



Ronski itämaasturi GAZ 66

HIRVEIN AJETTAVAKO?

GAZ 66 on venäläinen maastokuorma-auto, jota tehtiin Gorkin autotehtaalla vuosina 1964–99 vajaat miljoona kappaletta. Se oli tarkoitettu armeijakäyttöön, mutta hie-
man köyhemmin varusteltu si-
viilimallikin oli saatavilla. SA
hankki vuosina 1972–89 rei-
lut 400 GAZia, joita käytettiin
maastokuljetuksissa, sekä ku-
van viestijärjestelmäkonttien
alustoina.

GAZ 66 ei ole kovin virtaviivainen, siinä ei ole viihtyisää ohjaamo, sen ajaminen ei ole helppoa, eikä varsinkaan kevyttä. Todella ankarissa olo-
suhteissa karu itämaasturi jättäisi kuitenkin jäl-
keensä suurimman osan muista maastoautoista,
eivätkä mahdolliset remontitkaan olisi ylivoimai-
nen este. Melkoiseen kulutukseen on GAZ-mat-
kailijan varauduttava, sillä V8 ei litralla pitkään
pörise.

■ Kimmo Kotta

Kun puhutaan ergonomiasta, mai-
nitaan samassa yhteydessä harvem-
min neuvostotraktoreita tai -kuor-
ma-autoja – korkeintaan varoitta-
vana esimerkkinä. Suomessa itäis-
ten kuorma-autojen kanssa ovat ol-
leet enemmän tekemisissä armei-
jan kuljetusjoukoissa palvelleet, si-
viilipuolella kyseiset ajoneuvot ovat
olleet harvinaisia 1950-luvun jäl-
keen. Jokseenkin kaikkien autosota-
miesten ylivertainen inhokki on ol-
lut 4-vetoinen GAZ 66, joita armei-
ja osti satoja kappaleita 70- ja 80-lu-
vuilla. Sen kamalampaa ajettavaa ei

kuulemma voi olla. Samaan hen-
genvetoon on kuitenkin ylistetty sen
mahtavia maasto-ominaisuuksia.
Kun Wille Hämäläinen, mainio
kuoma Kerkonkoskelta, ilmoitti tul-
leensa onnelliseksi GAZ:in omista-
jaksi, niin tokihan tuota legendaa-
rista ihmevekotinta piti päästä ko-
keilemaan. Luvassa ei ollut ajonau-
tintoa, mutta edesmennytä britti-
koomikko **Kenny Everettiä** lainaten;
kipukin voi olla joskus kivaa.

Gorkovskij Avtomobilnyj Zavod
Gorkin autotehdas aloitti vuon-



↑ GAZ 66:n ohjaamo voidaan kipata eteen, jolloin 4,2-litrainen
V8-moottori on hyvin käsillä. Laakean ilmanputsarin edessä on keski-
pakaisöljynpuhdistin ja sen vieressä tehostimen pumppu säiliöineen.
Moottorin alaosassa näkyy bensakäyttöinen ”Venäjän Webasto”, jon-
ka luvataan lämmittävän moottorin starttikuntoon vartittunissa.



na 1929 Ford AA-kuorma-auton
ja A-mallin henkilöauton lisens-
sivalmistuksella. Neuvostolaiseen
tapaan merkiksi tuli tehtaan ni-
mestä lyhenne GAZ. Sotien jäl-
keen tehdas tuotti muun muassa
GAZ-51-kuorma-autoja, joka tun-
nettiin meillä ”Molokassina”, sekä
ensin GAZ-M20-, ja myöhemmin
GAZ-21- ja GAZ-13-henkilöauto-
ja. Nämä viralliset nimet olivat har-
vemmin käytössä, mutta Pobeda,
Volga ja Tšajka tiedettiin kaikkialla.

GAZ 51:n nelivetoinen maas-
toversio GAZ-63 tuli tuotantoon
vuonna 1947 ja sitä tehtiin lähes
20 vuoden ajan. Jeepi-tyyppis-
ten maastureiden tekeminen alkoi
vuonna 1941, jolloin valmistui oi-
keasta Jeepistä kopioitu GAZ-64. Si-
tä seurasi pari vuotta myöhemmin
GAZ-67 ja lopulta vuonna 1953 pit-
känokainen GAZ-69.

Vanhanaikaiseksi käyneen GAZ-
63:n tilalle alettiin 50-luvun lopul-
la kehittää kokonaan uutta, kevyt-
tä maastokuorma-autoa, joka ete-
ni sarjavalmistukseen vuonna 1964.
Tämä GAZ-66 oli tarkoitettu maa-
talouden yleisajoneuvoksi huonoil-
le tiehyteyksille, mutta oikeasti se oli
kyllä suunniteltu täysveriseksi soti-

lasajoneuvoksi. Siviilipuolelle GA-
Zilla oli tarjota 51:n seuraajaksi tar-
koitetut takavetoiset kuorma-auto-
mallit 52, 53 ja 54, joiden mootto-
riksi vaihtui myöhemmin sama V8
kuin GAZ-66:ssa.

GAZ-merkkisten autojen muu-
tokset olivat koko neuvostoaajan
melko verkkaisia, mutta systeemien
vaihduutta mallistot ovat vaihtu-
neet hyvinkin länsimaisiksi. Bensa-
moottoreista on siirrytty dieselihin
ja muukin tekniikka on harpannut
eteenpäin. GAZ 66:n tilalle vuon-
na 1997 tullut 3308 ”Sadko” oli ko-
konaan uuden aikakauden luomus:
yhtä pystyvä maastoajoneuvo, kuin
edeltäjänsäkin, mutta ei läheskään
yhtä karu. Nykyään tehdas tuottaa
kaiken kokoisia kuorma-autoja ja
busseja. Viimeiset Volgat valmistui-
vat vuonna 2010.

Karkeaa, mutta etevääkin tekniikkaa

GAZ 66:n nokalla pyörii hyvin per-
rinteinen, alaimukaasuttimella va-
rustettu V8, joka kehittää 3 200 ra-
jatuilla kierroksilla 115 hevosvoi-
maa. Vääntömomentti on 29 kpm/
2 000 rpm. Tarvittaessa moottori
saadaan lämpimäksi bensakäyttöi-
sellä lämmittimellä, jonka toimin-
taperiaate on sama kuin Webastois-
sa ja muissa vastaavissa. Erona on
automatiikan puuttuminen. Pit-
käksi aikaa päälle unohtunut läm-
mitin voi saada aikaan tuhoja. Läm-
mittimen luvataan kuumentavan
nesteet kahdestakymmenestä pak-
kasasteesta viiteenkymmeneen plu-
sasteeseen vartittunissa.

Sotilasmallisissa sytytysjärjestel-
män pitäisi olla siinä määrin suojat-
tu, että edes metrinen vesi ei kaste-
le tärkeitä paikkoja. Moottoriöljylle
ei ole vaihdettavaa suodatinta, vaan
keskipakaispuhdistin, jonka sisä-
pinnat siivotaan tietyin väliajoin.

Voimansiirto koostuu päävaiht-
teistosta, aluevaihteistosta, jakolaa-
tikosta, sekä etu- ja taka-akseleista,
jotka molemmat ovat vetäviä. Akse-
listoissa ei ole perinteisiä tasauspyö-
rätöjä vaan erikoisempi rakenne,
jota amerikkalaiset kutsuvat nimel-
lä cam differential (epäkesko tasaus-
pyörästö). Siinä ei ole lautaspyörää
ja murikka-akselia lukuun ottamat-
ta samanlaisia osia kuin perinteises-
sä tasauspyörästössä. Lukko toimii
automaattisesti, jos pyörien nopeus-
ero kasvaa huomattavaksi.

Akseleiden ja rungon välissä on
jousipakat ja iskunvaimentimet.
Renkaiden ilmanpainetta voidaan
säätää suoraan hytistä, ilma kulkee

→ Pyörännapoihin kiinnitetyt jatkeet toimivat astinlautoina. GAZissa
voidaan nostaa ja laskea rengaspaineita hytistä käsin, ilma johdetaan
venttiileihin aksleissa olevien reikien kautta. Nopeassa ajossa vent-
tiilihanojen on oltava suljettuna, eikä alimmilla paineilla (0,5–0,75 kg)
saa ajaa yli 10 km/h.



↑ GAZin pienin maavara on täydellä 2 tonnin lastilla 32 senttiä. Mo-
lemmissa aksleissa on automaattilukot. GAZin kahlusvyöydeksi lu-
vataan täysi metri, syvemmässä alkavat kastua kriittiset paikat.



↑ Raskas vararengas telineineen saadaan kääntymään alas säälli-
sessä järjestyksessä pyörittämällä telineen alaosassa olevaa ruuvia.
Systeemi toimii ratasvälityksellä, joka voidaan lukita salvalla.



Katso **LISÄKUVAT!**
www.koneviesti.fi



↑ GAZin jalkatilat ovat hyvin ahtaat, eikä istuimessa ole juurikaan säätövaroja. Ajomukavuudesta ei voi puhua, mutta kamalampiakin ajettavia on, vaikka toisin väitetäänkin. Rattiin nousemisessa on omat kikkansa, joiden oppimisen jälkeen ohjaimiin pomppaaminen ja sieltä poistuminen käy kohtuullisen juoheasti.



↑ Pää- ja aluevaihteiston, sekä nelivedon vivut ovat hyvin hankalasti takaoikealla. Hytin takaseinässä on kolo, koska kakkosta, nelosta tai pakkia ei saisi muuten päälle. Kolmonen ja nelonen ovat synkronoituja, muut numerot kytkeytyvät vanhan kunnon rusahduksen säestyksellä.

kompuralta venttiileille akseleissa olevien reikien kautta. Ohjaus on tehostettu. Pumppu, samoin kuin paineilma-kompressorikin, saavat voimansa suoraan kampiakselilta kiilahihnojen välityksellä. Jarrut ovat rumputyyppejä ja niitä hallitaan hydraulisesti.

Bensatankkeja on kaksittain. Niiden yhteistilavuus on 210 litraa. Tankit eivät ole yhteydessä toisiinsa, vaihdos tankilta toiselle tehdään ohjaamossa olevalla vaihtohanolalla. Ohjaamo on 2-paikkainen, varus-

tettu sisävalolla, lämmityslaitteella, tuuletusikkunoilla, vaahotosamuttimella ja riippumatolla.

Ohjaamossa tiivis tunnelma

GAZissa ei ole astinlautoja kuskin eikä pelkääjän puolella, vaan niiden virkaa toimittavat pyörännapoihin kiinnitetyt jatkeet. Hyttiin on noustava vississä järjestyksessä, muuten joutuu tekemään ahtaassa paikassa hankalia korjausliikkeitä. Oikeaoppisella ja ainoalla toimivalla tavalla se onnistuu, kun ponnis-

tetaan vasemmalla jalalla navasta ja mennään oikea jalka edellä sisään. Toisella puolella toimitaan tietysti käänteisessä järjestyksessä.

Kuljettajan, samoin kuin matkustajankin, tilat ovat ahtaat; ylhäältä, alhaalta ja keskeltä. Tonttia vie penkkien välissä oleva kookas moottorin koppa. Istuin on melko matalalla, joten pitkäkoipinen joutuu istumaan polvet lievässä koukussa, pitkittäissuunnassakaan kun ei ole juurikaan ylimääräisiä senttejä. Ratti on hieman oudossa kummassa, mutta vanhoihin puimureihin tottunut se ei hätkäytä, olkoon vaikka vaakatasossa. GAZ:in ratin ja penkin välissä on tilaa riittävästi. Sellainen, joka ei siihen keskikohdasta puolesta mahdu, ei pysty GAZ:in puikkoihin edes nousemaan.

Jalat sopivat mitenkuten heilumaan, mutta jarru- ja kytkinpolkimet ovat aika korkealla. Kojelaudassa oleviin sähköisten laitteiden hallintanamikoihin sekä kaihtimen hantaakiin ylettää hyvin ja mittaritauluun on riittävä näköyhteys. Poikkeuksen tekevät lämmityslaitteen ohjaus ja rengaspainemittari, jotka ovat kokonaan väkärin puolella.

Kuskin penkin vieressä, takaoikealla, ovat kauimmaisesta lähimpään lueteltuina polttoainetankin vaihtohana, päävirtakytkin, vinsin hallinta, moottorilämmittimen vetokytkin, päävaihdhe, rengaspaineen säätö, aluevaihdhe, nelivedon kytkentä, ryyppy, käsijarru ja käsikaasu. Yksikään mainituista nami-koista tai vivuista ei ole hyvällä paikalla. Suurinta osaa niistä tarvitaan kuitenkin melko harvoin, joten niitä ennättää kyllä näpелöidä kurkot-telemaalla.

Päävaihdetta käytetään jatkuvasti, joten sen soisi olevan jossain muualla. Vipu on kaukana ja siihen joutuu tarttumaan hyvin epä-mukavassa asennossa. Ykkösen ja kolmosen saa vielä mitenkuten silmään, mutta en yhtään ihmettelisi, jos joltakin olisi muita vaihteita pykälässä nujautanut olkanivel sijoiltaan. Onkohan tarkoitettu, että vaihtaminen on apukuskin vastuulla? Ei se helposti käy häneltäkään, mutta eipähän tarvitse samalla ohjata. Takaseinässä on soma syvennys, koska muuten kakkonen, nelonen ja pakkii eivät mahtuisi mennään päälle – vipu ottaisi seinään.

Pehmusteita ei GAZin hyttiin ole juuri tuhlailtu muualle kuin penkkeihin ja selkänojiin sekä aurinkolippoihin. Katossa oleva putkikehikko herätti ihmetystä, kunnes käyttötarkoitus viimein selvisi. Siihen pystyy sitomaan auton varusteisiin kuuluvan riippumatton. Tahdon ehdottomasti päästä joskus näkemään, kuinka siihen asetauduu-

taan, kun pelkkä ohjaamoon nouseminenkin vaatii harjoittelua.

Armotonta menoa

Tottunut kuski saa GAZ:in pyörimään ilman kummempia ongelmia melko kovallakin pakkasella. Oikein viileässä starttausta voi helpottaa ”Itäwebastolla”. Plussakelissä kunnossa oleva moottori käynnistyy melko helposti, ainakin taitavalla ryyppy- ja käsikaasunamikan käytöllä. Asiantuntijoiden mukaan GAZin käynnistysherkkyys on varsin yksilöllistä. Moottorin heräämisen kuulee varmasti, möyrähtelee-hän se ihan siinä muutaman kymmenen sentin päässä. Nimenomaan möyrähtelee, päälle 4-litraisessa V8-moottorissa on komeat äänet.

Vaihteet menevät päälle helpohkosti, kun vain kykenee heiluttelemaan sitä hirveää kepakkoa. Kytkimen toiminnassa ei ole muuta moitittavaa, kuin että poljin nousee aika ylös. Kun GAZ sitten nytkähtää liikkeelle, tuntee heti, että alla on melko rouhea laite. Suurin, 29 kpm vääntömomentti tavoitetaan parillatuhannella kierroksella. Se ei ole kovin hirmuinen lukema, mutta bensakoneelle ihan riittävä. Kiihtyvyyttä voisi kuvata vaikka kansanomaisilla sanonnoilla ”yltyy kuin Rytkösen tappelu” tai ”parantaa kuin sika juoksuaan”. Ei mikään ohjus, mutta kyllä kaasun polkemisella jotain saa tapahtumaan.

Ohjaus ei ole mitään sormenpäillä pyörittämistä, tehostimen olemassaolon havaitsee kuitenkin selvästi. GAZ on käännöksissään melko kankea, kurvin halkaisija on tiukimmillaankin lähes 10 metriä. Moottorin läheisyydestä ja peltisistä ohjaamosta johtuen meteliä on välillä hyvinkin runsaasti, voimansiirtokaan ei ole ihan äänetön.

Kaikesta huolimatta GAZ ei ole läheskään niin kamala laite, mitä ennakkotietojen perusteella odotti. Vaihteiden käyttäminen on kyllä hankalaa, mutta muilta osin GAZ tuntui suurin piirtein siedettävältä. Oikeastaan tunsin itseni hieman petetyksi. Monet läntiset 50-luvun kuorma-autot ovat ohjaamoiltaan jopa tyypeämpiä ja lähinnä sen aikakauden tuotehan GAZkin on. Eivät useimmat uudemman ajan henkilömaasturitkaan mitään herkkua ajettavia olleet.

Jos ei ole GAZin kuskailu suora-naista ajamisen riemua, niin varsinaiseen tarkoitukseensa se on pätevä värkki. Sille luvattu yli 60 prosentin nousukyky voi olla hieman liioiteltu, mutta hirmuistakin rinteistä se selviytyy, jos vain kuskilla rohkeus riittää. Akseleissa on kallistusvaroja reilusti, joten ojien ja monttujen ylityksien ei uskoisi tuottavan pahoja ongelmia. Onhan siellä nokalla myös riiska vinssi tiukimpiin paik-



↑ Jos ajokeikka menee pitkäksi, voi kuski ottaa nokoset hyttiin virittävissä riippumatossa. Samaista purjekankaista levähdyspaikkaa voi käyttää myös paareina, jos jostain löytyy toiselle puolelle passeli riuku.



↑ GAZin luvataan selviytyvän pitävällä alustalla 32 asteen nousukulmasta, mikä tekee prosenteissa noin 62,5. Mäen on oltava hyvin jyrkkä, ennen kuin itämaasturi tekee kuperkeikan. Tässä kivutaan suunnilleen 17 prosentin nousua, joten reserviä pitäisi löytyä vielä paljon.



↑ Onnistuneen upotuksen jälkeen auton voi veivata ylös 3,5 tonnin tehoisella vinssillä. Kelalla on vajeria 50 metrin verran. Suunnanvaihtajalla varustettua vintturia hallitaan ohjaamosta käsin.

koihin. Kokeiluun ei kuulunut nopeaa maantieajoa, mutta vähäisen soratiekeikan perusteella uskoo helposti, että GAZ ei ole paras mahdollinen matkailuauto. Tulisi reissaa-minen hintoihinsakin, alle 25 litralla kun ei satanen kuulema taitu. Huipunopeutta luvataan yli 90 km/h, mutta ajo-ominaisuudet loppuvat paljon aikaisemmin. Kovin vauhdikasta menoa ei voimansiirron rakenteiden puolesta edes suositella.

GAZ on kömpelötekoinen, vanhanaikainen, äänekäs, isoruokai-

nen ja epä-mukava auto, eikä sen tekniikka kestä valmistajankaan mukaan kuin 120 000 km, minkä jälkeen on syytä tehdä peruskunnostus. GAZ on kuitenkin huippulaite silloin, kun ollaan todella huonoilla teillä tai peräti tiettömillä taipaleilla, jolloin tärkein mukavuustekijä on päästä varmasti perille. GAZ on extreme-ajoneuvo alusta loppuun ja rujoilla tavallaan viehättävä muisto eräästä aikakaudesta. Kiitokset Wil-lelle mukavasta aamupäivästä ja iki-muistoista kilometreistä. ■

FARMARI

JOENSUU 2.- 4.7.2015



Farmari
on kesän
kohokohta!

Asiaa ja elämyksiä

Farmarin portit auki
klo 10-17 joka päivä.

- ✓ Konekentät täynnä mielenkiintoista nähtävää; uutta teknologiaa, maatalous- ja metsäkoneita
- ✓ Muistojen aarteita; vanhoja traktoreita ja työkoneita
- ✓ Satoja eläimiä lampaista lemmiin kotieläin-kentällä
- ✓ Maukasta ruokaa, raväkkää ohjelmaa, iloa, naurua ja elämänmenoa
- ✓ Ohjelmaa kolmella lavalla, bänditeltassa sekä kotieläin- että hevoskentällä

Osta pääsyliput ennakoon

LIPPUTOIMISTO
puh: (06) 822 9800
www.lipputoimisto.fi

Tilaa ryhmäliput (vähintään 10 lippua/ryhmä) nettisivuiltamme **farmari.net/nayttelyvieraille** tai p. 040 301 2456

Rymälipun hinta 18€/kpl

PRO
Agria Pohjois-Karjala

farmari.net