ГАЗ-20 Победа - легковой заднеприводный автомобиль с кузовом типа "фастбек". Серийно выпускался на Горьковском
автозаводе (автозаводе нм. Молотова) в 1946 - 1958 гг. В создании этого автомобиля принимали участие А. А. Лнпгарт, Ю.
Н. Сорочкин, Н. Г. Мозохин, Г. С. Хламов, над кузовом работали В. Самойлов, А. Кириллов, Б. Кирсанов.

Первый советский легковой автомобиль с несущим кузовом и один из первых в мире крупносерийно выпускавшихся с
кузовом полностью понтонного типа - без выступающих крыльев и их рудиментов, подножек и фар. Проработанная
форма кузова с покатой задней частью обеспечила небывало низкое по тем временам аэродинамическое сопротивление
для легкового автомобиля коэффициент Сх примерно 0,34.

2 февраля 1943 года под Сталинградом сдалась в плен шестая армия вермахта: 91 тысяча человек во главе с генерал-
фельдмаршалом Паулюсом. В Великой Отечественной войне наступил перелом, и впервые стало ясно, что немцы
проиграли, что скоро - Победа! А на следующий день, 3 февраля, в Москве в наркомате среднего машиностроения
прошло совещание, на котором главный конструктор Горьковского автозавода Андрей Липгарт доложил о ходе разработок
новых машин и рассказал о перспективных моделях. Среди них значился и легковой ГАЗ-25 с рабочим названием
«Родина».

К работе над машиной был привлечен талантливого художника-графика с великолепным пространственным
воображением - Вениамина Самойлова, который в последствии и создал окончательный вариант рисунка Победы.
Вениамин Самойлов переосмыслил кузов немецкого «Опель Капитан» (Opel Kapitan) образца 1939 года с несущим
кузовом и создал обтекаемую конструкцию без выступающих крыльев, с утопленными фарами. Задние двери
навешивались, как у Опеля, на задних стойках. Увы, автор рисунков так и не увидел Победы - его жизнь трагически
оборвалась вскоре после того, как был готов последний эскиз.

Для предвоенных моделей кузовную оснастку заказывали, как правило, американцам. В этот раз все пришлось делать
самим. Впервые плазовые чертежи кузовной поверхности корректировались средствами графопластики и впервые, в
конце 1943 начале 1944 года, изготовили деревянный полноразмерный мастер-макет формы.

Опытные образцы М-20 появились в ноябре 1944 года. На машинах стоял шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11, бывшего
лицензионным аналогом американского двигателя модели Dodge D5, лицензия на производство которого была
приобретена заводом ещё в 1937 году. Рабочий объём составлял 2,7 литра (у ГАЗ-11 - 3,485 л.), мощность - 62 л.с..
Позднее от этого мотора отказались по требованию руководства страны, выбрали более экономичный ( положение с
горючим в послевоенной стране было тяжёлым) четырёхцилиндровый двигатель. Он был выполнен на той же
конструктивной основе, но укорочен на два цилиндра и имел уменьшенный до 2,112 л. рабочий объём. Его мощность
составляла 50 л.с.

Четырёхцилиндровый двигатель был более экономичен и имел большую степень унификации с ГАЗ-11, применявшемся
впоследствии на грузовиках ГАЗ, поэтому именно ему было отдано предпочтение.

Первоначальное название машины забраковал сам Сталин. Когда ему показывали автомобиль, Иосиф Виссарионович,
прищурясь, поинтересовался у конструкторов: «А сколько стоит Родина?». И машину назвали «Победой». 26 августа 1945
года вышло постановление ГКО «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», предписывающее
начать серийный выпуск автомобиля с 28 июня 1946 года.

Когда создавался автомобиль «Победа», у отечественных автозаводов еще не было устоявшихся эмблем, поэтом}'
буквально на каждую модель создавались свои оригинальные шильдики. На постаменте «Победы» возвышалась буква
«М», в которой одновременно можно было разглядеть намек на зубец стены Нижегородского Кремля и парящую чайку -
символ Волги. Сама же буква указывала на название «Молотовец» (с начала 30-х и до конца 50-х завод носил имя наркома
В. М. Молотова). Официальное наименование машины записывалось как ГАЗ-М-20 - «Молотовец, двадцатая модель».
Заливка эмблемы, естественно, была красной - цвета знамени СССР. На первых выпусках Побед углубления
хромированных деталей - что само по себе было бесспорной данью эпохе - заливались красной эмалью, отчего машина
казалась нарядной.

Первые автомобили марки «Победа» сошли с конвейера 28 нюня 1946 года. На ГАЗ-М20 «Победа» впервые в практике
отечественного автомобилестроения серийно были применены электрические указатели поворотов и стоп-сигнаты,
независимая подвеска передних колес, гидравлический привод тормозов, навеска всех дверей на передних петлях, капот
аллигаторного типа, термостат в системе охлаждения, два электрических стеклоочистителя ветрового стекла. Впервые на
советском автомобиле такого класса в качестве стандартного оборудования был предусмотрен отопитель салона с
обдувом ветрового стекла.

Конструкцию постоянно улучшали и модернизировали. Изменился внешний вид машины: трехэтажная (из-за трех
видимых уровней) облицовка радиатора уже весной 1947 года уступила место двухэтажной; у которой нижнне
хромированные молдинги не заходили под габаритные огни. Сами габаритные огни приняли упрощенную форму, без
круглого расширения посередине. На переднем бампере появилась перекладина между клыками. На кожухе под капотом -
лючок для доступа к сигналам. Внедрим новые сшюшные колесные диски. Ободки фар стали хромировать, что
придавало законченность оформлению передней части машины.

28 апреля 1947 года кремлевским вождям показывали уже не опытный, а серийный образец - отрапортовали о запуске
массового производства.

Но эти автомобим были «сырыми», имели немало конструктивных и технологических недоработок н производитись во
многом по обходной технологии. До конца 1947 года сделали всего 23 машины. Двигатель детонировал, автомобиль с
трудом выдерживал затяжные подъёмы. Задний мост шумел. Неровности дороги сотрясали штурвал. Дверные ручки
ломались. Ветровые стёкла лопались, а стёкла дверей дребезжали. В салон проникали пыль и дождевая вода, задувал
ветер. Когда машина трогалась, были постоянные рывки сцепления. Обнаружилась неэффективность глушителя и
стояночного тормоза. Кроме того, довольно быстро садншсь задние рессоры, автомобиль плохо разгонялся, расходовал
много топмва. Отсутствовали обогреватель лобового стекла и отопитель, ненадёжно работали стеклоподъёмники.
Самым обидным для чиновников и военных был низкий потолок, не позволявший человек}’ даже среднего роста сидеть в
шляпе или шапке, не говоря уже о монументальных папахах военачальников.

Через два года, в октябре 1948-го, после выпуска 1700 (по другим данным - 600) автомобилей, машина по указанию
Иосифа Виссарионовича Сталина была снята с производства.

Только после кратковременного прекращения производства в 1948-1949 годах конструкторам н технологам удалось
исправить большую часть найденных недостатков. Усилили кузов, ввели для задних рессор листы параболического
сечения, усовершенствовали глушитель, применили отопитель и уплотнители кузова, модернизировали карбюратор,
увеличили с 4,7 до 5,125 передаточное число главной передачи и изменили передаточные числа в коробке. Также урезали
пухлые подушки для сиденья на 5 см в высот}’.

Остановка производства дала возможность спокойно и обстоятельно провести цикл испытаний и внести в конструкцию
необходимые коррективы. Особое внимание уделялось кузову. Его испытывали на специальном стенде в НАМИ.
Использовались два основных метода - предварительная оценка с бумажными лентами, которые натягивались пли
провисали при скручивании кузова, и измерения с помощью тензодатчиков, которые приклеивались к напряженным
участкам. По данным измерений, жесткость несущего кузова Победы составляла 4600 Нм град. Для сравнения -
автомобиля Москвич МЗМА-400 - 2500 Нм град., современного ВАЗ-2115 - 5500 Нм град.

14 июня 1949 года автомобили Горьковского автозавода снова пригнали в Кремль. На этот раз главной целью
мероприятия было утверждение к производству автомобиля “ЗИМ”. Наряд}' с “ЗИМами”, в Кремль привезли три Победы:
серийный образец 1948 года, модернизированный вариант, готовившийся к выпуску, и машин}' с кузовом кабриолет. В
целом, горьковские новинки получили одобрение, и модернизированный, а вернее сказать, доведенный до ума вариант
Победы пошел на конвейер. Андрея Липгарта, нового директора Горьковского автозавода имени Молотова Г. С. Хламова
и еще групп}' сотрудников удостоили Сталинской премии второй степени.

С 1 ноября 1949 года с конвейера стали сходить модернизированные «Победы», так называемой второй серии, а
выпущенные до этого машины были возвращены на завод для устранения дефектов. Вторая серн отличалась отделкой
кузова, в частности двух а не "трехэтажной" решеткой радиатора (существовали автомобили, которые условно можно
назвать переходными, - выпущенные после октября 1949-го, но с элементами отделки машин первой серии, например
"трехэтажной" решеткой радиатора), передаточным числом главной передачи, наличием отопителя, глушителем,
измененной коробкой передач (с 1950 г.) и расположением рычага переключения, перенесенного на рулевую колонку.
Последнее - на самых поздних машинах, примерно 1955 г.

Трёхступенчатая коробка передач изначально была выполнена на основе коробки ГАЗ-М-1 и не имела синхронизаторов
(их функции частично выполняли так называемые «муфты лёгкого включения»). Рычаг располагался напольно. В начале
1950-х годов ввели коробку переключения передач от «ЗиМ»-а с подрулевым рычагом и синхронизаторами на П и III
передачах.

Передняя подвеска была выполнена на основе агрегата «Опель Капитен»: изменения относительно оригинала были не
слишком многочисленны и выразились преимущественно в усилении и технологическом упрощении конструкции.

Задняя подвеска была выполнена по традиционной для тех лет схеме (типа «Hotchkiss») - с продольными рессорами и
жёсткой балкой моста. Амортизаторы, как н спереди, были рычажными гидравлическими.

Колёса имели непривычно больную для тех лет ширин}' и имели штампованные диски без отверстий, крепились пятью
гайками на шпильках (американская система, идущая ещё от первых автомобилей ГАЗ).

Тормозная система впервые в отечественной практике на массовой модели была выполнена гидравлической. Никаких
сервоприводов или разделителей контуров предусмотрено не было. Тормозные механизмы были барабанными, с одним
гидроцилиндром в каждом тормозном барабане.

Система электропроводки была выполнена 12-вольтовой, в те годы очень многие автомобили использовали более
капризную б-вольтовую проводку. Ассортимент электрооборудования по сравнению с предыдущими моделями ГАЗ
значительно расширится.

Впервые на отечественном автомобилей этого класса был предусмотрен как стандартное оборудование отопитель салона,
спаренный с обдувом лобового стекла. Вентилятор в отопителе подавал воздух только на лобовое стекло, в салон он
поступал самотёком, что значительно уменьшало эффективность обогрева.

Победа с успехом экспонировалась на международных выставках и ярмарках например, весной 1950 года в Познани
(Польша). А с 1951 года на заводе ФСО, недалеко от польской столицы, начался выпуск точной копии Победы под маркой
Варшава.

Начался экспорт автомобилей. Поначалу в “страны социалистического лагеря”. Экспортные машины мало отличались от
тех, что шли на внутренний рынок. Разве что отделкой. Скажем, специально по просьбе китайских товарищей делали
машины с синими рулями н серыми кузовами - говорят, в Китае это сочетание цветов считается счастливым.

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. С этим двигателем Победа максимально
разгонялась до 105 км ч н достигала 100 км ч за 46 секунд. Снаряженная масса машины составляла 1460 кг.

До 1955 года, когда на смен}' Победе второй серии пришла новая модель, успели выпустить порядка 160 тысяч
автомобилей.

В 1955 год}' появилась новая модификация «Победы» - ГАЗ-20В. Победа получита новую облицовку радиатора, более
привлекательную обивку салона, новое рулевое колесо с кольцевой кнопкой сигнала, радиоприемник А-8 н новую
эмблем}' на облицовке радиатора. Была в очередной раз увеличена мощность двигателя - с 52 до 55 л.с.