

# Автомобильный Исторический Журнал

www.cartruckbus.ru

Дмитрий Дашко

"Апофеоз газогенераторной мысли"

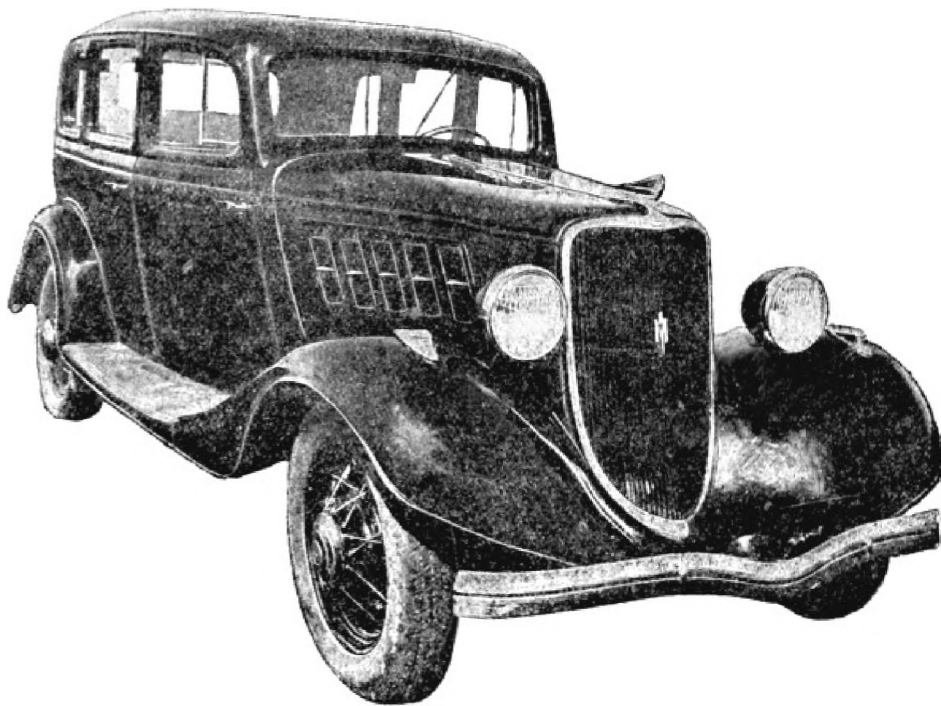
Михаил Соколов  
"Неувядающая Эмка"

Николай Марков  
"Призывник для инженерных войск"

Дмитрий Дашко  
"Эволюция бескапотных. Часть 1"

Даниил Дементьев  
"Унифицированные кузова в Советской Армии –  
первые попытки. Часть 1"

№ 3



Михаил Соколов

## Неувядающая Эмка

Фото автора и из архивов Александра Кириндаса, Богданова Г.В. и автора

**Чем дальше уходит от нас эпоха 1930-х годов, тем отчетливей проступают немимые, а действительные достижения, которых в то противоречивое время тоже было немало. Одно из них – первый советский «седан» массового производства ГАЗ М-1. Машина близкая многим поколениям. Машина, над которой, казалось, не властно время. Машина с ласковым и нежным прозвищем «эмочка».**

Легковой автомобиль ГАЗ-А, выпускавшийся Горьковским автозаводом имени В. М. Молотова с 1932 года, как известно, являлся практически точной копией легкового автомобиля Ford-A образца 1930 года и все недостатки, присущие этой модели, целиком относились и к автомобилю ГАЗ-А.

Тесный открытый кузов, поставленный на довольно слабую раму, быстро расшатывался, начинал скрипеть и греметь. Жесткая подвеска на двух поперечных рессорах, в сочетании с шинами узкого профиля, не обеспечивала достаточной мягкости при движении. Рулевой механизм, втулки и шкворни поворотных цапф, рессоры, амортизаторы, картер маховика и целый ряд других деталей были недолговечны. Если двигатель, КПП и задний мост, в основном, выдерживали 25 тысяч км без капитального ремонта, то карданная передача, те же шкворни, передняя подвеска и кузов требовали его уже

через 10 - 15 тысяч км. А это, в свою очередь, требовало производства большого количества запасных частей, возраставшего из года в год по мере увеличения количества автомобилей ГАЗ-А, находившихся в эксплуатации.

Уже к 1934 году (т.е. спустя всего год после начала серийного производства) ГАЗ-А оказался

Опытный «М-1» образца 1934 года.

машиной в значительной степени устаревшей, вследствие чего и был поставлен вопрос о разработке новой модели легкового автомобиля.



Серийный ГАЗ-А с кузовом «фэзтон» образца 1932 - 1936 годов.

Для перехода на производство новой модели нужно было создать или выбрать такой тип машины, конструкция которой соответствовала бы дорожным и эксплуатационным условиям СССР той поры. Помимо этого, необходимо было учитывать производственные возможности Горьковского автозавода, установленное там оборудование и уже освоенные технологические процессы. Это не позволяло выбрать любую подходящую машину и заставило в итоге остановиться на модели Ford-40-730 образца 1933 - 1934 годов с 4-цилиндровым двигателем и 4-дверным закрытым кузовом.

Однако копировать эту модель целиком оказалось нецелесообразно, так как конструкция применительно к нашим дорожным и эксплуатационным условиям содержала множество недостатков (выявленных в процессе опытной эксплуатации). Те же, что и на модели «А», поперечные рессоры; слабая рама; ненадежные амортизаторы; непрочный рулевой механизм, малый профиль шин и т. д.



В образцах американского Ford-40 модели 1933 года (а они также поступали в СССР – левое фото сделано в Москве) легко угадываются черты будущего М-1.

Поэтому конструкция всего автомобиля, взятого за основу, была подвергнута значительным изменениям и модернизациям. Созданная оригинальная жесткая прочная рама с солидной крестообразной поперечиной была подвешена на четырех более надежных и эластичных продольных полуэллиптических рессорах на резьбовых сержках и сайлент-блоках (в отличие от традиционных для Форда двух поперечных рессор подвески), работавших совместно с четырьмя поршневыми гидравлическими амортизаторами. Принципиальные изменения в подвеске заставили в свою очередь конструктивно пересмотреть и задний мост (с полым карданным валом улучшенной конструкции), и переднюю ось (предусмотреть площадки для продольных передних рессор и улучшенную конструкцию поворотных шкворней). Новая модель ГАЗа была оснащена более надежными и долговечными гидравлическими поршневыми амортизаторами (типа «Делько», соединительные стойки которых комплектовались резиновыми втулками) и укомплектована шинами более широкого профиля, представлявшими собой баллоны низкого давления размером 7,00 – 16,00 дюймов, с давлением воздуха 1,3 - 1,4 атмосферы. Измененная подвеска в сочетании с шинами обеспечивала плавность хода даже при езде по разбитому шоссе и предохраняла шасси от разбалтывания, что значительно увеличивало долговечность шасси и кузова и устойчивость машины на больших скоростях.



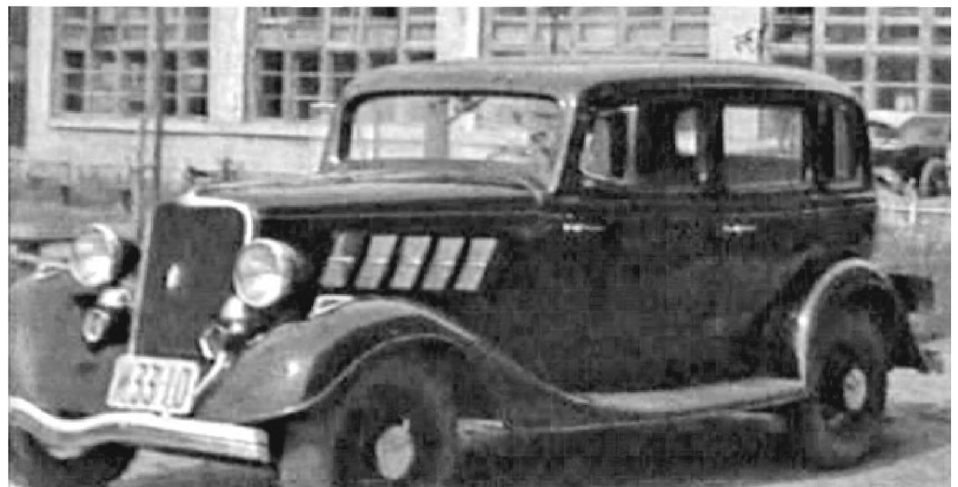
Собранный в январе 1934 года первый опытный образец «Молотовца-1» с колесами на спицах внешне был практически точной копией «Форда» модели «40-730».

Размеры 4-цилиндрового нижнеклапанного карбюраторного двигателя рабочим объемом 3,28 л оставались теми же, что и у модели «А»,

но мощность была повышена с 40 до 50 - 52 л.с., так же, как и число оборотов с 2200 до 2800 об/мин. Увеличение мощности было достигнуто повышением степени сжатия до 4,6:1, а также применением новых головок, всасывающей трубы и карбюратора, а также изменением фаз газораспределения. Чугунный блок цилиндров был отлит как целое с верхней частью картера. Головка блока, также изготовленная из чугуна, ставилась на шпильках. Нижняя часть картера была штампованной, съемной. Поршни из алюминиевого сплава, с плоским днищем, комплектовались двумя компрессионными и одним масляным кольцами.

Для устранения вибраций, неизбежных при работе 4-цилиндрового двигателя, была применена специальная плавающая его подвеска на резиновых подушках, что являлось тогда последним словом техники (в том числе и у самого Форда). Коробка перемены передач была использована тоже новая, типа «Ford-V», 3-скоростная, с муфтой легкого включения 2-й и 3-й передач. Передаточное число главной передачи составляло 4,44.

Несмотря на некоторое увеличение веса М-1 по сравнению с предыдущей моделью (в снаряженном состоянии – 1300 - 1370 кг, полный – до 1720 кг), увеличенный профиль покрышек (7,00x16) повышал проходимость автомобиля по грунтовым и снежным дорогам. У новой модели давление на 1 кв.см площади соприкосновения покрышек с грунтом равнялось примерно 1,5 кг/кв.см, тогда как у ГАЗ-А на шинах 28x4,75 дюймов составляло 2,5 - 2,7 кг/кв.см.



На машине установили более совершенный и прочный рулевой механизм типа «глобоидальный червяк и двойной ролик» (на первых опытных образцах – трехзубый сектор), переделали тормозную систему и произвели целый ряд менее существенных усовершенствований, увеличивавших прочность и долговечность автомобиля. Кроме того, для увеличения проходимости были приняты меры к более высокому размещению аккумуляторной батареи, глушителя, тормозных тяг и рычагов, являющихся всегда самыми низшими точками автомобиля.

М-1 оборудовали тормозной системой прежнего типа с измененным управлением передними тормозами (трос в оболочке). Предусматривалось возможное увеличение диаметра тормозных барабанов. Бензобак располагался сзади, а сама система питания включала в себя диафрагменный бензонасос (на опытных образцах заимствованный от АМО-3). 12-литровый радиатор (прежнего типа) теперь был спрятан под наклонную облицовку, повторявшую облицовку «Форд-40».

Кузов автомобиля, закрытый 5-местный, 4-дверный, сконструированный по модели 1933 года, претерпел изменения, вызванные применением подвески на продольных рессорах. Были также повышены комфортабельность и долговечность кузова; установлена специальная вентиляция, не дающая сквозняков в окнах передних дверей и в задних боковых окнах; применены новые

Первый опытный образец М-1 (№ И 33-10) на фоне заводского корпуса ГАЗа. Лето 1934 года.

надежные и прочные дверные замки, более изящные и надежные внутренние и наружные ручки дверей; и т.д.

Интересно, что в источниках тех лет М-1 часто величали «лимузином», однако его кузов не имел перегородки, отделявшей место водителя от остального салона (основная особенность кузова типа «лимузин»), да и максимальное количество пассажиров (5 человек) не позволяло приравнять его к представительским машинам. Согласно современной терминологии, это кузов типа «седан».

Габаритные размеры автомобиля составили 4625x1770x1775 мм. База М-1 была увеличена по сравнению с прежней (ГАЗ-А – 103,5 дюймов)

на 215 мм и доведена до 2845 мм (или 112 дюймов), колея также увеличилась до 1435 (передняя) – 1440 (задняя) мм. Наименьший дорожный просвет (под картером заднего моста) составлял 210 мм, а наименьший радиус поворота – 6,35 м. Максимальная скорость автомобиля достигала 100 - 105 км/час. Довольно высокая экономичность двигателя, получаемая благодаря применению специального карбюратора К-14 с экономайзером, сокращала расход топлива (бак на 60 л) до 13 - 16 л на 100 км пути (эксплуатационная норма 14,5 л/100 км) и позволяла делать на одной заправке до 460 км пути.

В ходе работ над опытными образцами было решено отказаться от

ненадежных колес на спицах и применить штампованные дисковые колеса. Изменения коснулись также и передних крыльев, несколько иную форму которых, впервые в отечественной практике разработали графо-пластическим методом. Многие на машине было применено впервые в отечественной практике: регулируемое по расстоянию от педалей сиденье водителя, бессквозняковая вентиляция с четырьмя поворотными форточками в боковых окнах, противосолнечные щитки, пепельница с прикуривателем, запираемые изнутри три двери и правая дверь с индивидуальным наружным замком, ножной переключатель дальнего света фар, подфарники, электрический указатель уровня бензина и т.д.

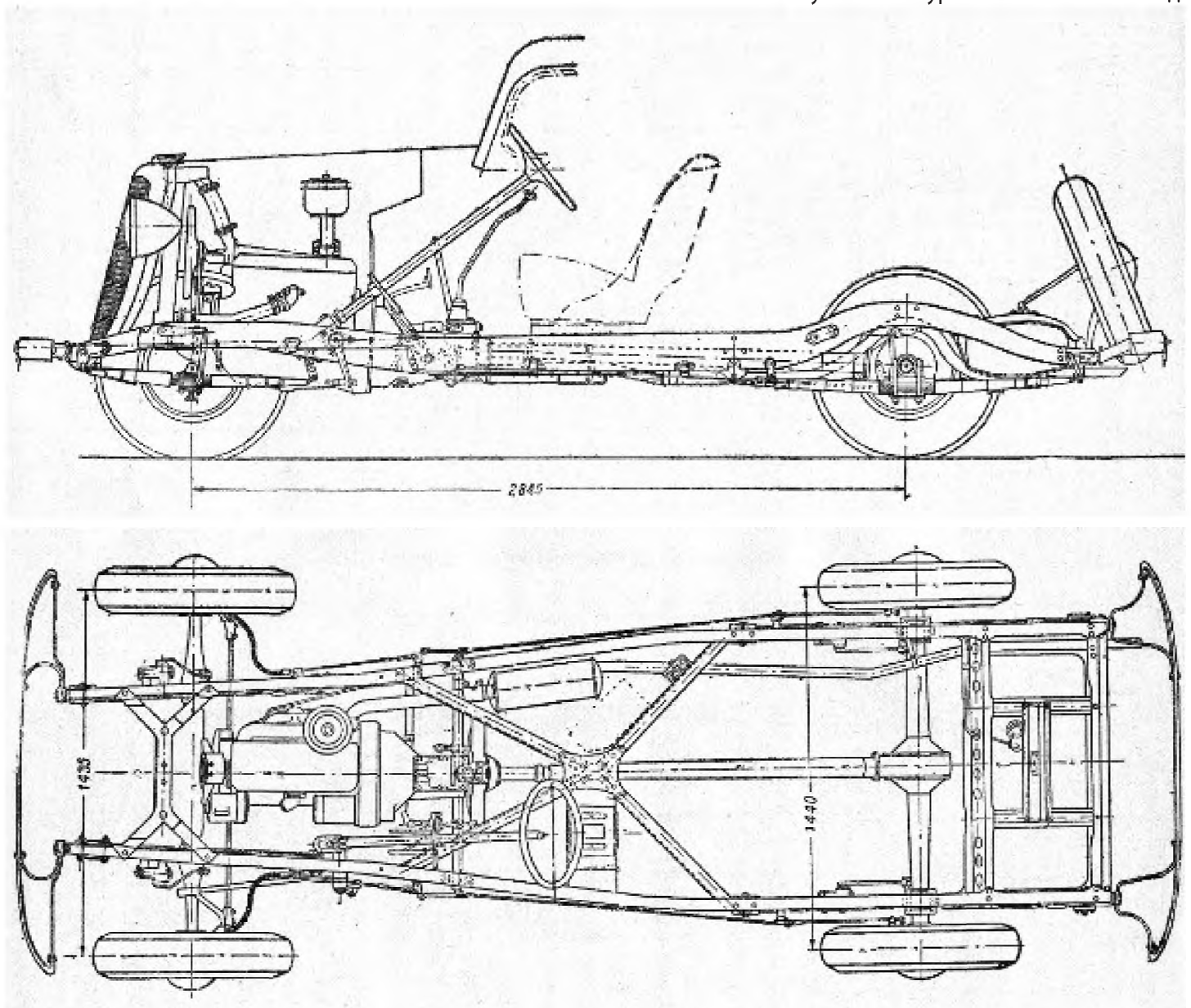


Схема шасси «М-1», вид сбоку и сверху, 1934 - 1935 годы.

В 1935 году завод начинает осваивать производство новой модели легкового автомобиля «Молотовец-1», сконструированной работниками ГАЗ.

«М-1» содержит в себе ряд агрегатов и механизмов, по своему устройству совершенно новых для нашей автопромышленности.

Автомобиль «М-1» обладает большими удобствами и для пассажиров и для водителя и мягкостью на ходу. Кузов машины закрытого типа, четырехдверный, рассчитан на 5 человек.

На «М-1» установлен 4-цилиндровый двигатель, развивающий 52 л.с. силы.

Машина имеет все возможности свободно развивать высокую скорость (до 100—110 километров в час), без нарушения легкости управления.



В первом  
квартале  
1936 года  
завод начнет  
массовый  
выпуск  
новой машины



1935 г.

Типография издательства «АВТОГИГАНТ»

1935 г.

Созданный в результате всей проделанной работы легковой автомобиль, названный в честь В. М. Молотова «Молотовец-1», безусловно, являлся новой моделью, значительно отличавшейся от модели Форда. С другой стороны, говорить об М-1 как об оригинальной отечественной конструкции тоже вряд ли правомерно. Достаточно сказать, что первые опытные образцы машины были получены путем простой переделки «фордовских» легковушек, доставленных из САСШ, да и в серийное производство пошла машина на 65 - 70 % идентичная заокеанскому «Форд-40». Правильнее сказать, что ГАЗ М-1 представлял собой дальнейшее развитие американской модели. И все же, по сравнению с ГАЗ-А это был значительный шаг вперед, а для середины 1930-х, когда она создавалась, модель М-1 представляла собой весьма современную, вместительную, комфортабельную и красивую машину.

Разработка М-1 на ГАЗе велась под руководством В. В. Данилова и А. А. Липгарта, направленного на завод главным конструктором в октябре 1933 года. К этому времени Андрей Александрович имел значительный опыт работы (в том числе и в САСШ) и серьезную теоретическую подготовку.



Создатели М-1. Верхний ряд: справа - нач. техотдела ГАЗа В. В. Данилов, слева - главный конструктор А. А. Липгарт. Нижний ряд, слева направо: Л. В. Косткин, А. М. Кригер, Ю. Н. Сорочкин.

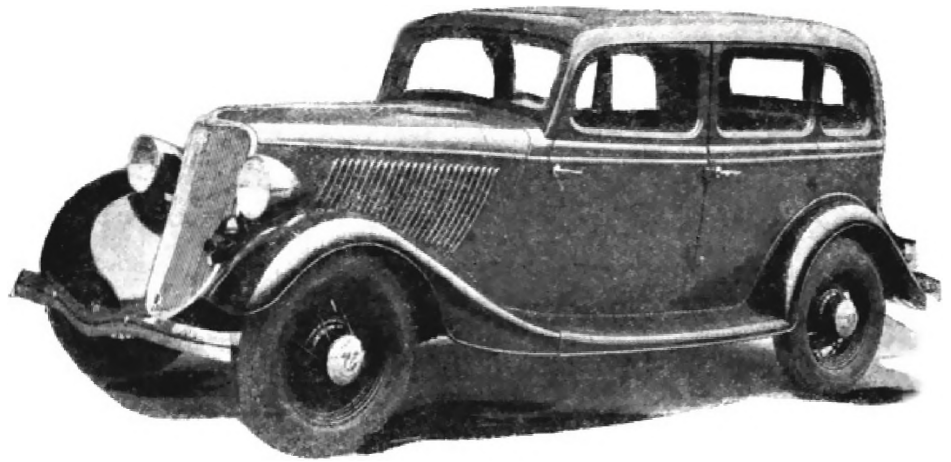
Начальником Техотдела ГАЗа (тогдашний аналог УКЭР) с 1933 по 1936 годы был В. В. Данилов, ранее бывший главным конструктором Ярославского автозавода и известный, как один из создателей грузовика Я-3. В разработке новых узлов и агрегатов машины участвовали Л. В. Косткин, А. М. Кригер, Ю. Н. Сорочкин (кузовные работы), Н. В. Новоселов, В. И. Подольский и другие. Над двигателем ГАЗ-М трудились Н. И. Строкин, Г. С. Хламов, Н. Ф. Денисюк, С. В. Клочков, В. И. Иванов...

В январе 1934 года была готова первая экспериментальная машина типа «М-1» (планировалось собрать сразу два экземпляра, но увы...). На нем была проверена «общая конструкция машины и рациональность выбранной основы». Затем, к 1 мая 1934 года, планом предусматривался сразу выпуск партии из 10 опытных машин с внесенными в них поправками из опыта первых (т.е. – первой). К маю же намечалось подготовить и все рабочие чертежи узлов и деталей, а уже к сентябрю 1934 года собирались закончить все испытания и внести в чертежи окончательные коррективы.

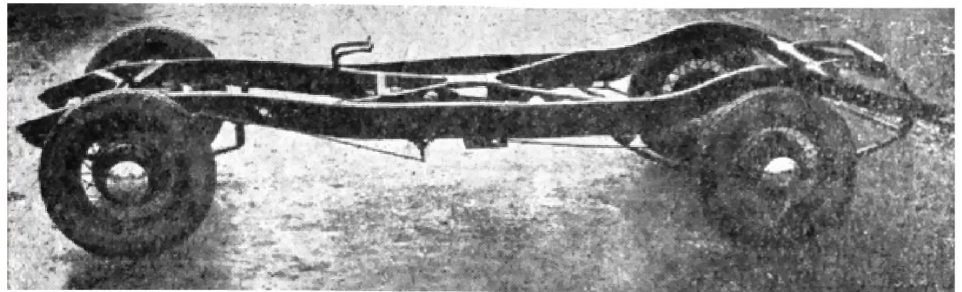
На самом же деле только в июле 1934 года, когда первый прототип прошел уже более 12 тысяч км различных испытательных маршрутов и находился в хорошем техническом состоянии, экспериментальный цех смог выпустить второй образец, некоторыми элементами отличавшийся от первого, на котором так же были проведены дальнейшие испытания и доводочные работы.

В ноябре 1934 года о машине уже широко заговорили. Вот что писал, например, известный столичный журнал «За рулем»:

«К 17-й годовщине Октябрьской революции коллектив ГАЗ преподнес стране драгоценный подарок. Осваивая сложнейшую технику, коллектив завода постепенно переходит к машине лучшей марки – ГАЗ М-1. Технический отдел ГАЗ, во главе с его руководителем т. Даниловым, разработал конструкцию этого нового автомобиля, и завод готовится к его массовому производству. Наши машины по качеству, безусловно, хороши. Отдельные мелкие неполадки



Второй опытный образец, построенный в июле 1934 года, отличался улучшенной подвеской мотора и иными луврами на капотных боковинах, какие и утвердились затем на серийных «М-1».



Шасси опытного образца № 2. Хорошо видны X-образная крестовина и колеса на спицах. Июль 1934 года.

будут устранены в процессе дальнейшего производства. Но тот факт, что нас уже не удовлетворяет стандарт, что новый завод ищет новые пути и пытается ввести в производство такую совершенную машину, как М-1, – этот факт замечателен, он означает рост нашего производства. Большевики ГАЗ не остановятся на полпути, будут добиваться модернизации нового типа, чтобы к следующему Октябрю преподнести опытный образец еще более усовершенствованного типа – советскую машину М-2».

Конечно, фраза об «М-2», вышедшая из-под пера бойкого столичного журналиста, была большим преувеличением реального положения дел на заводе. Пока что и М-1 было еще далеко до серийного производства. Тем более, что при назревавшем переходе на выпуск новой машины, повышенные требования были предъявлены и к заводам-смежникам. Они должны были поставлять для М-1 новые детали 457 наименований, что несомненно, оказало затем влияние на технологическое переустройство этих предприятий по всей стране, но было делом отнюдь не быстрым и непростым. Да и на самом автозаводе

требовалось дополнительно установить как отечественное, так и импортное оборудование. В июле 1935 года директор ГАЗа С. С. Дьяконов с группой специалистов выехал в США для его закупки.

17 апреля 1935 года на ГАЗе был выпущен 100-тысячный автомобиль (ГАЗ-А). К этому времени оба опытных М-1 были несколько модернизированы. Один из них вместе с юбилейным «газиком» решили снарядить в Москву и показать наркому машиностроения Г. К. Орджоникидзе, организовав делегацию из лучших передовиков производства.

В. П. Сорокин (тогда секретарь комитета ВЛКСМ ГАЗа) вспоминал впоследствии:

«Нарком тепло и сердечно встретил нас, крепко пожал всем руки. «Стотысячная автомашинка! Великое дело!» — горячо восклицал Григорий Константинович. Показали ему и опытный образец М-1. Он придирчиво осмотрел ее, похвалил за добротность, но раскритиковал за неважное качество внешней отделки».

В апреле 1935 года началось строительство второй очереди Горьковского автозавода. Его производственная мощность



Опытный экземпляр № 3, имевший еще одну разновидность оформления капотных боковин, изначально тоже комплектовался опсицованными колесами. Весна 1935 года.



Вместо лувров на капотных боковинах экземпляра № 3 красовались хромированные декоративные горизонтальные пластины. Колесные диски также были экспериментального типа (скорее всего – импортные). Лето 1935 года.



Эмблема «ГАЗ» на опытных образцах пока что значительно отличалась от фирменного знака серийных ГАЗ М-1.

Осенью 1935 года опытные образцы машины (к тому времени их было уже как минимум три) были еще раз пересмотрены и изменены в деталях, а зимой 1935 - 1936 годов окончательно утверждены и увязаны все изменения для массового производства.



К ноябрю 1935 года третий экземпляр оснастили видоизмененной облицовкой радиатора и капотными боковинами с пластинами и луврами. Но и это была еще лишь предсерийная внешность. Ноябрь 1935 года.



Третий опытный экземпляр М-1 во главе шеренги стандартных фазтонов ГАЗ-А. Здесь машина уже укомплектована дисковыми колесами. Лето 1935 года.

С начала 1936 года на запущенных в эксплуатацию станках уже начали ускоренно готовить первые узлы и детали для сборки М-1. И вот 16 марта 1936 года на главном конвейере началась опытная сборка первой машины под руководством начальника цеха сборки Г. К. Парышева, начальника конвейера М. С. Лазарева и самого А. А. Липгарта. В 18:30, блестя черной краской, сияя никелем фар, бампера и дверных ручек, сошла с конвейера первая машина, на радиаторе которой красовалась эмблема «М ГАЗ». Автозаводцы встретили аплодисментами торжественное рождение новой советской легковой машины, которая затем пошла в свой первый рейс по заводскому шоссе.



Зимой 1935 - 1936 годов, при освоении серийного производства ГАЗ М-1, элементы этой внешности еще раз пересмотрели: диски и колпаки колес, облицовка, капотные лувры и некоторые другие элементы вновь претерпели изменения в сторону большей технологичности и простоты производства.



Опытный экземпляр № 3 движется по территории завода. Лето 1935 года.

На следующий день два подготовленных образца М-1 были осмотрены в Кремле И. В. Сталиным, В. М. Молотовым,

Первые промышленные экземпляры, построенные в самом начале 1936 года, уже получили вполне законченный «серийный» вид.



Также, в связи с освоением легкового М-1 с октября 1935 по октябрь 1936 года производился перемонтаж имевшегося и монтаж вновь прибывшего оборудования (всего на завод поступило 1793 его единицы), так как чтобы освоить выпуск М-1, надо было наладить изготовление 2100 собственных деталей, не считая изделий смежников.

## ГАЗ в борьбе за лучший советский автомобиль

Горьковский автозавод закончил к годовщине Октября испытания новой модели М-1. Машина готова к производству.

Два опытных экземпляра М-1 несколько не уступают фордовским моделям и машинам лучших зарубежных марок последнего выпуска. Оригинальная конструкция шасси, ряд нововведений, разработанных советскими конструкторами, — обеспечили машине бесперебойную работу мотора, удобство, комфортабельность.



Уже в мае 1936 года производство ГАЗ М-1 стало массовым.

К.Е. Ворошиловым и Г.К. Орджоникидзе и получили высокое одобрение. А 21 марта девять «эмков», сверкающих хромированными наружными частями, с разнообразными цветами окраски – черные, синие, голубые, темно-вишневые, стальные и белые, – ушли в испытательный пробег по маршруту Горький – Москва – Ленинград – Горький протяженностью около 2500 км. От Горького до Москвы пробег проходил в чрезвычайно тяжелых условиях. На участке Горький – Вязники – Владимир шоссе оказалось сильно занесено неожиданно выпавшим снегом, машины с трудом пробивали себе путь. После Владимира дорога несколько улучшилась, но возникла другая неприятность – гололед, однако опытные водители успешно преодолели все препятствия.

Большой интерес к автомобилям «М-1» на всем пути следования пробега проявляло местное население. 31 марта в Ленинграде красавцы М-1 выстроились на площади у Смольного, где колонну подробно осматривал секретарь ЦК ВКП(б) и Ленинградского обкома партии А. А. Жданов. Он живо интересовался работой мотора, внутренней и внешней отделкой, совершил пробную поездку на одной из машин и обещал лично контролировать ленинградские предприятия, поставлявшие ГАЗу изделия для М-1.

Всего в пути машины прошли около 2500 километров, развивая на отдельных этапах скорость 80 - 85 км/час. В Москве

В Москве у здания НКТП участников пробега встретил Г. К. Орджоникидзе. Он интересовался, как вели себя машины, какие недостатки были обнаружены.

Но даже и все эти экземпляры, изготовленные пока что по обходным технологиям, являлись скорее предсерийными. Настоящее массовое производство еще только отлаживалось. Так, приказом по

заводу директора С. С. Дьяконова, техотдел должен был утвердить полный комплект чертежей на М-1 и издать номерные и узловые спецификации лишь к 23 марта, и не позже 25 марта издать цеховые списки, маткарты и технические условия на материалы. Чертежи и техусловия на изделия смежников должны были быть готовы к 1 апреля, а экспериментальный цех к этому же сроку готовился собрать 5 образцовых машин, необходимых для подготовки производства.

Лишь 20 мая 1936 года начался массовый выпуск «эмков», как их сразу же окрестили в обиходе, а вот официальное название «Молотовец», видимо ввиду изрядной его казенности, не прижилось. По документам тех лет машина чаще всего проходила как ГАЗ М-1, а впоследствии стали писать (и пишут до сих пор) – ГАЗ-М1.

Вскоре последовали еще два пробега с участием «эмки» - достаточно известный Каракумско-Памирский пробег и автопробег одного экземпляра М-1 на 7 тысяч километров. Машина с экипажем из трех московских инженеров благополучно добралась из Горького до столицы, оттуда в Ростов-на-Дону, затем в Сухуми и



В первые месяцы выпуска, ГАЗ М-1 стал участником автопробегов. На фото – машина № 2 Каракумско-Памирского пробега 1936 года.



через Тбилиси в Ереван. Обрато возвращались по Военно-Грузинской дороге. На Кавказе «эмка» преодолела высоту до 2000 м. В среднем за сутки на ней проходили по 225 км. О надежности машины говорит и тот факт, что еще до пробега на одометре машины уже значилось 15 тысяч км.

Разумеется, в процессе эксплуатации первых партий машин, из автохозяйств стали поступать сообщения об имевшихся дефектах, что заставило вести срочные работы по изжитию этих «детских болезней».

Серьезный счет предъявлялся смежным предприятиям, снабжавшим ГАЗ. Так, например, ЗАТИ (г. Павлово-на-Оке) снабдило первые М-1 ключами, которые не подходили к размерам гаек, неудобными и недоброкачественными домкратами. Рекламации

предъявлялись также к артели «ЗЭТ» (Ленинград), поставлявшей негодные переключатели света, к Ленинградскому карбюраторному заводу, заводу «Пролетарский труд», изготовляющему дерматин столь низкого качества, что после трехдневного пребывания на солнце, трескалась лаковая поверхность.

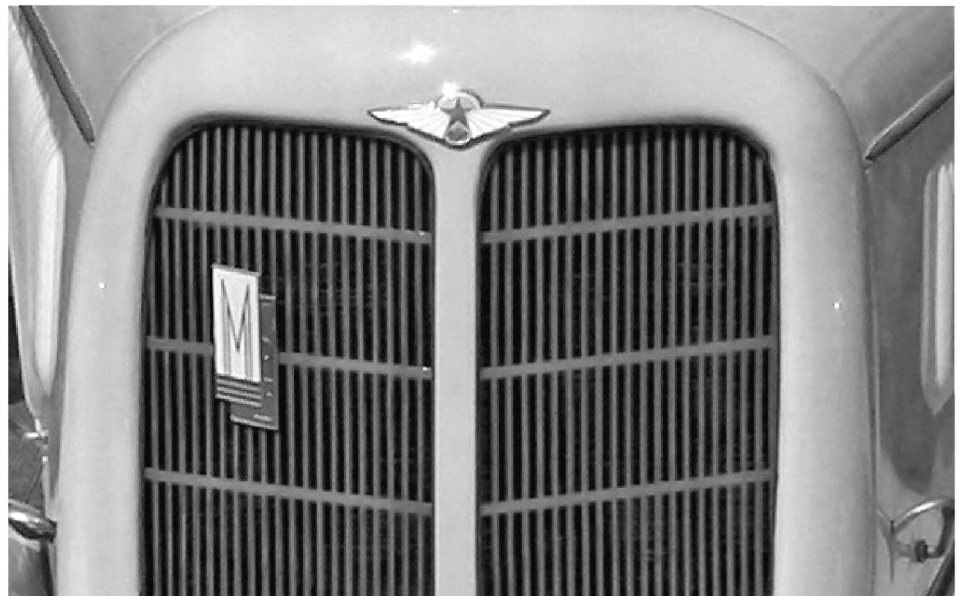
В НАТИ, где также испытывался образец серийного ГАЗ М-1, основной недоработкой сочли недостаточную эффективность тормозной системы, обусловленную отсутствием уравнивателей. Фактически торможение часто происходило только за счет задних колес, или даже одного из них. В Институте предложили небольшое изменение конструкции, в значительной степени устранявшее этот дефект.

Кроме того, были отмечены преждевременный выход из строя подшипников коленчатого вала, глушителя и выхлопной трубы в целом (тряска), самопроизвольное выключение 2-й и 3-й передач на ходу машины, стук в рулевом управлении вместе с эффектом «шимми», быстрый износ подушек задних рессор, резьбовых пальцев и сережек.

В целом же, новая М-1, безусловно, понравилась: и возросшей по сравнению с ГАЗ-А динамикой, и комфортом, и запасом хода.

Появились и первые рекордсмены, прошедшие на «эмках» по 100 тысяч километров без капитального ремонта. Ими стали водители 1-го

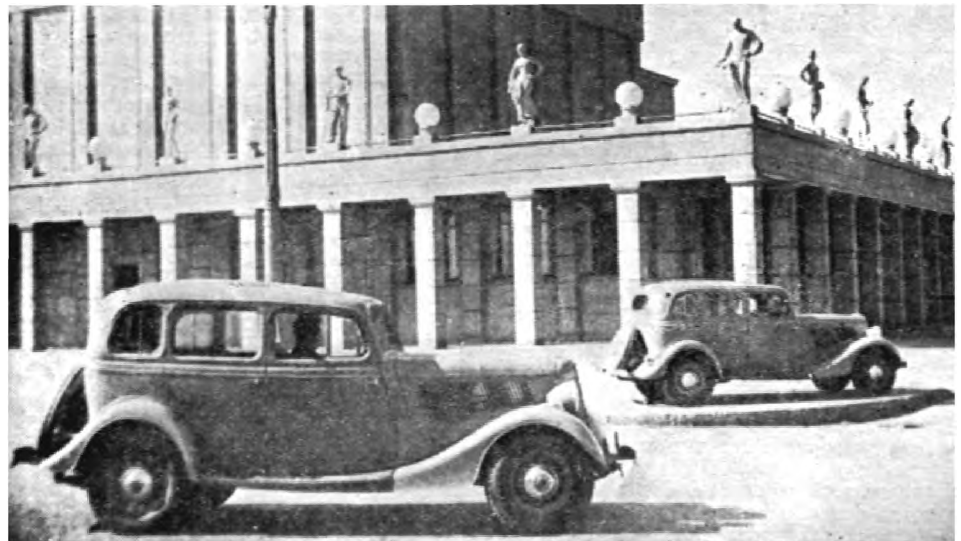
таксомоторного парка столицы И. Н. Розанов и Г. Б. Охотников, М. И. Чалов и Л. И. Оленин.



Фирменный знак и эмблема серийного ГАЗ М-1 образца 1936-41 годов.



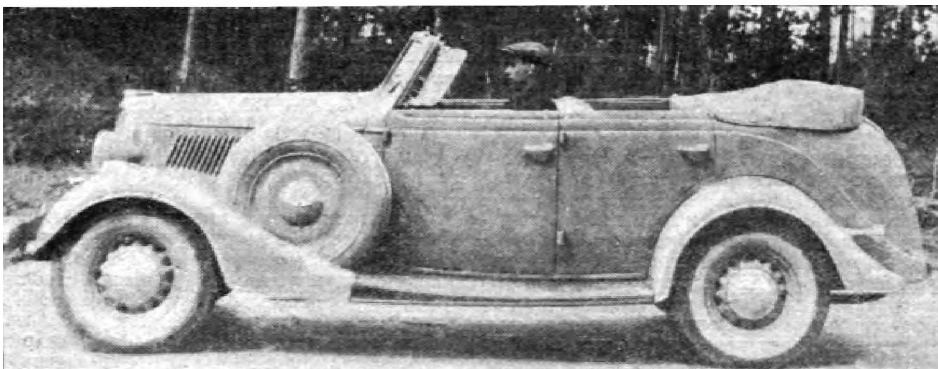
Однако, и в процессе серийного производства в конструкцию «эмки» постоянно вносились изменения. На фото образец 1938 года.



Серийные ГАЗ М-1 светлого оттенка на фоне киноконцертного зала. Горький, 1938 год.



Конструкцию более дешевого в производстве «фаэтона» ГАЗ-40 с V-образным лобовым стеклом тоже разработали уже в 1938 году.



Внешне опытная машина выглядела более элегантной и спортивной. Вид сбоку. 1938 год.

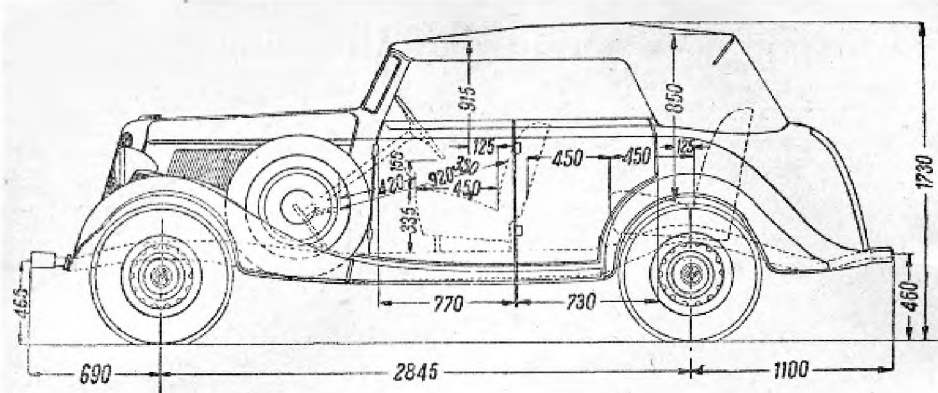


Схема фаэтона ГАЗ-11-40, вид сбоку. 1938 год.

В ходе серийного производства в машину вносились текущие изменения. Так, например, с 1937 года улучшили фиксацию крыльчатки водяного насоса.

Однако основные конструкторские силы были направлены на создание модификаций М-1. С мая 1937 года началось проектирование первой разновидности - открытого автомобиля ГАЗ-40 с кузовом «фаэтон». Почему именно его? Не означало ли это некоего возврата к открытому всем ветрам ГАЗ-А? В какой-то степени, да. С прекращением производства ГАЗ-А ниша более простых открытых легковых

автомобилей оказалась пустовавшей. К тому же, официально разновидность ГАЗ-40 создавалась для южных регионов, где вроде бы и не к чему «душные, с накаливавшимися от летней жары черными закрытыми кузовами, седаны». Но не стоит забывать, что на основном своем протяжении, как и сейчас, страна имела все-таки довольно суровый климат, а эксплуатация фаэтона все равно со временем неизбежно стала бы повсеместной. Однако, к созданию именно такого варианта подталкивали с одной стороны некоторое

удешевление производства машины, а с другой общие тенденции мирового автопрома. В ту пору считалось, что открытая машина со съёмным верхом выглядит более современно, стильно и спортивно, нежели закрытая. Всякая серьезная фирма-производитель как в Европе, так и в США, в обязательном порядке строила и предлагала открытые автомобили.

Не избежали этого влияния и на ГАЗе. Но все же основным толчком для создания нового семейства модернизированных легковых автомобилей (а не только одного фаэтона) явилось освоение нового двигателя ГАЗ-11 (метризованная копия американского Dodge D5). О самом силовом агрегате и истории запуска его в производство написано немало, поэтому опустим эту часть и уделим особое внимание самой машине, которая и помимо кузова подверглась целому ряду изменений, как связанных с установкой нового мотора, так и иных. Уделим внимание именно ей, поскольку в отличие от стандартных «эмок», ни одного фаэтона до наших дней, увы, не сохранилось.

Первый этап работы над фаэтоном в середине 1938 года завершился постройкой нескольких опытных образцов, на которых были проведены заводские испытания.

Как писал в журнале «Автостроитель» один из создателей ГАЗ-11-40 А. Н. Кириллов, «...при проектировании мы стремились сконструировать кузов прочным, комфортабельным, свободным от многих дефектов, имевшихся в старом фаэтоне ГАЗ-А, а также придать автомобилю в целом вполне современный вид. Эта задача была осложнена тем, что облицовка радиатора, капот, передние и задние крылья с подножками, форма которых сильно влияет на внешний вид автомобиля, остались без изменений, т.е. такими, как они употребляются для закрытого кузова «М-1». Путем экспериментирования удалось придать такую форму фаэтону, которая гармонирует со всеми деталями».

Кузов фаэтона представлял собой сварную цельнометаллическую (за исключением дверей) конструкцию, состоявшую в основном из следующих узлов: 1) основания пола, 2) передка,

3) центральной стойки, 4) задней части, 5) переднего и заднего сидений, 6) передних и задних дверей, 7) механизма вентиляции на передке и 10) тента с шарнирным механизмом.

Невозможность замены деталей или узлов кузова, в связи с конструктивной цельностью, диктовала достаточно простую, прочную и надежную конструкцию при сравнительно низкой стоимости. С этой целью здесь были широко применены все виды сварок – автогенная, дуговая и контактная, полностью вытеснившие заклепочные соединения, применявшиеся ранее в кузовостроении. Так как, в отличие от седана с жестко связанным со всех сторон каркасом, фаэтон имел лишь жесткое основание, то вопрос надежного крепления к нему различных узлов также приобретал особенно важное значение. Здесь широко применялись различные стойки жесткости, кронштейны, кронштейны-лапы, косынки и т.д.

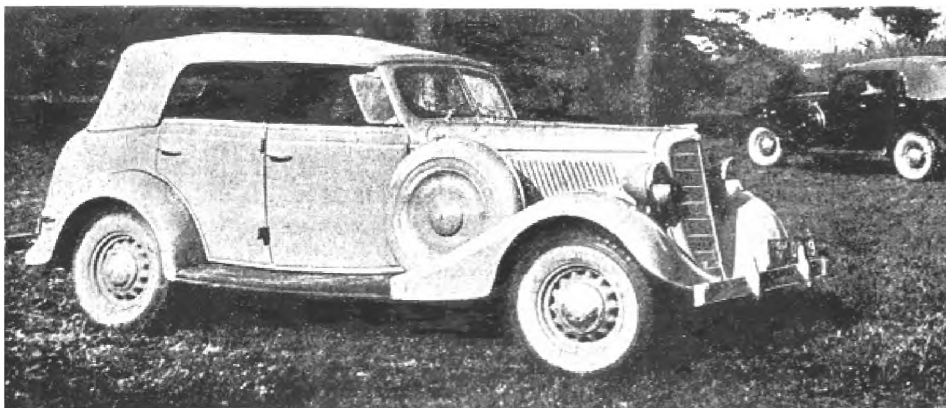
При выборе V-образного наклонного ветрового стекла на передке кузова преследовались две цели: во-первых, по возможности зрительно удлинить автомобиль, а во-вторых – придать всему передку более обтекаемую форму. Одновременно конструкторы стремились зрительно понизить высоту автомобиля с поднятым тентом, что было достигнуто путем повышения высоты дверей по сравнению с ГАЗ-А.

Корма фаэтона имела обтекаемую форму с закругленными боками и состояла из следующих основных деталей: боковых панелей, задней верхней и нижней панелей, крышки чемодана, пола и бокового кронштейна. Багажный чемодан закрывался металлической крышкой, подвешивавшейся на двух солидных петлях. На крышке крепились держатель номерного знака и корпус заднего фонаря обтекаемой формы. В полу чемодана находился ящик (углубление) для шоферского инструмента, там же имелся и особый ящик для хранения боковин тента.

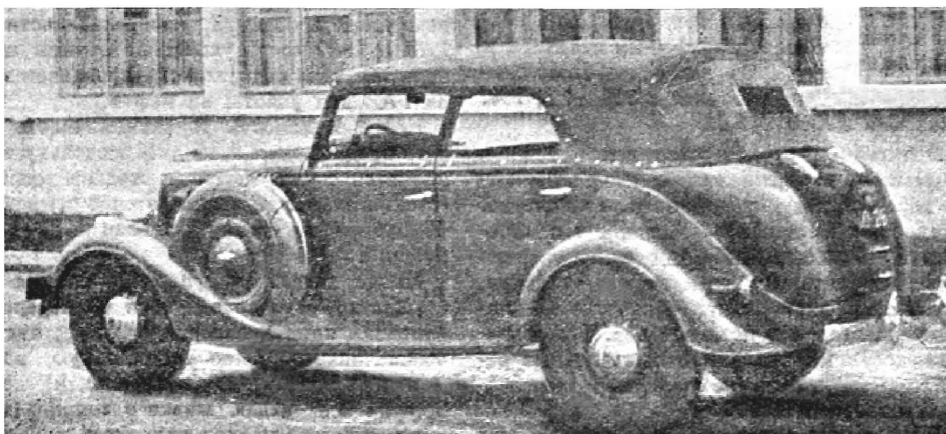
Передние и задние двери в отличие от всех остальных элементов кузова были деревянные, обшитые листовым металлом. Передние двери, в противоположность дверям М-1,



Два запасных колеса разместили по бокам капота.



На случай непогоды на ГАЗ-40 натягивался брезентовый тент.



А саади, в отличие от М-1, фаэтоны получили вместительный багажник.

навешивались «по-современному» на стойки передка, что позволяло открывать их, не задевая запасных колес. Задние были навешены аналогично, на центральную стойку, что, как отмечалось, «улучшает посадку в кузов». Для ограничения угла распахивания дверей имелись специальные рычажные ограничители с резиновыми

наконечниками – буферками. Все зазоры между дверями для предохранения от ветра заполнялись губчатой резиной, а отверстия в полу заливались густой мастикой.

Тент фаэтона имел обтекаемую форму, гармонировавшую с кузовом. В сложенном виде его можно было спрятать в карман, находившийся в



Конструкторы экспериментального цеха ГАЗа А. Н. Кириллов (руководитель группы), Т. Духино и Г. В. Самойлов, создававшие фэзтон ГАЗ-11-40.

верхней части кормы. Шарнирный механизм тента крепился к кузову в двух точках к головкам боковых кронштейнов кормы. Поднятый тент прикреплялся к рамке лобового стекла своим передним брусом с помощью трех винтов.

Запасные колеса устанавливались в карманах передних крыльев и закрывались металлическими чехлами. На задних крыльях были расположены стоп-сигналы.

При создании кузова особое внимание было уделено удобству водителя и пассажиров. Переднее сиденье представляло собой просторный и удобный диван, рассчитанный на двух человек. Высота, наклон и мягкость подушек и спинки выбрали так, чтобы свести утомляемость в длинных поездках до минимума. На передних дверях имелись удобные подлокотники, служившие одновременно и ручками для закрывания дверей (как у многих современных легковушек). Чтобы передние двери во время езды не могли открыться от неосторожного движения руки, внутренние ручки были вынесены далеко вперед.

От бокового ветра водителя и пассажира предохраняли небольшие поворачивавшиеся боковые стекла, установленные по бокам рамки лобового стекла, а для защиты от солнца на ней же имелся и «козырек». Переднее стекло оборудовалось двумя

стеклоочистителями – «дворниками», для хорошей видимости в ненастную погоду. Заднее сиденье было рассчитано на 2 – 3 человек, которые для удобства могли вытягивать ноги в нишу под передним сиденьем.

В ненастную погоду и в зимнее время к кузову на специальных застёжках и металлических стойках крепились мягкие дверные боковинки, причем для их установки не нужно было снимать боковых окошек лобового стекла. Все стенки кузова с внутренней стороны обильно покрывались звукоизоляционной мастикой с целью поглощения шума и вибрации металлических панелей. Пол застилался резиновыми ковриками. Подушки и спинки сидений обивались прочным дерматином или кожей (по спецзаказам).

Как писал сам А. Н. Кириллов, – «Конструкция фэзтона 11-40 – первая самостоятельная работа молодых горьковских конструкторов-кузовщиков». Видимо, здесь имелось в виду то обстоятельство, что все ранее проектировавшиеся конструкции кузовов в Горьком все же имели своих вполне конкретных заокеанских прототипов.

Модернизация же автомобиля в целом, имела целью улучшить динамику машины, повысить надежность и безопасность езды и улучшить комфортабельность. Установка на ГАЗ-40 6-цилиндрового

двигателя позволила довести скорость движения фэзтона до 115 - 120 км/ч (с зарубежными образцами этого двигателя, мощностью 76 л.с. с чугунной головкой и 85 л.с. с алюминиевой), но при этом потребовалось усилить шасси и изменить конструкцию тормозов.

Для повышения устойчивости езды и легкости управления на высоких скоростях были введены передняя ось улучшенной конструкции с повышенной жесткостью поворотных рычагов и мест их крепления, новые удлиненные рессоры с измененной кривой жесткости и гидравлические амортизаторы двухстороннего действия, а также более эффективная тормозная система, оборудованная к тому же защитой от грязи и влаги. На ГАЗ-11 устанавливались новые карбюраторы К-23 (типа «Стромберг») производства Ленинградского карбюраторного завода и аккумуляторные батареи большей емкости. Были также значительно снижены усилия, необходимые для привода сцепления (также новое, полуцентробежное) и тормозов. Изменились и габаритные размеры машины – она стала чуть длиннее (в зависимости от устанавливавшихся бамперов длина колебалась в пределах 4635 - 4655 мм), чуть шире (1800 мм, и ниже (1730 мм).



Опытные образцы ГАЗ-11-40 с облицовкой М-1 неоднократно показывали в столице. На переднем плане экземпляр с нетрадиционным для фэзтона цельным ветровым стеклом. Москва, 1939 год.

После ряда испытаний, 22 сентября 1938 года четыре фэзтона среди других опытных образцов ГАЗа были осмотрены в Кремле руководителями партии и правительства – И. В. Сталиным, В. М. Молотовым, К. Е. Ворошиловым,

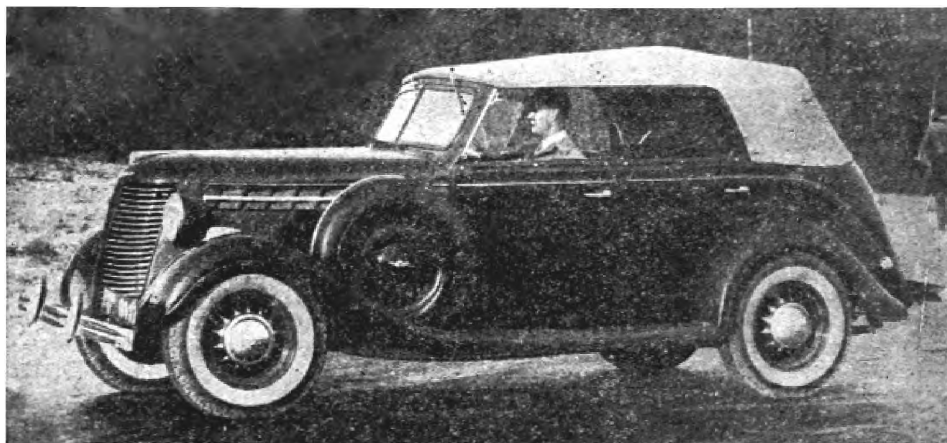
Л. М. Кагановичем, А. А. Ждановым и др. Сталин в процессе осмотра задавал много вопросов и делал замечания. В частности, когда на одном из фаэтонов он увидел измененную облицовку радиатора с большим количеством никелевых частей, то посоветовал не создавать излишних трудностей для производства, а делать машину скромнее, но крепче. Ворошилову же не понравилось, что багажник у фаэтонов находится довольно низко, и на пересеченной местности может задевать за грунт. Зато новые приборные щитки и кнопочный стартер всем очень понравились.

В конце осмотра Сталин обратился к делегации заводчан с вопросом:

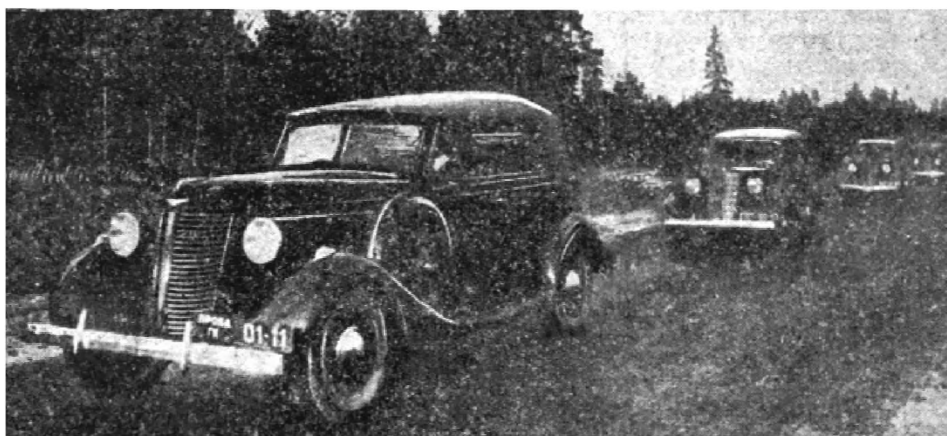
– А готовы ли вы к их выпуску?

На это директор ГАЗа И. Лоскутов (пришедший вместо репрессированного С. С. Дьяконова) доложил, что идет усиленная подготовка к их производству и реконструкция оборудования, и с мая следующего 1939 года завод сможет приступить к серийному производству новых моделей.

Однако этим планам не суждено было воплотиться в полной мере. Из-за изрядно затянувшейся доводки нового двигателя, серийное производство фаэтонов, равно как и закрытой модификации «11-73» все время откладывалось, хотя и работы над ними тоже не прекращались. Так, 9 августа 1939 года И. В. Сталин все же высказал соображение на счет улучшения облицовки автомобиля, на что КЭО ГАЗа просто не могло своевременно не отреагировать. Срочно были изготовлены эскизы и гипсовые слепки более чем десяти (!) вариантов внешнего оформления передка машины, в той или иной степени гармонизировавших с обводами крыльев. Конструкторы Ю. Н. Сорочкин, А. Н. Кириллов, Флюков и Носов сумели выдвинуть облицовку несколько вперед и вверх, почти не затрагивая при этом смежные элементы. На новую штампованную полукруглого изгиба решетку теперь накладывались горизонтальные никелерованные изогнутые накладки, а на измененные вертикальные лувры капотных боковин – прямые никелерованные полосы.



По совету товарища Сталина в 1939 году начались работы по модернизации облицовки.



Опытные горьковские фаэтоны на испытаниях. Впереди под № «проба ГК 01-11» экземпляр с первоначальным вариантом новой облицовки.



ГАЗ-11-40 с окончательным вариантом облицовки. 1939 год.

Однако, модификации «эмки» с 6-цилиндровым двигателем в серийное производство так и не попали, последний фаэтон был изготовлен в единственном экземпляре в 1941 году. И лишь седану, ГАЗ-11-73, являвшему собой стандартный модернизированный М-1, довелось эпизодически выпускаться небольшими партиями

вплоть до 1948 года. Всего их было изготовлено около 1200 машин.

Что касается обычных «эмок», то с 1936 по 1943 годы успели выпустить изрядное их количество: чаще всего приводится цифра в 62888 экземпляров, но и она не окончательная...

«Эмки» вынесли на себе все тяготы войны, будучи командирскими



Великая Отечественная война стала суровым испытанием для «эмки». Но фото ГАЗ М-1 с передним колесом от «виллиса», трофейными фарами, изрядно побитыми крыльями и отсутствующим передним бампером. Действующая армия, 1944 год.



Серийный ГАЗ-11-73 – более мощная «эмка» с новой облицовкой и иными капотными луврами. 1939 год.

машинами, работали в тылу, неплохо котировались и в послевоенные годы, особенно в глубинке, приобретали множество профессий, пока не попадали в частное владение, где продолжали исправно служить и попадаться на дорогах вплоть до 1970-х годов...

Особое место заняли эти славные машины в отечественном кинематографе. Редкий фильм

второй половины 1930-1940-х годов обходился без их участия. Достаточно вспомнить тех же «Подкидыша», «Музыкальную историю», «Новую Москву»... Кстати, в последних двух картинах М-1 не просто ехали в кадре, а кружились на одном месте и даже эффектно съезжали по ступенькам.

Миновали десятилетия, но со временем «эмки» оказались чрезвычайно востребованы для съемок кинофильмов о войне и той эпохе. «Живые и мертвые», «Освобождение», «Блокада», «Судьба», «По данным уголовного розыска», «Битва за Москву», «У опасной черты» (там, как и в ряде других картин, участвует, кстати, и ГАЗ-11-73), «Место встречи изменить нельзя», «Зеркало для героя» - вот лишь очень малый список лент с их участием.



Многие экземпляры серийных М-1, из служебных со временем перешедшие в личные машины, дотянули до 1970-1980-х годов, сохраняясь по гаражам и сараям.



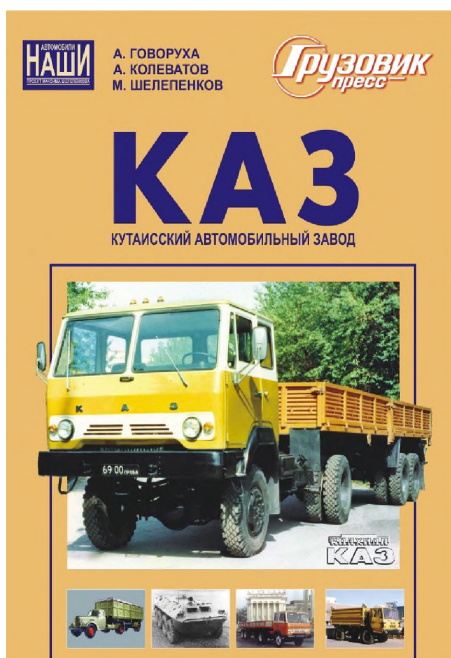
Последние партии послевоенных ГАЗ-11-73 комплектовались слегка измененной облицовкой. Ленинград, лето 1984 года.

И сейчас многие экземпляры этой удивительно живучей и долговечной машины являются украшениями различных выставок и парадов автомобилей-ветеранов, а в истории отечественных авто «эмки» навсегда останутся символом той уже далекой, отнюдь не однозначной, но все же – небывалого размаха – эпохи.



Среди ГАЗ-11-73 оказалось тоже немало «долгожителей», в основном благодаря уже послевоенному возобновлению их производства. Барнаул, 2009 год.

**Максим Шелепенков предлагает вашему вниманию эти и другие книги по автомобильной истории и истории городского транспорта**



Ознакомьтесь со всеми предложениями можно на странице Максима Шелепенкова по адресу Автомобильного Исторического Портала:  
<http://www.cartruckbus.ru/shelepenkov/>