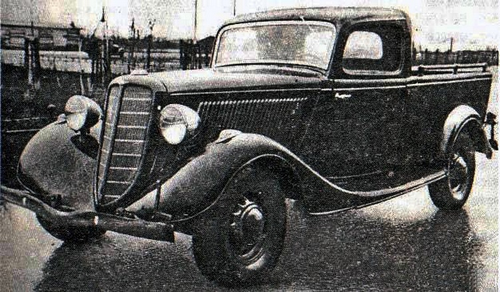
**03-300 ГАЗ М-415 4х2 2-дверный заднеприводный пикап с бортом по типу ГАЗ-4 гп 0.4 тн на шасси ГАЗ М-1, мест 2 + 6 в кузове, вес: снаряжённый 1.37 тн, полный 1.8 тн, ГАЗ М-1 50 лс, 90 км/час, штучно, опытный 1-2 экз., ГАЗ г. Горький, 1937 г.**



С запасками и фарами у модельки все хорошо, и это «радует».

*По материалам К. Андреева, М. Шелепенкова и А. Павленко.*

Народное хозяйство нашей страны нуждалось в небольших автомобилях, способных перевозить не большие партии груза весом до 500 килограмм. Для перевозки легких грузов как нельзя лучше подходил автомобиль с кузовом «рiк-uр» (дословно — «подбирать») — грузовичок на базе легкового автомобиля.

Отечественный пикап ГАЗ-4 на платформе ГАЗ-А появился на Горьковском автомобильном заводе на следующий год после освоения базовой модели. Прототипами послужили выпускаемые в США пикапы на шасси легковых Ford А (у нас производилась лицензионная копия этой машины). Из всего многообразия американских типов Ford с кузовом «пикап» для подражания выбрали вариант с бортами грузового отсека, являвшимися продолжением боковин кабины. Иначе говоря, борта кузова и кабина представляли собой единое целое как в техническом, так и в эстетическом плане.

Выпуском ГАЗ-4 в СССР занимался Первый автосборочный завод, тоже располагавшийся в Горьком. Его строили для сборки советских «фордов» из американских машинокомплектов, а когда с пуском ГАЗа поставки прекратились, переориентировали на выпуск различных модификаций на газовских шасси: автобусов ГАЗ-З и ГАЗ-5, пикапов ГАЗ-4, закрытых седанов такси ГАЗ-6 и т.д. С 1933 по 1936 год было выпущено 5008 экземпляров ГАЗ-4.

Но очень скоро выяснилось, что за красоту кузова придется расплачиваться практичностью. Эксплуатация на наших дорогах быстро приводила к переносам и скручиванию рамы по продольной оси, в результате чего кузов «рвало» именно по линиям соединения с кабиной. Нет ничего удивительного в том, что многие ГАЗ-4 после капитального ремонта доживали свой век уже с другими, отдельными, независимыми от кабины кузовами.

С появлением в 1936 году на Горьковском автомобильном заводе легкового автомобиля следующего поколения ГАЗ М-1 началась разработка пикапа на его базе. Над массовым «общегражданским» пикапом, призванным сменить ГАЗ-4, трудились Ю. Н. Сорочкин, А. Н. Кириллов, Б. Т. Комаревский и еще несколько конструкторов.

Первые экземпляры пикапа ГАЗ М-415, созданные в 1938 году, повторяли конфигурацию (и конструктивные ошибки!) ГАЗ-4: боковины грузового отсека являлись продолжением боковин двухместной кабины типа ГАЗ M-1. Но очень скоро М-415 получил отдельную от кабины металлическую бортовую платформу. Проведенные эксплуатационные испытания при самом заводе показали перспективность варианта с отдельной платформой, который и был принят в дальнейшем за основу. 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.

Серийный выпуск ГАЗ М-415 начался в 1939 году: за первый год было изготовлено 1006 экземпляров. Всего с 1939 по 1941 г. было выпущено 5382 экземпляра таких машин.

Шасси ГАЗ-М415 ничем не отличалось от шасси «эмки»: основой конструкции служила жесткая лонжеронная рама, усиленная Х-образной поперечиной. Работу жесткой зависимой подвески на продольных рессорах смягчали гидравлические рычажные амортизаторы одностороннего действия. На машине стояли барабанные тормоза с механическим приводом. Общий для всего семейства 50-сильный рядный четырехцилиндровый двигатель ГАЗ-М появился в результате модернизации и форсирования на 10 л.с. незатейливого, но надежного мотора ГАЗ-А. Усилие от силового агрегата к задним ведущим колесам варьировалось механической трехступенчатой КПП. Общим с «эмкой» у пикапа был передок: бампер, оптика, переходящие в подножки крылья, облицовка радиатора, верхние половинки и боковины капота с характерными косыми луврами и часть элементов передней половины кабины. Неизменными остались лобовое стекло, двери и центральные стойки. Не претерпела изменений и передняя половина салона, сохранившая даже некоторые атрибуты комфорта — прикуриватель и пепельницу, солнцезащитные козырьки и систему вентиляции.

Единственный компромисс с полугрузовой архитектурой кузова заключался в отсутствии регулировки сидений. Сплошной диван верхней частью спинки упирался в деревянную поясную рейку, усиливающую оригинальную заднюю стенку кабины. Вопреки распространенному мнению, это была новая, специально разработанная кузовная панель, а не задок кузова «эмки». Между спинкой сиденья и задней панелью расположили запасное колесо. Кроме того, были сделаны новые задние крылья и крыша (в отличие от M-1 — цельнометаллическая). Бортовая платформа пикапа была рассчитана на перевозку 400 кг груза. Деревянный настил пола, облицованный сверху стальным листом, крепился к трем коробчатым поперечинам, приваренным к раме автомобиля. К настилу жестко крепились три сваренных между собой металлических борта — передний и боковые.

Предусмотренные в боковых бортах гнезда для установки съемных дуг тента (при желании в эти же гнезда наращивались борта) одновременно усиливали жесткость панелей. Задний борт сделали откидным. В закрытом положении он крепился двумя крюками на заключенных в чехлы металлических цепях, которые удерживали открытый борт горизонтально. Изменение конструкции задка вынудило перенести горловину бензобака с задней панели на боковую — за левым задним крылом.

Платформа была оборудована двумя откидными лавками, позволявшими перевозить по три человека с каждого борта. Для удобства и безопасности пассажиров верхние кромки боковых бортов оборудовались поручнями.

Несмотря на то что пикап ГАЗ М-415 занимал скромное место между более «публичными» легковыми и грузовыми автомобилями, он прожил достаточно яркую жизнь. Львиную долю пикапов поделили между собой города, нуждавшиеся в подобном спецтранспорте и Рабоче- крестьянская Красная армия.

В 1940 году, после освоения серийного производства двигателя ГАЗ-11, были сконструированы прототипы с новым мотором ГАЗ-11-415, затем этот кузов примерили на полноприводное шасси — получился внедорожный пикап ГАЗ-61-415. В 1941 году на платформе ГАЗ-61 создали экспериментальный полноприводный легкий артиллерийский тягач ГАЗ-61-417 с упрощенным кузовом, предтечу ГАЗ-64. Однако с началом Великой Отечественной войны о серийном производстве этих прототипов пришлось забыть. Самым «массовым» оказался артиллерийский тягач — было построено 36 машин. Поскольку горьковские пикапы успешно прошли боевое крещение в ходе финской кампании, они были «поголовно мобилизованы» на фронт. Но «мирная архитектура» платформы ГАЗ-М1 не выдерживала тяжелых условий эксплуатации и работы «под огнем», поэтому практически все горьковские пикапы сгинули на фронтовых дорогах.

## 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 |