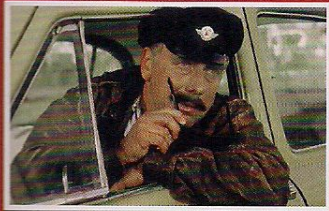


ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

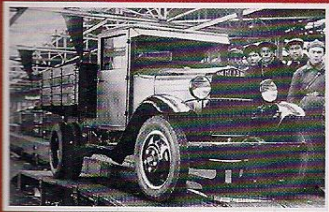
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

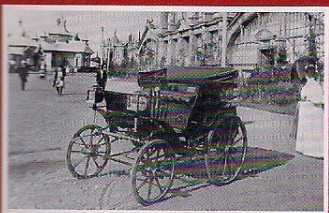
№ 1



ОТ ТАКСИ ДО ПОДАРКА



ГОРЬКОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЕ
АВТОМОБИЛИ



ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657106

hachette

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 1, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-

мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44, оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 60 200 экз.

Цена: 699 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекоменду-

емую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право

изменять последовательность номеров и их содержание.

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или

частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал и мас-

штабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой

частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы

коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат

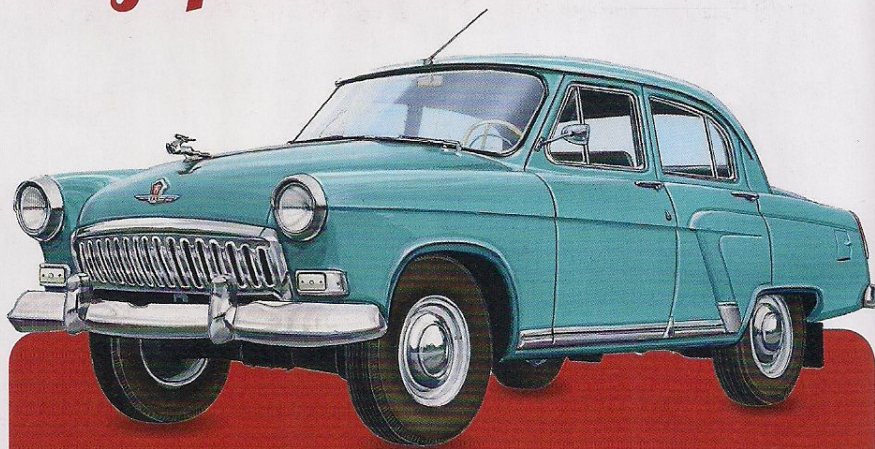
для точного описания товара.

Подписано в печать: 20.10.2017.

Дата выхода в свет: 04.01.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА

3



ГАЗ-21 «Волга»

МАШИНА И ВРЕМЯ

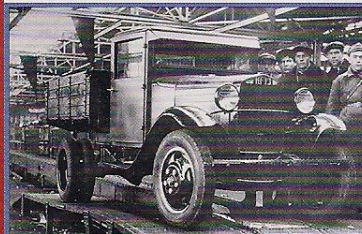
10

От такси до подарка



ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ

12



Торьковский автомобильный завод

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

14

Первые российские автомобили



Фотографии и иллюстрации:

1 © ИТАР ТАСС; 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху)

© фотобанк Лори, (внизу) © М. О. Кондаков; 6 (вверху) © РИА Новости,

(внизу) © ИТАР ТАСС; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © фотобанк Лори;

8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © фотобанк Лори; 9 (вверху, справа

внизу) © фотобанк Лори, (слева внизу) © РИА Новости; 10 © РИА Новости;

11 © РИА Новости; 12 © ИТАР ТАСС; 13 © РИА Новости; 14 © РИА Новости;

15 (вверху) 25 © Fine Art Images/East News, (внизу) © РИА Новости.

Рекламная брошюра: 1 © РИА Новости; 2 (внизу) © ИТАР ТАСС; 3 (внизу)

© РИА Новости; 5 (первая слева) © РИА Новости; 6 © РИА Новости.

ГАЗ-21 «Волга»

Модель номера



ГАЗ-21 «Волга» - культовый отечественный легковой автомобиль среднего класса. Он сошел с конвейера Горьковского автомобильного завода с 1956 по 1970 год и был мечтой многих советских людей.

С 1946 года Горьковский автомобильный завод (ГАЗ) выпускал легковой автомобиль М-20 «Победа». Этот первенец советского послевоенного автомобилестроения отличался достаточно современной для тех лет конструкцией и передовым дизайном. Но время шло, и к началу 1950-х годов оформление машины стало устаревать. От уровня лидеров мирового автомобилестроения заметно отстала и агрегатная часть. Необходимость замены «Победы» более современной моделью, как технически, так и с точки зрения дизайна, становилась все более очевидной.

Первую попытку разработать перспективную модель предприняли еще в 1948 году. Тогда по заказу Министерства автомобильной промышленности специалисты Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) разработали два варианта модернизации серийной «Победы». Они остались в истории под названием «Победа-НАМИ».

Спустя три года на основе наработок НАМИ началась деятельность непосредственно на ГАЗе. Речь шла об автомобиле среднего класса нового поколения М-21 «Победа-II». Работами руководил главный конструктор А. Липгарт (затем – В. Соловьев). художником-конструктором модели был Л. Еремеев. Проект довели до стадии гипсового макета. Внешне машина в значительной степени напоминала ЗИМ ГАЗ-12, что неудивительно, так как над ним работал тот же дизайнер. Это сходство и погубило проект. ЗИМ к тому времени тоже стал устаревать, и брать за основу при создании нового автомобиля дизайн изжившей себя модели не стали. Поэтому



«Победа» второго поколения не была принята к производству, тем более что вскоре на заводе приступили к работе над более перспективной моделью.

В 1970 году «Волги» уже совсем не были редкостью на улицах советских городов.

Техническое задание

В основу технического задания на перспективный автомобиль все-таки легли наработки по «Победе» второго поколения. Вместе с тем новая модель должна была представлять собой шаг вперед по сравнению с «Победой-II»,

Модель автомобиля ГАЗ-21И «ВОЛГА»

Салон «Волги» вмещал 5-6 человек на двух сиденьях диванного типа.

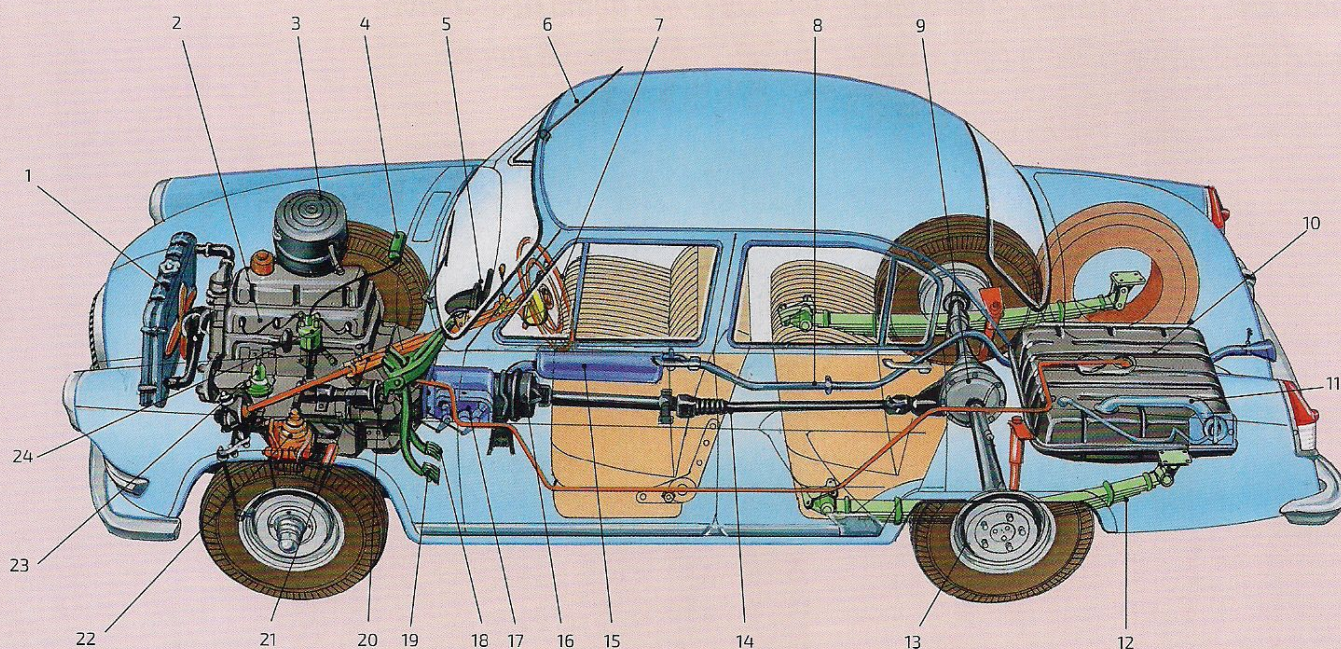
Высокие дверные проемы обеспечивали удобство посадки на сиденья.

У 1-й и 2-й серий бампер имел «клыки».

Длинноходная подвеска обеспечивала большой дорожный просвет.



Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-21И «ВОЛГА»



- | | | | | |
|------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--|
| 1 - радиатор, | 6 - антенна радиоприемника, | 11 - наливная труба, | 16 - центральный тормоз, | 21 - рулевое управление, |
| 2 - двигатель, | 7 - рулевое колесо, | 12 - задняя рессора, | 17 - коробка передач, | 22 - передняя подвеска, |
| 3 - воздушный фильтр, | 8 - выхлопная труба, | 13 - тормозной барабан, | 18 - педаль газа, | 23 - топливный фильтр, |
| 4 - катушка зажигания, | 9 - задний мост, | 14 - карданная передача, | 19 - педаль тормоза, | 24 - распределитель системы зажигания. |
| 5 - приборная панель, | 10 - топливный бак, | 15 - глушитель, | 20 - сцепление, | |

Технические характеристики ГАЗ-21И «ВОЛГИ»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:
без нагрузки общая - 1460, с нагрузкой 5 человек общая - 1860

Габаритные размеры, мм:
длина - 4770 ширина - 1885
высота - 1620 база - 2700

Дорожный просвет, мм:
под передней осью - 200, под задней осью - 190

Двигатель: ГАЗ-21А, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, верхнеклапанный

Максимальная мощность, л. с.: 70 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 2445

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на 2-й и 3-й передачах, рычаг управления - на рулевой колонке

Сцепление: однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Тормоза: барабанные, с одноконтурным гидравлическим приводом включения

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, двухстороннего действия (до 1961 года - рычажные, после - телескопические)

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двухстороннего действия (до 1961 года - рычажные, после - телескопические)

Размер шин: 6,70-15

Максимальная скорость, км/ч: 130

Время разгона до 100 км/ч, с: 34

Паспортный расход топлива, л/км: 11-13,5/100

Объем топливного бака, л: 60



Верхняя часть панели приборов покрыта матовым напылением.

имея более современный дизайн, полностью новый двигатель и, по оригинальному замыслу, автоматическую коробку передач, что должно было значительно облегчить управление машиной.

Следует отметить, что требования к автомобилю с самого начала были весьма специфическими и учитывали реальные условия производства и эксплуатации автотранспорта в СССР. С одной стороны, будущий автомобиль должен был быть современным, динамичным, комфортабельным, способным развивать высокие для того времени скорости на шоссейных дорогах с «усовершенствованным» покрытием при достаточно высокой экономичности. С другой – успешно справляться с участками бездорожья, которые в те годы отнюдь не были редкостью, быть конструктивно простым и не требовать особенно высокой квалификации обслуживающего персонала. Такая двойственность требований не могла не привести к некоторым компромиссам в конструкции. В результате новая машина сочетала передовые технические решения (верхнеклапанный двигатель с блоком цилиндров из алюминия и вставными чугунными гильзами и автоматическую коробку передач) с консервативными, такими как шкворневая передняя подвеска или рычажные амортизаторы.

Разработка

Проектирование автомобиля М-21 началось в 1952 году. Причем художники-конструкторы работали параллельно сразу над двумя независимыми вариантами. На конкурсной основе Джон Вильямс и Лев Еремеев создавали проекты под девизами «Звезда» и «Волга». В 1953 году оба они были готовы. Тогда же изготовили гипсовые макеты моделей-конкурентов. «Звезда» в передней части (до задних дверей) сильно напоминала «Волгу», но имела покатулю, как у «Победы», крышу кузова, типа «фастбэк», который к тому времени уже выглядел пережитком прошлого. Поэтому для серийного производства выбрали вариант Еремеева. Опытный художник-конструктор Лев Еремеев, опираясь на тенденции мировой автомобильной моды тех лет, в первую очередь американской, в которой доминировали авиационные и отчасти

ракетно-космические мотивы, сумел создать вполне выразительный образ современного, динамичного и достаточно элегантного автомобиля с довольно сложной пластикой кузова. С точки зрения мирового автомобилестроения тех лет внешность «Волги» была сравнительно сдержанной и практически не содержала каких-либо особо выделявшихся на общем фоне тогдашних машин элементов. Но по советским меркам новый автомобиль в начале своего производства смотрелся весьма свежо, смело и необычно.

Следует отметить, что в ходе разработки достаточно широко использовался опыт зарубежных производителей, для изучения которого по традиции тех лет были закуплены экземпляры современных иностранных автомобилей. Отдельные черты заграничных аналогов нашли свое отражение в «Волге», особенно в конструкции отдельных элементов кузова, например роторных замков дверей. Тем не менее сама несущая основа кузова была по конструкции ближе всего именно к предыдущим моделям ГАЗа – «Победе» и ЗИМу. В ряде случаев заимствовались и отдельные идеи дизайна салона. Например,



ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

Некоторые технические решения, отличавшие «Волгу» от ее предшественницы – «Победы»:

- несущий трехобъемный кузов «седан» увеличенных габаритов с более просторным и комфортабельным салоном;
- панорамные цельные лобовое и заднее стекла;
- четырехцилиндровый верхнеклапанный двигатель значительно (почти в полтора раза) увеличенной в сравнении с «Победой» мощности;
- автоматическая гидромеханическая коробка переключения передач;
- двухвальная карданная передача с промежуточной опорой;
- гипоидный задний мост с полуразгруженными полуосями;
- централизованная смазка узлов шасси;
- отдельные гидроцилиндры тормозных колодок передних тормозных механизмов (в задних тормозах обе колодки приводились в действие одним общим гидроцилиндром);
- трансмиссионный стояночный тормоз вместо действующего на тормозные механизмы задних колес.



Дизайн «Волги» по сравнению с зарубежными автомобилями быстро устарел, но советским людям она казалась роскошной.

★ РУКОВОДИТЕЛИ

С 1953 года ведущим конструктором по машине был назначен А. Невзоров, а главным конструктором завода на протяжении почти всего периода проектирования автомобиля был Н. Борисов.



Одним из требований к новой модели была приспособленность к советским дорогам.

конечный вариант спидометра в виде прозрачной полусферы появился лишь после изучения автомобиля «Форд» – ранние прототипы имели совершенно иное оформление щитка приборов.

Бытует мнение, что конструкция автоматической коробки передач была заимствована у «Форда». В действительности, когда фордовскую трансмиссию поставили на наш автомобиль, она не могла эффективно работать, так как не хватало для этого мощности нашего двигателя. Тогда автозаводские конструкторы рассчитали и спроектировали лопасти рабочих колес гидротрансформатора с новой оригинальной геометрией. Так впервые

в мировом автомобилестроении была успешно применена автоматическая трансмиссия с малой удельной мощностью двигателя.

Автоматическая коробка передач была разработана на основе трансмиссии Ford-O-Matic автомобилей корпорации «Форд». Вместе с тем механическая часть «Волги» в целом была оригинальной советской разработкой и опиралась на уже находящиеся в серийном производстве образцы. Преимущественно она была создана на основе решений, уже нашедших применение на автомобиле большого класса ЗИМ ГАЗ-12, и даже была с ним в определенной степени унифицирована. Это относилось в первую очередь к агрегатам трансмиссии и шасси.

Лев Еремеев нашел весьма оригинальное по тем временам и очень рациональное решение для оформления экстерьера кузова «Волги». У прототипа М-21 облицовка радиатора была выполнена в виде одного хромированного штампованного листа стали с вертикальными прорезями (в разных вариантах их количество варьировалось от 10 до 16). Сверху и с боков лист имел окантовку из штампованных и литых хромированных деталей.

Таким был облик макета (1953 год) и первых ходовых прототипов «Волги» (1955 год).

«Волга» ГАЗ-21 на
Москворецком мосту. 1957 г.





Милицейская «Волга» ГАЗ-21 на празднике московского трамвая в Москве.

Прототипы и испытания

Первый ходовой образец был изготовлен вручную весной 1954 года. Необходимо разделить понятия «ходовой образец» – самая первая машина – и «прототипы» – машины выпуска 1955 года, принимавшие участие в испытаниях. Всего было собрано четыре прототипа.

3 мая 1955 года три «Волги» – вишнево-красная (прототип № 1), синяя и белая – были отправлены на государственные испытания совместно с различными автомобилями отечественного и иностранного производства. Одна из этих машин имела механическую коробку передач, остальные – автоматические. Испытания машин проходили в самых различных дорожных условиях, от современной трассы Горький – Москва до бездорожья на территории колхоза «Путь к коммунизму».

По сравнению с предыдущими отечественными моделями «Волга» показала себя динамичным, скоростным автомобилем с высокой комфортабельностью. Машина была экономичнее своей предшественницы «Победы», при этом по динамике превосходя ЗИМ более высокого класса. По таким показателям, как долговечность и проходимость, «Волга» оставила далеко позади и иностранные аналоги, мало приспособленные к отечественным дорожным условиям.

Четвертый прототип, цвета слоновой кости, с темной крышей, был изготовлен в мае 1955 года и в испытательном пробеге не участвовал. Позднее он был передан на радиозавод в городе Муром для окончательной отладки предназначенного для «Волги» радиоприемника. Прототипы № 2, 3 и 4 летом 1955 года получили решетку радиатора со звездой.

Начало производства

Первые серийные «Волги» были собраны 10 октября 1956 года. Серийными, впрочем, их можно назвать условно, особенно с учетом того, что в 1956 году

изготовили всего пять автомобилей. Осенью и зимой 1956 года восемь «Волг» (прототипы и машины из опытно-промышленной партии 1956 года) преодолели 29 000 км по дорогам России, Прибалтики, Украины, Белоруссии и Кавказа. Окончательные испытания новой модели проходили в гараже обкома КПСС города Горького (ныне Нижний Новгород), 1-м таксопарке Москвы и на автобазе ЦК ВЛКСМ, куда затем и направили первые 62 автомобиля из опытно-промышленной партии (1956-й – начало 1957 года). В ходе испытаний были выявлены многочисленные недостатки и недоработки, большую часть которых немедленно устранили. Массовое производство «Волги» началось в марте-апреле 1957 года.

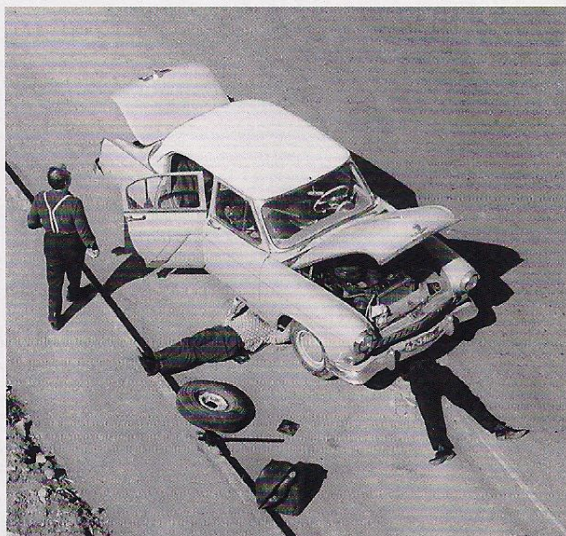
Три серии

Серийные автомобили ГАЗ-21 условно делят на три выпуска, или серии: 1957, 1959 и 1962 годов.

Автомобили 1-й серии сходили с конвейеров завода в 1956–1958 годах. Их комплектовали форсированным двигателем от «Победы», а с 1957 года – новым двигателем Заволжского моторного завода, механической

«Волга» 3-й серии отличалась решеткой радиатора «китовый ус» и бампером без «клыков».





Автолюбители чинят машину у обочины шоссе.

или автоматической коробкой передач и т. д. Внешней отличительной особенностью 1-й серии была передняя облицовка радиатора со звездой. Базовая версия 1-й серии обозначалась М-21 (с 1965 года – ГАЗ-21). Всего было выпущено около 30 тыс. таких машин. С 1958 года с конвейера стали сходить «Волги» ГАЗ-21И, 2-й, или промежуточной, серии. Машина изменилась преимущественно внешне, получив облицовку радиатора такую же, как на прототипах, – типа «акулящая пасть». Машины 2-й серии имели только механическую коробку передач. До 1962 года завод изготовил чуть более 140 тыс. экземпляров ГАЗ-21И.

Наконец, с 1962 по 1970 год предприятие выпускало самую массовую (около 470 тыс. машин), 3-ю серию. Базовый седан выпуска 1962 года обозначался ГАЗ-21Л, а 1965 года – ГАЗ-21Р. Эту машину принято считать результатом мягкой модернизации «Волги». Ее характерные

внешние приметы – облицовка радиатора с 37 вертикальными прорезями, прозванная «китовый ус», и бамперы без «клыков».

ГАЗ-21И «Волга»

Остановимся подробнее на изменениях, отличавших «Волгу» второй серии. Стала другой форма передних крыльев за счет увеличения колесных арок. Оформление передка в целом вернулось к тому, что было у одного из прототипов 1955 года (так называемая «акулящая пасть», с 16 прорезями решетки радиатора). Из-за изменения облицовки радиатора появился новый замок капота. Салон и механическая часть остались практически неизменными.

После февраля 1959 года внешнее и внутреннее оформление автомобиля стало несколько другим. Появились катафоты в стеклах задних фонарей, сами стекла получили иное внутреннее оребрение. Фонарь заднего номерного знака лишился радиальных ребер. Для исключения отвлекающих водителя отражений на лобовом стекле верхняя часть панели приборов была покрыта матовым напылением (позднее ее обтягивали кожзаменителем). Изменилось оформление приемника: вертикально расположенный

ЗВЕЗДА ДЛЯ НАЧАЛЬСТВА

Существует легенда, что звезда на облицовке радиатора возникла из-за того, что исходный вариант не понравился на просмотре в Кремле после испытаний маршалу Жукову, по другой версии – председателю Совета министров СССР Булганину. Для того чтобы угодить начальникам, от которых зависело начало серийного выпуска машины, облицовку изменили на горизонтальную, разместив в ее середине звезду.

Такую облицовку радиатора называли «акулящей пастью».



на лицевой части панели приборов громкоговоритель теперь закрывала тонкая металлическая сетка в декоративной хромированной рамке. Лобовое стекло получило омыватель. Как и в любой модернизации, были и другие, менее заметные изменения.

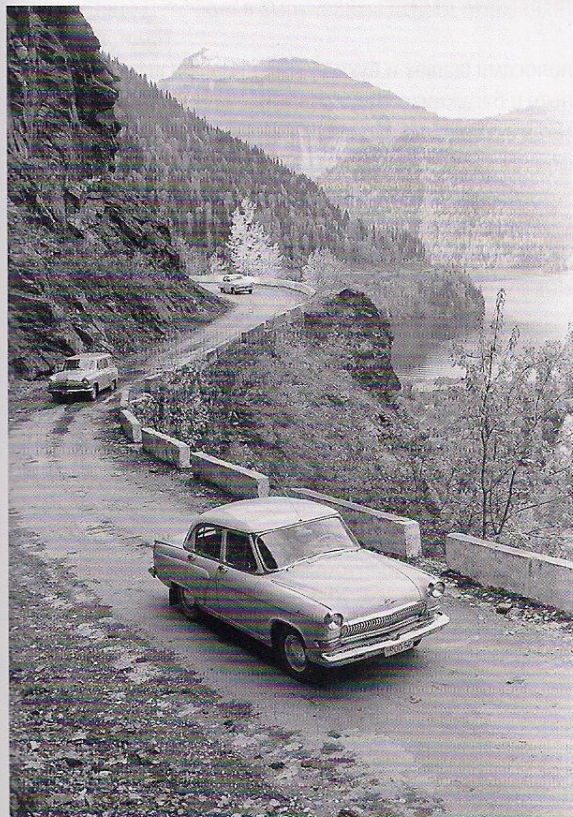
Еще одно усовершенствование узлов и агрегатов автомобиля было проведено в 1960 году. Машина получила современную электропроводку: к корпусу («массе») автомобиля вместо положительных были подключены отрицательные клеммы источника электроэнергии, что уменьшило риск коррозии металлических элементов кузова. На кузов установили специальные усилители. Внесли и еще некоторые изменения и улучшения.

Приблизительно в 1959 году водосток на кузове «Волги» стали делать более коротким, заканчивающимся задолго до задних крыльев. Часть автомобилей 2-й серии окрашивали в два цвета.

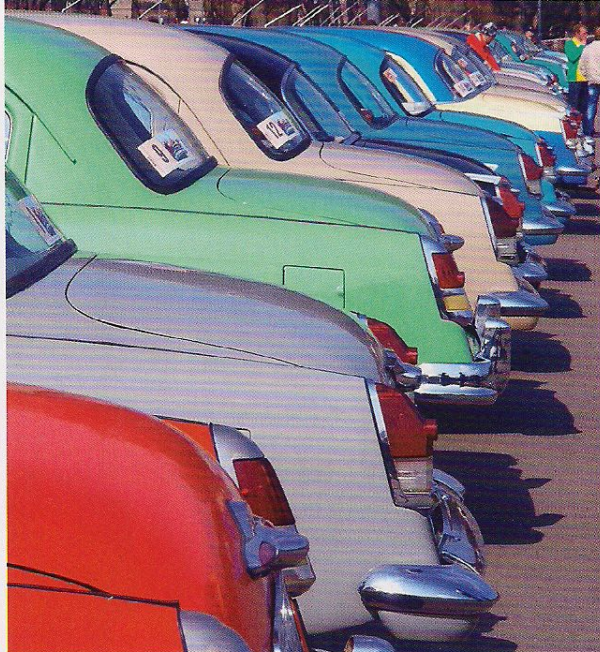
Накапотный олень

Начиная с самых ранних прототипов капот «Волги» украшала фигурка застывшего в динамичной позе оленя. Изображение оленя впервые появилось на эмблеме ЗИМА в 1949 году. На «Волгу» же он перешел еще на стадии проектирования, в виде маскота – трехмерной литой накапотной фигуры. Выбор этого животного в качестве эмблемы имел глубокие геральдические корни: олень издавна изображали на гербе Нижнего Новгорода.

В зависимости от года выпуска автомобиля, фигурка оленя имела некоторые различия. А среди эскизов с более высокой степенью детализации встречается даже изображение с раздельными рогами. Говорили, что в разработке окончательного варианта товарного знака участвовала знаменитый скульптор, автор монумента «Рабочий и колхозница» Вера Мухина.



ГАЗ-21 «Волга» на горных дорогах Кавказа. 1966 г.



За 14 лет производства для покраски ГАЗ-21 применялись свыше 160 артикулов цветов.

На всех «Волгах» со штатно установленным оленем с завода, помимо самой статуэтки, на капоте были длинный литой продольный молдинг, продолжавший ноги оленя, прозрачная пластиковая подставка и так называемая лодочка – заостренная концевая часть молдинга, опоясывавшая подставку.

С самого появления «Волги» ее накапотная фигура стала очень популярна. Нередки были случаи хищения статуэтки с капота автомобиля с целью продажи или своеобразного коллекционирования. Отчасти поэтому, а также из-за ее дороговизны и, главное, травмобезопасности уже в конце 1950-х годов фигурку оленя перестали устанавливать на экспортные автомобили и такси, заменяя ее «каплей» – безопасным маскотом каплевидной формы. В 1962 году с капота «Волги» убрали все украшения: и оленя с подставкой, и каплю, и продольный молдинг из двух частей. По воспоминаниям автомобилистов, ГАИ порой заставляла владельцев «Волг» первых и вторых выпусков снимать оленей во время прохождения техосмотра.

Сегодня олень однозначно воспринимается как символ не только 21-й модели, но и всей продукции ГАЗа. Сама накапотная фигурка превратилась в популярный сувенир. Однако увидеть ее на своем месте можно нечасто. Основная масса машин ее не имела. Иногда владельцы других автомобилей производства ГАЗа тем или иным способом украшали машину этой фигуркой. Например, оленя распиливали вдоль на две половины и их крепили к решетке радиатора или боковой поверхности переднего крыла. Другим вариантом было использование в качестве накапотного украшения одной головы оленя. ★



Этот накапотный знак придавал особый шарм автомобилю, но на 3-й серии его уже не было.

Модель номера



От такси до подарка

ГАЗ-21 «Волга» стала символом 1960-х годов, а общественное положение этого автомобиля в то время подробно запечатлел советский кинематограф.

Мшины этой марки то и дело встречались на улицах городов, особенно крупных. Не потому, что так много людей могли себе позволить развезжать на шикарных автомобилях, а потому, что «Волги» поступили на государственную службу.

Служба: мирная и опасная

С 1962 года ГАЗ-21 стали работать в службе такси. В 1963-м по просьбам автотранспортных предприятий завод даже изменил компоновку салона автомобилей-такси. Чтобы пассажиры могли перевозить крупногабаритный багаж, бывшее единым переднее сиденье разделили на кресло водителя и пассажира. Второе легко складывалось – и получалась грузовая площадка. Такому варианту присвоили обозначение ГАЗ-21Т (с 1965 года – ГАЗ-21ТС). В 1966–1970 годах в большинстве городов СССР ГАЗ-21 «Волга» была основной моделью такси. Единой окраски машины не имели, но были в основном светлыми, с двумя



Актер Анатолий Папанов на съемках кинофильма Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука».

★ КРАСНЫЕ ШАПОЧКИ

Московский Второй авторемонтный завод (ВАРЗ), ремонтируя таксомоторы, стал снабжать машины со светлым кузовом красной крышей. Такие такси тут же окрестили «красными шапочками». С 1968 года в «шапочках» стали выпускать и новые машины-такси.

Народный артист СССР Олег Ефремов в роли шофера такси в фильме Татьяны Лиозновой «Три тополя на Плющихе».



полосами шашек и буквой Т на дверях и шашками на капоте и багажнике. В московских и ленинградских парках «Волги» стали оснащать системой мобильной радиотелефонной связи с диспетчерской. На переднем правом крыле устанавливали антенну, а под счетчиком – радиостанцию. ГАЗ-21 служили в таксопарках до лета 1975 года, пока их не вытеснила новая модель «Волги» – ГАЗ-24-01. «Волгу» сразу оценили и взяли к себе на службу уголовный розыск, Отдел по борьбе с хищениями социалистической собственности (ОБХСС) и Государственная автоинспекция (ГАИ). До 1969 года милицейские «Волги» красили в темно-синий цвет с яркой красной полосой, а после – в ярко-желтый с синей полосой. Они имели дополнительное оборудование: синий маячок, громкоговоритель, рацию, фару-искатель. Часто эти машины оснащали и особыми двигателями. Для небольших городов важно было, чтобы мотор мог работать на низкосортном бензине А-72 или даже А-66. В столице были в ходу ГАЗ-21С, с мотором в 85 л. с.

Кинокарьера

Как такси, милицейская или служебная машина «Волги» фигурировали во многих кинофильмах, снимавшихся в 1960–1970-е годы. Конечно, без них не мог обойтись общий план городских улиц, но часто они играли и главные роли. Из фильмов тех лет, которые и сегодня не



Инокентий Смоктуновский в роли Деточкина в фильме Эльдара Рязанова «Берегись автомобиля».

забыты, вспомним «Бриллиантовую руку» Л. И. Гайдая. Знаменитое такси на Дубровку – ГАЗ-21. Еще одно такси водит Олег Ефремов в фильме Т. М. Лиозновой «Три тополя на Плющихе». Милицейская «Волга» приезжает за Иваном Васильевичем, который на время сменил профессию. А вот у Э. А. Рязанова в фильме «Берегись автомобиля» ГАЗ-21 выступает как предмет роскоши, который доступен либо людям с высоким общественным статусом, либо взяточникам. Именно машины этой марки ворует Юрий Деточкин и вырученные деньги отправляет в детские дома.

Две истории первых машин

Конечно, были в Советском Союзе люди, которые вполне законно и заслуженно владели «Волгами». Самый известный среди них – Юрий Гагарин. После полета в космос он получил ГАЗ-21 в подарок от правительства. Это была «Волга» 2-й серии 1960 года выпуска, но не совсем обычная: снаружи черная, с полным комплектом люксового хрома, и голубая внутри. Регистрационный знак тоже был особым: 78-78 МОД. Интересно, что первый в мире космонавт не имел водительского удостоверения. Прежде чем сесть за руль и сказать себе более прозаическое «Поехали!», ему пришлось сдать экзамены на общих основаниях в автошколе ДОСААФ. Впрочем, с этим он справился элементарно.

ГАЗ-21 стал первым автомобилем и еще одного легендарного человека того времени – поэта, певца и актера Владимира Высоцкого. Вообще-то не стремившийся к роскоши, Высоцкий делал исключение для машин. Он мечтал о красивых, технически совершенных автомобилях, но не берег их, а наоборот, будто испытывал, на что они способны. Поскольку в езде, как и в творчестве, он был необычайно страстен и азартен, судьбы его любимцы на колесах заканчивались трагически. Первая, «Волга», ушла из его жизни после аварии. За ней последовали советская «копейка» и несколько иностранных марок. ★

НАГРАДА, СТАВШАЯ ЭКСПОНАТОМ

Сейчас «Волга» первого космонавта хранится в музее в городе Гагарин (до 1968 года – Гжатск) Смоленской области. Состояние автомобиля изначально соответствовало возрасту, так как на хранение машину поставили в 1970-х годах без реставрации. Хранение под глухим стеклянным колпаком не способствовало его улучшению. Недавно автомобиль прошел восстановительный ремонт в местном автосервисе.

Космонавт Юрий Гагарин в своей «Волге».



Торьковский автомобильный завод

Торьковский автомобильный завод (ТАЗ) был легендарной ударной стройкой социализма, символом индустриализации СССР.

Он был основан в 1932 году.

Решение о создании мощного автомобилестроительного предприятия с ежегодным выпуском 100–120 тыс. машин Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) СССР принял 4 марта 1929 года. Через месяц утвердили место для строительства – Нижний Новгород. 31 мая того же года ВСНХ заключил с американским концерном «Форд Мотор Компани» соглашение о сотрудничестве и технической помощи сроком на девять лет. Советский Союз приобрел лицензию на производство легковых автомобилей модели А и грузовиков АА. Кроме того, американцы обязались оказывать советской стороне техническую помощь в строительстве и технологическом оснащении завода, вводе его в строй и обучении специалистов.

Становление лидера

Уже на следующий год (в мае 1930-го) началось строительство нового советского автомобильного предприятия, а через 18 месяцев (1 января 1932 года) завод был признан госкомиссией готовым к эксплуатации. 29 января 1932 года с конвейера сошел первый грузовик под маркой НАЗ-АА (НАЗ – Нижегородский автомобильный завод). Но это название сохранялось лишь до 7 октября 1932 года, когда город был переименован в Горький, а предприятие – в ГАЗ. В конце 1932 года началось производство первого легкового автомобиля ГАЗ-А. В 1932-м заводу было присвоено имя В. М. Молотова. Название предприятия теперь звучало как Государственный автомобильный завод имени Молотова, а вся его продукция до 1957 года официально имела в обозначениях букву М – «молотовец».

Автомобиль ГАЗ-АА сходит с конвейера Горьковского автозавода. 1932 г.



Строительство прессового цеха Горьковского автозавода. 1930 г.

★ КРОМЕ АВТОМОБИЛЕЙ

За годы войны предприятие выпустило:

- 176 221 автомобиль;
- 12 000 танков, более 9000 самоходных установок;
- 24 000 минометов;
- 232 000 автомобильных двигателей;
- 30 000 снарядов для гвардейского миномета «Катюша».

★

К началу Великой Отечественной войны предприятие выпускало 68,3 % всех советских автомобилей. Всего за это время было освоено производство 17 моделей машин и их модификаций. Среди них: легковой автомобиль ГАЗ-А (начало выпуска – декабрь 1932 года), автобус ГАЗ-03-30 (1933), грузовик ГАЗ-ААА (1934), санитарный автобус ГАЗ-55 (1937), грузовик ГАЗ-42, пикап ГАЗ-4. Таким образом, в довоенный период ГАЗ был лидером советского автомобилестроения, выпустив в общей сложности 450 тыс. единиц транспортных средств. Во время Великой Отечественной войны завод подвергался многочисленным налетам немецкой авиации, в результате которых в 1943 году были повреждены и разрушены более 50 производственных корпусов, 9 тыс. единиц оборудования. И тем не менее предприятие продолжало работать. Оно переориентировалось на машины для фронта. Ассортимент выпускаемой продукции был обширен: вездеходы ГАЗ-64 и ГАЗ-67, бронемшины БА-64, легкие танки Т-60 и Т-70, грузовой автотранспорт, самоходные орудия СУ-76М и другая военная техника. Правительство Советского Союза высоко оценило вклад предприятия в дело победы над фашистской Германией и наградило его орденами Ленина, Красного Знамени, и Отечественной войны I степени.

Для мирных дорог

Уже в первые послевоенные годы завод полностью обновил модельный ряд как грузовых, так и легковых автомобилей. Буквально за один год была проведена гигантская работа по переоснащению производства, для чего понадобилось заново установить или перемонтировать свыше 4036 единиц оборудования.

В январе 1946 года начался массовый выпуск грузовика ГАЗ-51 и легкового автомобиля ГАЗ-М20 «Победа». В 1948-м – проектирование новой модели автомобиля большого класса, который получил обозначение ГАЗ-12 ЗИМ. Уже в 1950 году была выпущена первая промышленная партия этих автомобилей. В 1953-м вместо внедорожника ГАЗ-67 на поток был поставлен ГАЗ-69. В 1956 году из ворот завода вышла знаменитая «Волга». А в 1959-м был запущен в производство легендарный семиместный ГАЗ-13 «Чайка» – новый флагман завода.

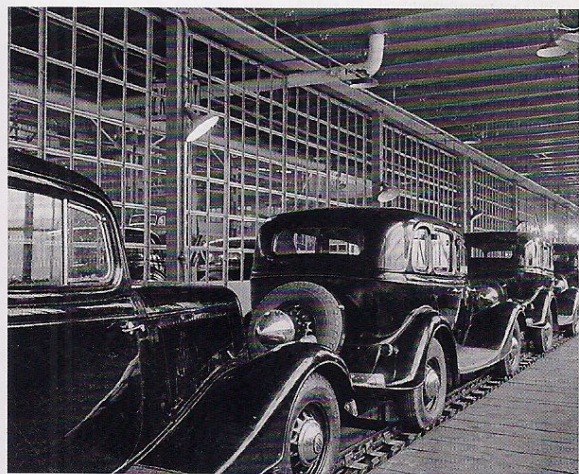
В погоне за временем

С начала 1960-х и до середины 1970-х годов завод параллельно с производством автомобилей обновлялся, реконструировался и расширялся.

В 1960-е годы предприятие выпустило целую гамму грузовых автомобилей третьего поколения, таких как ГАЗ-52, ГАЗ-53, ГАЗ-66 и их модификации.

В 1970 году в массовое производство пошел автомобиль ГАЗ-24 «Волга».

На базе головного предприятия и заводов-филиалов 24 августа 1970 года было образовано производственное объединение «АвтоГАЗ», которое уже на следующий год переименовали в Производственное объединение «ГАЗ», в составе которого насчитывалось 11 заводов.



Первые легковые автомобили М-1 («Молотовский-первый»), названные в честь главы правительства СССР В. М. Молотова, имя которого в те годы носил завод, сходят с конвейера Горьковского автомобильного завода. 1936 г.

ПРИЗНАНИЕ ПРАВИТЕЛЬСТВА

В 1971 году за большой вклад предприятия в производство автомобилей завод получил второй орден Ленина.

«Газель» и другие

Как и большинство заводов, после распада СССР предприятие переживало далеко не самые лучшие времена. Однако выпущенный в июле 1994 года малотоннажный грузовик «Газель» оказался настолько популярен и востребован в среде малого и среднего бизнеса, что стал настоящим прорывом на отечественном рынке, обеспечившим предприятию успех на перспективу.

Сегодня легкие коммерческие автомобили «Газель» и «Соболь» нового поколения, среднетоннажные грузовики «ГАЗон NEXT» и множество модификаций на их базе для потребностей любого бизнеса – флагманская линейка холдинга «Группа ГАЗ». ★



Слесарь-сборщик Горьковского автомобильного завода Г. Столярова. 1972 г.



Моторный цех Горьковского автомобильного завода. 1937 г.

Первые российские автомобили

Днем рождения отечественного автомобилестроения принято считать 11 сентября 1896 года, однако первый российский автомобиль появился чуть раньше.



Первый русский автомобиль конструкции Яковлева и Фрезе в Нижнем Новгороде. 1896 г.

Осенью 1896 года увидело свет постановление министра путей сообщения князя М. И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах». По сути, это был первый нормативный акт, касающийся автомобильного транспорта, а значит, к этому времени он уже существовал в стране.

Самодвижущийся экипаж

Весной 1896 года пресса сообщила читателям: «По окрестностям Питера разъезжает механический экипаж. Его пассажиры выдают себя за производителей и едва ли не изобретателей этой машины и клянутся, что все до последнего винтика в экипаже сделано ими в собственной мастерской».

Первого июля «самодвижущийся экипаж» желающие могли увидеть на Всероссийской промышленной и художественной выставке, проходившей в Нижнем Новгороде. Император Николай II лично осмотрел автомобиль в действии.

Сконструировали представленную публике машину отставной лейтенант императорского флота Е. А. Яковлев и горный инженер П. А. Фрезе. Именно они заслуженно считаются пионерами отечественного автомобилестроения. Надо заметить, что этим их вклад в развитие отечественной промышленности не ограничился: изобретатели были основателями Первого русского завода керосиновых и газовых двигателей Е. А. Яковлева и Акционерного общества постройки экипажей «Фрезе и К».

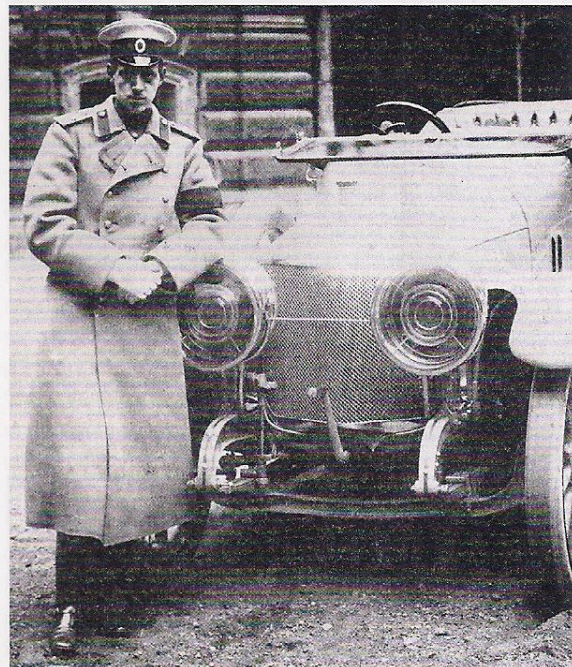
Два завода для одной машины

На заре российского автомобилестроения заводы с полным циклом были относительной редкостью. Большее распространение получило раздельное производство шасси и кузовов. То есть будущий автовладелец, купив шасси, затем передавал его на экипажную фабрику для оснащения кузовом.

Стоит отметить, что продукция российских экипажных заводов высоко ценилась во всем мире, о чем свидетельствуют многочисленные награды международных выставок. Своеобразным знаком качества служило и то, что в начале XX века российскими кузовами оснащались автомобили легендарной ныне марки «Мерседес».

★ ПРЕТЕНДЕНТ НА ПЕРВЕНСТВО

По сведениям некоторых исследователей, первый русский автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, работающим на жидком топливе, был построен в 1882 году группой русских инженеров в небольшом городке на Волге. Однако достаточных документальных подтверждений этого факта пока не получено.



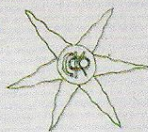
Великий князь Дмитрий Павлович у своего автомобиля. 1910 г.

GARAGE CENTRAL

KIEW, FUNDUKLEJOWSKA, №16.

TEL. №11-46.

TELEGR. ADR. AUTOCENTRAL.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ

ГАРАЖЬ,

КИЕВЪ, ФУНДУКЛЕЕВЪ, №16.

АДР. ТЕЛ. АУТОЦЕНТРАЛЬ.

- 1-РЕМОНТЪ АВТОМОБИЛЕЙ, 2-ПОСТРОЙКА КУЗОВОВЪ (КАРРОСЕРИ),
- 3-ПОКРАСКА АВТОМОБ., 4-БОКСЫ (ЗАПЪЗДЫ),
- 5-СТАНЦІЯ ИСПЫТАНІЯ СИЛЫ МОТОРОВЪ,
- 6-СПРАВОЧНО-АВТОМОБИЛЬНОЕ БЮРО.



АВТОМОБИЛИ ГРУЗОВИКИ



ДЕЛОНЭ-БЕЛЛЬВИЛЛЬ и КЕЙСЪ.

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВО и СКЛАДЪ **И. Н. ГЕБЕЛЬ**, КИЕВЪ, ФУНДУКЛЕЕВСКАЯ, №18.

Отечественное
автомобилестроение



В начале XX века появились фирмы по обслуживанию автомобилей и соответствующая реклама.

Фрезе без компаньона

После смерти Е. А. Яковлева его завод перешел в руки другого владельца, но его дело по созданию российских автомобилей продолжил П. А. Фрезе. Его предприятие с 1890 года наладило сборку единичных экземпляров автомобилей, используя механизмы и трансмиссии французской фирмы «Де Дион Бутон». В 1902 году на этом предприятии был построен первый отечественный автомобиль с передним расположением двигателя, карданной передачей, с мотором в 8 л. с. и пневматическими шинами.

Машины Лесснера

В 1902 году за серийный выпуск автомобилей взялся завод акционерного общества «Г. А. Лесснер». В качестве консультанта был приглашен известный русский изобретатель автомобилей и двигателей Б. Г. Луцкой (Луцкий), моторами которого стали оснащать продукцию фабрики. В 1904 году на заводе изготовили один из первых в России пожарных автомобилей. Затем было налажено производство почтовых фургонов. На 1909 год продукция завода включала в себя широкую линейку легковых и грузовых автомобилей с различными объемами двигателей и с применением оригинальных конструктивных решений. ★

МЕДАЛЬ ЗА СКОРУЮ ПОМОЩЬ

В 1907 году на Первой Международной автомобильной выставке в Петербурге завод Лесснера продемонстрировал кареты скорой помощи и был награжден Большой золотой медалью за производство и распространение автомобилей в России.



В НОМЕРЕ 2

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 2

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



НЕСТАНДАРТНЫЕ
«ЧАЙКИ»



АВТОМОБИЛЬНОЕ
КОЛЕСО



ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2227-1457



9 772227 145000



★
ГАЗ-13 «Чайка»

★
НЕСТАНДАРТНЫЕ
«ЧАЙКИ»

★
АВТОМОБИЛЬНОЕ КОЛЕСО

★
ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ!