

ПРО КОЛЁСА



GMC AFKWX 353



GMC SSKW-353. Франция. 1944 г.

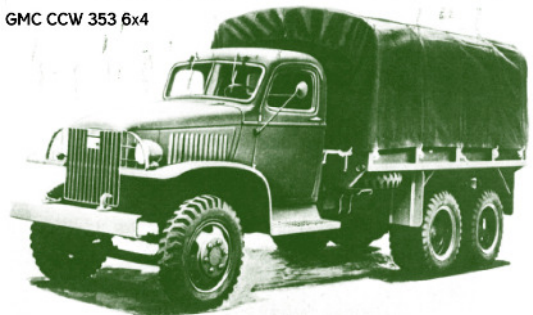


GMC SSKW 353

GMC SSKW 353
с мостами Timken



GMC CCW 353 6x4



Побудительным мотивом для данной статьи стала опубликованная в журнале «Танко-мастер» оценка моделей автомобилей в масштабе 1:72, выпущенных фирмой PST из Минска. Вот, что там написано: «Насколько хороши новые танки, настолько же сомнительны оказались новые автомобили от той же компании. Конструкторы умудрились «посадить» два абсолютно разных грузовика GMC и Studebaker на одинаковое шасси, а ведь у них даже колёсные диски были разными! Набор 72022 представляет Studebaker US6 с тентовым кузовом, на декали две советские машины и по одному варианту чешской и польской армий. Набор 72044 – GMC CCKW/ССКW53 отличается от предыдущего только кабиной и декалью на двух американцев и один советский грузовик. Теперь придётся разбираться, к чему в действительности относятся детали рамы, мосты и колёса. Надеюсь, хотя бы один из предложенных автомобилей удастся сделать «по честному». Веско сказано? Авторитетно? Увы, но все «громы и молнии» в адрес PST совершенно беспочвенны! Изготовитель моделей не поступился правдой, применив для обеих моделей одинаковые колёса и мосты. Критик, сделавший столь безапелляционное заявление, как говорится, «сел в лужу». А почему? Да потому, что не знает историю техники. Поэтому с ней и начнем.

Обратили ли вы, просматривая фото времён Второй мировой, что почти всегда брошенные одной или другой стороной автомобили, даже разбитые снарядами, без колёс? Стоят на тормозных барабанах, и лишь стёршие автомобили имеют колёсные диски. Дело, в общем-то, простое – для военного шофёра резина была на втором месте после бензина. Можно ехать с пробитым радиатором, на трёх цилиндрах, даже без карбюратора, а вот с пробитыми шинами никуда не уедешь! Вот поэтому при каждом удобном случае водители не жалели времени, чтобы снять колёса с разбитого или брошенного автомобиля, а уже шины снимали потом, вернувшись в часть...

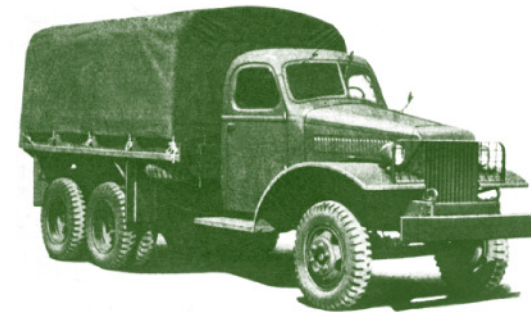
Стандартизация шин и колёс военных автомобилей являлась важным фактором поддержания автомобилей на ходу в боевых условиях. Это очень хорошо понимали американские военные специалисты, составившие технические спецификации на так называемые «тактические» (т.е. полноприводные) армейские грузовики. Американским фирмам, которые на своих гражданских моделях применяли каждая колёсные диски собственного типа (вплоть до колес типа «ТриЛэкс») пришлось срочно приспособлять ступицы колёс своих автомобилей под стандартный диск, предусмотренный для полноприводных автомобилей типа 4x4 и 6x6 классов 1,0; 1,5; 2,5 тонны. Это был стальной диск под шину 7,50–20 с шестью полукруглыми «окнами» и шестью отверстиями под шпильки. Плоская средняя часть диска переходила в коническую не плавно, а с ясно выраженным кольцевым уступом.

Первыми стандартные колёсные диски получили автомобили Chevrolet G 71,07 потом знаменитые GMC CCKW-353 и Studebaker US-6, чуть позднее мы видим их на International M5-6, Federal Model 2G, GMC AFKWX-353.

К середине войны на стандартные диски переходит даже Ford, устанавливая их не только на полноприводные тактические Ford GTB, но даже и на грузовики типа 4x2 Ford GST.

Ну, а теперь о мостах. Общеизвестно, что на Studebaker US-6 (всех модификаций) ставились ведущие мосты фирмы Timken с вертикальным разбёгом картера. Концерн GMC для своих «353-х» применял ведущие мосты типа «банджо» собственного производства. Но объёмы выпуска грузовиков были столь велики, что даже гигант GMC не успевает всё делать сам и часть «353-х» пришлось комплектовать мостами, закупаемыми у Timken, точно такими, как у «студера». А конструкция шасси у «джимми» и «студера» совершенно одинаковая. Разница в размерах – база у Studebaker US-6 – 162 дюйма, у GMC CCKW-353 – 164 дюйма (у наиболее популярных длиннобазных моделей).

International M-5-6x4-318 2,5-тонный грузовик с базой в 169 дюймов



International M-5-6x6 2,5-тонный грузовик



Studebaker US6

