Эта сугубо штатская машина была спроектирована в годы Великой Отечественной войны. Предназначенная для будущей мирной жизни, она изготавливалась и собиралась на заводе, практически полностью разрушенном фашистскими бомбардировщиками и тем не менее выпускавшем легкие танки Т-60 и Т-70, самоходки СУ-76М и бронеавтомобили БА-64. И, наконец, эта машина создавалась людьми, которые в это сложное время находили в себе силы работать на послевоенное будущее, казавшееся тогда невероятно далеким...

Речь идет о первом послевоенном автомобиле Горьковского автозавода имени Молотова — ГАЗ М20 «Победа», который произвел своего рода техническую революцию в мировом автостроении. Бытует мнение, что причиной этому стала, как ни странно, война, предельно загрузившая наш автопром военной продукцией и не оставившая руководителям всех рангов возможностей для «мелочного» руководства при создании никому не нужной, как тогда казалось многим, гражданской легковушки.

НАША «ПОБЕДА»

Советский легковой автомобиль ГАЗ М20 «Победа»

Создание гигантского, по довоенным меркам, автомобильного завода в Нижнем Новгороде стало результатом подписания 31 мая 1929 года договора между американской фирмой Ford Motors Company и правительством СССР. Завод был сооружен всего за три с половиной года — уже 29 января 1932 года с конвейера Нижегородского автозавода (НАЗ) сошли лицензионные полуторатонные грузовики НАЗ-АА (FORD-AA), а в декабре того же года — и лицензионные легковушки ГАЗ-А (FORD-A). В этом же году Нижний был переименован в город Горький, а завод и, соответственно, марка выпускаемых им автомобилей — в ГАЗ.

Первые модели автомобилей ГАЗа были максимально унифицированы: двигатель, сцепление, коробка переключения передач и рулевые механизмы у легкового автомобиля и у полуторки были одинаковыми.

Легковушка ГАЗ-А имела кузов типа фаэтон со складным тентом, оснащалась четырехтактным карбюраторным двигателем рабочим объемом 3,28 л (!) и мощностью 40 л.с. Подача горючего в карбюратор производилась самотеком из топливного бака емкостью 45 л. Коробка переключения передач была трехскоростной — три вперед и одна назад. Тормоза — барабанные, с механическим приводом. Как подчеркивалось в техническом описании этой машины — «на всех четырех колесах»!

Рессоры поперечные, полуэллиптические. Амортизаторы — гидравлические. Колеса комбинированные — со стальным ободом и заваренными в нем тридцатью спицами. Автомобиль оборудовался стартером, спидометром, указателем уровня топлива в баке, амперметром, манометром, электрическим сигналом, небьющимися стеклами «триплекс», электрической щеткой для переднего стекла (сейчас это называется стеклоочистителем) и зеркалом заднего вида. Масса автомобиля составляла 930 кг. Машина была способна разгоняться до скорости 85—100 км/ч (в зависимости от качества дорожного покрытия), расходуя при этом на 100 км около 11 л топлива.

Следующий легковой автомобиль, получивший название ГАЗ-М1 («эмка»), сошел с конвейера Горьковского автозавода в марте 1936 года, сменив морально устаревшую легковушку ГАЗ-А. Основой нового автомобиля послужил FORD V8, у которого была заменена подвеска (вместо фордовской, на поперечных рессорах, горьковчане применили продольные). Двигатель на «эмке» был использован прежний, но после модернизации он развивал мощность в 50 л.с. и разгонял машину до 105 км/ч. В отличие от предыдущей модели с открытым кузовом-фаэтоном со складным тентом, «эмочка» была гораздо комфортабельнее: у нее был пятиместный цельнометаллический кузов-седан.

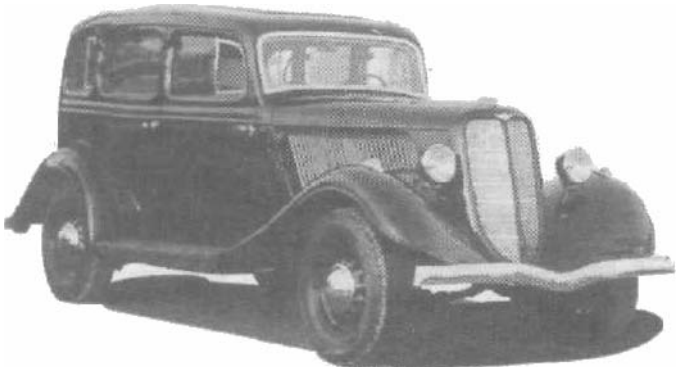
Автомобиль выпускался также в виде грузовичка-пикапа под названием ГАЗ-М-415. Дальнейшим развитием «эмки» стала выпущенная в 1940 году машина ГАЗ-11-73 с более мощным (76 л.с.) шестицилиндровым двигателем. Автомобиль приобрел новую облицовку радиатора и измененную форму отдушин на боковинах капота.

Немало «эмок» выпускалось в защитной окраске — перед Великой Отечественной войной в войсках находилось около 10 тыс. этих машин. На базе ГАЗ-М-1 с 1936 года производили легкие бронеавтомобили БА-20 с 7,62-мм пулеметом. А в 1941 году на базе агрегатов «эмки» стал серийно выпускаться полноприводной автомобиль-вездеход ГАЗ-61.

Работа над новым автомобилем, названным впоследствии ГАЗ М20, началась в 1943 году. Первые гипсовые модели этой машины в масштабе 1:5 были сделаны по эскизам заводского художника-конструктора Вениамина Смолина, работавшего под руководством главного конструктора завода Андрея Липгарда. Эскизная и макетная проработки показали, что М20 представляет собой не очередной вариант «эмки», а принципиально новую конструкцию, во многом опережающую разработки ведущих автостроительных фирм.

Надо сказать, что попытки создания кузова без традиционных для того времени крыльев и подножек уже делались,

Технические характеристики легковых автомобилей «Победа» различных модификаций				
	ГАЗ-М20	ГАЗ-М20	ГАЗ-М20В	ГАЗ-М72 кабриолет
Годы выпуска	1946—1955	1949-1953	1955-1958	1955-1958
Число мест	5	5	5	5
Мощность двигателя, л.с.	50	50	52	55
Рабочий объем, л	2,112	2,112	2,112	2,112
Число передач	3	3	3	3x2
База, мм	2700	2700	2700	2700
Колея, мм	1364	1364	1364	1388
Снаряженная масса, кг	1460	1470	1460	1665
Максимальная скорость, км/ч	105	105	105	90
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	46	46	46	—
Расход топлива, л/100 км	13,5	13,5	13.5	16,5
Объем бака, л	55	55	55	55



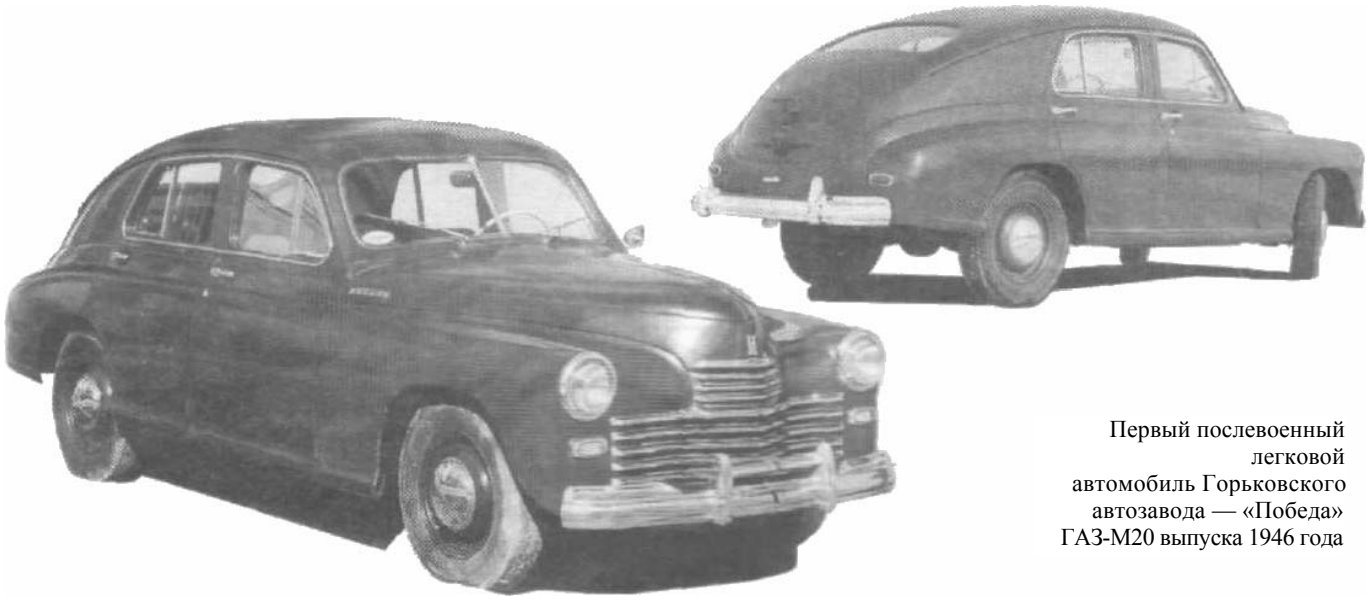
Знаменитая «эмка» Горьковского автозавода— ГАЗ-М1 выпуска 1936 года

однако сконструировать несущий безрамный кузов «понтонного», как тогда говорили, типа с улучшенной аэродинамикой (коэффициент лобового сопротивления машины составлял 0,31) не пробовал еще никто — тут горьковчане были первыми. Дело в том, что на этот раз они не стали использовать традиционный для советского автопрома метод заимствования и прямого копирования, а сумели обобщить мировой опыт автостроения и создать на его основе принципиально новые дизайнерскую и конструкторскую концепции, которые к тому же не входили в технологические противоречия со скромными возможностями автозавода.

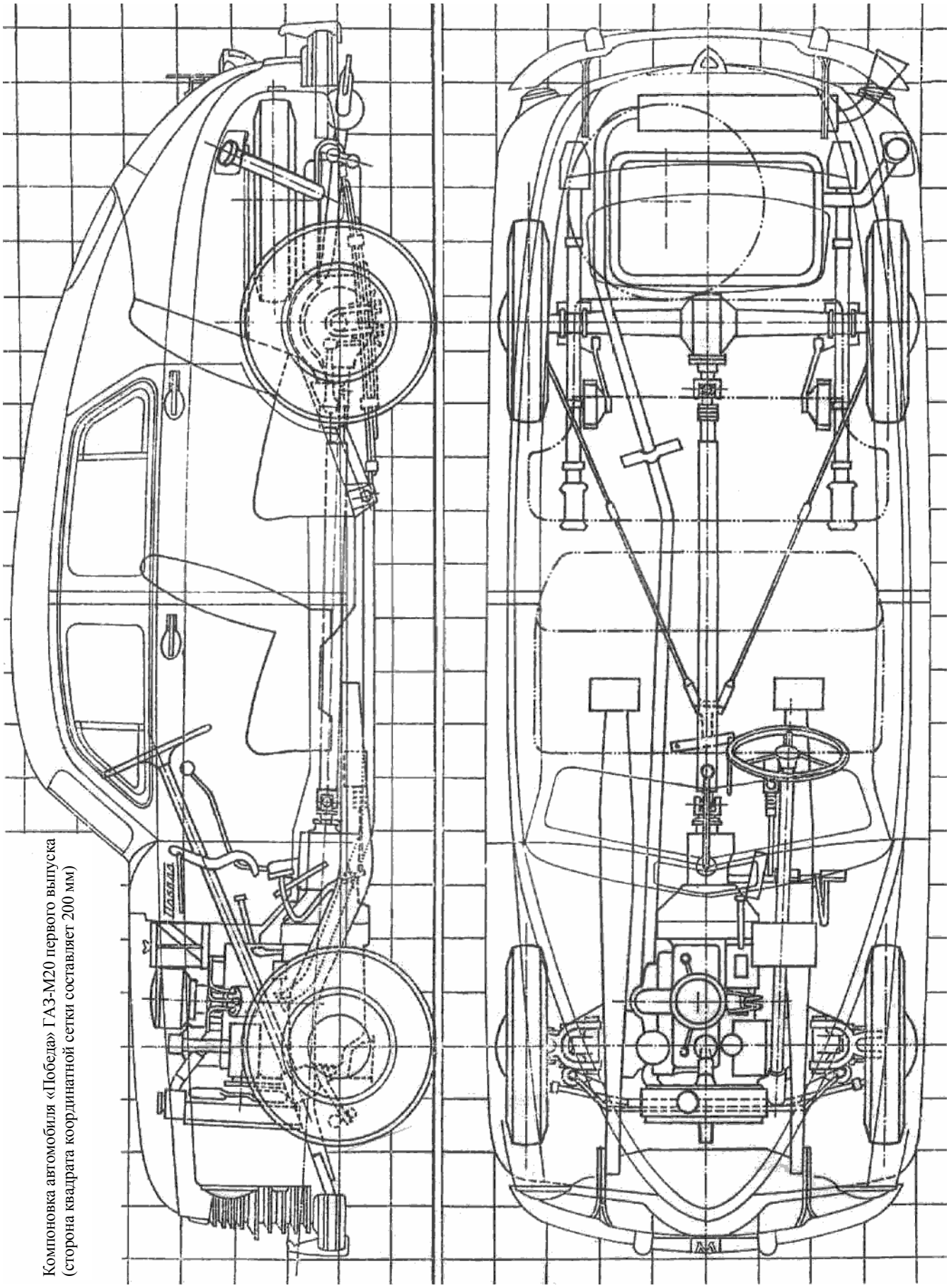
Первый прототип нового автомобиля заводчане подготовили к 6 ноября 1944 го да, за ним — небольшую опытно-промышленную партию. Перед началом производства ГАЗ М20 его доставили в Кремль — в то время ни одна новая машина, ни один новый самолет и ни один новый кинофильм не запускались в серию без благословения И Сталина. Демонстрация новой машины состоялась 19 июня 1945 года. ГАЗ М20 не произвел особого впечатления на Председателя Совета Министров СССР, а когда директор завода И.Лоскутов попросил Сталина разрешения назвать автомобиль «Победой», в ответ последовало: «Не велика победа, но пусть будет «Победой».

Через год, в июне 1946 года, началось серийное производство «Победы». В окончательном виде она представляла собой четырехдверный пятиместный легковой автомобиль с несущим кузовом, тип которого можно отнести скорее к хэтчбеку, чем к седану. Машина оснащалась рядной нижнеклапанной «четверкой» рабочим объемом 2,111 л и мощностью 50 л.с, сблокированной с трехступенчатой (три вперед и одна назад) коробкой переключения передач от «эмки». Передняя подвеска автомобиля была пружинная, независимая, задняя — рессорная, зависимая, с неразрезной балкой. Тормоза на всех колесах барабанные, гидравлические. Максимальная скорость серийной «Победы» составляла 105 км/ч.

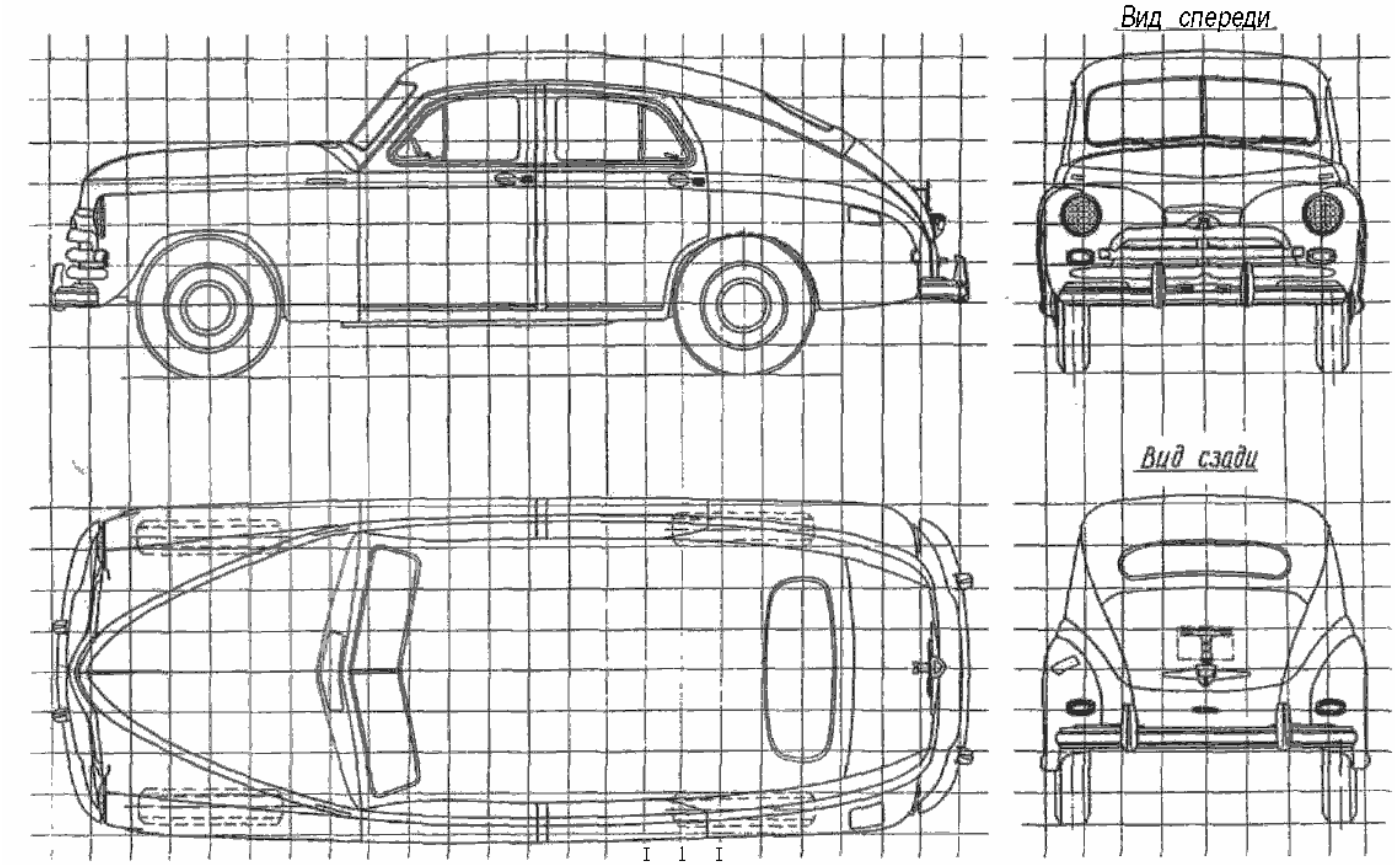
Практически сразу же после выпуска ГАЗ начал совершенствовать новорожденный автомобиль. Уже в 1949 году на машине появились улучшенный привод сцепления, задний мост с увеличенным передаточным числом, усовершенствованный карбюратор. Изменились также конструкция рессорной задней подвески и расположение глушителя. И еще одна «серьезная» доработка, произведенная по замечаниям Сталина во время демонстрации машины, — на 50 мм была опущена подушка заднего дивана. В 1950 году последовала еще одна модернизация — на машине появилась новая синхронизированная коробка передач, сменившая ту, что досталась ГАЗ



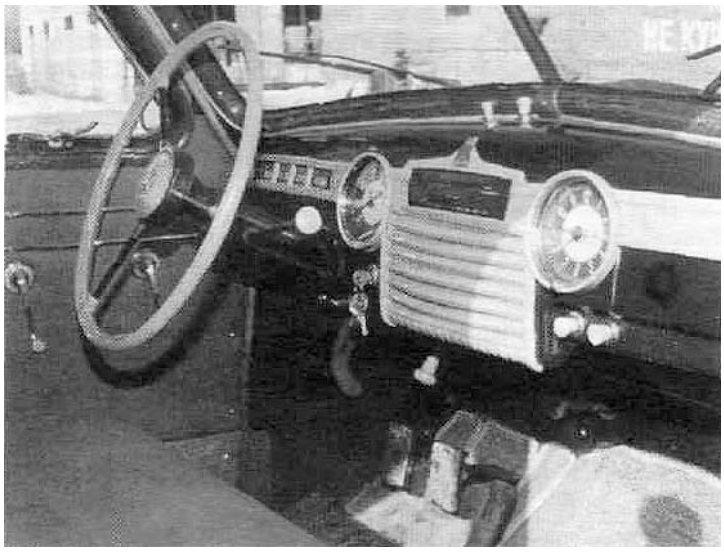
Первый послевоенный легковой автомобиль Горьковского автозавода — «Победа» ГАЗ-М20 выпуска 1946 года



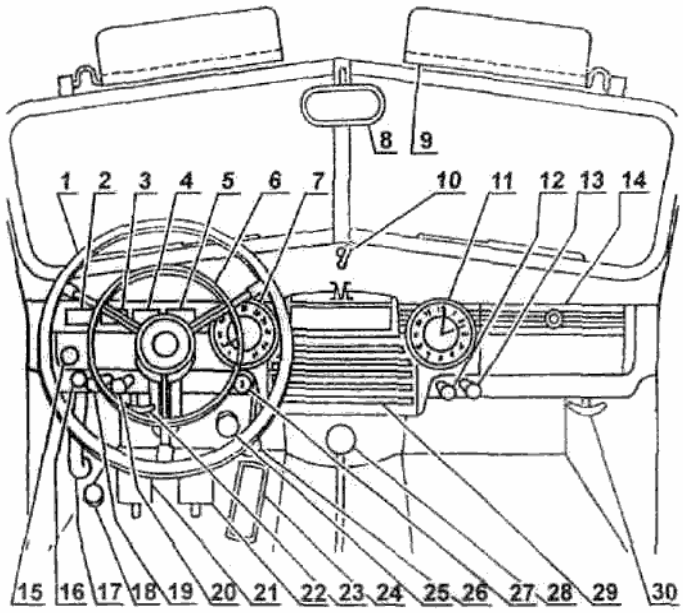
Компоновка автомобиля «Победа» ГАЗ-М20 первого выпуска
(сторона квадрата координатной сетки составляет 200 мм)



Геометрическая схема автомобиля «Победа» ГАЗ-М20В (сторона квадрата координатной сетки составляет 200 мм)

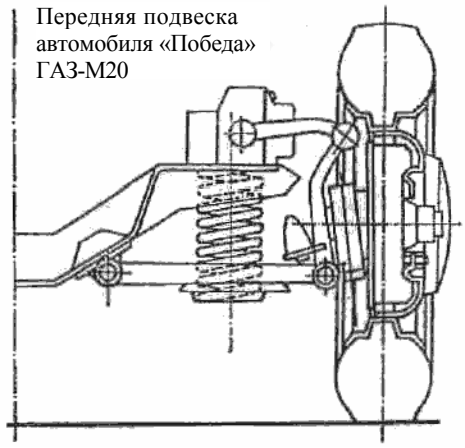


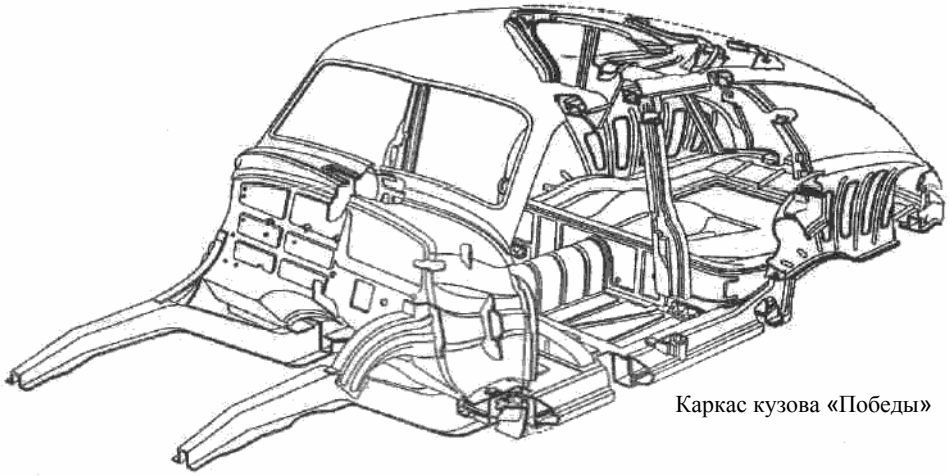
Интерьер кабины автомобиля «Победа» ГАЗ-М20В



Органы управления и приборы автомобиля «Победа» ГАЗ-М20 первого выпуска:
1 —рулевое колесо; 2—амперметр; 3—указатель уровня топлива: 4 —указатель температуры волы; 5 — указатель давления масла; 6 — кольцо включения звукового сигнала; 7— спидометр; 8 — зеркало заднего вида; 9 — солнцезащитный козырек; 10—включатель указателей поворота; 11 — электромеханические часы; 12—кнопка управления воздушной заслонкой карбюратора; 13—прикуриватель; 14 — перчаточный ящик; 15 — контрольная лампа стояночного тормоза: 16— регулятор отопления; 17 — рычаг стояночного тормоза; 18 — ножной переключатель света фар «ближний — дальний»; 19 — центральный переключатель света; 20—кнопка управления дросселем карбюратора («постоянный газ»); 21— педаль сцепления; 22 — педаль тормоза; 23—рукоятка привода жалюзи радиатора: 24 — педаль «газа»; 25 — рукоятка управления вентиляционным лючком; 26— включатель стартера; 27 — замок зажигания; 28 — рычаг переключения передач; 29— место для радиоприемника (на машинах первого выпуска не устанавливался); 30— рукоятка замка капота

Передняя подвеска автомобиля «Победа» ГАЗ-М20





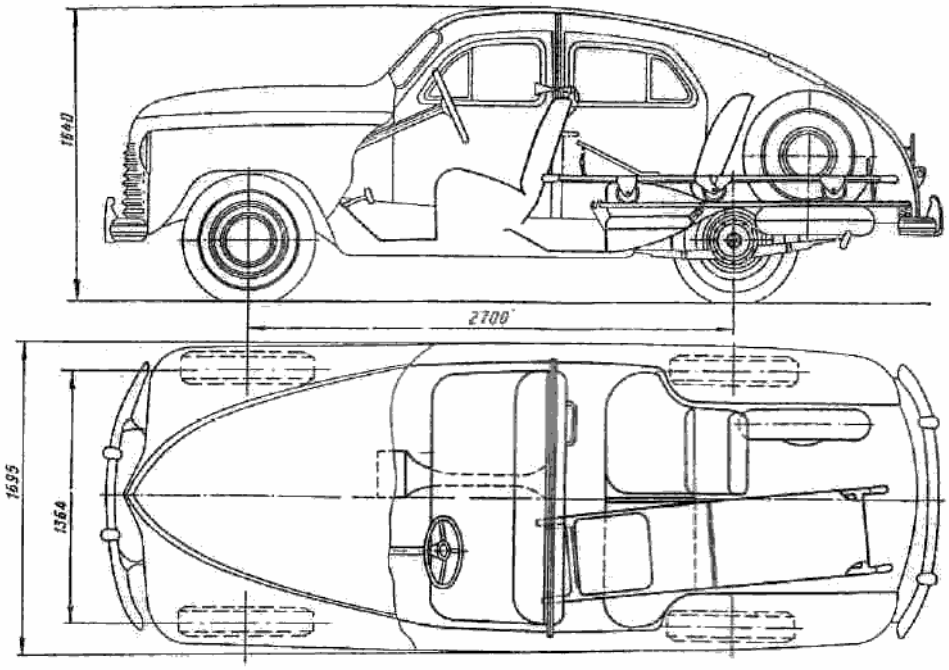
Каркас кузова «Победы»

М20 от снятой с производства ГАЗ М1, а вместо напольного рычага переключения передач появился подрулевой.

В 1955 году была осуществлена очередная модернизация «Победы», получившей обозначение ГАЗ М20В. Внешне она отличалась от предшественницы лишь измененной облицовкой радиатора. Однако была увеличена мощность двигателя, доработан карбюратор, усовершенствован водяной насос, подшипники передних колес и рулевой механизм. В салоне появился радиоприемник (разумеется, ламповый) — оборудование, по тем временам немыслимое для отечественного массового автомобиля.

В 1955 году завод выпустил вариант «Победы» с брезентовым верхом — кабриолет. При этом складывалась лишь крыша, а прочные дверные проемы обеспечивали необходимую жесткость кузову.

Помимо автомобилей общего назначения завод выпускал специализированные модификации — такси и «скорую помощь». Первая отличалась двухцветной окраской (темно-серый кузов с капотом и крышей молочного цвета) с «шашечками» вдоль всего борта, зеленым фонарем в углу ветрового стекла и таксометром; вторая имела складное заднее сиденье, состоящее из двух частей, и оборудовалась складными носилками, загружаемыми в автомобиль через дверцу багажника.

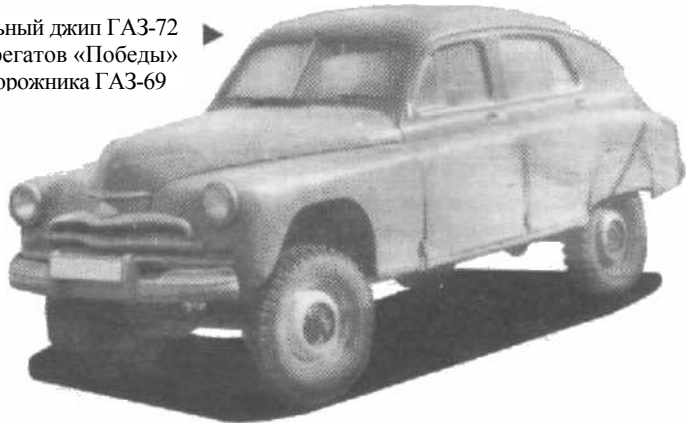


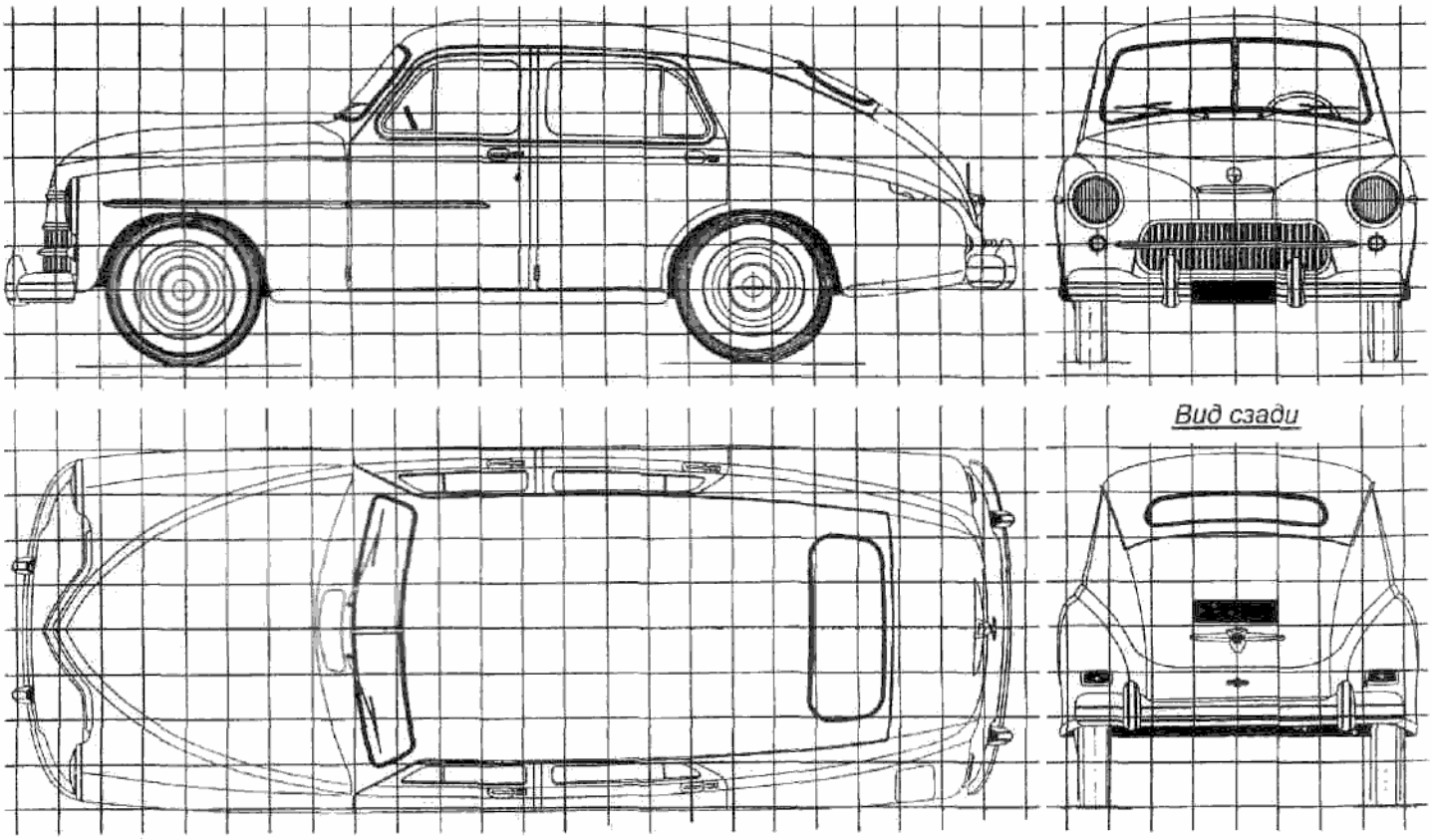
Автомобиль «Победа» в модификации «Скорая помощь»

«Победа»-кабриолет со складным тентом (1949-1953)

Автомобиль «Победа» ГАЗ-М20В (1955-1957)

Комфортабельный джип ГАЗ-72 на базе агрегатов «Победы» и армейского внедорожника ГАЗ-69





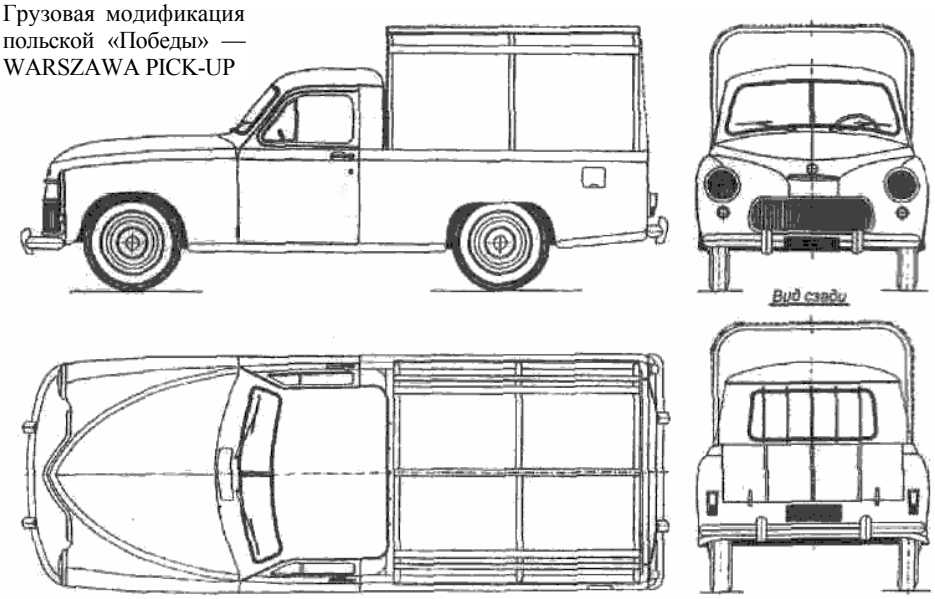
Автомобиль WARSZAWA, выпускавшийся по советской лицензии на польском заводе FSO
(сторона квадрата координатной сетки составляет 200 мм)

Интерьер автомобиля был невероятно богат— разумеется, по меркам того времени. В центре приборной панели, под большой хромированной надписью «Автозавод имени Молотова» — встроенный радиоприемник. Справа и слева от него — одинаковые по размерам и начертанию цифр спидометр (слева) и электромеханические часы (справа). Сразу за рулем стойким пластмассовым ободом цвета слоновой кости, перед водителем — комбинация приборов: амперметр, указатели уровня топлива в баке, температуры охлаждающей жидкости и давления масла, а также несколько контрольных ламп.

Рукоятка коробки переключения передач располагалась под рулем — приблизительно там, где у большинства автомобилей смонтирован подрулевой рычаг включения стеклоочистителя (на первых выпусках с КПП от «эмки» рычаг переключения передач был на полу). Педали управления — «газ», «тормоз» и «сцепление» — были напольными. Рукоятка стояночного тормоза красного цвета устанавливалась слева от водителя, под приборным щитком.

Машина была оборудована замком зажигания, однако сего помощью можно было только включить электрику. Стартер же на «Победе» запускался ногой — над педалью «газа» для этого была смонтирована кнопка: водитель нажимал на нее носком ботинка, одновременно пяткой прибавляя «газ».

Грузовая модификация польской «Победы» — WARSZAWA PICK-UP



Сиденья — диванного типа. Переднее можно было передвигать вперед или назад в соответствии с ростом водителя, однако регулировки угла наклона спинки у него не было.

«Победа» стала первым массовым отечественным автомобилем, оборудованным отопителем — агрегатом, крайне необходимым в средней полосе Советского Союза, где отрицательные температуры господствуют около полугода. В машинах более ранних выпусков водителю предписывалось в зимнее время теплее одеваться и возить с собой мешочек с солью для протирания стекол во избежание их запотевания и обмерзания.

«Победа» выпускалась заводом вплоть до 1958 года. Суммарный выпуск машин всех модификаций составил 235 999 экземпляров.

В автомобильных изданиях, описывающих этот действительно выдающийся автомобиль, нередко публикуются высказывания о том, что ряд иностранных автомобильных фирм после выпуска «Победы» поставил на конвейеры ее копии, выдавая их за оригинальные разработки. Исследования показали, что конструкторы этих компаний, скорее всего, сами пришли к этому решению. Кстати, этой точки зрения придерживался и классик отечественного автостроения кандидат технических наук Ю.А.Долматовский, в течение многих лет работавший в редакционной коллегии журнала «Моделист-конструктор». Просто горьковчане, создавая свою «Победу», оказались на самом гребне автомобильной науки. И прекрасно, что на тот же гребень поднимались и другие — это означало лишь то, что горьковчане шли правильным путем.

К числу таких машин — близнецов «Победы» — относят обычно две: английскую STANDARD VANGUARD и шведскую VOLVO PV-444. Первая, представлявшая собой четырехместный седан понтонного типа, была представлена общественности в 1947 году — через год после начала производства «Победы». Думается, что любой автостроитель подтвердит, что создать технологическую оснастку для серийного выпуска новой модели всего лишь за год—это утопия!

Вторую машину—VOLVO PV-444 — копией «Победы» можно назвать лишь условно. Впервые она была продемонстрирована публике в 1944 году. Ко всему, несмотря на наличие явных «победовских» черт в ее дизайне, двухдверная VOLVO PV-444 имела четко выраженные крылья, каковые напрочь отсутствовали на «Победе». Словом, совпадения в облике «Победы», STANDARD VANGUARD и VOLVO PV-444 показывают лишь то, что профессионализм наших автоконструкторов находился на мировом уровне!

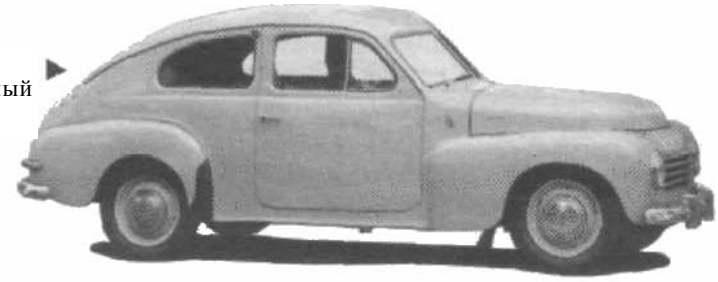
Прекращение производства «Победы» на Горьковском автозаводе не остановило выпуск этой машины — под названием WARSZAWA она еще много лет выпускалась в Польше, претерпев при этом целый ряд модернизаций.

Первая WARSZAWA, ничем не отличавшаяся от «Победы», сошла с конвейера автомобильного предприятия Fabryka Samochodow Osobowych (FSO) в ноябре 1951 года. Поначалу WARSZAWA представляла собой точную копию ГАЗ М20. Но постепенно ее стали модернизировать: сначала на машине появилась новая облицовка радиатора, затем — собранный в Польше двигатель увеличенной мощности (до57л.с). Следующая доработка превратила «победовский» кузов в классический трехобъемный седан с обычным задним багажником — эта машина, получившая название WARSZAWA-203, появилась

Почтовые аэросани «Север-2», созданные на базе кузова «Победы» в конструкторском бюро Н.И.Камова

Последняя польская модификация «Победы» — WARSZAWA 223 с трехобъемным кузовом типа седан и панорамным лобовым стеклом

Шведский аналог «Победы» — двухдверный VOLVO PV-444



Английский аналог «Победы» — четырехдверный STANDARD VANGUARD

в 1964 году. Последняя модификация «Победы» — WARSZAWA-223 —выпускалась вплоть до 1973 года.

Перелистывая страницы истории «Победы», нельзя не остановиться на главе о том, как этот автомобиль стал родоначальником концепции комфортабельных джипов — о таких автомобилях зарубежные автомобильные фирмы в то время даже не задумывались. Этот внедорожник, получивший суховатое название ГАЗ М72, был создан на базе кузова «Победы» и агрегатов армейского вездехода ГАЗ-69. Автомобиль был оснащен раздаточной коробкой с демультипликатором и отключаемым ведущим передним мостом. При 16-дюймовых колесах с увеличенными грунтозацепами (такими сейчас оснащается полноприводная «Нива») машина имела увеличенный дорожный просвет, что обеспечивало ей хорошую проходимость по грязи, песку, снегу, пашне и разбитым дорогам. Машина выпускалась небольшой серией с 1955 по 1958 год и предназначалась в основном для сельских хозяйственных и партийных руководителей среднего звена. Жаль, что линия такого рода машин не получила достойного продолжения — для нашей страны с ее бездорожьем такой автомобиль был бесценным.

Хочется упомянуть и еще об одной конструкции, выступала все та же «Победа». В конце пятидесятых годов министерство связи СССР заказало опытному конструкторскому бюро Н.И.Камова, занимающемуся созданием вертолетов соосной схемы, разработку почтовых аэросаней для труднодоступных районов Крайнего Севера. Сибири, Казахстана и Дальнего Востока. Уже через год на почтовые линии поступили первые аэросани «Север-2». Это было четырехлыжное транспортное средство с кузовом от автомобиля «Победа» и винтомоторной установкой на базе поршневого авиадвигателя АИ-14РС мощностью 191 л.с. конструкции А.Ивченко с толкающим трехлопастным винтом. Характерно, что для аэросаней поставлялись серийные «победовские» кузова, которые подвергались лишь незначительным доработкам. Машина была дополнительно утеплена и оборудована автономным отопителем, что позволяло ей работать при температурах до минус 55 градусов. Максимальная скорость движения аэро-«Победы» составляла 60 км/ч, дальность хода достигала 360 км. Аэросани «Север-2» выпускались с 1959 по 1963 год.

В автомобильных потоках среди отечественных и иностранных машин нет-нет да и мелькнет знакомый силуэт «Победы». Да, не зря среди владельцев этого автомобиля бытовало мнение о неизносимости кузова и агрегатов «Победы». Существовала даже легенда, что кузов этой машины был луженым. Однако это не совсем так. Просто одним из способов устранения дефектов штамповки кузовных деталей было выравнивание поверхности с помощью припоя. При ремонте кузова под старой краской обнаруживались сияющие оловом зоны, наличие которых и породило эту легенду. Тем не менее немало «побед» прекрасно сохранились до нашего времени как своеобразный овеществленный укор отечественным автостроителям от дизайнеров и конструкторов сороковых годов, которые в тяжелейших условиях смогли создать один из самых передо вых автомобилей своего времени.

И. ЕВСТРАТОВ

В данной статье замечены следующие неточности и ошибки:

- **стр. 29.** в таблице. вездеход ГАЗ М-72 назван кабриолетом.
- **стр. 31.** рисунок органов управления: напольный рычаг переключения передач от Победы первых выпусков, руль от М-20В; «изобретена» контрольная лампа стояночного тормоза; неверное место «регулятора отопления» (который на самом деле регулятор обдува ветрового стекла); забыли указать включатель стеклоочистителей.
- **стр. 32.** неверно указан год начала выпуска кабриолета (1955) и прекращения выпуска М-20В (1957)
- **стр. 33.** радиоприемник располагался не под «большой хромированной надписью “Автозавод имени Молотова”», а вместо нее.

http://gaz20.spb.ru