

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 23

СССР



## ГАЗ-М20 «ПОБЕДА»

ЛЕГЕНДА СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА  
У ИСТОКОВ «ПОБЕДЫ»  
ЛАУРЕАТ СТАЛИНСКОЙ ПРЕМИИ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №23, 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  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина  
Менеджер по продукту: М. Ткачук

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 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, 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](http://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, низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;  
6: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (центр) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
8/13: ООО «Де Агостини»;  
15: (все) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
задняя 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,  
Евгения Магакова**

**и Автореставрационную мастерскую  
«Колеса истории» — [www.kolesaistorii.ru](http://www.kolesaistorii.ru),  
а также лично Леонида Ярмольника  
за предоставленный для съемок  
автомобиль ГАЗ-М20 «Победа».**







Далеко не все автомобили обречены стать легендарными, даже если слава о них передается из поколения в поколение. В мире таких машин немного, а в отечественном автомобилестроении и вовсе единицы.

## Оригиналы и копии

Перед войной нашей промышленностью выпускались три базовых модели легковых автомобилей ЗИС-101, ГАЗ-М1 и КИМ-10-50. Они не были самостоятельными разработками, а являлись лишь творческим переосмыслением зарубежных образцов. После войны ситуация могла бы повториться, если бы с 3 по 8 февраля 1943 года в Москве, сразу после Сталинградской битвы, не прошло собрание, посвященное послевоенным направлениям развития отечественной автомобильной промышленности. На собрании присутствовали руководители, главные конструкторы и ведущие специалисты всех автозаводов. Из них только главный конструктор ГАЗа Андрей Александрович Липгарт представил на рассмотрение концепцию послевоенного развития модельного ряда своего завода практически на уровне технического задания, так как наброски по будущей легковой машине ГАЗ-25 делались с зимы 1941–1942 года. В результате проведенной работы горьковский завод избежал участи

прямого копирования зарубежного образца и занялся проектированием собственного легкового автомобиля.

Все понимали, что создают автомобиль Победы, который после войны будет символизировать для миллионов советских людей новую мирную жизнь, и старались заложить в него как можно больше нового и необычного. Будущая «Победа» начала вырисовываться... Немалая заслуга в создании внешнего вида машины принадлежала ведущему конструктору Юрию Сорочкину и конструктору-кузовщику (понятия «дизайнер» тогда не существовало) Вениамину Самойлову.

У специалистов были большие сомнения в правильности выбора понтонной формы кузова. Передняя часть машины стала «тупой», без выдающейся вперед решетки радиатора, полностью исчезли выступающие крылья и подножки. Но, как показала жизнь, именно это решение оказалось единственно верным: вскоре большинство легковых автомобилей в мире будут иметь похожий кузов. Наша «Победа» в этом ряду

будет занимать одно из лидирующих мест! Помимо новизны форм, «Победа» подкупала еще и гармоничностью. Проработанная форма кузова с покатой задней частью обеспечила небывало низкое по тем временам аэродинамическое сопротивление для легкового автомобиля — коэффициент  $C_x$  примерно 0,34.

Ко всему прочему, кузов новой машины имел несущую конструкцию. Ранее в основе всех автомобилей горьковского автозавода была рама, к которой крепились основные агрегаты (мотор, мосты, рулевое управление и т. д.), а сверху на раме закреплялся кузов. Такая конструкция в виде слоеного пирога получалась металлоемкой, тяжелой, с высоко расположенным центром тяжести и другими недостатками. Выиграть в весе и уменьшить высоту машины можно было, создав несущий кузов и полностью исключив понятие рамы, отныне все необходимые агрегаты прикреплялись непосредственно к самому кузову. Но разработка такого кузова большая и сложная работа, которую без достаточного опыта



Серийный автомобиль ГАЗ-М20 «Победа»





невозможно самостоятельно провести в короткий срок. Поэтому в качестве «носителей идей» все-таки привлекались зарубежные легковые автомобили. Образцом для ГАЗ-М20 был выбран трофейный «Опель Капитан» (*Opel Kapitän*) образца 1939 года с несущим кузовом. Чтобы сэкономить время, «скелет» кузова и переднюю подвеску с него скопировали практически без изменений. Но внешне наша машина не повторяла «Опель Капитан» и являлась самостоятельной разработкой. В конце 1943 — начале 1944 года на автозаводе был готов полноразмерный фанерный образец ГАЗ-М20, а к 6 ноября 1944 года полноценный ходовой обра-

Горького представлял директор завода И. К. Лоскутов и главный конструктор А. А. Липгарт, говоривший позднее, что впечатление от М20 у вождя было отрицательным. «Вы тянетесь за ЗИС-110, а малолитражка будет тянуться за вами, такая конкуренция недопустима, изрек он. Да и вообще, нужны ли нам три типа легковых автомобилей, нельзя ли обойтись только ЗИС-110 и малолитражкой?» продолжал рассуждать Сталин. Липгарт попытался объяснить, что М20 не будет дороже «эмки», но, казалось, аргументы не обладали достаточной весомостью — генсек уже перешел к осмотру двух фордовских машин 1939 и 1942 года выпуска, выставленных по

новой «четверки». Липгарт ответил, что новый мотор автозаводцы создали сами на основе опыта, накопленного при работе над силовой установкой для танка во время войны. Узнав, что машины прошли на испытаниях по 7 тыс. километров, Сталин открыл дверь М20 с «четверкой», внимательно осмотрел салон и вновь перешел к «Фордам». Видимо, мысленно он их сравнивал между собой. Напоследок генсек предложил открыть капоты двух образцов и, осмотрев оба двигателя, подытожил: «Надо принять машину с «четверкой», машина хорошая, она проще и дешевле». Окончательно судьба машины решилась 26 августа 1945 года, когда вышло По-

## В 1949 году создателям «Победы» вручили Сталинскую премию

зец машины. Вскоре в испытаниях участвовало уже три опытных образца. В процессе проектирования автомобиля возникли разногласия по поводу двигателя: одни настаивали на комплектации новой машины шестицилиндровым двигателем типа ГАЗ-11 (V-2,85 л, 62 л. с.), уже хорошо освоенном в производстве; другие, в том числе и Липгарт, предлагали оснастить ее совершенно новой «четверкой» (V-2,12 л, 50 л. с.). К единому результату так и не пришли, поэтому параллельно делали машины с разными двигателями, а определиться с мотором «помог» лично Иосиф Виссарионович Сталин.

На осмотре новых советских автомобилей в Кремле 19 июня 1945 года машины из

соседству для сравнения. Потом вернулся к образцам ГАЗ-М20, задав, наконец, вопрос о числе цилиндров двигателя ЗИС-110, ГАЗ-М20 и «Москвича».

Когда доложили, что один образец из двух горьковских имеет «шестерку», а другой «четверку», и к производству предлагается первый из них, вождь возобновил свои рассуждения о том, что «это слишком близко к ЗИС-110». Липгарт уточнил, что М20 на целую тонну легче ЗИСа, а четырехцилиндровый двигатель очень экономичен: по пути из Горького в Москву расход не превышал 10 литров на 100 км. «Это другое дело, такую конструкцию я признаю», сказал Сталин, и поинтересовался, какой двигатель был взят за основу при создании

становление Государственного Комитета Обороны «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности», предусматривающее запуск производства новой машины на Горьковском автомобильном заводе с июня 1946 года. Однако впоследствии «Победа» еще довольно долго дорабатывалась, устранялись ее конструктивные недостатки. Это лишний раз подтверждает в таком тонком деле, как проектирование автомобиля, спешка категорически недопустима!

В истории отечественного автомобилестроения «Победа» значима тем, что это первый советский автомобиль с несущим кузовом понтонного типа и один из первых серийных такого типа в мире. На ГАЗ-М20 «Победа» впервые в практике отечественного автомобилестроения серийно были применены электрические указатели поворотов и стоп-сигналы, независимая подвеска передних колес, гидравлический привод тормозов, навеска всех дверей на передних петлях, капот аллигаторного типа, термостат в системе охлаждения, два электрических стеклоочистителя ветрового стекла. Впервые на советском автомобиле такого класса в качестве стандартного оборудования был предусмотрен отопитель салона с обдувом ветрового стекла. Все это позволяет судить о «Победе» как о действительной победе отечественной инженерной мысли. И эта победа была высоко оценена: в 1949 году создателям машины вручили Сталинскую премию.



Макет автомобиля ГАЗ-М20 (1943 год).  
Изначально предполагалось, что задние двери будут открываться против хода





Долговечность кузова ГАЗ-М20 иногда объясняли тем, что он якобы был луженым. Это не так, но припой действительно присутствовал: им исправляли огрехи в штампованных деталях, которые выравнивали с помощью олова и паяльной лампы. На огну машину порой уходило до 15–20 кг олова.

## Модернизация

Первые серийные машины собирали практически вручную, по обходным технологиям. До конца года таким способом смогли построить всего 23 машины. В начале 1947 года заработал ленточный сборочный конвейер. С весны этого же года во внешности автомобилей произошли первые изменения, так называемая «трехэтажная» (из-за трех видимых уровней) решетка радиатора уступила место «двухэтажной». Подфарники стали более простой формы, появилась поперечина между клыкками на переднем бампере. В таком виде машину опять показали в Кремле 28 апреля 1947 года — отпраздновали о запуске в серийное производство. Но вскоре выяснилось, что новые автомобили выходят за ворота завода «сырыми», с множеством конструктивных недостатков. Они слабо разгонялись, к тому же рывками, двигатель детонировал, машина с трудом взбиралась на затяжные подъемы. Задний мост шумел. В салон проникала пыль и вода. Неоправданно толстые подушки диванов подчеркивали небольшую высоту салона, особенно на заднем ряду сидений, а отсутствие отопителя сказывалось на комфортабельности первых «Побед». Ресурс автомобиля ограничивался проседающим посередине кузовом и быстро садящимися рессорами.

В результате выпуск «Побед» в октябре 1948 года приостановили до устранения всех отмеченных недостатков. После усиления кузова, установки новых параболических рессор, изменения передаточного отношения главной пары (с 4,7 до 5,125), усовершенствования карбюратора, привода сцепления и глушителя, добавления в конструкцию отопителя кузова и устранения ряда других недостатков неприятности закончились. Через год, 1 ноября 1949-го, выпуск «Побед» возобновили, причем теперь машины собирались в новом светлом цеху с современным конвейером. Повышение общей культуры производства положительно сказалось на качестве автомобилей. До 1950 года автомобили «Победа» выпускались с трехступенчатой коробкой передач типа ГАЗ-М1 («эмка») без синхронизаторов и с рычагом переключения передач на крышке коробки. Позже на машину устанавливалась коробка типа ЗИМ, с подрулевым рычагом управления и синхронизаторами на II и III передачах. С этого же года в углубления бамперов перестали наносить красные декоративные полосы. С 1952 года мощность мотора повысили с 50 до 52 л. с., в основном за счет расширения каналов во впускном коллекторе подачи топливной смеси.



Выпуск тысячного автомобиля «Победа» (1947 год)

А в это время...

## 1946 год



В Нюрнберге проходит Международный военный трибунал над бывшими руководителями гитлеровской Германии, признавший преступными действия верхушки нацистской партии в ходе Второй мировой войны. Нюрнберг поставил точку в ходе самой кровопролитной войны XX века. На фото: выступает Роман Андреевич Рудченко, главный обвинитель от Советского Союза на Нюрнбергском процессе.

## 1947 год



Москва отмечает 800-летие со дня основания города. Прошло всего два года после окончания Великой Отечественной войны, и праздник воспринимается как окончательное возвращение страны к мирной жизни. На фото: праздничные гуляния на Манежной площади в столице.

## 1949 год

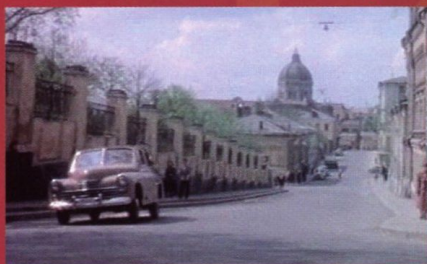
29 августа на Семипалатинском полигоне проходят первые в СССР испытания атомной бомбы мощностью 22 килотонны, массой 4700 кг, диаметром 1500 мм, длиной 3300 мм.





## «К Черному морю» (реж. А. Тугышкін, 1957 год)

Светлый и добрый фильм, воспринимающийся сегодня как красивая сказка с легким налетом ностальгии. Молодые романтики Ирина и Николай отправляются на машине к Черному морю, по дороге праздную свадьбу. По пути им встречается девушка-комбайнер, которая просит отвезти ее за запчастями. Увы, Николай задержался надолго, а Ирина в это время оказалась в машине ее институтского преподавателя Хохлова. Он тоже влюблен в девушку и едет за молодыми. Николай пускается на поиски любимой: начинаются погони, объяснения и примирения. Активным участником всех приключений стала бежевая «Победа» ГАЗ-М20.



Автомобиль ГАЗ-М20 «Победа»

### Интересные факты

Несмотря на эксклюзивное предназначение «Побед», некоторое их количество все же предполагалось продавать в частные руки. Считалось, что частник, будет рад любой

новинке, а уже тем более такой респектабельной, как машина премиум-класса. Однако на практике оказалось иначе. Ведь в частные руки собирались продавать машины с кузовом «кабриолет», с открытым

верхом. Именно неудобство в эксплуатации автомобиля со складывающимся тентом, особенно в холодное время года, существенно снизило интерес автолюбителей к предлагаемой новинке.





## Дальние родственники



### Tatra T600 Tatraplan (1948 год)

Легковой автомобиль *Tatra-87* с понтонным кузовом производился в Чехии еще до войны, на время которой выпуск был приостановлен. Но сам факт появления на свет такой модели дает право «Татре» претендовать на пальму первенства в освоении автомобилей с понтонным кузовом. После войны производство легковых машин такого типа продолжили. Одна из послевоенных моделей *T600 Tatraplan* по своим характеристикам и размерам была очень близка к нашей «Победе».



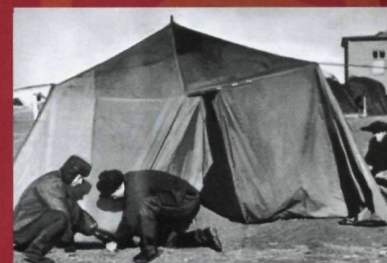
### Standart Vanguard (1948 год)

Автомобиль очень похож на нашу «Победу», но на самом деле его кузов понтонного типа с ниспадавшей сзади крышей позаимствован у американского *Plymouth* образца 1942 года, поэтому у «Стэндарда» три ряда боковых окон, в отличие от двух у «Победы». Пример со *Standart Vanguard* наглядно демонстрирует, что наши конструкторы часто не просто не уступали мировым производителем, но в чем-то даже обходили их, запуская в серию собственные прогрессивные конструкции.

## 1952 год

В Хельсинки проходят XV летние Олимпийские игры, которые до сих пор формально считаются незавершенными. Дело в том, что президент МОК Зигфрид Эдстрем забыл после торжественной речи произнести слова «Объявляю Игры XV Олимпиады закрытыми».

## 1954 год



Пленум ЦК КПСС принял постановление «О дальнейшем увеличении производства зерна в стране и об освоении целинных и залежных земель». Было намечено распахать в Казахстане, Сибири, Поволжье, на Урале и в других районах страны не менее 43 миллионов гектаров целинных и залежных земель. На фото: первая палатка целинников в Акмолинских степях, Казахстан.

## 1956 год



В Венгрии происходят вооруженные выступления против так называемого режима «народной демократии», в ходе которых было убито около 800 коммунистов, работников Управления госбезопасности и внутренних дел. На фото: восставшие у стен парламента в Будапеште.





ГАЗ-М20 «ПОБЕДА»

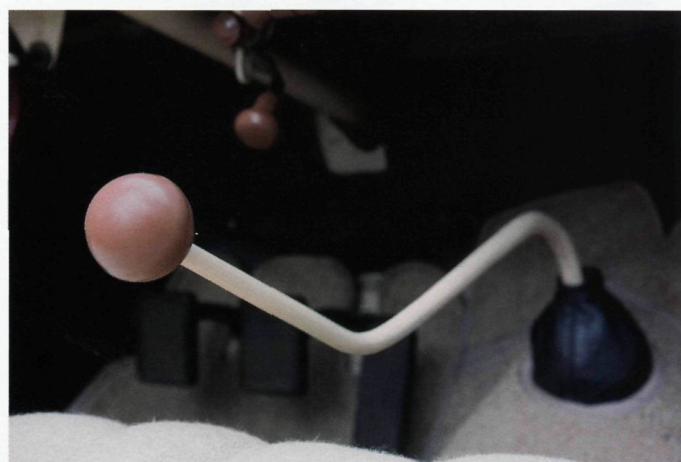








- ❶ Симметричность оформления приборной панели относительно продольной оси автомобиля считалась идеальной на легковых машинах 40-х годов
- ❷ Спидометр и часы сделаны одинаково большими исключительно из эстетических соображений
- ❸ Блок контрольных приборов едва заметен на передней панели, но в то же время всегда перед глазами водителя
- ❹ Рычаг коробки передач, установленный на полу, характерен для машин выпуска до 1950 года







- ❶ Единственный стоп-сигнал и фонарь подсветки номерного знака на «Победе» объединены в блок
- ❷ Отличительный признак машин выпуска до 1955 года — решетка радиатора с множеством горизонтальных молдингов
- ❸ Большую часть багажника занимало запасное колесо и шоферский инструмент — для них, в первую очередь, и предназначался багажник, а вовсе не для поклажи, как сейчас







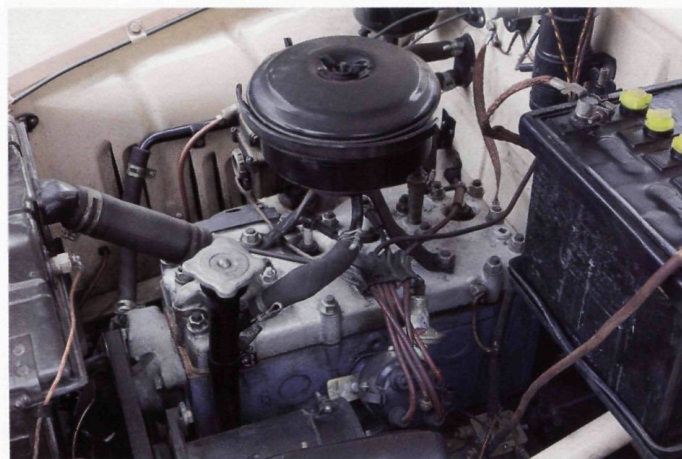
- ❶ Салон автомобиля с мягким верхом особенно комфортабельным не назовешь
- ❷ Заднее окно в тенте установлено больше для проформы: разглядеть, что делается позади машины, практически невозможно
- ❸ Тент автомобиля складывался вручную, никаких дополнительных приводов не предусматривалось
- ❹ В сложенном виде мягкий верх прятался под специальный чехол и выглядел очень аккуратно







- ❶ Несущий кузов кабриолета пришлось дополнительно усиливать — более всего это заметно в месте соединения боковин кузова с рамкой ветрового стекла
- ❷ Двухцветная окраска кузова не характерна для серийных «Побед»
- ❸ Высоковольтная катушка зажигания с исторически правильной матерчатой оплеткой проводов
- ❹ Неполнопоточный масляный фильтр находится в отдельном металлическом бачке
- ❺ Время прозрачных пластиковых бачков гидравлических систем автомобиля еще не пришло...
- ❻ Карбюратор К-22А. Прозрачное окошко служит для контроля уровня бензина в камере, но по нему можно определить и исправность работы бензонасоса
- ❼ Тот самый рядный четырехцилиндровый двигатель, который буквально спас автомобиль на смотре в Кремле





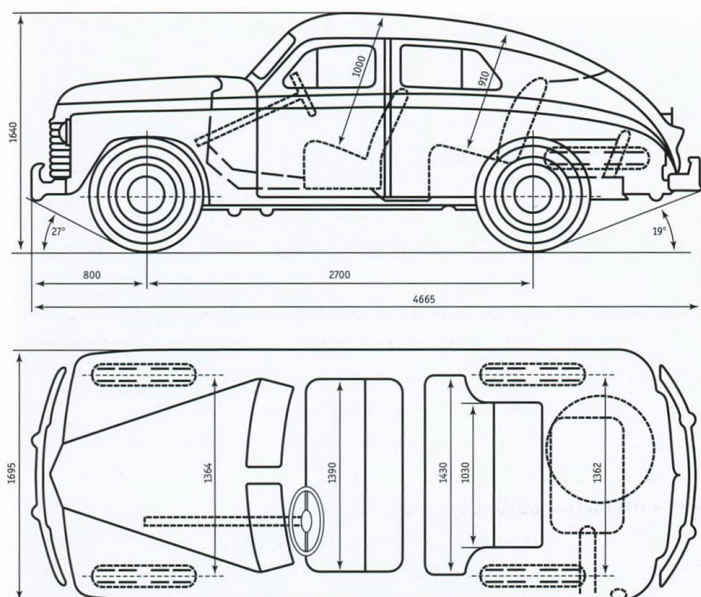


Схема автомобиля ГАЗ-М20 «Победа»

#### Техническая характеристика ГАЗ-М20 «Победа»

Число мест	5
Максимальная скорость	105 км/час
Время разгона до 100 км/ч	46 сек
Расход топлива при скорости 50–60 км/час	13,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-50
Генератор	Г-20
Реле-регулятор	РР-20Б
Стартер	СТ-9
Прерыватель-распределитель	Р-23
Свечи зажигания	М12
Размер шин	6,00-16

#### Масса:

снаряженная	1460 кг
полная	1835 кг
на переднюю ось	880 кг
на заднюю ось	955 кг

#### Дорожные просветы:

под передней осью	210 мм
под задней осью	200 мм

#### Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	6,3 м
по наиболее выступающей части	6,8 м

#### Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 18,2

#### Подвеска передняя:

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

#### Подвеска задняя:

задняя на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

#### Тормоза:

рабочий — барабанный на всех колесах, привод гидравлический  
стояночный барабанный на задние колеса, с механическим приводом от ручного рычага

#### Коробка передач:

механическая, трехступенчатая

#### Сцепление:

однодисковое, сухое

#### Передаточные числа:

до 1951 года: I–2,820; II–1,604; III–1,00, задний ход 3,383  
с 1951 года: I–3,115; II–1,772; III–1,00, задний ход 3,738

#### Главная передача и ее передаточные числа:

коническая, до 1948 года 4,7; после 5,125

#### Двигатель:

М-20, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра	82 мм
Ход поршня	100 мм
Литраж двигателя	2120 см³
Степень сжатия	6,2
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

#### Карбюратор:

К-22 (1946–1948), К-22А (с 1948 г)

#### Максимальная мощность:

52 (50 л. с. до 1952 года) при 3600 об/мин

#### Максимальный крутящий момент:

12,5 кгс. м при 2000–2200 об/мин





Первые автомобили ГАЗ-М20 «Победа» сошли с конвейера 28 июня 1946 года, но из-за конструктивных недостатков выпуск машин в октябре 1948-го пришлось приостановить на целый год. Лишь 1 ноября 1949 года производство было возобновлено, после чего выход «Побед» стал действительно массовым. С 1946 года до модернизации 1955-го изготовили порядка 160 000 «Побед».

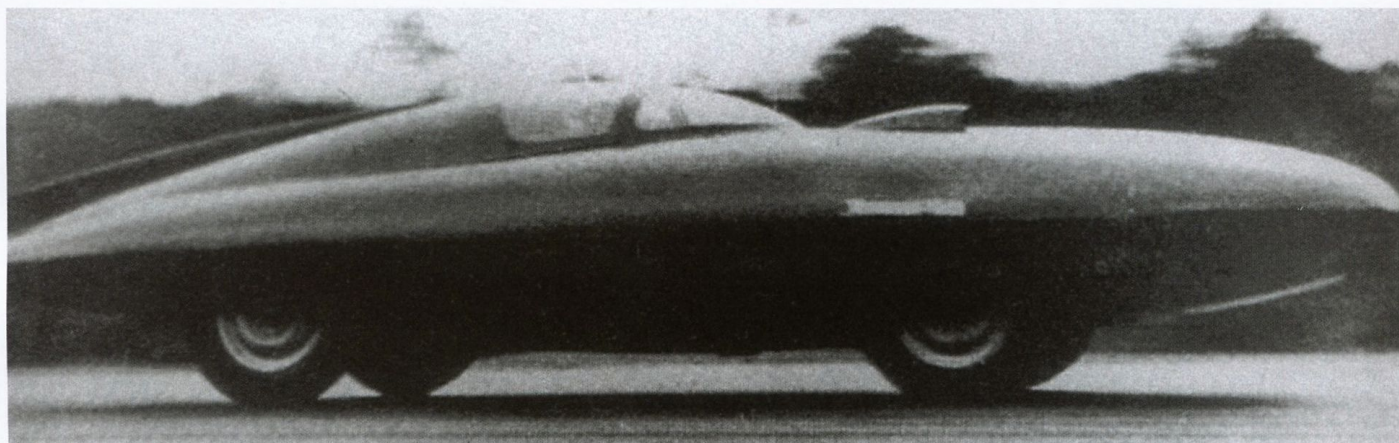


**Кабриолет** В 1949–1953 годах в производственную программу завода входила модификация «Победы» с кузовом кабриолет. Появление этого варианта было неслучайным: с увеличением выпуска легковых машин в стране все острее стала ощущаться нехватка качественного листового проката. Дело в том, что основной поставщик стального листа для автомобильной промышленности, Запорожский металлургический завод, после войны еще не до конца восстановил свои производственные мощности, да и качество его продукции оставляло желать лучшего. Поэтому для экономии стального проката в стране решили выпускать легковые автомобили с матерчатой крышей. Такие машины появились в производственной программе МЗМА («Москвич»-кабриолет) и ГАЗа («Победа»-кабриолет). Чтобы сохранить жесткость несущего кузова, лишенного такого важного силового элемента, как крыша, конструкторы серьезно усилили днище и боковины. Проблемным местом в плане сохранения жесткости стало примыкание боковин кузова к рамке ветрового стекла — здесь усилители кузова даже пришлось делать

наружными, их хорошо видно при откиннутом тенте. Но даже после серьезного вмешательства в конструкцию кузова открытые машины не стали более долговечными и при равных условиях эксплуатации всегда проигрывали машинам с закрытым кузовом. Кабриолеты не пользовались у частных владельцев популярностью, несмотря на то что стоили дешевле. Чтобы повысить интерес населения к открытым автомобилям, в прессе утверждалось, что они идеально подходят для туристических прогулок, но на практике эксплуатация кабриолета доставляла хозяевам много хлопот и неприятностей, особенно в холодное зимнее время. Кроме продажи в розницу, машины без жесткого верха использовались как служебные автомобили и даже в качестве такси, особенно в южных районах страны. Всего построено 14 222 открытых «Побед».



**ГАЗ-М20А (1949–1958 годы)** Огромное количество «Побед» поставлялось в народное хозяйство в качестве таксомоторов. За все время производства автомобиля построили 37 492 экземпляра «зеленых огоньков».



**ГАЗ-Торпедо (1951 год)** На базе агрегатов «Победы» на ГАЗе была создана гоночная машина с сигарообразным кузовом, условно названная «ГАЗ-Торпедо». На нее установили форсированный

двигатель ГАЗ-М20 с роторным нагнетателем, благодаря чему мощность возросла до 105 л. с. При собственной массе в 1100 кг «ГАЗ-Торпедо» разогнался до 170 км/ч.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЖИГУЛИ»

DEAGOSTINI

