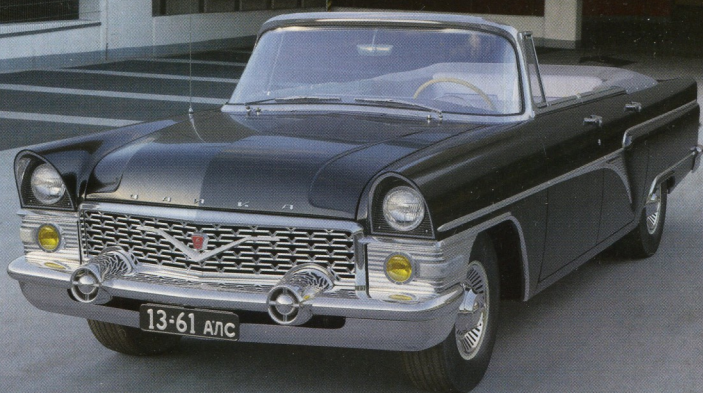


РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН

№ 248



«ЧАЙКА» ГАЗ-13Б

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ ФАЭТОН
С ТЕНТОМ-АВТОМАТОМ
УДИВИТЕЛЬНЫЙ ГИБРИД

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №247, 2018

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, импортер в Россию:

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

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

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 Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123,

тел./факс: +375 17 324-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+375 17 279-87-97 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 226, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 1149 руб., 1250 бел. руб.

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. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

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

Тираж: 10000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2-10 (верх), 8-9: ООО «Таига Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2-10 (верх), 8-9: * Raposarture.com; стр. 3,
5 (центр), 6 (центр), 7-10 (низ), 10-14: частная
коллекция Максима Шелепенкова; стр. 4, 5 (верх, низ),
6 (верх) из фонда ГКУ АриАДНО

Текст — Сергей Ионен

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Вадима Челака,
Александра Павленко и Максима Шелепенкова



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». Издание 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 печати (производства): 09.11.2018

Дата выхода в России 11.12.2018

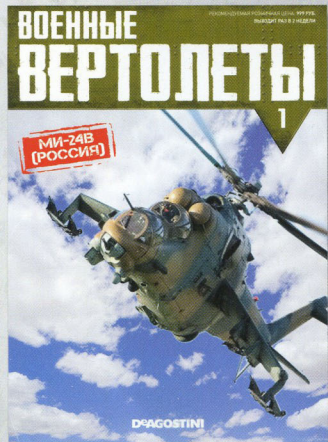
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПЕРВОМ НОМЕРЕ Ми-24В
(РОССИЯ)

НОВИНКА



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
С СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru

Среди послевоенных советских автомобилей есть редкие модели, выпущенные очень малой серией. Типичный пример — ГАЗ-13Б, модификация «Чайки» первого поколения с открытым шестиместным кузовом типа «фазтон». Общий тираж таких машин составил около двух десятков экземпляров. Но это были не опытные образцы, а полноценные товарные автомобили.

Не скрываться от народа

Послевоенная история советских фазтонов и кабриолетов началась в 1948 году с приказа министра автомобильной промышленности СССР С. А. Аколова, согласно которому 50% автомобилей «Москвич», «Победа» и ЗИМ, а также 35% автомобилей ЗИС-110 следовало выпускать с открытыми кузовами. Для массовых моделей «Москвича» и «Победы» конструкторы выбрали кузов типа «кабриолет» с жесткими дугами над дверями, связывавшими передок с задком и обеспечивавшими несущему кузову необходимую жесткость. Представительским ЗИМам и ЗИСам полагалось полностью открытые кузовы «фазтоны», у которого над поясной линией выступали только ветровое стекло с проемом и, возможно, форточки передних дверей. Дверные стекла и мягкий брезентовый верх можно было полностью убрать.

Удаление крыши несущего кузова ЗИМа (ГАЗ-12) ни к чему хорошему не привело. Обеспечить жесткость открытого кузова не позволили никакие дополнительные усилители. Испытания выявили нежизнеспособность конструкции, и открытый ЗИМ остался только в двух опытных экземплярах. А фазтон ЗИС-110Б с основанием в виде рамы лестничного типа стал серийной

моделью. Эти машины обслуживали закрытые ведомственные санатории в южных регионах Крыма и Кавказа, служили в качестве экскурсионных маршрутных такси в Москве, их часто использовали операторы кинохроники. С 1955 года министр обороны и командующий парадом на Красной площади объезжали войска, стоя в двух открытых автомобилях ЗИС-110Б, а не сидя верхом на лошадях. Если И. В. Сталин прятался в бронированном лимузине, то Н. С. Хрущев любил подчеркивать, что он не скрывается от народа. В годы его правления стало обычной практикой, когда члены советского правительства и высокие зарубежные гости, в том числе главы государств, ехали сквозь толпу встречавших их граждан, стоя в открытой машине. Поначалу для этой цели как раз и использовали ЗИС-110Б.

Взамен ЗИМа и ЗИСа

С 1956 года КБ легковых автомобилей Конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) ГАЗа активно работало над новой моделью М-13, призванной заменить ЗИМ (ГАЗ-12). Чтобы обеспечить максимально комфортные условия передвижения для шести-семи человек, пришлось увеличивать размеры автомобиля, следом заметно воз-

растала масса, а для обеспечения высоких скоростных показателей требовался значительно более мощный двигатель. По всем техническим характеристикам горьковская новинка намного превосходила ЗИМ, открыто приближалась к ЗИС-110, а по некоторым параметрам обгоняла и его.

Тем временем, московский автозавод, сменивший в 1956 году имя Сталина на имя своего легендарного директора И. А. Лихачева, вывел новую модель представительского автомобиля ЗИЛ-111 в еще более высокий, по сравнению с ЗИС-110, класс. Кроме того, планировалось, что ЗИЛ-111 будет автомобилем штучной сборки. В начале 60-х ежегодно строилось 8–12 таких машин. Горьковскую новинку М-13 (ГАЗ-13) предполагалось, подобно ЗИС-110, собирать на конвейере по несколько сотен экземпляров в год. Не удивительно, что, помимо базового закрытого кузова, в семейство ГАЗ-13 закладывался открытый кузов «фазтон» — замена ЗИС-110Б.

Надо отдать должное коллективу горьковского КЭО, сумевшему спроектировать и довести до производства автомобиль ЗИМ с несущим кузовом непривычно больших размеров. Но приступая к разработке М-13, конструкторы во главе с Н. А. Юшмановым, ведущим конструктором по машинам боль-



Легковой автомобиль ГАЗ-13Б «Чайка» с открытым кузовом типа «фазтон»

шого класса, решили прекратить подобные эксперименты и вернуться к надежной и простой рамной схеме. Это позволяло безболезненно увеличивать размеры машины и, что подчеркивалось особо, упрощало создание разных типов кузова, включая открытый фазон.

Привычная рама лестничного типа ощутимо утяжеляла автомобиль. Поэтому группа, отвечавшая за шасси, предложила новую конфигурацию рамы. Посередине колесной базы несущим элементом выступал мощный центральный лонжерон, элемент хребтовой рамы. Спереди и сзади от него направо и налево характерной «вилкой» расходились более легкие лонжероны. В переднюю «вилку» устанавливались силовой агрегат и передняя подвеска. Задние концы рессор крепились к продольным лонжеронам задней «вилки», а их передние концы — к дополнительной поперечине, тоже жестко связанной с центральным (хребтовым) лонжероном. При этом в задней части рамы левый и правый концы «зубьев вилки» жестко увязывала между собой еще одна поперечина. Передняя «вилка» оставалась незамкнутой. Благодаря такой схеме, снаряженная масса базовой модели ГАЗ-13 уложилась в 2100 кг, а полная не превысила 2660 кг. Рамное основание позволило не увязывать между собой центральные стойки закрытого кузова «седан». В салоне ЗИМа за спинкой переднего сиденья располагались поперечные усилители, исключавшие перемещение сиденья взад-вперед. У базового ГАЗ-13 ничего подобного не было, и расстояние от переднего сиденья до руля и педалей, а также наклон спинки можно было регулировать.

Силовой агрегат, по сравнению с ЗИМом, стал настоящим прорывом. Место нижнеклапанной рядной «шестерки», унифицированной с грузовиком ГАЗ-51, заняла V-образная «восьмерка», спроектированная под руководством начинающего конструктора П. З. Сыркина. Благодаря алюминиевым головкам, блоку цилиндров и литому коленчатому валу, мотор ГАЗ-13, по сравнению с ГАЗ-12, потяжелел всего на 13 кг. Рабочий объем 5,5 л приближался к шестилитровому ЗИС-110. А по мощности новый «газовский» двигатель намного превосходил «зисовский» — 195 л.с. против 140. Единственным вариантом коробки передач ГАЗ-13 предусматривалась автоматическая гидромеханическая, ведущим конструктором которой выступил Л. Д. Кальмансон. Привычные механические коробки не устанавливались на автомобили этого семейства никогда.



ГАЗ-13 «Чайка», базовая модель с кузовом «седан» (опытный образец)

Все с нуля

В 1959 году Горьковский автозавод выпустил 71 новый автомобиль ГАЗ-13, получивший название «Чайка». А ранней весной 1960 года из ворот экспериментального цеха вышел первый опытный образец фазона ГАЗ-13Б. Первоначально планировалось оснастить открытую «Чайку» жестким верхом, с помощью подъемного механизма складывающимся и убирающимся в багажник. В качестве аналога выбрали американский Ford Fairlane 500 Skyliner. Разработкой такой крыши занималось бюро спортивных автомобилей. Но у иномарки был пятиместный кузов с двумя рядами сидений и относительно короткая крыша. В салоне «Чайки» находилось три ряда сидений, и пассажирское помещение получилось значительно более длинным. Из-за этого пришлось пересматривать размерность и кинематику складывания крыши. К тому же ее панели и складывающие рычаги

не помещались в багажник. Работа шла тяжело, механизм даже по предварительным расчетам получался сложным, дорогим и ненадежным. Поэтому от жесткой складываемой крыши быстро отказались в пользу мягкого брезентового верха. Но осталась идея возложить складывание и натяжку тента на автоматическое устройство.

Проектированием механизма укладки верха занялась КБ кузовов легковых автомобилей. Работой лично руководил начальник КБ П. К. Лапшин, а разрабатывали его Ю. М. Полев и Р. П. Шапин. Казалось логичным сделать сложный и непривычный механизм по типу какой-нибудь иномарки. В распоряжении советских конструкторов находился образец двухдверного фазона Packard Caribbean. Этот автомобиль Минатопром приобрел среди прочих многочисленных зарубежных аналогов во время крупномасштабной закупки иномарок различных типов в 1956 году, его демонстрировали на прохо-



Рекламная съемка первого образца. Возможно, поездки зимой в открытом автомобиле были не настолько комфортными, насколько это пытались изобразить на фото



Совсем грузой кузов

Надо заметить, что фазтон отличался от седана размерностью крышки багажника и дверей. Наличие ниши тента потребовало уменьшить длину горизонтальной поверхности крышки багажника. Передние двери фазтона были чуть шире, чем у седана, а задние, наоборот, немного уже. В результате наружные панели передних дверей перекрывали собой более толстые, чем у закрытой машины, средние стойки и частично внутренние усилители задних дверей. Иначе говоря, передние двери закрывались внахлест поверх задних. В дверях, в отличие от седана, было по два замка, а личинки для ключей располагались заметно ниже. Центральные стойки, для обеспечения жесткости, у открытой «Чайки» связывала между собой мощная металлическая поперечина сложной формы. Поэтому переднее сиденье фазтона не отодвигалось назад, как было сделано на седане. Оригинальные панели и усилители выколачивались вручную на деревянных болванках, что существенно повышало трудоемкость изготовления кузова. У закрытой и открытой машин были совершенно разные сиденья. Подушки и спинки фазтона сделали заметно тоньше, поэтому сиденья получились более жесткими. Спинки состояли из двух половин. Заднее сиденье фазтона, из-за установленных по бокам гидравлических цилиндров, вышло более узким, на нем помещались только два пассажира, и, в отличие от закрытого варианта, открытая машина по паспорту была не семиместной, а рассчитанной на шесть человек. Вместо тканевой обивки в от-



Автоматическое складывание тента ГАЗ-13Б



Первый образец автомобиля ГАЗ-13Б «Чайка» со сложенным тентом

дившей в тот год выставке в НАМИ. Однако эту машину отправили не на ГАЗ, а на ЗИЛ, чтобы использовать при разработке фазтонов семейства ЗИЛ-111. По воспоминаниям Шкапина, все работы над механизмом складывания верха конструкторы ГАЗа проводили самостоятельно с нуля.

Для каркаса тента пришлось разработать сложный многозвенный рычажно-шарнирный механизм. Его приводили в действие два полностью оригинальных гидравлических цилиндра диаметром 90 мм каждый. Они располагались вертикально у правого и левого бортов кузова между задними дверями и арками колес. Жидкость в цилиндры нагнетал электрический насос, включенный в бортовую сеть автомобиля. Таким образом, получился электрогидравлический привод. В сложенном состоянии все рычаги и тент компактно укладывались в специальную нишу между салоном и багажником. Свернутый тент накрывался специальным чехлом. Вручную приходилось делать только две операции: когда тент сложен, требовалось

установить и застегнуть чехол, а когда тент разворачивался, нужно было пристегнуть его двумя замками к раме ветрового стекла.



Автомобили ГАЗ-13Б «Чайка» (съемка в Горьком)





ГАЗ-13Б «Чайка» с пассажирами (съемка в Горьком)

крытом кузове применялась непромокаемая обшивка из искусственной кожи. У любой «Чайки» стеклоподъемники всех дверей имели электрический привод. Стекла задних дверей фазтона получили оригинальную полукруглую форму, кинематика их подъема и опускания тоже заметно изменилась. Стекла уходили в дверь не вертикально, как у закрытой машины, а описывая сектор окружности. Световые и контрольные приборы, радиоприемник и электрический привод антенны у закрытого и открытого автомобилей были одинаковыми. Несмотря на раннее основание автомобиля и дополнительные усилители, кузов ГАЗ-13Б не получился абсолютно жестким. На высокой скорости и на неровной дороге он начинал «играть», а двери, даже с двумя замками, ощущито «гуляли» в проемах. Хотя агрегаты «Чайки» позволяли свободно развивать максимальную скорость до 160 км/ч, инструкция по эксплуатации фазтона рекомендовала водителю не превышать 100 км/ч.

Смотрины на высшем уровне

Весной 1960 года два образца ГАЗ-13Б перенесли из Горького в Москву для показа руководителям партии и правительства. Тент у одной машины был серым, у другой — коричневым. Возглавлял экспедицию ведущий испытатель заводской лаборатории доводки и испытаний легковых автомобилей Б. В. Греков. В столице горьковчанам пришлось несколько дней ждать

аудиенции у Н. С. Хрущева. За это время машинами заинтересовался председатель КГБ А. Н. Шелепин. Он попросил отвезти его на Ленинские горы к смотровой площадке и «высотке» МГУ. По забитым транспортом московским улицам Грекову пришлось везти Шелепина с большим превышением скорости, рискуя попасть в ДТП. Но по возвращении довольный председатель КГБ от души благодарил заводчан за отличную машину и пожимал им руки. Наконец, настал день показа главе государства. Н. С. Хрущев вышел вместе с двумя членами Политбюро ЦК КПСС —

М. А. Сусловым и Ф. Р. Козловым. В фазтоне четвертым сел председатель комитета по автотракторному машиностроению (министр автомобильной и тракторной промышленности СССР) Н. И. Строкин. Грекову, как представителю завода, осталось место только на strapонтене. Суслов сел за руль, самостоятельно тронулся и сделал круг по Кремлю. Остановив машину, он начал раз за разом с помощью кнопки раскладывать и складывать тент, обращаясь с диכוиновым автоматическим устройством, как с игрушкой. Греков боялся, что электромотор посадит аккумулятор или, что еще хуже, из-



Автомобили ГАЗ-13Б «Чайка» (рекламная съемка в Москве)





готовленный в экспериментальном порядке каркас тента не выдержит и сломается. Он предупредил Сулова, что сейчас сядет аккумулятор и машина не заведется. Член правительства неотреагировал, он с азартом продолжал открывать-закрывать верх. Прекратил он только тогда, когда Хрущев, сидевший рядом с водителем, сделал ему замечание в резкой форме. Руководители государства остались довольны новинкой, но это совсем не гарантировало путевки в крупносерийное производство. Надо отметить, что «Чайки» ГАЗ-13Б ни разу не участвовали в военных парадах на Красной площади, но на них иногда принимали парады командующие военными округами у себя на местах. И, конечно же, эти машины использовали во время торжественных приемов глав иностранных государств. В 1966 году во время официального визита в СССР президент Франции Шарль де Голль ездил по Москве, стоя в ЗИЛ-111Д, а по Ленинграду его возили в ГАЗ-13Б. Лидер кубинской революции Фидель Кастро передвигался стоя в фазтоне «Чайка» сквозь толпу встречавших его граждан по улицам нескольких больших городов Советского Союза. И только после покушения на космонавтов в Москве в январе 1969 года по соображениям безопасности высоких гостей перестали встречать в открытых машинах.



Автомобили ГАЗ-13Б «Чайка» (вид сверху).
Спинки сидений заметно отличаются
от сидений базового седана

Продолжение на стр. 10



ГАЗ-13Б «Чайка» на улицах Москвы (80-е годы)







Без вины виноватый

Точных данных о количестве построенных фазтонов ГАЗ-13Б и времени их выпуска нет. Но все известные на сегодня экземпляры изготовлены в 1961 и 1962 годах. По какой причине производство открытых автомобилей на ГАЗе было негласно свернуто в начале 60-х? Косвенный ответ дает переписка автозаводов с Комитетом по автотракторному машиностроению по поводу целесообразности параллельного выпуска представительских автомобилей двух марок — «Чайка» и ЗИЛ. Оказываясь, в 1964 году, когда Хрущев развернул

очередную кампанию «по борьбе с привилегиями», производство автомобилей «Чайка» в Горьком было приостановлено и возобновлено только в 1965 году после прихода к власти Л. И. Брежнева. Заводская статистика практически подтверждает это. В 1960 году, когда производство ГАЗ-13 только налаживали, завод построил и отправил в сбыт 155 экземпляров «Чайек» разных модификаций. На следующий год ГАЗ вышел на проектную мощность, в результате в 1961 и 1962 годах увидело свет по 300 автомобилей этого семейства. В 1963 году последовало заметное сокра-

щение производства. В сбыт ушло только 180 автомобилей ГАЗ-13. А в 1964 году случился настоящий провал: горьковчане передали в сбыт только 36 экземпляров «Чайки» — рекордно малое за всю историю этого семейства количество автомобилей. Вероятно, эти машины изготовили в начале года, а то и раньше, до приказа об остановке производства. А 1965 год принес оживление — в отделе сбыта появилось 76 новых автомобилей.

По всей вероятности, именно в этот период «безвременья», к счастью оказавшийся очень коротким, открытая модификация ГАЗ-13 выпала из производственной программы завода. Фазтон получался дорогим, требовал оригинальной оснастки и большого объема ручного труда. Кроме того, ту же самую «кинушу» в типаже советских автомобилей уверенно занимал ЗИЛ. Если для седана временная остановка производства послужила только небольшим перерывом, то для фазтона она обернулась полным окончанием выпуска. Есть сведения о небольшом количестве ГАЗ-13Б, изготовленных и в 1965 году. Но, скорее всего, эти автомобили просто собрали из имевшегося на ГАЗе запаса оригинальных комплектующих. По приблизительным данным, в общей сложности Горьковский автозавод построил примерно 20–22 открытых автомобиля ГАЗ-13Б.

Почетный гость СССР Фидель Кастро в фазтоне ГАЗ-13Б





Автомобиль ГАЗ-13Б «Чайка» со сложенным тентом

К вопросу о возобновлении производства ГАЗ-13Б неожиданно вернулись через много лет. В 1978 году, когда уже выпускалась серийно новая «Чайка» ГАЗ-14, заказ на два фазтона ГАЗ-13 поступил из братской Германской Демократической Республики от правительства Эрика Хонеккера. Сначала в Горьком пытались отказаться, мотивируя это тем, что восстановление производства ради двух машин нецелесообразно, что

семейство ГАЗ-13 готовится к снятию с производства, а на базе ГАЗ-14 будет разработан новый фазтон. Но приказ министерства автомобильной промышленности был категоричным: две открытых «Чайки» старой модели следовало построить любой ценой. Сотрудники КЭО ГАЗа выкупили у одной из организаций два старых, приготовленных для списания седана. Экспериментальный цех осуществил их капитальный ремонт,

переделал в фазтоны и передал представителю заказчика в 1979 году. Были ли в этих машинах воспроизведены все оригинальные особенности «настоящих» ГАЗ-13Б или получились упрощенные «Чайки» без крыши, точно неизвестно.

До наших дней сохранилось несколько экземпляров ГАЗ-13Б, которые находятся в частных коллекциях или выставлены в автомобильных музеях.



Автомобиль с поднятым тентом

Кажется, ну какие могут быть разновидности у «Чайки» с открытым кузовом? Но, оказывается, были вариации и на тему открытых «Чайек». Прежде всего, из-за своих ходовых особенностей автомобиль привлекался кинооператорам для съемки фильмов в движении. А еще можно вспомнить открытую двухдверную «Чайку» — этот автомобиль в 70-х годах производил фурор на московских улицах.



ОАСД-3

ОАСД-3 и ОАСД-4

Благодаря отменной плавности хода и высоким динамическим качествам, автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» отлично подходил для работы кино- и телеоператоров. Но из-за недолгого выпуска и очень небольшого тиража настоящие фазтоны ГАЗ-13Б попадали в руки операторов только в единичных случаях. Известны примеры, когда седаны «Чайки» переоборудовались для нужд кино и телевидения в открытые автомобили вне Горьковского автозавода. Обычно у них оставляли часть крыши над местами водителя и переднего пассажира — получался частично открытый кузов типа «кландо». Такой автомобиль был изготовлен в 1970 году на Центральной автобазе Главснаббита Комитета по кинематографии при Совмине СССР. Автомобиль, который сконструировал инженер Г. И. Асташев, получил обозначение ОАСД-3 (операторский автомобиль для съемок в движении, вариант №3). Он проходил испытания на разных киностудиях, в частности на «Мосфильме», ЦСДФ, Киностудии имени М. Горького и студии радиотелевизионной рекламы Мосгорисполкома, после чего был утвержден к изготовлению по индивидуальным заказам киностудий.

ОАСД-4

ГАЗ-13В кунг

Эта «Чайка» с двухдверным открытым кузовом давно будоражила умы автолюбителей. Каких только байк и легенд не существовало по поводу этой машины, но она была совсем не горьковским изделием. Под внешними кузовными панелями от ГАЗ-13 «Чайка» скрывалось шасси Mercedes-Benz 30-х годов. Скорее всего, немецкий автомобиль попал в нашу страну в период Великой Отечественной войны в качестве трофея или был вывезен из Германии по репарациям сразу после окончания войны. Со временем оригинальный кузов пришел в негодность, и хозяин решил превратить «Мерседес» в «Чайку», заменив «по кругу» все внешние кузовные панели. При этом каркас оригинального кузова был сохранен — отсюда такое необычное, составленное из двух плоских стекол ветровое стекло, а также большие двери, открывающиеся против хода машины. Все это атрибуты 30-х годов. Видимо тогда же, при ремонте, оригинальный двигатель Mercedes-Benz уступил место мотору ГАЗ-51. Остальные агрегаты по большей части остались «родными».





Кто и когда соорудил гибрид «Мерседес-Чайка» до сих пор остается загадкой. Можно только предположить, что это был влиятельный человек, так как получить кузовные элементы даже от описанной «Чайки» в советское время было сложно. А здесь они не просто навешены как придется, а тщательно подогнаны к каркасу старого кузова. Такую работу могли провести только специалисты высокого уровня, скорее всего в условиях какого-нибудь военного авторемонтного завода.

Автомобиль, похожий на «Чайку», на самом деле трофейный Mercedes Benz с кузовными панелями ГАЗ-13

Технические характеристики «Чайка» ГАЗ-13Б

Число мест	6
Максимальная скорость	160 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	14 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-68
Генератор	Г-101, 400 Вт, 32А
Реле-регулятор	РР-101
Стартер	СТ-101
Прерыватель-распределитель	Р-13
Свечи зажигания	А-15Б
Размер шин	8,20-15

Дорожные просветы, мм

под передней осью	180
под задней осью	210

Наименьший радиус поворота по колею наружного колеса, м

7,3

Рулевой механизм

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

Передняя подвеска

независимая, рычажная, на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Задняя подвеска

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Сцепление

однокосовое, сухое

Тормоза

рабочий — колодочный на все колеса с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем

стояночный — колодочный с механическим приводом на трансмиссию

Коробка передач

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,4), работающий совместно с планетарной трехступенчатой коробкой передач

Передаточные числа

I — 2,84; II — 1,62; III — 1,00; задний ход — 2,0

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 3,38

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	88
Рабочий объем, см³	5526
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-114

Максимальная мощность

195 л.с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

41,0 кгс·м при 2200 об/мин



Первый опытный образец автомобиля М-21 «Волга»

Волжский конструктор

Заметный след в истории двух крупнейших автозаводов России — Горьковского и Волжского — оставил конструктор легковых автомобилей Владимир Сергеевич Соловьев. Он дал путевку в жизнь многим популярным отечественным моделям.

Молодой инженер Владимир Соловьев пришел работать в техотдел Государственного автозавода имени Молотова в начале войны — в июле 1941 года. В первые послевоенные годы он возглавлял конструкторскую группу, занимавшуюся карданными передачами и задними мостами. Так, в 1947 году он спроектировал новый задний мост для «Победы» с разгруженными полуосями. Эта разработка пошла в серийное производство на полноприводном М-72, а потом на польских фургонах и микроавтобусах *Nysa* и *Zuk*, массово поставлявшихся в СССР. Следом под руководством Соловьева была разработана первая советская гипоидная главная передача ЗИМа. Соловьев принял активное участие в конструировании трансмиссии внедорожника ГАЗ-69, амфибии ГАЗ-46, гусеничного транспортера ГАЗ-47. С 1953 года Владимир Сергеевич был заместителем главного конструктора завода по легковым автомобилям и первым ведущим конструктором М-21, будущей «Волги». Работу над «двадцать первой» на стадии подготовки производства он перепоручил Александру

Михайловичу Невзорову. При Соловьеве КБ легковых автомобилей разрабатывало первые советские внедорожники с несущими кузовами М-72 и М-73, все три серии семейства ГАЗ-21, включая вариант с автоматической коробкой передач, универсал ГАЗ-22, первую «Чайку» ГАЗ-13 и ее модификацию с открытым кузовом «фазтон», специальный автомобиль ГАЗ-23, опытную инвалидную микролитражку ГАЗ-18. То же бюро в те же годы оказало помощь отделу главного конструктора МЗМА при создании кузова автомобиля «Москвич-402-425». С 1961 года КБ Соловьева активно готовило «Волгу» второго поколения ГАЗ-24.

В 1966 году В. С. Соловьеву, как опытному конструктору, Министерство автомобильной промышленности СССР поручило возглавить управление главного конструктора нового автозавода, который только планировалось строить в Тольятти. Конец 60-х годов прошел под знаком подготовки производства первенца Волжского автозавода — «автомобиля №1» и его модификаций (универсала и «автомобиля №2»). Сотрудники УГК ВАЗа,

совместно с НАМИ, подробнейшим образом исследовали поведение автомобиля-прототипа FIAT-124 в дорожных и климатических условиях СССР, по результатам испытаний выдавая итальянской стороне технические задания на модернизацию узлов и агрегатов этой модели, а часто и на разработку новых механизмов с нуля. Соловьев, как главный конструктор ВАЗа, не только руководил этой работой, но и сам принимал в ней непосредственное участие. Например, автомобиль «Жигули» получил полностью новые, по сравнению с FIAT, задний мост и карданную передачу — те самые агрегаты, тонкости конструирования и особенности работы которых Соловьев досконально изучил еще на ГАЗе. Едва в 1970 году конвейер ВАЗа был запущен, как встал вопрос о начале научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ над перспективными моделями завода, конструктивно и технологически уже никак не связанными с FIAT, но частично унифицированными с существующей базовой моделью «Жигулей». Прежде всего, речь шла об автомобиле повышенной проходи-

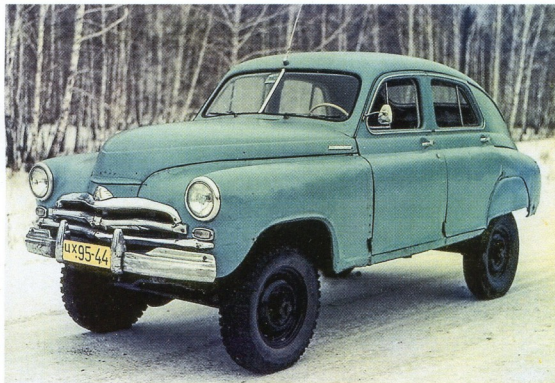


Испытания автомобиля VAZ-2101 «Жигули» на Дмитровском автополигоне

мости (4x4). На начальном этапе ОКР принималась попытка построить машину с примитивным открытым (хотя и несущим) кузовом. Первые макетные образцы даже оснастили барабанными передними тормозами — беспрецедентный случай в истории ВАЗа. В 1972 году Соловьев безоговорочно поддержал новаторскую идею ведущего дизайнера В. П. Семушкина и ведущего конструктора П. М. Прусова выбрать для внедорожника закрытый комфортабельный кузов со сложной, как у обычного легкового автомобиля, штамповкой и сваркой панелей. Кроме того, Соловьев нашел возможность сконструировать силами УГК пригодные для

производства механизмы трехпоршневых дисковых передних тормозов, не унифицированных с «Жигулями». Созданная под руководством Соловьева модель VAZ-2121 «Нива» оказалась уникальным предложением на мировом автомобильном рынке 70-х и начала 80-х годов.

Благодаря практичной и дальновидной позиции Соловьева, в первый же год освоения массового выпуска «Жигулей» конструкторы УГК начали работать над перспективными переднеприводными автомобилями с поперечным расположением силового агрегата, и в 1971 году уже ездил своим ходом первый макетный образец с такой



Автомобиль ГАЗ-M72



Владимир Сергеевич Соловьев

1941 год

Пришел работать в техотдел ГАЗа.

1946 год

Назначен руководителем конструкторской группы карданных передач и задних мостов.

1953 год

Возглавил КБ легковых автомобилей ГАЗа.

1966 год

Назначен главным конструктором ВАЗа.

1970 год

Запущен главный конвейер ВАЗа и развернут выпуск автомобиля VAZ-2101 «Жигули».

1972 год

Утвердил окончательную концепцию автомобиля VAZ-2121 «Нива».

компоновкой. Правда, до освоения серийного выпуска таких автомобилей оставалось еще без малого полтора десятилетия. К сожалению, главный конструктор Владимир Сергеевич Соловьев не дожид до того дня, когда «Нива» пошла потоком с конвейера завода. В июне 1975 года он скоропостижно скончался в самом расцвете сил — в возрасте 55 лет.

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

БА-27М

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели,
прилагаемых к выпуску



forum.ru

DeAGOSTINI

