**03-197 ГАЗ М-415 4х2 2-дверный заднеприводный полугрузовой автомобиль (пикап) гп 0.4 тн на шасси ГАЗ М-1, мест 2 + 6 в кузове, вес: снаряжённый 1.37 тн, полный 1.8 тн, М-1 50 лс, 90 км/час, серийно, 5383 экз., ГАЗ г. Горький, 1939-41 г.**

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

 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. Эту задачу с успехом реализовали. 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.

 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 (именно так) 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. В Америке аналогичные автомобили на базе «Фордов» к тому времени давно уже стали двусоставными.

 Передние панели М-415 (такой индекс присвоили серийной машине) и М-1 были одинаковыми, однако салон пикапа имел некоторые отличия от седана. Например, единственное 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, также специальными гнёздами для увеличения высоты бортов и установки тента на машину.

Задний борт запирался двумя крючками, надетыми на цепочку заключённую в чехол, кото-

рый предохранял цепь от дребезжания. 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. По сравнению с ГАЗ-4 грузоподъёмность пикапа формально была занижена на 100 кг, но

фактически оставалась точно такой же. Почему так? Это была вынужденная уловка. Занижение допустимой к перевозке предельной массы было вызвано тем, что в реальной эксплуатации водители зачастую перегружали машину, что приводило к её быстрому изнашиванию.

 В сентябре 1938 года состоялся легендарный 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. Машина сразу же получила статус экспортной, однако какие-либо существенные поставки пикапа просто-напросто не успели развернуть. Производство М-415 продолжалось до конца 1941 года. Около половины всех пикапов выпуска 1939-40 г. ушло в армию, а выпуск 1941 года вообще полностью был выкуплен наркоматом обороны, поэтому такая модель не так уж часто попадалась на улицах города и по старой доброй традиции обошла своим присутствием сельскохозяйственную отрасль.

 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. Все это привело к тому, что автомобили-пикапы, как класс, практически исчезли на многие годы из ассортимента отечественного производителя. Во многих автохозяйствах старенькие пикапы М-415 эксплуатировали, что называется, «до победного». Даже в Москве они ещё встречались в начале 60-х; последние машины доживали век в подшефных автобазам ремесленных училищах и пионерских лагерях. Там эти пикапы и такие же изношенные «полуторки» служили для обучения подростков вождению и ремонту автомобиля.

 В некоторых республиках СССР случалось, что местные власти «закрывали глаза» на продажу совсем старых выработавших ресурс пикапов частным владельцам «в виде исключения». Но, как говорится, «свято место пусто не бывает». Потребность в малотоннажном развозном транспорте в условиях восстановления экономики разрушенной страны с 40-х годов только возросла. Авторемонтные заводы и мастерские на базе старых легковушек (тех же «Побед» и «Волг») изготовляли полугрузовички, но всё это относилось к кустарной промышленности; автомобильные заводы делали пикапы только для использования этих машин в качестве внутризаводского транспорта, демонстрируя на выставках лишь показательные прототипы. Их серийный выпуск не предполагался.

 Лишь в 1974 году, по прошествии более тридцати лет, в Советском Союзе появился первый и, пожалуй, единственный пикап, изготовлявшийся серийно - Иж-27151, модификация знаменитого «пирожка». После войны и вплоть до распада СССР эта полугрузовая модель так и осталась единственной освоенной серийно нашим автопромом, выпускаясь в довольно скромных объёмах по отношению к легковым автомобилям. В тридцатых пикап имел куда более весомый статус.

## Технические характеристики

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Колесная формула | 4x2 |
| Количество мест | 2+6 |
| **Габариты, мм** |
| Длина Ширина Высота | 4580х1770х1750 |
| Колесная база | 2385 |
| **Масса, кг** |
| Снаряженная | 1400  |
| Полная | 1800 |
| Грузоподъемность, кг | 400 |
| **Двигатель** |
| Модель | ГАЗ М-1 |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 4 |
| Объем, см3 | 3285 |
| Мощность, л.с. | 50 |
| Коробка передач | Механическая, 3-ступенчатая  |
| Максимальная скорость, км/ч | 90 |
| **Расход топлива, л/100км** |
| Трасса | 13 |