**03-034 ГАЗ М-20Б "Победа" 4х2 4-дверный заднеприводный седан-кабриолет с брезентовым верхом, мест 5, сухой вес 1.39 тн, полный вес 1.87 тн, 50/52 лс, 105 км/час, 14222 экз., ГАЗ г. Горький 1949-53 г.**



Источник: gaz20.spb.ru. Спасибо, серьезная работа.

Компиляция с незначительными уточнениями.

Хронология: Государственный автозавод им. В.М. Молотова М-20 "Победа".

 1943 3/II объявлено о начале проектирования

 1944 6/XI выезд первого экспериментального образца

 1945 19/VI презентация автомобиля в Кремле

 1945 26/VIII указ о начале серийного производства

 1946 21/VI выпуск первого серийного автомобиля

 1948 X - производство машин остановлено

 1949 1/XI возобновлен выпуск на новом производстве

 1950 победа на всесоюзных соревнованиях по автоспорту

 1951 налаживание выпуска в Польше, на заводе ФСО

 1953 производство кабриолетов прекращено

 1955 появление модификации М20В

 1955 начало выпуска М72

 1956 начало экспорта за рубеж

 1956 мелкосерийное производство модификации для МГБ (КГБ)

 1958 31/VII производство прекращено

 С 1949 по 1953 год выпускалась открытая модификация "Победы" - кабриолет ГАЗ М–20Б. Ведущий конструктор - Георгий Моисеевич Вассерман. В целях безопасности на случай переворачивания машины решено было оставить боковины кузова — срезали только крышу с задним окном. Конструкторы опасались ослабить кузов и ввели в него дополнительные упрочняющие элементы. Но потяжелела машина ненамного - всего на 35 кг. Брезентовый верх отрицательно сказался на аэродинамике. Максимальная скорость у кабриолета упала на 5 км/ч, а контрольный расход топлива вырос с 11 до 11,5 л/100 км.

 Тент изготавливался из сдвоенной прорезиненной непромокаемой хлопчатобумажной ткани и укладывался на полке за задним сиденьем. Спереди к тенту прикреплялся деревянный лобовой брус, который фиксировался в передней части проемов крыши двумя упорами и прикреплялся к верхней полке рамки ветрового стекла двумя натяжками. Тент натягивался на пять дуг. Три первые дуги съемные, они вставлялись в гнезда верхней рейки, а две задние укреплялись на шарнирах. Под боковые части тента подкладывались т.н. "ватники". В задней части тента находилось окно со стеклом.

 В 1950 году коробка передач с синхронизаторами и рычагом переключения на руле сменила прежнюю, с напольным рычагом и без синхронизаторов (у старой были так называемые “муфты легкого включения передачи”). Да и вообще, старая была еще от Эмки. Спустя два года в 1952-м, мощность мотора была увеличена с 50 до 52 л.с. при 3600 об/мин. Повышение было достигнуто главным образом благодаря расширению каналов в газопроводе подачи топливной смеси.

 Кабриолеты поступали в открытую продажу и стоили (небывалый случай в мировой практике) даже меньше, чем базовая модель - 15500 рб. против 16000. Иногда выпускались кабриолеты, дооборудованные для работы в такси — такие обычно шли в южные регионы страны. Модификация кабриолет просуществовала на конвейере до 1953 года, когда с изменениями в руководстве страны кабриолеты во-многом утратили свою актуальность. Имеется ввиду смерть И. В. Сталина, который любил открытые машины.

 Всего было выпущено 14222 седан-кабриолета.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА М-20.

|  |  |
| --- | --- |
| Годы производства | 1946-1948, 1948-1955-1958  |
| Произведено всего | 235997 (235999) штук (включая 14220 (14222) кабриолетов и 37492 такси) Безрамный, 4x2; 5-местный 4-дверный cедан, 4-дверный кабриолет, такси, пикап, 4х4 ГАЗ-М72 |
| Двигатель | 50-52 л.с. при 3600 об/мин, 4-цил 4-тактный, 2112 см3  |
| Габариты | длина | 4665 мм |
| ширина | 1695 мм |
| высота | 1590 мм |
| База | 2700 мм, дорожный просвет: передняя ось - 210 мм, задняя - 200 мм  |
| Колея передних колёс | 1364 мм; сход: 1,5-3,0 мм; развал: 0; угол наклона шкворней назад: 0 |
| Колея задних колёс | 1362 мм  |
| Радиус поворота | 6,3 м  |
|  |
| Диаметр цилиндра/Ход поршня | 82/100 мм  |
| Холодный зазор между толкателем и стержнем клапана | впускного - 0.28 мм, выпускного - 0.30 мм |
| Степень сжатия  | 6,2:1  |
| Карбюратор | 1946-1948 - К-22, с 1948 - К-22А, с нисходящим потоком расстояние от уровня топлива до нижней плоскости крышки поплавковой камеры - 18 мм  |
| Воздушный фильтр  | масляный, с глушителем шума всасывания  |
| Система зажигания | батарейная, 6-СТЭ-50, 12 В, ёмкость батареи - 50 А · ч  |
| Тип прерывателя-распределителя | Р23; Зазор между контактами: 0.35 - 0.45 мм  |
| Тип и напряжение генератора | Г20 шунтовой; 12В |
| Тип и мощность стартера | СТ-9; 1,7 л.с.  |
| Модель и размер свечей | М12/10; 18 х 1,5 мм; зазор между электродами: 0,6 - 0,7 мм  |
| Порядок работы цилиндров  | 1-2-4-3  |
| Сцепление | однодисковое, сухое, полуцентробежное  |
| Свободный ход педали сцепления | 38 - 45 мм  |
| Коробка передач | 3-скоростная  |
| Передаточные числа коробки передач | I - 2,820, II - 1,604, III - 1.00, задняя - 3,383 (до 1951 г.)I - 3,115, II - 1,772, III - 1.00, задняя - 3,738(после 1951 г.) |
| Передаточное число и тип главной передачи | 1946-1948 - 4,7, с 1948 - 5,125, коническая одинарная со спиральными зубьями  |
| Передняя подвеска | независимая, рычажная, на витых цилиндрических пружинах, работающих совместно с двумя гидравлическими амортизаторами двустороннего действия |
| Задняя подвеска | две продольные полуэллиптические рессоры, работающие совместно с двумя гидравлическими амортизаторами двустороннего действия  |
| Ножной тормоз | гидравлический колодочный, с приводом на все колёса  |
| Свободный ход педали тормоза | 8-14 мм  |
| Вес | заправленный - 1350 кг  |
| Макс. скорость по асфальтированному шоссе | 105 км/ч  |
| Угол въезда | передний - 27 град., задний - 19 град |
| Размер шин | 6.00-16 дюймов  |
| Давление воздуха в шинах (в атмосферах)  | передние - 2, задние - 2  |
| Ёмкость топливного бака | 55 л  |
| Расход топлива | 13.5 л/100км  |
| Ёмкость системы охлаждения | 10,5 л |
| Ёмкость масляного картера | двигателя - 6,0 л (включая масляный фильтр); коробки передач - 1,6 л; дифференциала - 1,1 л  |
| Цена | 16000 рублей. |