**02-438 Шевроле, Chevrolet G7117 серии G506 4х4 армейский грузовик грузоподъемностью 1.5 т с тяговой лебёдкой, вес прицепа до 2.5 т, мест 2 в кабине и 16 в кузове, вес: снаряженный 3.52 т, полный 5.02 т, Chevrolet BV1001 83 лс, 76 км/час, поставлено в СССР 47700 экз., Chevrolet Motor Division GM США, 1942-45 г. в.**

****

 Chevrolet G7107 грузоподъемностью 1,5 т – самый известный двухосный полноприводный грузовик Ленд-Лиза. А самой массовой зарубежной "полуторкой" стал заднеприводный Ford G8T, он же Форд-6. Их поставили 61 тыс.

*Из трудов М.В. Соколова*

 В 1935 году в отделении Шевроле фирмы Дженерал моторс на базе коммерческой модели «RB» был разработан полуторатонный специальный армейский грузовик с колесной формулой 4х4. Основой для армейского Шевроле с укороченной базой стала гражданская грузовая модель «VB». Разработчики укоротили базу коммерческой модели до 3685 мм и отказались от заимствования «коммерческих» капота и оперения, решив сделать их более простыми, надежными и рациональными. Так Шевроле серии «G» получил свои неповторимые оригинальные очертания в виде простой «квадратной» решетки радиатора, аллигаторного капота и простых открытых Г-образных крыльев. Элементы оказались настолько удачными, что практически без изменений перекочевали затем на создававшийся 3–осный «Джи-Эм-Си». Сам «G7100» был создан в рекордно короткие сроки и появился в металле уже в конце 1939 года. За годы войны машина стала достаточно известной, всего было выпущено 145 826 экземпляров моделей этого семейства. Самые распространенные его версии – грузовик с универсальным кузовом «G7107» и его вариант «G7117» с лебёдкой с механическим приводом от коробки передач стали одними из первых ленд-лизовских грузовиков, поступивших в СССР.

 Уже в 1942 г. наша страна получила около 2700 Шевроле. В 1943 году агрегатная сборка грузовиков была налажена на Горьковском автомобильном заводе и на ряде других автозаводов. Всего было завезено и собрано в СССР 47.7 тысячи грузовиков Шевроле серий G 7107 и G 7117, или 42,5 % от общего произведенного количества (112,879 экз.) этих моделей. Было получено: в 1942 г. - 2,7 тыс. шт., в 1943 г. - 13,1 тыс. шт., в 1944 г. - 25.1 тыс. шт. и в 1945 г. - 6,8 тыс. шт. Шевроле предназначались для боевых и полковых обозов, инженерного имущества, использовались как тягачи 75–мм артиллерии, ремонтные летучки, радиостанции, а также как шасси для установки различных ракетных систем залпового огня, в том числе и БМ-13-16 «Катюша».

 Машина в целом пришлась по вкусу: более мощная, нежели отечественные автомобили того времени, маневренная, с хорошей проходимостью и «теплой» кабиной. Мощность двигателя Chevrolet BV1001 83 л. с. в условиях военного времени можно было воспользоваться отнюдь не всегда. Дело в том, что большой дефицит бензина в то суровое время восполнялся «крекинг-бензином» 2–го сорта, весьма губительным для импортных двигателей, рассчитанных на более качественное топливо с высоким октановым числом. Реальная мощность «G7107» на нашем низкосортном горючем составляла всего 63–68 л. с. что ощутимо ударяло по ходовым качествам машины. А сам двигатель при такой эксплуатации требовал ремонта в среднем уже после 11–12 тысяч км пробега. Мосты, как и двигатель, также были довольно сложными в обслуживании и ремонте.

 Зато у Шевроле имелось и много удачных узлов. В первую очередь можно назвать легкий в обращении и надежный рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка», прочную раму, хорошую «мягкую» подвеску, комфортабельную кабину с хорошей обзорностью, «неперекашиваемый» в движении кузов (жестко закрепленный сзади, а спереди скользящий по вертикальным направляющим). К особенностям конструкции следует отнести также герметизированную систему охлаждения с термостатом, герметичный бензобак, расположенный внутри рамы, однодисковое сцепление с диафрагменной пружиной, две независимые тормозные системы (ножной гидравлический с усилителем и ручной механический).

 Для своей полуторатонной грузоподъемности (хотя у нас на нее грузили изрядно больше) машина получилась весьма тяжелой (вес в снаряженном состоянии – 3520 кг!), в первую очередь – из-за унифицированных с GMC мостов, КПП и 4-вальной раздаточной коробки. Но благодаря этому ходовая часть машины слыла и весьма прочной. В общей оценке ленд-лизовских грузовиков «G7107/G7117» по выносливости занял второе место после Студебекера. А вот двигатель его оказался только на четвертом, уступив кроме Студера моторам Доджа и Форда-6. Но в целом, как показала практика, при хорошем, грамотном обращении автомобиль имел достоинств не меньше, чем отечественный ЗиС-5.

 Уже вскоре после войны «Шевролеты» были в основном переданы из армии в народное хозяйство. Часто при этом их армейские специализированные кузова уступали место обычным для наших грузовиков деревянным бортовым, а также различным фургонам, цистернам, и даже противопожарному оборудованию. Известны случаи превращения Шевроле из бортовых грузовиков в седельные тягачи с полуприцепами. Такая модификация выпускалась в США, но к нам в страну не поступала, поэтому отечественные «седельники» из Шевроле мастерили уже местные умельцы. Естественно, что со временем все большее количество «родных» деталей на «G7107», эксплуатировавшихся в СССР, заменялось на отечественные. Из армии последние единичные «G7107» исчезли в 1954–55 годах, когда Г. К. Жуков, будучи замминистра обороны, провел реорганизацию тыла, убрав из частей всю довоенную, импортную и трофейную технику.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| № | Фирма и модель автомобиля  | Шевроле G-7107 |
| 1 | Год выпуска  | 1942 |
| 2 | Тип  | Грузовой повышенной проходимости |
| 3 | Кабина | Закрытая; расположена за двигателем |
| 4 | Кузов  | Металлическая платформа с задним откидным бортом и тентом |
| 5 | Число мест в: кабине/кузове (на скамейках) | 2/12 |
| 6 | Число осей: всего/ведущих  | 2/2 |
| 7 | Грузоподъемность, кг: по шоссе / по грунту | 1500/1500 |
| 8 | Вес без груза, кг | 3520 |
| 9 | Вес с грузом (для шоссе), кг  | 5020 |
| 10 | Распределение веса по осям, кг:без груза на переднюю / на заднюю с грузом (по шоссе) на переднюю / заднюю  | 1530/19901770/3250 |
| 11 | База, мм | 3685 |
| 12 | Колея колёс, мм: передних/задних  | 1510/1720 |
| 13 | Радиус поворота, м | 10,0 |
| 14 | Клиренс под задним мостом, мм | 250 |
| 15 | Габаритные размеры, мм: длина ширина высота  | 5650/5850х2200х2800 |
| 16 | Размеры платформы (внутренние), мм: длина ширина высота бортов  | 2800х1775х930 |
| Двигатель Chevrolet BV1001 |
| 17  | Тип  | Бензиновый четырёхтактный |
| 18  | Число цилиндров | 6 |
| 19 | Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| 20  | Диаметр цилиндра, мм | 90,50 |
| 21  | Ход поршня, мм | 100,0 |
| 22  | Рабочий объем, л  | 3,86 |
| 23  | Степень сжатия | 6,62 |
| 24 | Максимальная мощность, л. с  | 93,0 |
| 25 | Число об/мин коленчатого вала при максимальной мощности  | 3100 |
| 26 | Максимальный крутящий момент, кгм  | 26 |
| 27 |  Число об/мин коленчатого вала при макс. крутящем моменте | 1200 |
|  8 | Сухой вес двигателя, кг . .... | — |
| 29 | Минимальный удельный расход топлива, г/э. л. с. час | 250 |
| Шасси |
| 30 | Сцепление  | Однодисковое сухое |
| 31 | Коробка передач  | Механическая 4-ступенчатая |
| 32 | Передаточные числа в коробке передач:на I передаче на II передаче на III передаче на IV передаче задний ход  | 7,063,481,711,006,98 |
| 33 | Демультипликатор  | Двухскоростной |
| 34 | Передаточные числа в демультипликаторе на высшей передаче на низшей "передаче | 1,01,94 |
| 35 | Ведущий мост—тип главной передачи | Гипоидная |
| 36 | Передаточное число главной передачи  | 6,67 |
| 37 | Ножной тормоз: Тип привод | Колодочный на все колёсаГидравлический с вакуумными усилителями |
| 38 | Ручной тормоз:  |  |
| Тип привод  | Ленточный на все колёсаМеханический |
| 39 | Рулевой механизм: тип передаточное число  | Винт, гайка и сектор23,6 |
| 40 | Колёса | Дисковые |
| 41 | Число скатов задних колёс  | 2 |
| 42 | Размер шин, дм | 7,50-20 |
| 43 | Давление в шинах колёс, кг/см2передних/задних колёс | 3,85/3,85 |
| 44  | Буксирные приспособления спереди / сзади  | Крюки/Крюк на пружине |
| 45 | Вспомогательные механизмы | Лебёдка |
| Ёмкостные данные |
| 46 | ёмкость топливных баков, л | 114 |
| 47 | Ёмкость системы охлаждения, л | 16.0 |
| 48 | ёмкость системы смазки, л | 7,0 |
| 49 | ёмкость картера коробки передач, л | 2.6 |
| 50 | Ёмкость картера раздаточной коробки, л | 1,9 |
| 51 | Ёмкость картера заднего моста, л | 6,15 |
| 52 |  Ёмкость картера переднего моста, л | 5.9 |
| 53 | Ёмкость гидротормозной системы, л | 0.5 |
| Регулировочные данные |
| 54 | Зазоры в клапанах ммвсасывающих/выхлопных | 0,15—0,20 / 0,35—0,40 |
| 55 | Зазор между электродами свечей, мм  | 1,0 |
| 56 | Зазор между контактами прерывателя, мм | 0,45-0,50 |
| 57 | Свободный ход педали сцепления, мм | 25—30 |
| 58 | Свободный ход педали тормоза,, мм . . | 6—7 |
| 59 | Схождение передних колёс, мм  | 0-3.2 |
| 60 | Нормальное давление масла в системе смазки, кг/см2 | 0,98 |
| 61 | Нормальная температура воды в системе охлаждения, °С | 70—85 |
| Эксплуатационные данные |
| 62 | Максимальная скорость с полной нагрузкой по шоссе, км/час | 76 |
| 63 | Расход топлива на 100 км пробега с полной нагрузкой по шоссе, л | 26,5 |
| 64 | Эксплуатационная норма расхода топлива на 100 км пробега, л | 29,7 |
| 65 |  Запас хода с полной нагрузкой по шоссе, км | 430 |