

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 13

СССР



ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

ПТИЦА ВЫСОКОГО ПОЛЕТА
СОВЕТСКИЙ «АМЕРИКАНЕЦ»
ГРАН-ПРИ В БРЮССЕЛЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №13, 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 за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
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 СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ЗАО «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

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена:
230 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: (лев, верх, прав, верх, центр, низ)
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
и Максима Шелепенкова.**

Автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» любезно
предоставлен Музеем военной
автомобильной техники Рязанского
военного автомобильного института.
Заказ экскурсий по телефонам:
8 (4912) 93-94-74, 8 (920) 952-40-22.

Издатель благодарит «Музей экипажей
и автомобилей» (Москва) и лично
Льва Наумовича Железнякова.





Случаи, когда «Чайки» попадали в частные руки, можно пересчитать по пальцам. В подарок от Хрущева «Чайки» достались революционеру Фиделю Кастро, писателю Михаилу Шолохову, первой женщине-космонавту Валентине Терешковой и балерине Галине Улановой.

В поиске решений

Начало 50-х годов в мировом автомобильном дизайне — время обилия новых стилистических решений, сопровождавшихся экспериментами с материалами и технологиями. Машины менялись настолько быстро, что модели, еще вчера казавшиеся красивыми и современными, сегодня уже становились похожи на старые колымаги. Тон в этой гонке конструкторов, дизайнеров и технологов, естественно, задавала американская автомобильная промышленность. Американские автомобили становились все мощнее и шикарнее. Без V-образного многоцилиндрового двигателя и автоматической коробки передач они уже не считались престижными, а наличие огромных панорамных стекол спереди и сзади, заостренных верхних граней крыльев автомобилей было просто обязательным.

Большие представительские автомобили в СССР всегда создавались с оглядкой на Америку, но советская промышленность не могла так же быстро менять модели. В результате

наш ЗИМ, созданный по лекалам американской автомобильной моды 40-х годов, к середине 50-х выглядел уже изрядно устаревшим. Кроме того, за это время возросли требования к мощности мотора, комфортабельности и прочим характеристикам автомобиля. Назревал вопрос о замене ЗИМа машиной более высокого класса.

Для изучения новейших образцов американской автомобильной промышленности в конце 1955 года в Центральном научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ) закупили два легковых автомобиля: *Packard Patrician* и *Packard Caribbean*. Машины подверглись всестороннему изучению специалистами НАМИ, конструкторами ГАЗа и ЗИЛа. Вполне понятно, почему новые легковые автомобили представительского класса ЗИЛ-111 и ГАЗ-13 в Москве и в Горьком оказались столь похожими между собой — и одновременно на *Packard*.

После изучения прототипа работа над новым легковым автомобилем в 1956 году

началась, что называется, с чистого листа. Ведь, помимо обновления внешности машины, повышения комфортабельности и улучшения динамических показателей, предстояло избавиться от хронических недостатков ЗИМа. А их было немало: повышенная шумность в задней части салона, высокие усилия на органах управления, слабые тормоза, недолговечность рычажных амортизаторов, слабая передняя подвеска, неэффективное отопление салона, низкая коррозионная стойкость кузова.

Автомобиль создавался под руководством главного конструктора завода А. Д. Просвирина, ведущим конструктором по машине был Н. А. Юмашев, внешним видом «Чайки» занимался художник-конструктор Б. Б. Лебедев. По количеству технических новинок ГАЗ-13 превзошел все предыдущие отечественные модели. В отличие от ЗИМа с несущим кузовом, новая машина обзавелась своеобразной хребтовой X-образной рамой без боковых лонжеронов. К ней через резиновые подушки в шестнадцать точек крепился



Серийный автомобиль ГАЗ-13 «Чайка» на ВДНХ СССР в Москве



Сборка автомобилей ГАЗ-13 осуществлялась в специальном цеху неспешными темпами

кузов. Применить торсионную подвеску передних колёс, входившую тогда в обиход на американских автомобилях, советские конструкторы не решились, поэтому ходовая часть тринадцатой модели имела спереди обычную независимую подвеску на витых

трансмиссия с кнопочным управлением, состоящая из гидротрансформатора и планетарной коробки передач, гидроусилитель рулевого управления, вакуумный усилитель тормозов. Нужно ли говорить, что этот набор агрегатов сильно облегчал водителю

что-то подобное. За основу взяли крайслеровскую «восьмёрку», унифицировав ее по конструкции с двигателем автомобиля М-21 «Волга» (поршневая группа, механизм газораспределения). Первые V-образные горьковские моторы, установленные на прототипы «Чайки», имели объем 4,89 л, мощность на уровне 180 л. с. В 1958 году, после проведения первых испытаний опытных образцов, выяснилось, что машине нужен более мощный мотор. Тогда объем двигателя увеличили до 5,5 л, а мощность при этом возросла до 195 л. с.

Среди особенностей двигателя ГАЗ-13 — алюминиевый блок, гильзы «мокрого» типа, центробежный масляный фильтр, впервые примененный в отечественной автомобильной практике. Силовой агрегат от ГАЗ-13 оказался настолько удачным, что в несколько измененном виде он позже использовался на горьковских грузовиках ГАЗ-53А, ГАЗ-66 и даже на бронетранспортерах. В просторном и комфортабельном салоне «Чайки» свободно размещались семь человек, двое из них на специальных откидных стульчиках — стропонтенах. Эффективная

Прогрессивный набор агрегатов сильно упрощал задачу управления мощным автомобилем

пружинах и продольные полуэллиптические рессоры сзади. Впервые в отечественном автомобилестроении «Чайка» оснащалась бескамерными шинами. Наши конструкторы применили и такие непривычные для советских граждан агрегаты, как автоматическая

задачу управления большим, мощным и тяжелым автомобилем.

На американских легковых машинах уже давно применялись мощные V-образные многоцилиндровые моторы. Советским конструкторам тоже предстояло создавать

система отопления равномерно обогревала все пассажирское помещение. Впервые на советском легковом автомобиле появились пятидиапазонный радиоприемник с автоматической настройкой и электрическим приводом подъема и опускания антенны, электрические стеклоподъемники в дверях.

Охватывая взглядом все новшества этой машины, можно утверждать, что с технической точки зрения ГАЗ-13 стал значительным шагом вперед для советского автомобилестроения.

Первый опытный образец «Чайки» собрали к июлю 1957 года. Машина была окрашена в два цвета — темно-вишневый низ и светло-бежевый верх. Многие элементы на ней были заимствованы с Packard почти без изменений, например, задние фонари или V-образная галочка на решетке радиатора. Разница в том, что на нашей машине она символизировала чайку, отраженную в названии автомобиля, а на американской — V-образный двигатель. Первый образец также отличался внешне от знакомых нам серийных машин: вокруг арок задних колес



Первый опытный образец ГАЗ-13 «Чайка», 1957 год



не было молдингов, иначе выглядела рамка ветрового стекла и передние подфарники, отсутствовали противотуманные фары. В 1958 году изготовили еще несколько опытных образцов «Чайки», которые внешне уже практически соответствовали серийным — эти машины предназначались для различных испытаний. Автомобильного полигона тогда еще не существовало, испытания проводились на обычных дорогах Средней полосы и в горах Кавказа. Мелкосерийное производство автомобилей ГАЗ-13 «Чайка» началось 16 января 1959 года. Именно в этот день открылся XXI съезд КПСС, и «Чайка» стала «трудовым

в Нью-Йорке. На протяжении нескольких лет двухцветная бордово-бежевая «Чайка» экспонировалась на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке (впоследствии — ВДНХ, сегодня — ВВЦ) в павильоне «Машиностроение».

Над отечественными реками и озерами обычно парят белые чайки. Одноименные машины, бороздившие наши дороги, за исключением самых первых партий, были почти поголовно черными. И в этом нет противоречия. В СССР считалось, что машина представительского класса должна быть черного цвета. А на «Чайках» ездили высокопоставленные чиновники: главы

Отслужившие свой век в министерствах и прошедшие не один капитальный ремонт автомобили передавались во дворцы бракосочетаний и ЗАГСы. В середине семидесятых годов XX века прокат «Чайки» обходился новобрачным в 50 рублей, что оказывалось вдвое дороже аренды «Волги». Но кто же не хотел привязать целлулоидного пупсика к радиаторной решетке «Чайки»!

подарком» коллектива Горьковского автозавода главному партсобранию страны. Еще до начала производства, в 1958 году, опытный образец «Чайки» вместе с ГАЗ-21 «Волга» демонстрировали на Всемирной промышленной выставке ЭКСПО-58 в Брюсселе, где они были удостоены Гран-при за достижения конструкторов и дизайнеров. На следующий год «Чайку» многократно показывали на различных международных автомобильных и промышленных выставках в Брно, Будапеште, Лейпциге, Женеве и даже

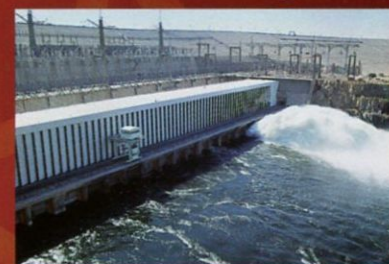
министерств и ведомств, секретари ЦК КПСС и первые секретари обкомов партии, представители СССР в зарубежных странах. Также немало этих машин обслуживало московский дипломатический корпус: на них возили послов ГДР, Болгарии, Венгрии, Монголии, КНДР, Индонезии, Эфиопии, Финляндии. Одна «Чайка» даже эксплуатировалась в посольстве США. Некоторое количество автомобилей имелось в гараже «Интуриста» для обслуживания высокопоставленных гостей.



Предсерийный экземпляр ГАЗ-13 «Чайка» отличается необычной надкапотной эмблемой

А в это время...

1959 год



Советские специалисты в Каире передали коллегам из Объединенных Арабских Эмиратов проект высотной Асуанской плотины на реке Нил. Ее ширина достигает одного километра, длина — 4600 м, высота — 110 м. По подсчетам строителей, из материалов, затраченных на ее возведение, можно было бы соорудить 17 пирамид Хеопса.

1963 год



29 июля совершил первый полет самолет ТУ-134, один из самых массовых лайнеров, выпущенных советской авиационной промышленностью. Всего за годы выпуска (с 1963 по 1984) на Харьковском авиационном заводе было построено 852 экземпляра «134-го», за удлиненную форму и характерный звук при запуске получившего прозвище «свисток».

1964 год

11 апреля в Соединенных Штатах Америки за сутки зафиксировано 78 торнадо. В результате масштабного стихийного бедствия 271 человек погиб, около полутора тысяч пострадали.

«Тридцать три»

Комедия Георгия Данелия с Евгением Леоновым в главной роли. Выйдя на экраны в 1965 году, фильм не продержался в прокате и двух недель. Одна из версий гласит, что причина тому — присутствие в кадре кортежа автомобилей ГАЗ-13 «Чайка» в сопровождении эскорта мотоциклистов. Увидев эту сцену, главный цензор СССР, секретарь ЦК КПСС по идеологии Михаил Суслов обнаружил в ней пародию на встречу космонавтов и приказал убрать «клевету на нашу социалистическую действительность». Режиссер отказался вырезать «неполиткорректные» кадры, в результате чего фильм был снят с широкого проката.



ГАЗ-13 «Чайка» — пожалуй, самый желанный экспонат в любой автомобильной коллекции

Что в имени твоём?

Разработка автомобиля начиналась, когда горьковский автозавод еще носил имя наркома и министра иностранных дел Молотова, поэтому первоначально она называлась М-13. Но вскоре Молотов попал в опалу, и заводское обозначение изменилось на ГАЗ-13. О том, что у нового автомобиля «несчастливый» индекс, похоже, никто тогда не задумывался —

строителям коммунизма не пристало быть суеверными.

Помимо цифрового индекса, автомобилю присвоили новое имя — «Чайка». Один из создателей автомобиля Б. Лебедев как-то сказал, что решение так назвать машину вполне символично. Ведь будущий автомобиль, предназначенный для обслуживания особо важных персон, должен был стать классом выше до сих пор выпускавшихся

на заводе, и если есть «Волга», то над ней должна парить «Чайка».

А вот проспекты Всесоюзного объединения «Автоэкспорт» трактовали название несколько иначе: «Горьковчане — жители города, стоящего на великой русской реке Волге, часто любят красивым стремительным полетом чаек над ее гладью, поэтому, когда встал вопрос о названии новой машины ГАЗ-13, было предложено имя «Чайка».



Дальние родственники



Packard Patrician (1956 год)

К концу пятидесятых старейшая американская автомобильная компания *Packard Motor Car Company* находилась на грани банкротства, но её конструкторы создали отличный автомобиль, вполне достойный подражания. На фото запечатлена та самая машина, которую прислали в Горький из Москвы для изучения как образец «настоящего американского автомобиля». Однако внимательный глаз сразу отметит, что «Чайка» — это «шестиоконный седан», а присланный *Packard* — всего лишь четырехоконный. Так что кузов нашим конструкторам все равно пришлось создавать и рассчитывать заново, без прямых заимствований с американского аналога.

Imperial Crown Limousine (1956 год)

Этот роскошный американский автомобиль по своим габаритам и весовым характеристикам был близок к создававшейся в это же самое время «Чайке». И на его примере можно оценить работу наших автомобильных художников — ГАЗ-13 выглядит собраннее, стремительнее и уж точно менее тяжеловесно. Однако у *Imperial V*-образный восьмицилиндровый двигатель почти на треть мощнее нашего, а передняя подвеска более прогрессивная, торсионная, вместо пружинной на «Чайке». В итоге американский автомобиль на практике оказался намного динамичнее, комфортабельнее и устойчивее на дороге.



Двухцветные «Чайки» выпускались в начальный период, в основном машины были черного цвета

Модернизация

В 1962 году «Чайка» обновилась технически и внешне: появились карбюратор К-114 вместо К-113, приемник с дополнительным регулятором громкости в левом подлокотнике заднего дивана, новые колпаки колесных дисков. Салон стали отделывать материалом серо-зеленого цвета. В начале 70-х годов слева установили боковое зеркало на передней стойке рамки двери —

до этого было только салонное зеркало заднего вида. В конце 70-х с приборной панели исчезла латунная сетка, вместо нее использовалась вставка «под дерево», обивочный материал диванов и дверей заменили велюром горчичного цвета. На машине появились ремни безопасности, двухконтурная тормозная система и уже третий вариант радиоприемника — транзисторный, с коротковолновым диапазоном.

1967 год



В Волгограде завершено строительство 52-метрового монумента «Родина-мать зовёт!» в честь разгрома гитлеровцев в Сталинградской битве, на момент создания — самой высокой скульптуры в мире.

1977 год



В Ташкенте начинает работать метрополитен. Многие специалисты считали идею сооружения метро в городе с высокой сейсмичностью утопичной. Первый секретарь ЦК Компартии Узбекистана Шафар Рашидов 18 раз обращался в Москву за разрешением на строительство.

1979 год

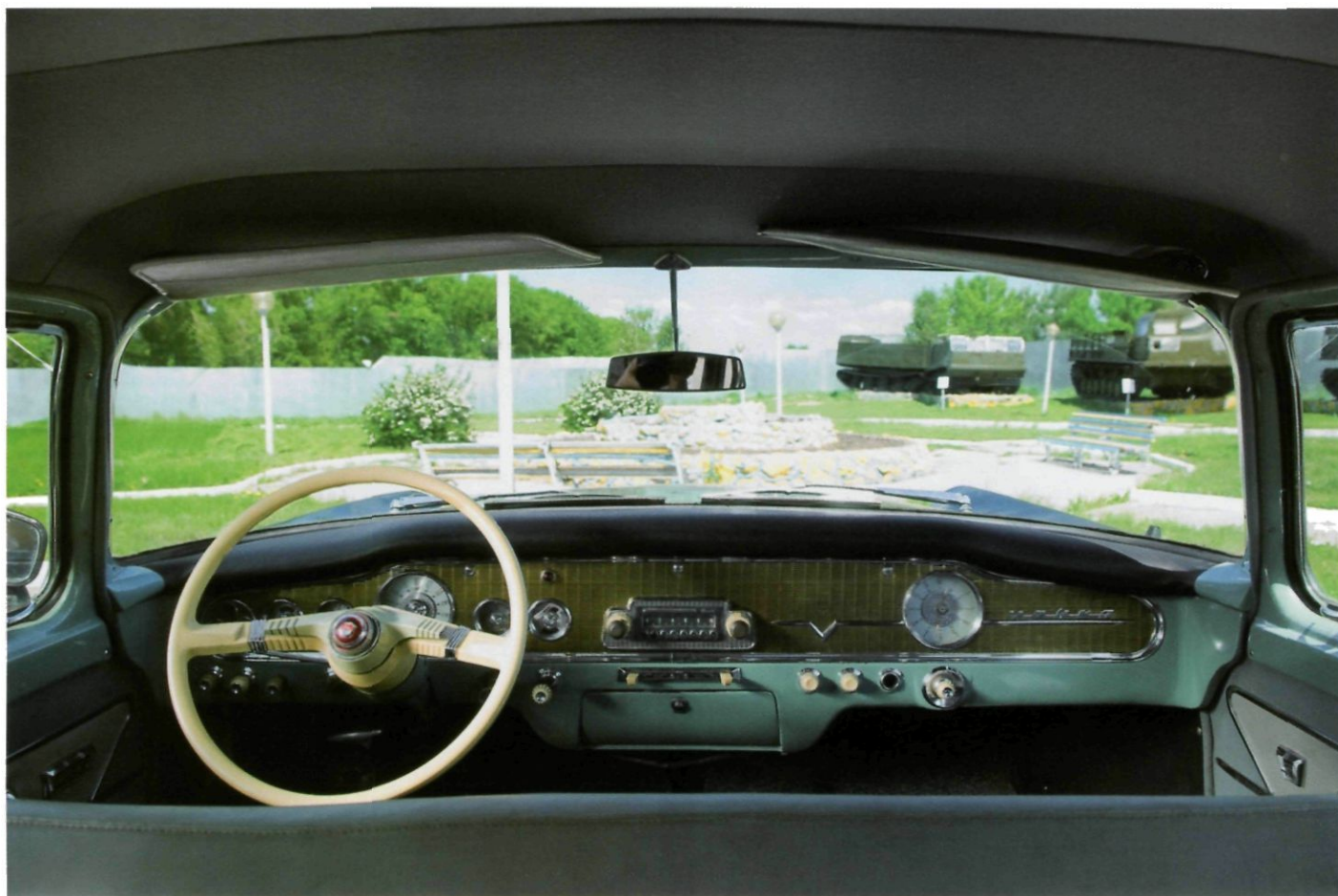


27 декабря — штурм советскими отрядами специального назначения дворца Тадж-Бек в Афганистане, в ходе которого убит президент страны Хафизулла Амин (на фото).



ГАЗ-13 «ЧАЙКА»





- 1 Большое влияние на экстерьер и интерьер «Чайки», бесспорно, оказал американский автопром
- 2 На «Чайке» была применена коробка-автомат, соответственно, педали только две, а управление автоматом осуществлялось кнопками слева от рулевой колонки
- 3 «Порода» автомобиля чувствуется во всех деталях, будь то часы или просто шильдик с названием машины
- 4 На «Чайку» ставился оригинальный пятидиапазонный приемник с автоматической настройкой и электроприводом антенны





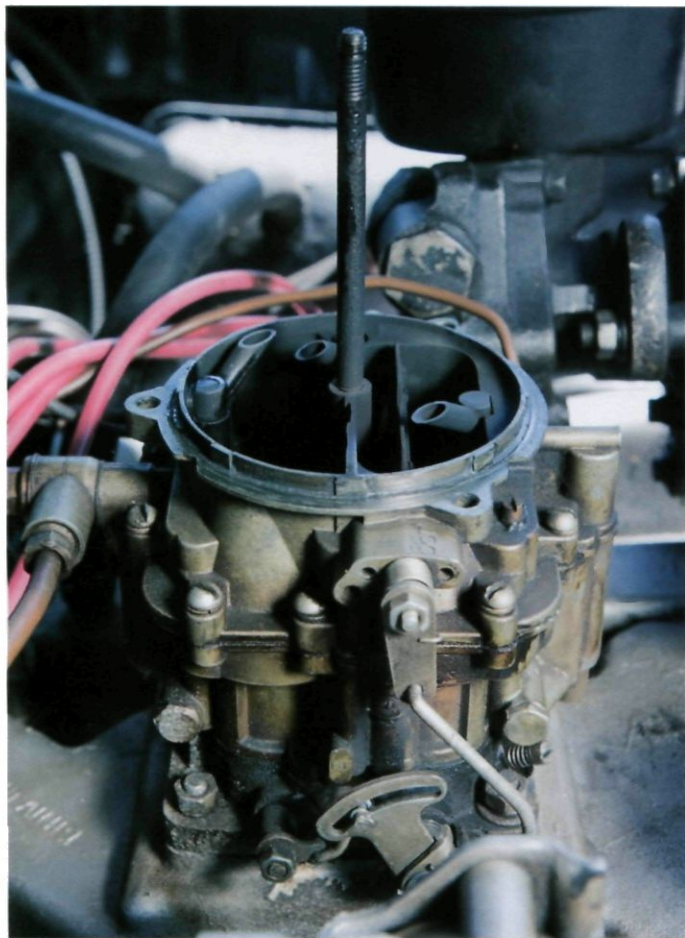
- ❶ На ГАЗ-13 впервые на советском автомобиле установили электро-стеклоподъемники — для управления ими служили специальные хромированные тумблеры, размещенные прямо на дверях
- ❷ Для дополнительной вентиляции салона служили поворачивающиеся форточки в задних окнах
- ❸ Пепельница и веревочные поручни на спинке переднего сиденья предназначались для пассажиров на strapонтенах
- ❹ У пассажиров на заднем диване имелись свои пепельницы в широких подлокотниках
- ❺ Раскладывающиеся strapонтены на редкость удобны, правда, они существенно ограничивают пространство на заднем сиденье
- ❻ Заливная горловина бензобака спряталась за номерным знаком





- ❶ На ГАЗ-13 две выхлопные трубы от V-образного двигателя, концы которых спрятаны в торцах заднего бампера
- ❷ Силуэт чайки просматривался во многих деталях автомобиля, даже в обрамлении замка багажника
- ❸ Хромированные накладки на задних дверях придают динамизм всему силуэту автомобиля
- ❹ Противотуманные фары на «Чайке» входили в стандартную комплектацию





- ❶ На «Чайке» установлен огромный воздушный фильтр с масляной ванной — вся мелкая пыль, пропущенная фильтром, хорошо улавливается маслом
- ❷ Правильно настроить четырехкамерный карбюратор мог только высококлассный специалист
- ❸ Восьмицилиндровый V-образный двигатель выглядит очень скромно в подкапотном пространстве. Множество электроприводов и обилие других потребителей электроэнергии на «Чайке» вынудили конструкторов поставить огромный генератор Г-101
- ❹ Вместо масляного фильтра на машине стоит «вечная» масляная центрифуга: достаточно помыть-почистить — и снова в путь
- ❺ «Гармошка» под капотом «Чайки» не что иное, как вакуумный усилитель привода тормозов



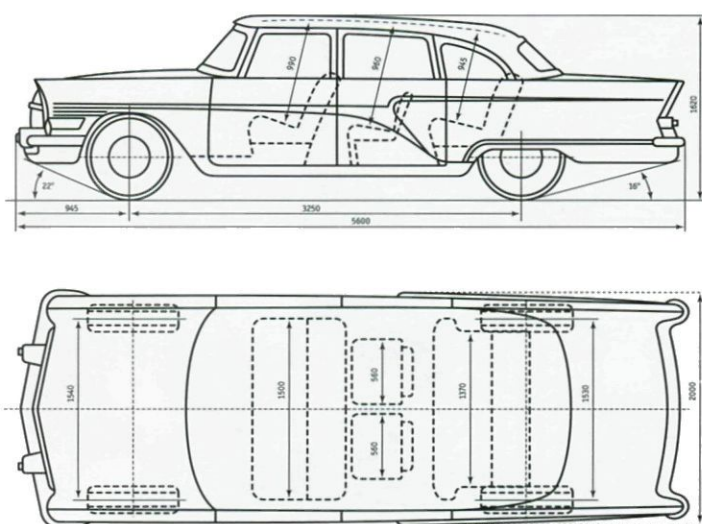


Схема автомобиля ГАЗ-13 «Чайка»

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, с гидроусилителем, передаточное отношение 18,2

Подвеска передняя:

независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на одно переднее и одно заднее колесо, вакуумный усилитель

стояночный — на задние колеса с механическим приводом от специальной ножной педали

Коробка передач:

гидравлический трансформатор, работающий с автоматической планетарной трехступенчатой коробкой передач (коэффициент трансформации 2,35)

Передаточные числа:

I—2,84; II—1,62; III—1,00, задний ход — 2,0:

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная гипоидная — 3,38

Двигатель:

ГАЗ-13, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый

Диаметр цилиндра	100 мм
Ход поршня	88 мм
Литраж двигателя	5526 см ³
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор:

К-114

Максимальная мощность:

195 л. с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент:

42 кгс. м при 2200—2500 об/мин

Техническая характеристика ГАЗ-13 «Чайка»

Число мест	7
Максимальная скорость	160 км/час
Расход топлива при скорости 40 км/час	14 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	20 сек
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	49 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68
Генератор	Г-101
Реле-регулятор	РР-101
Стартер	СТ-221
Прерыватель-распределитель	Р-13
Свечи зажигания	А-9Н-1
Размер шин	8,20-15

Масса:

снаряженная	2100 кг
полная	2660 кг
на переднюю ось	1305 кг
на заднюю ось	1355 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	180 мм
под задней осью	210 мм

Наименьший радиус поворота:

по колее переднего наружного колеса	7,3 м
по наиболее выступающей части	7,8 м



Производство ГАЗ-13 «Чайка» продолжалось более двадцати лет, с 1959 по 1981 год.

Последние несколько лет, с 1977 года, она выходила вместе со следующей моделью, ГАЗ-14, выпуск которой сначала был небольшим. Ежегодно изготовлялось примерно по 150 «Чайек» тринадцатой модели, а за все время выпущено 3179 таких автомобилей.

Помимо машин с кузовом седан, небольшими партиями производились лимузины ГАЗ-13А с внутренней перегородкой в салоне. Для этой модификации не стали разрабатывать сложный электрический механизм подъема стекла перегородки, ограничившись просто сдвижным стеклом, наподобие книжной полки.



ГАЗ-13 ландо Когда-то на заре автомобилизма кузова типа «ландо» с опускающей частью крыши над задним рядом сидений были очень популярны, но со временем этот тип кузова практически забыли. Тем не менее, существовала «Чайка» с таким необычным кузовом, у которой складывающийся мягкий верх был только над пассажирским отделением, а над головой водителя сохранялась жесткая крыша. Поговаривают, что этот автомобиль создавался как киносъемочный, но приглянулся кому-то из партийных чиновников и использовался в одном из подмосковных санаториев для неспешных автомобильных прогулок на свежем воздухе.



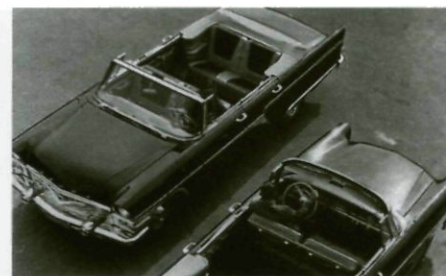
РАФ-ГАЗ-13С «Чайка» Некоторое количество «Чайек», начиная с середины 70-х годов, переоборудовалось на Рижском автобусном заводе (РАФ) в медицинские автомобили с кузовом универсал по заказу 4-го Главного управления Минздрава. Медицинские учреждения, для которых предназначались эти машины, в народе называли кремлевскими. Они обслуживали старых заслуженных большевиков, высокопоставленных чиновников и членов их семей. В самих машинах не было ничего экстраординарного — минимум медицинского оборудования, обычные носилки и два сиденья для сопровождающего персонала.



ГАЗ-13 модернизированный Единственная попытка осовременить внешность «Чайки» была предпринята в 1961 году. Машина получила двойные передние фары, новую облицовку радиатора и бампера. Прообразом для нее послужил американский автомобиль, на этот раз *Chrysler Windsor* 1959 года. Однако дальше опытного образца, преподнесенного заводчанами в качестве подарка XXII съезду КПСС, работа не продвинулась — до самого окончания выпуска стилистическое решение серийных ГАЗ-13 оставалось неизменным.



ГАЗ-13 киносъемочный «Чайки» иногда переоборудовались собственными силами киностудий в операторские автомобили для съемки на ходу. У машины срезалась задняя часть крыши и демонтировались сиденья — на их месте устанавливалась ровная платформа для кинокамеры. Дополнительные рабочие площадки для камер могли навешиваться на машину спереди и сзади. Автомобиль представительского класса для этих целей был выбран целенаправленно: плавность его хода не позволяла «картинке» сильно дрожать.



ГАЗ-13Б фазетон Открытые «Чайки» выпускались на заводе с 1961 года очень ограниченным тиражом, поэтому они всегда были большой редкостью. Точное количество изготовленных фазетонов установить невозможно, но, по разным оценкам, их существовало не более двух десятков. Мягкий верх на этих машинах поднимался и опускался специально разработанной и изготовленной для них электрогидравлической системой, управляемой с места водителя.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ВАЗ-2102 «Жигули»

DeAGOSTINI

