

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 19

СССР



ГАЗ 11-73

СТРАТЕГИЧЕСКИЙ МОТОР
ПО ДАННЫМ РАЗВЕДКИ
ФРОНТОВЫМИ ДОРОГАМИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №19, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, 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 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 Паблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

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

Свидетельство о регистрации 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»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2009 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: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © ФГУП «Фильмофонд кино-
студии «Союзмультфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, верх) ИТАР-ТАСС;
7: (прав, низ) П. Верескун;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Использованная литература:
Книга «Легковые вездеходы Красной
Армии» Е. Прочко, Экспринт, 2004.
Статья «Шаг вперед и два шага назад»
А. Кириндас. Научно-технический журнал
«Двигатель», №4-2005.

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

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

**Автомобиль ГАЗ 11-73
любезно предоставлен
Евгением Чудаковым, Кириллом
Чудаковым и Леонидом Кругловым —
председателем клуба САМС (г. Москва).**





ГАЗ 11-73 не получил такой широкой известности в народе, как популярная «эмка» (ГАЗ-М1), на базе которой он был создан. Связано это с тем, что основное отличие этих машин не в ярком внешнем облике, а в примененном новом силовом агрегате.

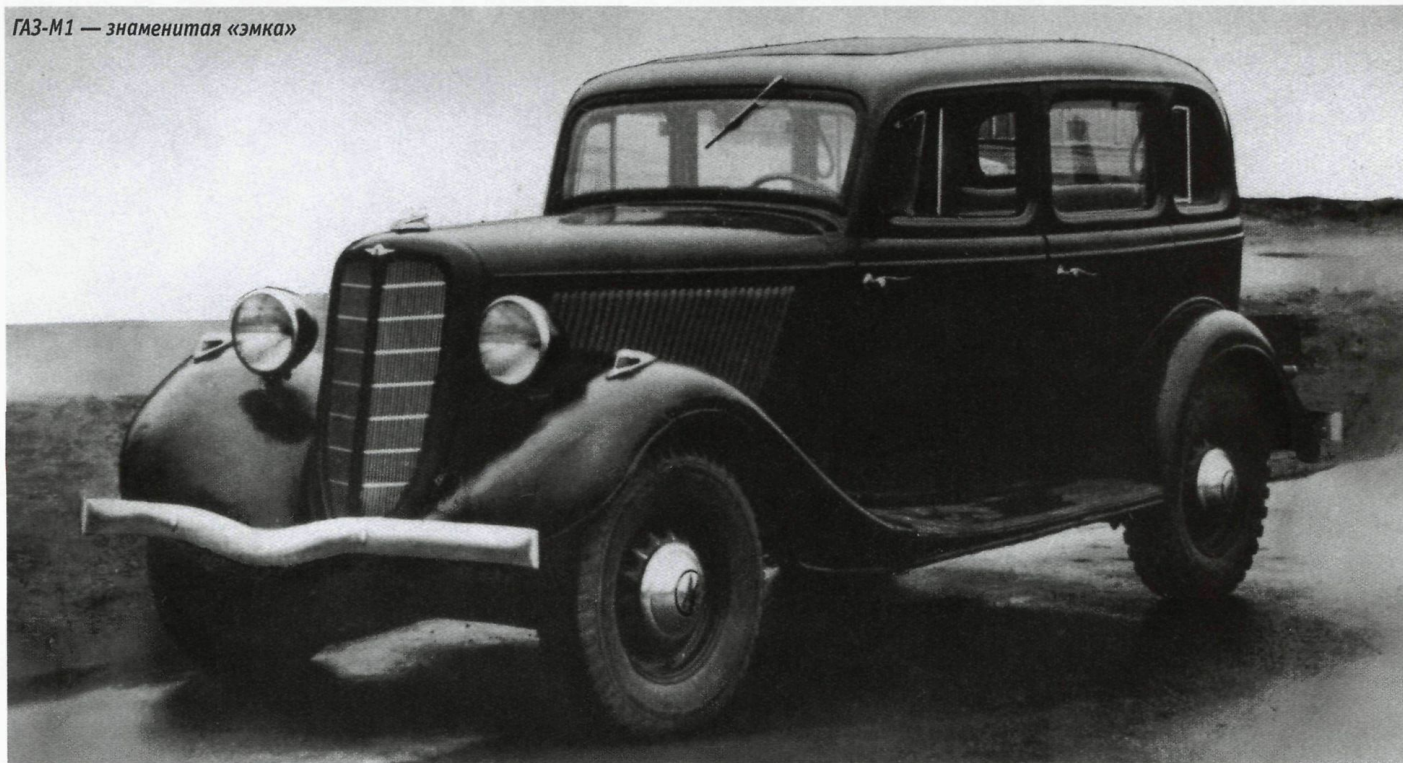
В 1936 году на конвейере Горьковского автомобильного завода легкая и достаточно простая машина ГАЗ-А с открытым кузовом сменилась более тяжелой ГАЗ-М1 с закрытым кузовом седан. Четырехцилиндровый мотор для «эмки», представляющий собой коренным образом модернизированный вариант мотора ГАЗ-А, стал мощнее (50 л. с.), в основном за счет изменения фаз газораспределения и повышения степени сжатия. Но на этом его возможности по модернизации были практически исчерпаны. Для «эмки», потяжелевшей по сравнению с ГАЗ-А на 290 кг, добавленной мощности все равно не хватало, ей требовался новый, более мощный мотор. Например, шестицилиндровый. Однако опыта и квалификации советских инженеров и конструкторов в тот момент еще не доставало для самостоятельного создания таких моторов, поэтому они вновь обратились к образцам американского автопрома. Новый мотор нужен был в СССР не только для легковых автомобилей — в нем нуждалась военная промышленность. Он мог устанавливаться на самолетах, танках, аэросанях... Таким образом, идея создания

нового двигателя приобретала государственное значение! Наиболее подходящим для производства и эксплуатации в СССР признали шестицилиндровый двигатель *Dodge D-5* образца 1937 года (87 л. с., объем 3568 см³). Он имел вполне современную на тот момент конструкцию и чуть ли не вдвое большую мощность, чем выпускаемые на ГАЗе. Только компания *Dodge* не спешила расставаться с комплектом чертежей на свой мотор, который имел неплохие коммерческие перспективы. В результате добыть в США чертежи на новый двигатель «по своим каналам» поручили органам НКВД. И они были «добыты», но не в полном объеме. В результате работы над мотором, получившим в СССР наименование ГАЗ-11, были начаты без полного комплекта документации на него. Коллективу горьковских специалистов по двигателям под руководством Е. В. Агитова надо было «додумывать» недостающую документацию, основываясь на собственных знаниях и интуиции. К тому же мотор пришлось пересчитывать из дюймов в сантиметры и миллиметры, а это не так просто, как может показаться

на первый взгляд. О существенности внесенных изменений может говорить тот факт, что рабочий объем ГАЗ-11 составлял 3485 см³ а аналогичный параметр у *Dodge D-5* — 3568 см³. Несмотря на то, что в основе ГАЗ-11 лежала американская конструкция, наш мотор нельзя назвать его точной копией.

Из особенностей нового советского двигателя можно отметить «перевернутый», то есть с восходящим потоком смеси карбюратор типа «Стромберг» (К-23). Он был оснащен новейшими по тому времени устройствами: ускорительным насосом и «экономайзером» (приспособление для обогащения горючей смеси при полном открытии дроссельной заслонки), вакуум-центробежным регулятором зажигания, изменяющим угол опережения зажигания в зависимости от оборотов двигателя. Кстати, документация на эти устройства также добывалась неофициальным путем, с помощью нашей разведки. Первые отечественные образцы шестицилиндрового рядного двигателя ГАЗ-11 появились достаточно быстро, в 1938 году. Однако дальнейшее освоение

ГАЗ-М1 — знаменитая «эмка»





производства нового двигателя ГАЗ-11 про-
двигалось с трудом. Все время возникали
многочисленные технологические труд-
ности, выявился ряд «детских болезней»,
лечение которых продолжалось практи-
чески до самой войны. Массовый выпуск
моторов ГАЗ-11 удалось развернуть только
15 февраля 1940 года, после того как
в эксплуатацию был сдан новый моторный
корпус «Мотор-2». За первый год смогли
сделать только 128 серийных моторов, но

Передние и задние бамперы стали прямы-
ми и обзавелись «клыками», удлинившими
машину на 30 мм. Внутри изменилась
панель приборов, которая окрашивалась
под дерево. На опытные образцы ГАЗ 11-73
ставились рычажные гидроамортизаторы
двойного действия, но в довоенный период
их производство так и не успели освоить,
поэтому серийные машины продолжали
комплектоваться амортизаторами по типу
ГАЗ-М1. Модернизации должны были

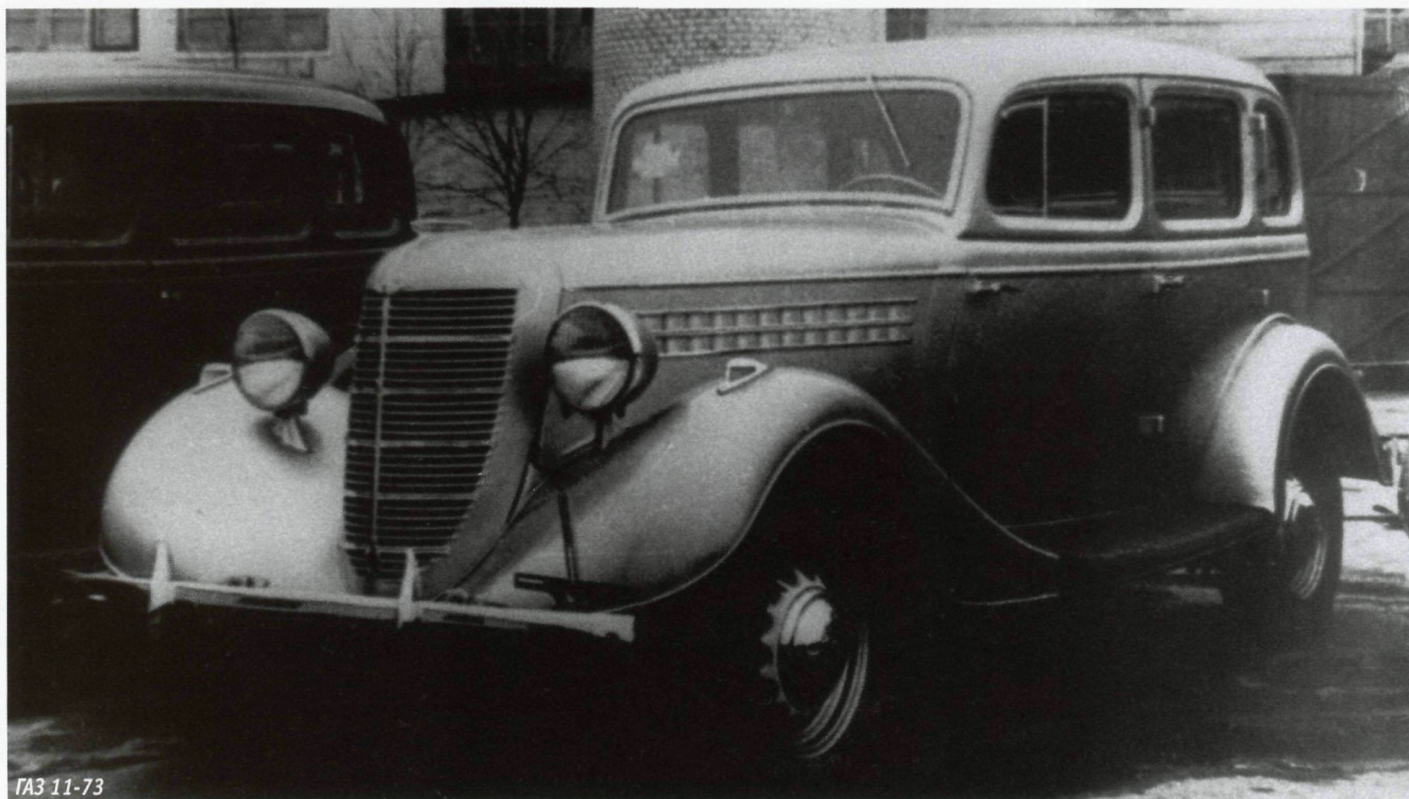
гда в темно-синий, вишневый или коричне-
вый цвета. Само же производство машины
освоили практически перед самым началом
войны, поэтому большинству выпущенных
модернизированных «эмков» пришлось
отправиться на фронт, где они использо-
вались в качестве командирских машин
старшего офицерского состава. В армии
машины в целях маскировки окрашивались
в стандартный защитно-зеленый (хаки)
цвет. Хромированные детали тоже покрыва-

Шестицилиндровому мотору была уготована очень долгая жизнь

уже в следующем году изготовили 1451 эк-
земпляр при плане 850 единиц.
После освоения серийного выпуска двига-
теля ГАЗ-11 в 1940 году появилась возмож-
ность начать выпуск модернизированных
легковых автомобилей ГАЗ 11-73. В связи
с увеличившимися габаритами силового
агрегата у автомобиля изменили облицовку
радиатора, которая стала более выпуклой.
По моде тех лет изменили боковины капота,
которые получили отдушины новой формы
для выпуска из моторного отсека нагретого
воздуха. Из-за того, что двигатель потяже-
лел на 85 кг, пришлось усилить переднюю
подвеску колес.

подвергнуться и тормоза планирова-
лось, что механические уступят место
гидравлическим. Однако внедрить данное
новшество по-настоящему удалось лишь
на послевоенных машинах, так же, как
и амортизаторы двойного действия.
Необычными для отечественных моде-
лей тех лет стали впервые примененные
на ГАЗ 11-73 рычаг ручного тормоза под
панелью приборов с набалдашником
пистолетного типа и кнопка включения
стартера на приборной панели вместо на-
польной педали.
Легковые автомобили ГАЗ 11-73 на заводе
чаще всего окрашивались в черный, а ино-

вали краской, чтобы те не блестели, или
просто демонтировали.
Несмотря на то, что это была обычная
неполноприводная легковая машина,
ГАЗ 11-73 неплохо справлялся с бездо-
рожьем, во многом благодаря одинаковой
колее колес на обоих мостах (1440 мм)
и большому дорожному просвету в 210 мм.
Более мощный, чем у «эмки», двигатель
обеспечивал машине лучшие тяговые свой-
ства. Например, она легко преодолевала
подъем крутизной до 17%. По грунтовым
дорогам ГАЗ 11-73 мог двигаться со сред-
ней скоростью 30–35 км/ч с приемлемым
для седоков комфортом. Все это несколько



ГАЗ 11-73



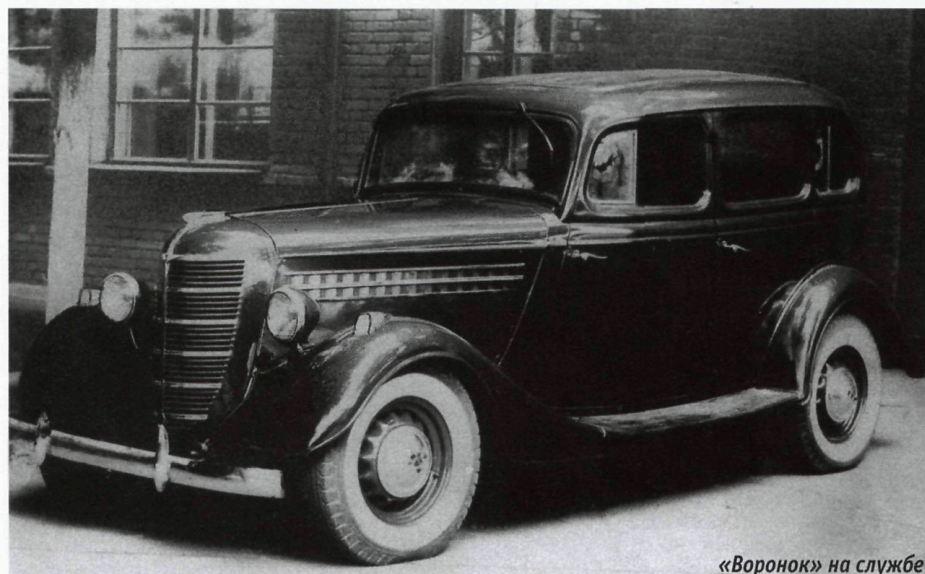
Виталий Андреевич Грачев

выделяло на фронтовых дорогах редкие ГАЗ 11-73 на фоне обычных ГАЗ-М1. Волею судеб ГАЗ 11-73 стал первой серийной машиной, которая примерила на себя новый шестицилиндровый мотор. Ему была уготована долгая конвейерная жизнь. Еще в довоенные годы двигатель ГАЗ-11 примеряли на аэросанях и легких судах. Во время войны их в спарках (соединенные последовательно) ставили на легкие танки. А уже в мирное время с небольшими переделками двигатель применяли на легковых автомобилях ЗИМ (ГАЗ-12), грузовиках ГАЗ-51 и ГАЗ-63, автобусах, дрезинах и погрузчиках. Более чем полувековая история агрегата была завершена, когда выпуск прямого потомка этого двигателя был прекращен в 1992 году с уходом на пенсию грузовика ГАЗ-52. Такое незаурядное долголетие стало лишним подтверждением правильного выбора конструкторов Горьковского автозавода.

Легендарный конструктор

Ведущим конструктором по легковым вездеходам на ГАЗе до войны и в военное время был Виталий Андреевич Грачев. Без сомнения, его можно поставить в один ряд с лучшими мировыми специалистами в этой области. Талантливый конструктор считал, что будущее принадлежит машинам со всеми ведущими осями. Тщательно изучив разработки, проводившиеся до войны в Германии и США, Грачев создал легендарный ГАЗ-61. На этой машине ездили маршалы Жуков, Конев, Рокоссовский, Ворошилов и другие представители высшего армейского руководства. Без преувеличения можно сказать, что Грачев конструировал «колеса Победы».

С 1944 года Грачев — главный конструктор Днепропетровского автомобильного завода, где им были спроектированы первые отечественные автопогрузчики с гидравлическими подъемниками. В 1954-м он возглавляет конструкторское бюро на ЗИЛе (в то время ЗИС). Создано оно было по решению маршала Жукова для проведения исследований в области военных машин высокой проходимости. Под руководством Виталия Андреевича специалисты КБ разработали свыше сорока оригинальных вездеходов: военные амфибии, многоосные ракетовозы и пусковые установки, шнекоходы и легендарный спасательный автомобильный комплекс для спускаемых космических аппаратов «Синяя птица». Неординарные конструкторские решения Грачева порой встречали непонимание и критику со стороны экспертов. И все же его машины обладали собственным лицом, выдерживали достаточно жесткую конкуренцию и побеждали.



«Воронок» на службе

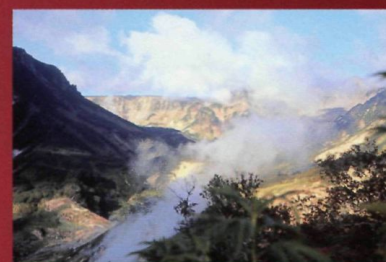
А в это время...

1940 год



Премьер-министром Великобритании становится Уинстон Черчилль, сменивший на этом посту Невелла Чемберлена. По данным опроса, проведенного компанией BBC в 2002 году, признан самым выдающимся британцем в истории.

1941 год



14 апреля была открыта знаменитая Долина гейзеров на Камчатке. Уникальный природный заповедник впоследствии стал местом паломничества многих тысяч туристов.

1941 год



22 июня гитлеровская Германия напала на Советский Союз. Началась Великая Отечественная война. На фото: москвичи слушают объявление о начале войны.



«По данным уголовного розыска» (реж. В. Михайловский, 1979 год)

На киностудии им. М. Горького был снят приключенческий детектив о работе уголовного розыска во время войны. Гитлеровцы перехватывают машину с крупной партией ювелирных изделий, убивают сопровождающих и внедряют члена Абвера под именем одного из убитых сотрудников ювелирторга для дезорганизации работы тыла. Ему противостоят сотрудники уголовного розыска, разъезжающие на новеньких ГАЗ 11-73. В итоге, разумеется, преступник обезврежен, поставленная задача выполнена с блеском, в чем немалая заслуга принадлежит верному «газику», бороздившему фронтовые дороги, верой и правдой служившему делу Победы в тылу.



ГАЗ-61

Техническое задание разработать полноприводный легковой автомобиль повышенной проходимости на основе шасси ГАЗ-11 Горьковский автозавод получил в конце июля 1938 года, и уже в сентябре началось проектирование автомобиля под наименованием ГАЗ-61. Ведущим конструктором по машине назначили В. А. Грачева (за созда-

ние этой машины и ГАЗ-64 ему в 1942 году будет присуждена Сталинская премия). Уникальность разработки состояла в том, что до этого момента повысить проходимость автомобилей, в том числе и легковых, у нас пытались с помощью двухосной задней тележки или пристройкой сзади полугусеничного движителя. Однако к концу 30-х годов стало понятно, что нужно делать

ведущим передок, переходя на колесные формулы 4×4 и 6×6. Это сулило значительное облегчение всей конструкции автомобилей повышенной проходимости и улучшение самой проходимости, но одновременно вызывало огромные проблемы с разработкой и освоением в производстве технологически сложных шарниров равных угловых скоростей (ШРУС) в переднем ведущем



Изготовление ГАЗ-61 небольшими партиями началось в 1941 году, сначала с использованием запаса открытых кузовов ГАЗ 11-40 (5 штук), а после и с закрытыми кузовами ГАЗ 11-73 (с июня 1941 года). По-настоящему развернуть производство ГАЗ-61 помешала война, тем не менее, за 1941 год изготовили 181 автомобиль ГАЗ-61. В дальнейшем, несмотря на огромную потребность в таких машинах, их производство пришлось фактически свернуть из-за отсутствия холоднокатаного металлического листа для крупных штамповок. В 1942 году изготовили 2 машины, в 1944-ом — 9 штук и 2 экземпляра в 1945-ом. Сегодня сохранился всего один ГАЗ-61 — машина, принадлежавшая маршалу И. С. Коневу.



мосту. Дело в том, что для ГАЗ-61 выбрали ШРУС «Вейсс», производимые американской фирмой «Бендикс», — они наиболее подходили по своим характеристикам. Но фирма-производитель предлагала приобретать только готовые шарниры, а в предоставлении лицензии СССР отказывала. Пришлось горьковским автозаводцам самостоятельно разгадывать «секреты» импортных ШРУСов и после многочисленных проб и ошибок все-таки освоить их производство у себя. Первый опытный образец ГАЗ-61 собрали в 1939 году. Для него использовали не закрытый кузов седан, как на ГАЗ 11-73, а открытый типа «фаэтон» от опытного ГАЗ 11-40. Двигатель на полноприводную модель предполагалось устанавливать шестицилиндровый, но несколько иной модификации ГАЗ-11А. От базового он отличался алюминиевой головкой блока с увеличенной степенью сжатия (6,5) и, соответственно, увеличившейся мощностью (85 л. с.). Правда, на момент постройки первых образцов ГАЗ-61 двигатель ГАЗ-11А только разрабатывался. Поэтому для испытаний на ГАЗ 61-40 (индекс условный, первая цифра обозначает шасси, вторая тип кузова; в технической документации того времени он нигде не отражен, но позволяет нам сейчас отличать одну машину от другой) устанавливали аналогичный импортный мотор Dodge D-5 (87 л. с.).

ГАЗ 61-417

До нас дошли лишь крохи из «биографии» этого автомобиля. Наверное, поэтому полноприводный легкий артиллерийский тягач для буксировки противотанковых пушек (именно с таким назначением создавался ГАЗ 61-417) всегда вызывает повышенный интерес. Идея создать на шасси ГАЗ-61 упрощенный пикап с открытой бездверной кабиной возникла еще в мае 1941 года — это не только удешевляло производство, но и позволяло артрасчету быстро сворачивать и разворачивать пушку в боевое положение. Первый пробный пикап закончили собирать 25 июня 1941-го, второй — 4 августа. На испытаниях машины показали хорошую проходимость и отличное тяговое усилие сзади на крюке — их в артиллерии собирались применять в качестве тягачей. С октября начался выпуск пикапов ГАЗ 61-417 для комплектования ими совместно с 57-миллиметровыми пушками высокоподвижных противотанковых артиллерийских батарей. По воспоминаниям В. А. Грачева, до конца года успели изготовить 36 легких тягачей ГАЗ 61-417. С начала 1942 года этой машиной больше не занимались из-за отсутствия автомобильного стального листа. Несмотря на то, что в июне 1942-го завод получил задание по продолжению выпуска ГАЗ 61-417, выполнить его не было никакой возможности.

1945 год



Страна празднует победу в Великой Отечественной войне. По этому случаю 9 мая был организован первый салют в честь Дня Победы — 30 залпов из 1000 орудий. С тех пор салют 9 мая проводится ежегодно. Впечатляюще выглядели и фейерверк, сопровождавший эти залпы, и световой шатер над центром Москвы, образованный лучами 160 прожекторов.

1947 год



В пригороде Ленинграда Петродворце восстановлен фонтан «Самсон, раздирающий пасть льва». Во время войны он сильно пострадал в ходе немецкой оккупации, однако скульптору В. Симонову на основе архивных данных и фотографий удалось воссоздать уникальный памятник.

1948 год

4 декабря Государственный комитет Совета министров СССР по внедрению передовой техники в народное хозяйство зарегистрировал за номером 10475 изобретение электронной вычислительной машины. Его авторами стали И. С. Брук и Б. И. Рамеев. Этот день официально считается днем рождения советской информатики.



ГАЗ 11-73



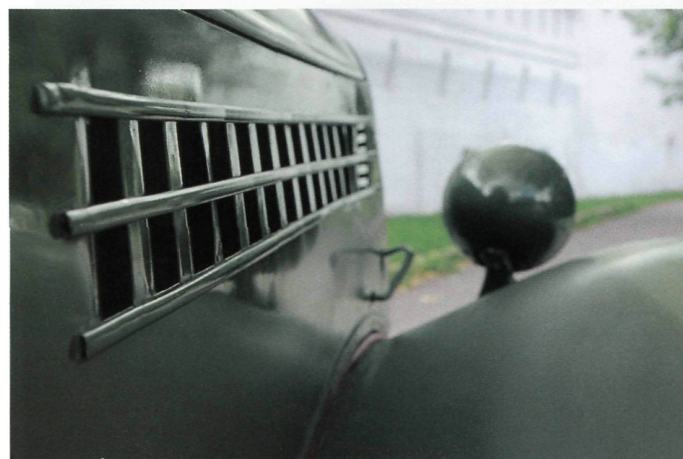
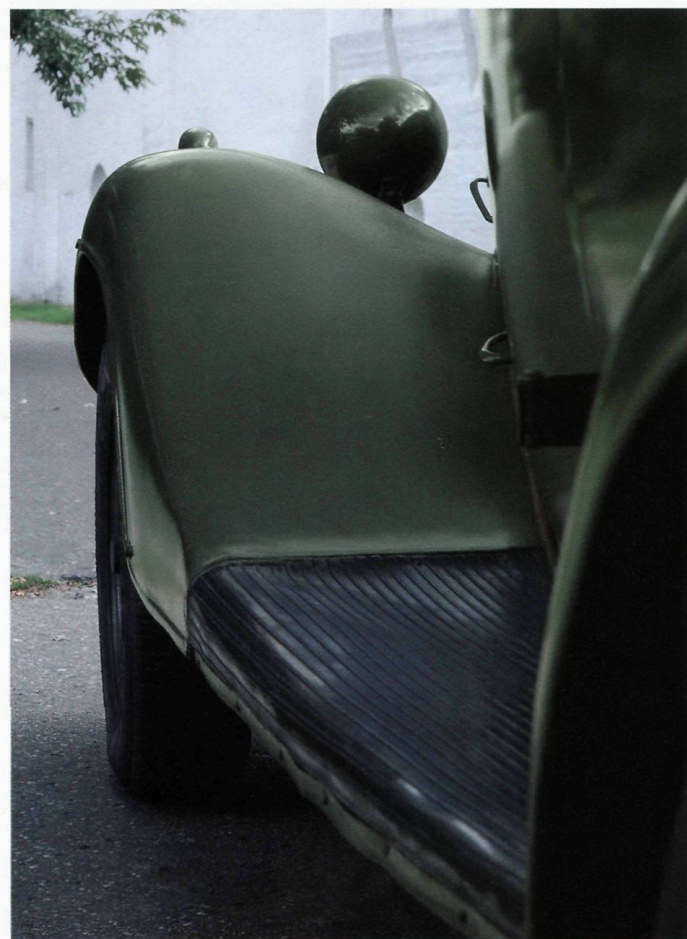
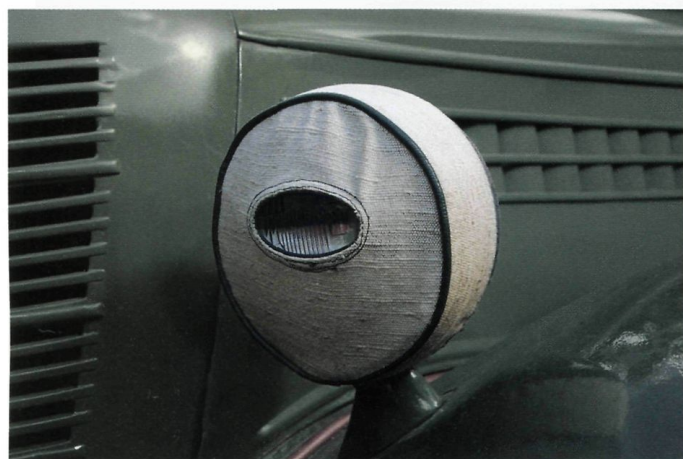


- ❶ Основное внешнее отличие ГАЗ 11-73 от ГАЗ-М1
радиаторная решетка другой формы
- ❷ На всех довоенных автомобилях доступ к двигателю
осуществлялся через боковые створки капота
- ❸ Чтобы открыть створки капота, нужно было лишь дернуть
за наружные ручки-замки сбоку



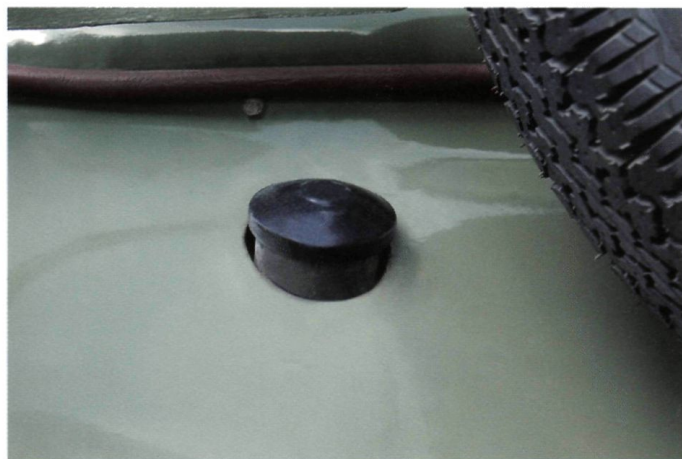


- ❶ Дополнительная фара — признак командирских машин военного времени; такая «опция» встречалась нечасто
- ❷ В боковом окошке предусмотрена поворотная форточка — хорошее дополнение к системе вентиляции салона
- ❸ На широкой подножке ГАЗ 11-73 можно было проехаться на небольшое расстояние, не садясь в салон, — благо на кузове хватало выступов, служивших поручнями
- ❹ Светомаскировочные чехлы на фары с узкой полоской света обязательно устанавливались на фронтальных автомобилях
- ❺ «Жабры» служили для вытяжки нагретого воздуха из-под капота машины





- ❶ Запасное колесо из-за отсутствия полноразмерного багажника на ГАЗ 11-73 крепилось сзади на специальном кронштейне
- ❷ Для герметизации и устранения посторонних шумов стыки между кузовом и крыльями прокладывались специальными уплотнителями
- ❸ Заправочная горловина ничем не замаскирована и расположена позади кузова





- ❶ Накапотная эмблема — обязательный атрибут автомобильной моды тех лет — символизирует движение вперед
- ❷ Поводки стеклоочистителей навешены сверху ветрового стекла, а не внизу, как у современных автомобилей
- ❸ Петли дверей торчат наружу, но в 30-х годах это считалось еще вполне допустимым
- ❹ Салонное зеркало — единственное зеркало заднего вида, которое полагалось легковому автомобилю в то время
- ❺ Заднее окно небольшого размера, через него разглядишь немного. Но и движение не было столь интенсивным, а при обгоне давался предупреждающий звуковой сигнал, так что надобности в обзоре назад практически не было



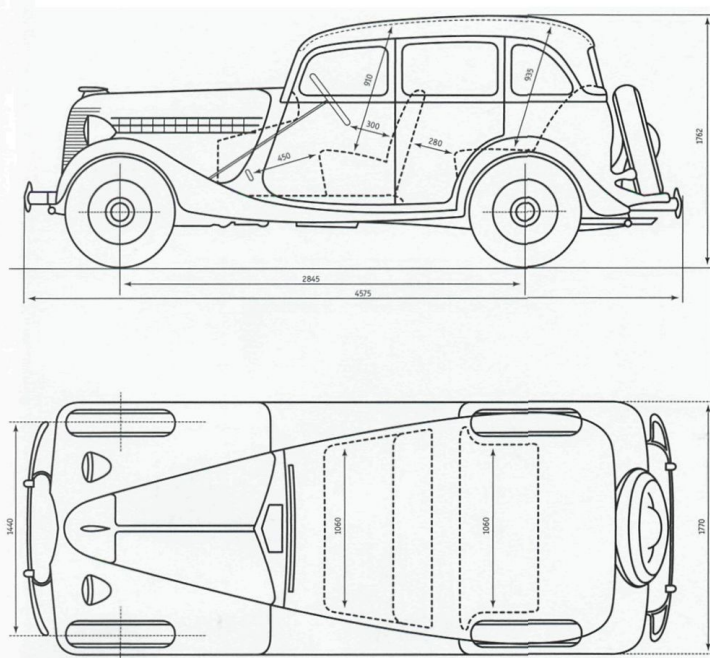


Схема автомобиля ГАЗ 11-73

Техническая характеристика ГАЗ 11-73

Число мест	5
Максимальная скорость	110 км/час
Расход топлива	17 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-112
Генератор	ГМ-40
Стартер	СП-40
Свечи зажигания	НМ-12/10
Размер шин	7,00-16
Масса:	
снаряженная	1455 кг
полная	1830 кг
на переднюю ось	41%
на заднюю ось	59%
Дорожные просветы:	
под передней осью	210 мм
под задней осью	210 мм
Рулевой механизм:	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом	

Подвеска передняя:

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические рычажно-поршневые, двустороннего действия

Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические рычажно-поршневые, двустороннего действия

Тормоза:

рабочий барабанны, привод механический

стояночный на задние колеса с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач:

механическая, трехступенчатая

Сцепление:

однодисковое, сухое, полуцентробежное

Передаточные числа:

I-2,82; II-1,60; III-1,00, задний ход 3,38

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная коническая со спиральными зубьями 4,44

Двигатель:

ГАЗ-11, рядный, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра	82 мм
Ход поршня	110 мм
Литраж двигателя	3485 см ³
Степень сжатия	5,7
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-3-6-2-4

Карбюратор:

К-23

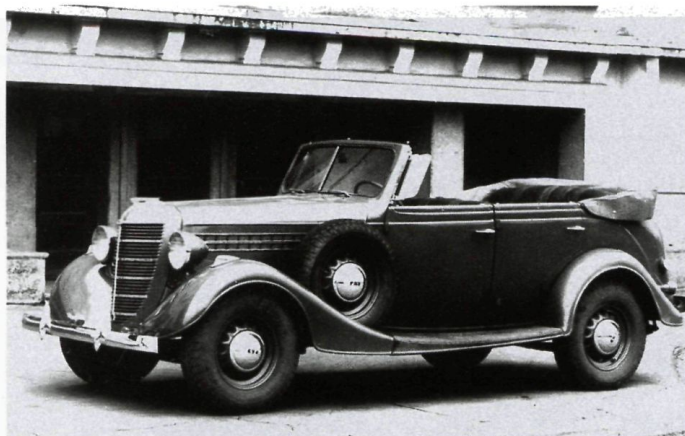
Максимальная мощность:

76 л. с. при 3400 об/мин

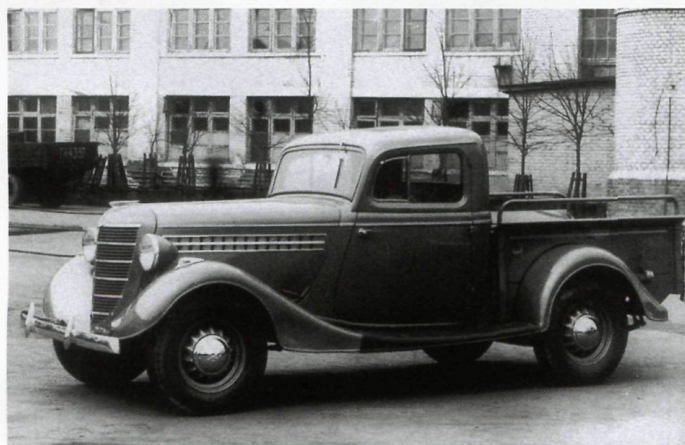
Максимальный крутящий момент:

20 кгс. м при 1600 об/мин

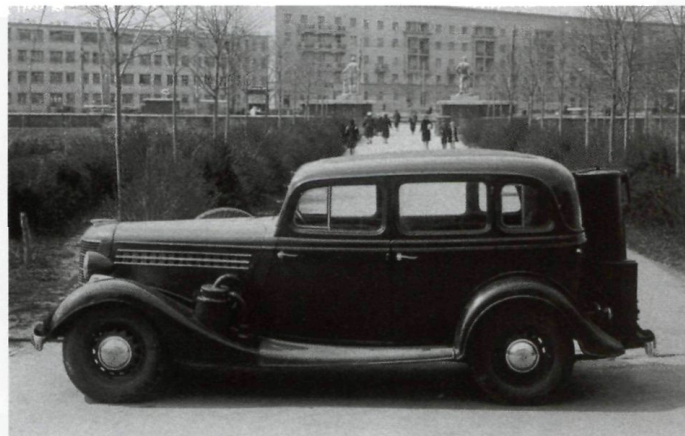
ГАЗ 11-73 серийно выпускался с 1940 года почти до конца 1941-го, пока на заводе имелась возможность изготовления крупных штамповок из холоднокатаного автомобильного стального листа. Но уже в 1942 году производство ГАЗ 11-73, как и других легковых автомобилей, в Горьком пришлось приостановить. После войны ГАЗ 11-73 собирали небольшими партиями, в основном из оставшихся деталей, вплоть до 1948 года. Всего с заводского конвейера сошло 1250 экземпляров ГАЗ 11-73.



ГАЗ 11-40 (1940 год) Фазтон на базе ГАЗ 11-73 готовился к серийному производству, для него было изготовлено большинство кузовной оснастки, но в 1940 году подготовка к выпуску этой машины на ГАЗе была приостановлена, так как на заводе в этот момент приоритет отдавался продукции военного назначения. В отличие от базовой модели, ветровое стекло на фазтоне было не плоским, а V-образной формы, задние двери навешивались на передних петлях. Также у машины появился вместительный закрытый багажник сзади. Всего выпущено, по разным оценкам, 6 кузовов этой модели, пять из которых позднее были установлены на полноприводные шасси ГАЗ-61.

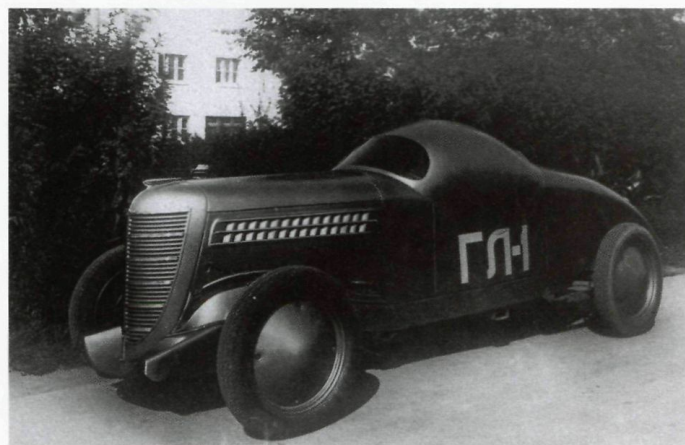


ГАЗ 11-415 Опытный образец пикапа грузоподъемностью 400 кг с шестицилиндровым двигателем ГАЗ-11 построен в единственном экземпляре в 1940 году. Он должен был прийти на смену модели ГАЗ-М415, запущенной в производство в 1939-ом, но в довоенный период производство более мощного пикапа освоить так и не успели, главным образом из-за дефицита новых силовых агрегатов ГАЗ-11.



ГАЗ 11-73 с газогенераторной установкой НТИ-Г12

Нехватка бензина, особенно остро ощущаемая во время войны, способствовала поиску альтернативных видов топлива. Самое доступное на тот момент топливо — обычные древесные чурки. По этой причине тогда активизировались работы по адаптации газогенераторных установок, выжигающих газ из дерева и использующих его для питания двигателя, к грузовикам, автомобилям, автобусам и даже легковым автомобилям, в том числе и ГАЗ 11-73. Газогенераторная установка значительно прибавляла вес автомобилю и снижала его динамические свойства, поэтому на легковушках они особого распространения не получили.



ГАЗ-ГЛ1 Под руководством Е. В. Агитова на базе ГАЗ-М1 был изготовлен спортивно-гоночный автомобиль ГЛ1. В 1938 году он смог разогнаться до скорости 147,8 км/ч. В 1940 году, после установки на машину форсированного двигателя ГАЗ-11 мощностью 100 л. с., на автомобиле был установлен всесоюзный рекорд скорости — 161,87 км/ч.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!



ВЫЙДЕТ В СВЕТ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
В №108 «СПУТНИК»

DeAGOSTINI

