**03-176 ГАЗ-14 "Чайка" 4х2 4-дверный заднеприводный представительский лимузин, мест 7 + 70 кг в багажнике, вес: снаряжённый 2.605 тн, полный 3.165 тн, V8 ЗМЗ-14 220 лс, 175 км/час, 1114 экз., ГАЗ г. Горький, 1976-88 г. в.**



*По материалам К. Андреева, И. Горячева, А. Павленко, М. Шелепенкова и А. С. Трубина.*

 «Чайка» Второго поколения ГАЗ-14 - модель настолько гармоничная, что и сегодня смотрелась бы вполне современно. Однако затеянная Горбачевым В конце 80-х годов борьба с привилегиями оборвала полет новой «Чайки».

 **Особо важное задание**

 В середине 60-х годов ГАЗ получил команду обновить «Чайку» в соответствии с требованиями времени. Это касалось не только экстерьера, но и комфорта, и безопасности пассажиров. Ведущими конструкторами проекта были назначены Н. А. Юшманов, принимавший участие в создании ГАЗ-13, и В. Н. Носаков. Кроме них в команду вошли С. В. Волков, Ю. И. Докукин, В. И. Борисов, А. В. Ткачев, Б. Д. Свирский, В. Д. Вилков, А. Ю. Чистяков, Л. Д. Кальмансон и другие конструкторы. Поскольку предстояло выполнить «особо важное государственное задание», работы возглавил главный конструктор Горьковского автозавода А. Д. Просвирнин. Разработку экстерьера новой машины поручили Льву Еремееву. Владимир Носаков вспоминал, что на ГАЗе к тому времени сложилась своя методика работы над каждым новым автомобилем «3-серийная». На первой серии опытных образцов конструкторы отрабатывали «как делать не надо», на второй — «как надо», а третья серия представляла собой уже «правильный» вариант, реализованный на практике.

 При создании в 1967 году первой серии прототипов новой «Чайки» стало понятно, что выполнить техническое задание «малой кровью», водрузив модернизированный кузов на шасси предыдущей модели, не удастся. Перед Еремеевым стояла сложная задача: нужно было создать современный автомобиль со стремительным силуэтом, приспособив новый кузов к параметрам старой «Чайки» (с учетом высоты двигателя, определяющей высоту линии капота, и колесной базы). Компромисс не удался: прототип вышел чересчур громоздким и тяжеловесным, с могучими боковинами и узкими окнами. Уменьшить высоту машины можно было за счет изменения «геометрии» посадки пассажиров, что, в свою очередь, отражалось на длине салона.

К конструированию второй серии прототипов подошли более «демократично». Колесную базу увеличили на 20 см, колею на 5 см. Поскольку высоту капота «в административном порядке» ограничили одним метром, необходимо было подругому крепить двигатель и размещать его агрегаты. Все это потребовало изменения архитектуры Х-образной рамы.

 Хотя вины Льва Еремеева в провале прототипов первой серии не было, на проект экстерьера кузова был объявлен конкурс, который выиграл молодой горьковский дизайнер, недавний выпускник Мухинского училища Станислав Волков. Ему удалось создать самобытный экстерьер, стилистически ничуть не напоминавший ни сановный лимузин ЗиЛ-114, ни зарубежные аналоги. В 1968 году макет новой «Чайки» вместе с первым прототипом будущей «Волги» ГАЗ-3102 обсуждался на заседании художественно-конструкторского совета КЭО (Конструкторско-экспериментального отдела) ГАЗа, а в 1969 году проект был утвержден макетной комиссией. Опытные образцы подвергли стендовым и дорожным испытаниям. Поскольку лабораторная диагностика тех лет была несовершенной, львиная доля просчетов и слабых мест выявлялась в полевых условиях на Дмитровском полигоне и в ходе «экстремального» пробега по дорогам Крыма и Кавказа. Через год напряженной работы над ошибками, наконец, были созданы прототипы третьей серии формата «сделано как надо». Летом 1973 года предсерийные образцы вновь отправились в испытательный крымско-кавказский пробег, но на сей раз испытания были уже официальными приемочными. По их результатам государственная комиссия рекомендовала ГАЗ-14 к производству. С момента начала работы над новой «Чайкой» в КЭО ГАЗ было построено в общей сложности восемь опытных прототипов, причем последний из них, по словам В. Н. Носакова, отличался от первого гораздо больше, чем первый от ГАЗ-13.

**Классика жанра**

К моменту начала производства конструкция ГАЗ-14 выглядела так. Полунесущий кузов крепился к Х-образной хребтовой раме, лежащей в основе всей «монументальной» композиции. Автомобиль имел классическую компоновку, что позволило использовать академические решения основных узлов. Так, схема подвесок, по сравнению с ГАЗ-13, принципиально не изменилась (передняя независимая, пружинная; задняя зависимая, рессорная), но была усовершенствована. Благодаря этому почти трехтонная машина славилась мягкостью и плавностью хода.

 Не претерпели принципиальных изменений ни рулевое управление с червячным механизмом и гидроусилителем, ни тормозная система. Передние тормоза остались дисковыми (правда, диски стали вентилируемыми), задние барабанными. Их гидравлический привод осуществлялся двумя автономными контурами, каждый из которых действовал на «свои» тормозные скобы обеих передних колес и одно из задних. Сдвоенный главный тормозной цилиндр оснащался центральным вакуумным усилителем, а каждый из рабочих контуров гидровакуумным.

 Поскольку в техническом задании значилось улучшение динамических показателей, а разработка нового двигателя не планировалась, взялись за модернизацию V-образной «восьмерки», прекрасно зарекомендовавшей себя на ГАЗ-13. За счет применения 2-арбюраторной системы питания, изменения конструкции впускного и выпускного коллекторов и фаз газораспределения мощность мотора выросла со 195 до 220 л.с„ а крутящий момент с 42 до 46 кгс.м. В результате потяжелевшая на полтонны «Чайка» получилась значительно резвее. Максимальная скорость возросла со 160 до 175 км/ч, а время разгона до 100 км/ч сократилось с 20 до 15 секунд. В целях снижения шумности и увеличения плавности работы двигателя коленвал оснастили гасителем крутильных колебаний, а толкатели клапанов сделали как на зиловских лимузинах гидравлическими.

 Гидромеханическую передачу, состоящую из гидротрансформатора и планетарной автоматической трехступенчатой КПП, усовершенствовали: в частности, были изменены передаточные числа первой, второй и задней передач. Кнопочная селекция режима работы КПП уступила место более привычной рычажной. Рычаг имел шесть фиксированных положений: нейтраль, движение, задний ход, первая передача, вторая передача (запрет включения третьей), стоянка. Столитровый бензобак располагался под полом багажника.

 Подлинным шедевром дизайнерской и инженерной мысли стал новый кузов. Станиславу Волкову удалось создать автомобиль, в котором стремительность и динамичность линий удивительным образом сочетались с монументальностью и величием, положенными машинам такого класса «по протоколу». Хотя высота новой «Чайки» уменьшилась почти на 10 см по сравнению с ГАЗ-13, входить в салон было очень удобно: рамная конструкция позволила сделать дверные проемы без порогов, и, кроме того, посадка автомобиля стала ниже. Благодаря понижению центра тяжести машина стала более устойчивой, улучшилась аэродинамика, сократился расход топлива.

 Рамная конструкция новой «Чайки» не обеспечивала должной безопасности за счет создания зон сминания, но это не значит, что конструкторы бросили пассажиров на произвол судьбы: двери были оснащены брусами жесткости, а салон оборудован инерционными ремнями безопасности.

Кроме того, впервые в отечественной практике автомобиль получил не только передние, но и задние противотуманные фонари, фароочистители струйного типа и дворники, в неработающем положении убирающиеся под кромку капота.

**За тонированными стеклами**

 Интерьер новой «Чайки» также разрабатывал Станислав Волков. Салон получился стильным и гармоничным. Сиденья и большая часть кузовных панелей обивались охристо-бежевым или серо-зеленым велюром. Солидности салону придавало умеренное использование вставок, декорированных под шпон дорогих пород дерева. Хромированных элементов было немного.

В отличие от правительственных ЗиЛов, передние сиденья имели достаточно широкий диапазон регулировки, в том числе и по высоте, а вот пассажиры заднего дивана вынуждены были довольствоваться лишь регулируемыми по высоте и наклону подголовниками и выдвижным центральным подлокотником.

 Для поддержания микроклимата салон был оборудован двумя эффективными отопителями (при -25 °С на улице салон прогревался до +25 °С за 10 минут) и японским кондиционером. Поскольку кондиционер располагался в багажнике за спинкой заднего сиденья, в машине не пришлось обустраивать никаких специальных воздуховодов. «Сливки» от работы кондиционера снимали высокопоставленные пассажиры, а водителю доставалось... то, что оставалось.

 Подобным образом была организована и работа аудиосистемы. Хотя стереофонический радиоприемник VEF Radiotehnika RRR и кассетный магнитофон Vilma располагались на центральной консоли рядом с водителем, основное управление аудиосистемой осуществлялось с пульта в подлокотнике заднего дивана.

Разумеется, стеклоподъемники и механизм выдвижения антенны были электрическими; водитель мог использовать центральную блокировку замков. Салон был буквально нашпигован всевозможными гаджетами, для обеспечения работы которых понадобилось в общей сложности 17 электродвигателей!

 Обилие электроники привело к появлению под капотом второго аккумулятора, что впоследствии породило миф о дублировании (как на правительственных ЗиЛах) системы зажигания, хотя на самом деле «Чайка» этой опции не имела. Стоит отметить, что вся эта роскошь скрывалась за тонированными стеклами ветровым и задним, при этом ветровое было дополнительно затемнено в верхней части.

**Под пресс!**

 Между началом работы над новой «Чайкой» и запуском в производство первых промышленных образцов прошло несколько лет. В первой половине 70-х годов Горьковский автозавод осваивал производство базового грузовика ГАЗ-52-04, пришедшего на смену ГАЗ-51А, а в уготованной ГАЗ-14 номенклатурной нише пытался утвердиться негласный конкурент новой «Чайки» ЗиЛ-117. Однако ЗиЛ был слишком дорог и официозен, что противоречило существующей негласной «табели о рангах».

 Биография новой «Чайки» с самого начала складывалась довольно причудливо, в отличие от ГАЗ-13, много лет верой и правдой служившего «слугам народа». ГАЗ-14 с символичным заводским номером «1» решили преподнести в подарок главе государства: 19 декабря 1976 года страна готовилась отмечать 70-летие Леонида Ильича Брежнева. Новые «Чайки» планировалось окрашивать только в черный цвет, но для юбиляра намеревались сделать исключение. По воспоминаниям В.Н. Носакова, для наглядности на завод из Москвы прислали темно-вишневую авторучку именно такой цвет предстояло подобрать и воспроизвести для покраски кузова подарочного автомобиля. Так и сделали. Однако высокопоставленные «приемщики», которым продемонстрировали готовую машину, посчитали эксклюзивную «Чайку» слишком светлой. Подарок вождю пришлось перекрашивать. По словам конструктора, после смерти Брежнева и расформирования его коллекции автомобилей вишневая «Чайка» оказалась в гараже Калининской областной администрации. Дальнейшая судьба этой машины неизвестна.

 На поток производство новых «Чаек» было поставлено лишь в 1977-м. В год таких машин собирали около сотни. При этом параллельно вплоть до 1981 года продолжался и выпуск «Чаек» предыдущего поколения.

 Блюстители субординации решили, что новая «Чайка» слишком большая и шикарная для чиновников «среднего руки». Раз ГАЗ-14 по классу и габаритам приблизился к правительственным ЗиЛам, значит, и право на него имеют номенклатурные работники не ниже министерского уровня. И большую часть тех, кому по статусу полагалось ездить на ГАЗ-13, «унизили», пересадив в служебные «Волги».

 В конце 80-х, в самый разгар перестройки, Михаил Горбачев, начавший борьбу с привилегиями партийных работников и государственных служащих, в величественном черном автомобиле усмотрел символ социальной несправедливости. Чиновники, «утопавшие в роскоши», в приказном порядке были пересажены на автомобили попроще, а производство ГАЗ-14 прекращено. Последняя «Чайка» сошла со «стапелей» Горьковского автозавода 24 декабря 1988 года.

 Решив окончательно вычеркнуть ГАЗ-14 из памяти народа, Горбачев приказал уничтожить необходимое для производства «Чайки» технологическое оборудование и техническую документацию. Под пресс пошли даже формы для сувенирных масштабных моделей «Чайки».

«Прерванный полет» иначе не назовешь историю одного из самых удачных представительских автомобилей, когда-либо выпускавшихся в СССР.

 На базе ГАЗ-14 созданы лишь две модификации: кабриолет ГАЗ-14-05 для Военных парадов

и универсал ГАЗ-РАФ-3920 с медицинским оборудованием для обслуживания высших партийных чиновников.