

GAZ 67 - Čapajev

První sériový osobní automobil ruské provenience sice možná nebyl tak dobrý jako Jeep, ale jeho historie je rovněž zajímavá. I když měl v žilách americkou krev, přišel k ní jinak, než si většina lidí myslí...

Proč Čapajev?



Vasilij Čapajev žil pouze 32 let a už jako carský voják třikrát obdržel Řád svatého Jiřího, což nebylo jen tak nějaké vyznamenání. V roce 1917 se stal bolševikem a byl zvolen (!) jako vůdce pluku, a posléze divize. Padnul při potyčce s Kolčakovými oddíly v roce 1919. Pro Rusy se stal hrdinou – legendou říjnové revoluce. V roce 1934 byl o něm natočen dodnes kritiky vysoce hodnocený film. A právě film v nás pomohl upevnit stereotyp sice až bolestně prostého, ale statečného vojáka. Myslím, že právě film se stal příčinou toho, proč dostal jednoduchý a odolný vůz svou přezdívku. Řekl bych, že dobře popisuje konstrukční a uživatelské kvality prvního velkosériového terénního vozu Rudé armády. Ještě je třeba dodat, že přezdívka „Čapajev“ je známá především v Polsku a Česku. Ve světě bývá nazýván „Iwan Willys“, a v Rusku mu většinou říkají „gazik“, i když ho zlé jazyky nazývají také jako ChBW, tedy „Choču byt' Willysom“.

Ford v Rusku

Geneze Gazu 67 je neodmyslitelně spojena s historií vztahů mezi sovětským a americkým průmyslem. Je třeba si totiž uvědomit, že přes všechny ideologické rozdíly bylo Rusko vždy Amerikou fascinováno. Pro Američany bylo pro změnu Rusko obrovským neukojitelným odbytíštěm pro jejich zboží. První kontakty automobilových firem z USA se sovětským Ruskem jsou datovány rokem 1928, kdy Ford, Dodge a Willys Overland představili v sovětském tisku svou vizi rozvoje motorismu v SSSR. Výsledkem této snahy byly na konci roku započatá jednání s Fordem a General Motors o spolupráci. Ford nabídnul vybudování společného podniku s cílem vybudovat továrnu s roční kapacitou 100 000 automobilů. GM nabídnul skromnější řešení spočívajícího na prodeji licence na jeden z modelu Chevroletu a půjčky. Z ní měla být realizována výstavba továrny s roční kapacitou 12 500 vozů ročně.



Američané však Rusy trochu podcenili – ti se totiž roku 1929 rozhodli postavit vlastními silami továrnu schopnou vyprodukovat 100 000 automobilů ročně. Bylo určeno místo, kde má stát, což byla ves Monastirka u Nižního Novgorodu (pozdější Gorkij), a započata další jednání s Fordem. Jejich vyvrcholením byl 31.května (tedy ještě před vypuknutím Velké hospodářské krize) v Dearbornu podepsaný kontrakt mezi Fordem a SSSR. Podle něj měl Ford poskytnout technickou pomoc a vyškolit personál nové továrny. Dohoda určovala, že za devítiletou spolupráci bude zapláceno 72 milionů rublů. V její rámci obdržela ruská strana díly na sestavení 72 tisíc osobních automobilů Ford A a lehkých nákladňáků AA. První automobily byly smontovány v dočasné továrně (spíše montovně) Gudok Oktijabra u Nižního Novgorodu v únoru 1930. Rusové však továrnou u Novgorodu neskončili a v listopadu 1930 spustili druhý závod v Moskvě s názvem KIM. Ten se stal zárodkem pozdější továrny AZLK. Současně stále probíhala výstavba hlavního závodu v Nižním Novgorodu. Tímto způsobem získal Ford v těžkém období krize přísun spousty finančních prostředků a Rusové dostup k vyzkoušené technice. Pro Ford to bylo období mohutné expanze – byla založena i filiálka v Německu, která brzy začala žít svým vlastním životem. Osobním automobilem, který byl v SSSR vyráběn, byl Ford A model 1930, který se však od svých předchůdců dosti lišil. Byl v něm čtyřválcový motor o obsahu 3,285 litru, i když Ford měl tehdy k dispozici i osmiválcovou pohonnou jednotku. Takový model si však Rusové vybrali a posléze se stal bází pro mnoho sovětských předválečných automobilů. Jeho motor o obsahu 3285 cm byl dostatečně silný i pro osobní vozy, i pro lehké nákladňáky. Ocitnul se také v osobním voze GAZ M1, jehož vzorem byl Ford V8, který byl poprvé představen v Moskvě 17 března 1936.

První terénní automobil Rudé armády

Rudá armáda ve třicátých letech nepoužívala žádný lehký terénní automobil a tak byly – i přes různé politické čistky v jejich řadách - započaty práce na jeho konstrukci. Jejich výsledkem by automobil GAZ 61 s šestiválcovým motorem, který byl kopií pohonné jednotky Dodge. Nepodařilo se najít žádné doklady o tom, že by na motor byla zakoupena licence, i když to nelze vyloučit. Automobil však byl komplikovaný a



následkem toho drahý a obtížně se vyrábějící. Současně s pracemi v GAZu byla započata konstrukce i v Nauczno Avtomobilno-traktornym institutu (NATI). Současná práce ve dvou konstrukčních kancelářích zároveň byla dobrou ruskou praxí, vedoucí k vybuzení rivality a dosažení nejlepších výsledků. Toto bylo praktikováno při navrhování všeho vojenského vybavení. Inspirací pro sovětské inženýry byla fotografie amerického Bantamu, publikovaná v „Automotive Industries“. Tím však podobnost mezi americkým a ruským strojem končí.



O tom, že Rusové okopírovali Bantam - Willys, koluje mnoho pověstí, a proto se pokusíme blíže podívat na data vzniku obou vozů. Rusové upřesnili takticko – technická data na svůj automobil v lednu 1941, přičemž prvních 70 prototypů Bantamu bylo ke zkouškám dodáno v polovině prosince 1940. Willys, který nejdřív od Bantamu okoukal jeho koncepci, představil svůj projekt 11. listopadu 1940. Rovněž Ford představil tři prototypy svého model „Pygmy“ (který byl v podstatě kompilací řešení i z Willysu, i z Bantamu) na konci listopadu 1940. Finální kontrakt na terénní vůz obdržel Willys až na

konci července 1941.

Willys i Gaz vznikly současně

V té době (tedy na konci července 1941) už zuřila válka mezi Německem a SSSR. Ještě před jejím vypuknutím byla v Moskvě na jaře 1941 provedena prezentace obou projektů terénního vozu, vypracovaných Gazem a NATI. V USA mezitím ještě probíhala horečná činnost nad dopilováním prototypů Willysu, Fordu a Bantamu. V Rusku vybrali ze dvou představených prototypů vůz, nazvaný GAZ 64, který pravděpodobně šel do výroby někdy v srpnu 1941. Je třeba mít na paměti, že v té době probíhal vítězný pochod německé armády na východ. Několik set kilometrů na východ od Moskvy ležící Gorkij (předtím a dnes už opět Nižní Novgorod) se záhy ocitnul v dosahu Němců. Celková produkce GAZu 64 proto čítala, spolu s několika modernizovanými kusy, pouhých 684 kusů. Jednoduchá časová analýza vzniku Jeepu a ruského GAZu tedy ukazuje, že vznikly prakticky ve stejném období. O kopírování tedy nemůže být řeč. Je však (vzhledem k předchozím dobrým vztahům s Fordem) možné, že jakási spolupráce mohla existovat, jenže o tom historie mlčí. Proč vlastně GAZ vyhrál oproti konkurenci z NATI? Odpověď na tuto otázku je velice jednoduchá – zvítězil, protože jeho konstrukce obsahovala opravdu velké množství v Rusku již vyráběných elementů. Zvláště šlo o motor z GAZu A, používaný i v jiných ruských vozech a převodovku z nákladáku GAZ MM. Zadní náprava pocházela z GAZu M1, přední byla přepracováním stejné nápravy, ale s přidáním homokinetických kloubů. Rám GAZu 64 byl zkráceným rámem GAZu AA. Novým elementem byla snad jen skříňka rozdělovače, jejíž funkce se omezovala jen na zapínání pohonu přední nápravy.

GAZ 67 – válečná produkce

V roce 1942 byly ve velice obtížné strategické situaci učiněny na GAZu 64, který je třeba považovat spíše za pokusný, ihned v boji ověřený model, konstrukční změny. Modernizovaný vůz obdržel označení GAZ 67 a měl ještě jednodušší karoserii. Jeho výroba začala roku 1943, kdy už SSSR dostávalo americkou vojenskou pomoc – dodávky Lend Lease – mezi kterou se nacházely také automobily Willysu MB. Jejich dodávky nebyly vůbec malé. Podle oficiálních údajů obdrželo do roku 1945 SSSR 51 503 jeepů, mezi nimiž byl i malý počet Willysu MA, Bantamu BRC-40 a okolo 2000–3000 amfibií Ford GPA. Zbytek, tedy okolo 47 000 kusů, byly Willysy MB a Fordy GPW. Tato skutečnost však neměla na výrobu GAZu 67 žádný vliv, ba právě naopak - v roce 1944 byla realizována další modernizace, po které automobil obdržel označení GAZ 67B. Vzpomínané ohrožení továrny GAZ z německé strany se projevilo v červnu 1943 těžkým bombardováním závodu. Je třeba dodat, že v době války vyráběla továrna GAZ mnoho typů automobilů a lehkých tanků a také na podvozku GAZu 64 vyráběných lehkých obrněných automobilů BA-64.

GAZ 67B měl nezvykle jednoduchou karoserii, která mohla být bez problémů vyráběna zaučenými ženami. Na ženské práci byla výroba ve válečném SSSR ve značném stupni závislá, protože miliony mužů byly poslány na frontu. Ovšem na rozdíl od karoserie vyžadovaly zbylé součásti automobilu poměrně precizní výrobu na slušných zařízeních. Kulové klouby přední nápravy systému Bendix – Weiss nebo šnek předního řízení nebyly žádným primitivním řešením a vyžadovaly velkou přesnost. Je pravděpodobné, že ohromné problémy ruského průmyslu, který byl v panickém spěchu evakuován na východ, způsobily, že celková výroba GAZu 67B činila do konce války pouhých 4851 kusů. Těžko tedy tento vůz počítat k autům, které vyhrála válka. Vždyť dodávky Willysu MB byl více než desetkrát vyšší než domácí výroba ...

Plné výrobní kapacity dosáhl závod v Gorkém teprve po válce (stejná situace panovala i u motocyklů M-72) a tehdy také vznikla většina exemplářů tohoto typu. I přes tak velký početní nepoměr mezi GAZy a vozy z akce Lend Lease se v dokumentech i válečných

filmech „made in Mosfilm“ nedají vozy americké výroby takřka zpozorovat. Vidíme tam GAZy a ZISy, žádné Willysy, Studebackery, Dodge, atd. Snad by o tom ani nebylo třeba psát, nebýt tisíců padlých námořníků – obětí konvojů do Murmanska a jiných ruských přístavů, o kterých příjemci vojenské pomoci mluví jen neradi.

Celková produkce GAZu 67 činila podle aktuálních ruských údajů 92 843 kusů, z čehož bylo jen necelých pět tisíc vyrobeno za války. Bohužel, v polovině čtyřicátých let ho už bylo těžké považovat za moderní automobil. Ve válečných podmínkách sice splnil naděje v něj kladené, ale na přelomu čtyřicátých a padesátých let byl již anachronismem. Proto byly již v roce 1947 započaty práce nad jeho následovníkem, tedy GAZem 69, jehož výroba se rozjela v roce 1953. Většina vojenských GAZů přišla dost rychle do civilních rukou (tedy spíše do rukou různých státních institucí), kde byly podrobeny různým úpravám. Většinou dostaly krytou střechu – hardtopy různého druhu. Jejich velká chuť na benzín, spojená se slabými výkony na silnici a malou výdrží, však způsobila rychlé zmizení z ulic a cest.

Čapajev v Polsku

V Polsku se ocitlo velké množství těchto vozů, které byly přidělovány hlavně vojsku a Milici. Výše uvedené negativní vlastnosti však způsobily, že jakmile se objevily první GAZy 69, byly GAZy 67 velice rychle vyřazeny. Vedle slabého motoru trpěly tyto vozy také nedostatečným výkonem anemických mechanických brzd, takže jedním z prvních vylepšení bylo namontování hydraulických brzd. Achillovou patou GAZu 67 byl zastaralý motor, který si sice celkem dobře poradil s vozem v terénu, jenže se tam také často zadíral. Jeho primitivní mazání totiž často zklamalo při větších náklonech vozu, a oprava vůbec nebyla snadná. I přes svou jednoduchost na tom nebyl GAZ 67 po mechanické stránce špatně a po instalaci lepšího motoru si vedl velice dobře. Lepším motorem byla většinou pohonná jednotka z dodávky „Žuk“, která bez větších úprav zaručovala odpovídající sílu a spolehlivost. Z těchto důvodů je dnes GAZ 67 s originálním motorem a brzdovým systémem opravdovou výjimkou. Čtyřstupňová převodovka má první rychlost označenou jako terénní, kterou je možné používat jen v nejtěžších podmínkách. Pro normální jízdu se tedy používají jen tři rychlosti plus zpátečka. Zapínání pohonu přední nápravy vyžaduje zastavení vozu, ale vypnutí motoru nebo vymáčknutí spojky není nutné. Novější modely mají změněné uložení otočných čepů přední nápravy, kdy byly kuličková ložiska nahrazena bronzovými pouzdry, které vyžadují častější mazání. Chlazení motoru má velké rezervy a přehřátí motoru se není třeba obávat ani v nejobtížnějších podmínkách. Automobil má dvě palivové nádrže – jedna je jako u Fordu A v motorovém prostoru a druhé je pod sedadlem řidiče. Přísun paliva řídí dvoupolohový ventil, ukazatel stavu paliva je pouze v první nádrži.

I přes dost velkou vlastní váhu, chybějící redukci a uzávěrky diferenciálů si GAZ 67B vede v terén dobře. Jeho široký rozchod kol pasující do rozchodu kol náklad'áků mu v průběhu války umožňoval využívat vyjeté koleje, což zvyšovalo průchodnost. Willys Jeep na tom byl se svým menším rozchodem kol hůře, jenže to asi byla tak jediná oblast, ve kterém měl nad ním GAZ převahu.

Článek byl převzat z polského časopisu *Automobilista*, číslo 12/2007. Jeho autorem je Jerzy Kossowski. Přeložil a upravil Ivo Poledník.