

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 499 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕД. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН

№ 203



## ГАЗ-13 «ЧАЙКА» Э-2

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ СЕДАН  
МОЩЬ, КОМФОРТ, БЕЗОПАСНОСТЬ  
В КРЕМЛЕВСКОМ ГАРАЖЕ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №203, 2016

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: О. С. Кравцова

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 (17) 331 94 41  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © hdrmaps.com;  
стр. 5 (внизу справа), 11 (верх) © ИТАР-ТАСС;  
стр. 4 (верх), 5 (верх слева),  
6, 7 (слева): © Diomedia; стр. 4 (низ):  
© Getty Images; стр. 5 (верх справа),  
7 (справа по центру): частная коллекция  
Максима Шелепенкова; стр. 12, 14 (низ) © Rex;  
стр. 3, 5 (низ слева), 11 (низ), 12,  
13 (верх и центр): © Фотобанк Лори

© 2016 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст: Константин Шляхтинский



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 07.12.2016

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**В свое время «Чайка» ГАЗ-13 была самым совершенным, комфортабельным, мощным и надежным автомобилем Советского Союза. А иначе и быть не могло, ведь она предназначалась для высших партийных и государственных руководителей СССР.**

### Американская «рогня»

В середине 50-х годов прошлого века Советский Союз был единственной державой, способной противостоять военной мощи Соединенных Штатов Америки. Но вот парадокс: в стране, имевшей сильную армию, внушительный ядерный арсенал и плотную подошедшей к выведению на орбиту искусственного спутника Земли, не могли построить пассажирский автомобиль, сравнимый с американскими моделями. И это не удивительно, если учесть, что все силы и средства были направлены на обеспечение военного паритета с США.

Ракеты и танки в СССР были, а вот машин катастрофически не хватало, да и опыт создания легковых автомобилей был небольшим: модели, созданные отечественными конструкторами «от и до» можно было пересчитать по пальцам, причем для этого

вполне хватило бы пальцев одной руки.

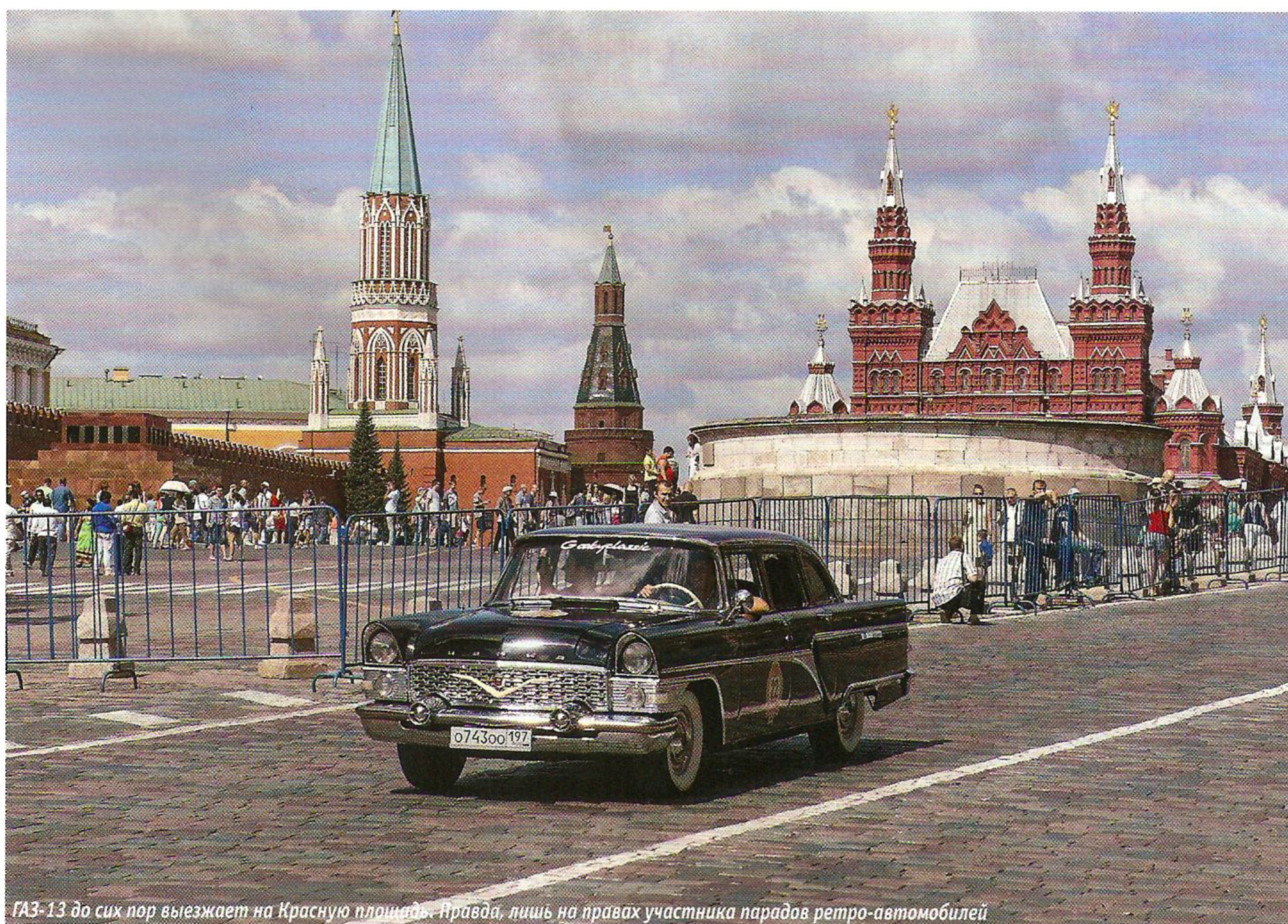
И специалистов, способных создавать автомобили «с нуля», были единицы.

Причина сложившейся ситуации проста: начиная с середины 20-х годов в советском автомобилестроении упор делался на грузовые автомобили, без которых была невозможна индустриализация страны. До середины 30-х, в условиях дефицита самых необходимых вещей, пассажирские авто вообще считались ненужной роскошью, пользоваться ими могли только партийные и государственные чиновники. Остальным право на приобретение машины давалось в награду за заслуги, как знак особого расположения партии и государства. А если потребности минимальны, то и тратить средства на разработку нового автомобиля не имело смысла. Ситуация начала кардинально меняться только после Великой

Отечественной войны, когда в Советском Союзе оказалось много трофейных машин, в том числе и представительского класса, но к середине 50-х годов значительная их часть уже вышла из строя, поскольку работали они, как правило, с нарушением всех эксплуатационных норм и правил, да еще и на плохих дорогах.

Разумеется, можно было бы просто покупать представительские автомобили за рубежом, как это делается в большинстве стран мира, в том числе и в современной России. Но между СССР и его бывшими союзниками по антигитлеровской коалиции шла «холодная война». Поэтому простое, казалось бы, решение выглядело непатриотичным и к тому же было слишком дорогим.

В первой половине 50-х годов появились знаменитые «Волга» и «Москвич-402», предназначавшиеся для массового выпуска,

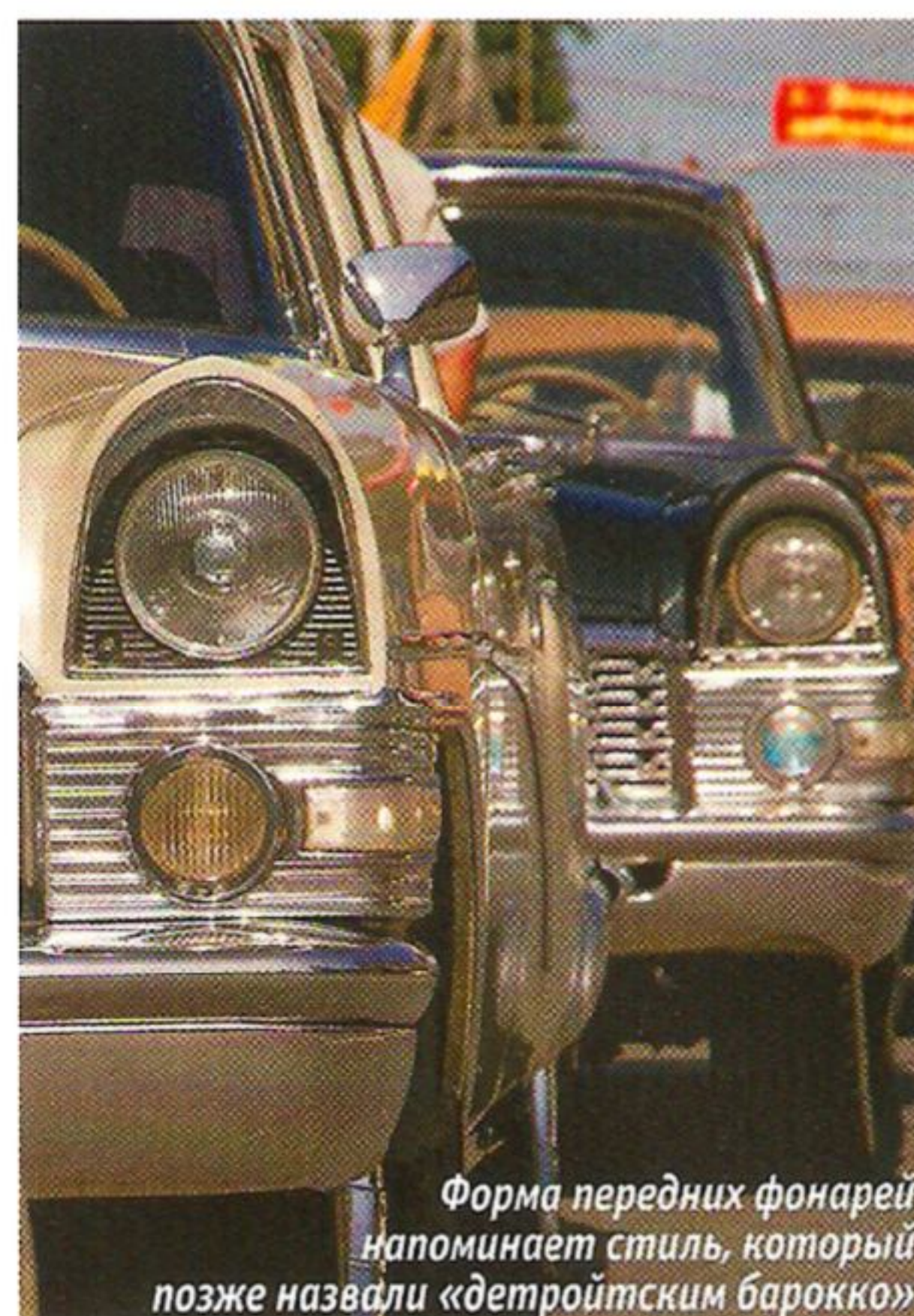


ГАЗ-13 до сих пор выезжает на Красную площадь. Правда, лишь на правах участника парадов ретро-автомобилей





ГАЗ-13 «Чайка» на параде, посвященном Дню города в Калининграде (14 июля 2013 года)



Форма передних фонарей напоминает стиль, который позже назвали «детройтским барокко»

а вот с автомобилями для партийной и государственной номенклатуры было сложнее. Даже руководителям КПСС и министрам приходилось использовать морально

Решение о создании нового представительского автомобиля принималось на самом высоком уровне. Практически весь научный потенциал автостроительной

были привезены закупленные в США образцы пассажирских автомобилей *Packard Patrician* и *Caribbean*. Почему именно *Packard* — не совсем понятно, но можно

## Решение о создании нового представительского автомобиля принималось на самом высоком уровне

устаревшие ЗИМы, намного отстававшие по своим техническим характеристикам и уровню комфорта от зарубежных аналогов. А комфорта так хотелось!

отрасли был сосредоточен в Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ), поэтому туда для изучения передового иностранного опыта

предположить, что здесь свою роль сыграл интерес к этой марке, оставшийся еще с тех времен, когда Сталин выказал ей свои симпатии.



ГАЗ-13 создавался по мотивам больших американских авто, таких как Packard 400





«Чайкам» до сих пор отводят почетную роль «свадебного генерала» на торжествах в российских городах

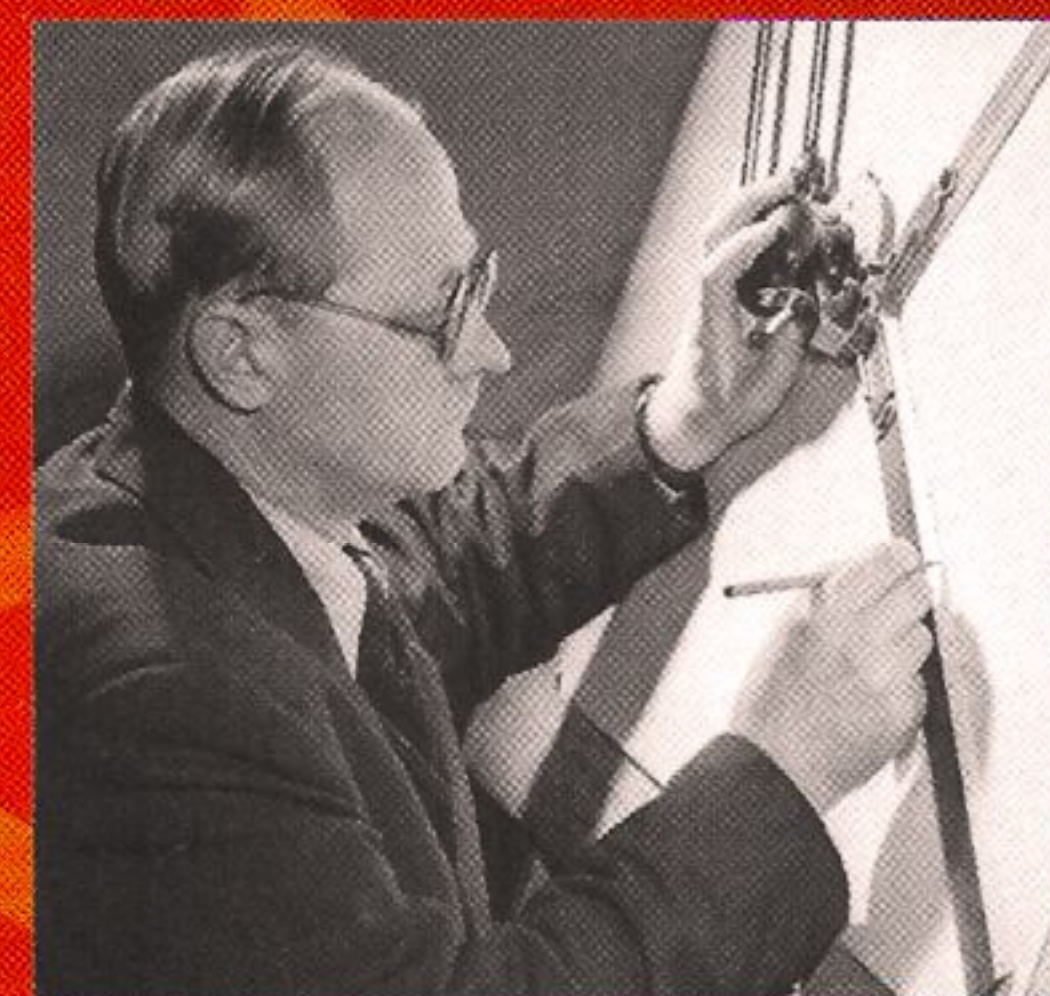
Машины, как водится, всесторонне испытали, «разобрали на винтики», а затем поручили конструкторам ГАЗа и ЗИЛа разработать нечто подобное. В результате на свет появилось два похожих внешне автомобиля — ГАЗ-13 и ЗИЛ-111, причем с первого взгляда было видно, что оба являются родственниками «паккардов». Однако это вовсе не означало, что советские инженеры попросту скопировали заокеанские образцы. Точную копию американского автомобиля в СССР сделать было практически невозможно, ведь для этого необходимо было использовать те же технологии и материалы — металлы, спла-

вы, резину, стекло, пластмассы, из которых сделан прототип и которых в Советском Союзе просто не было. При отсутствии необходимых материалов их пришлось бы заменять. К примеру, деталь, выполненную в оригинале из легированной стали, можно изготовить и из углеродистой. Правда, при этом она скорее всего будет отличаться от оригинала по важнейшим характеристикам — весу и прочности. А таких деталей могут быть десятки. Все это влечет за собой изменение веса автомобиля, требует пересчета параметров подвески, силового агрегата и т.д. Подобные проблемы неизбежно возникали и при копировании двигателя.



В ЗАГС на белой «Чайке» — мечта многих советских молодоженов

## Николай Александрович Юшманов



Советский автомобильный конструктор. Прошел путь от рядового инженера до главного конструктора легковых автомобилей Горьковского автомобильного завода. Работал в этой должности с 1966 по 1983 год. Был ведущим конструктором автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». Лауреат Сталинской премии (1951 год). Награжден орденом Трудового Красного Знамени (1966 год) и медалями СССР.

## Александр Дмитриевич Просвирнин



В центре — А. Д. Просвирнин

Советский конструктор, выпускник Горьковского индустриального института, лауреат Сталинской премии. Награжден орденом Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени и медалями СССР. С 1938 по 1987 год работал на ГАЗе. Прошел путь от инженера-конструктора до главного конструктора, начальника управления конструкторских и экспериментальных работ. Участвовал в создании большинства грузовых и легковых машин ГАЗа, включая модели ГАЗ-13 и ГАЗ-14 «Чайка».





Практически весь научный потенциал советской автостроительной отрасли был сосредоточен в Москве, в Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ), поэтому туда для изучения передового иностранного опыта были привезены закупленные в США образцы пассажирских автомобилей Packard Patrician и Caribbean.

Не меньше их было и с горюче-смазочными материалами, ведь в 50-х годах в Советском Союзе самым распространенным был бензин с октановым числом «66», тогда как в США использовалось топливо с более высоким октановым числом. Прибавьте сюда качество масел, резины, пластмасс. Разумеется, все необходимые материалы можно было купить за границей и строить автомобиль из них. Но тогда его себестоимость взлетела бы до небес, ведь покупать

пришлось бы за валюту. А она тоже была в дефиците. Поэтому новые советские автомобили были не полными копиями (или, как тогда говорили, «цельнотянутыми»), а скорее «родственниками» американских машин.

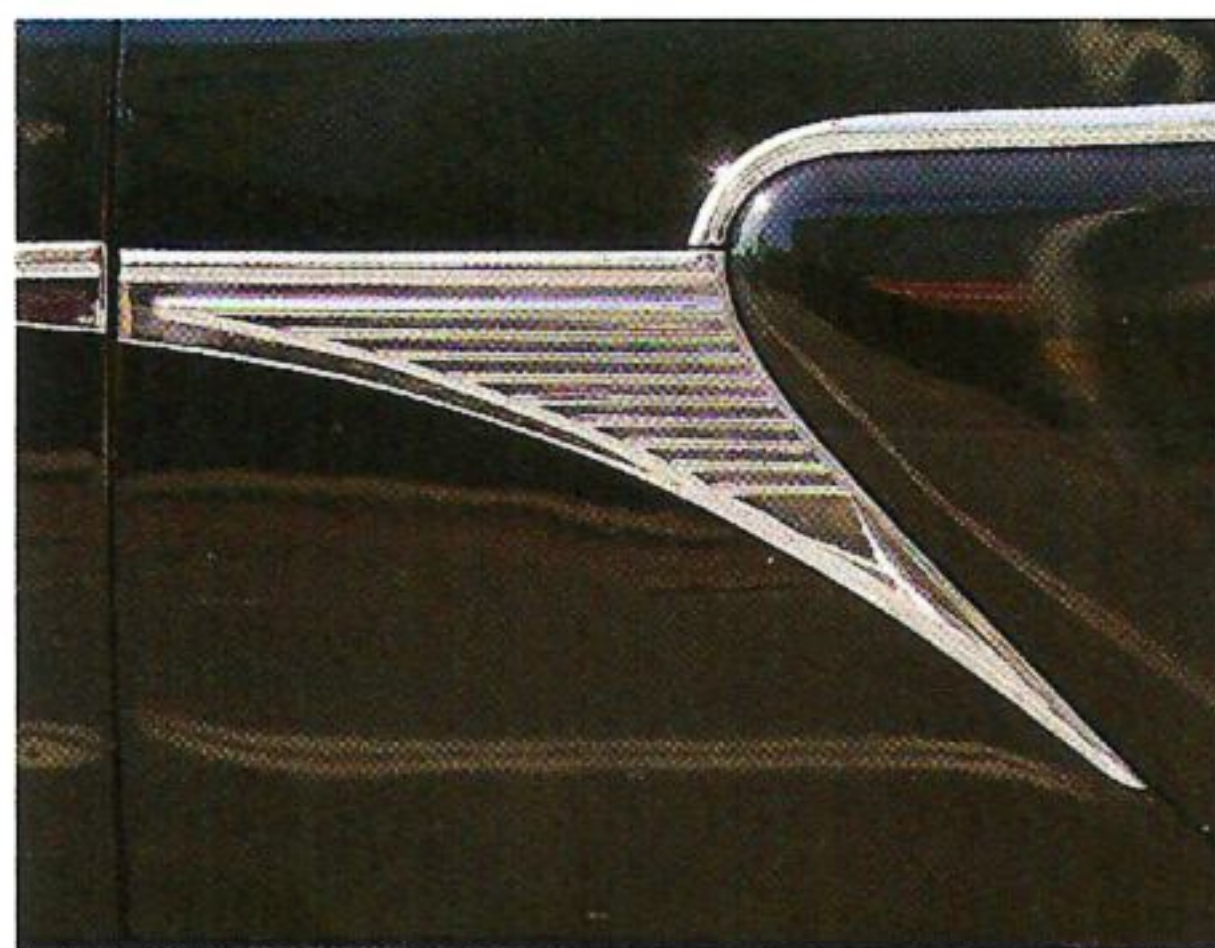
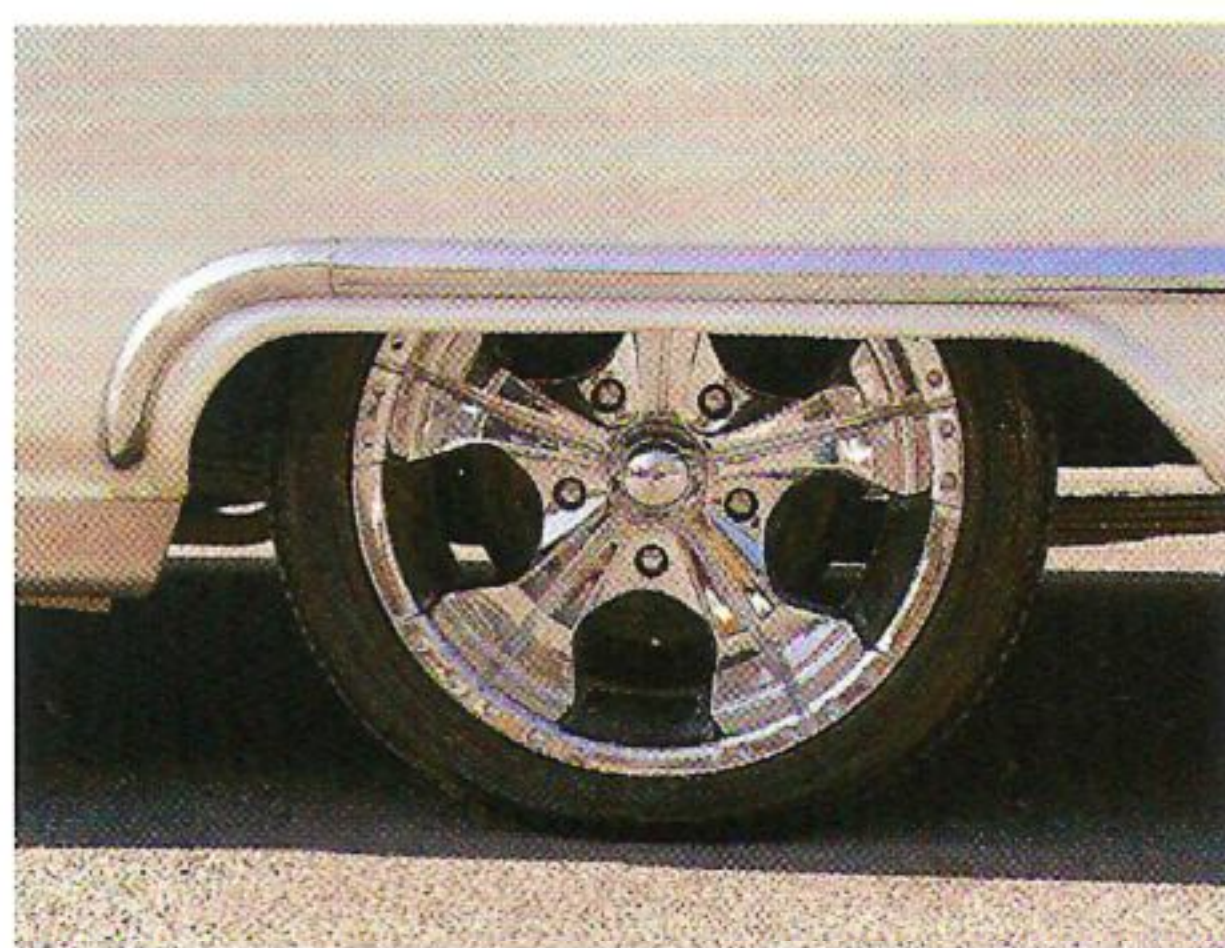
### Стремление к совершенству

Получив приказ сконструировать новый представительский автомобиль, в Горьком приступили к работе. На предприятии была



GAZ-13 на выставке «Достижения СССР в науке, технике и культуре», проходившей во Дворце конгрессов в Праге (1960 год)





Плавное перетекание линий в экстерьере автомобиля — один из трендов автомобильного дизайна середины 50-х годов

не только довольно сильная по меркам СССР техническая база, но и опытный конструкторский коллектив, за плечами которого стояли «Победа», ЗИМ, «Волга» и целый ряд других моделей.

Работа над новым автомобилем началась в 1956 году под общим руководством главного конструктора ГАЗа Н. И. Борисова, которого в 1957 году сменил А. Д. Просвирнин. В ней участвовало свыше полутора десятков человек, включая Н. А. Юшманова, Л. М. Еремеева, В. С. Соловьева, Б. Б. Лебедева, О. И. Пелюшенко, Б. С. Поспелова, В. В. Гнетнева, Л. Э. Дуартэ, Л. И. Вихко и других специалистов завода.

Вскоре появилось два полноразмерных макета, а в середине 1957 года были готовы опытные экземпляры нового автомобиля. Название ему подобрали быстро. Заводское предание гласит, что вариантов было всего два — «Чайка» и «Стрела». В итоге выбрали первое, ведь новинка по своему положению в модельном ряду была выше уже выпускавшейся заводом «Волги». А выше Волги могла взлететь только птица — чайка.

Опытных образцов было два, и хотя по внешнему виду они различались незначительно, двигатели на них стояли разного объема — 4,9 и 5,5 л. Автомобили прошли заводские испытания и затем были отправлены в Москву, где состоялся официальный правительственный показ «Чаяк» на закрытой выставке в НАМИ. В итоге одобрение получил образец с мотором 5,5 л. Следом за ним было построено еще около десятка машин для проведения ходовых испытаний. Кузов автомобиля — семиместный седан — был выполнен в стиле, напоминавшем «детройтское барокко» с его характерными обводами и «плавниками». В целом автомобиль удался, он отличался плавностью хода и низким уровнем шума в салоне. Пассажиры могли располагаться как на основных сиденьях, так и на двух откидных — стропонтенах. К их услугам был великолепный радиоприемник, индивидуальные пепельницы и т.д. Мощная система отопления обеспечивала оптимальную температуру в салоне в холодное время

Продолжение на стр. 10

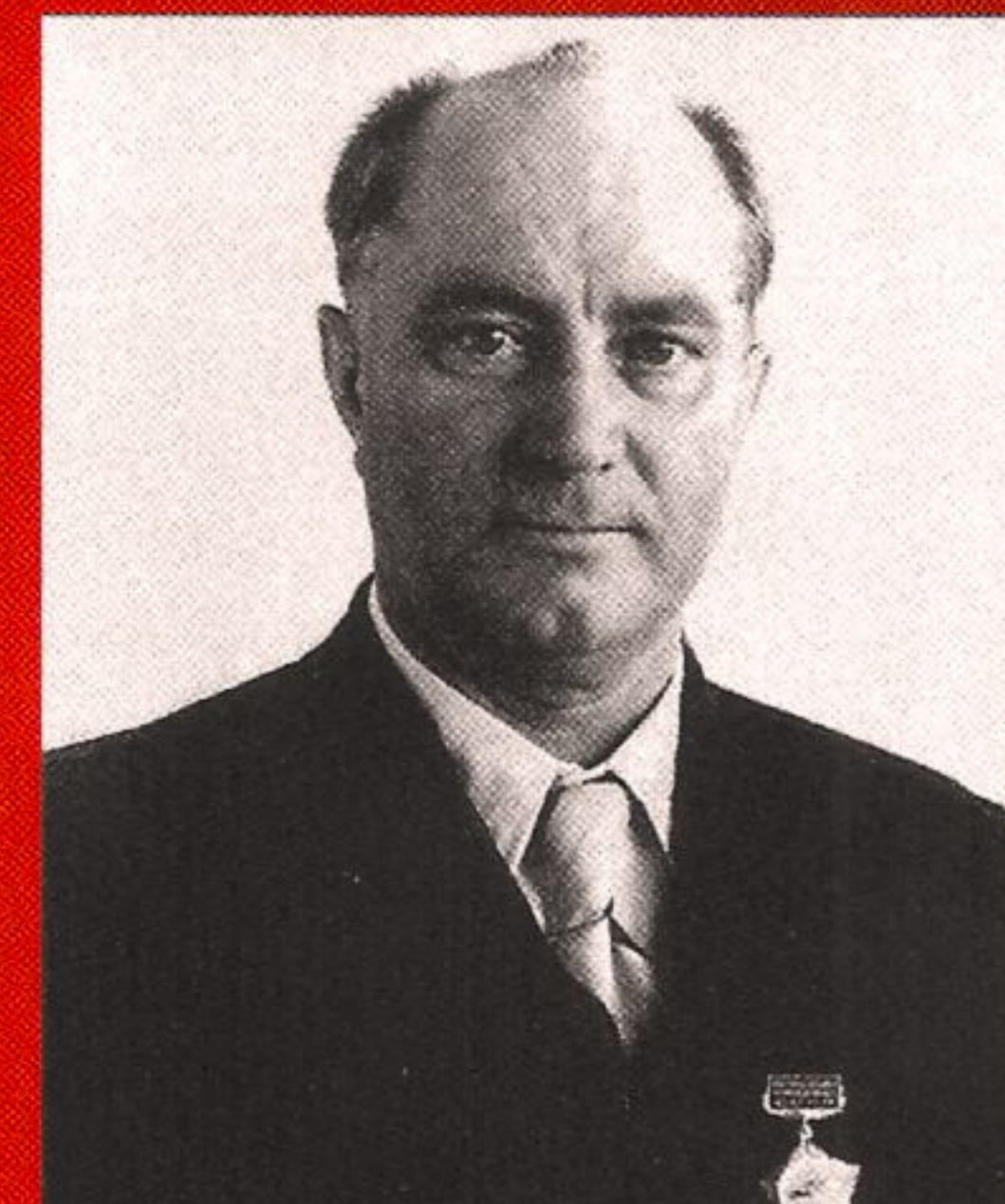
Приборная панель «Чайки» выглядит очень стильно, рулевое колесо с тонкими спицами добавляет интерьеру еще больше шарма



## Борис Борисович Лебедев

Патриарх отечественного автомобильного дизайна. Руководитель художественного конструкторского бюро УКЭР Горьковского автозавода. На ГАЗе с 1939 года. Участник Великой Отечественной войны. Трудился на заводе до 1981 года, принимал участие в разработке большинства автомобилей ГАЗа. Активно работал над созданием экстерьера модели ГАЗ-13. По его предложению автомобиль получил название «Чайка». В 2011 году Б. Б. Лебедев отметил свой 100-летний юбилей.

## Владимир Сергеевич Соловьев



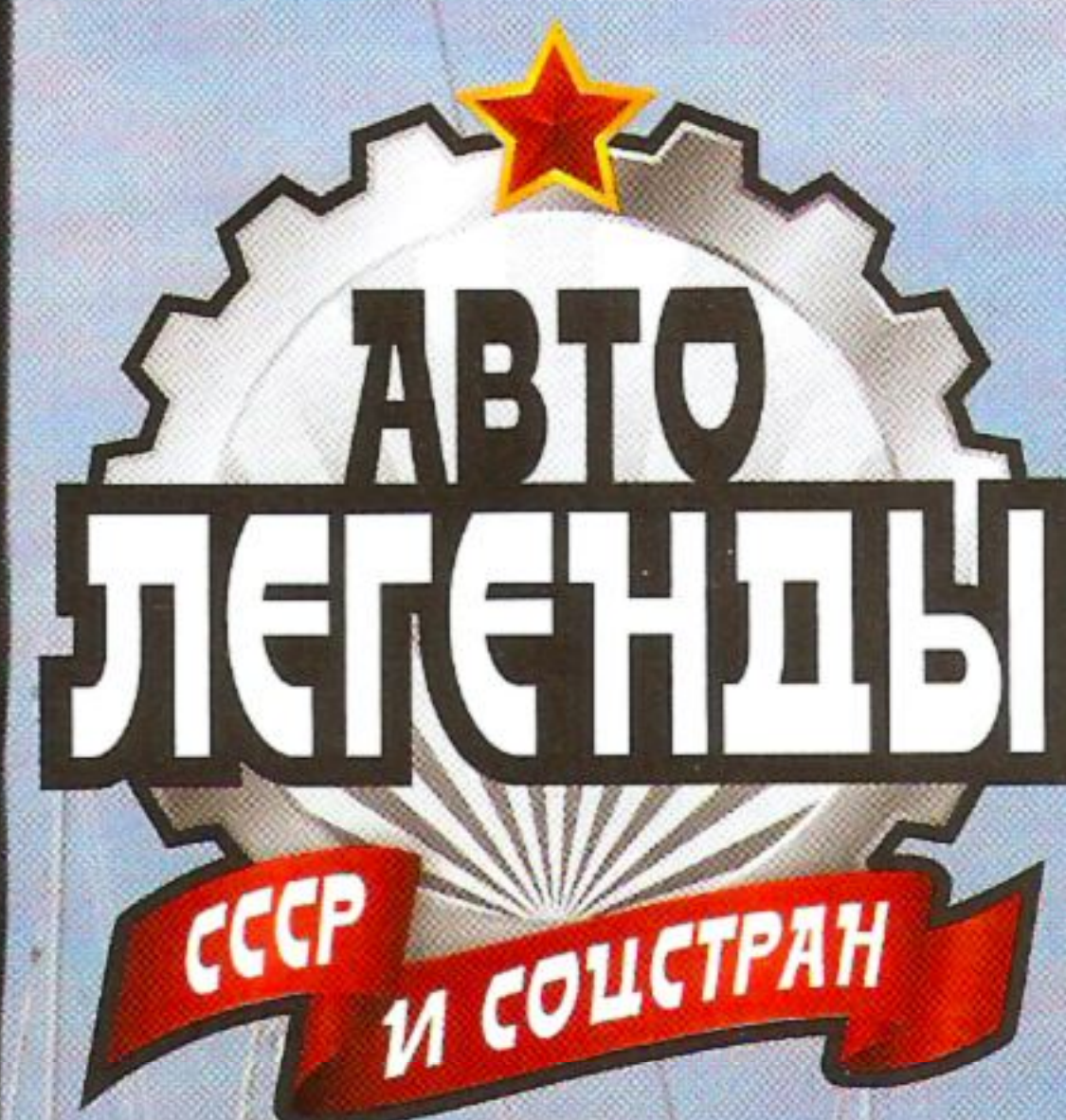
Советский конструктор автомобилей. Выпускник автомобильного факультета Горьковского индустриального института. С июля 1941 года — конструктор КЭО ГАЗ. Принимал участие в разработке трансмиссии для танка Т-70 и самоходной установки СУ-76М. Проектировал агрегаты трансмиссии легковых автомобилей «Победа», ГАЗ-67Б, ГАЗ-69, ГАЗ-12 ЗИМ. Автор ряда изобретений. Был ведущим конструктором легковых автомобилей «Волга» ГАЗ-21 и ГАЗ-24. Участвовал в проектировании автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». Награжден орденами Трудового Красного Знамени и Октябрьской революции, медалями ВДНХ.





ГАЗ-13 «ЧАЙКА» Э-2









года. Кроме того, в машинах устанавливалась система спецсвязи.

«Сердцем» новинки стал новый V-образный 8-цилиндровый карбюраторный двигатель мощностью 195 л.с. при 4400 об/мин. Он обеспечивал разгон автомобиля, весившего около двух с половиной тонн, до макси-

сокие мощность и крутящий момент. Диапазон работы трансмиссии водитель выбирал переключением кнопок на селекторе: Н — нейтральное, Д — движение, Т — тихий ход (на первой передаче), ЗХ — задний ход. В ряду технических новинок стоит отметить четырехкамерный карбюратор, гидроусили-

Пассажирские места были необычайно удобными, даже на откидных сиденьях можно было расположиться с комфортом. Ходовые испытания оказались непростыми: «Чайкам» предстояло пройти свыше 20 тыс. км по дорогам России и Украины, продемонстрировать свои лучшие качества

## Зимой 1958 года «Чайка» демонстрировалась на Международной промышленной выставке EXPO-58 в Брюсселе

мально возможных 160 км/ч за 20 секунд. Коробка перемены передач была автоматической, гидромеханического типа. При ее создании широко использовались наработки, сделанные в свое время для «Волги», правда, часть элементов пришлось существенно перерабатывать с поправкой на «чайковский» мотор, имевший более вы-

тель руля, вакуумный усилитель тормозов и электрические стеклоподъемники. Разумеется, при разработке салона особое внимание уделили комфорту и безопасности пассажиров, ведь именно ради них и создавался новый автомобиль. В отделке применялись самые качественные материалы, включая новомодные пластмассы.

на горных серпантинах Кавказа. Все тесты новый автомобиль выдержал с честью. Зимой 1958 года «Чайку» уже демонстрировали на Международной промышленной выставке EXPO-58, проходившей в Брюсселе. Специалисты высоко оценили новые советские машины. «Чайка» так понравилась иностранцам, что на завод стали приходить письма из-за границы с запросами о возможности приобретения автомобиля. Однако пыл потенциальных покупателей быстро охладили: частным владельцам «Чайка» не продавалась. Производство располагалось в отдельном цехе. Первый серийный автомобиль ГАЗ-13 вышел за его ворота 16 января 1959 года.

**Подсчитано, что если бы в 1961 году «Чайку» все-таки разрешили продавать частным лицам, ее розничная цена составила бы 17,4 тыс. руб., в то время как ее «младшую сестру» ГАЗ-21 можно было приобрести «всего» за 5,5 тыс. руб.**





Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев был большим любителем автомобилей и не упускал случая самому сесть за руль «Чайки»

Эта дата и считается официальным началом производства «Чайки». С завода машины отправляли в столичный Гараж особого назначения (ГОН), на автобазу Министерства обороны, автопредприятия министерств и ведомств, Академии наук СССР, ВЦСПС,

а также в гаражи особого назначения, располагавшиеся в столицах союзных республик. Позже их стали поставлять в дипломатические представительства Советского Союза за рубежом. За 19 лет производства было выпущено 3179 экземпляров этого автомобиля.

## С ГАЗа в ГОН

Значительное количество «Чаяек» поступало в «кремлевский гараж», или, как он официально назывался, Гараж особого назначения (ГОН), обслуживавший первых лиц партии и государства. С этим гаражом



Черная «Чайка» — живое напоминание об эпохе социализма





завод тесно сотрудничал на протяжении многих лет. ГОН считался главным гаражом Советского Союза, и в нем практически не было обычных серийных автомобилей. К качеству поступающих туда машин предъявлялись самые жесткие требования. В книге, посвященной истории гаража, об этом говорится так: «Каждая деталь каждой новой машины, поступающей в ГОН, подвергается проверке на специальном оборудовании».

Чтобы удовлетворять этим требованиям, на заводе для всех поковок, отливок, узлов, агрегатов и других значимых элементов были организованы дополнительный контроль (вплоть до проверки на магнитном дефектоскопе) и паспортизация. На деле это означало, что каждая поковка, отливка и т.д. имели свой собственный документ с описанием характеристик, по которому в любой момент можно было выяснить, кто конкретно отвечает за соответствие изделия требованиям ГОНа. Такие же паспорта были введены и для продукции, поступавшей с предприятий-смежников, — подшипников, электрооборудования, радиотехники и резинотехнических изделий.

Приписанные к гаражу автомобили содержались в идеальном порядке. В той же книге читаем: «Здесь нет таких понятий как ТО, все работы по обслуживанию, как в авиации, регламентные. Это значит, что если предписано заменить сцепление при таком-то пробеге, то его меняют независимо от степени изношенности. Каждый автомобиль осматривается механиками раз в день, два раза в месяц проверяется капитально, замена каждого винтика фик-



*В свое время ГАЗ-13 не предназначался для продажи за пределами СССР, и сегодня это настоящая жемчужина в коллекциях иностранных почитателей раритетных автомобилей*



сируется в специальном журнале... После каждой капитальной проверки машину обязательно должно опробовать руководство ГОНа. Только после этого в нее садится водитель. Автомобиль не имеет права сломаться — это один из законов... Неисправным же здесь считается автомобиль, на котором есть царапина или скол, порвалось сиденье или отломалась ручка». Отслужив положенный им срок, кремлевские «Чайки» списывались. Заполучить списанную «Чайку» мечтали многие организации, ведь техническое состояние машин, «выходивших на пенсию», было великолепным. Однако на первых порах даже это было невозможно. Лишь впоследствии списанные с госслужбы ГАЗ-13 стали использоваться гражданскими организациями.



## Гибриды и модификации

Не секрет, что в СССР персональные автомобили распределялись в зависимости от положения человека в системе: кому-то полагалась служебная «Волга», кому-то ЗИМ, кому-то «Чайка». Но плох солдат, не мечтающий стать генералом. Это в полной мере относилось к тем государственным чиновникам и работникам партийного аппарата, которым ГАЗ-13 не полагался по статусу. Некоторые всеми правдами и неправдами старались «ухватить» именно роскошную «Чайку». Как тут быть? Выход нашли чиновники Министерства обороны СССР. На одном из военных заводов была налажена переделка ГАЗ-13. С них полностью снимался внешний обвес — крылья, оперение, капот, облицовка радиатора, бамперы, эмблемы и т.д. Вместо них ставились соответствующие детали от ЗИМа. В итоге получалось, что и формальности соблюдены, и амбиции удовлетворены. По имеющимся данным, таких автомобилей было сделано около десятка, в народе



РАФ-ГАЗ-13С «Чайка» на ВДНХ

с кузовом «лимузин» — ГАЗ-13А. От базовой модели она отличалась наличием перегородки, отделявшей водительское место от пассажирского отсека.

щенных главным официальным праздникам Советского Союза — 1 мая и 7 ноября. В ответ на их приветствие несло молодечье «ура». Обе «Чайки» плавно шли

## ГОН считался главным гаражом СССР, и в нем практически не было обычных серийных автомобилей

эти «гибриды» называли «ослобыками». Интересно, что одна из таких машин дожила до нашего времени. Помимо «незаконнорожденных» родственников, у ГАЗ-13 было несколько заводских модификаций. Одной из них была версия

Кабриолеты ГАЗ-13Б получили широкую известность благодаря тому, что именно на этих машинах командующий парадом и министр обороны СССР объезжали и приветствовали выстроенные на Красной площади войска во время смотров, посвя-

тихим ходом. Военачальники принимали парад стоя. А чтобы исключить возможность падения при случайном рывке, сановные пассажиры незаметно держались за специально сделанный поручень. На случай дождя был предусмотрен автоматически устанавливаемый тент, правда, во время проведения парадов им никогда не пользовались. Кроме того, выпускались медицинские версии «Чайки» — ГАЗ-13С. Это были автомобили с кузовом «универсал», укомплектованные набором самого совершенного по тем временам медицинского оборудования. Заказчиками были 4-е Главное управление Министерства здравоохранения СССР, ГОН и Министерство обороны. Машина выпускалась мелкими сериями на Рижском автомобильном заводе (РАФ) с 1973 по 1982 год. Однако есть информация, что первый опытный экземпляр такого автомобиля был построен еще в 1968 году. В Ригу из Горького привозили автомобили с кузовами «седан», и здесь их переделывали в универсалы. Салон санитарного автомобиля был разделен на две части перегородкой, установленной за первым рядом сидений и отделявшей водительский



Автомобиль-кабриолет ГАЗ-13Б «Чайка» на выставке «Автоэкзотика-2004» (Москва, Тушино)





Два автомобиля «Чайка» ГАЗ-13 и ГАЗ-14 в Государственном военно-техническом музее в Черноголовке

отсек от медицинского. В центре медицинского отсека крепились носилки, рядом по левому борту размещалось медицинское оборудование и кронштейн для крепления капельницы. Справа — кислородный аппарат и дефибриллятор. Помимо этого, в машине монтировали оборудование спецсвязи. Зато никаких внешних обозначений — красных крестов и надписей, положенных медицинскому автомобилю, на ГАЗ-13С не было. Машины окрашивали в черный цвет.

Кроме медицинского универсала с окнами, известно несколько автомобилей без окон — считается, что они должны были выполнять роль катафалков. В этой связи существует интересная история. Якобы в 1982 году на *RAF* привезли два универсала для переделки в катафалки. Основным требованием было наличие мощного кондиционера.

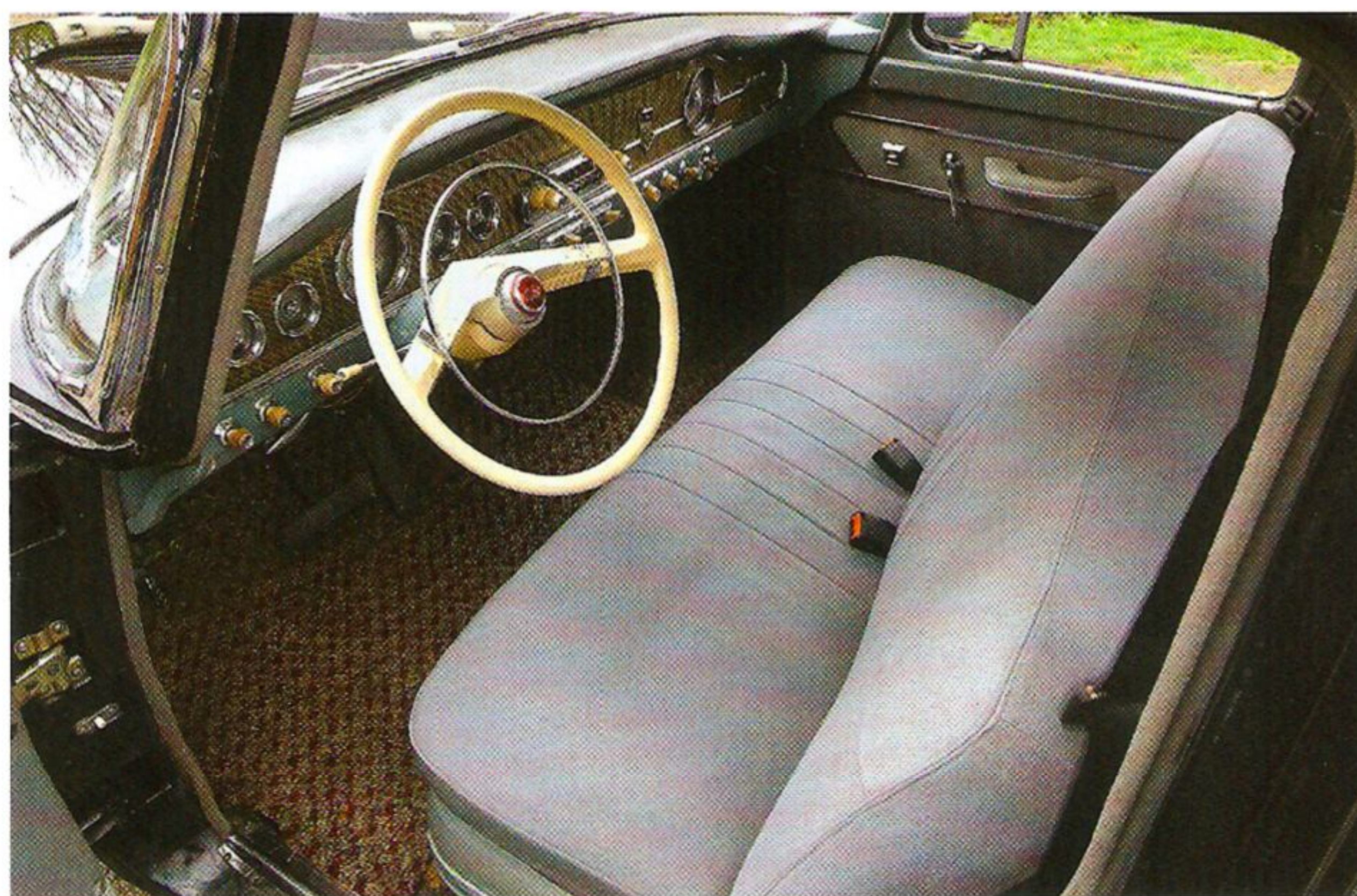
Вскоре выяснилось, что автомобили могут понадобиться на случай вывоза из Ханоя забальзамированного тела основателя Коммунистической партии Вьетнама Хо Ши Мина. Дело в том, что в это время разгорался конфликт между Вьетнамом и Китаем, и вьетнамское правительство, принимая во внимание военную мощь соседа, рассматривало варианты возможной эвакуации из столицы национальных святынь, среди

которых было и тело вождя. Машины были изготовлены и отправлены во Вьетнам самолетом. По слухам, для них даже выстроили специальный гараж.

Выпуск ГАЗ-13 продолжался до 1981 года несмотря на то, что в 1977 году параллельно с ним Горьковский автомобильный завод освоил производство автомобиля-преемника — ГАЗ-14.



Белые ленты и кукла на капоте — в СССР стало на одну семью больше



Сиденья водителя и переднего пассажира на ГАЗ-13 выполнены в виде большого дивана



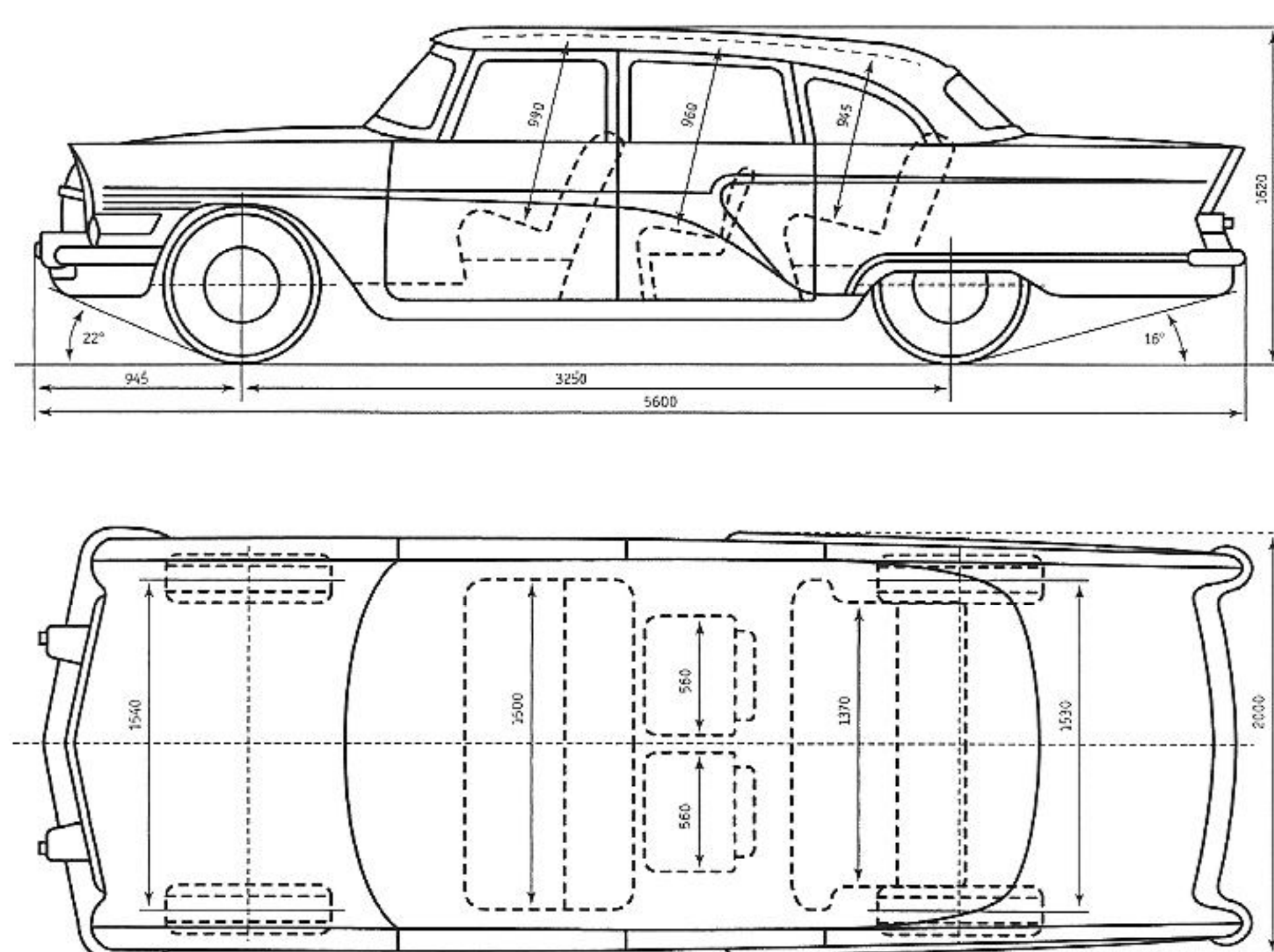


Схема автомобиля ГАЗ-13 «Чайка»

Технические характеристики ГАЗ-13 «Чайка»	
Число мест	7
Максимальная скорость	160 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	14 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	20 сек
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	49 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68
Генератор	Г-101
Реле-регулятор	РР-101
Стартер	СТ-221
Прерыватель-распределитель	Р-13
Свечи зажигания	А-9Н-1
Размер шин	8,20-15
Масса, кг	
снаряженная	2100
полная	2660
на переднюю ось	1305
на заднюю ось	1355
Клиренс, мм	
под передней осью	180
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по колею переднего наружного колеса	7,3
по наиболее выступающей части	7,8

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, с гидроусилителем, передаточное отношение — 18,2

**Подвеска передняя**

независимая, рычажная, на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические

**Подвеска задняя**

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

**Тормоза**

рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на одно переднее и одно заднее колесо, вакуумный усилитель

стояночный — на задние колеса с механическим приводом от специальной ножной педали

**Коробка передач**

гидравлический трансформатор, работающий с автоматической планетарной трехступенчатой коробкой передач (коэффициент трансформации 2,35)

**Передаточные числа**

I — 2,84; II — 1,62; III — 1,0; задний ход — 2,0

**Главная передача**

одинарная, гипoidная, передаточное число — 3,38

**Двигатель**

ГАЗ-13, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	88
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	5526
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

**Карбюратор**

К-114

**Максимальная мощность**

195 л. с. при 4400 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

42 кгс. м при 2200–2500 об/мин

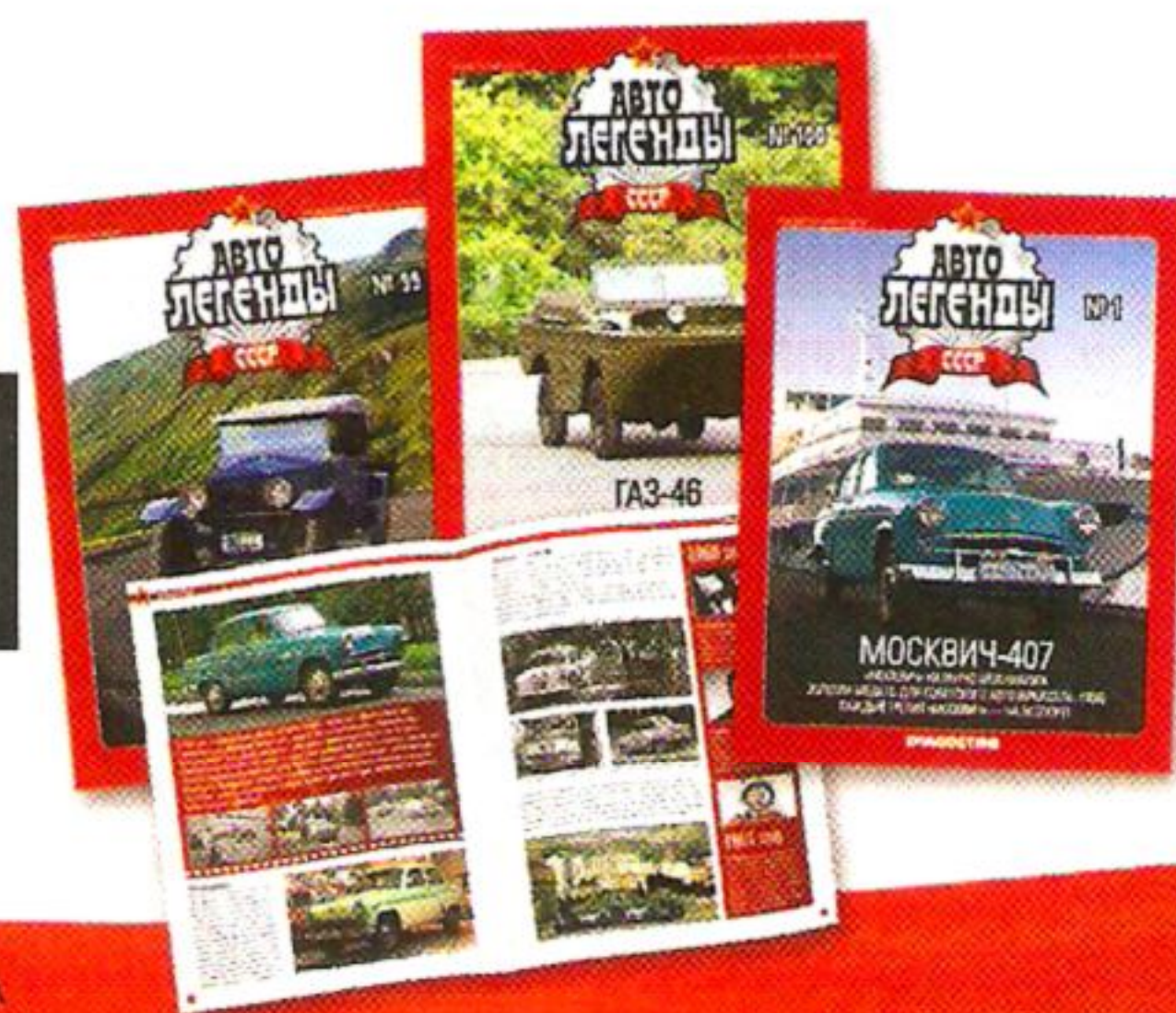


КОНКУРС «ПРЕДЛОЖИ ИДЕЮ!»

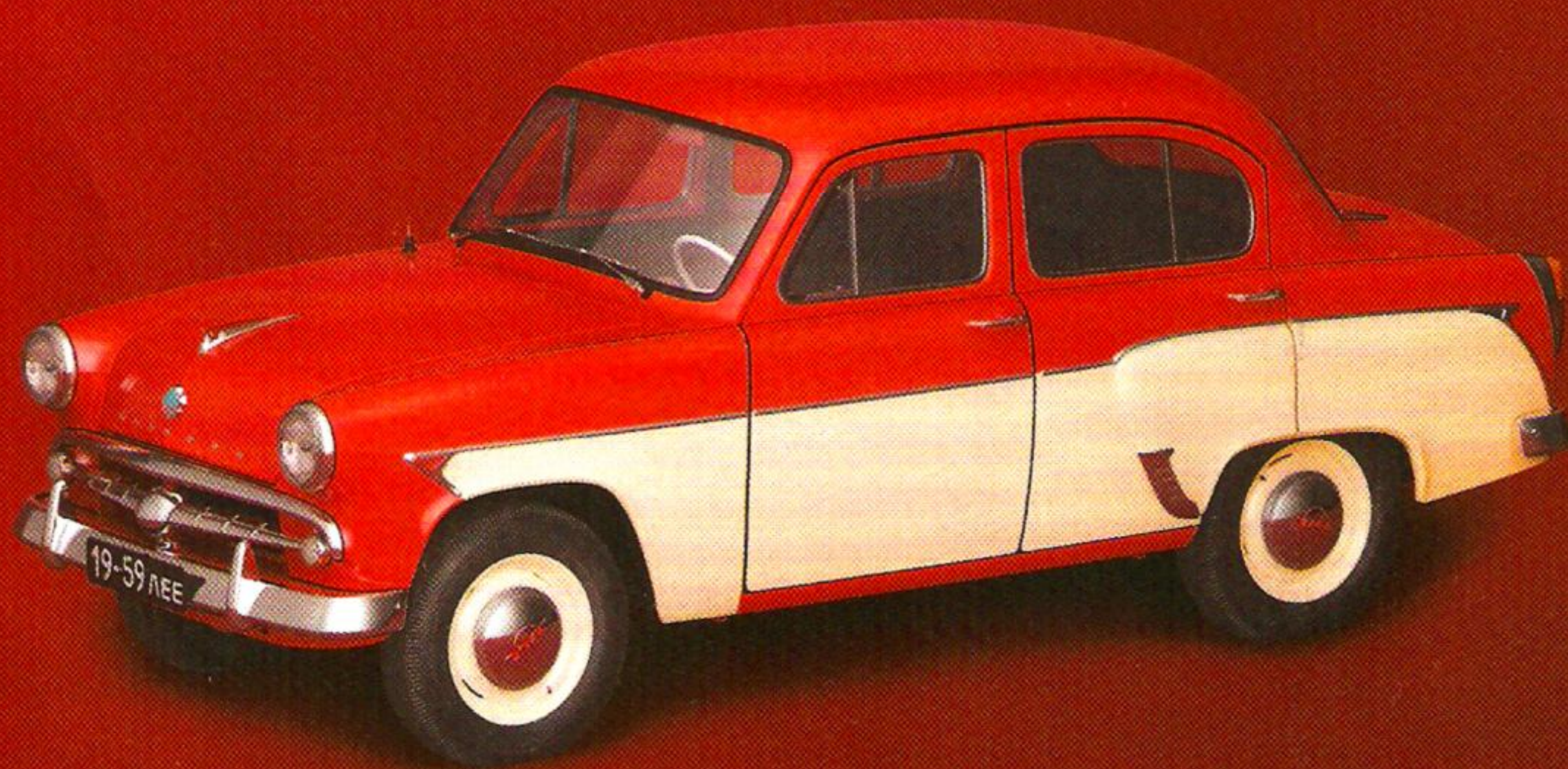
# ТВОЯ ИДЕЯ ДЛЯ НОВОГО ВЫПУСКА

- зарегистрируйся на [club.deagostini.ru](http://club.deagostini.ru)
- предложи свою модель автомобиля для нового выпуска коллекции «Автолегенды СССР»
- получи свой выпуск **В ПОДАРОК\***

\* Подробные условия акции на [club.deagostini.ru](http://club.deagostini.ru)  
Заявки принимаются до 01.02.2017



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-407»

DeAGOSTINI

16+

