

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН

№ 268

Форум о  
журнальных...

[nasekomiie.ru](http://nasekomiie.ru)



## ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

СОЛИДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ СОЛИДНЫХ ПАССАЖИРОВ  
ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОРЫВ  
УПАСТЬ, ЧТОБЫ ПОДНЯТЬСЯ

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №268, 2019

#### 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: Д. А. Кабертай

#### 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

#### Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен 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

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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 12,50 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: 6300 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10, 8–9: ООО «Тайга Групп»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10, 8–9: © hdmrmaps.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

При подготовке номера использованы материалы книги Вадима Челака «Полет Чайки» (Барнаул, 2017)



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): 15.11.2019

Дата выхода в России 19.11.2019

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**



**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

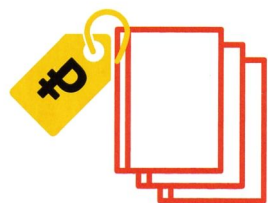
# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

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

Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

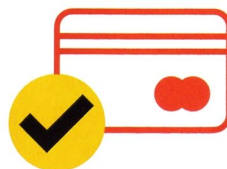
### ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



### ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



### УДОБНАЯ ОПЛАТА



### ДОСТАВКА ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02



Горьковский автозавод выпускал автомобиль представительского класса ГАЗ-13 — «Чайку» первого поколения — очень долго, более 20 лет. На момент своего появления это была передовая для советского автопрома модель, оснащенная целым букетом технических новинок. Но и к концу выпуска, несмотря на устаревшую внешнюю форму, она все еще воспринималась как солидный автомобиль для солидных пассажиров.

### Чудо советской техники

Восьмицилиндровый V-образный двигатель, гидромеханическая коробка передач, гидроусилитель руля, электрические стеклоподъемники и привод антенны — эти технические решения в СССР в начале 60-х годов казались настоящим чудом. При этом оснащенный всеми этими устройствами автомобиль ГАЗ-13 выпускался не штучно, как лимузины ЗИЛ, а небольшой, но полноценной серией — до 300 экз. в год. В 1956 году Министерство автотракторной промышленности, которое возглавлял бывший горьковский инженер-производитель Н. И. Строкин, дало разрешение Государственному автозаводу имени Молотова (ГАЗ) больше не модернизировать существующий автомобиль высокого класса ЗИМ, а взамен разработать с нуля полностью новую модель, ни в чем не уступающую современным американским аналогам. До лета 1957 года

новинка проходила по документам как М-13, а позднее, после переименования Горьковского автозавода, за ней закрепилось обозначение ГАЗ-13. В качестве аналогов для изучения конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) ГАЗа получил с проходившей в 1956 году в НАМИ выставки иномарок два американских седана — *Plymouth Savoy* и *Ford Customline*. Они отличались V-образными «восьмерками» рабочим объемом 4–4,5 л и автоматическими коробками передач. Рекомендовалось применить на новой машине и рычажно-торсионную переднюю подвеску, аналогичную новым американским машинам.

Руководителя КБ легковых автомобилей ГАЗа Н. А. Юшманова и его коллег уже не сдерживали жесткие рамки, как это было при конструировании ЗИМа. На исходе 40-х годов им предстояло построить автомобиль ГАЗ-12 с трехрядной планировкой

салона «вокруг» форсированного шестицилиндрового двигателя от грузовика ГАЗ-51. Это диктовало строгие ограничения по размерам и снаряженной массе автомобиля, которую любой ценой следовало уложить в 1800 кг. Теперь конструкторам двигателей ГАЗа в любом случае предстояло разрабатывать, а производителям завода осваивать семейство V-образных восьмицилиндровых моторов.

Без таких двигателей во второй половине 50-х годов невозможно было создавать современные грузовые автомобили и боевые бронемшины. Наличие двигателя, способного развивать до 200 л.с., развязывало руки конструкторам легковой машины большого класса: не требовалось экспериментировать с огромным несущим кузовом, мощный мотор позволял со спокойной совестью вернуться к проверенной лонжеронной раме, которая давала возмож-



Автомобиль ГАЗ-13 «Чайка», отреставрированный в XXI веке





Первый опытный образец автомобиля ГАЗ-13 «Чайка» в Москве (1957 год)

ность «не заталкивать» крупногабаритные агрегаты и просторный пассажирский салон в ограниченные наружные габариты, а сделать машину настолько большой, насколько это необходимо для комфортной перевозки пассажиров и багажа, обеспечения удобного для ремонта доступа к двигателю. К тому же рама в будущем открывала простор для создания разных типов кузова: открытого, универсального, специального. В то же время опытная команда Юшманова понимала, что злоупотреблять увеличением размеров автомобиля тоже не стоит — по снаряженной массе лучше уложиться в 2–2,2 т. И это прекрасно удалось.

Важный резерв для облегчения конструкции таился в типе несущей рамы. Привычная рама лестничного типа ощутимо увеличивала массу автомобиля. Поэтому группа, отвечавшая за шасси, смело предложила новую конфигурацию рамы. Посередине колесной базы несущим элементом выступал мощный центральный лонжерон, элемент хребтовой рамы. Спереди и сзади от него направо и налево «вилкой» расходились более легкие лонжероны. В переднюю «вилку» устанавливались силовой агрегат и независимая передняя подвеска. Ее все-таки решили сделать не торсионной, а более привычной — рычажно-пружинной. 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 «зус-



Четвертый опытный образец автомобиля ГАЗ-13 «Чайка», подготовленный для выставки в Брюсселе (1958 год)





Опытный образец ГАЗ-13 «Чайка» во время испытательного пробега (1958 год)

бьев вилки» жестко увязывала между собой еще одна поперечина. Передняя «вилка» оставалась незамкнутой. Благодаря такой схеме снаряженная масса базовой модели ГАЗ-13 получилась не больше 2100 кг, а полная не превышала 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, что создавало недопустимые неудобства для водителя, особенно когда за руль садился человек высокого роста.

Базовой модели семейства ГАЗ-13 никаких лишних усилителей не понадобилось, и расстояние от переднего цельного сиденья-«дивана» до руля и педалей, а также наклон спинки можно было регулировать так же, как в «Волге» ГАЗ-21.

### Главное — силовой агрегат

Чтобы новый легковой автомобиль ГАЗ-13 появился на свет, требовалось сконструировать два непривычных для советского автомобилестроения агрегата. Во-первых, V-образный восьмицилиндровый двигатель, а во-вторых, автоматическую коробку пере-

дач с гидротрансформатором и планетарными шестернями. Работы над двигателем поначалу возглавлял опытный конструктор А. И. Черномашенцев. По непроверенной информации за основу был взят восьмицилиндровый двигатель легкового автомобиля *Studebaker*, поступивший для изучения на ГАЗ. От него позаимствовали общую компоновку, но размерности предстояло выбрать свои. Для удобства освоения производства цилиндро-поршневую группу планировалось унифицировать с двигателем «Волги» ГАЗ-21. Поэтому диаметр цилиндра и ход поршня выходили одинаковыми — 92 мм, а рабочий объем составлял 4890 см<sup>3</sup>. Максимальная мощность 180 л.с. достигалась при 4600 об/мин, а максимальный крутящий момент 36 кгс.м мотор развивал при 2300 об/мин. Всего построено четыре экземпляра таких двигателей, они проходили испытания на первых опытных образцах ГАЗ-13 и стендах в заводской лаборатории.

Но к производству был принят другой вариант двигателя. Дело в том, что на определенном этапе планировалось унифицировать между собой V-образные восьмицилиндровые двигатели ГАЗ и ЗИЛ. Но согласованной работы конструкторов двух заводов не получилось — конструкторские бюро двигателей в Горьком и Москве ориентировались на свои представления об особенностях моторов и технологии, которыми располагал каждый из заводов. В результате на ГАЗе был сконструирован новый мотор ГАЗ-13 с увеличенным рабочим



Третий опытный образец ГАЗ-13 «Чайка», предназначенный для демонстрации на ВДНХ СССР





Третий опытный образец ГАЗ-13 «Чайка» (рекламная съемка, вид сзади)

объемом 5526 см<sup>3</sup>, причем короткоходный. При диаметре цилиндра 100 мм ход поршня составлял 88 мм. Такой двигатель оказался мощнее, чем первоначальная модификация. Он выдавал 195 л.с. при 4400 об/мин и 42 кгс.м крутящего момента при 2200–2500 об/мин. Степень сжатия осталась такая же, как у первого варианта — 8,5, что требовало высокооктанового бензина. Из алюминия отливались не только головки, но и блок цилиндров, гильзы сделали съемными «мокрого» типа. Коленчатый и распределительный валы были не кованые, как у прежних моторов, а литые. В результате новый мотор ГАЗ-13

вышел всего на 13 кг тяжелее двигателя ГАЗ-12 при том, что рабочий объем возрос более чем на 2 л, мощность — более чем в два раза, а вместо одной нижнеклапанной головки появились две верхнеклапанные. Иначе как техническим прорывом это назвать нельзя.

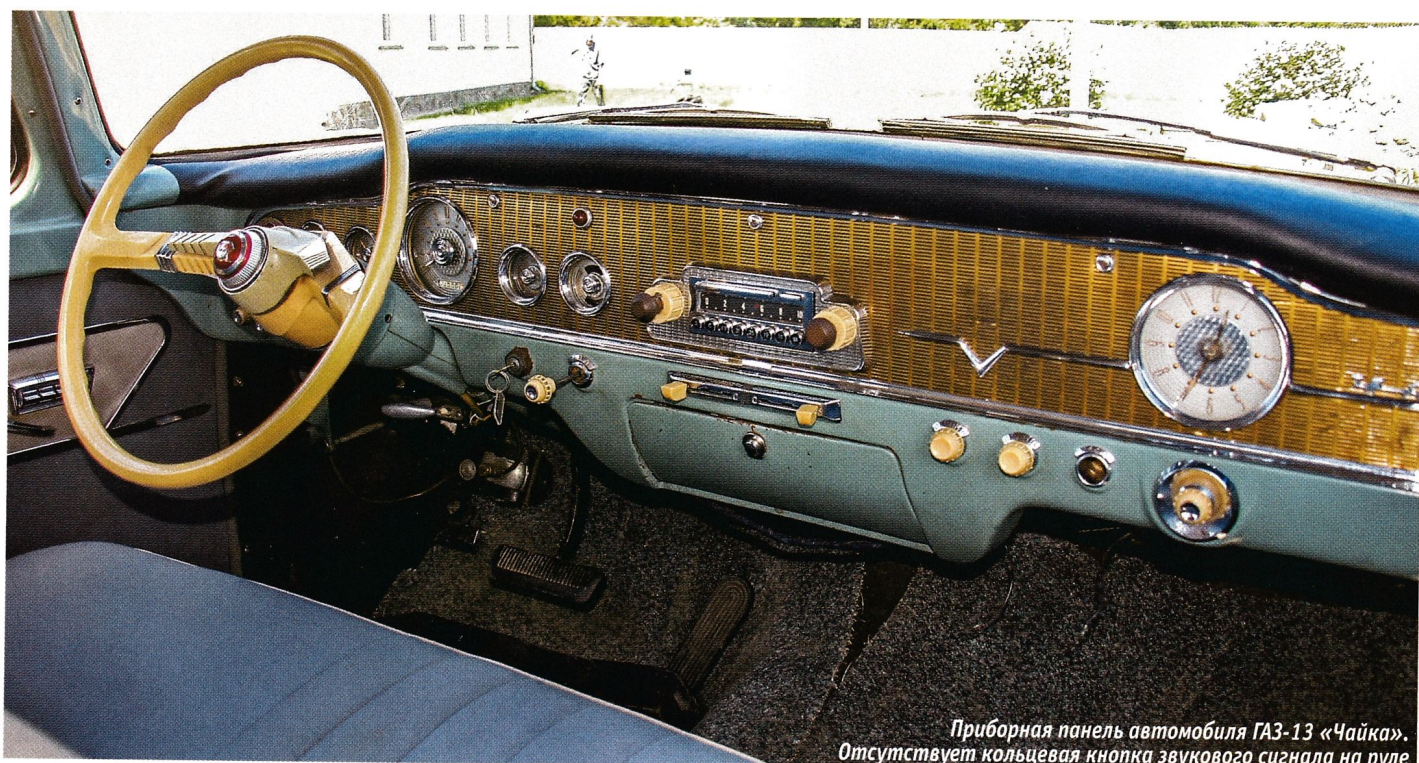
Ведущим конструктором окончательной версии двигателя стал Павел Эммануилович Сыркин, его ближайшими помощниками — Владимир Филаретович Жадаев и Иван Васильевич Мартемьянов. Например, Сыркин поручил Жадаеву сконструировать головки цилиндров. Разными системами занимались Давид Моисеевич Гроховский, Георгий

Константинович Шнейдер и ведущий конструктор первой версии двигателя Андрей Иванович Черномашенцев. Также в работе принимали участие специалист по карбюраторам Гарри Вольдемарович Эварт и руководитель КБ двигателей Николай Гаврилович Мозохин. Первую партию двигателей изготавливал режимный цех ГАЗа, где по заданию Министерства среднего машиностроения выпускали газовые центрифуги для обогащения урана. Поскольку это производство было закрытым, конструкторы во главе с Сыркиным не имели возможности контролировать процесс изготовления двигателя.

Что касается автоматической коробки, то в КЭО ГАЗ уже был накоплен опыт конструирования такого агрегата для «Волги». Ведущему конструктору коробки ГАЗ-13 Леопольду Давыдовичу Кальмансону было проще, так как его «автомату» предстояло работать в паре не с 70-сильной «четверкой», а с «восьмеркой» мощностью почти 200 л.с. При такой мощности неизбежные потери в гидромеханической передаче воспринимались не так болезненно.

### Красивый и удобный кузов

Работы по кузову возглавлял Владислав Петрович Дуарте. Под его руководством сделали сначала деревянный посадочный макет, по которому удалось определить основные размеры салона, чтобы предоставить водителю и пассажирам максимум простора и комфорта. Внешней формой занимались Борис Борисович Лебедев и Лев



Приборная панель автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». Отсутствует кольцевая кнопка звукового сигнала на руле





Первый опытный образец ГАЗ-13 «Чайка» (вид спереди)



Опытные образцы ГАЗ-13 «Чайка» с двухцветной окраской. Снимок сделан в Горьком

Михайлович Еремеев. На масштабных и натурных макетах методом проб и ошибок они отработывали внешнюю форму так, чтобы она выглядела выразительно и, несмотря на сильное влияние модных тенденций второй половины 50-х годов, вышла не скопированной с какой-нибудь иномарки, а обрела индивидуальные черты. Лебедев придумал марку «Чайка» — эти изящные птицы постоянно летают над Волгой. Марка автомобиля вдохновила Лебедева и Еремеева на определенные стилистические решения во внешнем декоре кузова. Например, прорези облицовки радиатора вырубались в листе металла в форме маленьких «птичек», силуэт птицы с расправленными крыльями украсил спереди облицовку, а сзади багажник, боковые молдинги тоже напоминали крылья птицы.

Все это можно считать эксклюзивными горьковскими решениями, не повторявшими никакую иномарку. Уже на ходовых опытных образцах пришлось дорабатывать форму ветрового стекла, рамки передней двери, задних фонарей, подфарников и противотуманных фар. Рулевое колесо от ГАЗ-21, применявшееся сначала, быстро уступило место оригинальному с утопленной ступицей и кольцевой кнопкой сигнала. Но с внешней формой «Чайки» получилось недоразумение. На ЗИЛе в 1956 году забраковали опытный образец автомобиля «Москва» с внешней формой, выполненной по проекту Валентина Росткова. Новый вариант ЗИЛ-111 поручили «человеку со стороны» — горьковчанину Еремееву. По-видимому, следуя пожеланиям главного конструктора ЗИЛа А. М. Кригера, Еремеев

сделал передок и задок кузова ЗИЛ-111 похожими на *Packard Caribbean*, два образца которого были закуплены НАМИ и демонстрировались на той известной выставке 1956 года. При этом «Чайка» не имела почти ничего общего с *Packard*, кроме передних крыльев с «козырьками» над фарами. Средняя часть кузова и у ЗИЛа, и у «Чайки» тоже кардинально отличалась от *Packard*, ведь американский аналог был или четырехдверным седаном с четырьмя боковыми окнами, или двухдверным фазтоном. Обе советские машины оснастили удлиненным трехобъемным кузовом с шестью боковыми окнами. Но парадоксальным образом именно благодаря этим «козырькам» и схожему силуэту ЗИЛ-111 и ГАЗ-13 вышли настолько похожими друг на друга, что неспециалисты порой принимали ЗИЛ за «Чайку». Это обернулось скандалом и отказом руководства ЗИЛа сотрудничать с Еремеевым, а московский лимузин оперативно подвергли кардинальному рестайлингу (передка и задка) — в итоге получился ЗИЛ-111Г. За «Чайкой» закрепилась репутация машины, якобы «скопированной с *Packard*», хотя, подчеркнем это еще раз, благодаря оригинальным облицовке, молдингам, задним фонарям и бамперам, Лебедев и Еремеев добились почти полного отсутствия заимствований во внешней форме ГАЗ-13. Надо заметить, что по всем параметрам первая «Чайка» радикально отличалась от своего предшественника ЗИМа. Это был автомобиль принципиально иного уровня, сопоставимый с привычным в 50-х годах представительским ЗИС-110. Габариты и масса ГАЗ-13 вышли немного меньше, чем у ЗИСа, но мощность двигателя у «Чайки» составляла 195 л.с. против «зисовских» 140 л.с., максимальный крутящий момент



Серийный автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» на выставке, посвященной 50-летию советской автомобильной промышленности (Москва, ВДНХ СССР, 1974 год)

Продолжение на стр. 10





ГАЗ-13 «ЧАЙКА»









двигателя тоже был выше, чем у ЗИС-110 (4,2 против 4 кгс.м), наконец, увеличилась максимальная скорость — «Чайка» могла уверенно развить 160 км/ч, а ЗИС только 140 км/ч. При этом салон у ГАЗ-13 получился намного просторнее, прежде всего за счет увеличенной ширины. Багажник «Чайки» тоже вышел вместительнее, чем у ЗИС-110. Новые технологии позволили создать отличный для своего времени автомобиль представительского класса.

### Сначала все было отлично

Первый опытный образец ГАЗ-13 был изготовлен в июне 1957 года. Он вышел на испытания, и в тот же год появился второй образец с измененной формой ветрового стекла и рамок передних дверей, более близкий к будущему серийному автомобилю. Обе машины продемонстрировали в НАМИ, где был окончательно выбран второй вариант. В 1958 году появились третий, четвертый и пятый образцы. Один автомобиль готовили как демонстрационный, специально для Всемирной выставки в Брюсселе, еще один выставили в Москве на ВДНХ. Все эти машины отличались двухцветной окраской. В дальнейшем почти все серийные ГАЗ-13 окрашивали в строгий черный цвет, но были и исключения. На фотографиях и в кино-

хронике 60-х годов запечатлены ГАЗ-13 других цветов (не черные и не белые). Например, такая «Чайка» использовалась в качестве игрового автомобиля на съемках художественного фильма «Тридцать три». Установить, какого цвета был тот автомобиль или несколько таких автомобилей, на сегодня не удалось.

Первую партию «Чаек» Горьковский автозавод изготовил в начале 1959 года к открытию XXII съезда КПСС. В Москве делегатов съезда возили опытные горьковские водители-испытатели — конструкция автомобиля еще считалась довольно сырой. По воспоминаниям испытателя легковых автомобилей ГАЗа Б. В. Грекова, тормозные колодки приходилось смазывать солидолом, чтобы устранить скрип при торможении, что, особенно в зимних условиях, было очень опасно и требовало от водителей высочайшего мастерства.

За 1959 год в отдел сбыта поступил 71 экз., а на следующий год — 180 экз. «Чайки». ЗИМ тогда еще выпускали. В 1961 и 1962 годах ГАЗ-12 уже отсутствовал в списке продукции завода, зато производство ГАЗ-13 достигло 300 автомобилей в год. По массовости «Чайка» значительно уступала ЗИМу — их счет шел на тысячи (от примерно 1800 до 3600 экз.), зато выигрывала

у ЗИС-110. Московских лимузинов предыдущего поколения не выпускали более 220 экз. в год, правда, вместе с фазтонами в 1948–1950 годах выпуск ЗИС-110 даже чуть опережал «Чайку» 1961–1962 годов. Но в 1963 году производство «Чайки» урезали до 180 экз. А дальше случился настоящий провал — в 1964 году через отдел сбыта ГАЗа прошло всего-навсего 36 экз. «Чаек».

### Базовые и экспортные

Трагедия заключалась в том, что в последний год своего руководства Н. С. Хрущев в очередной раз развернул бесперспективную и вредную для народного хозяйства «борьбу с привилегиями». В Комитете по автотракторному машиностроению (он в годы совнархозов исполнял роль министерства) началась дискуссия о целесообразности выпуска двух представительских автомобилей одновременно — ЗИЛа и «Чайки». В это время, судя по ведомственной переписке, производство «Чайки» приостановили, а те 36 машин 1964 года оказались «последней крохой», собранной из запаса комплектующих, возможно даже среди них были машины 1963 года выпуска, поступившие в сбыт на следующий год. Над автомобилем, с трудом сконструированным и освоенным Горьковским автозаводом, на-





Серийный автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» на фоне «валютного» магазина «Березка» в Москве

висла угроза снятия с производства. ГАЗ-13 мог прожить всего пять лет.

Ситуацию спасла смена власти в СССР. Новый Первый секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев был опытным автомобилистом, прекрасно водил машину и заботился о развитии автомобильной промышленности. Он и спас «Чайку»: в 1965 году в Горьком увидело свет 76 экз. ГАЗ-13, в 1966-м, оправившись от потрясений, завод сдал в сбыт 150 машин, в 1967-м — 152 экз. «Чайки». Дальше заводская статистика фиксирует долгий период стабильности. С 1968 по 1975 год в сбыт поступало ровно по 150 автомобилей семейства ГАЗ-13 ежегодно.

А потом пришло время смены базовой модели представительского автомобиля. В 1976 году количество выпущенных ГАЗ-13

упало до 103 экз., и одновременно в сбыт ушла первая и единственная в тот год «Чайка» ГАЗ-14. Но это еще нельзя назвать началом серийного производства «Чайки» второго поколения — в следующем, 1977 году увидело свет всего пять товарных автомобилей этой модели. Привычная «Чайка» ГАЗ-13 еще однозначно доминировала: 74 экз. базовой модели — для внутреннего рынка, 5 экз. — на экспорт, 7 экз. «тринадцатых» — в тропическом исполнении. Только в 1978 году число произведенных ГАЗ-14 достигло 40 экз., но ГАЗ-13 всех модификаций ушло в сбыт 110 экз. Старых «Чаяек» выпускали больше, чем новых, еще два года. За 1979 год появилось 49 товарных ГАЗ-13 для СССР, 44 экспортных машины и 7 экз. автомобилей в тропической моди-

фикации, выпуск ГАЗ-14 остался на уровне 45 экз. В «олимпийском» 1980 году ГАЗ-13 оставалась основной моделью: 65 «базовых» автомобилей поступило на внутренний рынок, 19 экз. ушло на экспорт и только 5 экз. увидело свет в тропическом исполнении. ГАЗ-14 в этот год разошелся тиражом в 54 автомобиля. Перелом наступил только в 1981 году: в сбыт ушли последние ГАЗ-13 — по неуточненным данным 17 или 27 экз., а масштабы выпуска ГАЗ-14 достигли 65 экз. Стоит добавить, что экспортные и «тропические» «Чайки» выпускались и раньше, но только в последние годы производства их выделили отдельной строкой в заводской статистике, прежде они попадали в общее число переданных в сбыт машин семейства ГАЗ-13.

Но самая последняя «Чайка» ГАЗ-13 была собрана примерно в 1983–1985 годах. Она не попала в сбыт и не числилась в статистике товарных автомобилей. Оказалось, что в официально открытом в 1981 году к 50-летию завода Музее истории и трудовой славы ГАЗа нет «Чайки» первого поколения. Музей официально подчинялся Управлению конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) ГАЗа, экспериментальный цех тоже. По просьбе директора музея Натальи Витальевны Колесниковой сотрудники экспериментального цеха собрали из имевшихся запасных частей одну последнюю «Чайку» ГАЗ-13, которая, пройдя небольшую обкатку, стала экспонатом музея.



Серийный автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» самого распространенного цвета — черного



## Не для частных

Когда начался выпуск «Чайки», на нее, как на обычный легковой автомобиль, установили розничную цену для продажи индивидуальным владельцам. Стоимость вышла очень высокой — 17 400 руб. в ценах 1961 года. Иначе говоря, «Чайка» стоила как три «Волги» ГАЗ-21. Но в частные руки ее не продавали, причем не из-за административных запретов. В первые годы все выпущенные ГАЗ-13 поставлялись либо на экспорт, либо в многочисленные гаражи ведомств и учреж-

дений взамен устаревших, выработавших ресурс ГАЗ-12 и ЗИС-110. Когда выпуск «Чайки» приостановили, продавать «частникам» стало вообще нечего, а после возобновления производства годовой тираж оказался вдвое меньше, чем в 1961–1962 годах. Теперь уже стало не до частных владельцев. Административный запрет на регистрацию «Чаяк» в индивидуальное пользование последовал в 1975 году. Руководитель ГУ ГАИ МВД СССР В. В. Лукьянов подписал приказ, где указывались типы транспортных средств,

не допущенных к регистрации частным лицам. Кроме грузовиков и автобусов, в него попали автомобили ЗИЛ-111, ЗИЛ-114, ГАЗ-13 и их модификации. Этот закон отменили только в конце 80-х годов, и только тогда в Москве появились «Чайки» с «частными» сериями «белых» номеров. Но это были машины, отработавшие в гаражах государственных структур. Можно уверенно сказать, что ни одна «Чайка» (ни ГАЗ-13, ни ГАЗ-14) не была продана частному владельцу в качестве нового автомобиля.

### Технические характеристики ГАЗ-13 «Чайка»

Число мест	7
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, 32 А
Реле-регулятор	РР-101
Стартер	СТ-101
Прерыватель-распределитель	Р-13
Свечи зажигания	А-15Б
Размер шин	8,20-15

### Масса, кг

снаряженная	2100
на переднюю ось	1130
на заднюю ось	970
полная	2625
на переднюю ось	1305
на заднюю ось	1320

### Дорожные просветы, мм

под передней осью	180
под задней осью	210

### Радиус поворота по колею наружного колеса наименьший, м

7,3
-----

### Рулевой механизм

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

### Сцепление

однодисковое, сухое

### Передняя подвеска

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

### Задняя подвеска

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

### 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, восьмичилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	88
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	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 кг.м при 2200 об/мин



У ГАЗ-13 было несколько модификаций, выпущенных в небольшом количестве, — от нескольких экземпляров до нескольких десятков автомобилей. Фаэтон ГАЗ-13Б и лимузин с перегородкой ГАЗ-13А строил сам ГАЗ. Универсал медицинской службы и катафалк на его базе выпускала Рижская автобусная фабрика (РАФ), тоже подчиненная Минавтопрому. Операторские автомобили для киносъемок ОАСД-3 и ОАСД-4 строил Черниговский производственный комбинат Государственного комитета СССР по кинематографии.



Опытный образец модернизированного автомобиля ГАЗ-13М «Чайка» с четырехфарной системой освещения

### ГАЗ-14, первые макетные образцы

К одной из разновидностей ГАЗ-13 можно отнести... первый вариант «Чайки» второго поколения ГАЗ-14. Дело в том, что изначально планировалось просто установить на рамное шасси ГАЗ-13 кузов с полностью новыми, соответствующими моде конца 60-х годов, внешней формой и интерьером. Первые макетные и опытные образцы ГАЗ-14 1967–1968 годов изготавливали, используя освоенное в производстве шасси ГАЗ-13 с сохранением существующих характеристик двигателя, размеров колесной базы и колеи. Автором внешней формы был проверенный горьковский художник-конструктор Л. М. Еремеев. После постройки ходовых образцов автомобиля макетная комиссия Минавтопрома и конструкторы КЭО ГАЗ признали проект неудачным, а направление — тупиковым. Было принято решение удлинить колесную базу, расширить колею передних и задних колес, изменить форму кузова. Над новыми вариантами внешности «Чайки» второго поколения работала другая команда художников-конструкторов во главе с С. В. Волковым.

### ГАЗ-13 модернизированный

В 1961 году, вскоре после начала выпуска «Чайки», КЭО ГАЗ получил задание разработать модернизированный вариант ГАЗ-13 с измененной внешней формой. Предполагалось внедрить четырехфарную систему головного света с отдельными фарами ближнего и дальнего света. Такое устройство освещения входило тогда в моду и считалось выгодным с точки зрения безопасности движения в темное время суток. Рестайлингом передка ГАЗ-13 занимался ведущий дизайн-

нер автомобиля Б. Б. Лебедев. Для постройки макета он использовал кузов «фаэтон» от ГАЗ-13Б, забракованный Отделом технического контроля (ОТК). После изготовления и утверждения макета были построены ходовые образцы седана, предположительно с индексом ГАЗ-13М (модернизированный). Существовало как минимум два варианта первой «Чайки» с четырьмя фарами. Работы над таким автомобилем прекратились, по всей видимости, в период приостановления выпуска «Чайки» в 1964 году.



Один из первых макетных образцов автомобиля ГАЗ-14 «Чайка» на шасси ГАЗ-13



## Заволжский моторный завод

Много лет производителем четырехцилиндровых и восьмицилиндровых двигателей для советских автозаводов — прежде всего, Горьковского автомобильного завода — был Заволжский моторный завод (ЗМЗ).

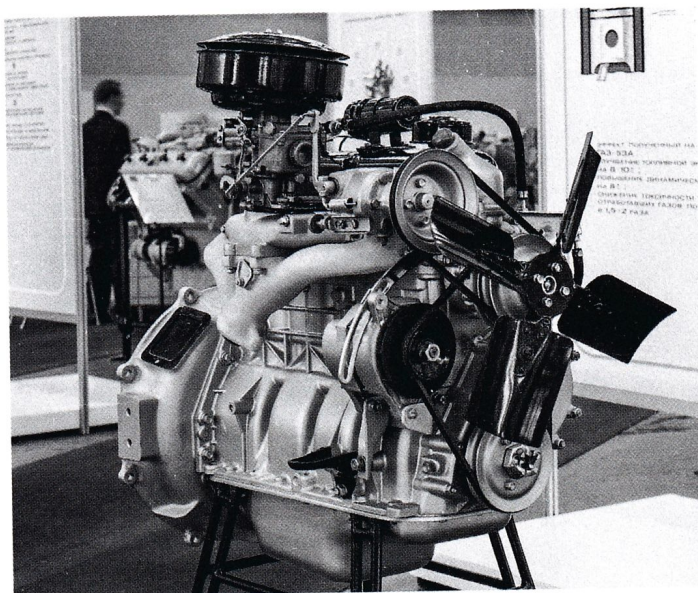


Двигатели семейства ЗМЗ-406 на складе готовой продукции Заволжского моторного завода

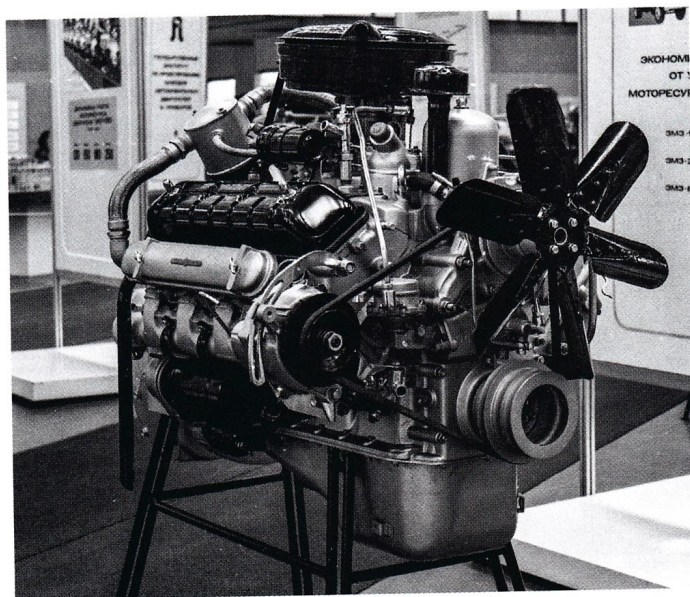
Во второй половине 50-х годов председатель горьковского областного совнархоза Г. А. Веденяпин, бывший директор ГАЗа, решил использовать здания, оставшиеся от строительства Волжской гидроэлектростанции в поселке Заволжье на правом берегу Волги в 50 км от Горького (сегодня Нижний Новгород), для возведения завода по выпуску велосипедов. Постановлением

Совмина СССР от 7 июля 1956 года строящийся велосипедный завод перепрофилировали на выпуск запчастей и цветного литья. Но Горьковскому автозаводу были необходимы новые производственные площади для выпуска двигателей нового поколения, поэтому 17 апреля 1958 года постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР строящийся в Заволжье завод снова был

перепрофилирован — теперь на производство двигателей, ему присвоили наименование «Заволжский моторный завод». Эта дата считается днем рождения предприятия. Литейный цех был запущен 6 августа 1958 года, а в ноябре произведена первая плавка. Сначала в Заволжье освоили выпуск двигателей для легковых автомобилей «Волга». С самого начала на ЗМЗ уделяли внимание освоению прогрессивных технологий. История завода сопровождалась разработкой принципиально новых конструкций, внедрением передовых методик и собственных новаций. Летом 1959 года запустили моторный цех, а 4 ноября 1959 года здесь собрали первый мотор для ГАЗ-21 «Волга». Массовое изготовление моторов ЗМЗ-21 началось в феврале 1960 года, что разгрузило производственные мощности ГАЗа. Важнейшим направлением деятельности предприятия в Заволжье стало освоение восьмицилиндровых моторов, необходимых для новых грузовиков ГАЗ-53 и ГАЗ-66, а также военных машин. В 1960 году, с целью освоения новых моделей двигателей, на заводе организовали отдел главного конструктора (ОГК), в состав которого вошел экспериментальный цех с исследовательскими лабораториями, оснащенными испытательными стендами, контрольным и иным оборудованием. Предприятие расширялось и наращивало мощности как за счет строительства новых цехов (таких как литейный, моторный, прессовый, термический, производства по изготовлению лент и вкладышей, стальных и чугунных деталей, сборке и испытанию двигателей), так и путем модернизации действующих производств. Выпуск восьмицилиндровых

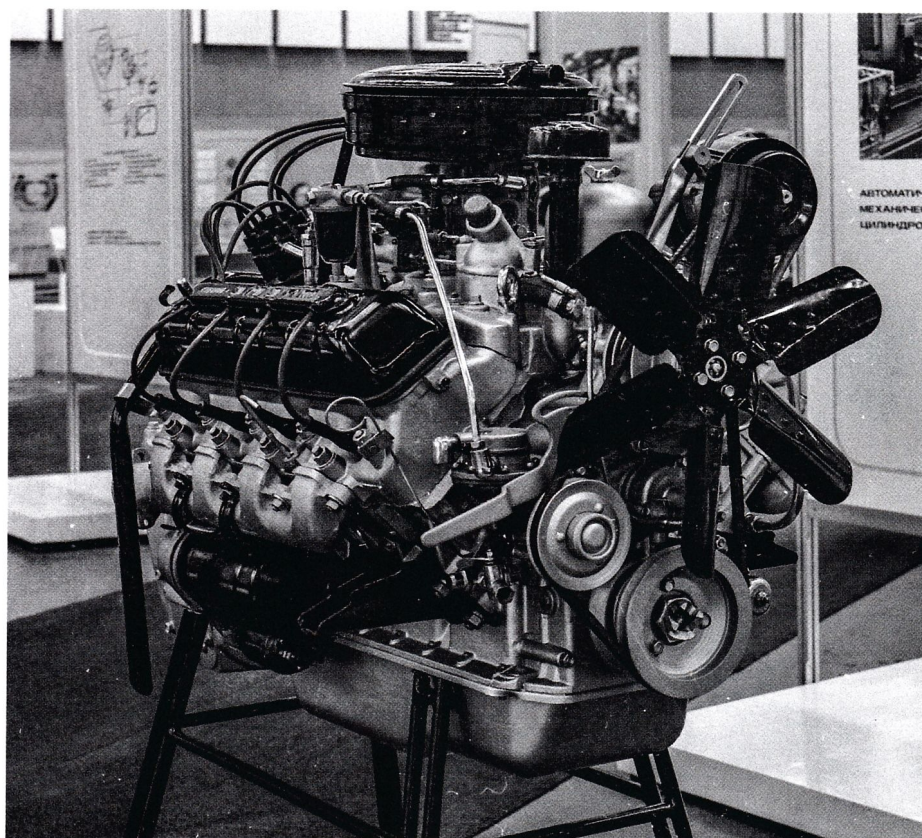


Четырехцилиндровый двигатель ЗМЗ-24 для автомобиля «Волга»



Восьмицилиндровый двигатель ЗМЗ-66 с экранированной системой зажигания





Восьмицилиндровый двигатель ЗМЗ-53

двигателей ЗМЗ-13 и ЗМЗ-66 был освоен в октябре 1963 года.

В 1966 году завод впервые в мировой практике начал массовое производство крупногабаритных блоков цилиндров из алюминиевых сплавов методом литья под давлением, запущена в эксплуатацию полностью автоматическая линия по обработке головки блока двигателя. С 1967 года заволжские двигатели стали поставляться и на комплектацию автобусов ПАЗ производства Павловского автобусного завода. Это позволило павловчанам освоить новое семейство автобусов ПАЗ-672, а позднее — его полноприводного варианта ПАЗ-3201. В том же году на ЗМЗ начата сборка первых двигателей ЗМЗ-24 для новых автомобилей ГАЗ-24 «Волга», а к массовому выпуску этих моторов завод перешел в 1970 году. Тогда же главным конструктором ЗМЗ назначен П.Э. Сыркин, конструктор ГАЗа, один из разработчиков всего семейства восьмицилиндровых V-образных двигателей. В 1971 году была начата глобальная реконструкция производства. В декабре 1976 года завод стал головным предприятием в Заволжском объединении по производству автомобильных двигателей «Автодвигатель», куда, помимо ЗМЗ, вошли Ростовский поршневой завод и воронежское предприятие «Автозапчасть». В результате к 1978 году мощности объединения по выпуску двигателей выросли до 450 тыс. шт. в год.

В декабре 1972 года указом Президиума Верховного Совета РСФСР заводу присвоено наименование «Заволжский моторный завод имени 50-летия СССР». В феврале 1976 года Указом Президиума Верховного Совета СССР ЗМЗ награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Периодом роста объемов производства и реструктуризации предприятия стали 80-е годы. Активно разрабатывались бензиновые и дизельные двигатели нового поколения. В 1982 году начат промышленный выпуск модернизированных моторов ЗМЗ-53-11 и ЗМЗ-672-11. Сконструирован и испытан мощный мотор серии ЗМЗ-406 с двумя распределительными валами в головке цилиндров — впервые он был показан на международной выставке «Экомобиль-92» в Сочи.

В 90-х годах этот двигатель в разных модификациях стал основным для новых моделей автомобиля «Волга», малотоннажных машин семейства «Газель» и «Соболь», практически спасших ГАЗ в тяжелое время экономических реформ. Именно на моторах семейства ЗМЗ-406 внедрялась система распределенного впрыска топлива, позволившая соответствовать современным экологическим показателям. Другой важной разработкой заволжского завода стал дизельный четырехцилиндровый двигатель ЗМЗ-514, также соответствующий новым экологическим стандартам.

В 2000 году Заволжский завод стал первым в России моторостроительным предприятием, сертифицировавшим систему менеджмента качества всего производства на соответствие международным требованиям стандартов ИСО 9001. Новый этап развития Заволжского моторного завода связан с именем собственника предприятия. В 2001 году ОАО ЗМЗ вошло в холдинг ОАО «Северсталь-авто», а с 1 июля 2008 года завод находится в собственности компании ОАО «Соллерс».

В 2002 году на ЗМЗ внедрена не имеющая аналогов на российских машиностроительных предприятиях массового производства автоматизированная система планирования и учета затрат. 28 апреля 2004 года с главного сборочного конвейера ЗМЗ сошел тринадцатимиллионный двигатель.

В XXI веке основным потребителем заволжских двигателей стал Ульяновский автомобильный завод, также входящий в состав ОАО «Соллерс». С 90-х годов двигатели ЗМЗ соответствуют экологическому стандарту Euro-2, выйти на следующий уровень Euro-3 удалось в 2008 году, а с 2011 года продукция ЗМЗ соответствует нормам Euro-4.

Сегодня модельный ряд Заволжского завода состоит из следующих основных типов двигателей.

ЗМЗ-409051.10, 409052.10 (предназначен для работы на газе или бензине) для грузовых автомобилей UAZ Cargo
ЗМЗ-40906.10 UAZ Patriot
ЗМЗ-40905.10 UAZ Hunter
ЗМЗ-409.10 (Euro-0) для экспортных и специальных автомобилей УАЗ
ЗМЗ-40911.10 для автомобилей УАЗ семейств «3303», «3742», «3909», «3962»
ЗМЗ-409061.10 для BAW-RUS
ЗМЗ-51432.10 (дизель), ЗМЗ-5143.10 (турбодизель) — УАЗ
ЗМЗ-52342.10, ЗМЗ-5245.10 (работает на газе или бензине) для автобусов ПАЗ
ЗМЗ-5231.10, ЗМЗ-5233.10 для грузовиков ГАЗ-3308
ЗМЗ-40522.10 (Euro-2), ЗМЗ-40524.10 (Euro-3) для малотоннажных автомобилей «Газель»
ЗМЗ-40525.10 (Euro-3) для ГАЗ-31105 «Волга»
ЗМЗ-4062.10 для автомобилей «Волга»
ЗМЗ-4063.10 (Euro-0) для семейства «Газелей»



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный  
**ФОРСАЖ™**  
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧА  
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

**35%**



UNIVERSAL

© 2019 Universal City Studios LLC.  
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [DODGE.DEAGOSTINI.RU](http://DODGE.DEAGOSTINI.RU)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- ★ СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА [DEAGOSHOP.RU](http://DEAGOSHOP.RU)!  
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!