

№3 (873) Март 2004

Обзор отличный!

За рулем



**DAEWOO
LACETTI**
ПРИГЛАШЕНИЕ
В СРЕДНИЙ КЛАСС

стр. 64

**ДВЕ «ДЕСЯТКИ»
ПО ОДНОЙ ЦЕНЕ** 118

ТЕСТ
MERCEDES E320 4MATIC 52

ОБЗОРЕНИЕ
РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ 72

ЗНАКОМСТВО
ВЕЗДЕХОДЫ БЕЗ КОЛЕС 96

**ВЕСЕННЯЯ ДУЭЛЬ
НА КАБРИОЛЕТАХ**



**PEUGEOT 307 CC
RENAULT MEGANE CC** стр. 44

РЫНОК
ОТКУДА ЗАПЧАСТИ 124

АВТОПРОМ
ИТОГИ ПРОШЕДШЕГО ГОДА 138

ПРОБЕГ
«КОРЕЙЦЫ» НА СЕВЕРЕ 170

АВТОКЛУБ
ЖЕНСКИЙ ВЗГЛЯД 220

стр. 36

«ПАРКЕТНИКИ» НА СНЕГУ

**ТЕСТ TOYOTA RAV4
MITSUBISHI OUTLANDER**



ISSN 0321-4249



9 770321 424045

03

>

БОЛЬШИЕ МАНЕВРЫ МАЛЕНЬКОГО ГРУЗОВИКА

Последняя машина из тех, что в 1960-м прошла государственные (тогда писали – межведомственные) испытания, работала на ГАЗе до второй половины 1990-х. От оригинала остались лишь кабина, рама да несколько мелких деталей, но на компактном грузовичке так удобно маневрировать в цехах, что от него не отказывались. Правда, издали машину было трудно отличить от ГАЗ-53 первых выпусков. Все же тридцать пять лет даже для внутризаводской машины – преклонный возраст. Ушел на пенсию водитель, и полторку списали в металлолом. От интересного, громкого проекта пятидесятых – начала шестидесятых остались лишь документы, старые черно-белые фото да воспо-

минания тех, кто помнил, как рождался ГАЗ-56.

Эта история началась в 1952-м, когда советский автотроп уже освоил новые послевоенные модели, а конструкторы и руководители его предприятий, глядя с оптимизмом в будущее, принялись за машины завтрашнего дня. Любопытно, что тогда, в годы жесткой централизации и государственного планирования, автозаводы, можно сказать, по своей инициативе разрабатывали собственную техническую политику, закладывали типаж будущих автомобилей. Горьковчане, оценив тенденцию – выпуск малотоннажных грузовиков в Западной Европе шел в гору, – решили, что параллельно с ГАЗ-51, на одном конвейере нужно выпускать компактный, эконо-

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

мичный и обязательно более современный грузовик.

Уже в 1952-м под руководством тогдашнего главного конструктора грузовиков ГАЗ Александра Дмитриевича Просвирина начали разрабатывать техническое задание на ГАЗ-56. В августе 1954-го ведущим конструктором машины стал Александр Бутусов. Недавнего выпускника Горьковского политехнического пригласил на завод сам главный конструктор – Андрей Александрович Лингарт. Бутусов проэктировал прицепы, затем внутризаводской тягач на базе ГАЗ-69 (такие, кстати, оставались на заводе вплоть до 1973 года). Просвирнин доверил молодому конструктору проектировать сразу две машины: 1,5-тонный ГАЗ-56 и полнопри-

водный ГАЗ-62 грузоподъемностью 1100 кг.

Идею бескапотной полторки отвергли сразу: при «носатой» компоновке проще обеспечить необходимую развесовку и порожней, и груженой машины для езды по проселкам, где предстояло работать большинству будущих автомобилей.

Важным новшеством стал неразъемный задний мост с вставным редуктором с гипоидной передачей. Для улучшения проходимости часть ГАЗ-56 планировали оснащать кулачковыми самоблокирующимися дифференциалами повышенного трения. Старались сократить и трудоемкость обслуживания по сравнению с серийным ГАЗ-51. Вместо пальцев рессор применили оригинальные резиновые детали, сократив число пресс-масленок.

На полторку решили ставить перспективный (в начале 1950-х он находился еще в стадии разработки) двигатель ГАЗ-21 с электромuftой вентилятора, что было редкостью для того времени, и новую четырехступенчатую



коробку с синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Оригинальную кабину создал скульптор (по нынешнему – дизайнер) Лебедев. Машина немного напоминала прототип УАЗ-300, созданный в Ульяновске несколькими годами раньше. Обе машины были похожи на «Форд-Г8», попавший к нам во время войны по ленд-лизу. Пластиковый макет кабины делали сразу в натуральную величину.

Работали быстро: первые образцы вышли на испытания по дорогам Горьковской области в 1956-м. Замечаний, конечно, было немало. В их числе – низкие крылья кабины, из-за чего водитель не чувствовал правый габарит. Этого, конечно, можно было избежать, но в КЭО (конструкторско-экспериментальном отделе) уже вовсю шла работа над ГАЗ-53. Его кабина для полупортки была великовата и тяжеловата, зато унификация могла приблизить ГАЗ-56 к конвейеру.

В 1960-м прототипы вышли на межведомственные испытания. Стендов для про-

верки узлов и агрегатов тогда практически не было, полигона – тоже. Поэтому испытательный пробег с представителями различных автомобильных НИИ и Главмосавтотранса имитировал гарантийный – протяженностью около 25 тысяч километров и продолжительностью полгода: с 10 января по 1 июня. Помимо ГАЗ-56 в колонне шли ГАЗ-51А, ГАЗ-62 и две полупортонные иномарки 1956 года: «Форд-Меркьюри-350» и «Опель-Блитц».

Испытания проходили по шоссе Центральной России, горным серпантинам Кавказа, размытым черноземным проселкам Ставрополя, другим районам страны. С каким-то мальчишеским азартом заводские испытатели заезжали даже туда, куда автомобилю, по-хорошему, ездить не надо. В предгорьях Памира, вопреки советам местных жителей, поехали по такыру – глинистому участку долины, в сухую погоду ровному и гладкому. Но стоило пройти ливню в горах, как потоки, стекающие свер-



Основным недостатком ГАЗ-56 комиссия признала низкую мощность двигателя – всего 70 л. с. Максимальная скорость грузового автомобиля составляла 80 км/ч.

ху, превратили безобидную с виду пыль в густое, накручивающееся на колеса месиво. Скорость упала до 3–5 км/ч. Самоблокирующийся дифференциал, отлично показавший себя на проселках, не выручал. Останавливался даже полноприводный ГАЗ-62. Ночевать пришлось прямо в долине: люди и машины выбились из сил. Оставшиеся километры преодолели утром.

ГАЗ-56 показал себя очень неплохо, конечно, с позиций того времени. Его рама была прочнее, чем на иномарках, да и рессоры работали надежнее. Но в тяжелых условиях не справлялась с охлаждением двигателя электромуфта вентилятора. От нее отказались. Главным же недостатком был слабый мотор. Это особо подчеркнула комиссия, признавшая автомобиль достойным серийного производства. В самом деле, 70-сильного двигателя ГАЗ-21 (тогда уже ЗМЗ-21) для грузовика полной массой более 3300 кг явно не хватало. Форсировать мотор до 80–85 л. с., увеличив степень сжатия, как это делали на экспортных «волгах», конструкторы не могли: в глубинке нормой был «72-й», а порой и «66-й» бензин. Двигатели работали над форкамерной версией агрегата, но довести ее до ума не удалось.

Тем не менее машину числили предсерийной. ГАЗ-56 показывали на ВДНХ, о нем писали в прессе. В Горьком

напечатали даже пухлые инструкции по эксплуатации, но конструкторы уже понимали: машине не суждено встать на конвейер. Заводу без значительных вложений не по силам было освоить сразу две новые грузовые модели – ГАЗ-53 и 56. К тому же в стране все громче ратовали за повышение грузоподъемности машин. О частных грузовиках в ту пору, разумеется, не могло быть и речи, а государственные автобазы не испытывали недостатка в средствах на бензин и обслуживание тяжелых машин. Кстати, примерно по той же причине на взлете оборвалась карьера ГАЗ-62 – его полностью вытеснил более солидный ГАЗ-66. Впрочем, это – отдельная история.

Примерно в 1962-м все работы по ГАЗ-56 были прекращены. Коробка передач с доработками прижилась на ГАЗ-53, электромуфту вентилятора ставили на первые ГАЗ-24 (правда, недолго, подвела надежность), заделка концов рессор на грузовиках и вовсе дождалась наших дней. Сегодня в Нижнем говорят, что кулачковые дифференциалы скоро появятся на «газелях» и «соболях» – потомках полупортки ГАЗ-56, история которой закончилась за 30 лет до их рождения.

Редакция благодарит Александра Михайловича Бутусова за помощь в подготовке материала.



ГАЗ-56 второй серии с кабиной ГАЗ-53. Длина автомобиля – 5350 мм, база – 3000 мм



Зимняя часть испытательного пробега пришлось на начало 1960 года.