

# За рулем

II • 1977



Слава  
Великому  
Октябрю!



# «ЧАЙКА» ГАЗ-14 — НОВЫЙ СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ БОЛЬШОГО КЛАССА

Иллюстрации — на 1 стр. вкладки

Горьковский автомобильный завод отмечает юбилей Октября началом производства новой «Чайки». Модель ГАЗ-14 — представитель третьего поколения горьковских машин большого класса, предназначенных для служебного пользования. Все автомобили этого класса отличаются высокой комфортабельностью, большой вместимостью (шесть-восемь человек) и выпускаются в ограниченном количестве.

Начало производства представительских автомобилей было положено в Горьком в 1950 году, когда здесь выпустили ГАЗ-12, создатели которого были отмечены Государственной премией СССР. Занимая в типаже промежуточное положение между автомобилями среднего класса ГАЗ-20 «Победа» и высшего класса ЗИС-110, ГАЗ-12 унаследовал от них, с одной стороны, простоту конструкции и технологии изготовления, экономичность, а с другой — вместительность и комфорт. ГАЗ-12 к тому же имел относительно невысокую себестоимость, так как многие его узлы и детали были унифицированы или изготовлялись на базе массового производства. В целом это был автомобиль оригинальной конструкции, который и сегодня вспоминают добрым словом, а встречающиеся на дорогах экземпляры этой машины, как правило, хорошо сохранились и производят приятное впечатление.

Все основные конструктивные особенности ГАЗ-12, обеспечившие экономичность и техническую целесообразность мелкосерийного выпуска автомобиля большого класса на заводе массового производства, были использованы и творчески развиты в последующих моделях: ГАЗ-13 и ГАЗ-14. Второе поколение — автомобиль «Чайка» ГАЗ-13 (1959 г.) — представляло дальнейший шаг вперед в отношении развития конструкции, повышения энергоэффективности автомобиля, улучшения всех его технических показателей. ГАЗ-13 выпускался без существенных изменений продолжительное время.

Однако содержание понятия «современный автомобиль» постоянно меняется, и наиболее полное удовлетворение новых требований могло быть обеспечено только созданием новой модели. Работая над конструкцией автомобиля большого класса третьего поколения, мы ставили перед собой задачи: повысить общую комфортабельность, полностью обновить внешнюю форму и интерьер кузова, улучшить динамические показатели, удовлетворить современные требования безопасности конструкции, облегчить управление автомобилем, применить самые прогрессивные решения в конструкции узлов. И вот автомобиль вышел из ворот завода.

Компоновка ГАЗ-14 выполнена по классической схеме: двигатель впереди, ведущие колеса — задние, это общепринято для легковых автомобилей большого и высшего классов. В салоне новой «Чайки» размещаются семь человек при трехрядном расположении сидений (два из них, среднего ряда, — откидные). Машина гораздо комфортабельнее своих предшественниц: улучшена посадка пассажиров и водителя, снижен уровень шума внутри салона, повышена плавность хода, улучшено внутреннее оборудование кузова.

Передние сиденья — раздельные с облегающими спинками, регулируются по длине, высоте и наклону. Цельное заднее сиденье имеет два боковых и выдвинутой средней подлокотники. Передние и задние

сиденья снабжены регулируемыми подголовниками. Удобнее размещаются пассажиры и на откидных сиденьях. Отсутствие выступающих порогов пола, высокие дверные проемы обеспечивают свободный вход и выход.

В кузове введены отдельные отопители для переднего и заднего отделений. Улучшен обдув ветрового стекла теплым воздухом, введен обдув стенол передних дверей и электрообогрев заднего. Переднее и заднее стекла — теплопропускающие и окрашенные, лобовое дополнительно затемнено в верхней части. Применена эффективная приточная и вытяжная вентиляция. Стеноподъемники снабжены электроприводами, управляемыми с мест водителя и пассажиров. В автомобиле есть установка для кондиционирования воздуха. В салоне — стереофонический радиоприемник высшего класса с магнитофонной приставкой и дополнительный пульт управления в задней части, антенна выдвигается посредством электропривода. В отделке салона применена энергопоглощающая обивка.

Кузов новой «Чайки» оборудован автоматическими убирающимися ремнями безопасности инерционного типа для водителя и пассажиров переднего и заднего сидений. Замки дверей снабжены блокировкой, управляемой с места водителя параллельно с кнопками, имеющимися на каждой двери.

При формировании облика автомобиля нам предстояло решить две противоречивые задачи. Кузов должен был отвечать современным тенденциям развития внешней формы автомобиля, и в то же время нам хотелось избежать модных, броских решений, как правило, преобладающих и потому неприемлемых для машины такого класса, внешние формы которой должны быть долговечными. Чтобы придать машине современный вид и улучшить обтекаемость, понижен по сравнению с ГАЗ-13 крыша, крылья, капот и багажник, увеличен наклон ветрового стекла, применены более плоские наружные панели, гнутые боковые стекла.

Динамические и многие другие показатели новой «Чайки» улучшены по сравнению с предыдущими моделями.

Коротко об отдельных агрегатах и системах новой «Чайки».

Двигатель развивает мощность 220 л.с. и крутящий момент 46 кгм. Увеличение этих показателей достигнуто при сохранении рабочего объема и степени сжатия применением двухкарбюраторной системы питания, улучшением конструкции впускного и выпускного трактов, изменением фаз газораспределения и другими усовершенствованиями.

Гидромеханическая передача состоит из гидротрансформатора и планетарной трехступенчатой коробки с автоматическим переключением. Управление коробкой осуществляется рычагом селекторного типа, имеющим шесть фиксированных положений (нейтраль, движение, задний ход, понижающая передача, вторая передача, стоянка). Применение рычажной системы взамен knobочной повысило удобство управления автомобилем и безопасность, так как позволяет водителю не отвлекаться от наблюдения за дорогой. С целью обеспечить плавное торможение (например, на обледенелой дороге), а также торможение двигателем на пологих затяжных спусках предусмотрена возможность принудительного включения второй передачи.

Тормоза передних колес дисковые с вентилируемыми дисками и двумя тор-

моными шпонами для каждого колеса. Задние тормоза — барабанные. Привод — гидравлический с двумя независимыми контурами. Каждый контур действует на тормоза обоих передних колес и одного заднего. Система усиления состоит из центрального вакуумного усилителя, действующего на двойной главный цилиндр, и двух гидравлических усилителей — по одному в каждом контуре. В систему привода тормозов встроены гидравлический сигнализатор, извещающий о выходе из строя одного из контуров. Стояночный тормоз имеет механический тросовый привод от ножной педали, действующий на колодки задних тормозов.

Из этого краткого описания понятно, какое внимание было уделено безопасности конструкции. Практически все основные узлы автомобиля в той или иной степени «работают» на это качество. Автомобиль ГАЗ-14 в полной мере удовлетворяет требованиям активной и пассивной безопасности конструкции, огороженным как отечественными, так и международными стандартами (правила ЕЭК ООН). Здесь и совмещенная работа стеклоочистителя и стеклоомывателя ветрового стекла, аварийная световая сигнализация, стояночный свет, фонари указателей поворота и стоп-сигнала с двумя уровнями освещения (для ночного и дневного движения).

Впервые в отечественной практике на новой «Чайке» применены наряду с передними задние противотуманные фонари, стеклоочиститель со щетками, в неработающем положении убирающимися под капот. Новинка — фарочиститель струйного типа. Расположенные на переднем бампере форсунки направляют на фары распыленную под большим давлением струю жидкости, которая за доли секунды сбивает и смывает с их стенок даже засохшую грязь.

Вообще у ГАЗ-14 очень высока насыщенность электрической и электронной аппаратурой. Достаточно сказать, что автомобиль насчитывает 17 электродвигателей (от стартера до магнитофона), многочисленные приборы, регуляторы, реле и переключатели. Все это нужно, чтобы удобно управлять большой, сложной и быстрой машиной, для безопасности движения, для комфорта.

Усложнение конструкции, которое является характерной чертой развития современной автомобильной техники, и связанные с этим дополнительные затраты в новой «Чайке» с лихвой окупаются скоростными, динамическими качествами, комфортабельностью и безопасностью — показателями, которые делают ее достойным представителем большого класса легковых машин.

Новые конструктивные решения, примененные в автомобиле ГАЗ-14, такие, как закрытая система охлаждения с антифризом, гидравлические толкатели клапанов двигателя, дисковые тормоза, сокращение количества точек смазки, способствуют снижению трудоемкости технического обслуживания. Один пример: общее количество смазочных операций на 1000 километров пробега по сравнению с ГАЗ-13 сокращено в шесть раз.

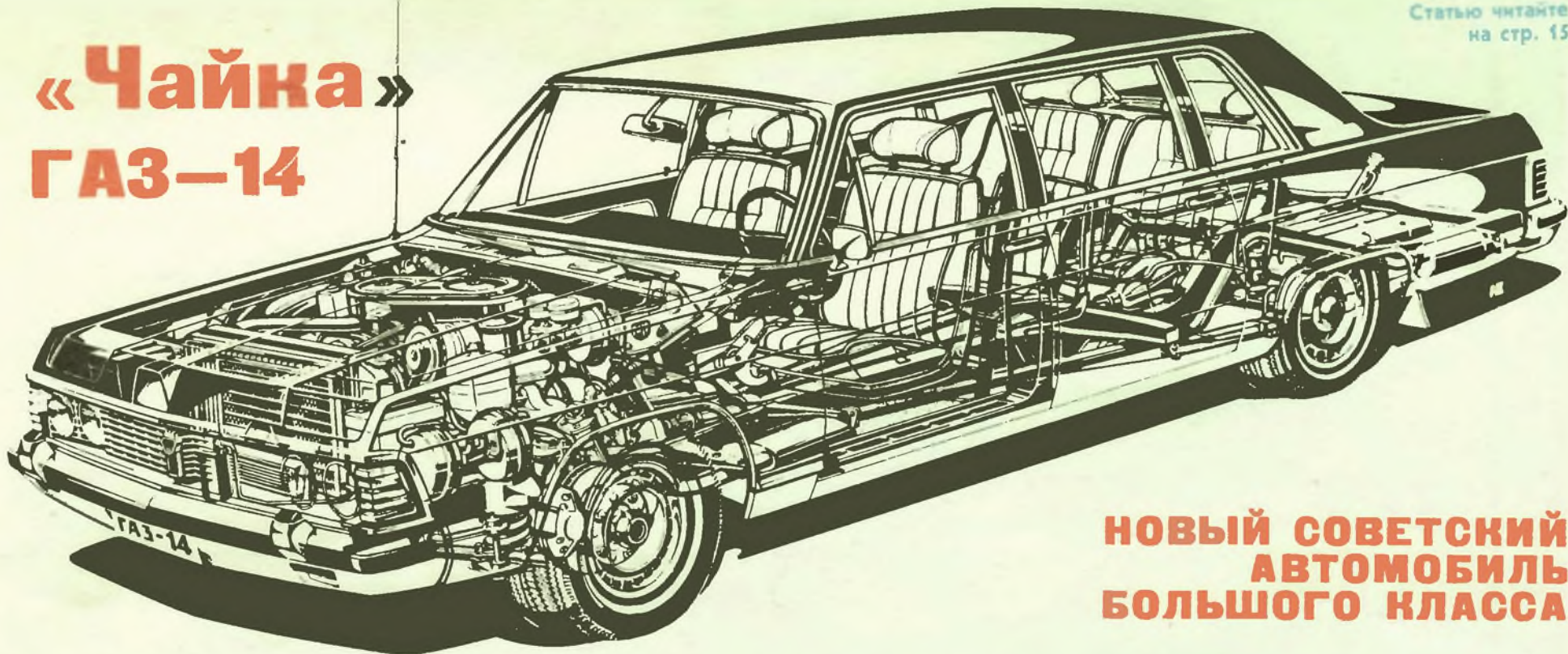
Новый, современный автомобиль ГАЗ-14 «Чайка», производство которого начато горьковскими автомобилестроителями в десятой пятилетке, в год юбилея нашего государства, будет достойно продолжать славные традиции марки «ГАЗ».

А. ПРОСВИРНИН,  
главный конструктор ГАЗа

г. Горький

# «Чайка»

## ГАЗ-14



### НОВЫЙ СОВЕТСКИЙ АВТОМОБИЛЬ БОЛЬШОГО КЛАССА

#### ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

**Общие данные.** Число мест — 7; масса в снаряженном состоянии — 2590 кг; максимальная скорость — 175 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 15 с; контрольный расход топлива — 18 л/100 км.

**Двигатель.** Число цилиндров — 8; рабочий объем — 5526 см<sup>3</sup>; диаметр цилиндра — 100 мм; ход поршня — 88 мм; степень сжатия — 8,5; мощность — 220 л. с. при 4200 об/мин; наибольший крутящий момент — 46 кгм при 2500—2600 об/мин; привод клапанов — штанговый с гидравлическими толкателями; система питания — два карбюратора К-114; система зажигания — контактно-транзисторная; электрооборудование — с 800-ваттным генератором переменного тока.

**Трансмиссия.** Гидромеханическая с гидротрансформатором и трехступенчатой планетарной коробкой передач; главная передача — гипоидная.

**Подвеска колес.** Передняя — независимая, пружинная, бесшкворневая, задняя — зависимая на несимметричных полуэллиптических рессорах и полых резиновых буферах.

**Управление.** Рулевой механизм — глобоидальный червяк и двойной ролики; гидравлический усилитель в приводе рулевого управления; рулевая колонка с энергопоглощающей муфтой.

**Тормоза.** Дисковые на передних колесах и барабанные на задних, два независимых контура гидропривода — один к передним тормозам, другой — к задним; гидровакуумный усилитель в каждом из контуров.

**Оборудование.** Обдув теплым воздухом лобового и боковых передних стекол; электрообогрев заднего стекла; омыватели стекол фар; кондиционер воздуха; стереофонический радиоприемник с магнитофонной приставкой; подголовники сидений.

**Размеры.** Длина — 6114 мм; ширина — 2020 мм; высота — 1525 мм; дорожный просвет — 180 мм; наименьший радиус поворота — 7,5 м; база — 3450 мм; шины — 9,35—15 дюймов.

Рисунок В. Носакова,  
ведущего конструктора по ГАЗ-14  
Фото Н. Добровольского

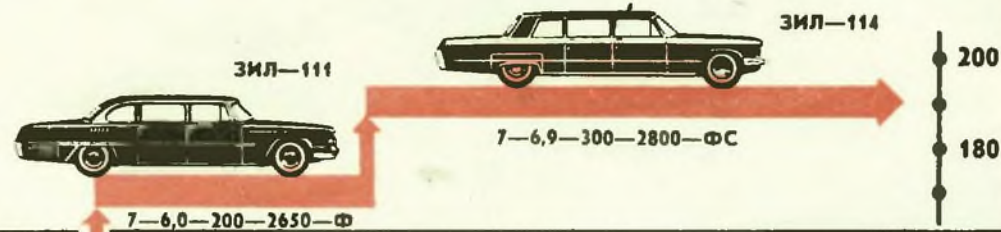


# РАЗВИТИЕ ТИПАЖА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Статью  
читайте  
на стр. 5

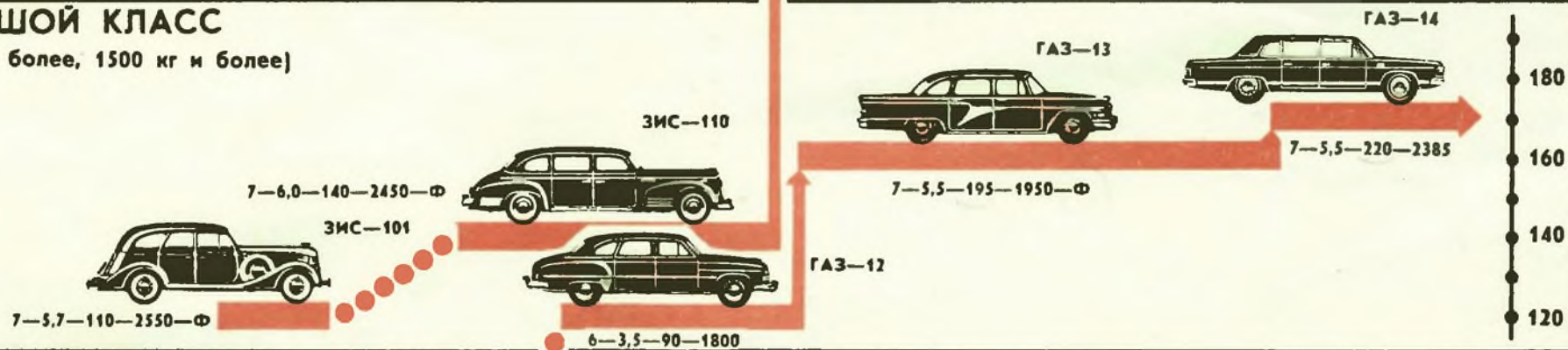
## ВЫСШИЙ КЛАСС

(без ограничения литража  
и массы)



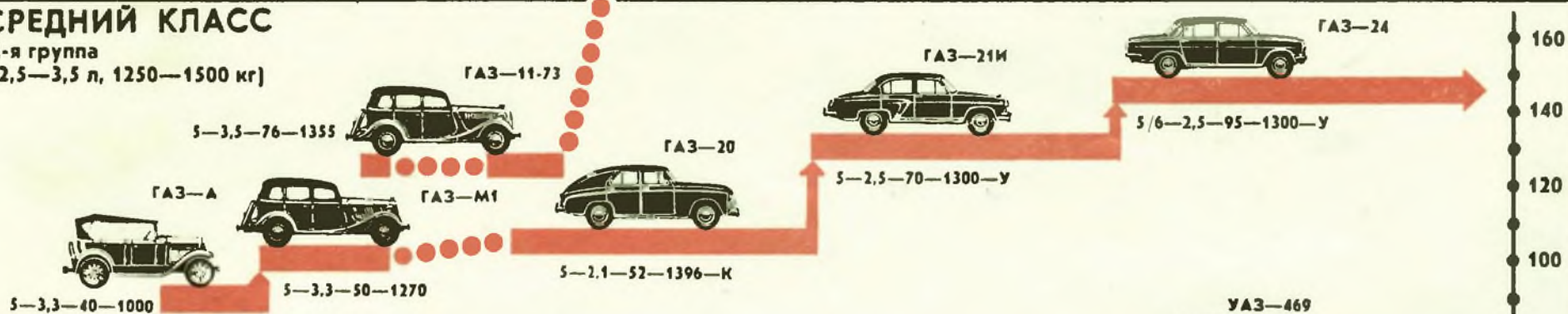
## БОЛЬШОЙ КЛАСС

(3,5 л и более, 1500 кг и более)



## СРЕДНИЙ КЛАСС

2-я группа  
(2,5—3,5 л, 1250—1500 кг)



## СРЕДНИЙ КЛАСС 1-я группа (1,8—2,5 л, 1150—1250 кг)



## МАЛЫЙ КЛАСС

2-я группа

[1,5—1,8 л, 950—1150 кг]

В таблице приведены только базовые модели. Красные линии указывают на их преемственность в производстве. Пунктирные линии означают разрыв во времени в выпуске смежных моделей.

Цифры под изображениями автомобилей относятся соответственно к числу мест, рабочему объему (л), мощности двигателя (л. с.) и сухой массе (кг), а буквы — к наличию модификаций с кузовами «кабриолет» (К), «седан» (С), «фазетон» (Ф) и «универсал» (У).

## МАЛЫЙ КЛАСС

1-я группа

[1,2—1,5 л, 850—950 кг]

## ОСОБО МАЛЫЙ КЛАСС

2-я группа

[0,9—1,2 л, до 850 кг]

## ОСОБО МАЛЫЙ КЛАСС

1-я группа

[до 0,9 л, до 700 кг]

Годы выпуска

1925

1935

1945

1955

1965

1975

