**03-356 ГАЗ М-13Б "Чайка" 4х2 заднеприводный представительский фаэтон большого класса с мягким верхом, дверей 4, мест 6, снаряжённый вес 2.2 тн, полный вес 2.65 тн, ЗМЗ-13 195 лс, 160 км/час, штучно, до 20 экз., ГАЗ г. Горький 1961-62 г.**



*Из статей на/autohis.ru Автор не указан*

 Создавал эту легенду [отечественного автомобилестроения](http://autohis.ru/sovietauto.php) большой творческий коллектив инженеров [ГАЗа](http://autohis.ru/gaz.php). Так в их число входили О. И. Пелюшенко, С. Соловьёв, Б. С. Поспелов, В. В. Гнетнев и ещё около десяти человек. Стоить отметить, что они были не только хорошими инженерами, но и людьми с оригинальным мышлением. Так название новинки они мотивировали тем, что создаваемый ими новый автомобиль должен был стать первым в СССР автомобилем представительского класса, превосходящим по всем параметрам уже существующий большой автомобиль «Волга». А так как над этой рекой парят только птицы, то новинка и получила название «Чайка». Существовал и ещё один вариант названия – «Стрела», однако, в конце концов, решили оставить название «Чайка» как более солидное.

 Так как новая машина изначально предназначалась для перевозки важных партийных и государственных чинов, работа над её внешним видом продолжалась очень долго. Так один из сохранившихся набросков изображает фары новинки, не имеющие характерных для той же «Волги» козырьков над фарами, а одна из сохранившихся фотографий процесса работы над автомобилем, запечатлела его ранний полномасштабный макет. Он имел передок полностью повторяющий передок серийного [ЗиЛ-111](http://autohis.ru/sovietauto/zil/zil-111.php), с более скруглённой и мягкой пластикой кузова в целом.

 Всего же в 1956 году на заводе было построено два полноразмерных макета будущей «Чайки». В этой работе принимали участие скульптор Б.Б. Лебедева и инженер Л.Э. Дуарте. Эти макеты кардинально отличались от созданной потом серийной машины.

Опытные же образцы новинки увидели свет в 1957 году, когда из ворот завода вышло опять же два опытных прототипа **ГАЗ-13 «Чайка»**. Друг от друга они отличались наличием молдингов вокруг колёсных арок, задними фонарями и необычными передними подфарниками, а так же оригинальной рамкой лобового стекла. Машины имели силовые агрегаты объем 4,9 и 5,5 л литра соответственно.

 Новинки представили советскому руководству на закрытой выставке, прошедшей в [НАМИ](http://autohis.ru/sovietauto/nami-history.php). На неё был отобран опытный образец, который отправили в мелкосерийное производство для последующих ходовых испытаний. В результате было создано примерно девять новых автомобилей, которые отличались внешне, так как имели двухцветную окраску в разнообразных сочетаниях.

 Длина испытательного пробега, в котором участвовали эти автомашины, составила 21 000 километров, при этом опытные экземпляры тестировались на дорогах Кавказа, России и Украины. Все они имели позолоченную радиаторную решётку, а их капот украшало стилизованное изображение чайки.

 Видимо, данный испытательный пробег прошёл удачно, так как зимой 1958 года один из опытных образцов под обозначением «Э-2», имеющий бирюзово-молочный окрас, а так же позолоченную решётку радиатора и надпись так же позолоченными буквами «Чайка» на капоте участвовал во Всемирной выставке в Брюсселе под названием ЭКСПО-58. Этот автомобиль так же имел накапотное изображение в виде чайки.

 После ряда конструкторских работ и проведения дорожных испытаний 16 января 1959 года ГАЗ-13 официально была отправлена в серию. При этом, первые экземпляры автомобиля отличались от последующих наличием на задней части кузова надписи «ЧАЙКА». Кроме того они имели дополнительную контрольную лампу расположенную на торпедо, а так же некоторые мелочи в салоне.

 Новинка, в последующие несколько лет после начала её производства, несколько раз выставлялась на разнообразных промышленных и автомобильных выставках в Женеве, Нью-Йорке, Брно и Будапеште. Так в на выставке в Нью-Йорке в 1959 году была представлена «Чайка» чёрного цвета с салоном «шахматной фактуры» узора алого цвета ткани обивки, а бородово-бежевый автомобиль несколько лет выставлялся в павильоне «Машиностроение» ВСХВ (ВДНХ).

 Машина имела несколько модификаций. Так в 1961 году на базе стандартной «Чайки» был изготовлен кабриолет ГАЗ-13Б. Его оснастили складным тентом с электрогидравлическим приводом, при этом стёкла дверей автомобиля не имели рамок. Вместо их кабриолет оснастили лёгкими металлическими окантовками, которые убирались вместе со стёклами.

 Тент этого автомобиля складывался в расположенные по бокам кузова специальные ниши. Из-за этого сзади могло разместиться всего лишь два человека, а всего в такой машине могло расположиться шесть человек. Кабриолеты «Чайка» выпускались с 1961-й по 1962-й год, и всего за это время было собранно примерно 20-ть таких экземпляров. Четыре из них до сих пор охраняться в коллекциях различных владельцев.

 ГАЗ-13Б был распространен в основном в Крыму и на Кавказе, на них возили высокопоставленных гостей СССР по туристическим маршрутам. Несколько экземпляров этих автомобилей в конце семидесятых годов были переданные в дар министру обороны ГДР Гофману.

 Кроме кабриолета, выпускался в СССР и варианта «Чайки» ГАЗ-13Ас кузовом лимузин. Отличался он от серийного варианта автомобиля наличием специальной перегородки в кузове. На сегодняшний день сохранился один экземпляр такой машины.

 Кроме того, существовала и так называемая «четырёхфарная» модификация ГАЗ-13. Как следует из названия, от серийного образца она отличалась наличием системой освещения из четырёх фар, полосной решёткой и изменённым передним бампером. Благодаря этим изменениям, передняя часть автомобиля изменилась, приобретя более современные очертания, однако боковины кузова при этом оказались неизменными. «Четырёхфарная» «Чайка» была создана всего лишь в одном экземпляре и в серию не пошла.

 В основном модификации «Чайки» меняли внешний вид машины, однако, «Чайка» обновлялась и внутренне. Так в 1962 году на неё был установлен новый карбюратор К-114 вместо старого К-113. Машина получила и новый радиоприёмник, дополнительный регулятор громкости которого разместили в левом подлокотнике. Материал обивки салона сменили на похожий на «шинель» серо-зелёного цвета, а колёсные диски обзавелись более современными колпаками.

 Далее в 70-х годах «Чайка» приобрела стационарное боковое зеркало, которое устанавливалось на передней стойки рамки двери. Устройство имело оригинальный дизайн, до этого же автомобиль имел лишь салонное зеркало заднего вида.

 Так же примерно в это время начался выпуск ГАЗ-14 «Чайка», в связи с чем тринадцатая модель так же претерпела некоторые изменения. Так в салоне с торпедо пропала латунная сетка, а вместо неё была установлена обивка имитирующая дерево. Диваны и карты дверей стали велюровыми, по образцу ГАЗ-14, который имел подобные элементы интерьера салона горчичного цвета. Опять поменялся радиоприёмник, уже на третий его вариант. Он был уже не ламповым, а транзисторным, принимавшим короткие волны. Это, в свою очередь повлекло за собой удаление трансформаторного блока из под торпедо с правой стороны. Именно такой автомобиль находится в музее ГАЗа.

 Имелись в модельной линейке ГАЗ-13 и специальные автомобили, предназначенные для производства киносъёмок. В частности, в Чернигове был создан автомобиль для операторской съёмки в процессе движения под названием ОАСД-3. Из-за специфической сферы его применения у него была срезана основная часть крыши ровно над вторым рядом сидений. Здесь расположилась киносъёмочная аппаратура.

 Выбор «Чайки» в качестве операторского автомобиля был не случаен. Дело в том, что его плавный ход весьма подходил для качественной съёмки во время движения. Однако, по неизвестным причинам, созданный в Чернигове опытный образец никогда в процессе киносъёмок не использовался.

 Существовали так же созданные на базе «Чайки» полуфаэтоны. Эти модели имели жёсткую переднюю часть крыши, расположенную над передними сиденьями, а так же кабриолетный верх задней части. При этом задние двери в кузове этой машины сохранялись.

 Кроме того, «Чайка» послужила и базой для создания железнодорожной дрезины. В этой конструкции был использован корпус и двигатель автомобиля, поставленного на рельсы.

 Так же сохранились документы по весьма забавному варианту конструкции автомобиля, созданного на базе частей автомобилей ГАЗ-13 «Чайка» и «ЗиМ». Это «чудо» получило в народе весьма меткое прозвище «ослобык». Специалиста ГАЗа рассказывают, что причиной появления этой машины стало то обстоятельство, что в СССР каждому руководителю был положен свой тип автомобиля. Однако многим хотелось ездить на таком прекрасном автомобиле как «Чайка», поэтому приходилось идти на хитрости. Так армейские генералы дали задание своим подчинённым создать на одном из военных заводов партию «Чаек» с кузовами от «ЗиМов». Это оригинальное решение позволило обойти ограничение, наложенное советским партийным руководством на начальников среднего звена и соблюсти ими правила внешнего приличия. Точное количество и дальнейшая судьба таких автомобилей не известна.

 Использование «Чаек» в СССР строго лимитировалось и получить в пользование этот автомобиль могли только руководители соответствующего ранга. Однако были и исключения. Так вопреки всем номенклатурным правилам такая машина имелась у Начальника пожарной охраны Москвы. Она отличалась красным цветом кузова и была оборудована специальной связью.

 Существовал и так называемый «полупикап», созданный на базе «Чайки» в количестве четырёх экземпляров. Две из таких машин были отправлены в КНР, а ещё две были подарены Хрущёвым тогдашнему руководителю ГДР Вальтеру Ульбрехту. Этот автомобиль напомнил внешне гибрид американского автомобиля 50-х годов с пикапом и до передачи в дар «братским» социалистическим странам его использовали на разнообразных торжественных мероприятиях. Для этого в поручень, расположенный внутри салона, вмонтировали даже беспроводной микрофон с целью передачи команд на трибуны.

 Ещё одним вариантом модернизации «Чайки» стал созданный на его базе ГАЗ-13С. Это была санитарная машина, созданная и выпускаемая на рижском автомобильном заводе RAF, так что правильное его наименование РАФ-ГАЗ-13С. Её проект создало конструкторское бюро специализированных автомобилей РАФ. Руководил этой работой Юрис Пенцис. Все созданные по этим чертежам автомобили имели на своём корпусе, как эмблему «Чайки» так и RAF. В 70-е годы на рижском автозаводе ежегодно переделывалось в санитарные машины по 4-6 ГАЗ-13. В эти работы входила установка на машину проблескового маячка синего цвета, антенны специальной связи, а также установка внутри салона санитарного оборудования. Всего с 1968 года было выпущено около двадцатишести экземпляров таких машин.

РАФ-ГАЗ-13С

 Стандартной процедурой переделки «Чаек» в санитарные универсалы стала следующая. Для начала с ГАЗа серийные автомобили отправлялись на РАФ в Ригу. Там проводили процедуру удлинения крыши машины, а так же устанавливали с одного бока кузова дополнительное окно. Так же в задней части автомобиля дверь, а за водительским сиденьем – перегородку, запасное колесо монтировали за левой задней дверью. Для того, что бы подвеска автомобиля могла выдержать вес монтируемого в салоне медицинского оборудования и санитарных носилок, его рессоры усилили на два листа.

 Все изготовленные таким способом автомобили отличались между собой, так как производились фактически вручную. Полученные таким путём санитарные машины использовались в нуждах 4-го Главного управления Минздрава СССР, которое обслуживало высшее партийное и государственное руководство страны.

«Чайка» из-за того, что она имела представительный внешний вид и очень плавный ход, использовалась в целях перевозки различных руководящих работников в СССР, причем, иногда делалось это и после их смерти. Касалась подобная практика и руководства «братских» стран социалистического лагеря.

 Подводя же итог истории «Чайки» можно сказать, что подавляющее большинство конструкторских, применённых на этом автомобиле, были абсолютно новыми в отечественном автомобилестроении. Так для неё конструкторы создали «с нуля» абсолютно новый двигатель V8, заменивший использовавшийся ранее во многих проектах рядную ЗиМовскую «шестёрку». Этот движок имел объём 5,5 литра и мог выдавать 195 лошадиных сил. Для него был характерен верхний тип расположения клапанов. Все его детали были выполнены из алюминия, что являлось уникальным пол тем временам техническим решением.

 Новый двигатель мог разогнать «Чайку» до 160 км/ч, при этом расход горючего составлял всего лишь 21 литр бензина на сто километров пути. Обслуживал новый мотор четырёхкамерный карбюратор. Прототипом для него стал двигатель от «Крайслера», при этом советские инженеры настолько его переделали, что стала возможным его установка на бронетранспортёры.

 Коробка передач «Чайки» так же была уникальной, её создали на базе коробки от ГАЗ-21 «Волги», сделав автоматической. Водитель ГАЗ-13 переключал скорости при помощи кнопок, что для советских водителей было вершиной достижения технической мысли. Кнопки всего было четыре, они соответствовали четырём режимам движения: Н — нейтраль; Д — движение; Т — тихий ход (только первая передача, аналог режима L в современных АКПП); ЗХ — задний ход. Кнопочный селектор был размещён на панельной доске слева. Для его хорошей работы инженерам ГАЗа пришлось существенно доработать гидротрансформатор и планетарную часть коробки передач.

 Что же касается кузова, то советские инженеры так же не отстали здесь от мировых тенденций использовав новую, отдельную раму, к которой кузов крепился через виброизолирующие прокладки из резины в 16-ти точках. Кроме того на «Чайке» впервые в СССР применили электростеклоподъёмник, гидроуселитель руля и вакуумный тормозов, радиоприёмник с функцией автопоиска и антенной с электроприводом. Многие из этих конструктивных элементов потом использовались при создании автомобиля среднего класса ГАЗ-24 «Волга».

 Производство «Чайки» было свёрнуто в 70-х годах прошлого века, но до 1981 года она периодически собиралась из имеющихся запасных частей мелкими сериями. На сегодняшний день в различных коллекциях находится несколько десятков таких автомобилей, при этом, одна из «Чаек» храниться в музее ГАЗа.

**Технические характеристики ГАЗ-13:**

|  |  |
| --- | --- |
| **Производитель** | СССР ГАЗ, Горький, СССР |
| **Годы пр-ва** | 1959—1981 |
| **Класс** | большой II группы |
| **Тип(ы) кузова** | 4-дв. седан (7-мест.), 4-дв. лимузин (7-мест.), 4-дв. фаэтон (6-мест.) |
| **Компоновка** | переднемоторная, заднеприводная |
| **Двигатели** | ГАЗ-13 (ЗМЗ-13), ГАЗ-13Д (ЗМЗ-13Д) |
| **Трансмиссия** | автоматическая гидромеханическая 3-ступ. |
| **Длина** | 5600 мм |
| **Ширина** | 2000 мм |
| **Высота** | 1620 мм |
| **Клиренс** | 180 мм |
| **Колёсная база** | 3250 мм |
| **Колея задняя** | 1530 мм |
| **Колея передняя** | 1540 мм |
| **Масса** | собственная — 2100 кг, полная — 2 660 кг |
| **Разгон до 100 км/ч** | 20 c |
| **Макс. скорость** | 160 км/ч |
| **Предшественник** | ГАЗ-М-12 «ЗмМ» |
| **Преемник** | ГАЗ-14 «Чайка» |
| **Расход топлива** | 14…21 л /100км |
| **Объём бака** | 80 л |
| **Дизайнер** | Лев Еремеев |