАЗ-66 постоянно совершенствовалось. В 1985 г. выпускалась модернизированная модификация ГАЗ-66-11 с бензиновым двигателем, в середине 1990-х была освоена модификация ГАЗ-66-40 с дизельным двигателем воздушного охлаждения с газотурбинным наддувом, а также автомобили ГАЗ-66-12 с повышенной грузоподъемностью и самосвал ГАЗ-66-31.

 ГАЗ-66 продержался на заводском конвейере, в разных модификациях, вплоть до 1995 года. Тогда ему на смену пришло построенное на той же платформе и снабжённое дизельными двигателями семейство полноприводных машин ГАЗ-3308 «Садко». Самый последний, 965 942-й по счёту, экземпляр ГАЗ-66 сошёл с конвейера Горьковского автозавода ровно в канун 35-летнего юбилея массового производства модели: 1 июля 1999 года. Но это была уже не серийная (конвейерная), а штучная сборка из оставшихся машинокомплектов.

**Модификации ГАЗ-66**

ГАЗ-66-1 (1964-1968) – первая модель, без централизованной системы регулирования давления воздуха в шинах.

ГАЗ-66А (1964-1968) – с лебёдкой.

ГАЗ-66Б (с 1966) – для ВДВ СССР, с телескопической рулевой колонкой, складным верхом кабины и откидной рамкой ветрового стекла.

ГАЗ-66Д (1964-1968) – шасси с коробкой отбора мощности.

ГАЗ-66П – седельный тягач (не получил распространения).

ГАЗ-66Э (1964-1968) – с экранированным электрооборудованием

ГАЗ-66-01 (1968-1985) – базовая модель, есть централизованная система регулирования давления воздуха в шинах.

ГАЗ-66-02 (1968-1985) – плюс лебёдка.

ГАЗ-66-03 (1964-1968) – с экранированным электрооборудованием.

ГАЗ-66-04 (1968-1985) – шасси с экранированным электрооборудованием.

ГАЗ-66-05 (1968-1985) – с экранированным электрооборудованием и лебёдкой.

ГАЗ-66-11 (1985-1996) – базовая модель модернизированная. До сих пор служит в качестве тягача авиатехники на тяжёлом авианесущем крейсере «Адмирал Кузнецов».

ГАЗ-66-12 (1985-1996) – модернизированная, с лебёдкой.

ГАЗ-66-14 (1985-1996) – шасси с экранированным электрооборудованием.

ГАЗ-66-15 (1985-1996) – с экранированным электрооборудованием и лебёдкой.

ГАЗ-66-16 (1991-1993) – модернизированный вариант с 125-сильным двигателем ЗМЗ-513.10, с усиленными шинами и односкатными колёсами, доработанными тормозами, платформой без надколёсных ниш и увеличенной до 2,3 тонн грузоподъёмностью.

ГАЗ-66-21 (1993–1995) – народно-хозяйственная модификация, с двойными шинами на заднем мосту и деревянной платформой типа ГАЗ-53, грузоподъёмностью 3,5 тонны.

ГАЗ-66-31 – шасси для установки самосвальных кузовов.

ГАЗ-66-41 (1992-1995) – с дизелем-атмосферником ГАЗ-544.

ГАЗ-66-40 (1995-1999) – оснащённый дизелем ГАЗ-5441 с турбонаддувом.

ГАЗ-66-92 (1987-1995) – для северных регионов.

ГАЗ-66-96 – специальное шасси для вахтовых автобусов

На экспорт шли:

ГАЗ-66-51 (1968-1985); ГАЗ-66-52 (1968-1985) – с лебёдкой;

ГАЗ-66-81 (1985-1995) – для стран с умеренным климатом;

ГАЗ-66-91 (1985-1995) – тропический вариант.

**Технические характеристики ГАЗ-66**

Макс. длина (с лебёдкой): 5,806 м;

Ширина: 2,322 м;

Высота по тенту без нагрузки: 2,520 м;

Высота по кабине с полной массой: 2490 мм.

Грузоподъёмность: 2000 кг;

Масса: 3470 кг;

Разрешённая максимальная масса: 5940 кг.

Колёсная база: 3,3 м; Колея передних колёс: 1,8 м; Колея задних колёс: 1,75 м.

Дорожный просвет: от 315 мм до 870 мм.

Радиус поворота: 9,5 м.

Глубина преодолеваемого брода (по дну): 0,8 м.

Объём топливных баков: 2 по 105 литров.

**Двигатель ГАЗ-66**

Штатный двигатель ГАЗ-66 – ЗМЗ-66 Заволжского моторного завода – карбюраторный, восьмицилиндровый четырёхтактный, V-образной компоновки, с жидкостным охлаждением. Рабочий объём данного мотора – 4254 кубических сантиметра.

Мощность – 120 лошадиных сил.

Максимальный крутящий момент (при частоте вращения коленвала 2500 оборотов в минуту) – 284,4 Нм.

Диаметр цилиндра –92 мм. Ход поршня – 80 мм. Степень сжатия: 6,7.

Масса двигателя: 262 кг.

Тип карбюратора: К-126 (до конца 80-х годов) или К-135 (оставшиеся годы производства).

Вид топлива: низкооктановый бензин (А-76).

Расход топлива: 20-25 литров на 100 километров.

Мотор ГАЗ-66 оказался и короче, и меньше по габаритам мотора ГАЗ-63. Двигатель автомобиля ГАЗ-66 был также снабжён предпусковым подогревателем ПЖБ-12.

Гораздо меньшая часть грузовиков ГАЗ-66 была укомплектована двигателем ЗМЗ-513.10, представляющим собой усовершенствованный на рубеже 80-х/90-х годов вариант мотора ЗМЗ-66-06 (объём тот же, мощность – 125 л.с.)

 В 90-х годах в небольшом количестве также выпускались ГАЗ-66 с дизельным двигателем ГАЗ-544 мощностью 85 л.с. и крутящим моментом 235 Нм; а также с турбированными дизелями ГАЗ-5441. (116 л.с.). Данные модификации получили индекс ГАЗ-66-41.

 Определённая производителем максимальная скорость составляет 90 км/ч.

**Трансмиссия, ходовая часть, рулевое и тормозное управление**

Коробка переключения передач на ГАЗ-66 механическая, 4-х ступенчатая, с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах. Раздаточная коробка имеет две передачи, с понижающей и отключаемым передним мостом.

 Тип рулевого управления – глобоидальный червяк с трёхгребневым роликом, имеется гидроусилитель.

 С целью облегчения управления автомобилем использованы не только синхронизаторы. С той же целью в конструкцию рулевого управления введён гидравлический усилитель, применена тормозная система с гидровакуумным усилителем тормозов. Сцепление сделано по однодисковому типу, также установлен гидропривод.

 Передняя и задняя подвеска – на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами двухстороннего действия, ГАЗ-66 отличался плавностью хода. Из-за одинарных рессор на заднем мосту и самоблокирующихся дифференциалов в главных передачах эту автомашину нельзя перегружать.

 Рабочая тормозная система – раздельная (но данное техническое решение стало применяться только в 80-90 гг. производства модели); стояночная – барабанный трансмиссионный тормоз.

**Мосты ГАЗ-66**

 Ведущие мосты ГАЗ-66 гипоидного типа. Редуктор располагается в картере: для него здесь есть специальное утолщение. Редуктор ГАЗ-66 состоит из корпуса, ведущей и ведомой шестерней главной передачи, сборного дифференциала и подшипников. Передний мост Газ-66 включает в себя такой же редуктор, что и сзади.

**Кузов и кабина ГАЗ-66**

 Кузов ГАЗ-66 представляет собою металлическую платформу, вдоль высоких решётчатых бортов которой располагаются откидные скамейки. Задний борт открывается, тент натягивается на пяти дугах. В цельнометаллической кабине расположено два унифицированных сиденья – для водителя и для пассажира, разделённые верхним кожухом двигателя. Для отдыха водителя при длительных поездках в кабине предусмотрено подвесное спальное место. Кабина оборудована эффективной вентиляцией и отоплением, устройствами обдува и обмыва ветрового стекла.

 Для осмотра и ремонта мотора кабина довольно легко откидывается на шарнирах вперёд.