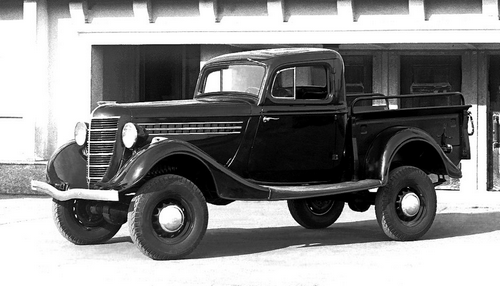
**03-336 ГАЗ-61-415 4х4 полноприводная версия опытного пикапа ГАЗ-11-415, гп до 750 кг, мест 2 + 6 в кузове, вес: снаряжённый 1.5 тн, полный 2.2 тн, ГАЗ-11 до 85 лс, до 100 км/час, опытный, шасси ГАЗ-61 №19, 1 экз., ГАЗ г. Горький 1940 г.**



В 1936 году на ГАЗе была принята новая система обозначений, по которой модель шифровалась двумя индексами - шасси и кузов - через дефис. Три типа кузова - седан, пикап, и фаэтон - обозначались соответственно: 73, 415 и 40. Шестицилиндровые модели на шасси "М-11" соответственно: 11-73, 11-415 и 11-40, а модели на полноприводном шасси "61", соответственно: 61-73, 61-415 и 61-40.

*Из книги «Шестицилиндровые Эмки», www.gorkyclassic.ru Москва 2012, Автор и издатель Иван Валентинович Падерин.*

**Пикапы ГАЗ-11-415 и ГАЗ-61-415.**

Лестная оценка, данная Сталиным пикапу М-415 явилась карт-бланшем для создания ещё и ещё более «незаменимых машин для наших колхозов». Сначала - пикапов с 6-цилиндровым мотором, а затем - и с полным приводом.

В1939 году было построено два экспериментальных образца М-11 с типовым «полугрузовым» кузовом «тип 415» и новой облицовкой радиатора. Эффективная грузоподъёмность машины возросла пропорционально мощности - до 750 кг. В стандартном цельнометаллическом кузовке по бортам располагались откидные скамейки для шести человек.

Спустя год был выведена полноприводная модель ГАЗ-61-415 той же грузоподъёмности - фактически «ГАЗ три четверти». Машина построена в единственном экземпляре - к тому времени завод был уже перегружен оборонзаказами.

*Из книги Дм. Дашко «Советские грузовики 1919-1948», под ред. С. Ионес и Н. Маркова, М. 2014.*

**М-415 и другие.**

При автозаводе в Горьком существовали школы фабрично-заводских ученичеств. Поскольку они были подшефными ГАЗу, то там, в качестве практической работы, из бракованных кузовов и агрегатов было предложено собрать пикапы для внутризаводского пользования. Первая пробная

модель имела в своём основании шасси ГАЗ-А, а из кузова - кабину от «полуторки» и отдельную незамысловатую металлическую платформу. Как минимум один такой экземпляр был построен в 1936 году. Через два года в школе изготовляют точно такую же машину, но используют уже агрегаты шасси и кузова автомобиля М-1, только уже с кабиной от ГАЗ-АА. У этого варианта «запаску» закрепили на задней стенке кабины.

Со сменой поколений легкового автомобиля на ГАЗе, разумеется, наметили к выпуску полугрузовую версию нового седана. В 1937 году появился уже заводской пробный вариант

пикапа на шасси М-1. Его кузов создавался по аналогии с предшественником ГАЗ-4, т.е. с

кабиной и платформой неразделимыми друг от друга. Однако пикап, собранный ранее на ФЗУ, показал себя более прагматичным с точки зрения технологии производства, и второй образец под названием М-41 уже полностью повторял компоновку школьной машины - кабину отделили от платформы. Надо сказать, что разработка цельнометаллической платформы стала большим шагом вперёд для нашей автомобильной индустрии, т.к. она позволила создать массовое недорогое производство путём штамповки, что было невозможно с предыдущим комбинированным кузовом.

Передние панели М-415 (такой индекс присвоили серийной машине) и М-1 были одинаковыми, однако салон пикапа имел некоторые отличия от седана. Например, сидение в кабине сделали разрезным, а зачехлённую «запаску» приспособили за его спинкой с правой стороны. Вследствие ограниченного пространства регулировка сидения в салоне автомобиля не предусматривалась.

Платформа пикапа комплектовалась боковыми металлическими опускными лавками и более упрощёнными по сравнению с ГАЗ-4 поручнями, а также специальными гнёздами для увеличения высоты бортов и установки тента на машину. Задний борт запирался двумя крючками, надетыми на цепочку заключённую в чехол, который предохранял цепь. Эти цепи и крючки служили опорой для откинутого заднего борта, чего не хватало предшественнику. Для шасси полугрузовика усилили задние рессоры. Несмотря на это, при явном преимуществе новой модели над прежней, согласно официальной характеристике, М-415 был рассчитан всего на 400 кг или шесть человек.

В сентябре 1938 года состоялся кремлёвский автомобильный показ для руководителей страны и партии. Сталину очень понравился пикап М-415, он его особенно выделил среди других новинок автопрома. Его цитата о пикапе, как о «незаменимой машине для колхозов», тут же стала сакраментальной.

Пожелание первого лица государства мгновенно сказалось на ускорении подготовки производства новой машины (практически единичный случай в 30-х годах), и уже в июне 1939 года были собраны первые 50 пикапов на шасси «Эмки».

В следующем году в Горьком появился ещё один пикап - ГАЗ-11-41 - перспективный образец из линейки модернизированного семейства автомобилей М-1. Он базировался на более прогрессивном шасси М-11, отличался новой округлой решёткой радиатора и оригинальным боковым оперением. Однако было заявлено, что новинка останется со старым

4-цилиндровым двигателем. Выпуск автомобилей М-11 начался уже во время войны, и обновлённый пикап не успевали запустить в производство, а после окончания войны в 1945

году ещё одна модель в производственной линейке оказалось неподъёмной для завода.

Опытный экземпляр все время оставался на ГАЗе, работая в качестве служебного транспорта. Существовал ещё один полугрузовик - **ГАЗ-61-415 (шасси ГАЗ-61 №19),** построенный в конце 1940 года. Фактически это была полноприводная версия ГАЗ-11-41. Машина с колёсной формулой 4x4 в целом имела те же характеристики, что и вышеназванная заднеприводная модель. С началом Великой Отечественной войны ввиду дефицита шасси ГАЗ-61, его полугрузовая версия для производства была отклонена в пользу армейской машины ГАЗ-61-416 с кузовом «тачанка», которую фактически можно назвать и специальным армейским пикапом.

Что касается стандартного М-415, то с началом серийного выпуска машине слегка видоизменили форму бортов платформы - вместо наружных продольных рёбер жёсткости появились три квадратные подштамповки в точках крепления петель откидных лавок. Машина образца 1941 года выпускалась с новым типом бокового оперения капота — луврами-прорезями, как на машинах семейства М-11, при этом облицовкой радиатора автомобиль комплектовался старой, плоской,

в отличие от седана М-1 того же периода выпуска, который уже был округлым.

Находясь на конвейере ГАЗа, за три года «Эмка»-пикап разошлась тиражом в 5380 шт. Производство М-415 продолжалось до конца 1941 года. Около половины всех пикапов выпуска 1939-1940 г. ушло в армию, а выпуск 1941 года вообще полностью был выкуплен наркоматом

обороны.

Если до войны пикапы являлись традиционной продукцией горьковского автозавода, единственного производителя легковых автомобилей среднего класса в стране, то с наступлением новой эры - «Победы» и «Волги» - на ГАЗе от них отказались. На рамном основании довоенных легковушек строить грузовички не составляло труда, а вот несущие послевоенные кузова для переделки в пикапы требовали сложных доработок, неудобных для серийного производства и весьма затратных.