

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 34



ГАЗ-М1
СИМВОЛ ЭПОХИ
КРЕМЛЕВСКИЕ «СМОТРИНЫ»
НА ВЫСТАВКУ В ПАРИЖ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №34, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Украина, 01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:**
8-800-500-8-400

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 160 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх., все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (верх, центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/12: ООО «Де Агостини»;
13: (верх., все; центр) из коллекции
транспорта Политехнического музея;
13: (низ) ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка:
ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова
и Константина Андреева.**

**Автомобиль для съемок
любезно предоставлен
Сычкиным Василием Никифоровичем.
За предоставление двигателя автомобиля
для съемки благодарим
Политехнический музей.**

Дата выхода в России 25.05.2010





ГАЗ-М1 — автомобиль поистине легендарный. Созданный для «слуг народа» — партийных функционеров, силовиков и номенклатурных работников, он, тем не менее, сумел завоевать народную любовь и даже получил ласковое прозвище «эмка», «эмочка»...

Как это будет по-русски?

В 1930–1932 годах на строящемся в Нижнем Новгороде автозаводе планировали наладить производство в первую очередь жизненно необходимых народному хозяйству грузовиков и только потом легковых автомобилей. Об «автомобилизации широких народных масс» тогда никто не помышлял, и легковые машины предназначались прежде всего государственным учреждениям и армии.

Первенец Горьковского автомобильного завода (в 1932 году Нижний Новгород переименован в Горький) ГАЗ-А с открытым салоном поначалу вызывал законную гордость самим фактом своего существования: «Наш, советский, массовый! И ездит, и не ломается!» Правда, весьма условно защищенный от дождя и вовсе не спасающий от холода салон ГАЗ-А по комфорту мало чем отличался от «салона» обыкновенной пролетки. И уже через пару лет, когда восторг уступил место привычке, стало ясно, что следующий легковой автомобиль должен быть более комфортабельным.

Соглашение, заключенное советским правительством с корпорацией *Ford Motor Company* в 1929 году, помимо прочего, предусматривало право получения технической документации на новые модели *Ford* в течение девяти лет. Именно этим правом и предстояло воспользоваться.

Прототип для копирования выбирали с учетом материальных и технических ресурсов завода. Им стал четырехдверный седан *Ford V8-40* 1932 года.

В октябре 1933-го главным конструктором ГАЗа был назначен Андрей Александрович Липгарт, работавший главным конструктором автомобильного отдела Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Липгарт — личность не менее легендарная, чем его первое горьковское «детище» ГАЗ-М1. Он возглавлял конструкторское бюро ГАЗа до 1951 года, и именно под его руководством, помимо «эмки», были созданы такие выдающиеся машины, как ГАЗ-64, БА-64, ГАЗ-М20 «Победа», ЗИМ-12, ГАЗ-51, ГАЗ-63 и др.

А. А. Липгарт был одним из инициаторов скорейшего запуска в производство новой легковой модели. Осенью 1933 года в экспериментальном отделе ГАЗа начались работы по адаптации конструкции *Ford V8-40* с учетом производственных и технических возможностей завода и условий эксплуатации. В команду Липгарта вошли В. И. Борисов, Л. В. Косткин, А. М. Кригер, Н. Г. Мозохин, Н. В. Новоселов, В. И. Подольский и Ю. Н. Сорочкин. А работать было над чем. Прототип *Ford* представлял собой причудливое сочетание достаточно прогрессивных даже для американского автопрома решений и откровенной «экономии на гвоздях». С одной стороны, мощный двигатель (V-образная «восьмерка») на сравнительно небольшом и недорогом автомобиле, а с другой — недостаточно сильные для столь динамичной машины тормоза с механическим приводом и поперечные рессоры подвески. От «родного» двигателя *Ford-V8* отказались сразу. Горьковский завод не мог в короткие сроки освоить производство нового мотора.



Новенькие автомобили ГАЗ-М1 в сборочном цехе Горьковского автозавода

Кроме того, на ГАЗе легковые и грузовые автомобили оснащались одинаковыми двигателями, а ставить такие силовые агрегаты, как мотор от *Ford-V8*, на грузовики было бы накладно, да и незачем.

Решили модернизировать хорошо зарекомендовавший себя движок ГАЗ-А. Он получил систему смазки под давлением, автомат опережения зажигания, усовершенствованный карбюратор с экономайзером и автоматическим клапаном воздушной заслонки, коленвал с противовесами и контактно-масляный воздушный фильтр. Циркуляци-

С учетом наших дорожных условий внесли и другие изменения в шасси американского прототипа: от двух поперечных рессор в подвеске отказались в пользу четырех продольных, вместо перекрещивающихся спиц в конструкции колес решили использовать более надежные металлические штампованные диски.

Невиданная роскошь

Модернизация рамы и подвески потребовала и некоторой коррекции деталей кузова. За художественное конструирование

гии штамповки крупных панелей сложной формы крыша на многих автомобилях тех лет, даже достаточно дорогих иностранных машинах, выполнялась с вставкой из дерева, затянутой дерматином. Закрытый салон «эмки» после «минимализма» интерьера ГАЗ-А казался роскошным: внутренние панели и сиденья обтягивались серым или светло-коричневым шерстяным сукном, рамки окон и приборная панель окрашивались под дерево ценных пород. Для комфорта водителя и пассажиров были предусмотрены даже такие «ме-

Для народа, который привык компенсировать недостаток технологий смекалкой, ГАЗ-М1 стал «своим в доску»

онная система охлаждения с термосифоном включала в себя водяной насос.

Рабочий объем двигателя остался прежним, но благодаря изменению фаз газораспределения, увеличению на 0,8 мм хода клапанов и повышению степени сжатия с 4,2 до 4,6 мощность выросла с 40 до 50 л. с. Модернизированный силовой агрегат получил обозначение ГАЗ-М.

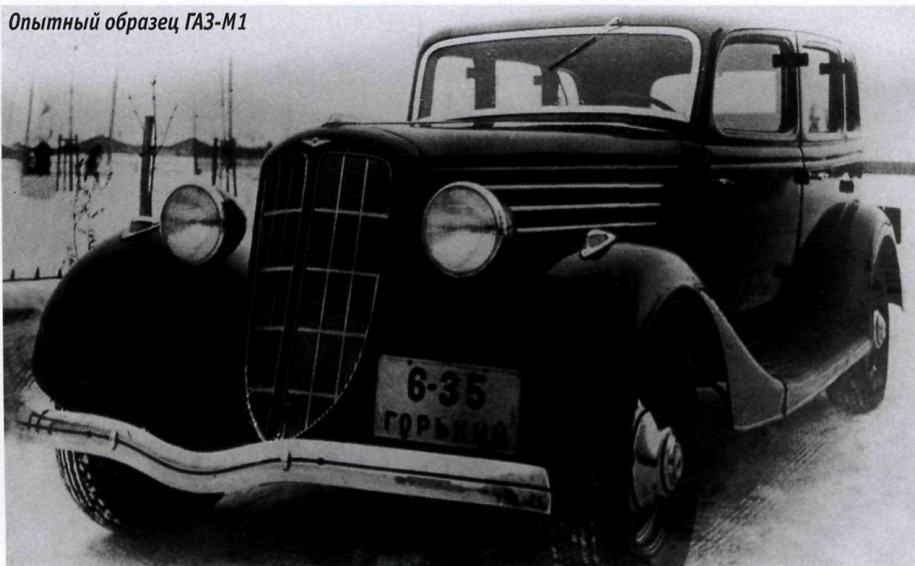
Была доработана и коробка передач: появились шестерни постоянного зацепления на второй ступени и скользящая зубчатая муфта включения второй и третьей передачи. Поскольку предполагалось использовать совершенно новый кузов *Ford*, за основу взяли фордовскую раму, значительно усилив ее. Помня о российских проселочных дорогах, испытывавших прочность рамы на кручение, увеличили сечение лонжеронов и траверсов, ввели Х-образную поперечину.

в этом проекте отвечал Валентин Бродский (именно он тремя годами позже проектировал кузов КИМ 10-50). Под его руководством впервые в практике отечественного автомобилестроения для разработки передних крыльев были использованы графопластические методы — их еще называли графопластикой или лепкой на бумаге. Суть этих методов заключается в следующем: с созданной скульпторами сложной криволинейной поверхности снимают лишь основные контуры, выправляют их на плазе с помощью лекал и реек, а промежуточные линии получают путем особых построений. Конструкция кузова была стандартной: четырехдверная цельнометаллическая коробка (двери на задних петлях), единственными деревянными элементами которой были боковые брусья крыши (к ним крепились дверные стойки) и рамка центральной части крыши. Из-за несовершенства техноло-

лии, как солнцезащитные козырьки, прикуриватель и пепельница. Вентиляция салона обеспечивалась четырьмя поворотными форточками с червячным приводом в боковых окнах. Ветровое стекло могло подниматься вперед-вверх с помощью «барашка» на торпедо. Сейчас трудно сказать, насколько эффективно «система бессквозняковой вентиляции» справлялась со сквозняками. Зато зимой, по свидетельству Юрия Долматовского, известного автодизайнера и автора многочисленных книг по истории автомобилестроения, на лишенной печки машине зачастую приходилось ездить с приоткрытой «лобовухой», чтобы избежать ее запотевания и обледенения. Большое внимание было уделено удобству и комфорту водителя. Водительское сиденье перемещалось вперед-назад для выбора оптимального расстояния до педалей. Свет фар переключался ножной гашеткой. Единственный дворник с вакуумным приводом от впускного коллектора крепился к верхней части рамки ветрового стекла со стороны водителя. Правда, конструкция дворника была не самой удачной: наибольшее разряжение возникало на холостых оборотах, в результате чего дворник интенсивнее работал, когда машина не ехала, а стояла. По тем временам «эмка» считалась шикарным автомобилем. Но не за «невиданную роскошь» водители полюбили ГАЗ-М1, а за надежность конструкции и удобство в обслуживании.

Впервые в заводской практике горьковская модель получила в индексе литеру «М», за которой скрывалось имя собственное «Молотовец». Название предприятия в момент рождения звучало так: Нижегородский автомобильный завод имени В. М. Молотова.

Опытный образец ГАЗ-М1





Лучшее свидетельство популярности автомобиля — появление слухов, баек, анекдотов. Поговаривали, что выплавившийся из шатунов «эмки» баббит можно было на какое-то время заменить намотанным на коленвал кожаным брючным ремнем, а клапаны отрегулировать подпиливанием торца или обжатием стержня. Для принудительного обогащения горючей смеси диффузор затыкали... варежкой. И наконец, откровенная байка: якобы мотор ГАЗ-М мог работать даже на керосине!

Яркая биография

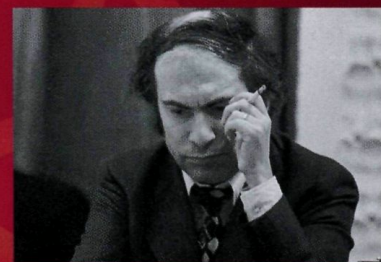
Первые три опытных образца «Молотовца» были собраны уже в январе 1934 года. Два года конструкцию «доводили до ума»: несмотря на формальное родство с Ford и ГАЗ-А, многие узлы и детали пришлось проектировать с нуля, фактически изобретать. Выпуск «эмок» в необходимом стране объеме потребовал новых производственных площадей, и в апреле 1935 года было начато строительство второй очереди Горьковского автозавода. Все работы были выполнены за год, и 15 марта 1936 года в 18 часов 30 минут с конвейера завода сошел первый ГАЗ-М1. Это событие имело скорее политическое значение, нежели промышленное. В то время о любом достижении рапортовали партии и правительству, и, разумеется, отчитаться нужно было не о подготовке перспективной модели, а о запуске ее в массовое производство. Нет ничего удивительного в том, что кремлевские «смотрины» нового автомобиля состоялись уже 17 марта 1936 года. В роли автомобильных экспертов выступили И. В. Сталин, К. С. Ворошилов, Г. К. Орджоникидзе и человек, чье

имя было «зашифровано» в индексе нового автомобиля — председатель Совнаркома В. М. Молотов. Высокопоставленные персоны «эмку» одобрили. Разумеется, разработанный всего за два с половиной года автомобиль был безупречен. «Сырые» места предстояло определить в ходе эксплуатации, поэтому уже 21 марта десять «эмок» отправились в испытательный пробег из Горького через Москву в Ленинград и обратно. Две с половиной тысячи километров, пройденных по дорогам с разными покрытиями, позволили, с одной стороны, убедиться в стратегическом успехе горьковских конструкторов, а с другой выявить «тактические» дефекты, как конструктивные, так и сборочные. К недоработкам конструкции можно отнести «вливание» управляемых колес, появлявшееся на большой скорости, и недостаточно эффективный привод передних тормозов. Опытная эксплуатация ГАЗ-М1 в автохозяйствах помогла определить уязвимые места «механики». 20 мая 1936 года Горьковский автозавод приступил к массовому производству автомобилей ГАЗ-М1.



ГАЗ-М1 на юбилейной выставке «50 лет автопрому», проходившей на ВДНХ СССР в 1974 году

А в это время... 1936 год



9 ноября в Риге (Латвия) родился Михаил Таль — восьмой чемпион мира по шахматам, гений комбинационной игры, «шахматный Моцарт». Таль был шестикратным чемпионом СССР, участником двух матчей на первенство мира и семи матчей претендентов.

1936 год



Началась гражданская война в Испании. Генерал Франко поднял мятеж против республиканского правительства. Франко поддержали Германия и Италия, республиканцев — Советский Союз и левые партии Европы. На стороне республиканцев воевало много советских добровольцев, в том числе танкистов и летчиков.

1936 год

3 июля Совнарком СССР утвердил «Положение о Государственной автомобильной инспекции Главного управления рабоче-крестьянской милиции НКВД СССР». Основной задачей ГАИ стала борьба с аварийностью, разработка технических норм эксплуатации и учет автотранспорта.



«Волга-Волга» (реж. Г. Александров, 1938 год)

В маленьком городке Мелководске товарищ Бывалов, номенклатурный работник, ждет очередного повышения и вызова в Москву. Письмоносица Стрелка застревает на пароме вместе с телеграммой, и весь город узнает, что Бывалова приглашают в столицу для участия в олимпиаде художественной самодеятельности. Бывалов уверен, что «талантов в его системе нет», но жители города стараются доказать обратное — что таланты есть, да еще какие! Две команды отправляются в Москву по реке: Стрелка с друзьями на паруснике «Лесоруб» и оркестр счетовода Алексея на пароходе «Северюга». «Круиз» не обходится без приключений. Однажды путешественники встречают баржу, на которой в Москву везут популярные в те годы «эмки».



Легковой автомобиль ГАЗ-М1

Гордость советского автопрома

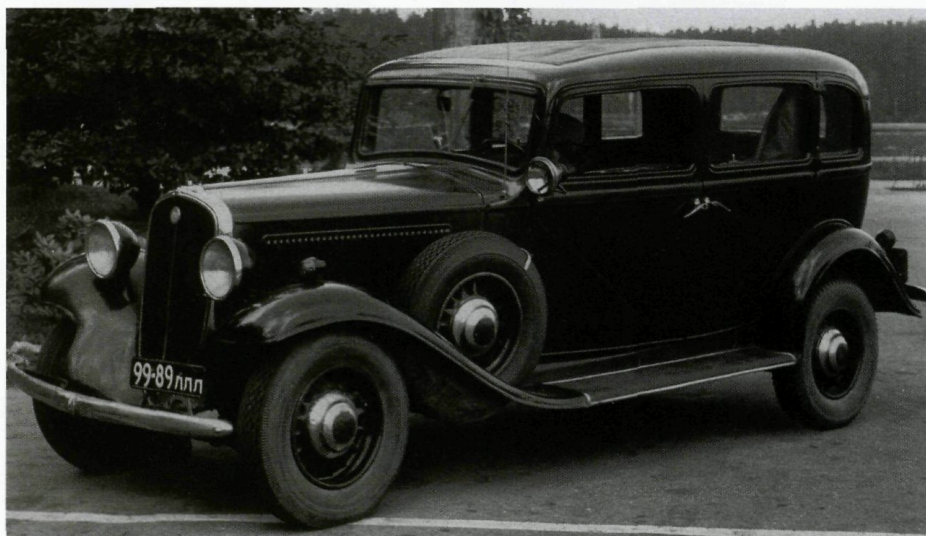
Несмотря на американские корни «эмки», этот автомобиль считался выдающимся достижением отечественной промышленности. В 1937 году ГАЗ-М1 вместе со знаменитой скульптурой Веры Мухиной «Рабочий и колхозница» представлял державу на Всемирной выставке в Париже. В свободной продаже ГАЗ-М1, разумеется, не появлялся. Изредка граждане СССР по-

лучали этот автомобиль как награду за особые заслуги или выдающиеся достижения в труде, науке или искусстве. В 1936 году обладателем собственной «эмки» стал забойщик-рекордсмен Алексей Стаханов. Заслуги самой машины трудно переоценить. Достаточно сказать, что до появления ГАЗ-64 и лендлизовских джипов именно «эмки» служили в качестве командирских автомобилей.

В 1941 году конвейерный выпуск базовых 50-сильных ГАЗ-М1 был прекращен, однако еще пару лет эти автомобили собирали поштучно из запаса произведенных деталей. По официальным данным, всего было выпущено 62 888 автомобилей ГАЗ-М1. Век «эмки» по меркам отечественного автопрома оказался не так уж и долг, однако эта машина стала одним из символов 30-х годов в истории СССР.

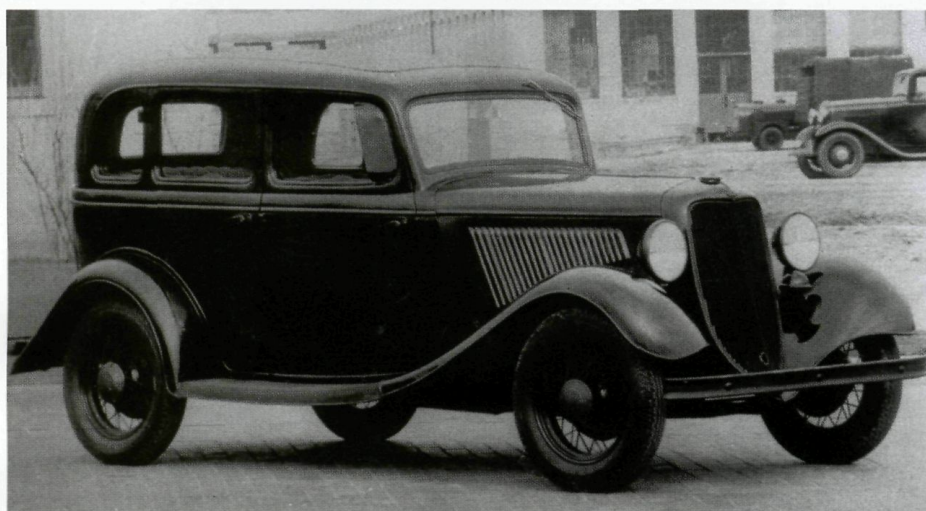


Дальние родственники



FIAT-518 Ardita (1933–1939 годы)

В 1933 году к власти в Италии пришел Бенито Муссолини. Итальянские промышленники живо откликнулись на проект Муссолини по «тотальной автомобилизации страны» и начали активную экспансию на зарубежные рынки. Безусловным лидером этой кампании был концерн *FIAT*. Производство автомобилей *FIAT* по лицензии началось во Франции, Испании, Польше и даже Германии. В 1932 году в качестве массового, «бюджетного» автомобиля был разработан легендарный *FIAT-508 Balilla*, а годом позже началось производство «полноформатного» *FIAT-518 Ardita*. По классу этот автомобиль был близок к «эмке», хотя и уступал ей по ряду показателей. *Ardita* комплектовалась двумя типами двигателей рабочим объемом 1758 и 1944 см³, мощностью 40 и 46 л.с. В отличие от ГАЗ-М1 передние двери у итальянской машины открывались по ходу движения, а задние — против хода.



Ford-40 (1933 год)

Ford-40 — один из представителей большого семейства автомобилей *Ford-V8*, выпускавшихся в США с незначительными изменениями с 1932 по 1942 год. В него входили родстеры, фазтоны, четырехдверные седаны, пикапы, купе (двух- и четырехместные), причем последние выпускались в двух вариантах — с тремя и пятью окнами.

В какой-то степени этот автомобиль можно назвать революционным: инженерам удалось сконструировать монолитный 8-цилиндровый V-образный нижнеклапанный блок цилиндров, что сделало «восьмерку» относительно компактной. Такой двигатель можно было устанавливать не только на громоздкие «дредноуты», вроде «кадиллака» или «бьюика», но и на недорогой автомобиль среднего класса, каковым и являлся *Ford-40*, пришедший на смену *Ford-A*.

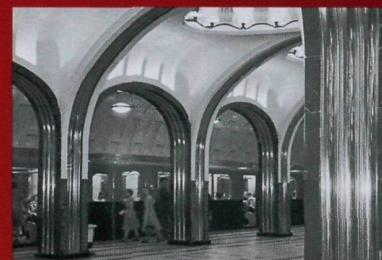
1937 год



11 июня завершился процесс по «делу Тухачевского». Маршал М. Н. Тухачевский и еще несколько крупных военачальников были расстреляны. Этот процесс положил начало репрессиям среди командного состава Красной Армии.

На фото: М. Н. Тухачевский (в центре) среди делегатов XVII партсъезда.

1938 год



11 сентября открылась Горьковско-Замоскворецкая линия Московского метрополитена от станции «Сокол» до станции «Площадь Свердлова».

На фото: «Маяковская» — одна из самых глубоких и красивых станций.

1940 год



15 октября на экраны выходит знаменитый фильм Чарли Чаплина «Великий диктатор» — политическая сатира на нацизм и Гитлера.



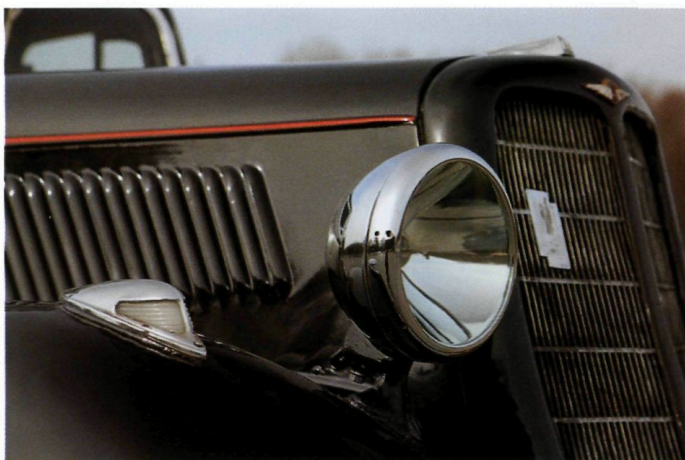
ГАЗ-М1





- ❶ По нынешним меркам салон у «эмки» очень узкий
- ❷ Сделанные для удобства посадки широкие подножки «съедали» значительную часть кузова
- ❸ Приборный щиток «эмки», расположенный прямо перед водителем, не блещет красотой, но по сравнению с предыдущей моделью ГАЗ-А, где он находился посередине приборной панели, это шаг вперед



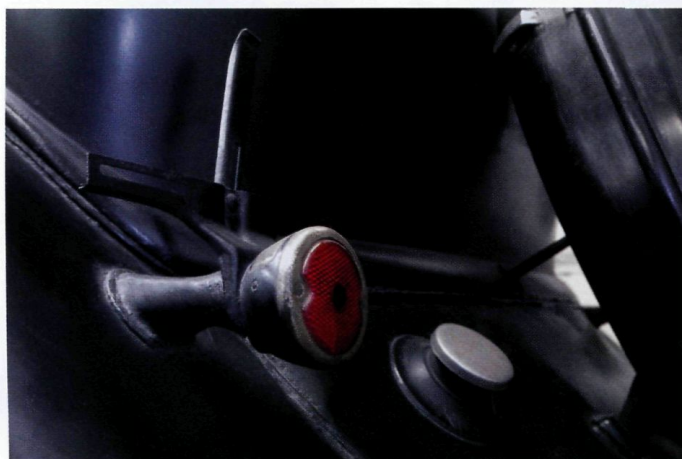


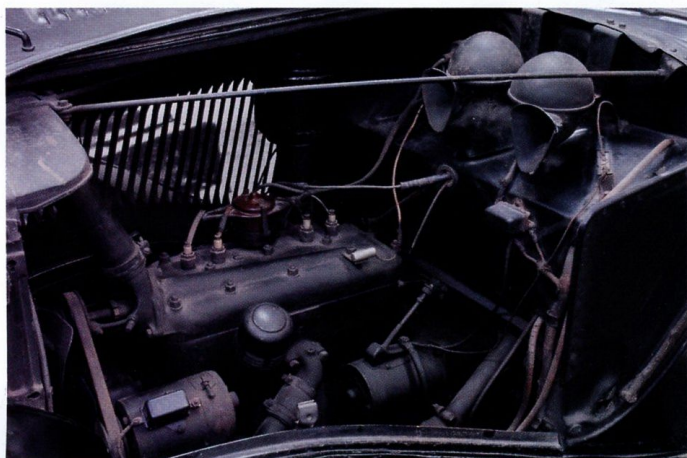
- ❶ На крыльях располагались не указатели поворотов, как кажется на первый взгляд, а габаритные огни. Электрических указателей тогда не существовало, а встраивать лампочку «габариток» в фару еще не научились
- ❷ Ручка на двери автомобиля ГАЗ-М1 выглядит практически так же, как обыкновенная дверная ручка
- ❸ Украшение на капоте, олицетворяющее «стремительность» автомобиля, на самом деле — отвинчивающаяся крышка горловины радиатора в системе охлаждения двигателя
- ❹ По сравнению с открытыми легковыми автомобилями середины 30-х годов, закрытый салон «эмки» был не просто комфортабельным, а роскошным



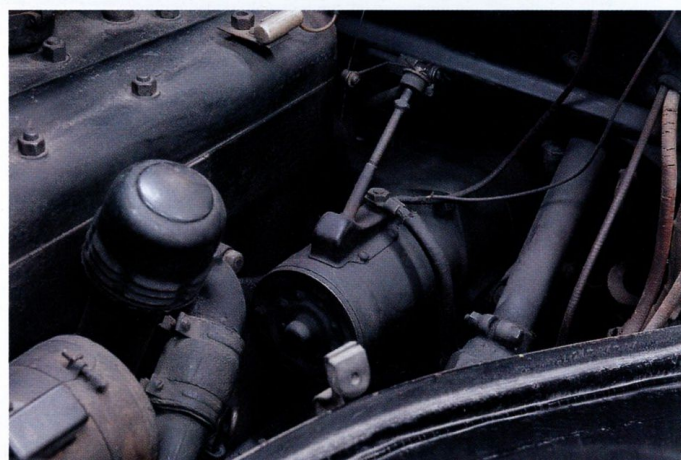


- ❶ Запасное колесо у «эмки» располагалось снаружи на задней стенке кузова. Чтобы оно выглядело пристойно, его накрывали съемным металлическим кожухом
- ❷ На ветровом стекле прямо перед водителем — единственный «дворник»
- ❸ Задний габаритный фонарь





- ❶ Нижнеклапанный четырехцилиндровый двигатель ГАЗ-М
- ❷ Звуковой сигнал — необходимый атрибут автомобиля 30-х годов. На оживленных улицах больших городов водители предупреждали окружающих о любых маневрах звуковыми сигналами, пока их не запретили правилами дорожного движения
- ❸ Генератор (слева), масляная горловина и стартер (справа) — все на виду и не загромождено другими агрегатами, как на современных легковых автомобилях
- ❹ Боковины капота ГАЗ-М1 поднимались вверх и складывались вдвое, открывая хороший доступ к двигателю и его агрегатам



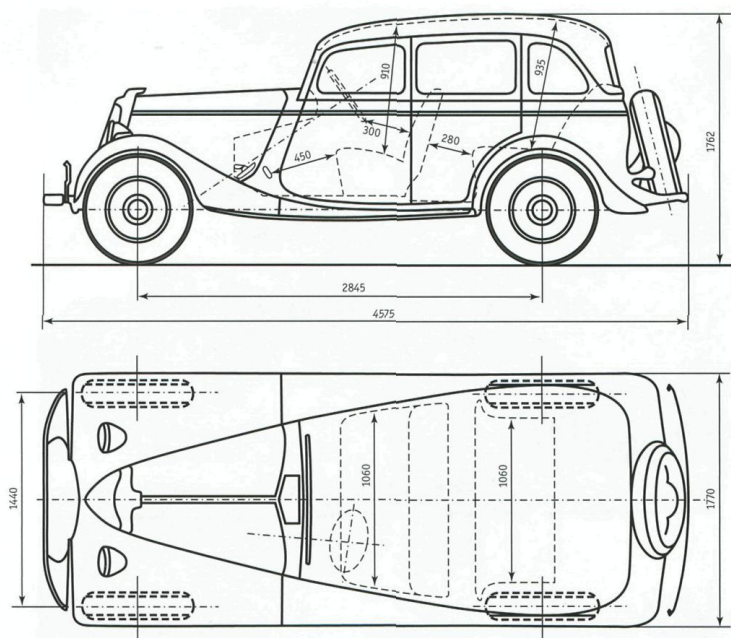


Схема автомобиля ГАЗ-М1

Технические характеристики ГАЗ-М1

Число мест	5
Максимальная скорость	98 км/ч
Разгон с места до 80 км/ч	24 с
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	8 м
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	14,5 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-100
Генератор	120 W
Стартер	600 W
Свечи зажигания	M-15/15 (НМ-12/10)
Размер шин	7,00-16
Масса, кг	
снаряженная	1370
полная	1745
на переднюю ось	715
на заднюю ось	1030
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	235
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	6,35

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двойным роликом, передаточное число 16,6

Подвески (передняя и задняя)

зависимые, с продольными листовыми рессорами; амортизаторы гидравлические рычажные одностороннего действия

Тормоза

рабочий колодочный, с механическим приводом, действует на все колеса

стояночный колодочный, с механическим приводом, действует на все колеса

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с муфтой легкого переключения

Сцепление

однодисковое, сухое

Передаточные числа

I 2,82; II 1,604; III 1,0; задний ход 3,383

Главная передача

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число 4,44 (40 и 9 зубьев)

Двигатель

ГАЗ-М, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	98,43
Ход поршня, мм	107,95
Рабочий объем, см ³	3285
Степень сжатия	4,6
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор

K-14, K-14Б

Максимальная мощность

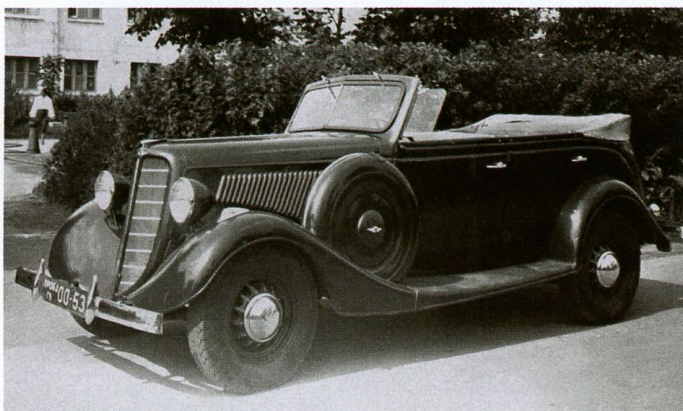
50 л. с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент

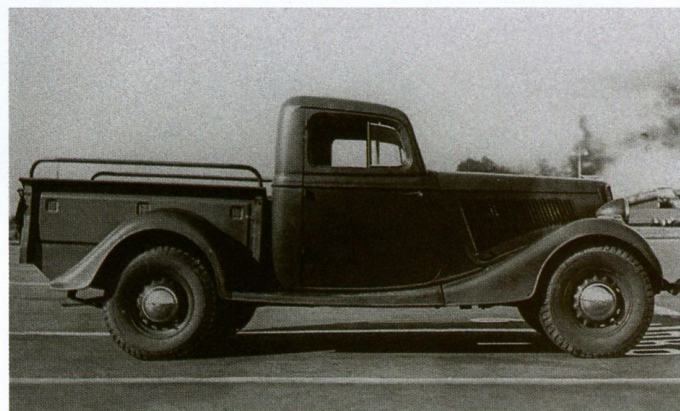
17,0 кгс.м при 1450 об/мин



Во второй половине 30-х годов легковые автомобили в нашей стране выпускали лишь два автозавода. Московский ЗИС-101 мало подходил для решения серьезных народнохозяйственных задач, поэтому в роли легкой «рабочей лошади» выступила «эмка». В 1936–1942 годах на ее шасси выпускались даже броневые автомобили ФАИ-М, БА-20 и БА-20М. На базе ГАЗ-М1 создавались полноприводные и полугусеничные модификации, гоночные модели и фаэтоны.



ГАЗ-11-40. Сначала на базе «эмки» был создан седан ГАЗ 11-73, а затем и открытый вариант этой модели. Фаэтон ГАЗ 11-40, в отличие от ГАЗ 11-73, оснащался не плоским, а V-образным лобовым стеклом, большим багажником и установленными в нишах передних крыльев запасными колесами. До серийного производства дело, однако, так и не дошло — страна готовилась к войне. В 1941 году все опытные образцы ГАЗ 11-40 были переделаны в ГАЗ 61-40 (в 1942-м открытые кузова заменили на закрытые) машины для высшего командного состава Красной армии.



ГАЗ-М415. Проблем с освоением полугрузовой версии «эмки» было больше, чем с ее предшественником ГАЗ-4. Если для последнего использовали серийную кабину грузовика ГАЗ-АА, то новый пикап потребовал «усечения» кузова легкового автомобиля. Была использована вся носовая часть кузова и передняя половина салона, наглухо «заваренная» за спинкой передних сидений. Грузовой отсек на серийных машинах крепился к раме самостоятельно, независимо от кабины. В нем можно было перевозить 400–500 кг груза или шестерых пассажиров на двух откидных скамьях.



ГАЗ-М1 купе. Упоминания об этом автомобиле не найти в реестре экспериментов горьковских конструкторов. Да и к семейству ГАЗ этот «чудо-мобиль» можно отнести с некоторой натяжкой. Если вся передняя часть кузова (кроме боковин капота), передние крылья и колеса концепт-кара явно позаимствованы у «эмки», то все остальное у серийной двухдверной двухместной модификации Ford-40 1934 года. Ford выпускал такие автомобили для преуспевающих коммивояжеров и романтически настроенной молодежи, а на ГАЗе резвое купе «взяла в оборот» команда инженеров, специализирующаяся на создании спортивных машин. Конструктор Евгений Агитов и инженер-испытатель Аркадий Николаев известны как разработчики гоночной версии «эмки» — «болида» ГЛ-1.



ГАЗ-М1 такси. В качестве такси ГАЗ-М1 использовался с 1936 по 1949 год (за исключением военных лет). Это было настоящим прорывом в сфере «предоставления населению транспортных услуг», учитывая, что открытые ГАЗ-А не пользовались популярностью. «Шашечки», ставшие опознавательным знаком наших такси, на боках «эмок» появились уже после войны. С 1936 по 1941 год узнать такси в потоке машин можно было и по двухцветной окраске. В салоне монтировался таксометр. Среди прототипов «эмки» была и специальная версия «Такси». На прямоугольном фонаре над ветровым стеклом автомобиля располагалась соответствующая надпись, багажник имел наружную дверцу. Как следствие, запаска переключалась на правую боковину капота. В серию эта машина не пошла.



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-3102

DeAGOSTINI

