**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. |