

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 78

СССР



ГАЗ-М415

НАПОЛОВИНУ ГРУЗОВИК
МЕЧТА КОЛХОЗНИКА
НА АРМЕЙСКОЙ СЛУЖБЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №78, 2012

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «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: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей России: 8-800-200-02-01.
Телефон «горячей линии»
для читателей Москвы: 8-495-660-02-02.

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).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
000 «Де Агостини Паблшинг»
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»

www.deagostini.ua

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

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

Отпечатано в типографии:
Deaprinting — Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.

Тираж: 120 000 экз.
Рекомендуемая цена:
279 руб., 49.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2012 000 «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: 000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: 000 «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»

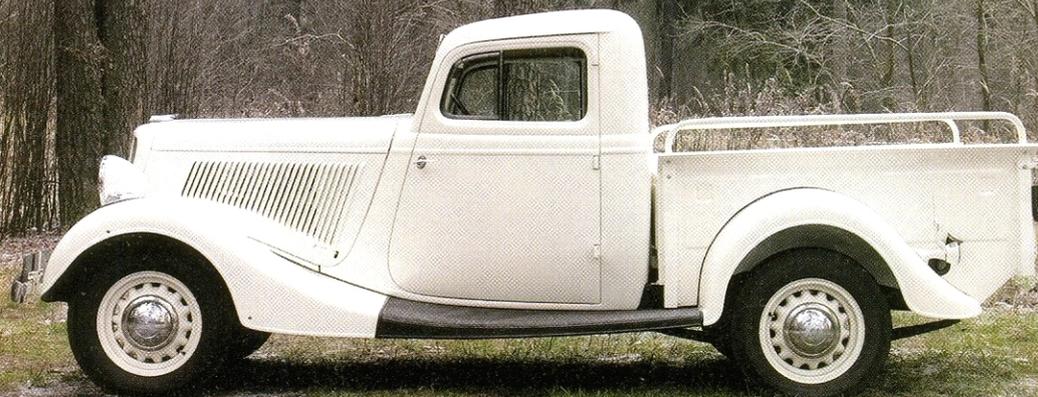
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Манягин

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

**Благодарим за предоставленный
автомобиль реставрационную
«Мастерскую Евгения Шаманского»
и лично**

Евгения Владимировича Шаманского

Дата выхода в России 17.01.2012





ГАЗ-М415 — типичный коммерческий грузовичок. Но в конце тридцатых — начале сороковых годов, во времена его проектирования и производства, слово «коммерция» было не в чести: в Советском Союзе любой транспорт, способный перевозить грузы, имел либо народно-хозяйственное, либо оборонное значение.

По образу и подобию

Народному хозяйству СССР были необходимы не только полуторки, трех- и пятитонные грузовики, но и небольшие грузовички на полтонны груза. Использовать полуторку, чтобы доставить со склада в заводскую столовую пару мешков муки, — все равно что перевозить воздух, а расходовать впустую материальные и человеческие ресурсы было слишком даже для размашистой социалистической экономики. Для перевозки легких грузов как нельзя лучше подходил автомобиль с кузовом «pick-up» (дословно — «подбирать») — грузовичок на базе легкового автомобиля.

Не секрет, что автомобильная промышленность молодого социалистического государства в период индустриализации была во многом ориентирована на Соединенные Штаты Америки с их огромными заводами, выпускавшими сотни тысяч автомобилей и тракторов поточным

методом. А так как в Америке, наряду с другими автомобилями, получили широкое распространение пикапы, советские специалисты просто не могли не обратить на них внимание.

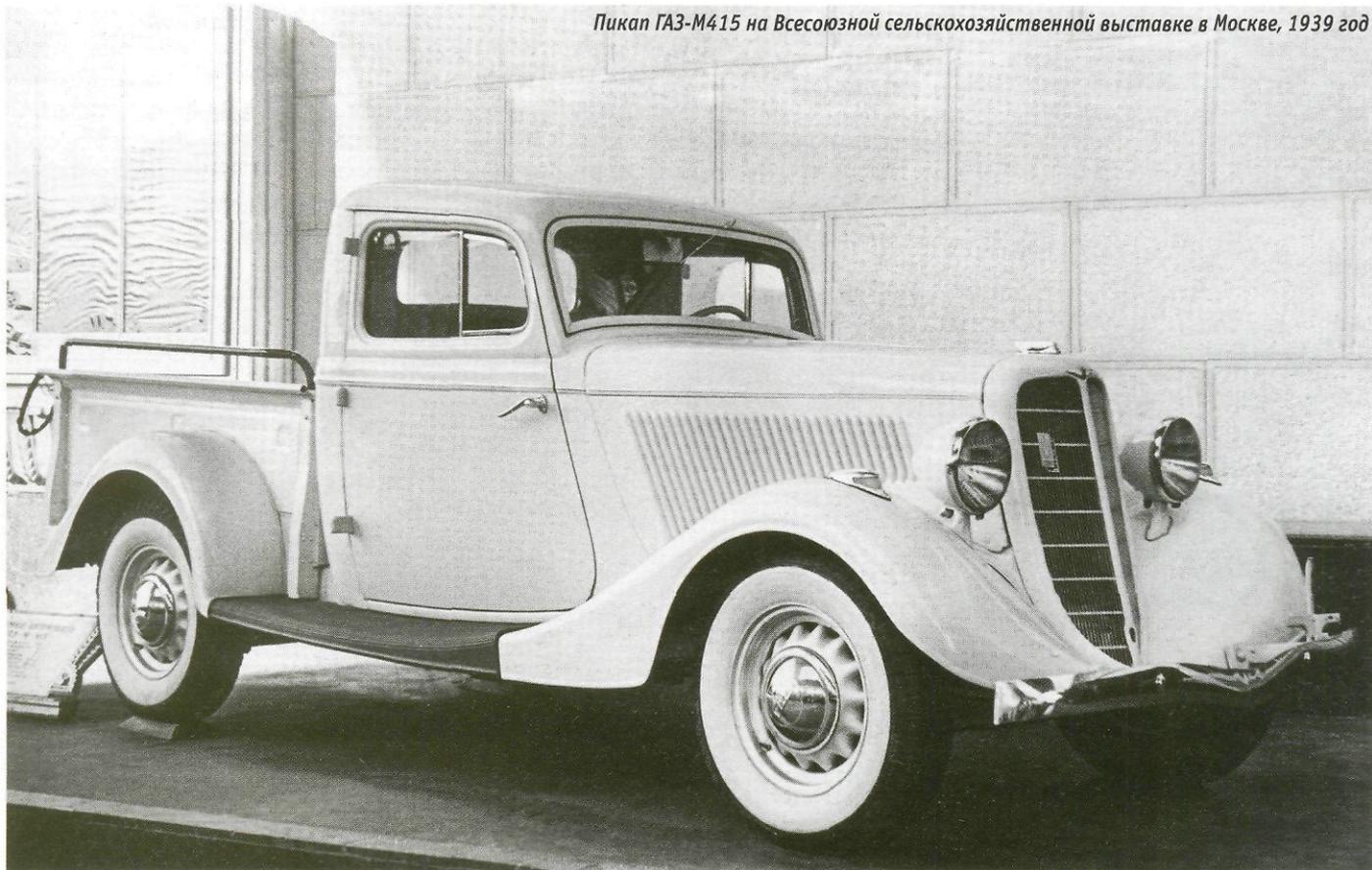
Однако договор о строительстве в СССР автозавода и производстве лицензионных автомобилей, заключенный советским правительством с компанией *Ford* в 1929 году, предусматривал массовый выпуск полуторок и легковушек, а о пикапе не было и речи. Трудно сказать, почему этим классом машин в тот момент пренебрегли. Возможно потому, что американские головные заводы чаще всего выпускали шасси, а установкой различных коммерческих кузовов (автобусы, фургоны, пикапы и т. д.) занимались в основном специальные кузовные мастерские. И у нас решили следовать по тому же пути.

Отечественный пикап ГАЗ-4 на платформе ГАЗ-А появился на Горьковском

автомобильном заводе на следующий год после освоения базовой модели. Прототипами послужили выпускаемые в США пикапы на шасси легковых *Ford A* (у нас производилась лицензионная копия этой машины). Из всего многообразия американских типов *Ford* с кузовом «пикап» для подражания выбрали вариант с бортами грузового отсека, являвшимися продолжением боковин кабины. Иначе говоря, борта кузова и кабина представляли собой единое целое как в техническом, так и в эстетическом плане.

Выпуском ГАЗ-4 в СССР занимался Первый автосборочный завод, тоже располагавшийся в Горьком. Его строили для сборки советских «фордов» из американских машинокомплектов, а когда с пуском ГАЗа поставки прекратились, переориентировали на выпуск различных модификаций на газовских шасси: автобусов ГАЗ-3 и ГАЗ-5, пикапов ГАЗ-4, закрытых седанов такси

Пикап ГАЗ-М415 на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке в Москве, 1939 год



ГАЗ-6 и т. д. С 1933 по 1936 год было выпущено 5008 экземпляров ГАЗ-4. Но очень скоро выяснилось, что за красоту кузова придется расплачиваться практичностью. Эксплуатация на наших дорогах быстро приводила к перекосам и скручиванию рамы по продольной оси, в результате чего кузов «рвало» именно по линиям соединения с кабиной. Нет ничего удивительного в том, что многие ГАЗ-4 после капитального ремонта доживали свой век уже с другими, отдельными, независимыми от кабины кузовами.

Перспективный вариант

С появлением в 1936 году на Горьковском автомобильном заводе легкового автомобиля следующего поколения ГАЗ-М1 началась разработка пикапа на его базе. Над массовым «общегражданским» пикапом, призванным сменить ГАЗ-4, трудились Ю. Н. Сорочкин, А. Н. Кириллов, Б. Т. Комаревский и еще несколько конструкторов. В 1937 году в США начали закупать оборуду-



Опытный экземпляр ГАЗ-М415 с кузовом, интегрированным в кабину

промежуточный, «лабораторный» вариант. Первые экземпляры пикапа ГАЗ-М415, созданные в 1938 году, повторяли конфигурацию (и конструктивные ошибки!) ГАЗ-4: боковины грузового отсека явля-

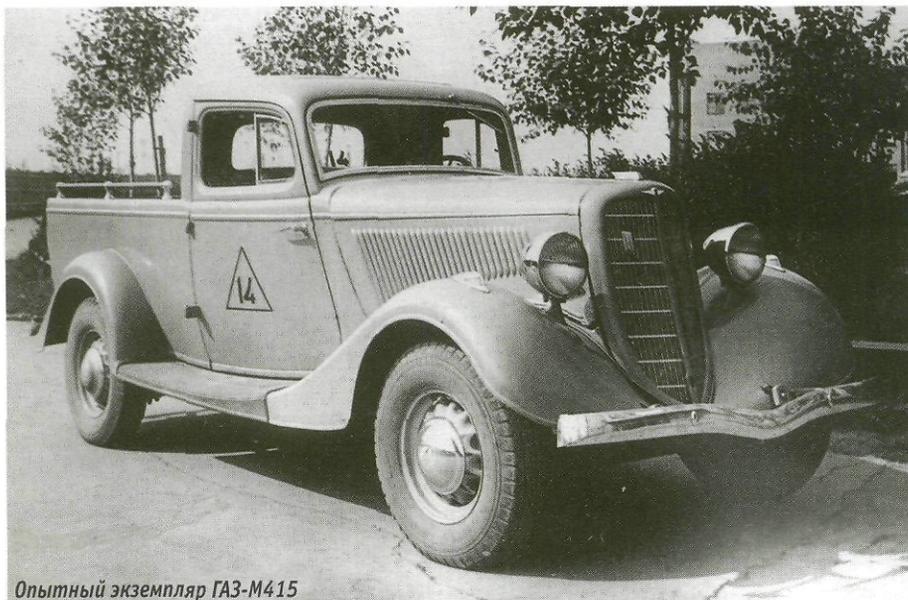
с отдельной платформой, который и был принят в дальнейшем за основу. Начало серийного производства двигателя ГАЗ-11 затягивалось, а стране нужны были пикапы (производство ГАЗ-4 прекратилось

Зимой 1939–1940 годов пикапы ГАЗ-М415 впервые были использованы в военных действиях во время советско-финляндской войны

дование для производства перспективного шестицилиндрового 76-сильного двигателя ГАЗ-11. Серийные пикапы планировали оснащать именно этим, более мощным мотором, а опытные образцы на базе «эмки» первое время рассматривались как

лись продолжением боковин двухместной кабины типа ГАЗ-М1. Но очень скоро М415 получил отдельную от кабины металлическую бортовую платформу. Проведенные эксплуатационные испытания при самом заводе показали перспективность варианта

еще в 1936 году), поэтому машину решили временно оснащать четырехцилиндровым двигателем. В сентябре 1938 года прошли очередные «кремлевские смотрины» перспективных моделей ГАЗа: лидерам партии и правительства «за компанию» был представлен и пикап ГАЗ-М415 на базе ГАЗ-М1. Неожиданно именно этому автомобилю Сталин, возглавлявший кремлевских «экспертов», дал самую высокую оценку: «Это незаменимая машина для колхозов!». В те годы подобная похвала воспринималась как прямое руководство к действию, тем более что сталинскую реплику тут же подхватила партийная пресса. Газеты наперебой трубили о том, какое значение для народного хозяйства имеет появление нового экономичного «полугрузовика». Серийный выпуск ГАЗ-М415 начался в 1939 году: за первый год было изготовлено 1006 экземпляров.



Опытный экземпляр ГАЗ-М415

Груз плюс пассажиры

Шасси ГАЗ-М415 ничем не отличалось от шасси «эмки»: основой конструкции служила жесткая лонжеронная рама,



Благодаря развернутой в прессе кампании по пропаганде «полугрузовиков», в 1939 году один из первых серийных пикапов попал на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку. Светло-кремовый «четыреста пятнадцатый» красовался в павильоне «Механизация», что лишний раз подчеркивало его предназначение. Однако на село попали считанные единицы ГАЗ-М415. Львиную долю пикапов поделили между собой города, нуждавшиеся в подобном спецтранспорте (главным образом для перевозки почты) и Рабоче-крестьянская Красная армия.

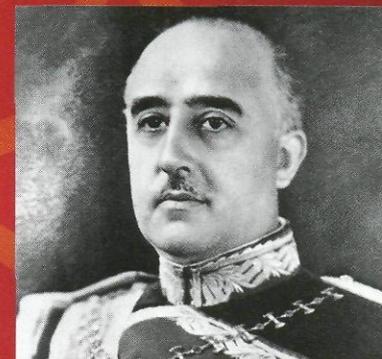
усиленная X-образной поперечиной. Работу жесткой зависимой подвески на продольных рессорах смягчали гидравлические рычажные амортизаторы одностороннего действия. На машине стояли барабанные тормоза с механическим приводом. Общий для всего семейства 50-сильный рядный четырехцилиндровый двигатель ГАЗ-М появился в результате модернизации и форсирования на 10 л. с. незатейливого, но надежного мотора ГАЗ-А. Усилие от силового агрегата к задним ведущим колесам варьировалось механической трехступенчатой КПП. Общим с «эмкой» у пикапа был передок: бампер, оптика, переходящие в подножки крылья, облицовка радиатора, верхние половинки и боковины капота с характерными косыми луврами и часть элементов передней половины кабины. Неизменными остались лобовое стекло, двери и центральные стойки. Не претерпела изменений и передняя половина салона, сохранившая даже некоторые

атрибуты комфорта — прикуриватель и пепельницу, солнцезащитные козырьки и систему вентиляции. Единственный компромисс с полугрузовой архитектурой кузова заключался в отсутствии регулировки сидений. Сплошной диван верхней частью спинки упирался в деревянную поясную рейку, усиливающую оригинальную заднюю стенку кабины. Вопреки распространенному мнению, это была новая, специально разработанная кузовная панель, а не задок кузова «эмки». Между спинкой сиденья и задней панелью расположили запасное колесо. Кроме того, были сделаны новые задние крылья и крыша (в отличие от М1 — цельнометаллическая). Бортовая платформа пикапа была рассчитана на перевозку 400 кг груза. Деревянный настил пола, облицованный сверху стальным листом, крепился к трем коробчатым поперечинам, приваренным к раме автомобиля. К настилу жестко крепились три сваренных между собой металлических борта — передний и боковые.



Пробная эксплуатация ГАЗ-М415 на птицефабрике

А в это время... 1939 год



Гражданская война в Испании, которая началась в июле 1936 года, когда военные подняли восстание в большинстве крупных городов страны, завершилась установлением диктатуры Франсиско Франко. С лета 1937 года франкисты постепенно занимали север Испании, Андалусию, Арагон и Каталонию. *На фото: генералиссимус Франсиско Франко.*

1939 год

1 августа учреждена медаль «Золотая Звезда», вручавшаяся Героям Советского Союза. Первым медаль получил знаменитый полярный летчик Анатолий Ляпидевский. Звание Героя Советского Союза было присвоено Ляпидевскому еще в 1934 году за спасение экипажа теплохода «Челюскин».

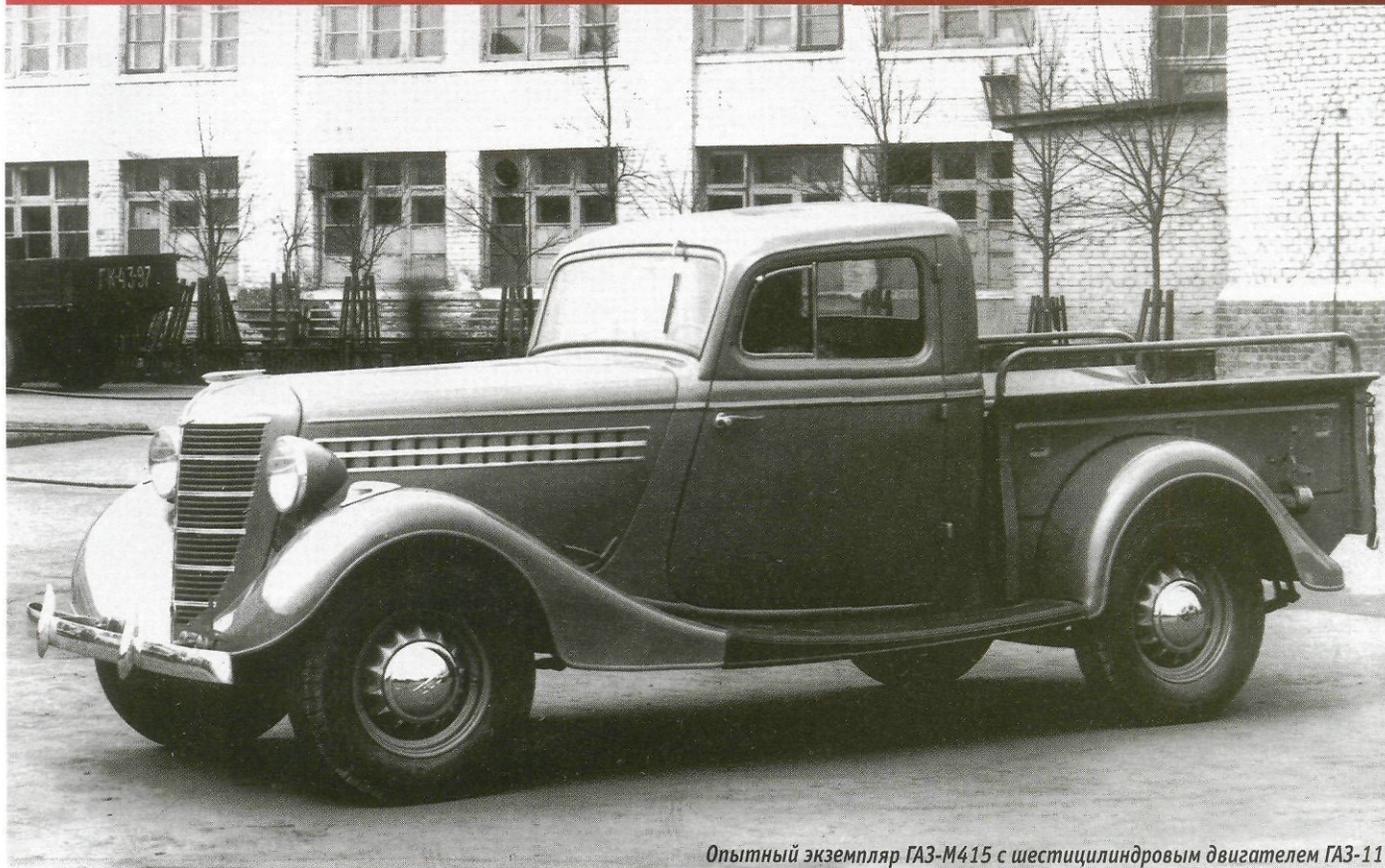
1939 год

30 ноября началась советско-финляндская война. Развязавший войну СССР был исключен из Лиги наций как агрессор. В феврале-марте 1940 года Красная армия с большими потерями прорвала «линию Маннергейма» и вышла к Выборгу. 12 марта в Москве был подписан мирный договор, по которому к СССР отходил Карельский перешеек и ряд других территорий.



«Кувшин» (реж. И. Квирикадзе, 1971 год)

По проселочной дороге медленно движется старенький пикап ГАЗ-М415. В кузове лежит громадный глиняный кувшин — в таких кувшинах в грузинских селах выдерживают вино. Хозяин машины, Гогия, загоняет пикап во двор, заходит в дом и с удовольствием рассказывает жене, как выторговал кувшин всего за двести рублей. А в это время его дочь пытается в одиночку снять кувшин с машины: кувшин падает, и от него откалывается приличный кусок. Расстроенный Гогия бежит к мастеру Абесалому: тот залезает в кувшин и с помощью клея, который «на смерть заклеивает», ставит осколок на место. Теперь остается только вылезти из кувшина, но не тут-то было — горло оказалось слишком узким. Гогия и угрожал мастеру, и деньги предлагал — лишь бы Абесалом выбрался наружу. «Сколько кувшинов перечинил, а такого узкого горла не видел!» — причитал Абесалом. Гогия с трудом завел пикап и отправился в милицию. Милицейский начальник долго ходил вокруг кувшина и, в конце концов, изрек: «Держать человека в заточении ты не имеешь права!» Но Гогия категорически отказался разбивать кувшин. На следующий день Абесалом пришли навестить соседи: они принесли ему еды и вина, потом затянули песни, чем не на шутку рассердили хозяина дома. Гогия в ярости толкнул кувшин, и он покатился: на дорогу, под горку, по полю. И, наконец, разбился...



Опытный экземпляр ГАЗ-М415 с шестицилиндровым двигателем ГАЗ-11

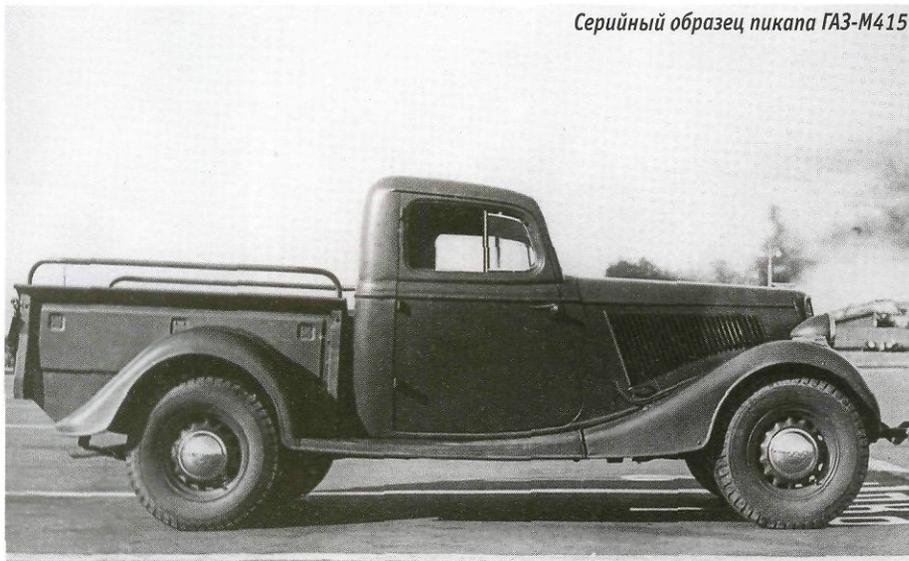
Предусмотренные в боковых бортах гнезда для установки съемных дуг тента (при желании в эти же гнезда наращивались борта) одновременно усиливали жесткость панелей. Задний борт сделали откидным. В закрытом положении он крепился двумя

крюками на заключенных в чехлы металлических цепях, которые удерживали открытый борт горизонтально. Изменение конструкции задка вынудило перенести горловину бензобака с задней панели на боковую — за левым задним крылом.

Платформа была оборудована двумя откидными лавками, позволявшими перевозить по три человека с каждого борта. Для удобства и безопасности пассажиров верхние кромки боковых бортов оборудовались поручнями.



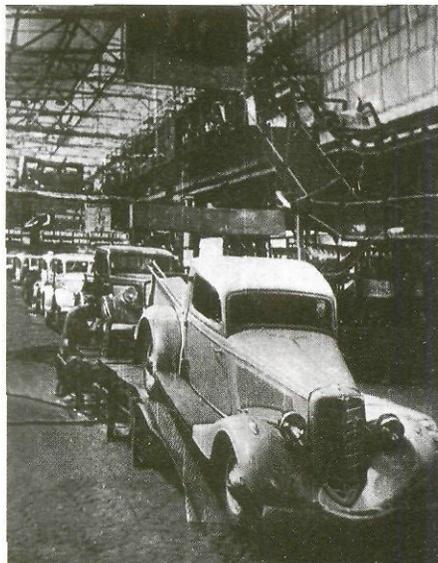
Серийный образец пикапа ГАЗ-М415



Резервист первой очереди

Несмотря на то что пикап ГАЗ-М415 занимал скромное место между более «публичными» легковыми и грузовыми автомобилями, он прожил достаточно яркую жизнь. Благодаря развернутой в прессе кампании по пропаганде «полугрузовиков», в 1939 году один из первых серийных пикапов попал на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку. Светло-кремовый «четыреста пятнадцатый» красовался в павильоне «Механизация», что лишний раз подчеркивало его предназначение. Однако на село попали считанные единицы ГАЗ-М415. Львиную долю пикапов поделили между собой города, нуждавшиеся в подобном спецтранспорте (главным образом для перевозки почты), и Рабоче-крестьянская Красная армия.

Пикап сходит с конвейера Горьковского автомобильного завода



Зимой 1939–1940 годов призванные на армейскую службу пикапы впервые были использованы в военных действиях. Во время советско-финляндской войны ГАЗ-М415 выполнял по сути ту же роль, что и ЛуАЗ ТПК, — транспортера прифронтовой зоны. Машины показали себя отлично, и горьковские конструкторы продолжили работу над «милитаризацией» пикапа. В 1940 году, после освоения серийного производства двигателя ГАЗ-11, были сконструированы прототипы с новым мотором ГАЗ-11-415, затем этот кузов примерили на полноприводное шасси — получился внедорожный пикап ГАЗ-61-415. Наконец, уже в 1941 году на платформе ГАЗ-61 создали экспериментальный полноприводный легкий артиллерийский тягач ГАЗ-61-417 с упрощенным кузовом, предтечу ГАЗ-64. Однако с началом Великой Отечественной войны о серийном производстве этих прототипов пришлось забыть. Самым «массовым» оказался артиллерийский тягач — было построено 36 машин. Поскольку горьковские пикапы успешно прошли боевое крещение в ходе финской кампании, они были «поголовно мобилизованы» на фронт. Известно, что ГАЗ-М415 принимали активное участие в транспортном обеспечении военных операций под Москвой. Один из таких автомобилей был оборудован передвижной радиостанцией ставки командующего 16-й армией Константина Рокоссовского. «Мирная архитектура» платформы ГАЗ-М1 не выдерживала тяжелых условий эксплуатации и работы «под огнем», поэтому практически все горьковские пикапы сгнули на фронтовых дорогах. В настоящее время известно лишь о двух уцелевших экземплярах.

1940 год



10 марта в Москве скончался замечательный русский писатель Михаил Афанасьевич Булгаков, автор «Мастера и Маргариты», «Собачьего сердца», «Белой гвардии» и т. д. Булгаков похоронен на Новодевичьем кладбище. Роман «Мастер и Маргарита» был впервые опубликован в журнале «Москва» лишь спустя 26 лет после смерти автора.

1941 год



8 сентября Ленинград был взят в кольцо фашистскими войсками. Блокада продлилась почти 900 дней — до января 1943 года. Все это время сообщение с городом поддерживалось по воздуху и по «дороге жизни» — Ладожскому озеру. 20 ноября по льду отправился первый конный обоз, а 22 ноября — первая колонна из 60 автомобилей ГАЗ-АА («полуторок»).

1941 год

27 мая британскими военными кораблями был потоплен немецкий линкор «Бисмарк», один из самых известных кораблей Второй мировой войны, гордость германского флота. В то время «Бисмарк» был самым крупным линкором в мире.



Мастерская Шаманского

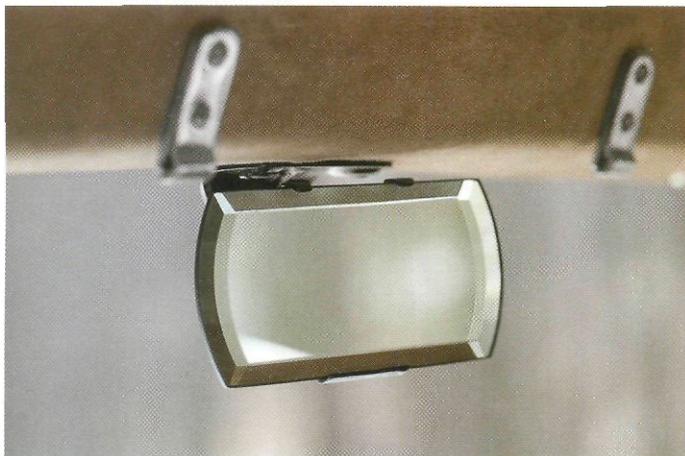
ГАЗ-М415





- ❶ Панель приборов ГАЗ-М415 полностью заимствована у «эмки» (ГАЗ-М1)
- ❷ Водитель и пассажир размещались на общем диване. О регулировке сидений не было и речи
- ❸ В жаркую погоду ветровое стекло приоткрывалось для лучшей вентиляции кабины



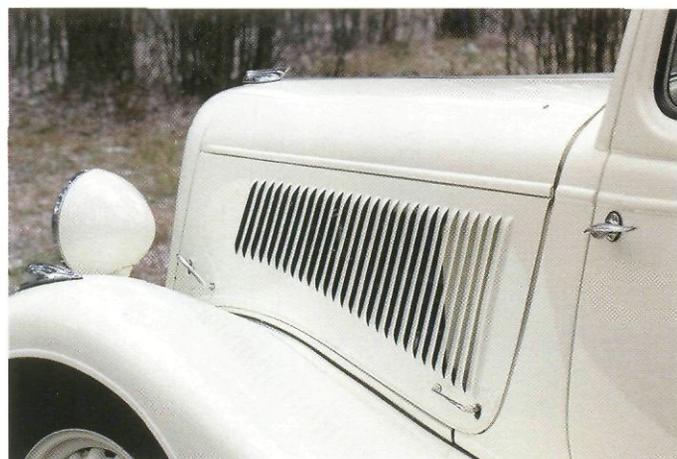


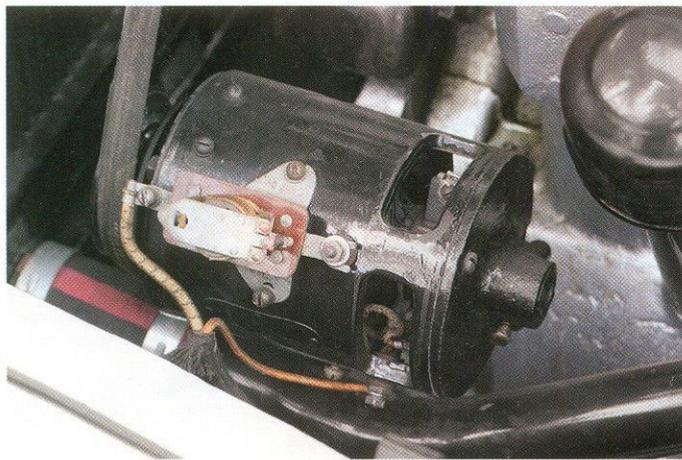
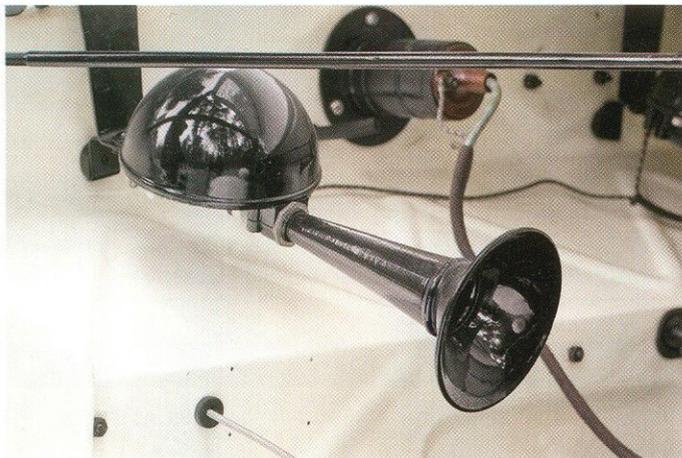
- ❶ Зеркало заднего вида внутри салона
- ❷ На крыльях в отдельных корпусах располагались фары и габаритные огни
- ❸ Чтобы воздух поступал в кабину, надо было приоткрыть воздухозаборник перед ветровым стеклом
- ❹ Двери кабины открывались против движения
- ❺ Над решеткой радиатора возвышалась хромированная пробка радиатора системы охлаждения двигателя
- ❻ У пикапа горловину бензобака пришлось выводить на левую сторону, чтобы она не мешала погрузке и выгрузке



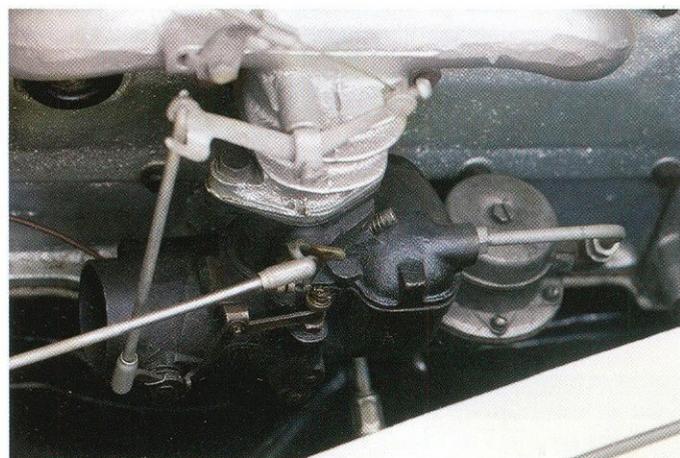
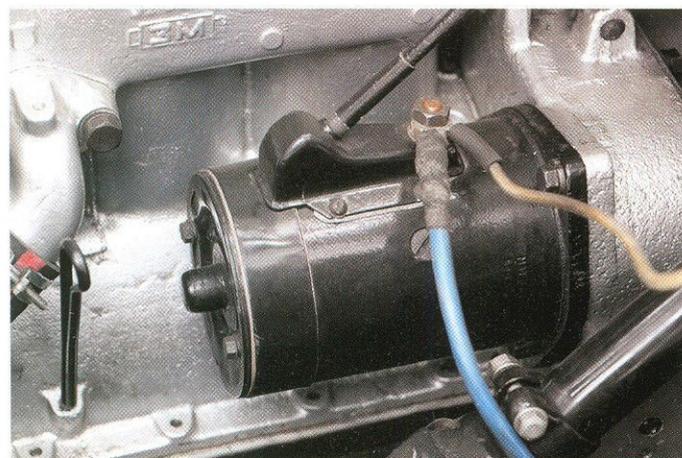


- ❶ Несмотря на отдельно стоящую, не интегрированную в кабину грузовую платформу, пикап ГАЗ-М415 выглядел достаточно гармонично
- ❷ Для перевозки длинномерных грузов задний борт фиксировался в горизонтальном положении
- ❸ Боковины капота имели специальные лувры для лучшего охлаждения двигателя набегающим потоком воздуха
- ❹ На хромированных колпаках колес от «эмки» хорошо видна большая буква «М» — «Молотовец»





- ❶ Электрический звуковой сигнал
- ❷ Катушка зажигания встроена в моторный щит кабины: на другом ее конце находился замок зажигания
- ❸ Генератор — основной источник электропитания автомобиля
- ❹ Распределитель зажигания ИМ-91 с открытыми токопроводящими пластинами
- ❺ Двухлопастной вентилятор системы охлаждения двигателя находился на одной оси с водяным насосом
- ❻ Стартер автомобиля
- ❼ Карбюратор с восходящим потоком воздуха. Справа виден бензонасос



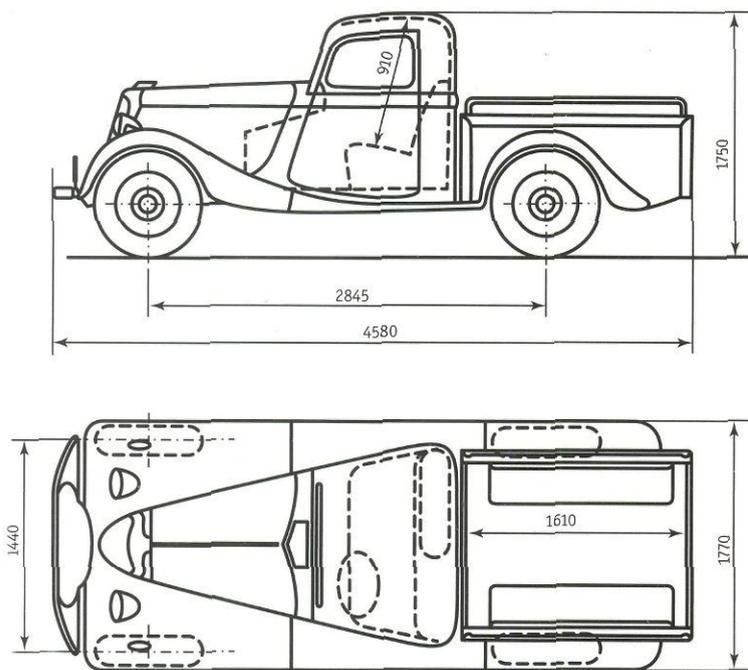


Схема автомобиля ГАЗ-М415

Технические характеристики ГАЗ-М415

Число мест	2 + 6
Грузоподъемность	400 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Разгон с места до 80 км/ч	24 с
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	14,5 л/100 км
Тормозной путь	8 м
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-100
Генератор	120 W
Реле-регулятор	нет данных
Стартер	600 W
Размер шин	7,00-16
Масса, кг	
снаряженная	1370
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	235
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по колею 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

ножной — колодочный, с механическим приводом, действует на все колеса

ручной — 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	1-2-4-3

Карбюратор

К-14, К-14Б

Максимальная мощность

50 л.с. при 2800 об/мин

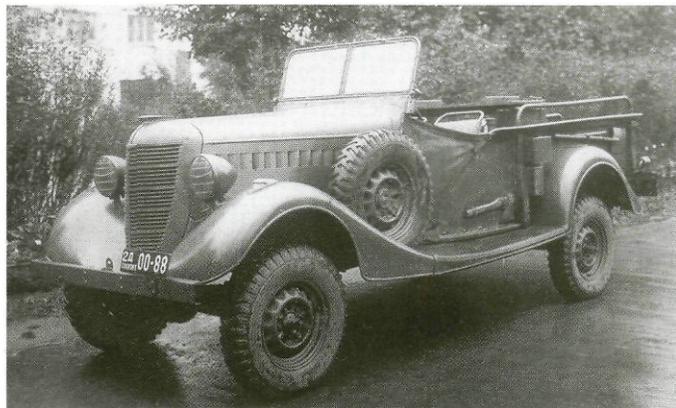
Максимальный крутящий момент

17,0 кгс.м при 1300–1400 об/мин

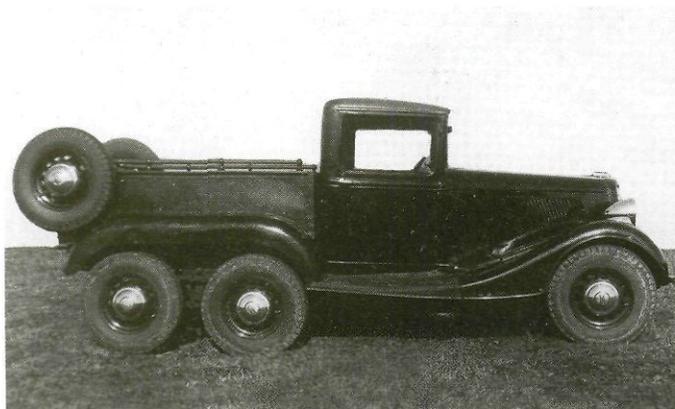


Пикап ГАЗ-М415 производился в 1939–1941 годах. Всего за это время было выпущено 5382 экземпляра таких машин. Несмотря на то что этот автомобиль конструировался под новый шестицилиндровый двигатель, после освоения автозаводом мотора ГАЗ-11 им были оснащены лишь несколько опытных образцов пикапа. Зато «четыреста пятнадцатый» послужил «лабораторией на колесах» при создании внедорожных модификаций легковых «эмков» группой В. А. Грачева.

ГАЗ-61-417. «Идеологическим предтечей» фронтального джипа ГАЗ-64/67 по праву можно считать разработанный в мае 1941 года полноприводный армейский пикап ГАЗ-61-417. Основным его назначением была буксировка легких противотанковых орудий массой до 750 кг и транспортировка боеприпасов и артиллерийского расчета. В основу конструкции легла полноприводная платформа ГАЗ-61, передок кузова семейства ГАЗ-11 и грузовая платформа с продольными трехместными лавками серийных пикапов. Все кузовные панели были предельно упрощены: вместо передних дверей использовались брезентовые фартуки, вместо крыши — складные брезентовые тенты. Передний ряд сидений от платформы ничем не отделялся, запасные колеса разместили в нишах серийных для всего семейства «эмков» передних крыльев. Бензобак, вначале располагавшийся под передним сиденьем, впоследствии переместился на правый борт. В декабре 1941 года первая высокоподвижная противотанковая батарея, состоящая из четырех ГАЗ-61-417, буксирующих 57-миллиметровые пушки, приняла участие в контрнаступлении под

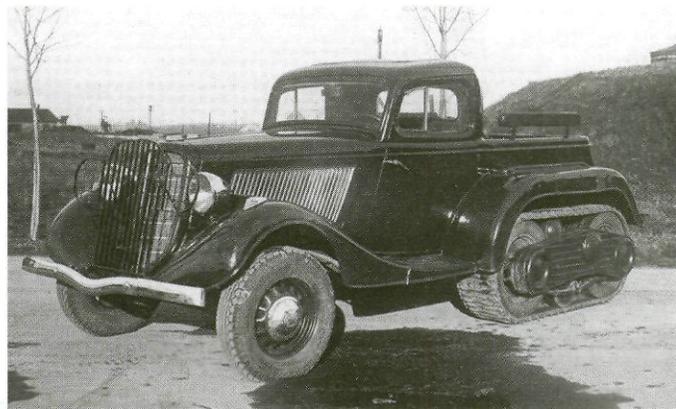


Москвой. Всего до конца года было выпущено 36 тягачей. В начале 1942 года выпуск ГАЗ-61-417 был свернут из-за отсутствия стали для кузовных панелей.



ГАЗ-21. Во второй половине 30-х годов перед конструкторами горьковского автозавода была поставлена серьезная задача — повысить проходимость «эмки». Вначале В. А. Грачев с коллегами пошел по пути создания трехосной модификации машины с двумя ведущими задними мостами: этот вариант был освоен в ходе экспериментов с платформой ГАЗ-А.

Предельно утилитарная архитектура кузова — пикап — была обусловлена предназначением автомобиля: это должен был быть внедорожник. Опытный образец ГАЗ-21, объединивший как узлы и агрегаты серийных ГАЗ-М1, ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА, так и оригинальные детали, был построен в 1936 году и даже прошел государственные испытания. По их результатам конструкторы провели ряд доработок, и в январе 1938 года завершились испытания второго, усовершенствованного образца. Они были признаны успешными, внедорожник начали готовить к серийному производству и даже выпустили около сотни комплектов деталей, однако освоение полноприводной платформы ГАЗ-61 сделало проект неактуальным.



НАТИ-ВМ. Перспективным направлением повышения проходимости «эмки» в 30-х годах считалось создание полугусеничных модификаций, в том числе и легковых автомобилей. Созданием полугусеничного варианта М1 занялись в НАТИ: автомобиль, названный НАТИ-ВМ, был построен в двух экземплярах — один с кузовом «фаэтон», а другой с кузовом «пикапа» (на фото).

Эти автомобили можно было использовать как в летнем колесном варианте (обычная трехоска), так и в зимнем гусеничном (передние колеса устанавливались на лыжи).

При переоборудовании в полугусеничный вариант трансмиссия машины претерпела значительные изменения: рама была усилена и доработана под установку демультипликатора. Гусеничный движитель с каждой стороны имел два двойных ската основных колес, между которыми вверху и внизу располагались бегунки. Резиновая гусеница по центру внутренней стороны имела гребень, который не позволял ей сползать в сторону с колес. Сцепление гусеницы с ведущим колесом осуществлялось за счет силы трения.

**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**

СССР

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



ГАЗ-АА
DeAGOSTINI

