

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 49



ПОСЛЕДНИЙ ЛИМУЗИН  
ГОРЬКОВСКОГО АВТЗАВОДА



ПЕРСОНАЛЬНАЯ МАШИНА  
ЭПОХИ ЗАСТОЯ



ГРИГОРИЙ МОИСЕЕВИЧ  
ВАССЕРМАН

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 166707



hachette

**РОССИЯ**

Учредитель: ООО «Буэрт Медиа»  
Главный редактор: Фриц Мария Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Вилкокс, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вилкокс, д. 49, стр. 2  
Адрес для писем: 127230, г. Москва, а/я 40  
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:  
info@hachette-kollektiv.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций,  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ЦД»  
E-mail: tds@buerstmedia.ru

**БЕЛОРУССИЯ**

Импортер в Беларусь: ООО «Босчер», г. Минск,  
ул. Сурикова, 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 «Ашет Коллекция Украина»  
Юрдинский адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,  
оф. 15 в, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ДРИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Демитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03980  
Заказать продолжение номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83  
www.rodrivkaedpress.ua  
E-mail: rodrivkaedpress.ua

**Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS  
UL Beta 2 C  
27200 Szlachowice  
POLAND

Тираж: 5000 экз.  
Цена: 1699 руб.

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

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная 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: 13.09.2019.  
Дата выхода в свет: 19.12.2019.

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

Фотографии и иллюстрации: 1 © В.Войничко/Восточника ТРАС;  
4 © М. О. Ковалюк; 5 (левая) © РМА Новости; (правая) © Vlasti/Wikimedia  
Commons; 6 (левая) © В.Войничко/Восточника ТРАС; (правая) © Aniliana Oskana/  
Fotobank; 7 (левая) © Michael/Wikimedia Commons, (в середине) © частная  
коллекция; (правая) © Милана Александровна Лора; 8 (левая) © В.Войничко/  
Восточника ТРАС; (правая) © РМА Новости; 9 (левая) © В.Войничко/Восточника  
ТРАС; (правая) © РМА Новости; 10 (левая) © Ю. Рылов; (правая) © РМА Новости;  
© частная коллекция; 11 (левая) © частная коллекция; (в середине)  
© Ralf Woltershah/Wikimedia Commons; (правая) © РМА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Последний лимузин Торьковского автозавода

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## Персональная машина эпохи застоя

## ПОРТРЕТ



10

## Григорий Моисеевич Вассерман

# Последний лимузин Торьковского автозавода

В 1977–1989 годах на Торьковском автомобильном заводе выпускался представительский легковой автомобиль большого класса ГАЗ-14, который стал последним в линейке лимузинов ГАЗа, начатой с ЗИМа в 1949 году.

ГАЗ-14 имел некоторую преемственность по конструкции с предшественником – автомобилем ГАЗ-13. Однако в целом это была совершенно новая модель, тем не менее получившая прежнее название – «Чайка».

## На смену аэрокосмическому стилю

Затяжные сроки проектирования советских автомобилей приводили к тому, что вполне соответствующая мировой автомобильной моде на стадии разработки модель в серию запускалась на грани устаревания, а то и вовсе устаревшей. Так получилось и с «Чайкой» ГАЗ-13, серийный выпуск которой начался в 1959 году, когда аэрокосмический стиль, в соответствии с которым она разрабатывалась, начал уходить в прошлое. В начале 1960-х годов ему на смену пришел принципиально новый стиль, более строгий и угловатый. Достаточно взглянуть на рестайлинговый ЗИЛ-111Г 1955 года, более или менее вписавшийся в тенденции моды тех лет, чтобы понять, насколько ГАЗ-13 выдался из стиля. И если для обычного авто это было допустимо (выпускали у нас модели и по 20, и по 30 лет!), то представительскому лимузину срочно требовалась замена.



Этой заменой и начали заниматься в 1967 году. Перед проектировщиками были поставлены задачи: полностью обновить внешний вид автомобиля с учетом тенденций развития; повысить комфортабельность; улучшить

Новая модель легкового автомобиля ГАЗ-14 «Чайка» запущена в производство на Торьковском автозаводе в 1978 г.

## Модель автомобиля ГАЗ-14 «ЧАЙКА»

Курб по аэрокосмической конструкции автомобиля на 1-й ступени рамы представительского класса

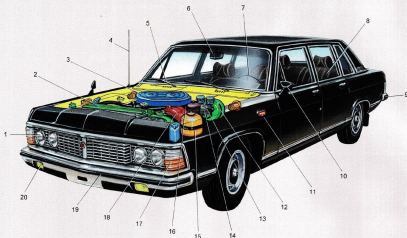
Автомобиль оснащается стереостереоскопическим радиоприемником большого класса

Впервые автомобильные боковые стекла с легкой саморегулируемой не проводящей в сильном ультрафиолетовом излучении

Передние дисковые тормоза с вентилируемым диском



## Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-14 «Чайка»



- |                             |                                    |   |                                   |
|-----------------------------|------------------------------------|---|-----------------------------------|
| 1 – фара,                   | 7 – рулевое колесо,                | 13 – бачок для тормозной жидкости,                      | 16 – двигатель,                   |
| 2 – радиатор,               | 8 – заднее кресло,                 | 14 – распределитель тормозной системы,                  | 17 – передний указатель поворота, |
| 3 – воздушный фильтр,       | 9 – задний бампер,                 | 15 – расширительный бачок системы охлаждения двигателя, | 18 – генератор переменного тока,  |
| 4 – антенна радиоприемника, | 10 – внешнее зеркало заднего вида, |   | 19 – противотуманная фара,        |
| 5 – стеклоочиститель,       | 11 – боковой указатель поворота,   |   | 20 – передний бампер.             |
| 6 – зеркало заднего вида,   | 12 – главный цилиндр тормозов,     |   |                                   |

## Технические характеристики автомобиля ГАЗ-14 «Чайка»

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 2675

Полная масса, кг: 3175

Габаритные размеры, мм:  
длина – 6114      ширина – 2020  
высота – 1525      база – 3450

Дорожный просвет, мм: 210

Двигатель: ГАЗ-14, четырехтактный, восьмицилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 220 при 4200 об/мин.

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 5530

Коробка передач: автоматическая гидромеханическая (гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной рабочей передачей)

Сцепление: -

Тормоза: передние – дисковые с двумя рабочими цилиндрами; задние – барабанные с одним рабочим цилиндром и автоматической регулировкой зазора

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с двухребровым роликом

Подвеска передняя: независимая, на поперечных рычагах, бескамерная, с гидравлическими амортизаторами

Подвеска задняя: зависимая, рессорная, с гидравлическими амортизаторами

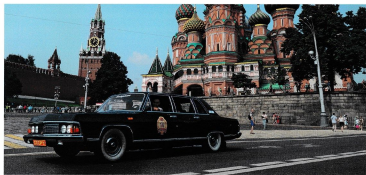
Размер шин: 9,35-15"

Макс. скорость, км/ч: 175

Время разгона до 100 км/ч, с: 15

Расход топлива: 17,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 100



Автомобиль ГАЗ-14 во время автосабора «УМ-Автомобили Горькийсис - 2016» в Москве, 2016 г.

динамические показатели, повысить безопасность, надежность, долговечность автомобиля и снизить трудоемкость обслуживания. При этом ряд узлов и деталей новой модели предполагалось унифицировать с находящимися в производстве.

В основу архитектурного решения кузова ГАЗ-14 были положены легкость и стремительность в сочетании со строгими, четкими линиями и присущей автомобилям данного класса представительностью. Для придания новой «Чайке» современного внешнего вида наряду с повышением крыши и колесной линии был увеличен наклон ветрового стекла, применены более плоские наружные панели, гнутые боковые стекла. Перед дизайнерами стояла задача создать гармоничный внешний облик, не подпадавший влиянием моды, учитывая высокие затраты на оснастку в производстве и малый объем выпуска автомобиля.

### От прототипов к серии

В 1968 году уже существовал полноразмерный макет будущей «Чайки» второго поколения, внешность которого явно восходила к некоему обобщенному образу высококлассного американского автомобиля тех лет. При этом напрямую ни какая-то отдельная модель, ни группа моделей не копировались. Проект был утвержден макетной комиссией в 1969 году, после чего на заводе приступили к изготовлению прототипов. Поначалу дело не заладилось. Созданный на основе ГАЗ-15 автомобиль имел низкую линию крыши и высокий капот, что нарушало визуальные пропорции. Кроме того, низкая крыша вынуждала увеличить колесную базу для сохранения необходимого пространства для ног пассажиров. Второй прототип увидел свет только в 1971 году. Он уже имел измененное шасси с увеличенной на 200 мм колесной базой и более низкий двигатель.

Над внешним видом второго прототипа работал Станислав Волков – молодой выпускник художественного училища им. Мухомовой. Именно он нашел те решения, которые в итоге и определили облик ГАЗ-14.

В начале 1970-х годов советские автомобильные заводы широко практиковали испытания своих новых разработок, благо география СССР позволяла проверить на деле пригодность автомобиля как к суровым

северным морозам, так и к пустынному зною. До момента проведения государственной приемки опытные образцы прошли десятки тысяч километров самых разнообразных трасс и магистралей, включая и бездорожье. Не избежал этой участи и ГАЗ-14.

К 1975 году были изготовлены три серии опытных образцов, всего девять машин, которые заметно различались не только дизайном, но и конструктивными решениями. К этому времени работа над ГАЗ-14 была практически завершена, недостатки опытных моделей исправлялись

## ★ МИКРОКЛИМАТ

ГАЗ-14 имел очень сложную систему вентиляции и отопления с двумя отдельными отопителями, автоматизированным электромеханическим приводом заслонок воздухозаборника и встроенным кондиционером японского производства. С их помощью обеспечивался индивидуальный микроклимат на переднем и заднем сиденьях.

Салон автомобиля ГАЗ-14. Современная фотография.





Новая модель легкового автомобиля ГАЗ-14 «Чайка» на площадке Мавзоль в Пензенском.

в течение года. В 1976 году автомобиль прошел государственные приемочные испытания, по результатам которых был рекомендован к серийному производству.

### Серийное производство

Сборка автомобилей «Чайка» производилась практически вручную. На Горьковском заводе для этих целей существовало специальное Производство автомобилей малых серий (ПАМС). Здесь собирались ЗИМ и ГАЗ-13, теперь наступила очередь и ГАЗ-14. В ПАМС параллельно собирались обе модели «Чайки» вплоть до 1981 года, пока полностью не износились кузовные штампы ГАЗ-13. Сборка кузова ГАЗ-14 требовала много ручного труда и большой аккуратности. Так, в процессе подгонки кузовных элементов и хромированных деталей кузов собирался и разбирался несколько раз. После окончательной сборки для выравнивания поверхностей и удаления зазоров на него вручную наносилась не обечаянная шпаклевка, а слой олова. На каждый автомобиль и все его агрегаты заводились специальные паспорта, в которых расписывались сборщики. Готовые машины проходили сотни километров по дорогам Горьковской области (ГАЗ не имел своего полигона) или же отправлялись на полигон НАМИ в Дмитров. После возвращения на завод у машин протягивали крепеж, проводили ТО, еще раз красили и полировали вручную, и лишь тогда они поступали заказчику. Таким образом собирали около ста автомобилей в год.

ГАЗ-14-05 «Чайка» парадный экземпляр на ВДНХ, 2014 г.



## ПОДАРОК ГЕНСКУ

Самый первый серийный автомобиль был выпущен в конце 1976 года и был передан генеральному секретарю КПСС Л. И. Брежневу в качестве подарка на его 70-летие. Это был единственный автомобиль, окрашенный в фишветый цвет. Все остальные экземпляры имели радикальную черную окраску.

### Конструкция

Общая компоновка автомобиля была выполнена по классической схеме (двигатель – впереди, ведущие колеса – задние). Как и у предыдущей модели, кузов по лонжеронной конструкции устанавливался на X-образном раме хребтового типа. Для увеличения пространства между задним сиденьем и перегородкой за спинкой сиденья водителя база была удлинена на 200 мм. По сравнению с ГАЗ-13 высота была снижена на 95 мм. Соответственно снижались центр тяжести, уменьшалось аэродинамическое сопротивление, повысилась устойчивость движения на высоких скоростях.

Двигатель остался в основе тем же, что и на ГАЗ-13, но с учетом изменения фаз газораспределения, новых впускных и выпускных коллекторов, введения системы питания с двумя карбюраторами и других мер максимальная мощность поднялась с 195 до 220 л. с., что ощутимо улучшило динамику: на четверть уменьшилось время разгона до 100 км/ч, возросла максимальная скорость. После модернизации двигатель горьковского лимуз стал не только мощнее, но и заметно тише – в его конструкции появились гидравлические толкатели клапанов и гаситель крутильных колебаний коленчатого вала. Появилась более надежная и обеспечивающая большую стабильность работы двигателя на высоких оборотах электронная контактно-транзисторная система зажигания, причем для обеспечения максимальной надежности ее элементы дублировались.

Подверглась модернизации и автоматическая коробка передач, или, как ее именовали тогда в СССР, гидромеханическая передача. В целом она была заимствована у ГАЗ-13, но с изменением передаточных чисел планетарной части. Наиболее заметным отличием стало расположение селектора режимов работы АКПП: у ГАЗ-13 он был кнопочным и располагался на панели приборов слева от руля, на ГАЗ-14 появился более современный напольный селектор в виде рычага.

Передняя подвеска сохранила от предыдущей лишь общую схему (двойные поперечные рычаги), но была полностью переработана – вместо шкворней и резиновых втулок в ней появились шаровые опоры и резинометаллические шарниры. Усовершенствованы были и задняя рессорная зависящая подвеска, в которой применены маломассивные рессоры, и амортизаторы. Все это улучшило комфортабельность автомобиля, повысило его ходовые качества.



Парад в честь Дня независимости Украины 2000 г.



Фронт автомобиля ГАЗ-14. Современная фотография.

Если совершенно новых систем стоит отметить передние дисковые тормоза с вентилируемыми дисками. Каждый тормозной механизм передних колес оснащался двумя тормозными скобами; задние тормоза остались барабанными. Для увеличения надежности гидравлический привод тормозов имел два независимых контура, каждый из которых действовал на тормоза обоих передних колес и одного заднего. Система усиления состояла из центрального вакуумного усилителя, действовавшего на двойной главный цилиндр, и двух гидравлических усилителей – по одному в каждом контуре. Повышению безопасности способствовали гидроусилитель руля, пояса жесткости в панелях дверей (повышающие прочность двери в случае боковых ударов), ремни безопасности с трехточечным креплением, а также фарочистители, блокировка дверей с места водителя и впервые примененные наряду с передними задние противотуманные фонари. Множество новых дополнительных агрегатов не затруднили обслуживание автомобиля.

Передние раздельные ковшеобразные сиденья водителя и пассажира регулировались по горизонтали, высоте и углу наклона. Заднее сиденье имело мягкий подлокотник. Следует отметить и низкие уровни внешнего и внутреннего шума, не превышавшие при равномерном

движении 75 дБ. Это достигалось за счет применения настроенной системы впуска в двигатель, системы выпуска с глушителями и резонаторами, снижающими шумность работы мотора, а также резиновых прокладок в углах ходовой части и кузова и использования современных шумоизоляционных материалов. Усовершенствованная мягкая подвеска обеспечивала плавное движение на дорогах с различным покрытием.

Автомобиль оснащался стереофоническим радиоприемником высшего класса «Радиотехника» Рижского радиозавода с кассетной приставкой «Вольма» Вильнюсского завода или «Блаундук» производства ГДР, в левом подлокотнике заднего дивана был установлен пульт дистанционного управления радиоприемником, который имел приоритетное право включения. Имелись центральное запирающее устройство, выдвигаемая антенна, четыре пепельницы с прикуривателями. Некоторые автомобили оснащались встроенным радиотелефоном «Алтай» или спутниковым «Кавказ».

Гнутые атермальные боковые стекла с легкой синеватой тонировкой не пропускали в салон ультрафиолетовое излучение. Заднее стекло и некоторые боковые имели электрообогрев. ★



# Персональная машина эпохи застоя

*Автомобиль ГАЗ-14 «Чайка» разрабатывался около десяти лет. Окончательный утвержденный к производству вариант, появившийся в конце 1976 года, стремительным рывком вновь приблизился к правительственным ЗИЛам.*

Старт проектированию ГАЗ-14 дал Л. И. Брежнев, другой генсек – М. С. Горбачёв – поставил крест на этом автомобиле. В итоге ГАЗ-14 «Чайка» стала, возможно, единственной машиной Горьковского автозавода, которая не успела морально устареть до того, как была снята с производства.

## Немногие варианты

Как правило, у лимузинов большого класса немного модификаций. Особенно когда их производство не подчинено законам рынка. И ГАЗ-14 не был исключением. Помимо базового седана, исключительно для вооруженных сил выпускался фазтон ГАЗ-14-05 – на таких «Чайках» принимались парады в ряде военных округов. В 1982–1988 годах их было выпущено 15 экземпляров, причем самый первый хранится в музее ОАО «ГАЗ».

## ★ ПОПЫТКА РЕИНКАРНАЦИИ

В середине 1990-х годов на ГАЗе задумались о возобновлении производства «Чайки», спрос на которую в новых условиях мог быть куда больше, чем в советское время. Однако из-за отсутствия документации и производственной оснастки машину пришлось бы создавать заново.

Разработка автомобиля подобного класса «с нуля» была экономически нецелесообразна.



Новая модель легкового автомобиля ГАЗ-14 «Чайка» Горьковского автозавода, 1976 г.

Фазтон имел локально усиленную несущую систему кузова. Вместо полноценного кабриолетного механизма с подъемными боковыми стеклами и убирающегося с помощью электрогидравлического привода тента, характерных для ГАЗ-15Б, у него имелось стекло лишь передних дверей и простой, устанавливаемый вручную тент. Он использовался лишь во время профилактических обходов автомобиля в период хранения. В качестве дополнительного оборудования автомобиль имел микрофонную стойку для системы громкой связи и опорную ручку. Как и другие парадные автомобили тех лет ГАЗ-14-05 окрашивался в серый цвет, близкий по оттенку к цвету сушеной парадной офицерской шинели. По имеющейся информации, один из фазтонов был покрашен в белый цвет и подарен Фиделю Кастро. Как и в случае с ГАЗ-13, по заказу 4-го Главного управления Минздрава СССР на заводе РАФ в Египте было изготовлено несколько реанимобилей. Полученные из Горького седаны резали и переделывали в универсалы с высокой крышей. Медицинское оборудование устанавливалось уже в Москве. (Эта машина получила индекс РАФ-3920.)

Автомобиль ГАЗ-14 «Чайка» в составе «ГМ» моторов «Сержис» в Москве, 2018 г.







Новая модель легкового автомобиля ГАЗ-16 «Чайка» Горьковского автозавода, 1978 г.

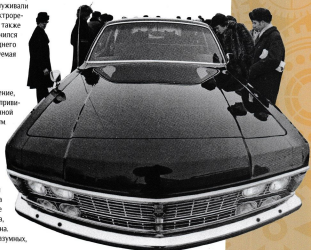
Не последний в серийном производстве лимузин ГАЗ-14-07 внешне отличался имитированной под ГАЗ-3102 решеткой радиатора и новыми пластиковыми очками для блока передних фар. На машине установили инжекторный двигатель мощностью 250 л. с. и новую АКПП, разработанную в МАДИ специально для «Чайки» – с ручным и принудительным режимами повышения и понижения передач. Появились и дисковые задние тормоза. Скорость возросла до 220 км/ч. На автомобиль была установлена первая советская климатическая установка «Весна», которая управлялась кнопками повышения и понижения с дисплеем, позволяющим задавать различные настройки циркуляции и температуры воздуха в салоне. Теперь не только отопитель, но и кондиционер обслуживали объем салона. Сиденья оснастили электрорегулировками с памятью на две персоны, а также встроенным подогревом. Электропакет пополнился электроприводами регулировки зеркал заднего вида и электросторками. Появилась регулируемая по высоте рулевая колонка.

### Тонцы карьеры

В 1988 году ЦК КПСС выпустил постановление, которым был дан старт кампании по борьбе с привилегиями. В целях демократизации общественной жизни партийным и советским руководителям на местах запретили пользоваться «Чайками», заменив их на «Волги» ГАЗ-3102. Более того, по указанию из Москвы ГАЗ-14 сняли с производства, одновременно уничтожив всю технологическую оснастку, рабочую документацию, рабочую линию, кузовные штампы и даже оснастку для производства масштабной модели 1:43. Последняя машина была собрана 24 декабря 1988 года и покинула завод в январе 1989 года. Следующая собиравшаяся машина, еще находившаяся на стапеле, была уничтожена. Как это часто бывает, достичь благородных и разумных,

на первый взгляд, целей попытались негодными средствами и популистскими мерами. Тогда же, например, в Крыму в рамках антиалкогольной компании были уничтожены элитные виноградарки...

Результатом «борьбы с привилегиями» стало лишь то, что в 1990-е уже не советские, а российские руководители пересели на «мерседесы», «ауди», «тойоты» и другие иностранные автомобили. Самое печальное, что уничтожить был вполне современный по тому времени автомобиль. Представительские машины большого класса вообще устаревают медленно, а тут к тому же был готов и ретайлинговый образец АЗ-14-07. \*



Легковой автомобиль ГАЗ-16 «Чайка» на улице города Горький, 1981 г.

# Тригорий Моисеевич Вассерман

*У каждого конструктора есть свое любимое детище, своего рода визитная карточка. Для Тригория Моисеевича Вассермана такой визитной карточкой был ГАЗ-69. Но это не единственный спроектированный им автомобиль.*



Тригорий Моисеевич Вассерман.

Автомобили ГАЗ-67 на военном параде в Севастополе, посвященном 72-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне и 73-й годовщине освобождения города от немецко-фашистских захватчиков. 2017 г.



Тригорий Моисеевич Вассерман родился в 1915 году в городе Бахмут Екатеринославской губернии. Детство его пришлось на непростое время: Первая мировая война, революция, Гражданская война с постоянными сменами власти, разрухой, голодом, еврейскими погромами.

В 16 лет Тригорий стал учеником токаря, а через год уехал в Ростов-на-Дону, устроился литейщиком и одновременно учился на курсах чертежников. Через некоторое время способного студента привели конструктором на экспериментальный завод, выпускавший штампы и пресс-формы для Ростсельмаша – одного из крупнейших советских предприятий по производству сельскохозяйственной техники. От службы в армии Вассерман был освобожден по состоянию здоровья и в 1935 году поступил на заочное отделение Московского индустриального института.

## Конструктор на ГАЗе

В 1940 году Тригорий Вассерман защитил на «оглино» диплом инженера-механика по специальности «Автомобили» и был направлен конструктором на Горьковский автомобильный завод, 27-летнего инженера с немалым производственным опытом приняли в конструкторскую группу Виталия Грачёва, созданную специально для проектирования полноприводных автомобилей. Работы над первым в истории автозавода полноприводным легковым автомобилем ГАЗ-61 к этому времени уже подходили

## НЕ ИМЕВШИЙ АНАЛОГОВ

Миниатюрный вездеход ГАЗ-73 с нулевой нагрузкой задуманный Вассерманом как «летучка для сельских механизаторов», очень понравился Н. С. Хрущёву.

На основе этого проекта в 1957 году на МЗМА был разработан полноприводный «Москвич-410».

Аналога у этого автомобиля в те годы в мире не существовало.

к логическому завершению. Участие в проекте позволило Вассерману быстро влиться в коллектив и проникнуться новаторскими инженерными идеями Грачёва. К работе над созданием легкого командирского автомобиля ГАЗ-64 в феврале 1941 года Тригорий Моисеевич приступил уже в качестве правой руки Грачёва. Работа велась ударными темпами – опытный образец следовало закончить к 10 марта 1941 года. К этому сроку не успели, и все равно автомобиль был готов фантастически быстро: ГАЗ-64 выехал из цеха 25 марта 1941 года!

## Ведущий конструктор

Над новым автомобилем-вездеходником ГАЗ-67, модернизированным вариантом ГАЗ-67Б и броневым автомобилем БА-64Б Вассерман работал уже в качестве ведущего конструктора. Конструктор Борис Дехтар так вспоминал об этом периоде жизни Вассермана: «Тригорий Моисеевич стал ведущим конструктором джипа».



Автомобиль ГАЗ-67. Будущее. Современная фотография.



Дети и взрослые стояли у автомобиля ГАЗ-69, 1971 г.



Автомобиль ГАЗ-67 в Харьков. Современная фотография.

### ГАЗ-69 и другие

Спустя три года Вассерман уже официально приступил к проектированию ГАЗ-69, ставшего впоследствии настоящей легендой отечественного автомобилестроения. Автомобиль получился настолько удачным, что на его фоне меркнул другое, не менее выдающееся разработкой Вассермана: амфибия ГАЗ-46 и уникальный комфортабельный безрамный внедорожник на базе «Победы» М-72. Нельзя не отметить и оригинальные опытные образцы, которые по тем или иным, не зависящим от конструктора причинам не пошли в серию: заднеприводной ГАЗ-19 на базе ГАЗ-69, миниатюрный внедорожник ГАЗ-75, «Победа» с шестицилиндровым двигателем М-20Г и другие. За десять лет Вассерман создал десять автомобилей. Работа в должности ведущего конструктора того или иного проекта для Вассермана вовсе не означала отказа от работы конструктора-разработчика. Григорий Моисеевич лично разрабатывал новаторские для нашего автопрома узлы: независимую подвеску передних колес «Победы», гидропривод выключения сцепления «Волги» ГАЗ-21, колесные тормозные механизмы с автоматической регулировкой зазоров для ГАЗ-15 «Чайка» и т. д. При этом Вассерман не ограничивался проектированием. Он отслеживал судьбу своих детищ вплоть до конвейера – участвовал в доработках опытных образцов и испытаниях, контролировал производственные циклы. В последние годы жизни Григорий Моисеевич Вассерман работал в городе Запорожье, в должности заместителя главного конструктора Запорожского автомобильного завода. Умер в 1972 году. ★



Автомобиль ГАЗ-65. Современная фотография.

и броневика – более технологичных, с расширенной колеей колес. Вассерман отлично разбирался в особенностях массового производства автомобилей и умел точно выбрать наилучшую технологию изготовления детали, ответственную ее конструкции, а не наоборот – как требовали госстандарты. Например, изготавливать ли деталь литьем, ковать или штамповать из листа, сваривать или собирать... Он понимал, что при массовом производстве надежный контроль универсальными измерителями невозможен. А значит, он должен быть операционным и начинаться с входного. Но добиться внедрения этого в производство ему не удалось – отказ мотивировали тем, что завод в результате просто-напросто остановится, образно говоря, что нечуждо хорошо, то для русского смерти... Поэтому приходилось сортировать готовые детали и узлы на годные и бракованные.

В 1945 году Виталий Грачев назначили главным конструктором строящегося автозавода в Днепрпетровске. «Полноприводную» группу КБ ГАЗа поручили Григорию Моисеевичу Вассерману. В 1944 году он возглавил группу конструкторов, проектировавших перспективный автомобиль М-20 – будущую «Победу». И тогда же, вдохновленный работой над обычной легковушкой для мирной жизни, Григорий Моисеевич сделал первые наброски внедорожника следующего поколения.

Планировал автомобиль ГАЗ-46 на ретелинге военного завода, расположенного 75-й годовщине Победы в Великой Отечественной войне, в городе Верховье Львовской области, 2016 г.



# В НОМЕРЕ 50

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 50

КОЛЛЕКЦИОННАЯ ЦЕНА 100 РУБ.



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ  
ЛИФТБЭК



АВТОМОБИЛЬ  
ДЛЯ ДАЧНИКОВ



ОТ «МЕДВЕДЯ» К «ЗУБРУ»

12+

КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВОЗРАСТА

ПОДРОБНОСТИ ИЗОБРАЖЕНИЯ

НА СТОРИНЕ 10

ИЛИ НА СТОРИНЕ 11

ИЛИ НА СТОРИНЕ 12

ИЛИ НА СТОРИНЕ 13

ИЛИ НА СТОРИНЕ 14

ИЛИ НА СТОРИНЕ 15

ИЛИ НА СТОРИНЕ 16

ИЛИ НА СТОРИНЕ 17

ИЛИ НА СТОРИНЕ 18

ИЛИ НА СТОРИНЕ 19

ИЛИ НА СТОРИНЕ 20

ИЛИ НА СТОРИНЕ 21

ИЛИ НА СТОРИНЕ 22

ИЛИ НА СТОРИНЕ 23

ИЛИ НА СТОРИНЕ 24

ИЛИ НА СТОРИНЕ 25

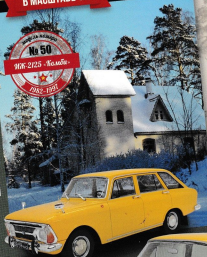
ИЛИ НА СТОРИНЕ 26

ИЛИ НА СТОРИНЕ 27

ИЛИ НА СТОРИНЕ 28

ИЛИ НА СТОРИНЕ 29

ИЛИ НА СТОРИНЕ 30



hachette



★  
ИЖ-2125 «Комби»

★  
ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ  
ЛИФТБЭК

★  
АВТОМОБИЛЬ  
ДЛЯ ДАЧНИКОВ

★  
ОТ «МЕДВЕДЯ»  
К «ЗУБРУ»

### СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ