

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 261

СССР
И СОЦСТРАН



ГАЗ-М1

ХОРОШАЯ МАШИНА НА ДОЛГИЙ СРОК
МЕЖДУ ПРОЧНОСТЬЮ И ЛЕГКОСТЬЮ
ЧТОБЫ МОТОР ЛЕГЧЕ ДЫШАЛ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №261, 2019

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819, «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк», 220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 1250 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: hdrmaps.com;
стр. 4 (верх), 5, 10 (низ), 11, 12 (низ) из фонда ГКУ АрхАДНО; стр. 6–7 из фонда РГАКФД г. Красногорск;
стр. 14 (низ), 15 (верх) © АР/ТАСС; стр. 3, 4 (низ), 12 (верх), 14 (верх), 15 (середина, низ): частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко, Максима Шелепенкова и Валерия Федорова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ

«О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Алексей Радованов

Дата печати (производства): 12.07.2019
Дата выхода в России 13.08.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

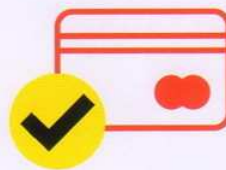
**ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ**



**ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА
ПО РОССИИ**



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



Автомобиль М-1 выпущен не очень большой, по современным меркам, серией — около 63 тыс. экземпляров. Но в предвоенные и первые послевоенные годы он считался самым массовым легковым автомобилем в СССР.

Наиболее дешевый тип автомобиля

В конце 1927 года, после XV съезда ВКП(б), Советский Союз взял курс на индустриализацию. Одним из приоритетных направлений считалось строительство современной автомобильной промышленности с массовым производством по конвейерной технологии. Тогда же отвечавший за автомобилестроение «Автотрест» и Научный автомобильный институт (НАМИ) попытались систематизировать необходимые для народного хозяйства разновидности автомобилей и сделать первое подобие типажа.

В качестве самых массовых советских автомобилей, для производства которых предполагалось строить новые автозаводы, были выбраны легкий недорогой грузовик грузоподъемностью 1,5 т и легковой автомобиль с таким же двигателем и унифицированным с грузовиком шасси. Чтобы не тратить время и ресурсы на разработку оригинальной

конструкции и заводской технологии, «Автотрест» разумно решил позаимствовать какую-либо иномарку и купить завод у зарубежного партнера. Выбор был огромный, поэтому ничто не мешало заключить контракт с любой европейской или американской компанией, выпускавшей автомобили такого класса. В 1928 году группа грамотных инженеров разных заводов посетила Германию и США, осмотрела множество предприятий. Но руководитель делегации и «Автотреста» Марк Лаврентьевич Сорокин в итоге выбрал «наиболее дешевый тип автомобиля» — американский Ford новой модели А. Поэтому в мае 1929 года и был заключен знаменитый контракт с Генри Фордом. В результате было приостановлено начатое весной 1928 года в Москве строительство нового автозавода производительностью 12–15 тыс. автомобилей в год. Недостроенный завод позднее ввели в строй как

автосборочный, он известен теперь как КИМ-МЗМА-АЗЛК, а основные ресурсы перебрали на завод-гигант в Нижнем Новгороде, рассчитанный на годовой выпуск 100 тыс. машин.

С одной стороны, выбор «наиболее дешевого типа автомобиля» для страны, где было мало дорог с твердым покрытием, господствовал гужевой транспорт, не существовало качественных горюче-смазочных материалов, вполне оправдан. С другой, платой за дешевизну автомобиля Ford оказались примитивная, быстро устаревающая конструкция, низкие надежность и долговечность, помноженные на невысокое качество производства. Дешевизна изготовления обернулась дороговизной эксплуатации и ремонта выпущенных машин. Грузовику ГАЗ-АА это еще как-то прощали, а вот легковой ГАЗ-А, рассчитанный, прежде всего, на служебное пользова-



Легковой автомобиль ГАЗ-М1 из Музея истории и трудовой славы ГАЗа



Легковой автомобиль ГАЗ-А с открытым кузовом

ние, многих не устраивал. Открытый кузов не обеспечивал пассажирам комфорта, шасси оказалось «слабым», двигатель часто требовал ремонта.

Заместитель главного конструктора Техотдела ГАЗа Евгений Викторович Агитов писал: «Нам нужна хорошая машина на долгий срок, мы за ежегодной сменой машины не гонимся. Фордовская машина «А» нас в этом отношении достаточно научила, вернее проучила. И вообще дешевая машина нам не подходит: быстро изнашивается, слишком дорого обходится». Это был прямой упрек в адрес тех, кто выбирал «наиболее дешевый тип автомобиля».

Липгарт и его команда

Выход из ситуации нашелся легко. Контракт с *Ford Motor Company* предусматривал, что американская сторона будет обучать советских специалистов и в течение нескольких лет делиться с советской стороной информацией о своих новинках. В 1932 году, когда в Нижнем Новгороде только осваивали ГАЗ-А, в США появился легковой автомобиль следующего поколения *Ford-40*. В Техотделе ГАЗа уже работали инженеры, способные не просто слепо копировать иномарку, а оценивать ее достоинства и недостатки. Закрытый кузов, рассчитанный на массовое производство (в отличие от седанов на шасси *Ford-A*), обещал безусловный выигрыш в комфорте. Но V-образный 8-цилиндровый двигатель потребовал бы строительства но-

вого моторного завода, а шасси с прежними подвесками на одной поперечной рессоре не вызывало доверия.

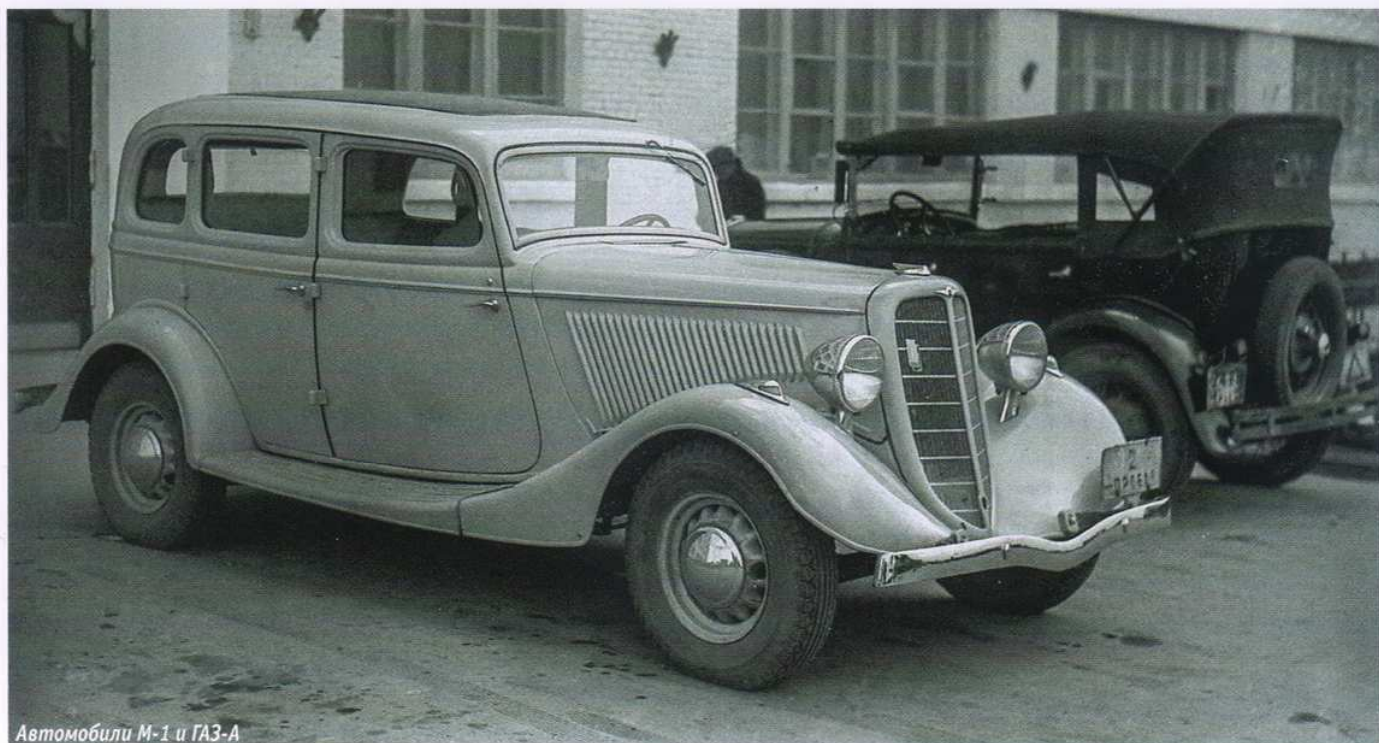
Руководитель Техотдела ГАЗа В. В. Данилов, в прошлом главный конструктор Ярославского автозавода, назначил на должность главного конструктора прибывшего из НАТИ Андрея Александровича Липгарта, а он, в свою очередь, собрал для проектирования нового легкового автомобиля команду конструкторов, состоявшую в основном

из молодых специалистов. Кузов разрабатывали А. Н. Кириллов, Ю. Н. Сорочкин, Л. И. Белкин, И. А. Сандалов, Н. И. Борисов, Ю. И. Духинова. Электрооборудование — В. И. Борисов и Е. В. Васильева, рамой занимались И. В. Новоселов, В. А. Крещук, Л. С. Заборовская. Работами по шасси руководили Г. П. Богданов и М. И. Катков, по двигателю — С. М. Приступ. Системы питания и охлаждения двигателя делал С. Н. Планкин. Руль и сцепление конструировал А. М. Кри-



Первый макетный образец М-1 с кузовом и колесами Ford

Контракт с Ford Motor Company предусматривал, что американская сторона будет обучать советских специалистов и в течение нескольких лет делиться информацией о своих новинках.



Автомобили М-1 и ГАЗ-А

гер, коробку передач — Н. Г. Мозохин. За задний мост отвечал М. В. Смирнов, за колеса и тормоза — В. И. Подольский. Испытаниями новинки руководил А. В. Куракин. Имена многих участников разработки М-1 вошли в историю советского автопрома. Например, А. М. Кригер впоследствии много лет занимал должность главного конструктора ЗИЛа, а Н. И. Борисов вскоре после войны стал главным конструктором МЗМА. Уступив эту должность А. Ф. Андронову, он

вернулся в Горький, где несколько лет работал главным конструктором ГАЗа. Л. И. Белкина и И. В. Новоселова ждала карьера на МЗМА, оба разрабатывали по немецким образцам «Москвичи» первого поколения. Н. Г. Мозохин стал на ГАЗе известным конструктором двигателей, И. А. Сандалов, Ю. Н. Сорочкин и А. Н. Кириллов — конструкторами кузовов. Позднее Сорочкин в должности главного конструктора еще «поднимал» два автозавода — ПАЗ и ЗАЗ.

А вот В. А. Крещук в начале 50-х годов прославился скандальной историей с автомобилями-амфибиями, но, как ни парадоксально, именно последовавшая после писем Крещука в правительство СССР отставка А. А. Липгарта с поста главного конструктора ГАЗа подарила стране два новых автомобиля — «Волгу» ГАЗ-21 и грузовик «Урал-355М».

Со стороны экспериментального цеха и производителей в подготовке горьковского легкового автомобиля второго поколения участвовали И. К. Лоскутов, Н. И. Строкин, Г. С. Хламов. Все они в разное время занимали пост директора или главного инженера ГАЗа, а Строкин стал министром автомобильной и автотракторной промышленности СССР.

Как ее зовут?

Работы над новой базовой легковой моделью стартовали в 1933 году, всего через несколько месяцев после освоения выпуска ГАЗ-А. Горьковский завод официально назывался Государственным автомобильным заводом (ГАЗ) имени В. М. Молотова. Поэтому новой машине, как первой самостоятельной разработке завода имени Молотова, присвоили название «Молотовец-1», сокращенно М-1. В технических условиях машина обозначалась как М-1, но еще до войны в печати появилось название ГАЗ-М1. В народе новый автомобиль сразу после появления получил два неофициальных имени — «Маруся» и «эмка». Второе



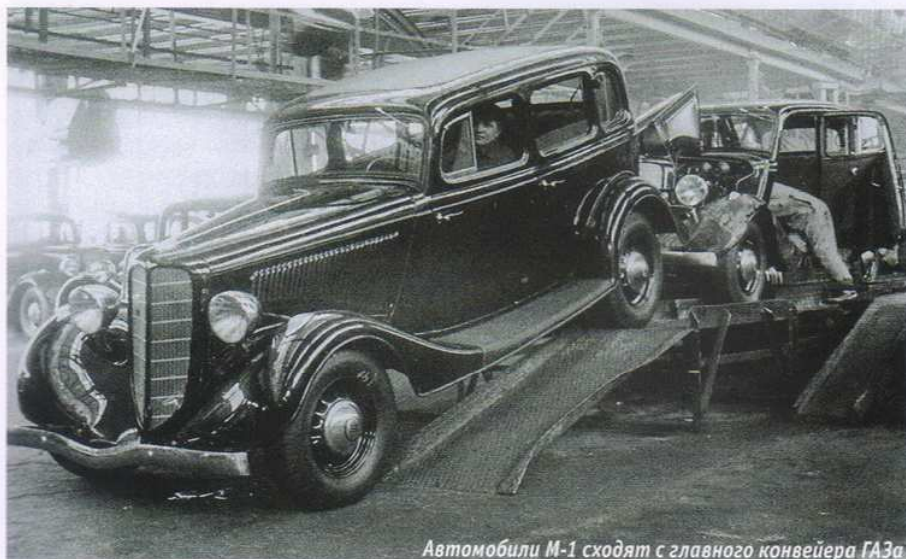
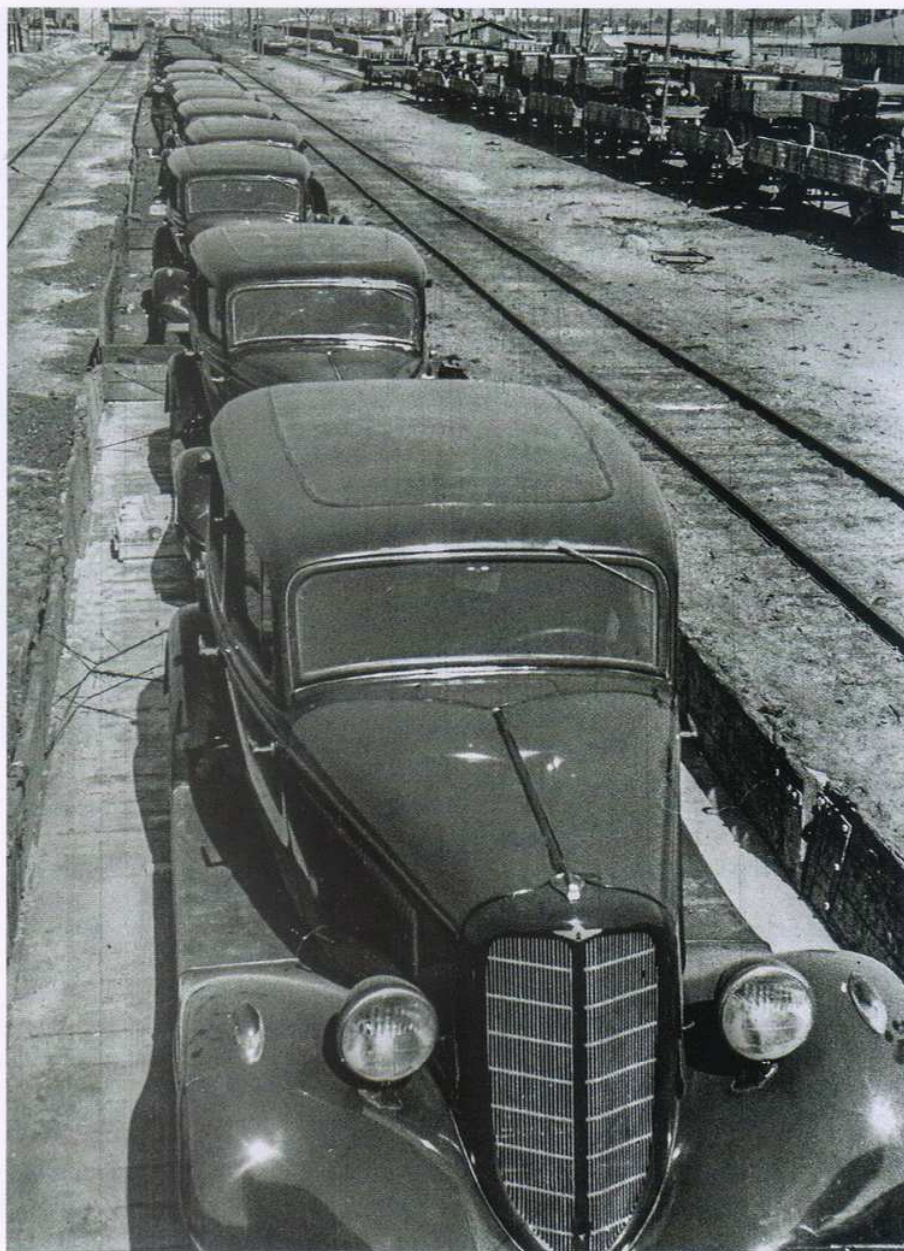
Опытный образец М-1 с кузовом Ford и колесами советского производства

Автомобили М-1, погруженные на железнодорожные платформы, отправляются к потребителю

название оказалось более популярным и живучим, чем официальные торговые марки некоторых моделей. В результате М-1 вошла в историю именно как «эмка», или «эмочка».

Для наших дорог

Образцы автомобиля-аналога Ford-40, конечно же, были сразу закуплены советскими внешнеторговыми организациями для Техотдела ГАЗа, их кузова, узлы и детали использовались при постройке первых макетных и опытных образцов М-1. Инженеры Данилов, Липгарт и Агитов сразу же определили полную непригодность существующего шасси Ford для эксплуатации на территории СССР. Рама и обе подвески на поперечной рессоре оказались, как и следовало ожидать, не прочнее, чем у Ford A, зато сочетались с более тяжелым закрытым кузовом седан. Значит, раму и подвеску предстояло конструировать с нуля. Точно не известно, изучался ли при этом какой-то альтернативный иностранный аналог (не Ford) с более мощной рамой и подвеской на двух продольных рессорах. Во всяком случае схема подвески М-1 была выбрана иная, более характерная для грузовика: цельные балки мостов на паре продольных полуэллиптических рессор. Раме сделали мощные лонжероны и Х-образную поперечину в середине. С одной стороны, прочностные характеристики рассчитывались с запасом для эксплуатации в условиях отечественных дорог. С другой, раму не усиливали сверх меры, чтобы не добавлять автомобилю лишней массы.



Автомобили М-1 сходят с главного конвейера ГАЗа

Оценить, насколько команда Липгарта выдержала баланс между прочностью и легкостью, можно по тем автомобилям, которые впоследствии пришлось конструировать на базе М-1. Например, кузов пикапа М-415 отлично встал на шасси «эмки» без доработок. Для бронеавтомобиля БА-20 рама была слабоватой, но не катастрофически, зато вес бронекорпуса с трудом выдерживали подвеска и рулевое управление. Для трехосного ГАЗ-21 часть рамы и узлы шасси М-1 оказались откровенно слабыми и непригодными, поэтому этот автомобиль и не пошел в производство. А вот шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11-73 и полный привод ГАЗ-61 шасси М-1 после небольшой доработки вполне осилило. Хотя схема рамы и подвесок М-1 была выбрана самая простая и консервативная, шасси



Автомобили М-1 на площадке готовой продукции ГАЗа

в целом не было копией какой-либо иномарки. Оно прошло полный цикл расчетов и конструкторских работ, выполненных исключительно силами Техотдела ГАЗа, и должно считаться полностью отечественной разработкой. Важные обновления ходовой части заключались также в новых рычажных амортизаторах и принципиально новых колесах. Отечественные легкие и прочные штампованные диски под 16-дюймовые шины пришли на смену «фордовским» колесам со спицами и 19-дюймовой «резиной». При этом сохранилось расположение крепежных шпилек, и при необходимости на ГАЗ-А легко становились колеса от М-1, или наоборот. Устанавливать на «эмки» колеса ГАЗ-А часто приходилось во время войны, когда был катастрофический дефицит шин.

Работать с запасом

Двигатель ГАЗ-А/АА не подходил для М-1 из-за недостаточных мощности и ресурса. Но производить его надо было на недавно закупленном оборудовании моторного цеха, что исключало создание полностью новой конструкции. Чтобы повысить мощность мотора, увеличили его степень сжатия с 4,2 до 4,6. Были расширены проходные сечения карбюратора, впускного и выпускного коллекторов. Также удалось, изменив фазы газораспределения, увеличить на 0,8 мм ход открывания клапанов. Чтобы повысить долговечность, пришлось полностью переработать систему смазки. Вместо «фордовских» черпачков на коленчатом вале, разбрызгивавших масло, сделали нормальный масляный насос, подававший под

давлением смазку к подшипникам коленчатого и распределительного валов. Коленчатый вал оснастили противовесами. Для улучшения охлаждения служил не только заметно увеличенный радиатор, но и новый водяной насос.

Устройство системы питания напрямую зависело от компоновки автомобиля. У ГАЗ-А/АА бензобак располагался под ветровым стеклом, над ногами водителя и пассажира. Поэтому бензин мог поступать в карбюратор самотеком. У М-1 бак находился в заднем свесе, что потребовало установить на двигатель диафрагменный топливный насос, обязательный для всех карбюраторных автомобилей следующих поколений. Карбюратор К-14 для М-1 сделали полностью новым, с экономайзером и автоматическим клапаном воздушной заслонки. Но он по-прежнему оставался «нижним», с восходящим потоком смеси. Также в систему питания был добавлен воздушный фильтр с масляной ванной. Все это позволило увеличить мощность двигателя на 10 л. с., но тогда это считалось достижением, к тому же за счет всех доработок двигатель теперь работал не «на пределе», а «с запасом», что резко увеличило его ресурс и межремонтный пробег.

Продукт своего времени

Кузов М-1 сохранил внешнюю форму одного из седанов Ford, поэтому остались четыре двери, открывавшиеся против хода, полностью отсутствовал багажник, откровенно старомодной выглядела задняя часть. В салоне не было отопителя, но в 30-х годах он еще отсутствовал на многих иномарках. Зато у Ford-40 не было форточек, а на М-1 сделали четыре форточки — в передних дверях и окнах кузова. Изучив инструкцию и научившись правильно открывать одновременно все форточки, можно было устроить эффективную вентиляцию без сквозняков. Двери, как у современных автомобилей, запирались кнопками на подоконниках. Кузовщики Техотдела ГАЗа сделали оригинальные капот и облицовку. Крылья и их поверхность тоже сконструировали заново — видимо, не столько по необходимости, сколько ради пробы сил. Немало новшеств появилось в электрооборудовании М-1. Сзади устанавливалось два фонаря (габаритных и стоп сигналов),

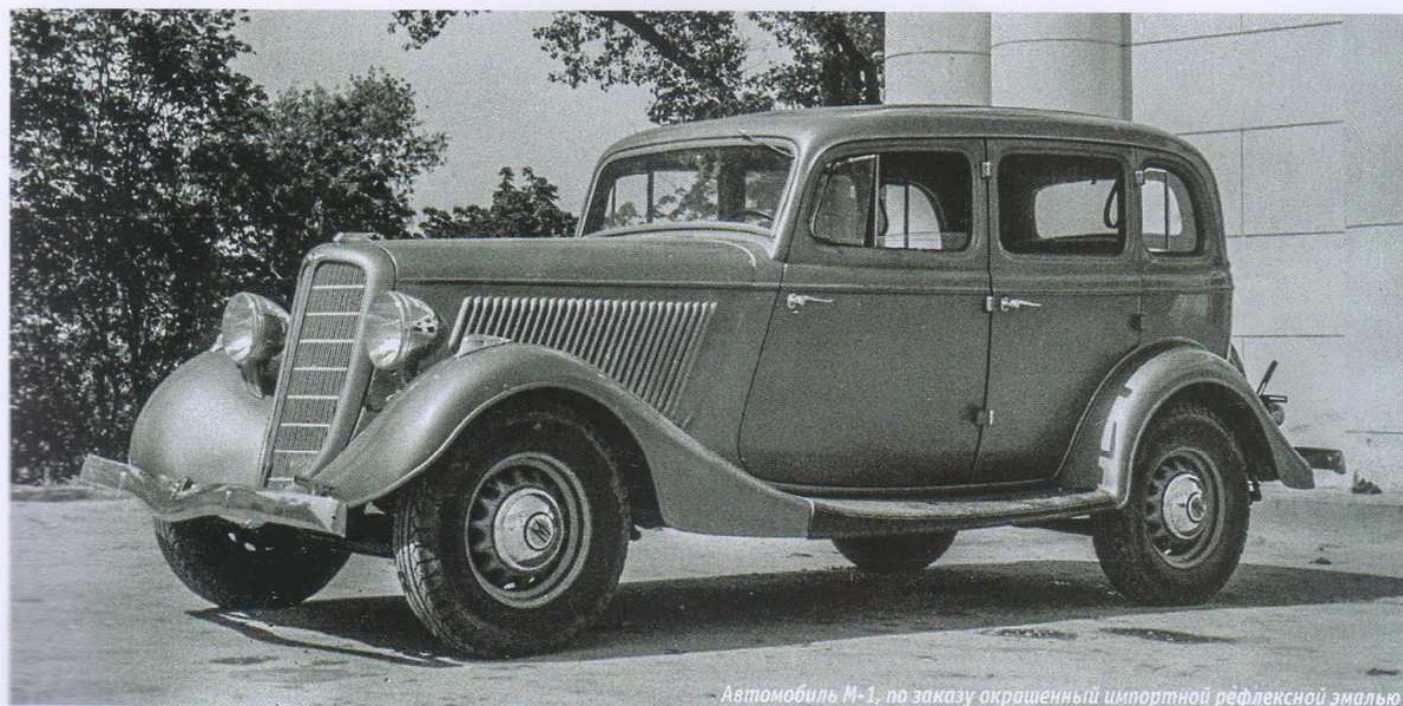
Продолжение на стр. 10



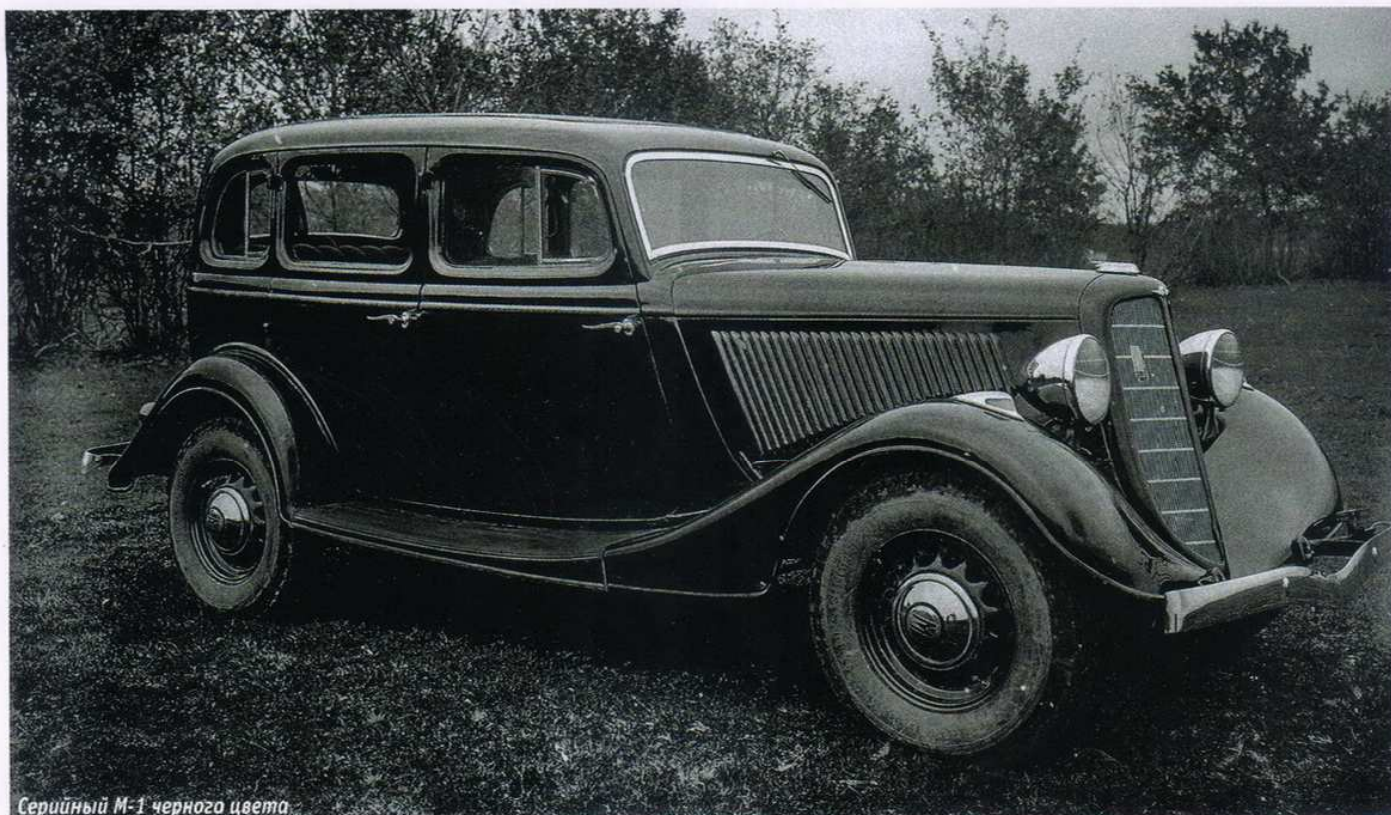
а не один, как у ГАЗ-А/АА. На передних крыльях появились подфарники. Большие фары выпустили оригинальными, с увеличенными корпусами-«горшками». Ничего общего с прежней моделью и грузовой полуторкой не имела комбинация приборов. Не посередине, а перед водителем установили два круглых циферблата: первым был стрелочный спидометр, оцифрованный до 120,

второй прибор совмещал расположенные по окружности амперметр, указатели уровня топлива и давления масла. Таким образом, М-1, хотя и содержал «родовые черты» школы Ford и откровенно заимствованные узлы, в целом оказался скорее советской разработкой, чем копией иномарки. Правда, к передовым достижениям мирового автомобилестроения 30-х годов

«эмку» тоже отнести нельзя. Так в 1935-м, за год до начала выпуска М-1, на смену Ford-40 в США пришел новый кузов седан с более современной внешней формой и открывавшимися по ходу передними дверями. Такие машины в небольших количествах даже закупали в качестве служебного транспорта для учреждений СССР. В больших городах они появились на улицах чуть раньше,



Автомобиль М-1, по заказу окрашенный импортной рефлексной эмалью



Серийный М-1 черного цвета

чем «эмки». Как раз в середине 30-х годов в мире начался переход к независимым передним подвескам и гидравлическим тормозам легковых автомобилей, но «эмка» и ее модификации будут обходиться без них.

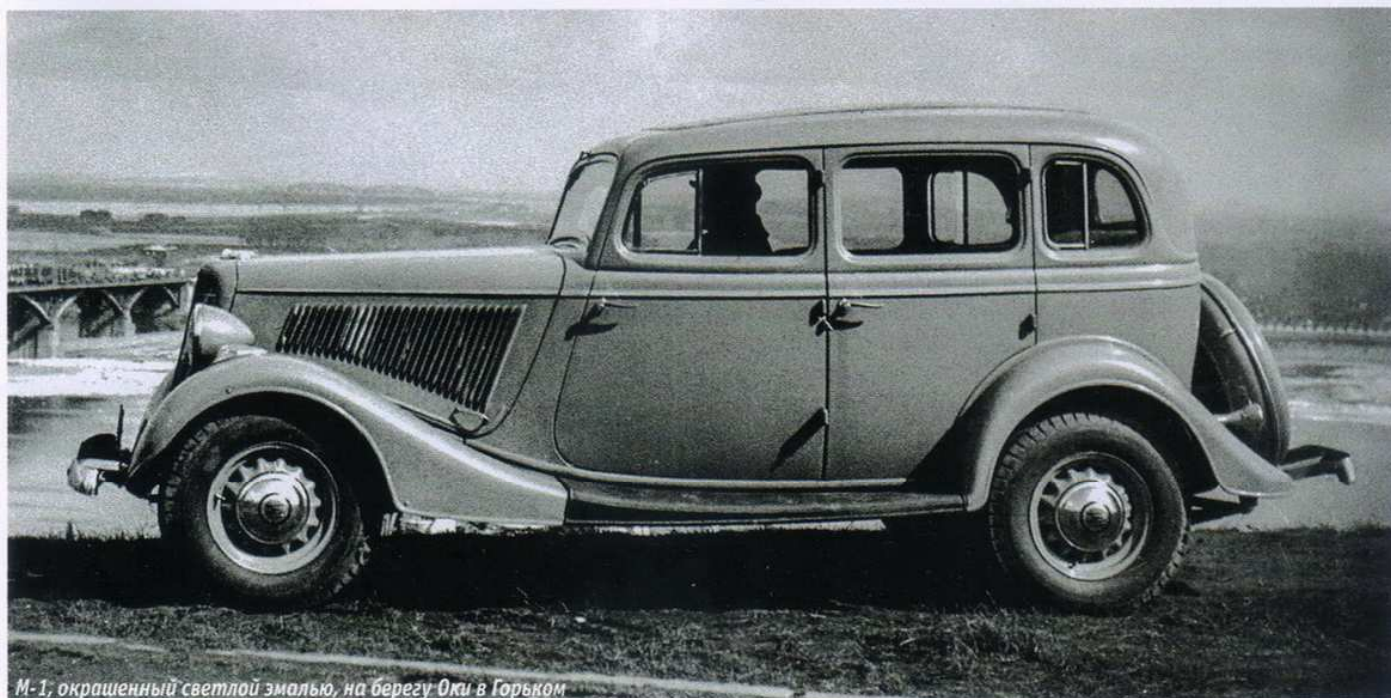
Хроника жизни

Первый макетный образец М-1 экспериментальный цех построил в январе 1934 года.

Машина с кузовом от Ford в самом деле получилась макетом. Раму пришлось сварить из частей, для испытаний она не годилась. Но макет показал, какой должна стать компоновка шасси. Еще два образца изготовили весной. Эти машины уже подходили для ходовых испытаний, выдержали без поломок поездку в Москву на показ наркомучинио Г. К. Орджоникидзе.

По дороге из Горького до Москвы тогда еще оставались отрезки грубого щебеночного шоссе, грунтовые участки и переправы через речки вброд, и эта дорога сама по себе превращалась в испытательный полигон для автомобилей.

Датой начала выпуска М-1 считается 18 марта 1936 года: в 18.30 с конвейера сошла первая машина. Тогда сдали в эксплуатацию



М-1, окрашенный светлой эмалью, на берегу Оки в Горьком





М-1 в сельской местности

и 292 шасси. 1938 год стал для «эмки» рекордным — 22 752 автомобиля и 349 шасси. Следующий, 1939-й, принес снижение объемов — 15 202 седана, 1006 пикапов М-415 и 552 шасси. Настоящее падение производства легковых машин последовало в 1940 году — в сбыт поступило только 2099 седанов, 2884 пикапа и 321 шасси. При этом 12 легковых М-1 и шесть пикапов проходят по документам как экспериментальные. Что это были за автомобили, пока не установлено.

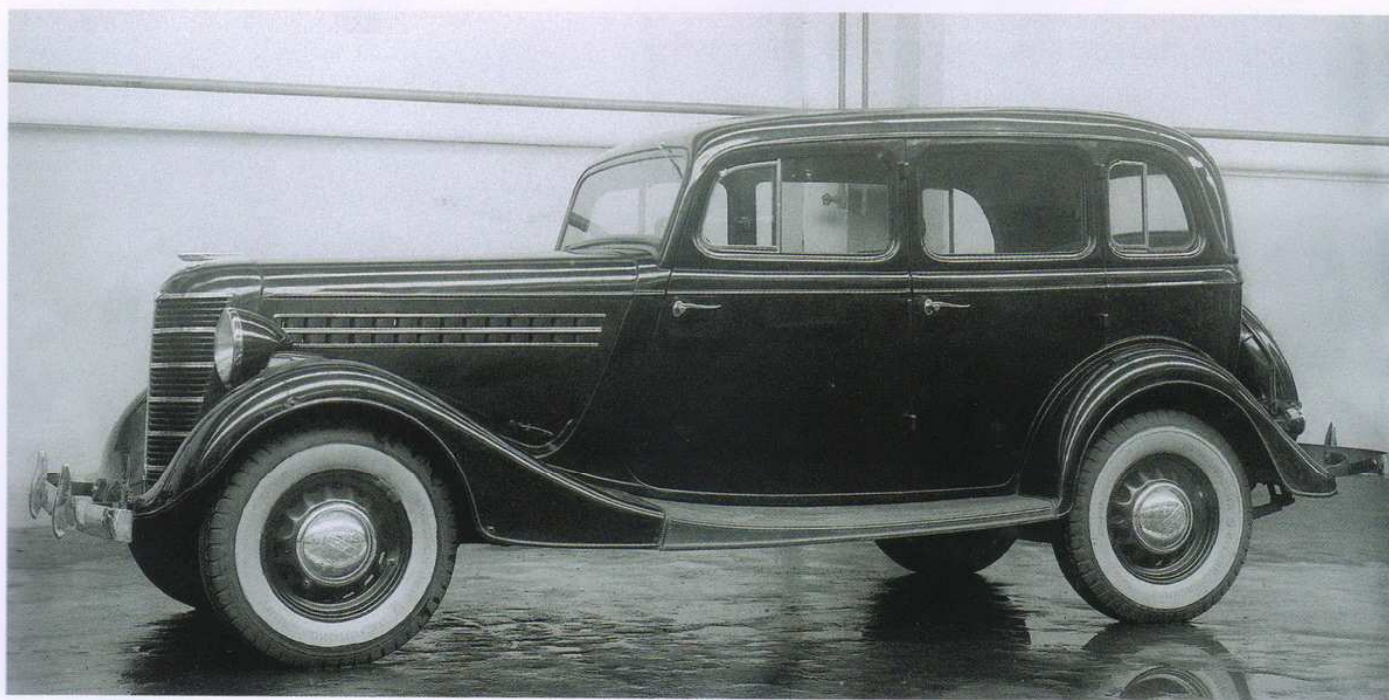
К тому времени Техотдел ГАЗа уже подготовил замену М-1 — автомобиль ГАЗ-11-73 с принципиально новым шестицилиндровым двигателем, доработанными шасси и электрооборудованием. Но его произ-

Хотя М-1 сохранял «родовые черты» Ford, в целом он был скорее советской разработкой, чем копией иномарки

вторую очередь завода. Но «эмки» сходили с одного главного конвейера с грузовиками. Отдельный легковой конвейер на ГАЗе открыли только после войны в цехах построенного в 1940 году Завода №466. До конца года ГАЗ отправил в сбыт 2431 машину М-1 и 93 шасси. Для сравнения, за предыдущий 1935 год увидело свет 16 126 товарных ГАЗ-А. С появлением «эмки» старый «газик»

оперативно сняли с производства — в 1936-м увидело свет только 59 фазтонов. Но ГАЗ-А пока выпускали в виде пикапа ГАЗ-4 (932 машины), шасси (385 машин) и даже построили четыре товарных седана ГАЗ-6. С 1937 года все встало на свои места — автомобили семейства ГАЗ-А ушли из годовой статистики окончательно, зато в отдел сбыта поступило 16 655 М-1

водство едва налаживалось, оставалось штучным. Из-за невозможности развернуть выпуск шестицилиндровых моторов ГАЗ-11 появился переходный вариант М-1М с двигателем М-1, рамой, подвеской и облицовкой ГАЗ-11-73. Не исключено, что гибриды из деталей М-1 и ГАЗ-11-73 попадали в сбыт в нескольких вариантах сочетаний новых и старых узлов. В 1941 году в сбыт ушло



Автомобиль ГАЗ-11-73

1242 седана М-1, 803 шасси и 73 шасси МС, модификации шасси М-1 для бронеавтомобиля. В военном 1942 году была выпущено 12 последних товарных автомобилей М-1. Указ Государственного Комитета Обороны №9905 от 26 августа 1945 года предписывал до освоения автомобиля М-20 «Победа» временно выпускать М-1. Но на деле в 1945 и 1946 годах вместо этих машин завод строил ГАЗ-11-73.

«Эмка» частного владельца

Автомобили семейства М-1 предназначались в основном для использования в качестве служебного транспорта и такси. Но существовали и частные «эмки». Немногочисленные оставшиеся от фондов на служебный транспорт автомобили покупали частные владельцы. До Великой Отечественной войны «эмка» стоила 9500 руб. С началом войны эти машины подлежали мобилизации, но

отдельным частникам удавалось переоформить свои «эмки» как служебный транспорт и оставить их в своем распоряжении, а после войны, выражаясь современным языком, «приватизировать» их обратно. По окончании войны многочисленные уцелевшие «эмки» списывали с госпредприятий и часто продавали индивидуальным владельцам, поэтому даже через несколько десятилетий частная машина М-1 не считалась редкостью.

Технические характеристики ГАЗ-М1

Число мест	5
Максимальная скорость	98 км/ч
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	15 л/100 км
Электрооборудование	6V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-100
Генератор	120 W
Стартер	600 W
Свечи зажигания	М-15/15 (НМ-12/10)
Размер шин	7,00-16
Масса, кг	
снаряженная	1375
полная	1740
на переднюю ось	715
на заднюю ось	1030
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	235
под задней осью	210
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	6,35
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,6	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, рычажно-поршневые, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, одностороннего действия	

Тормоза

рабочие — барабанные с механическим приводом

стояночный — с механическим приводом от ручного рычага на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое, полуцентробежное

Коробка передач

механическая, трехступенчатая

Передаточные числа

I — 2,82; II — 1,604; III — 1,00; задний ход — 3,383

Главная передача

одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное число — 4,44 (40 и 9 зубьев)

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм 98,43

Ход поршня, мм 107,95

Рабочий объем, см³ 3285

Степень сжатия 4,3

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 кгс.м при 1450 об/мин

Мемуары московского таксиста

В 1967 и 1972 годах издательство «Московский рабочий» выпустило два издания книги Евгения Васильевича Рыжикова «Из кабины такси», которая даже через десятилетия остается интересной для читателя. Это живые воспоминания водителя-ветерана о своей работе в Первом таксомоторном парке Москвы.



Евгений Васильевич Рыжиков

В книге Е. В. Рыжикова можно найти множество подробностей о развитии Москвы, ее архитектуры и автотранспортного хозяйства с конца 20-х по конец 60-х годов. Автор описывает общественную жизнь нескольких десятилетий. Немало интересного можно узнать об автомобилях разных моделей, работавших в московском такси.

Рыжиков родился в дореволюционной Москве, жил в районе сегодняшнего Рижского вокзала и в детстве хотел стать машинистом паровоза. Но после школы закончил трехгодичные автомобильные курсы и получил диплом механика-водителя автомобиля.

12 мая 1929 года он впервые вышел на линию за рулем московского такси *Renault KZ*. Эти иномарки тогда закупили для работы в государственном таксопарке, и именно они стали первыми городскими таксомоторами.

У водителей первых московских такси были серьезные конкуренты — прежде всего, извозчики со столетиями налаженным бизнесом и ухоженными лошадьми. Во времена НЭПа появилось много частных предпринимателей, занимавшихся прокатом — арендой автомобиля с шофером и с оплатой не по счетчику, а по договоренности с пассажиром. У частных прокатчиков были машины высокого класса: *Mercedes*, *FIAT*, *Talbot*, *Austro-Daimler* и др. Московским таксистам, в том числе и Рыжикову, приходилось делом доказывать пассажирам, что на «официальном» такси можно доехать быстрее и дешевле, чем на извозчике или прокатчике. Евгений Васильевич вспоминает об особенностях таксомоторов *Renault*: у этих машин радиатор стоял позади двигателя, а вентилятор находился практически перед водителем. Летом он давал необходимую прохладу, зато зимой можно было легко «промерзнуть до костей».

В начале 30-х годов исчезли частные прокатчики и значительно сократилось число извозчиков, а на смену *Renault* пришли лимузины *Ford* с перегородкой и площадкой для багажа рядом с шофером. Речь идет о автомобилях *Ford A* первого поколения

1928–1929 годов, которые за пеструю окраску звали «сороками». По техническим качествам *Ford* сильно проигрывал *Renault*. Рыжиков пишет про «незавидные двигатель и коробку передач», ненадежные трамблер и амортизаторы, лопающиеся ступицы спицованных колес, разбивающиеся при обычном закрывании дверей стекла. Перегородка сыграла с Рыжиковым злую шутку. Однажды в сильный мороз пассажир погрузил в его кабину чемодан, но вместо того чтобы сесть сзади, ушел за ожидавшими его женой и ребенком. Замерзший водитель не заметил этого, уехал с чужим чемоданом и был обвинен в краже.

Таксисты ждали появления отечественных автомобилей ГАЗ-А — по воспоминаниям Рыжикова, они поступили в такси только в 1935 году. Первый рейс первого «газика» окончился трагически. Водителя Михаила Николаева ночью нашли в машине с перерезанным горлом. Надо сказать, в книге описано много случаев нападений на таксистов. При этом шоферы такси не раз помогали сотрудникам органов правопорядка ловить преступников, а то и иностранных шпионов.

Много страниц книги посвящено предвоенным, военным и первым послевоенным годам, когда основным автомобилем-такси

был М-1. Количество парков в Москве росло, и такси часто компенсировало общую нехватку пассажирского транспорта. Известные деятели искусства и культуры зачастую использовали такси постоянно — по абонементам, не имея ни личных, ни персональных машин. Московские таксисты работали и в области. Например, Рыжиков и его товарищи по парку ездили «подрабатывать» в Подольск. Там заканчивалась линия электрички, а к расположенным дальше от Москвы населенным пунктам паровоз с пассажирским вагоном и два «автобуса-калеки» ходили крайне нерегулярно, порой сутками не выходя на линию. Отбоя от пассажиров в тех краях не было, и водители такси легко перевыполняли план. Рыжиков не оставил без внимания интересную подробность: в 30-х годах поступавшие в такси лимузины ЗИС-101, оказывается, окрашивали не в черный, а в голубой, синий и желтый цвета.



Такси *Renault KZ*, его водитель и пассажиры



Автомобиль-такси ГАЗ-А

Когда началась Великая Отечественная война, в Москве остался только один таксопарк. Сам Рыжиков не был призван в армию по состоянию здоровья. Все маломальски годные автомобили отправляли на фронт, и шоферам приходилось своими руками собирать «эмки» из останков списанных машин и имевшихся запчастей, чтобы выходить на линию. Во время войны на такси, из-за отсутствия другого служебного транспорта, возили крупные суммы денег — дневную выручку магазинов, средства для сберкасс. Кассирами и инкассаторами работали чаще всего люди пенсионного возраста, которые не могли оказать серьезного сопротивления грабителям, и водителям такси приходилось невольно становиться еще и охранниками государственного добра.

Однажды Рыжикова застала в пути воздушная тревога, пришлось свернуть в переулочек, куда указал патруль. Евгений Васильевич пересел на заднее сиденье, где было просторнее, и собирался поужинать. Это спасло его от гибели. Поблизости разорвался снаряд. Осколок пробил дерматиновую крышу М-1 и вонзился в переднее сиденье. Рыжиков сорвал с колеса машины колпак и, набрав воду из уличной колонки, потушил горящую подушку.

Много интересного пишет Рыжиков о послевоенном времени. Например, о владельцах частных машин — «леваках», составивших конкуренцию потрепанному войной такси. И о том, как во время денежной реформы 1947 года один из таких «нелегалов» устроил демонстрацию, оклеив изнутри салон трофейного лимузина «старыми» купюрами, которые не удалось обменять. Рыжи-

ков вспоминает, какие неполадки были у первых «Побед» и как для автомобилей

такси выбрали унылую унифицированную окраску — сочетание светлого и темного оттенков серого цвета. Автор не мог пройти и мимо того, как в 1947 году на таксомоторах появился знаменитый «зеленый огонек», сигнал свободного или занятого такси, изобретенный пожилым водителем из Первого таксомоторного парка Москвы. Конечно, в книге Рыжикова можно найти много подробностей, как перестраивались улицы Москвы, появлялись новые районы, когда в таксопарки приходили основные модели автомобилей-такси и как их воспринимали водители, какие были правила перевозок. Но наибольшее количество страниц посвящено встречам с самыми разными людьми (пассажирами такси) и реальным случаям из опыта таксистов.

В начале 70-х годов, когда вышло второе издание книги «Из кабины такси», Евгений Васильевич Рыжиков все еще водил по Москве «Волгу»-такси.



Такси Ford A образца 1928–1929 годов — «сорока»



Опытный образец такси на базе ГАЗ-М1

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ™
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



UNIVERSAL

© 2019 Universal City Studios LLC.
All Rights Reserved.

- МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ
- ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ
- ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ
- РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ
- ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ
- ПРОСТАЯ СБОРКА
- МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ВАЗ-2107 «ЖИГУЛИ»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
9 772071 095120