

угловатым кузовом и вырезами вместо дверей, выносимым мотором, зависимой рессорной подвеской колес, шариковыми синхронными шарнирами, монументальной лонжеронной рамой. С учетом этой инженерной философии военное ведомство США в мае 1940 года выработало техусловия на армейский полноприводный легковой автомобиль грузоподъемностью 1/4 тонны. Этот документ предписывал мощность двигателя не менее 40 л.с., сухой вес не более 590 кг, колесную базу в 2030 мм и колею в 1200 мм.

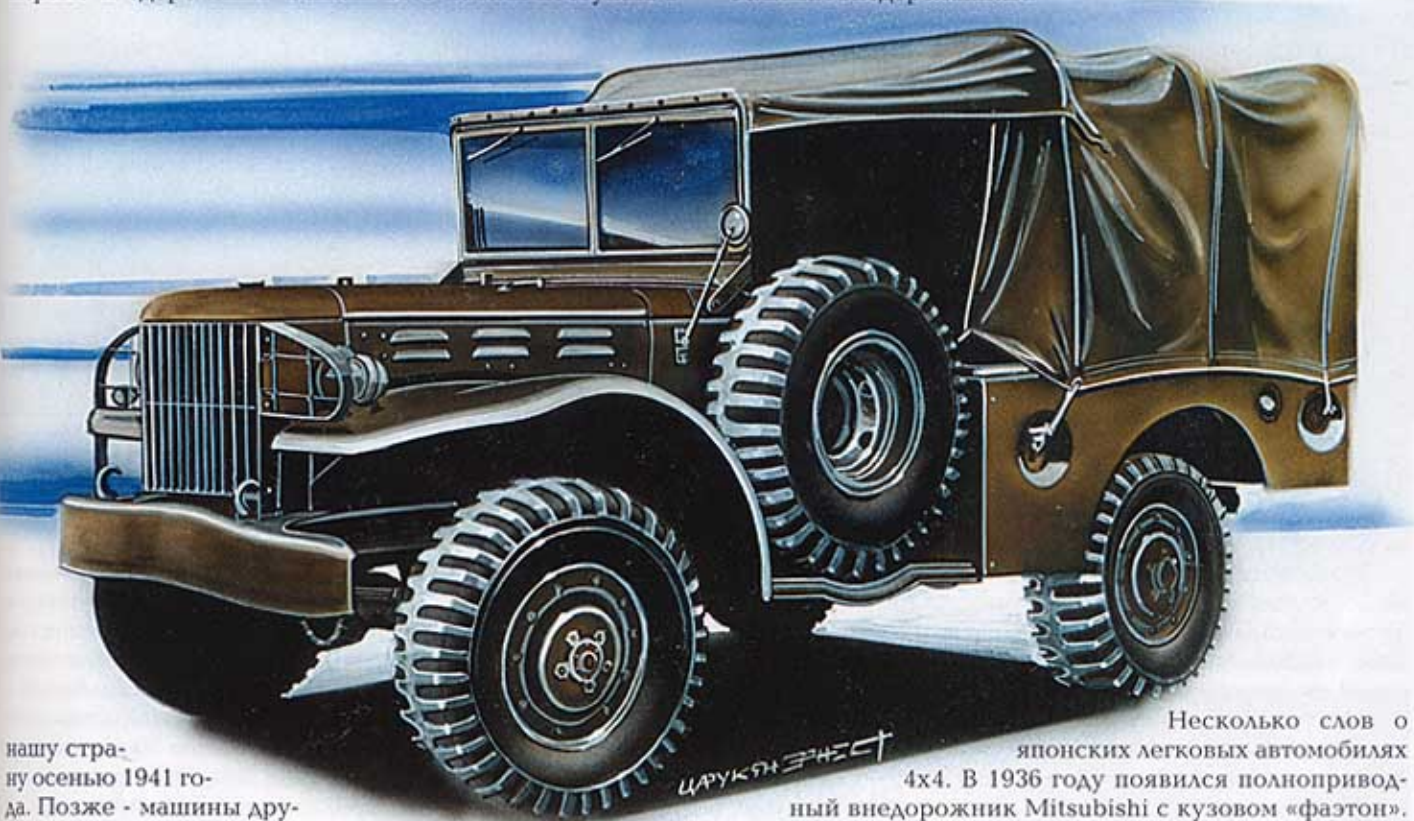
Свое предложение военные разослали 135 фирмам США, выпускавшим автомобили и комплектующие изделия к ним. За проект взялись American Bantam и Willys-Overland. Первая из них в начале сентября 1940 года представила опытный образец. Почти в те же сроки был готов и внедорожник Willys. Их испытания прошли успешно, обе фирмы получили заказы. Однако их производственные мощности оказались недостаточными и к выпуску модели Willys-MB по лицензии был подключен завод Ford. Его модель называлась GPW.

За годы войны Ford изготовил 278 тысяч таких машин, Willys - 361 тысячу да около трех тысяч - фирма Bantam. Первые внедорожники Bantam-BRC начали поступать в

в 1941 году удалось выпустить около четырех сотен автомобилей, значительную часть которых составляли ГАЗ-61-417.

Если ГАЗ-61 «послужил прообразом» гражданских внедорожников, таких, как ГАЗ-73 и «Москвич-410», то ГАЗ-64 явился типичным командирским автомобилем. Зависимая подвеска всех колес, простейшая «раздатка», шариковые синхронные шарниры, несложный в производстве угловатый кузов, бесхитростная конструкция рамы - вот основные черты этой машины. Проектирование ее заняло всего 51 день, и выезд первого экземпляра состоялся 25 марта 1941 года. В общей сложности ГАЗ выпустил 672 автомобиля модели «64».

После модернизации в 1943 году внедорожник стал называться ГАЗ-67. Он выпускался до августа 1953 года. На этот момент количество сошедших с конвейера автомобилей модели «67» составило 92843 штуки. После войны многие из них работали в народном хозяйстве, причем нередко с кустарными закрытыми кузовами из фанеры и деревянных брусков. Словом, они конвертировались из армейских в гражданские машины и на определенный шаг приблизились к нынешним высокотехническим и комфортабельным внедорожникам.



нашу страну осенью 1941 года. Позже - машины других заводов. А в общей сложности СССР получил тогда около 52 тысяч американских джипов.

## Первые шаги на пути создания внедорожников в СССР и Японии

У нас в стране работа над легковыми автомобилями 4x4 началась в 1937 году, а на следующий год был готов опытный образец ГАЗ-61-40 с кузовом «фазтон». Это была исключительно удачная машина с высокой удельной мощностью, прекрасной проходимостью. Она представляла собой классическую конструкцию в духе американской инженерной школы. Ведущий конструктор машины Виталий Грачев находчиво использовал серийные детали и узлы, разработал минимально необходимое количество новых. Машина имела три модификации: фазтон ГАЗ-61-40, седан ГАЗ-61-73 и пикап ГАЗ-61-417. Ее серийное производство шло недолго,

Несколько слов о японских легковых автомобилях 4x4. В 1936 году появился полноприводный внедорожник Mitsubishi с кузовом «фазтон». Он следовал американской инженерной концепции и в чем-то напоминал Ford-Marmon-Herrington. Увы, этих автомобилей было изготовлено только четыре экземпляра. Но другая японская машина с приводом на все колеса - Kugogane модели «Черная медаль» - выпускалась с 1937 года почти до 1944-го, и их было сделано более пяти тысяч штук. Это был маленький четырехместный командирский автомобиль с V-образным двухцилиндровым мотором (1320 см<sup>3</sup>) воздушного охлаждения. Эта модель стоит в стороне от мировых тенденций того времени, и, возможно, будучи исключением, она подтверждает общее правило.

Приведенные здесь цифры свидетельствуют, что американская школа в период между двумя мировыми войнами количественно взяла верх над немецкой. Однако, как показал дальнейший ход событий, в процессе формирования «гражданских» внедорожников произошло неотвратимое взаимопроникновение обеих школ. **Е**