

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1490 ТЕНГЕ



№ 186



WILLYS MB/FORD GPW

ГЕРОЙ ВОЙНЫ
ПО СТУПЕНЯМ КАПИТОЛИЯ
ОБРАЗЕЦ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИЗАЙНА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №186, 2016

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС 77-63920 от 09.12.2015

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.

Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.

Розничная цена:

89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1490 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14, 16:

ООО «Де Агостини»;

стр. 3–7, 10–13, 15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит

Александра Павленко

и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Вадим Садыков

Дата выхода в России 13.04.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Легкие внедорожники Willys, поставлявшиеся в нашу страну во время Великой Отечественной войны по ленд-лизу, стали одним из символов американской помощи советскому народу.

Невыполнимое задание

Вторая мировая война началась в сентябре 1939 года. События развивались стремительно, и скоро стало ясно, что в войну будет втянута не только вся Европа, но и Соединенные Штаты Америки. Еще до начала активных боевых действий военное ведомство США сделало вывод о необходимости оснастить свои подразделения более современной техникой — в том числе новым армейским легковым автомобилем повышенной проходимости. Он должен был частично заменить легкие моторные транспортные средства, главным образом мотоциклы с колясками.

К 27 июня 1940 года Специальная интендантская служба (*Quarter Master Corps*, сокращенно *QMC*) сформулировала основные требования к новому 1/4-тонному полноприводному тактическому разведывательному автомобилю (*1/4-ton four-wheel drive tactical «reconnaissance car»*) и разослала приглашения на участие в тендере 135 американским автопроизводителям.

Им предстояло создать небольшой автомобиль с высокой посадкой, открытым кузовом и колесной базой 80 дюймов (2032 мм), рассчитанный на экипаж из четырех человек или двух человек с грузом не более 600 фунтов (272,16 кг). Самое жесткое требование относилось к допустимой собственной массе — она не должна была превышать 1300 фунтов (589,7 кг). По условиям конкурса общую компоновку автомобиля надо было представить уже через пять дней, первый опытный образец для полигонных испытаний построить через 49 дней, а в случае одобрения проекта быстро выпустить опытно-промышленную партию из 70 автомобилей для эксплуатационных испытаний. Даже по сегодняшним меркам с возможностями компьютерного проектирования такие сроки кажутся совершенно нереальными.

Не удивительно, что в борьбу за выгодный армейский заказ решили вступить только две компании — *American Bantam Car Company*, небольшая автомобильная фирма

из Батлера, штат Пенсильвания, и довольно авторитетная *Willys-Overland Motors Inc* из города Толедо, штат Огайо. При этом тон задавала компания *Bantam*, сумевшая уложиться в установленные сроки по проектированию и представлению на испытания опытного образца.

Первые прототипы

Новая машина создавалась не на пустом месте: в начале 30-х годов *American Bantam Car Company* (тогда компания носила название *American Austin*) уже предлагала военным свою разработку — небольшой армейский легковой автомобиль с упрощенным кузовом и двигателем мощностью всего 15 л.с., созданный на базе родстера *Austin 7*.

В 1939 году *Bantam* вновь вернулась к этой теме, создав похожую машину, но уже с двигателем мощностью 22 л.с. Тогда заинтересовать военных не удалось, и вот теперь компания получила второй шанс. На автомобиле стоял 4-цилиндровый



Внедорожный армейский автомобиль Ford GPW на испытаниях в СССР



Внедорожник Bantam 40RC

и его недостатков. Примерно в это же время в борьбу за выгодный военный заказ решила вступить корпорация *Ford Motor Company*, представители которой также имели возможность познакомиться с автомобилем *Bantam*.

Имея полную информацию об автомобиле фирмы-конкурента, *Ford* и *Wilys* во многом просто скопировали черты прототипа *Bantam*. Не удивительно, что пилотные модели *Wilys Quad* («Четверть») и *Ford Pygmy* («Пигмей») оказались очень похожими не только на *Bantam*, но и друг на друга. Компания *American Bantam Car Company* тоже все это время не сидела сложа руки и на сравнительные испытания представила доработанную машину *Bantam (Mark II)*.

Сравнительные испытания, проведенные в ноябре–декабре 1940 года, продемонстрировали явные преимущества *Wilys Quad* как по надежности и проходимости, так и по динамике — в основном за счет более мощного двигателя: на автомобиле

мотор фирмы *Continental Y-4112* мощностью 48 л.с. (по данным испытаний в СССР — 45 л.с.), ведущие оси были взяты от легкового автомобиля *Studebaker Champion*, передний мост снабжался шарнирами равных угловых скоростей типа *Spicer*. Используя собственные конструкторские наработки и готовые покупные агрегаты,

военные смягчили свои требования, подняв допустимую собственную массу транспортного средства до 2100 фунтов (953 кг).

Компания *Wilys-Overland Motors* немного схитрила, сославшись на нереальные сроки, хотя, как и *Bantam*, имела кое-какие собственные наработки, и попросила

Первый прототип автомобиля Bantam (Mark I) можно считать родоначальником всех армейских джипов

первый опытный образец автомобиля *Bantam* построили даже на три дня раньше оговоренного срока.

Новый армейский автомобиль был разработан шеф-конструктором компании Роем Эвансом (*Roy Evans*) и приглашенным инженером Карлом Пробстом (*Karl Probst*), набросавшим компоновку будущего джипа буквально за пару дней.

Первый прототип *Bantam (Mark I)*, который 23 сентября 1940 года своим ходом прибыл в Центр испытаний армейских транспортных средств на военной базе Холаберд-Кэмп, штат Мэриленд, можно считать родоначальником всех армейских джипов. Несмотря на многочисленные поломки, в период с 27 сентября по 16 октября 1940 года машина прошла 3600 миль и в целом понравилась военным. Она неплохо справлялась с бездорожьем и вполне соответствовала условиям заказчика, не считая собственной массы, которая оказалась намного выше заявленной в техническом задании (по факту — 921 кг). Но оценив конструкцию внедорожника,

дать ей для исполнения заказа 75 дней. В результате технические представители компании *Wilys*, присутствовавшие в Холаберд-Кэмп во время испытаний машины *Bantam*, получили прекрасную возможность для изучения технических особенностей автомобиля конкурента

стоял 4-цилиндровый, рядный, сравнительно высокооборотный (3600 об/мин) нижнеклапанный двигатель *Wilys-Overland typ 441/442 Go Devil* в 60 л.с. Правда, собственная масса машины, спроектированной шеф-конструктором компании Дельмаром Русом (*Delmar Roos*), была великовата — 1043 кг.



Автомобиль Willys MB первых выпусков





Ford Pygmy получился легче *Willys Quad*, но при массе 998 кг он имел двигатель мощностью всего 42–45 л.с. (переделанный от трактора *Fordson*) и коробку передач без синхронизаторов. Хотя в целом *Ford Pygmy* был добротным и сравнительно дешевым автомобилем, изначально ориентированным на массовый выпуск. К тому же благодаря тяговитому двигателю от трактора на испытаниях он единственный смог преодолеть подъем в 49°.

Промышленные партии

Потребность американской армии в подобных машинах была настолько велика, что по результатам испытаний все три модели объявили соответствующими техническому заданию.

В начале 1941 года комиссия под председательством президента США Франклина Рузвельта сформировала окончательные требования к автомобилю: собственная масса 997,8 кг, максимальная скорость 88,5 км/ч, минимальная устойчивая скорость 4,8 км/ч, глубина преодолеваемого брода 457 мм, преодолеваемый подъем 45° и возможность движения при боковом уклоне в 35°. Было принято решение выдать каждой из трех фирм заказ на изготовление промышленной партии в 1500 единиц.

И вновь только *American Bantam Car Company* смогла уложиться в установленные жесткие сроки, изготовив партию машин к осени 1941 года. Производство доработанной модели *Bantam 40RC* началось 31 марта 1941 года. В общей сложности до 6 декабря 1941 года построили 2605 автомобилей этой модели, часть из которых была отправлена по программе ленд-лиза в Великобританию и Советский Союз. В начале 1941 года *Willys* снизил массу своей машины в соответствии с новыми требованиями, при этом название модели изменилось на *Willys MA*, где *M* означало «военный» (*military*), а буква *A* — первую производственную серию. Выпуск *Willys MA* начался в июне 1941 года, а закончился 18 ноября того же года. Некоторые автомобили из этой производственной серии позже также попали в Советский Союз по ленд-лизу.

Примерно в это же время пошли в производство и машины *Ford GP*, где буква *G* означала «правительственный заказ» (*Goverment*), а буква *P* (*Passenger*) обычно использовалась компанией *Ford* для обозначения легковых автомобилей с колесной базой 80 дюймов (2032 мм). Часто в литературе приводится еще одна версия



расшифровки этого сокращения — *general purpose*, то есть «общего назначения» или «многоцелевой», но это уже версия «постфактум». Всего было изготовлено 2150 автомобилей *Ford GP*.

Кстати, звуковое сочетание *GP* (джи-пи) со временем превратилось в слово «джип» и стало термином для обозначения легковых автомобилей повышенной проходимости, а потом и автомобильной торговой маркой *Jeep*. Однако само слово «джип» использовалось на американских военных базах и раньше для нескольких типов тяжелых транспортеров, перевозивших негабаритные грузы. Кроме того, военный трактор компании *Minneapolis-Moline* с 1935 года также был известен под этим названием. Тем не менее, это слово быстро утвердилось за военными внедорожными легковыми автомобилями.

В начале 1941 года компания *Willys-Overland Motors* устроила демонстрацию возможностей своего нового армейского автомобиля *Willys MA*, в том числе с «восхождением» вверх по лестницам Капитолия в Вашингтоне, округ Колумбия. Ирвинг Хаусманн (*Irving Hausmann*), водитель-испытатель

Испытания автомобиля *Ford GPW* в Советском Союзе

компании *Willys*, сопровождавший автомобиль на испытаниях в Холаберд-Кэмп, слышал, как солдаты называли машину джилом, видимо сравнивая ее с популярным мультипликационным персонажем по имени Еуген Джи (Eugene the Jeep), способным перемещаться в пространстве и преодолевать любые препятствия. Отвечая на вопрос Катарини Хиллиер (*Katherine Hillier*), репортера *Washington Daily News*, о названии автомобиля, Ирвинг Хаусманн сказал, что это джип. В результате 20 февраля 1941 года в газете вышла статья, в которой под фотографией машины стояла следующая подпись: «Джип взбирается по ступеням Капитолия». Вероятно, именно после этого термин «джип» в общественном сознании закрепился за легкими внедорожниками. Во всяком случае эта версия появления слова «джип» была озвучена 23 апреля 1944 года в газете *Washington Post* в статье под заголовком «Что касается происхождения имени собственного "Джип"».



Большое будущее

В июле 1941 года военное ведомство пришло к выводу о необходимости стандартизировать тип разведывательной машины и при следующем заказе в 16 тысяч экземпляров выбрать один из трех типов автомобилей. Выбор пал на *Willys*, который обошел конкурентов за счет более мощного двигателя и низкой стоимости. Для сравнения: автомобиль *Bantam 40RC* обходился казне США в \$1166, *Ford GP* — в \$950, а *Willys MA* — всего в \$750. Для массового производства компания *Willys-Overland* в августе 1941 года слегка доработала свою машину, которая теперь стала называться *Willys MB* (*B* — вторая буква латинского алфавита, обозначающая вторую производственную серию). Но уже к октябрю 1941 года стало очевидно, что

Willys-Overland не может в одиночку быстро справиться с заданием. Поэтому к выполнению заказа подключили компанию *Ford* — ей поручили выпускать копию *Willys MB*. Соглашение по этому вопросу было подписано 16 ноября 1941 года. Копия *Willys MB* в «фордовском» исполнении получила наименование *Ford GPW*, где буква *W* — ссылка на конструкцию *Willys*. Завод *Ford* смог приступить к выпуску *Ford GPW* только в начале 1942 года. Компании *Bantam*, ставшей инициатором технических решений легкого армейского внедорожного автомобиля, не хватило производственных мощностей и финансовой стабильности, чтобы осилить массовое производство пусть даже «чужой» машины. Поэтому ей достался не слишком престижный заказ на изготовление прицепов *BT-3*

Автомобиль сохраняет устойчивость даже при боковом крене в 20–25°

для автомобилей *Willys MB*, и в 1942 году компания прекратила свое существование. Автомобиль *Willys MB* на десятилетия вперед определил вектор развития легких внедорожных автомобилей во многих странах мира. В период Второй мировой войны было изготовлено более 659 тысяч этих автомобилей, из них 277 896 экземпляров на заводах *Ford*. Первые 25 808 автомобилей *Willys*, выпущенных примерно до середины 1942 года, имели сварную решетку радиатора из 12 вертикальных полосок, заключенных в рамку. Позже ее заменили штампованной решеткой радиатора со знаменитыми вертикальными прорезями, ставшими «фирменной чертой» автомобилей марки *Jeep*.

В 1944 году на базе *Willys MB* в США был создан гражданский внедорожник *Jeep CJ1A* (*CJ* — *Civilian Jeep*), а в 1945 году его улучшенная модификация *Jeep CJ2A*. Следующая модель *Jeep CJ3A*, наоборот, послужила основой для создания в 1950 году нового армейского внедорожника *M38 (Willys MD)*. С середины 50-х и до начала 80-х годов

Компании Bantam не хватило производственных мощностей и финансовой стабильности, чтобы осилить массовое производство пусть даже «чужой» машины. Ей достался заказ на изготовление прицепов BT-3 для автомобилей Willys MB, и в 1942 году компания прекратила свое существование.

В распутицу даже подъемы в 15–20° для автомобиля не преграда

последовательно производились гражданские внедорожники *Jeep* нескольких поколений (*CJ5*, *CJ6*, *CJ7*, *CJ8 Scrambler* и *CJ10*), и все они вели свою родословную от *Willys Quad* образца 1940 года. Производство «прямых наследников» *Willys* завершилось только в 1986 году, когда им на смену пришел более современный *Jeep Wrangler*, который в различных вариациях выпускается до сих пор. По лицензии *Willys* некоторые из перечисленных выше моделей производились в Японии (*Toyota*, *Nissan* и *Mitsubishi*), в Индии (*Mahindra & Mahindra*), Южной Корее (*SsangYong* и *Kia*) и ряде других стран. Исключительно удачная, рациональная конструкция и продуманная форма кузова обеспечила *Willys* «неповторимое обаяние». Эстетика автомобиля во всем мире была признана безукоризненной. Недаром прямой потомок машины — *Willys MD (M38A1)* 1952 года выпуска — хранится в коллекции нью-йоркского Музея современного искусства как образец технического дизайна.

Поставки в СССР

О необходимости оснастить Красную армию автомобилями-разведчиками заговорили еще до начала поставок «виллисов» в СССР по ленд-лизу.

По воспоминаниям Виталия Андреевича Грачева, ведущего конструктора автомобилей высокой проходимости Горьковского

Ford GPW движется по бездорожью без особых усилий



автозавода, еще в конце января 1941 года его пригласил к себе нарком среднего машиностроения В. А. Малышев (автомобильные заводы тогда подчинялись его наркомату), показал фотографию с военным легковым полноприводным автомобилем, взбирающимся по ступеням Капитолия, и отдал распоряжение подготовить что-то

подобное. Сегодня уже известно, что похожее задание чуть раньше получил и головной проектный институт отрасли — НАТИ. В результате советские конструкторы невольно попали под влияние конструкторских идей, заложенных в *Bantam*, а позже и в *Willys*, и создали собственные, очень похожие машины ГАЗ Р-1 и НАТИ-АР (буква «Р» в индексе и в том, и в другом случае означала «разведчик»).

До войны эти автомобили успели пройти предварительные испытания и получить одобрение военных. С началом Великой Отечественной войны Горьковский автозавод был вынужден свернуть производство легковых автомобилей, а высвободившиеся производственные мощности переориентировать на выпуск «разведывательных» автомобилей ГАЗ-64 и бронев автомобилей БА-64 на их базе. Нетрудно догадаться, что в основе автомобиля ГАЗ-64, созданного в начальный период войны буквально за два месяца, лежали наработки по ГАЗ Р-1 и НАТИ-АР. Эти машины использовались для работы штабов, оперативной связи и разведки, а также в качестве легких артиллерийских тягачей для 45-миллиметровых орудий.

Продолжение на стр. 10





WILLYS MB/FORD GPW





Однако объем выпуска ГАЗ-64 оставался мизерным и не отвечал потребностям армии. Поэтому когда зашла речь о поставках американских автомобилей по ленд-лизу, одним из первых был выдвинут запрос на легковой автомобиль типа «разведчик». Но к осени 1941 года с джипами у американцев тоже были большие проблемы. И хотя предприятия уже изготовили большую часть машин из установочных партий по 1500 штук и определились с перспективами, наладить массовый устойчивый выпуск этих автомобилей не удалось. Все, что смогли сделать американцы на первом этапе, так это перенаправить в Советский Союз часть автомобилей *Bantam 40RC* — для армии США их сочли «нестандартными». Вспомним, что к этому времени военное ведомство уже остановило свой выбор на автомобилях типа *Willys MB*. Кстати, не все поступившие к нам *Bantam 40RC* поставлялись напрямую из США. Часть их перенаправлялась из Великобритании, куда эти джипы успели попасть все по той же программе ленд-лиза. В результате в СССР завезли 808 машин *Bantam 40RC*, из которых в Красную армию

попало не менее 530 экземпляров. Несмотря на то что автомобили поступили в самый разгар войны, далеко не все из них отправились на фронт. Причина — в слабом двигателе, не позволявшем использовать эти машины как легкие артиллерийские тягачи или для перевозки вооружения. Поэтому часть «бантиков» — такое прозвище они получили у советских водителей — направили в обеспечение. Например, известны случаи, когда на автомобили *Bantam 40RC* монтировалось противопожарное оборудование и они использовались в качестве пожарных автомобилей первой помощи, что позволило некоторым экземплярам не только дожить до конца войны, но и потрудиться в мирное послевоенное время. Массовые поставки джипов в СССР начались лишь с весны 1942 года, когда два американских завода по их производству заработали на полную мощность. При этом американцы постарались сначала избавиться от автомобилей из первых промышленных партий — так в СССР попали *Willys MA* (по некоторым данным 1553 экземпляра) и *Ford GP*.

Ford GPW легко преодолевает брод 300–350 мм

Всего в Советский Союз по ленд-лизу было направлено 48 993 джипа. Из них в пути было потеряно 3657 штук, переадресовано в другие страны 1378 штук. В результате на территорию СССР попало не менее 43 958 внедорожников.

Достоинства и недостатки

Американский *Willys* быстро завоевал популярность в наших войсках. Он обладал отличной динамикой, большой скоростью, хорошей маневренностью и проходимостью. Его малые габариты, особенно ширина, позволяли ездить по проселочным дорогам и лесным тропинкам. Недостатком *Willys* была невысокая боковая устойчивость из-за узкой колеи колес, требовавшая грамотного управления, особенно в поворотах. Кроме того, из-за узкой колеи колес машины не вписывались в колею грунтовых дорог, пробитую грузовиками, что вызывало определенные неудобства при движении в общей колонне. Отмечался и недостаточный дорожный просвет под картерами ведущих мостов.



Автомобили Willys MB и Ford GPW на службе в Красной армии

На машине стоял длинноходный ($S/D=1,4$) двигатель объемом 2,199 л, выдававший по американским данным 60 л.с., а на испытаниях в СССР показавший не более 56,6 л.с. По нашим нормам двигатель считался высокооборотистым и для нормальной эксплуатации требовал применения специальных масел, которые были дефицитом. Кроме того, вполне обычная для зарубежных автомобилей степень сжатия двигателя (6,48) в наших условиях эксплуатации считалась высокой. Для нормальной работы такого агрегата требовался бензин с октановым числом не ниже 66 (лучше всего Б-70 или КБ-70), но он тоже был в дефиците. На низкооктановом отечественном бензине двигатель машины был склонен к детонации, а при длительной эксплуатации на таком бензине за счет проникновения газов внутрь картера происходило разжижение масла, что требовало его частой замены, но в реальной эксплуатации это происходило нечасто. В результате двигателя Willys порой приходилось капитально ремонтировать уже при пробеге в 15 тыс. км.

Willys MB в качестве автомобилей сопровождения на Параде Победы в Москве летом 1945 года



На автомобилях Willys широко применялись стандартизованные для армии США агрегаты и комплектующие: генератор, реле-регулятор, аккумулятор, прерыватель-распределитель, бензонасос, карбюратор, термостат, фильтр тонкой очистки масла, контрольные приборы, что упрощало ремонт и обслуживание машин в войсках, а также снабжение их запасными частями, в том числе и в Красной армии.

Серьезным преимуществом считался большой по площади радиатор системы охлаждения двигателя. Он позволял автомобилю длительное время двигаться в тяжелых дорожных условиях с низкой скоростью без боязни перегреть двигатель, а также работать с повышенной нагрузкой, например буксируя 45-миллиметровое артиллерийское орудие на прицепе.





В зимнее время большая площадь радиатора, наоборот, отрицательно сказывалась на тепловом режиме работы двигателя: из-за отсутствия закрывающих радиатор шторок, да еще на нашем низкосортном бензине, приходилось подолгу прогревать мотор до рабочей температуры. Синхронизированная на двух высших передачах трехступенчатая коробка передач *Willys* позволяла быстро и мягко, без удара шестерен и задержек переключать

передачи даже неопытным водителям, что во фронтовых условиях порой имело решающее значение и делало машину очень удобной для разведки. Раздаточная коробка крепилась непосредственно к коробке передач, без промежуточного вала, и была объединена в одном корпусе с двухступенчатым демультипликатором, обеспечивавшим машине шесть передач вперед и две назад. При этом передний мост был отключаемым. Задний

Willys MB и Ford GPW часто используют в исторических реконструкциях, посвященных Великой Отечественной войне

мост имел гипоидную главную пару. Передний мост по конструкции был аналогичен заднему, за исключением установки шарниров равных угловых скоростей (ШРУС). В поворотных кулаках устанавливались ШРУСы трех типов: шариковые типа «Бендикс Вейсс» или «Рцеппа» и сухарные типа «Тракта». Все мосты отличались исключительной прочностью, работоспособностью и долговечностью.

Не подводила и подвеска автомобиля на четырех продольных полуэллиптических рессорах, хотя многие отмечали ее излишнюю жесткость, возможно из-за того, что с 1942 года передняя левая рессора *Willys MB* снабжалась дополнительным реактивным подрессорником для устранения явления «шимми» — колебания управляемых колес, возникающего на высокой скорости и приводящего к потере контакта с дорогой. Такой рессоры не было на автомобилях *Ford GPW*, отличавшихся более мягким ходом.

Амортизаторы двойного действия считались одним из самых слабых мест



Автомобиль Willys MB с закрытым кузовом на мойке



Willys MB можно было встретить на улицах советских городов и после окончания войны

конструкции Willys. Поскольку достать «родные» импортные амортизаторы было нереально, а отечественные подобного типа появились только в 1956 году, их часто заменяли на амортизаторы одностороннего действия от автомобиля ГАЗ-М1. Это значительно ухудшало плавность движения машины, но другого выхода просто не было.

К положительным качествам автомобилей Willys можно отнести удобное расположение рычагов управления и удачное размещение приборов на щитке для наблюдения за работой двигателя, легкое и очень чувствительное рулевое управление с механизмом фирмы «Росс» типа «цилиндрический червяк-кривошип с двумя пальцами». Тормоза автомобиля с гидравлическим приводом и барабанными механизмами на всех колесах работали безотказно.

Советские конструкторы пытались превратить Willys MB в комфортабельный и вместительный легковой автомобиль



Ручной тормоз был ленточным, он воздействовал на специальный барабан на вторичном валу раздаточной коробки. Для его активации служила пистолетная рукоять под щитком приборов и тросовым приводом. За счет такой конструкции ручной тормоз был плохо защищен от грязи и в реальной эксплуатации быстро выходил из строя.

Машины снабжались шинами с крупным рисунком протектора типа «реверсивный вездеход», использовавшимися в армии США. Они неплохо справлялись со своими обязанностями, в том числе и на бездорожье, позволяя автомобилю двигаться по липкой грязи, лужам, крутым и скользким подъемам. Машина была способна без предварительной подготовки преодолевать





брод глубиной до 300–360 мм. При этом двигатель даже не забрызгивался водой от вентилятора системы охлаждения. В наших условиях рама автомобиля не имела большого запаса прочности, к тому же рамы *Willys MB* и *Ford GPW* несколько отличались друг от друга: передняя поперечина рамы у «форда» — профильная, а у «виллиса» — трубчатая. Кузов автомобилей был открытым, без дверей, рассчитанным на перевозку четырех человек, но при необходимости *Willys* мог взять на борт и шестерых, правда без особых удобств. В боевой обстановке открытый кузов обеспечивал хорошую обзорность. Чтобы сделать автомобиль менее заметным, ветровое стекло можно было откинуть на капот, тент свернуть, а трубчатые дуги тента сложить горизонтально по контуру задней части кузова — их обводы совпадали.

«Виллис» по имени Иван

В обычных, не боевых условиях открытый кузов и его спартанское оснащение вызывали много нареканий у водителей и пассажиров. Мало того что при поставках в СССР не предусмотрели специальных отстегивающихся боковин для тента (хотя такая опция существовала), так еще и вместо заднего стекла в тенте зияло большое прямоугольное отверстие. Поездка на такой машине в холодное время года или дождливую погоду превращалась в настоящее испытание. Именно поэтому еще в период Великой Отечественной войны на советских авторемонтных заводах автомобили типа «джип» начали оснащать закрытыми кузовами, созданными на деревянном каркасе и обитыми фанерой и листовым железом. Например, с 1943 года такие кузова делал Московский кузовной завод «Аремкуз». Конечно,

джипы с таким кузовом становились тяжелее, зато передвигаться на них было гораздо комфортнее. Отличительной чертой «виллисов» стала мощная штампованная облицовка радиатора, в которой фары оказались хорошо защищены от повреждений. Некоторые партии машин имели дополнительную светомаскировочную фару, установленную в защитной рамке на левом крыле, а также светомаскировочные задние фонари. На левой боковине кузова, под вырезом «двери», были предусмотрены специальные крепления для шанцевого инструмента — лопаты и топора. Но в советских условиях их часто демонтировали, по крайней мере на фронтовых фотографиях автомобили с инструментом мелькают нечасто. А вот запасное колесо и дополнительная канистра, закрепленные на заднем борту кузова, наоборот, присутствуют практически всегда. В целом машина была скомпонована очень хорошо, а главное — обеспечен удобный подход к агрегатам при их обслуживании и демонтаже. Кроме того, установка аккумуляторной батареи в подкапотном пространстве (в то время это не было обязательным условием) намного улучшала условия ее работы, особенно зимой.

Еще в период Великой Отечественной войны на советских авторемонтных заводах автомобили типа «джип» начали оснащать закрытыми кузовами, созданными на деревянном каркасе и обитыми фанерой и листовым железом.

К недостаткам можно отнести неудобный доступ к клапанам распределения — для их регулировки приходилось снимать коллектор двигателя. К тому же часто выходили из строя приборы питания и электрооборудование, что не удивительно в наших условиях. При резкой манере езды случались поломки рулевых тяг и рессор.

Одновременно с поставками «виллисов» на Горьковском автозаводе выпускались их отечественные аналоги — внедорожники ГАЗ-64 и ГАЗ-67, или, как их называли, «Иван-виллисы». Но их суммарный выпуск за время войны составил всего около 6000 экземпляров — это в восемь раз меньше, чем количество американских

«виллисов», поставленных за тот же период. Учитывая «количественное превосходство», качество изготовления и удобство американских автомобилей, не удивительно, что они заслужили солдатскую любовь и уважение.

Американский *Willys* по праву останется в истории Великой Отечественной войны.

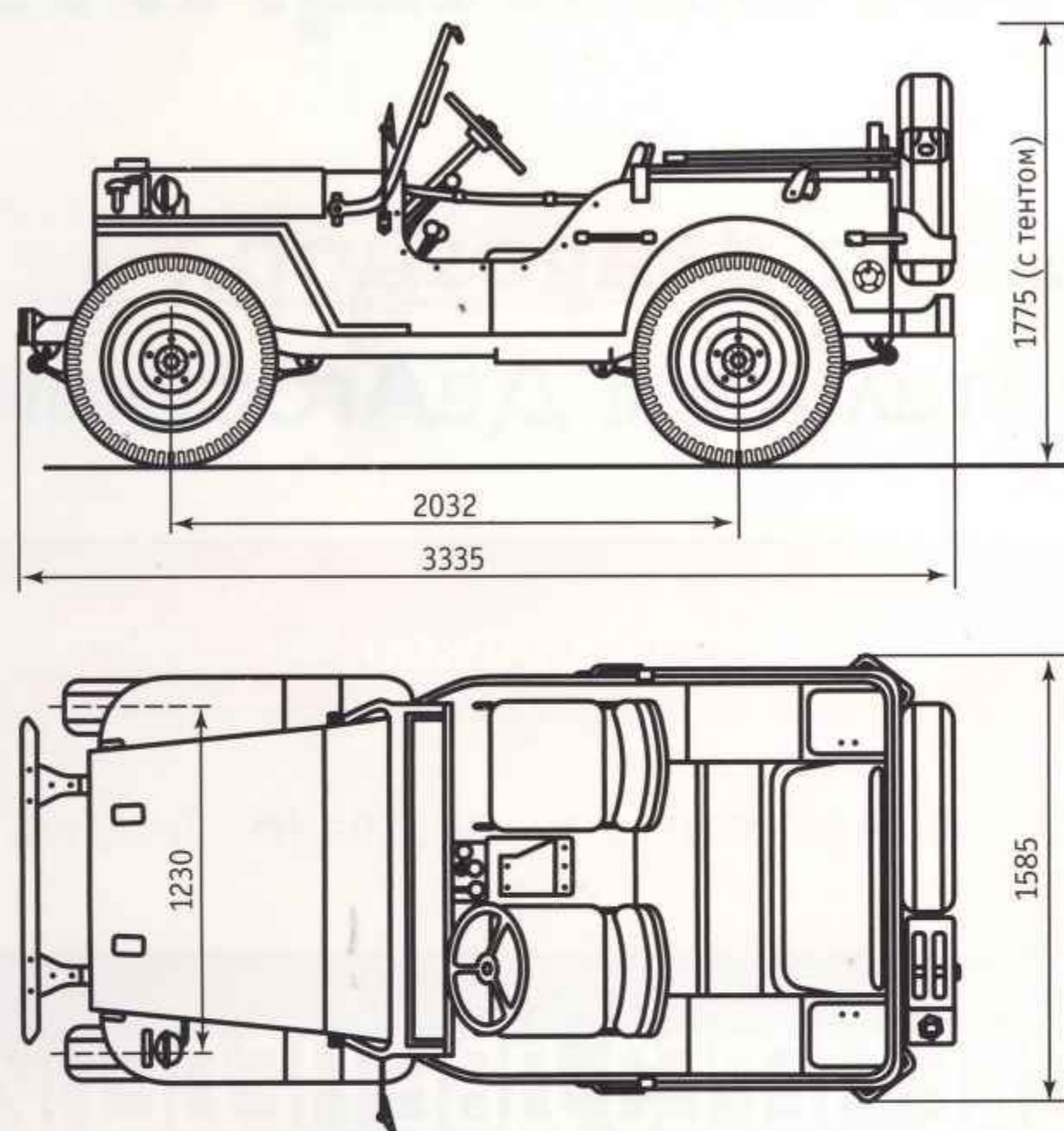


Схема автомобиля Willys MB/Ford GPW

Технические характеристики Willys MB/Ford GPW

Число мест	4
Максимальная скорость	97 км/ч
Расход топлива при скорости 30–35 км/ч	8,2 л/100 км
Емкость топливного бака	57 л
Размер шин	6,00-16
Масса, кг	
снаряженная	1020
полная	1550
Рулевое управление	
типа «червяк — сектор с двумя пальцами «Росс»»	
Подвеска передняя	
с продольными полуэллиптическими рессорами и гидравлическими амортизаторами двустороннего действия	

Подвеска задняя

с продольными полуэллиптическими рессорами и гидравлическими амортизаторами двустороннего действия

Тормоза

барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом тормозных механизмов

стояночный — ленточный, с механическим приводом на трансмиссию

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

I — 2,665; II — 1,564; III — 1,0; задний ход — 3,554

Главная передача

передаточное число — 4,88

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая, передаточные числа — 1,0 и 1,97

Двигатель

Ford GPW-500, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	79,3
Ход поршня, мм	111,1
Рабочий объем, см ³	2200
Степень сжатия	6,48
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

60 л.с. при 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент

14,5 кгм при 2000 об/мин

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ИЖ-2715

DeAGOSTINI