

"ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2020 ГОД

Александр Иванович Бажанов, академик Международной инженерной академии

(Окончание. Начало в 2-2020)

ГАЗ-61-73 (1942 год)

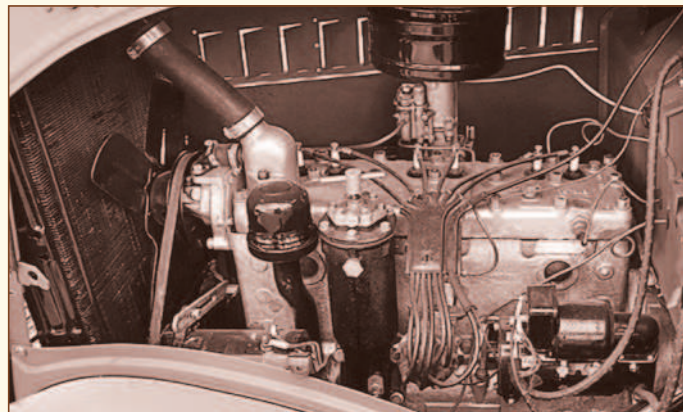


В конце 30-х годов прошлого века в странах-автопроизводителях приступили к разработкам и производству машин повышенной проходимости. В те годы на горьковском автозаводе был создан и проходил испытания трехосный автомобиль ГАЗ-21

Опытный с колесной формулой 6x4. Привод был только на задние колёса, что не позволило в полной мере обеспечить требуемую проходимость. Тогда же на завод попал полноприводный американский седан "Мармон-Хэрингтон" с колесной формулой 4x4, созданный на платформе Ford-V8. И с сентября 1938 г. в КБ горьковского завода приступили к разработке собственного многоцелевого легкового автомобиля повышенной проходимости по такой же колесной формуле.

Большинство узлов и механизмов для ускорения создания машины позаимствовали от серийных и опытных автомобилей: кузов, подвеску, четырехступенчатую коробку передач, сцепление, задний мост, электрооборудование и т.д. Пока не был освоен в производстве собственный 6-цилиндровый двигатель ГАЗ-11 пришлось установить американский Dodge D-5. Надо отметить, что ГАЗ-11 не являлся прямой копией Dodge D-5. Советский вариант имел другое расположение свечей на головке цилиндров, сконструирован оригинальный привод распределительного вала, установлен термостат, который на американском двигателе отсут-

ствовал. Были и другие отличия, например, в системе вентиляции картера и масляном насосе.



Проектировать и делать пришлось только раздаточную коробку и передний ведущий управляемый мост. Причём его сначала оснастили шарнирами равных угловых скоростей конструкции Rzeppa, но позже заменили их на шарниры конструкции Bendix-Weiss. Именно их впоследствии удалось скопировать и массово производить. Уже 10 июля 1939 г. опытный автомобиль, получивший наименование ГАЗ-61-40, вышел на заводские испытания, которые продолжались до 1 октября.

Полноприводной ГАЗ-61-40, оснащённый двигателем с большим запасом мощности, трансмиссией с увеличенным передаточным отношением, покрышками колёс с развитыми грунтозацепами (профиль "Граунд-Грипп"), и поднятой на 15 см раме преодолевал на грунте подъёмы до 43 градусов, брод глубиной 82 сантиметра, сухой ров - 90 см. Автомобиль не застревал на размытых осенними дождями грунтовых дорогах и пашне, буксировал прицеп массой до 700 кг, переезжал через бревно диаметром 37 см. На песчаных грунтах машина поднималась по 28-градусному склону, развивала скорость на песке до 40 км/ч. На шоссе ГАЗ-61-40 развивал скорость до 107,5 км/ч, расход бензина на "сотню" при этом был около 14 литров.



Перед началом осенне-зимних испытаний, открытый кузов "фаэтон" был заменен на закрытый кузов от ГАЗ М1. Такая замена позволяет сегодня говорить о появлении первого в истории "комфортабельного" внедорожника с закрытым кузовом! И имя ему - ГАЗ-61-73.

Испытания подтвердили высокую проходимость нового внедорожника, что явилось основанием для принятия наркоматом среднего машиностроения решения о начале его производства к концу 1940 г. Первый предсерийный ГАЗ-61-73 был готов и сдан 9 июня 1941 года, и практически сразу отправился на войсковые испытания на Софринский артополигон для проверки возможности буксировки 76-мм пушки. Несмотря на то, что испытания прошли успешно, на серийных ГАЗ-61-73 тяговое устройство не устанавливалось.

Первый серийный ГАЗ-61-73 сошёл с конвейера 12 июля. Первоначально на машину устанавливались моторы ГАЗ-11 мощностью 76 л.с. и четырехступенчатая механическая коробка, а затем перешли на установку менее мощного мотора ГАЗ-М (50 л.с.) и трехступенчатой коробки. В 1941 году был изготовлен и сдан заказчику 181 ГАЗ-61-73, а всего их было сделано 194 штуки.



Во время Великой Отечественной войны ГАЗ-61-73 использовался в качестве штабного автомобиля для высшего командного состава РККА.

ЗИС-42М (1942 год)



Проблемы с доставкой грузов в условиях бездорожья встали особенно остро с развитием промышленности, освоением новых территорий, добычи и доставки полезных ископаемых и, конечно, обеспечению боевых действий, к которым тоже надо готовиться.

Разработанные колесные автомобили высокой проходимости со всеми ведущими колесами могли преодолевать, в основном, только сухое бездорожье. Преодолеть глубокий снег, размытые дождями грунтовые дороги, глубокий песок, заболоченную местность и т.д. эта техника не могла.

Увеличение числа ведущих колёс в какой-то мере обеспечивало хорошую проходимость, но гарантировать нормальную и безотказную работу сложной трансмиссии на тот момент не представлялось возможным. Выход виделся в применении гусеничного движителя, который, как считали специалисты Союзного государственного научно-исследовательского и экспериментально-

го автотракторного института (НАТИ), можно будет приспособить к серийно выпускаемым автомобилям.

Кстати, первый полугусеничный движитель был изобретён и построен в 1909 г. механиком царского гаража французом Адольфом Кегрессом. Движитель с бесконечной резиновой лентой сначала был установлен на легковом автомобиле "Непир", а позднее на "Паккарде" и "Руссо-Балте".

Полугусеничный "Паккард" с движителем Кегресса



В 1916 г. была предпринята попытка установки движителей Кегресса на бронированные и грузовые автомобили, принимавшие участие в I Мировой войне, и даже был заказ на изготовление 300 экземпляров этих движителей, но революции 17-го года сорвали его выполнение (успели изготовить только 30 комплектов). Поэтому оценить эффективность движителя Кегресса в полной мере тогда не удалось.

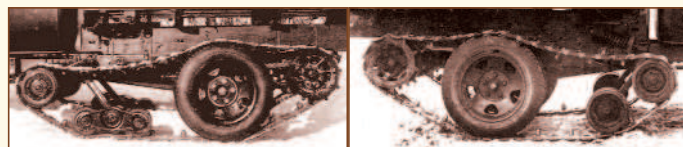
Хотя идея достаточно проста: для преобразования стандартного автомобиля в полугусеничный надо снять колёса с полуосей и на них смонтировать гусеничные движители. В каждом движителе было по два колеса, одно из которых было ведущим - на него крутящий момент от полуоси передавался цепью Галля. На колеса без протектора, но имеющие специальный профиль, одевалась гусеница, которая приводилась в движение благодаря фрикционному зацеплению с ведущим колесом. Натяжение гусеницы обеспечивалось специальным механизмом. В трансмиссию для снижения скорости вращения колёс и увеличения крутящего момента добавлялся мультипликатор.

В СССР первым полугусеничным автомобилем с движителем типа "Кегресс" был легковой НАТИ-2. Крутящий момент от каждой полуоси заднего моста цепью передавался на оба (переднее и заднее) ведущих колеса, на которые была одета резинокордная гусеница, имеющая только фрикционное зацепление.

НАТИ-2, 1938 год



В течение нескольких лет специалисты НАТИ продолжали разработки полугусеничных вездеходов на базе полупороков горьковского автозавода. При этом были перепробованы различные конструкции движителей...



В дальнейшем специалисты НАТИ приступили к конструированию полугусеничных движителей для установки на машины московского автозавода. Требование обеспечения большой мощности (крутящего момента) на движителе мог удовлетворить грузовик ЗИС-5, у которого двигатель развивал 73 л.с. при 2300 об./мин.

Двигатель состоял из стальной рамки, в которой устанавливались двойные скаты передних и задних колес, оба колеса были ведущими. В средней части рамки внизу находились два опорных катка, а наверху двойной поддерживающий натяжной каток.

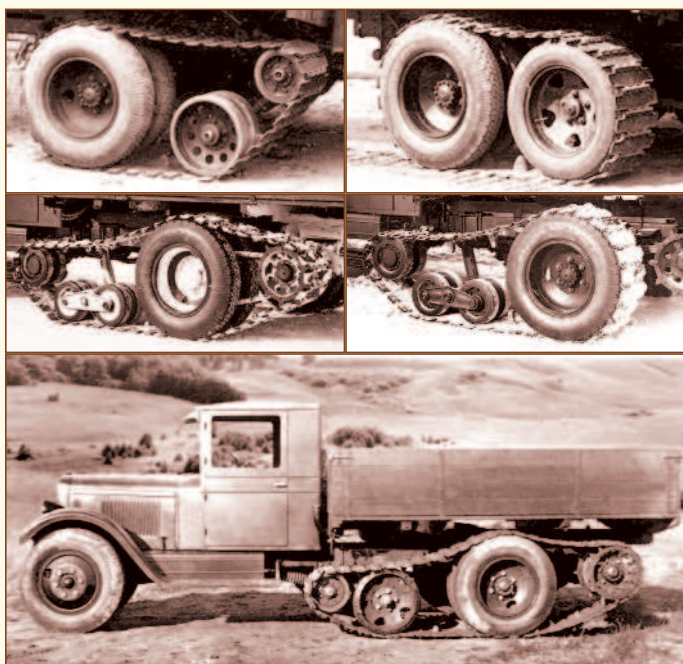
Вся эта часть двигателя в сборе монтировалась на специальный кожух чулка заднего моста автомобиля. Мощность от ведущей оси на ведущие колеса передавалась цепью Галля. Цепь и шестерни осей от попадания грязи закрывалась кожухом. Масса этого двигателя составляла 840 кг.

В передней и задней части грузовой платформы, приподнятой на 135 мм, установлены ограничители качания гусеничного двигателя при езде по сильно пересеченной местности. ЗИС-5 с этим двигателем получил название НАТИ-ВЗ. Его грузоподъемность составляла 2,5 т на дорогах и 1,75 т на бездорожье. После испытания этот вездеход с 1940 года пошел в серию под названием ЗИС-22. За два года их изготовили 200 штук.

НАТИ-ВЗ - прототип ЗИС-22, 1938 год



Параллельно была разработана новая конструкция двигателя. После доработки ЗИС-5 для обеспечения установки новой конструкции опытные образцы получили индекс ЗИС-33. Двигатель получился очень тяжелым и ненадежным, его масса составляла 1322 кг. Естественно, что были предприняты попытки усовершенствовать двигатель и снова были разработаны самые разные конструкции...

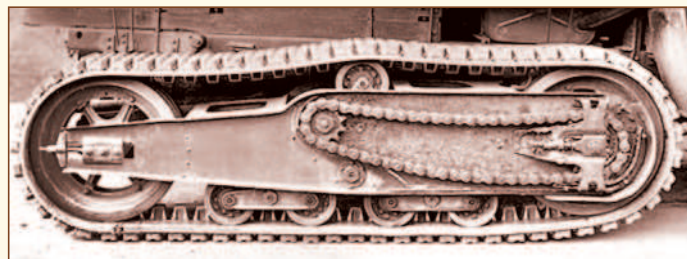


Тем не менее, было принято решение о начале серийного производства полугусеничного ЗИС-33. Было выпущено ни много, ни мало, но 4539 (!) этих машин. Они приняли участие в сражениях под Москвой. В конце концов ЗИС-33 всё же был снят с производства, но свою положительную роль сыграть успел.

Специалистами НАТИ работы по созданию полугусеничного вездехода грузоподъемностью 2,5 т для использования в качестве артиллерийского тягача и транспортной машины для особых условий эксплуатации на базе грузового автомобиля ЗИС-5. Новую конструкцию двигателя установили на ЗИС-22 и провели заводские испытания пробегом протяженностью 5000 км. Испытания в 1941 году опытного двигателя на полигоне ГАБТУ Красной Армии подтвердили его хорошие ходовые качества и способность преодолевать тяжелое бездорожье.

Получив положительное заключение, в НАТИ доработали конструкцию этой машины для обеспечения серийного производства на московском автозаводе под индексом ЗИС-42. Основа конструкции ЗИС-42 всё тот же ЗИС-5, у которого задние колеса заменены двумя гусеничными двигателями. Только у двигателя была принципиально новая конструкция. Прежде всего отказались от передачи усилия на гусеницу посредством трения. Раньше ленту гусеницы для устранения проскальзывания по колесу сильно натягивали, что приводило к её растягиванию, и к обрывам. В новой конструкции резинометаллическая гусеница приводилась в движение звездочкой.

Конструкция двигателя состояла из традиционной рамки, на переднем конце которой находилось зубчатое ведущее колесо, а на заднем - ленивец. Между колесами внизу устанавливалась система катков. Сверху, посередине рамки, установлен поддерживающий ролик, служащий для поддержания верхней ветви гусеницы. Передача крутящего момента от ведущей звездочки полуоси заднего моста на звездочку ведущего колеса двигателя осуществлялась цепью Галля. Ведущее колесо двигателя имело зубчатый венец, входящий в зацепление с накладками гусеницы. Натяжение цепи Галля осуществлялось винтовым механизмом, воздействующим на ось ведущего колеса. Подобный механизм натягивал гусеницу, перемещая ленивец.



Особенностью нового двигателя было то, что он мог качать ось заднего моста. Такая способность приспособляться при движении машины к неровностям снижает нагрузку на раму двигателя. Ещё одна особенность нового двигателя была в том, что в случае необходимости любое количество стандартных автомобилей ЗИС-5 могло быть превращено в полугусеничные автомобили без существенной переделки шасси обычного грузовика.



ЗИС-52 при нагрузке в 2,5 т по дорогам мог двигаться со скоростью 42 км/ч, по бездорожью и снежной целине (в зависимости от их характера) - от 8 до 20 км/ч. Вездеход мог преодолевать подъемы до 30°, броды глубиной до 0,6 м. Общая масса автомо-

биля с номинальной полезной нагрузкой составляла порядка 7200 кг при собственной массе 4850 кг.

Расход топлива на 100 км при движении по грунтовой дороге с полной нагрузкой без прицепа составлял 58...60 л, а на целине возрастал до 70...80 л. Движение по тяжелому бездорожью доводило расход до 95 л. Для увеличения пробега к основному баку добавили ещё три, расположив их под грузовой платформой. Тогда запас хода по шоссе достиг порядка 400 км.



Серийный выпуск ЗИС-42 начался в 1942 году после возвращения в Москву из эвакуации оборудования и специалистов. В этом году было выпущено 752 машины, а в следующем уже 2115.

В 1944 г. полугусеничный ЗИС-42 немного доработали: установили более мощный двигатель ЗИС-5М, усиленный радиатор от автомобиля ЗИС-16 и дополнительное оборудование в виде передней защитной решетки и переднего поддона. На кузов установили тент. Машина получила индекс ЗИС-42М.



В 1944 -1946 годах было выпущено более 3,5 тыс. вездеходов, а всего был изготовлен 5931 экземпляр ЗИС-42 и ЗИС-42М.

Любопытны итоги проведенного в 1943-1944 годах сравнительного пробега советских вездеходов с участием трофейных автомобилей и техники союзников. У нашего ЗИС-42 не всё ладно было с надёжностью и трудозатратами на ремонт, но когда застревал "Студебекер", имеющий колесную формулу 6х6, вытаскивал его из грязи наш вездеход.

T-20 "Комсомолец" (1939 год)



В межвоенный период моторизация Красной Армии осуществлялась исходя из возможностей страны. Конструкторы могли придумать всё что угодно, но реализовать задуманное не всегда удавалось, сказывалось отсутствие материалов и технологий. Так произошло при создании тягачей для буксировки дивизионных и полковых пушек, которые одновременно доставляли экипаж и боекомплект к огневой позиции под огнем противника. Конная тяга, естественно, для этого не годилась.

В 1935 году был разработан тягач-транспортёр "Пионер", в котором применили ряд элементов легкого танка Т-37А и установили автомобильный двигатель ГАЗ-А мощностью 40 л.с., разгонявший тягач до 50 км/ч. Изготовленные в 1936 году машины были участниками парада 7 ноября на Красной площади.



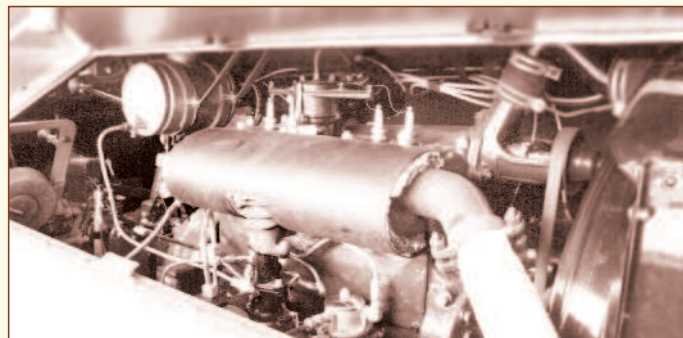
Их производство продолжалось в 1937 году, но после эксплуатации в войсках стало ясно, что без броневой защиты водителя, двигателя, радиатора и бензобака применять их на поле боя нельзя. К тому же "Пионер" был неустойчив при езде по неровностям и на поворотах, имел низкие тяговые свойства и малую вместимость. В 1937 году производство тягача-транспортёра "Пионер" было прекращено.

Проектированием нового артиллерийского тягача теперь занялось КБ НАТИ, которое предложило проект с полным бронирование кабины механика-водителя и командира-стрелка.

В корпус тягача спереди размещалась трансмиссия, в которую входили однодисковый главный фрикцион сухого трения, четырехступенчатая коробка передач (четыре передачи вперед и одна назад), демультипликатор для получения прямой или замедленной передач, коническая главная передача, два многодисковых сухих бортовых фрикциона с ленточными тормозами с накладками из ферродо и два бортовых одноступенчатых редуктора.

Отделение управления имело противопульное и противоосколочное бронирование, в котором с левого борта находилось место водителя, а с правого борта - место командира машины. Он был ещё и пулеметчиком, перед ним в шаровой установке находился пулемет ДТ калибра 7,62-мм. Боекомплект к пулемёту составлял 1008 патронов в 16 дисках.

Моторное отделение располагалось за отделением управления. В нём устанавливался 4-цилинровый бензиновый двигатель ММ-6002 (доработанный ГАЗ-М) мощностью 50 л.с., оснащенный жидкостной системой охлаждения.



Ёмкость двух топливных баков составляла 121,7 литра, причем один вмещал 115 литров, а второй 6,7 (!) литра. Моторный отсек закрывался броневым капотом с откидными крышками. Пуск двигателя осуществлялся с помощью электростартера или от заводной рукоятки.

Грузовое отделение размещалось над двигателем. В нём было два ряда трехместных сидений, каждый из которых закрывался бронированными крышками. Расчёт пушки размещался спинами друг к другу. При повороте спинок сидений наружу образовывалась грузовая платформа с бортами для перевозки боекомплекта и снаряжения. В комплекте был тент для защиты от непогоды.

Бронирование корпуса было дифференцированным. Лобовые 10-мм бронелисты прикрывали трансмиссионный отсек и отделение управления. Борта и корма изготавливались из 7-мм брони. Броневые листы соединялись на металлическом каркасе при помощи заклепок и болтов.

При движении по шоссе Т-20 разгонялся до 50 км/ч. При буксировке 2-тонного прицепа и собственной полной массе 4,1 т скорость падала до 40 км/ч. На просёлочной дороге и на бездорожье скорость составляла 15...20 км/ч, при этом запас хода составлял 200 км.

Bantam BRC-60 (1940 год)



9 апреля 1940 года Германия вторглась в Данию, которая капитулировала через шесть часов. В этот же день немецкие военные корабли и войска вошли в норвежские воды, атаковали корабли, высадили десант и начали военную операцию, которая продолжалась два месяца. Норвегия капитулировала 10 июня, после того как английские и французские войска, посланные на помощь норвежцам, не смогли этого сделать и покинули её территорию.

10 мая немецкие войска вторглись во Францию, Бельгию, Люксембург и Нидерланды. Через месяц сопротивлялась только Франция, но и она уже 22 июня 1940 года подписала акт о капитуляции.

США в войне в Европе не участвовали, только снабжали армию Великобритании боеприпасами и техникой. Да ещё анализировали боевые действия противоборствующих сторон. Выводов было много, и один из них касался необходимости наличия в войсках небольшого, способного передвигаться по пересеченной местности вездехода для обеспечения разведки, боевого охранения, перевозки боеприпасов и раненых, буксировки лёгких орудий и т.д. Но такого автомобиля не было.

Летом 1940 года был создан особый комитет, в который вошли представители всех родов войск. Ими были разработаны тактико-технические требования к новому автомобилю: колесная база до 1,90 м, высота не более 0,92 м, дорожный просвет от 15 см, скорость передвижения от 5 до 80 км/ч, кузов прямоугольной формы, устойчивая скорость передвижения от 5 до 80 км/ч, снаряженная масса не выше 590 кг, полезная нагрузка минимум 270 кг, полный привод с понижающей передачей, откидное лобовое стекло, возможность стационарной установки пулемета калибра 7,62 мм. Дополнительное требование заключалось в том, что комплектующие должны быть только от серийных машин. Затем был объявлен тендер и отправлены приглашения 135 компаниям для принятия в нём участия.

Компаниям, пожелавшим принять участие, в крайне сжатый срок необходимо было разработать проект, подготовить чертежи и оформить заявку. Мало того, выигравшая компания должна была в 49-дневный срок построить прототип для демонстрационных испытаний, а затем в течение месяца изготовить еще 70 машин для полноценных, по сути, предсерийных испытаний.

Ответ пришёл только от двух фирм: American Bantam и Willys. И если фирма Willys смогла только предложить сроки исполнения заказа и сумму контракта без представления проекта и чертежей, как того требовали условия тендера, то совсем другим был ответ от фирмы American Bantam.

В этот период American Bantam выпускала очень компактные легковушки модели Bantam-60 на шасси лицензионных английских Austin 7, но трудности со сбытом этих машин грозили банкротством; уже и некоторые инженеры уволились. Получение тенде-

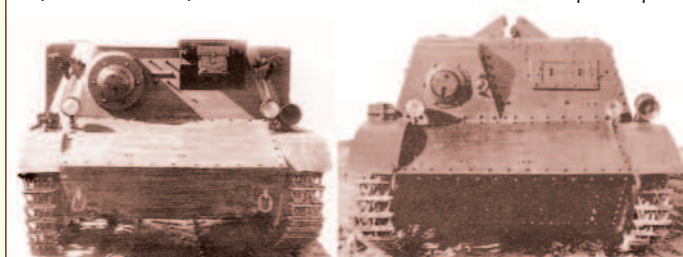


Т-20 "Комсомолец" преодолевал ров шириной 1,4 м, брод глубиной 0,6 м, стенку высотой 0,47 м и валы 18-см деревья. Впечатляет возможность движения при крене 40° (ограничивалось спаданием гусениц из-за коротких гребней траков) и подъёма по твердому грунту на 45-градусный склон. При полной боевой массе и с прицепом массой 2,0 т угол уменьшался до 18°. Радиус поворота без прицепа составлял всего 2,4 м.

Т-20 приняли на вооружение и начали серийное производство на заводе № 37 с использованием производственных мощностей ГАЗ. В августе-ноябре 1937 г. состоялись войсковые испытания, показавшие неудовлетворительную надёжность "Комсомольца". Выявленные в ходе испытаний и эксплуатации конструктивные недостатки устранялись уже в ходе серийного производства, поэтому можно выделить три производственные серии, отличавшиеся между собой конструкцией бронированной кабины, устройством грузовой платформы, сидений, смотровых приборов и приспособлений, связанных с обеспечением температурного режима работы двигателя и улучшением ходовой части.

Первый опытный образец Т-20

Т-20 первой серии



Машина оказалась простой в эксплуатации и надёжной в техническом плане, но с августа 1941 года "Комсомольцы" больше не выпускались. До этого времени удалось собрать 7780 машин, абсолютно большая часть из которых попала на фронт.

ра и участие в выполнении последующих заказов могло спасти фирму, поэтому руководитель компании Френк Фенн обратился к известному конструктору Карлу Пробсту, который рискнул взяться за создание уникального, как потом оказалось, автомобиля.

За 18 часов непрерывной работы после прибытия на фирму был разработан предварительный дизайн будущего автомобиля, а через пять суток эскизный проект и чертежи. После подсчета массы комплектующих, а они по условиям тендера должны были уже серийно выпускаемыми, оказалось, что масса вездехода составит не менее 840 кг. Понимая, что если действительную величину массы указать в проекте, то он будет отклонён, и тогда Пробст в графе "вес снаряженного" поставил 577 кг.

Тендерный комитет, получив только от одной компании полный комплект документов и изучив конструкцию вездехода, дал добро на изготовление прототипа. Специалистам American Bantam и Карлу Пробсту предстояло за 49 дней изготовить прототип. И за день до официальной демонстрации автомобиль был готов.

Как и заказывали военные, Карл Пробст соединил в одной машине комплектующие различных производителей: двигатель мощностью 40 л.с. от компании Continental, передний и задний мосты от Studebaker Champion, раздаточная коробка от Spicer, трансмиссия от Warner Gear. Внешне новый автомобиль, получивший название Bantam BRC-60, только капотом походил на Bantam-60, во всё остальном он не походил ни на один известный автомобиль: короткий и низкий открытый кузов, вырезы по бокам вместо дверей, откидное лобовое стекло, минимальные свесы и солидный дорожный просвет.

Теперь предстояло прибыть на полигон за 350 км в точно назначенное время. Утром 23 сентября 1940 года Карл Пробст вместе с управляющим завода American Bantam Гарольдом Кристофом отправились в путь. Пробст сидел за рулём и сначала ехал очень медленно и осторожно. По мере того, как росла уверенность в том, что всё хорошо, а время прибытия - 16.30 - приближалось, пришлось увеличить скорость до максимума. Прибыли на полигон за полчаса до назначенного времени.

Первым за руль Bantam BRC-60 сел офицер-испытатель, который проехал по всем спецучасткам испытательного полигона и в заключение направил вездеход на холм с 60-процентным уклоном. Bantam поднялся на вершину на второй передаче. Выйдя из автомобиля, испытатель доложил: *"Этот автомобиль обладает непревзойденными качествами. Полагаю, он войдет в историю"*.



И даже выяснение того, что масса Bantam BRC составляет 830 кг, что в полтора раза больше, чем в техзадании, не стало преградой для одобрения проекта. Но у военных были опасения, что маленькая компания сможет обеспечить армию вездеходами в необходимых количествах. И вместо того, чтобы поручить производство Bantam BRC другим компаниям с сохранением приоритета за American Bantam, военные на правах правообладателя (после подписания контракта) просто передали уже готовую техническую документацию компаниям Willys и Ford и допустили их к участию в тендере.

Естественно, получив чертежи Bantam, специалисты Willys и Ford смогли справиться с заданием. 13 ноября 1940 года, через

те же самые 49 дней, но после успешного выступления American Bantam компания Willys представила "собственную" версию вездехода под названием Willys Quad.



Ещё через десять дней Ford доставил на полигон "свой" Ford Pygmy. Внешне машины очень походили на Bantam BRC. Проведённые испытания всех трех моделей поставили на первое место Willys, Bantam стал вторым, а третьим - Ford. На Willys Quad инженеры поставили двигатель мощностью 60 л.с. - на 15 л.с. больше, чем даже у более поздней версии Bantam, получившей обозначение BRC-40. Превосходство в мощности обеспечивало Willys Quad преимущество при разгоне, более высокую максимальную скорость и лучшее преодоление бездорожья.

Но, несмотря на занятые места, каждая компания получила заказ на выпуск по 1500 вездеходов, которые затем были направлены для проведения войсковых испытаний в разных климатических условиях и максимально приближенных к боевым.

Серийные образцы машин несколько отличались от прототипов, в том числе и внешне. Коробчатыми стали не только кузова, но и капоты. Серийный джип от American Bantam, получивший обозначение Bantam BRC-40, имел четыре посадочных места, его снаряженная масса составила 928 кг, а полная - 1135 кг. Четырехцилиндровый, карбюраторный двигатель продольного расположения Continental BY-4112 мощностью 48 л.с. разгонял BRC-40 до 86 км/ч, а 38 л бензина хватало по шоссе на 315 км.

Необходимо заметить, что военные перед фирмой American Bantam ставили ещё одно требование: сконструировать и изготовить версию вездехода со всеми управляемыми колесами. Из первых 70 машин таких должно было быть 8 экземпляров, а из 1500 предсерийной партии - 50. Так появился Bantam BRC-40-4WS.



Испытания вновь подтвердили преимущества Willys. Так постепенно первый разработчик вездехода отодвигался и от заказов, и от своего места в истории: фирмой American Bantam было изготовлено только около 2700 вездеходов из 640 тысяч.

Летом 1941 года все 1500 Bantam BRC-40 по ленд-лизу отправили в Великобританию, из них 530 северными конвоями PQ были отправлены в Советский Союз. От «Виллисов» его выгодно отличала лучшая устойчивость благодаря более низкому расположению центра тяжести и чуть большей ширине. Известно, что Bantam BRC-40 были в охране маршала Жукова. 