

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 28



«МОЛотовский первый» —  
ЛЕГЕНДАРНАЯ «ЗМКА»



САМЫЙ ЗНАМЕНИТЫЙ  
ДОВОЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ



ПЕРВЫЕ СОВЕТСКИЕ  
ВЕЗДЕХОДЫ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 28, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Баунд Медиа»  
Главный редактор: Фред Морис Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Витковский, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Адет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витковский, 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-kollektsiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.  
Свидетельство ПИ № ФС77-66576 от 21 июля 2016 г.  
Распространение: ООО «ГДС»  
E-mail: tsb@baunmedi.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Россерв», 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 «Адет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шевченковская, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Дзержинская, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680  
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83  
www.edipresska.edipresska.ua  
E-mail: red@edipresska.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
UL Beta 2 C  
27200 Stanachonice  
POLAND

Тираж: 6900 экз.  
Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену экземпляра. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом  
виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2019 Адет Коллекция  
Copyright © 2019 Hachette Collections  
Copyright © 2019 Адет Коллекция Украина  
Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масляная модель автомобиля, являющиеся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.  
Подписано в печать: 09.11.2018.  
Дата выхода в свет: 07.02.2019.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



1938

3

«Молотовский первый» –  
легендарная «Эмка»

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Самый знаменитый  
довоенный автомобиль

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Первые советские  
вездеходы

Фотографии и иллюстрации: 3, 5 (левая), 6 (левая), 7 (слева сверху), 8 (левая),  
9 (в середине), 10 (левая) © ИТАР ТАСС; 4 © М. О. Володарев;  
5 (справа) © ФотоАрт/Фотобанк Лорис; 6 (справа) © Музей государственной авиации  
истории/Wikimedia Commons; 7 (слева и в середине) © Рубин К/Фотобанк Лорис;  
7 (справа), 11 (левая) © Алдына Оксана/Фотобанк Лорис; 8 (в середине)  
© Александр Данил/Фотобанк Лорис; 9 (справа) © частная коллекция;  
9 (левая) © РИА Новости; 10 (справа) © АСТРА/ИФР/ИТАР ТАСС/Фотобанк Лорис;  
11 (справа) © Мильштейн Андрей/Фотобанк Лорис.

# «Молотовский первый» – легендарная «Эмка»

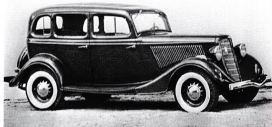
Легковой автомобиль ГАЗ-М1 (ГАЗ-М-1) – одна из самых популярных моделей в СССР со второй половины 1930-х и до конца 1940-х годов. «Эмка» вместе с «палупоркой», «катюшей», «тридцатьчетверкой» стала символом той героической эпохи.

Первым советским по-настоящему массовым легковым автомобилем был предшественник «Эмки» ГАЗ-А. Выпущенные за четыре года серийного производства более 40 тыс. этих машин быстро вытеснили из народного хозяйства и армии устаревшие знаменитые автомобили иностранных марок.

## Эксклюзивность и неудобство

Вместе с тем этот автомобиль, будучи копией американского Ford Model A конца 1920-х годов, не был комфортабельным даже по советским меркам тех лет: открытый кузов типа «фэтон» мало подходил для климатических условий большей части территории Советского Союза. Оставляла желать лучшего и конструкция автомобиля, особенно в части надежности и долговечности отдельных узлов. Попытки организовать на базе ГАЗ-А производство автомобилей с полностью закрытыми кузовами успеха не имели. Исползовавшаяся при их производстве технология не подходила для массового изготовления. Каждый автомобиль являлся штучной продукцией и требовал для сборки множества ручных операций. Как следствие, возрастала себестоимость.

Тем временем на фирме Ford произошла смена модельного ряда, и как раз в интересующем советскую сторону плане. Здесь следует отметить, что в 1929 году Советским Союзом и американской компанией Ford Motors Company



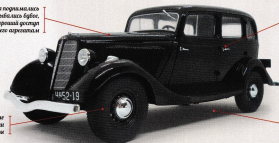
Советский легковой автомобиль ГАЗ-М1, 1936 г.

было подписано соглашение, которое предусматривало обмен технической документацией в течение 10-летнего срока. В 1933–1934 годах модельный ряд фирмы «Форд» состоял из двух автомобилей – четырехцилиндрового Ford Model B и восьмицилиндрового Ford Model 18. В числе других новшества обе модели имели практически полностью металлический кузов типа «седан», для производства которого «Форд» совместно с кузовостроительной фирмой Budd Company был разработан новый, намного более эффективный и современный производственный процесс.

## Модель автомобиля ГАЗ-М1

Более быстрая колесная передача в сборе и ось с увеличенной нагрузкой, стандартная шаровая передача и фрикционный и ее агрегатный

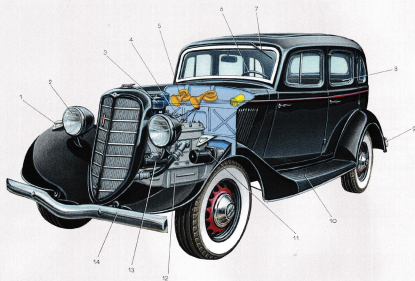
Задние или передние рычаги, амортизаторы и ступицы с увеличенной нагрузкой



Штучное производство автомобилей позволило избежать проблем с качеством продукции

Кузов – четырехцилиндровый, закрытый, седан, полностью металлический

## Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-М1



- 1 – габаритный огонь,
- 2 – передняя фара,
- 3 – воздушный фильтр,
- 4 – двигатель,
- 5 – сцеплен.

- 6 – рулевое колесо,
- 7 – щетки стеклоочистителя,
- 8 – задние сиденья,
- 9 – задний бампер,
- 10 – подножка,

- 11 – стартер,
- 12 – картер двигателя,
- 13 – генератор,
- 14 – передний бампер.

## Технические характеристики автомобиля ГАЗ-М1

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1370

Полная масса, кг: 1745

Габаритные размеры, мм:

длина – 4625      ширина – 1770

высота – 1775      база – 2845

Дорожный просвет, мм: 230

Двигатель: ГАЗ-М, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, родный, жиклелепаяный, жидкостного охлаждения.

Макс. мощность двигателя, л. с.: 50 при 2800 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 3285

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, с муфтой легкого переключения

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, с механическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребенной ролики

Подвеска передняя: зависимая, с продольными листовыми рессорами, амортизаторы гидравлические рывачные одностороннего действия

Подвеска задняя: зависимая, с продольными листовыми рессорами, амортизаторы гидравлические рывачные одностороннего действия

Размер шин: 7,00–16"

Макс. скорость, км/ч: 100

Время разгона до 80 км/ч, с: 24

Расход топлива при скорости 40–50 км/ч: 14,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 60



Передняя часть легкового автомобиля ГАЗ-М1 («Зинка»), 2011 г.

### Зарубежный прототип

Прототипом будущего советского автомобиля послужил американский Ford Model B-40A, Fordor Sedan 1934 года, с четырехцилиндровым мотором и стандартным оформлением. По условиям договора, американская сторона передала документацию по данному автомобилю автозаводу ГАЗ, но подготовить новую модель к производству и создать часть производственной оснастки советской стороне предстояло самостоятельно.

Одним из инициаторов быстреего внедрения в производство новой легковой модели выступил назначенный в октябре 1933 года главным конструктором ГАЗа Андрей Александрович Липгарт. Работа над машиной, получившей обозначение М-1, в экспериментальном отделе завода началась осенью 1933 года.

В ходе испытаний американской модели в советских условиях выяснилось, что автомобиль совершенно непригоден для наших дорог. У «Форда» были слабая рама, жесткая и недолговечная подвеска на поперечных рессорах: фрикционные амортизаторы также оставляли желать лучшего. Из-за особенности конструкции

## ВЫСШАЯ ГОСПРИЕМКА

Первые три опытных образца были собраны в январе 1934 года. Внешне они отличались от серийных машин иной облицовкой радиатора, лампочками на брызжовых капотах, колесами с прорезиненными спицами.

Первые два серийных образца М-1 17 марта 1936 года были отправлены в Кремль, где их осматривали Сталин, Молотов, Ворошилов, Орджоникидзе и другие. Там установилась традиция, когда все новые модели автомобилей проходили высшую госприемку.

задней подвески, в которой защитная (упорная) труба карданного вала служила реактивной штангой, воспринимавшей продольные перемещения заднего моста, пассажиры ощущали все толчки, возникавшие при езде по неровной дороге.

### Адаптация к новым условиям

Адаптацией «Форда» к советским условиям эксплуатации занимался коллектив инженеров под руководством А. А. Липгарта в составе А. М. Кригера, Ю. Н. Сорочкина, Л. В. Костяна, В. И. Борисова, Н. Г. Молохова, И. В. Новоселова, Б. Д. Кирсанова и В. И. Подольского. При этом Липгарт сформулировал набор требований к будущему автомобилю, включавший доведение прочности и надежности всех узлов и агрегатов до необходимой для продолжительной работы в отечественных дорожных условиях; повышение проходимости в соответствии с тем же фактором; достижение достаточно высоких, но не рекордных, динамических показателей при наилучшей возможной, учитывая выполнение остальных требований, топливной экономичности; комфортабельность на уровне новейших американских массовых моделей; простоту в уходе и доступность в ремонте даже при низкой квалификации персонала.

Модель намере...



Москва, Умом Герасовъ,  
1939 г.





Салон советского автомобиля ГАЗ-М1.

Существенно переработанный автомобиль получил четыре продольные рессоры вместо двух поперечных, а также гидравлические рычажные амортизаторы одностороннего действия вместо фиксированных, которыми комплектовались американские «Форды». Была полностью переработана конструкция рулевого управления, изменен привод тормозов, колесные диски со спицами заменены штампованными, с шинами низкого давления и более высоким профилем. В плане подвески советский автомобиль превосходил даже более позднюю модель «Форда», на которую вплоть до 1948 года ставили устаревшую переднюю подвеску на поперечной рессоре.

### Особенности конструкции

Автомобиль получил модернизированный мотор модели ГАЗ-М, с намного более совершенной конструкцией и более долговечный. Мощность мотора была поднята до 50 л. с. против 40 л. с. у ГАЗ-А за счет измененных фаз газораспределения и повышенной степени сжатия до 4,6. Конструктивно мотор также был существенно современнее своего предшественника – в частности, получил безнасос (на ГАЗ-А топливо поступало

Автомобиль ГАЗ-М1 во время парада, посвященного 75-й годовщине военного парада 7 ноября 1941 на Красной площади. 2016 г.



## СКОЛЬКО ИХ БЫЛО

Массовое производство стандартных автомобилей ГАЗ-М1 с 50-сильным четырехцилиндровым мотором прекратили еще в 1941 году, но еще пару лет единичные экземпляры на заводе собирали из имеющихся в запасе деталей. Всего, по официальным данным, было изготовлено 62 888 «Эмок».

к двигателю самотеком из расположенного за панелью приборов бензобака), масляный насос и система смазки под давлением – вместо смазки разбрызгиванием и окунавшихся в находящееся в картере масло черпаков на шатунах, насос в системе охлаждения – вместо термосифонной системы, работавшей за счет разницы температур. Появился автомат опережения зажигания (на ГАЗ-А поддатель сам устанавливал угол опережения при помощи специального рычажка на рулевой колонке усовершенствованный карбюратор типа «Zenith» с экономайзером и автоматическим клапаном, воздушные заслонки, коленчатый вал с противовесами, а также контактно-масляный воздушный фильтр. В отличие «Форда», у которого двигатель жестко крепился к раме на М-1 была введена плавающая подвеска двигателя с мягкими резиновыми подушками, значительно снизившая передачу вибраций на раму и кузов.

### Карданная передача

Коробка передач получила, как и у Ford V, шестерни постоянного зацепления вместо скользящих на II–III передачах и зубчатые «муфты легкого включения» – предшественники синхронизаторов. Карданная передача осталась закрытой, с имеющим один шарнир карданным валом, заключенным в упорную трубу. В отличие от ГАЗ и американского прототипа «Эмок», эта труба уже не передавала на шасси толчки от задней подвески – теплые они воспринимались мягкими продольными рессорами и эффективно гасились, благодаря чему автомобиль приобрел намного более плавный ход, а кроме того, выслылась долговечность узлов шасси. Наличие упорной трубы в подвеске задних колес упрощало конструкцию карданной передачи, в которой оставался лишь один карданный шарнир, и повышало живучесть автомобиля: при поломке рессоры он сохранял ограниченную способность передвигаться, что было невозможно при использовании открытой карданной передачи.



Советский автомобиль ГАЗ-М1.



GAZ-M1 («Эмка»). Санкт-Петербург, 2016 г.



Советский легковой автомобиль, серийно производившийся на Горьковском автомобильном заводе, ГАЗ-M1 («Эмка»), 2010 г.

### Модернизация кузова

По сравнению с ГАЗ-А главным новшеством стал кузов – четырехдверного типа, закрытый, цельнометаллический. Единственными деревянными деталями были боковой ус крыши и рамка центральной части крыши. Элементы кузова штамповались и соединялись точечной сваркой. Двери имели удобные ручки, мягкую обивку и открывались назад. Были заново спроектированы передние крылья – теперь они имели более привлекательную форму и лучше прикрывали раму и элементы передней подвески спереди. Это было сделано коллективом завода для получения опыта и отработки графолапастического метода построения сложных геометрических поверхностей, впоследствии примененного уже при проектировании собственных перспективных моделей. Запасное колесо располагалось снаружи на задней стенке кузова, накрытое съемным металлическим кожухом.

Кузов устанавливался на раму, выштампованную из стали толщиной 3 мм. Детали рамы соединялись электродуговой сваркой и заклепками. Жесткость рамы была существенно повышена за счет увеличения сечений лонжеронов и траверс и введения X-образной

поперечины. Следует отметить, что оконечности рамы, в которых устанавливались узлы передней и задней подвесок, были спроектированы советскими конструкторами с нуля.

Коснулись изменения и рулевого механизма (глобальный черех и двойной ролик вместо червяка и двухзубого сектора на ГАЗ-А), а также тормозов. Они получили механический привод: от педали или рычага поворачивался специальный вал, усилие от которого через систему тяг и тросов передавалось на тормозные колодки всех колес.

### Роскошь и комфорт

На «Эмке» впервые появились регулируемое по расстоянию от педалей сиденье водителя, бесшумная вентиляция с четырьмя поворотными форточками в боковых окнах, противосолнечные щитки, сухонная обивка сидений, прикуриватель и пепельница. К этому можно добавить запираемые изнутри двери, одна из них с индивидуальным наружным замком, ножной переключатель дальнего света фар, подфарника, электрический указатель уровня бензина.

Основная масса автомобилей окрашивалась в черный цвет с узкой красной полосой вдоль борта (шиповкой). Металлические детали салона автомобиля по моде тех лет были окрашены под дорогие сорта дерева. Закрытый салон «Эмки» может показаться, по нынешним меркам, узким, но по сравнению с открытыми легковыми автомобилями 1930-х годов он представлялся не просто комфортабельным, а роскошным.

Выпуск нового автомобиля в необходимом стране количестве потребовал новых производственных площадей, поэтому в апреле 1935 года началось строительство второй очереди Горьковского автозавода. Все работы были выполнены за год, и 15 марта 1936 года, в 18:30, с конвейера сошел первый автомобиль М-1. ★



Советский автомобиль ГАЗ-M1 на ВДНХ, 2014 г.

Модель на



# Самый знаменитый довоенный автомобиль

*«Эмку» лучше помнят в народе, чем многие другие, более поздние отечественные автомобили, во многом благодаря тому, что в предвоенные годы это был фактически единственный массовый легковой автомобиль в СССР.*

В те годы автомобиль, как правило, назывался М-1 или М1, без какого-либо упоминания названия завода. Это обозначение расшифровывалось как «Молотовский первый» или «Молотовец первый». Дело в том, что с момента своего основания в 1932 году Нижегородский, а затем Горьковский автомобильный завод носил имя председателя Совета народных комиссаров СССР (главы правительства) В. М. Молотова. Название завода в обозначении автомобиля (ГАЗ-М1) начало употребляться значительно позже. Название М-1 проносится как «эм один» – отсюда и «Эмка».

## Основной таксомотор

В довоенные годы в СССР автомобили частным лицам не продавали. Лишь за особые заслуги и достижения выдающиеся граждане могли получить автомобиль М-1 в качестве награды, как, например, шахтер-ударник Алексей Стаханов в 1936 году. Собственниками автомобилей были либо государственные учреждения, либо общественные организации. Обыкновенный гражданин мог прокатиться только на «Эмке»-такси. В 1936–1946 годах М-1 был основным советским таксомотором. На сентябрь 1939 года в Минске насчитывалось 20 такси М-1, в Ленинграде – 465, в Москве – 2740.

Последние таксомоторы ГАЗ-М1 были выведены из эксплуатации в 1947 году. В 1936 году на ГАЗе была разработана специальная версия таксомотора М-1, отличавшаяся от обычного автомобиля установленным над лобовым стеклом таблом «Такси» и откидной багажной решеткой, из-за чего запасное колесо пришлось перенести с



Автомобиль ГАЗ-М1 1936 года выпуска. Почтовая марка СССР.

в серию такая машина не пошла, так что таксомоторы М-1 отличались от обычных машин только окраской кузова и наличием таксометра в салоне.

## На фронте и в тылу

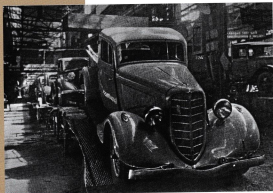
Отдельного упоминания заслуживает военная служба «Эмки». В Красной Армии эта

машина служила разведочной и штабной, а также использовалась для срочной доставки донесений и приказов. В 1936–1939 годах проводились опыты с подвешиванием автомобилей М-1 под фюзеляжем бомбардировщика ТБ-3 на внешних подвесках ПГ-12 и ДПТ-2 для посадочного десантирования. В конце 1930-х годов в НАТИ на базе М-1 были созданы опытные образцы полугусеничных штабных машин ГАЗ-ВМ.

Помимо основной модели, в армии использовались и модификации. В первую очередь стоит упомянуть пикап ГАЗ-415 грузоподъемностью 400 кг. Он оснащался двухместной кабиной и цельнометаллической грузовой платформой длиной 1600 мм с откидным задним бортом. В Красной Армии пикап использовался для перевозки мелких грузов, перевозки людей (до шести человек) и установки радиостанций армейского звена.

На 20 июня 1941 года в Красной Армии насчитывалось 10,5 тыс. «Эмок», которые были основными командирскими автомобилями в 1941–1942 годах, посл

Легковые автомобили ГАЗ-М1 на конвейере Горьковского автозавода. 1936 г.



## ★ «ЭМКА» В ПОЗИЦИИ

В «Песне фронтových корреспондентов» Константина

Симонова есть такие строки:

«Там, где мы бывали,

Нам танков не довали,

Репортер погибнет – не беда.

Но на «Эмке» друной

И с одним названием

Мы первыми въезжали в город!»







GAZ-M1 армейского такси, 1938 г.

чего их сменили в этой роли ленд-лизские машины. После начала войны значительное количество автомобилей этой марки было мобилизовано в армию из народного хозяйства. В армии автомобили, как правило, перекрашивались в защитный цвет, на некоторых ставилили фару-искатель.

### Броневики на шасси М-1

После начала выпуска нового легкового автомобиля АБТУ РККА выдало конструкторскому бюро Ижорского завода задание на проектирование и изготовление опытного образца броневика БА-20 на его базе. В 1936 году серийное производство БА-20 передали на Выксунский завод дробильно-размольного оборудования (ДРО). Здесь до конца года изготовили 55 титановых броневика и два броневомобиля с радиостанциями и поручневыми антеннами на корпусе.

Весной 1937 года БА-20 был модернизирован. На нем установили башню конической формы. В 1938 году БА-20 подвергся более серьезной модернизации, основанной на опыте его войсковой эксплуатации. На машине увеличили толщину лобовых листов корпуса и башни до 9 мм, поручневую антенну заменили на штыревую (с 1940 года начали устанавливать радиостанцию 71-ТК-3), усилили колеса, переднюю ось и рессоры заднего моста. При этом масса машины, получившей обозначение БА-20М, возросла всего на 50 кг, что не сказалось на ее динамических характеристиках. Запас хода машины был

увеличен до 450 км за счет установки дополнительного топливного бака емкостью 30 л. Шасси для БА-20М получило обозначение ГАЗ-МС (специальное).

Выпуск БА-20М стартовал в январе 1939 года и сначала велся параллельно с выпуском обычных БА-20 с конической башней. Броневомобиль БА-20 состоял в серийном производстве до 1942 года. С 1936 года по 22 июня 1941 года Выксунский завод изготовил 1574 БА-20 и БА-20М, во второй половине 1941 года – 302 и в 1942 году – 157.

В 1939–1940 годах некоторое количество бронекорпусов броневомобилей ФАИ (на базе ГАЗ-А) было переставлено на шасси М-1. Эти машины получили обозначение ФАИ-М.

БА-20 и ФАИ-М принимали участие в боевых действиях Великой Отечественной войны. ★

Машина и время



### РЕКОРД СКОРОСТИ

В 1938 году под руководством Е. В. Агитова на шасси М-1 был построен гоночный автомобиль ГЛ-1.

На дистанции в 1 км автомобиль смог с ходу развить скорость 147,64 км/ч. Позднее, в 1940 году, на него был установлен форсированный силовой агрегат ГАЗ-11, мощностью 100 л. с. Модернизированная версия установила всесезонный рекорд скорости – 161,78 км/ч.

Пара автомобилей-гонокеров на ВДНХ. Колонка возлагает автомобиль ГАЗ-А, за ним ГАЗ-М1, 1976 г.

Канонер с автоброневичка ГАЗ-М1 на заводе в Горьком, 1939 г.



# Первые советские вездеходы

*Незадолго до начала Великой Отечественной войны советские автоконструкторы предприняли первые попытки создания легких автомобилей-вездеходов, в которых так нуждалась Красная Армия.*

Генератором идеи создания полноприводных легковых автомобилей был талантливый советский автоконструктор В. А. Грачев. Во второй половине 1950-х годов он активно работал с трехосными машинами с колесной формулой  $6 \times 4$ , считавшимися тогда автомобилями повышенной проходимости. К 1958 году Грачев убедился в их полной бесперспективности и пришел к выводу о необходимости создания принципиально новых полноприводных военных автомобилей-вездеходов разных классов. Работа над ними началась в апреле 1958 года с полноприводного легкового автомобиля ГАЗ-61 и его модификаций.

## Автомобиль на базе «Форда»

По просьбе Грачева с ознакомительной целью в США был закуплен автомобиль Ford-Marmon-Herrington LD2 – полноприводная штабная машина со специальным открытым кузовом. В конце июля 1958 года было разработано техническое задание на автомобиль-вездеход ГАЗ-61 грузоподъемностью 500 кг, а в сентябре началось проектирование.

Разработка автомобиля существенно облегчалась тем, что советские конструкторы получили в свое распоряжение самую сложную и дорогую часть полноприводной машины – передний ведущий и управляемый мост с шарнирами равных угловых скоростей Rzerra. Грачев принял за основу и открытый кузов американского прототипа. Проектируемая машина получила обозначение ГАЗ-61-40. Этот автомобиль представлял собой полноприводный вариант опытного заднеприводного кабриолета ГАЗ-II-40



Автомобиль ГАЗ-61, представленный на выставке исторической военной техники, 2016 г.

с открытым четырехдверным кузовом. На машине устанавливался шестичилиндровый двигатель «Дodge» с алюминиевой головкой блока цилиндров и мощностью 85 л. с. при 3600 об/мин. Переработав чертежи этого двигателя на метрическую систему мер, под имеющиеся материалы и технологию и частично изменив конструкцию, Горьковский автозавод изготовил мотор под маркой ГАЗ-1. Кроме основного топливного бака емкостью 60 л на машине устанавливался 50-литровый дополнительный бак. Запасные колеса крепились в нишах передних крыльев. Облицовка радиатора была заимствована у автомобиля ГАЗ-М1. Шины использовались импортные, размером 7,00–16" с развитыми грунтозацепами.

## Начало серийного производства

Рабочие чертежи ГАЗ-61-40 были завершены в январе 1959 года, а первый прототип собрали в июле. Испытания машина проходила летом и осенью 1959 года. На них она продемонстрировала великолепные вездеходные качества: автомобиль уверенно форсировал броды, со скоростью 40 км/ч преодолевал песчаные карьеры, с ходом преодолевал подъем крутизной до 43° и даже взобрался по крутой лестнице на окском откосе в Горьком.



## МНОГОЦЕЛЕВОЙ ВЕЗДЕХОД

Автомобиль ГАЗ-61 использовался в войсках как многоцелевой легкий грузовик-вездеход. Автомобиль не только обслуживал командиров среднего звена и штабных офицеров, но мог (хоть и с некоторой перегрузкой) перевезти до отделения бойцов.



Легковой автомобиль ГАЗ-61 Горьковского автозавода, 1972 г.





Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-61-73 на 3-м международном слете «История войны». Черноголовка, Московская область, 2013 г.

## ДЛЯ ВЫСШЕГО КОМАНДОВАНИЯ

Автомобили ГАЗ-61 предназначались для обслуживания высшего командного состава Красной Армии. На таких машинах ездили Г. К. Жуков, И. С. Конев, К. И. Ромоссовский, С. К. Тимошенко и другие.

Не дожидаясь конца испытаний, 19 декабря 1939 года, в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР, вездеход ГАЗ-61-40 был принят на вооружение Красной Армии. Серийное производство планировалось начать в конце 1940 года, но этому помешала нехватка кузовов типа «кабриолет». Было собрано всего пять экземпляров, последний был сдан военным 11 июня 1941 года.

Пришлось переориентироваться на полноприводный вездеход с кузовом седан. Кузов для него заимствовался у автомобиля ГАЗ-11-75. На основании результатов испытаний руководство Наркомата среднего машиностроения приняло решение о начале серийного выпуска автомобиля ГАЗ-61-73. Однако процесс освоения производства несколько затянулся, и первый полностью укомплектованный вездеход был собран только 9 июня 1941 года. Мелкосерийное производство стартовало уже после начала Великой Отечественной войны – 12 июля 1941 года. До конца года был собран 181 вездеход, после чего их выпуск был прекращен.

### Различные модификации

Еще одной модификацией вездехода ГАЗ-61 стал пикап ГАЗ-61-415. Пикап оснащался двухместной цельнометаллической кабиной, заимствованной у заднеприводного пикапа ГАЗ-М415. В 1940 году были собраны две такие машины, но накануне войны работы над ними

прекратились в пользу модели ГАЗ-61-417. Последний пикап изготовленный в мае 1941 года, представлял собой полноприводный легкий артиллерийский тягач с упрощенным кузовом и открытой кабиной с брезентовым верхом. Он предназначался для буксировки противотанковых орудий. После начала Великой Отечественной войны было изготовлено 36 таких машин.

Первый экспериментальный армейский многоцелевой полноприводный автомобиль высокой проходимости – джип – был разработан в КБ ГАЗа под руководством В. А. Грачева в 1941 году, в рамках той же инициативы, что и зарубежные аналоги, но без каких-либо конструктивных заимствований. При создании автомобиля, получившего обозначение ГАЗ-64, широко использовались отработанные узлы и агрегаты других моделей ГАЗа. За время серийного производства в 1941–1942 годах было изготовлено 672 машины.

Особенностями конструкции советского джипа были колесная формула 4 × 4, цельнометаллической открытой бездверный кузов с брезентовыми тентом и боковинами, откидное ветровое стекло, четырехцилиндровый двигатель типа ГАЗ-М, коробка передач типа ГАЗ-ММ, одноступенчатая раздаточная коробка, шестирядный радиатор, подвеска переднего моста на четырех четвертьэллиптических рессорах, а заднего – на двух полуэллиптических. \*

Советский военный полноприводный вездеход ГАЗ-61 на ВДНХ, 2016 г.



# В НОМЕРЕ 29

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 29

РЕГИСТРАЦИОННЫЙ № 100 771



МАЛОЛИТРАЖКА  
ПО ИМЕНИ КИМ



ИСТОРИЯ АВТОЭВОЛЮЦИИ:  
ФАРЫ



АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ  
В КОНЦЕ 1940-х ГОДОВ

12+  
категория для взрослых



★  
**КИМ-10-50**

★  
МАЛОЛИТРАЖКА  
ПО ИМЕНИ КИМ

★  
ИСТОРИЯ АВТОЭВОЛЮЦИИ:  
ФАРЫ

★  
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ  
В КОНЦЕ 1940-х ГОДОВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ