

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ. РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА XXX РУБ.

№ 1 из 10



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ
АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ



ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

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

DeAGOSTINI

РЕДКИЙ СЛУЧАЙ, КОГДА «ЧАЙКИ» ПОПАДАЛИ В ЧАСТНЫЕ РУКИ. В ПОДАРОК ОТ ХРУЩЕВА «ЧАЙКИ» ДОСТАЛИСЬ РЕВОЛЮЦИОНЕРУ ФИДЕЛЮ КАСТРО, ПИСАТЕЛЮ МИХАИЛУ ШОЛОХОВУ, ПЕРВОЙ ЖЕНЩИНЕ-КОСМОНАВТУ ВАЛЕНТИНЕ ТЕРЕШКОВОЙ И БАЛЕРИНЕ ГАЛИНЕ УЛАНОВОЙ.

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 символич-

но. 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 назва-

ние 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».



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 колыхаги. 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 мо-

дели. 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.



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



Сборка автомобилей ГАЗ-13 осуществлялась в специальном цеху неспешными темпами

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 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 пружинах и продольные полуэллиптические рессоры сзади. Наши конструкторы применили и такие непривычные для советских граждан агрегаты, как автоматическая трансмиссия с кнопочным управлением, состоящая из гидротрансформатора и планетарной коробки передач,

*ВПЕРВЫЕ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ «ЧАЙКА»
ОСНАЩАЛАСЬ БЕСКАМЕРНЫМИ ШИНАМИ*





*ВПЕРВЫЕ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ «ЧАЙКА»
ОСНАЩАЛАСЬ БЕСКАМЕРНЫМИ ШИНАМИ*



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

гидроусилитель рулевого управления, вакуумный усилитель тормозов. Нужно ли говорить, что этот набор агрегатов сильно облегчал водителю задачу управления большим, мощным и тяжелым автомобилем.

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



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





ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

*ВПЕРВЫЕ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ «ЧАЙКА»
ОСНАЩАЛАСЬ БЕСКАМЕРНЫМИ ШИНАМИ*



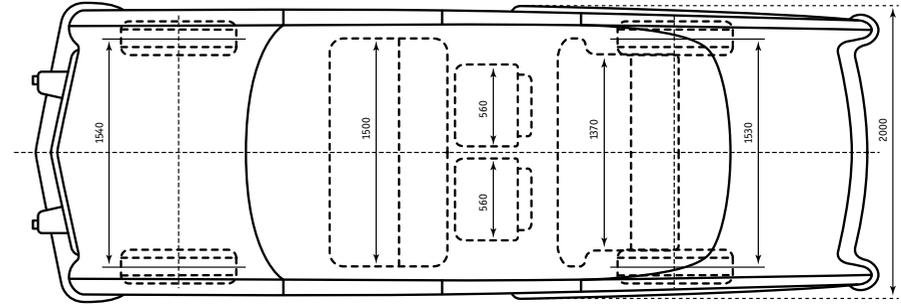
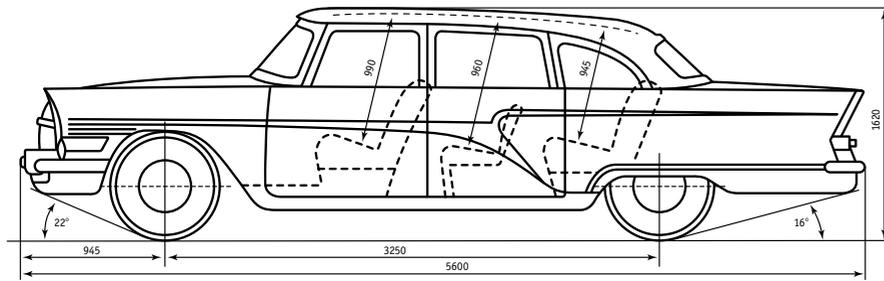






*ВПЕРВЫЕ В ОТЕЧЕСТВЕННОМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИИ «ЧАЙКА»
ОСНАЩАЛАСЬ БЕСКАМЕРНЫМИ ШИНАМИ*

СХЕМА АВТОМОБИЛЯ ГАЗ-13 «ЧАЙКА»



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

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

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 «ЧАЕК» 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 киносъёмочный, 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 «Чаяк», 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 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 машине спереди и сзади. Автомобиль представительского класса для этих целей был выбран целенаправленно: плавность его хода не позволяла «картинке» сильно дрожать.

