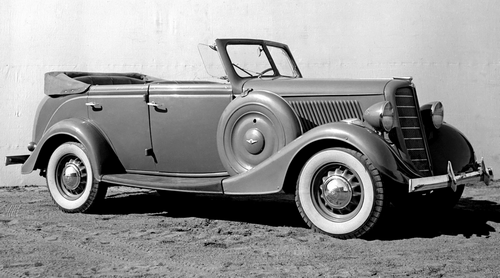
**03-221 ГАЗ-11-40 4х2 4-дверный заднеприводный фаэтон с откидным тентом и съемными боковинами, мест 5, снаряжённый вес 1.57 тн, Dodge D5 76 лс, 120 км/час, штучно, опытный 3-й или 4-й образец, всего кузовов 5 экз., ГАЗ г. Горький, 1938 г.**



*Из книги Ивана Валентиновича Падерина «Шестицилиндровые эмки», М. 2012*:"Имеющийся массив архивных фото разворачивает "матрицу" 11-40 как минимум до полутора десятков экземпляров - отличавшихся цветом, номерами, крупными и мелкими деталями кузовов. Но все эти признаки имели непостоянный характер, от случая к случаю и по разным причинам менялись, обновлялись и перекраивались, тем самым создавая иллюзию преумноженного числа машин. Номерные знаки "проба гк" (главного конструктора) вообще перевешивалась с машины на машину при каждом новом испытании. Делалось это для идентификации события по фото- и кинодокументам. Практически номер присваивался не автомобилю, а его пробе, как дублю в кино. Так каждый кузов "сорокового типа" проживал по несколько коротких, запечатлённых на чёрно-белую плёнку, жизней, а многообразие видов 11-40 выходило далеко за численность реально изготовленных машин. Арифметика этого типа фаэтонов оказалась не только запутанной, но очень скромной и на первый взгляд курьёзной: всего пять уникальных кузовов и… шесть готовых автомобилей.»

*Из статьи «ГАЗ-11-40 опытный фаэтон» на rus-texnika.ru. Автор не указан, но явно прослеживается, что материал взят у И. В. Падерина.*

В 1936 году, когда И.В. Сталину в Кремле были представлены первые экземпляры ГАЗ-М1, советский вождь выразил пожелание построить на базе закрытого легкового автомобиля модификацию с открывающимся верхом для южных районов СССР. Горьковский автозавод в то время хоть и был перегружен заказами, однако представителям автозавода в Кремле все же пришлось дать обещание построить такой автомобиль.

Вот что писал об этом событии журнал «Автостроитель» за 1938 год: «Желание наиболее полноценно удовлетворить растущие потребности южных районов СССР с мягким, ровным климатом и короткими зимами поставило вопрос о создании нового фаэтона».

Прообразом для такого автомобиля, который получил индекс ГАЗ-11-40, стал Ford Model B. Новая модель с легким матерчатым верхом была предназначена как для южных регионов страны, так и для начсостава РККА.

Из дневников главного конструктора Горьковского автозавода А.А. Липгарта, 19 марта 1936 года: «По предложению тов. Сталина мы должны организовать выпуск новых легковых машин с открытыми кузовами. Сконструировать открытую машину с хорошим кузовом не легкое дело. Кузов – трудоемкая и серьезная часть автомобиля. Надо чтобы машина с открытым кузовом выглядела не как бедняцкий фаэтон, как выразился тов. Сталин, а как хорошая культурная машина».

**Первый и второй образец ГАЗ-11-40**

Первые два кузова фаэтона ГАЗ-11-40 были построены в конце 1937 года и установлены на шасси обычных ГАЗ-М1.

На усиленную Х-образной поперечиной стальную штампованную клепанную раму трапециевидной формы с лонжеронами и траверсами коробчатого сечения в передней части крепились 3-ступенчатая коробка передач (три скорости вперёд и одна – назад) и бензиновый, рядный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный двигатель объемом 3,28 литра и мощностью 50 л.с. при 2800 об/мин. Перед двигателем крепился радиатор водяного охлаждения. Для передачи крутящего момента служило однодисковое, сухое сцепление. Электрооборудование было напряжением 6 Вольт. Бак был расположен в заднем свесе рамы, а топливо в карбюратор поступало при помощи бензонасоса.

Оси автомобиля ГАЗ-11-40 подвешивались к раме на продольных рессорах, а для плавности хода служили гидравлические амортизаторы рычажного типа. Задняя ось имела коническую передачу и была соединена с КПП при помощи карданного вала, который был заключен в трубу и жестко крепился к картеру главной передачи. К осям автомобиля крепились дисковые колеса с резиновыми шинами размером 7,00-16. Рабочий колодочный тормоз имел механический привод и действовал на все колеса, стояночный тормоз также был колодочным с механическим приводом и также действовал на все колеса.

На шасси устанавливался открытый четырехдверный цельнометаллический кузов, задняя часть которого имела форму с закругленными боками. Двери были подвешены на передних петлях. На верхней рамке лобового стекла крепились два стеклоочистителя для облегчения видимости в непогоду, которые имели вакуумный привод, шланг которого соединялся с входным коллектором карбюратора. Для защиты кузова от мелких повреждений служили металлические бамперы. Запасное колесо крепилось на переднем крыле автомобиля и накрывалось съемным металлическим кожухом. В ночное время дорогу освещали две электрические фары и два габаритных фонаря со стоп-сигналами, которые крепились к крыльям. Также сверху на передних крыльях были расположены габаритные огни. Между передними и задними крыльями располагались подножки для облегчения посадки в салон автомобиля. В задней части кузова был устроен багажник с металлической крышкой. В полу багажника имелся ящик для хранения инструмента. Для защиты от непогоды служил складной тент, для хранения которого также был предусмотрен ящик в багажнике. Также в ненастную погоду к кузову на специальных застежках металлических стойках крепились мягкие боковинки. Для лучшей шумоизоляции стенки кузова были покрыты мастикой, а пол застлан резиновыми ковриками.

Внутри сиденья, которые были обшиты дермантином или кожей, были расположены таким образом, чтобы не вызывать утомления в дальней дороге. Переднее сиденье ГАЗ-11-40 представляло собой удобный и просторный диван, рассчитанный на двух человек. Заднее сиденье было рассчитано на 2-3 человек, при этом в нижней части переднего сиденья была сделана ниша, позволяющая вытянуть ноги сидящим сзади пассажирам. На передних дверях имелись удобные подлокотники для водителя и пассажира, котоорые также служили и ручкой для закрывания двери. Для защиты от ветра на передних стойках имелись поворачивающиеся боковые стекла, а для защиты от солнца на надрамнике имелся козырек.

Фаэтон оборудован новой панелью приборов, на которой установлен кнопочный стартер мотора.

В августе 1938 года оба кузова были переставлены на модернизированное шасси ГАЗ-М11 с двигателем Dodge D5, которое отличалось усиленными передней осью и поворотными рычагами, удлиненными для лучшей плавности хода рессорами, рычажными амортизаторами двустороннего действия, полуцентробежным сцеплением и новым радиатором. Еще через год или два эти же кузова были установлены на полноприводные ГАЗ-61-40.

Первые два образца отличались плоскими лобовыми стеклами и такими же ветровыми оконными рамами, а между собой – обводами багажников и навесной деталировкой: темный фаэтон имел ровно спадающую корму и утопленный в кузов тент.

**Третий образец ГАЗ-11-40**

В 1938 году на модернизированном шасси был построен третий образец фаэтона с мотором Dodge D5, который отличался ветровой рамой с клином поставленными стеклами, разделенными массивной перемычкой.

В июле 1939 года этот кузов был также переставлен на полноприводное шасси и получил индекс ГАЗ-61-40, а к ноябрю вновь был переставлен на новое шасси ГАЗ-М-11 и перекрашен в темный цвет с новыми деталями по образцу того года. В 1940 году этот кузов вновь был переставлен на полноприводное шасси и окрашен в серый цвет.

*Примечание:* После установки кузова на новое шасси автомобиль учитывается как новый шестой экземпляр, хотя его кузов уже был в употреблении.

Габаритные размеры и масса третьего образца ГАЗ-11-40 составляли:

длина – 4655 мм;

ширина – 1750 мм;

высота с поднятым верхом – 1760 мм;

колесная база – 2855 мм;

снаряженная масса – 1570 кг;

максимальная скорость – 120 км/ч.

**Четвертый образец ГАЗ-11-40**

В том же 1938 году на модернизированном шасси был построен четвертый образец фаэтона с мотором Dodge D5, который отличался ровным профилем багажника, круглоносой облицовкой радиатора *(позже вернули облицовку М-1)* и составной оконной рамой с фрамугой: двухсекционное стекло приоткрывалось для обветривания.

22 сентября 1938 года в 6 часов вечера четыре экземпляра фаэтонов вместе с пикапом ГАЗ-М415 и полугусеничным грузовым автомобилем ГАЗ-60 были представлены в Кремле И.В. Сталину.

В конце лета 1939 года кузов был переставлен на полноприводное шасси и после серии заводских испытаний и восхождениям по крутым лестничным маршам в Москве и Горьком, после которых отправлен на военный полигон в Кубинке. Затем ГАЗ-61-40 был передан Вороилову, а в июле 1941 года отправлен командующему 19-й армией генералу Коневу под Смоленск.

**Пятый образец ГАЗ-11-40**

Весной 1940 года на модернизированном шасси был построен пятый образец фаэтона предположительно с мотором ГАЗ-11А мощностью 85 л.с., который имел ветровую раму с фрамугой как у четвертого образца и багажник как у третьего образца, при этом заливная горловина топливного бака была выведена наружу.

Позже этот кузов был переставлен на полнопиводное шасси и 11 июня 1941 года был передан Наркомату обороны. Предположительно еще через месяц данный ГАЗ-61-40 поступил в распоряжение командующего 4-й армией Западного фронта генерала Рокоссовского.