

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 39 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ



№ 117



ГАЗ-М73

ЦЕЛИННЫЙ ДЖИП
С КОМФОРТОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ
ЖИЗНЕСПОСОБНАЯ ИДЕЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №117, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини 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 АГОСТИНИ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 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
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-27
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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.
Розничная цена:
54,90 грн, 39 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 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:

стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;
стр. 3–7, 11–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова.

Текст: Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко, Олега Чалкова,
Ивана Падерина
и Максима Шелепенкова

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 1.08.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 





Экспериментальный ГАЗ-М73, созданный в 1955 году, стал первым в мире комфортабельным малозабаритным джипом с несущим кузовом. Этот автомобиль послужил образцом для серийного одноклассника — «Москвича-410».

Время реформ

В последнее десятилетие многие экономические и политические решения, принятые в годы правления Никиты Сергеевича Хрущева, объясняют просто: дескать, съездил Хрущев в США, оценил их достижения, впечатлился и решил перенести американский опыт на родную почву. Увидел Никита Сергеевич царствующую на фермерских полях кукурузу — попытался повсеместно культивировать ее в СССР, оценил эффективность использования небольших полноприводных пикапов и универсалов — сразу же дал команду советским конструкторам разработать аналоги.

Чтобы понять ошибочность подобных утверждений, достаточно сопоставить дату поездки Хрущева в Америку с датами старта его революционных проектов. Официальный визит главы советского правительства в США начался 15 сентября 1959 года

и продолжался 13 дней. К этому времени освоение целинных и залежных земель шло уже шестой год, кампания по увеличению посевных площадей кукурузы — третий год. Четыре года прошло с момента создания двух образцов экспериментальных джилов ГАЗ-М73 для механизаторов и агрономов, третий год серийно выпускались полноприводные «Москвичи» семейства «410/411».

Более того, личные впечатления Хрущева редко влияли на принятые им стратегические решения. Например, Никиту Сергеевича поразили автомобили, представленные в 1959 году на американской выставке в Сокольниках. Он не скрывал своего восхищения и впоследствии потребовал от художников Завода имени Лихачева, чтобы обновленный экстерьер правительственного лимузина ЗИЛ-111Г напоминал американские аналоги. Однако на массовое

производство подобных «дредноутов» отечественный автопром не был ориентирован. Хрущев считал, что в нашей стране будущее за общественным транспортом. Тем не менее, иногда он проявлял гибкость — например, благословил разработку первой в СССР «народной» микролитражки. Чтобы понять подоплеку хрущевских реформ, стоит вспомнить геополитическую обстановку середины 50-х годов. Тогда речь шла о разделе Европы странами-победительницами во Второй мировой войне на зоны влияния. Чтобы диктовать бывшим союзникам свои условия, СССР должен был иметь сильные аргументы — и не только военные. Претендовать на роль патрона Восточной Европы могла лишь страна с достойным уровнем жизни. Не случайно девиз «Догоним и перегоним Америку» из уст Хрущева прозвучал на зональном совещании работников сельского хозяйства. Советская



Легковой автомобиль М73 с кузовом «купе»



промышленность добилась впечатляющих успехов еще при Сталине, а вот сельское хозяйство отставало. «Догонять» предстояло в полях, садах и на фермах.

В дальние края

Вскоре после прихода Хрущева к власти, когда необходимость подъема сельского хозяйства стала очевидной, в Кремле начались споры о методах проведения реформ.

экстенсивного развития — резкого увеличения посевных площадей. В 1954 году пленум ЦК КПСС принял постановление «О дальнейшем увеличении производства зерна в стране и об освоении целинных и залежных земель». Госпланом СССР было намечено распахать в Казахстане, Сибири, Поволжье, на Урале и в других регионах не менее 43 млн. га. Свое решение правительство подкрепило

Легковой автомобиль М73 с кузовом «пикап». Рядом с ним его создатель — Григорий Моисеевич Вассерман

кампанией: двинув людей и технику на дикие земли, никто не озаботился созданием инфраструктуры — жилья, дорог, зернохранилищ, ремонтной базы. На целину отправляли большую часть производимых в стране тракторов и комбайнов, мобили-

Механизаторам и агрономам нужен был мощный, но компактный и экономичный полноприводной автомобиль

Многие настаивали на интенсивном пути развития, который предполагал повышение урожайности на уже освоенных площадях за счет внедрения прогрессивных технологий, выпуск современной техники, установление новых производственных отношений. Однако победу одержали сторонники

мощной пропагандистской кампанией. Воодушевленные размахом проекта молодые люди ехали на целину целыми эшелонами. Освоение новых земель шло ударными темпами, быстро росло число новых зерновых совхозов-гигантов. Волна трудового энтузиазма затмила стратегические просчеты

зовывали студентов, посылали в сезонные командировки механизаторов. Но количество не переходило в качество — влияние ресурсов не могло компенсировать организационные просчеты. С началом пахотных работ вскрылась проблема, с которой аграрии прежде не сталкивались: на полях, раскинувшихся на сотни квадратных километров, техника оказалась оторванной от ремонтных баз, а агрономы не успевали объезжать свои владения. В колхозах и совхозах средней полосы все было просто: чтобы добраться до поломавшегося в поле трактора или комбайна, механизатор мог воспользоваться

С началом пахотных работ вскрылась проблема, с которой аграрии прежде не сталкивались: на полях, раскинувшихся на сотнях квадратных километров, техника оказалась оторванной от ремонтных баз, а агрономы не успевали объезжать свои владения.



Автомобили М73 демонстрировали хорошую проходимость

любой попутной машиной из тех, что постоянно сновали туда-сюда по относительно небольшой территории аграрного хозяйства, или взять казенный грузовик, а потом отпустить его для выполнения других текущих задач. На целине такое было невозможно. Трафик попыток отсутствовал как таковой, а воспользоваться прикреплённым к хозяйству автомобилем означало забрать его на весь день — о рентабельности использования техники в этом случае говорить не приходится. К поломавшемуся комбайну подчас нужно было доставить единственную запчасть и комплект ремонтных инструментов — в общей сложности не более 100 кг. А везти этот незатейливый груз приходилось в кузове грузовика, расходуя много топлива и к тому же оторванного на это время от выполнения своих «прямых обязанностей». Механизаторам и агрономам очень пригодились бы ГАЗ-69, производство которых Горьковский автозавод освоил в 1953 году, но, во-первых, использовать полноформатный джип для перевозки одного человека и 100 кг груза было неэффективно, а во-вторых, «шестьдесят девяток» просто на всех не хватало. В первую очередь этими автомобилями оснащались армейские подразделения, а немногочисленные народнохозяйственные партии горьковских грузопассажирских внедорожников распределялись среди сельских чиновников — секретарей райкомов, председателей колхозов и совхозов.



В сентябре 1955 года на ГАЗе освоили полноприводную версию «Победы» — автомобиль М72, но его появление свидетельствовало лишь о том, что политика партии требует от партийных и государственных чиновников высокого ранга быть ближе к народу — чаще выезжать в поля. Механизаторам и агрономам нужен был мощный, но компактный и экономичный полноприводной автомобиль — неприхотливая рабочая лошадка.

Конь пегальный

Горьковские конструкторы, причастные к проекту ГАЗ-М73, рассказывают историю появления этой машины так. Осенью 1954 года Хрущев вызвал к себе министра

автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР Степана Акоповича Акопова и дал задание разработать малолитражный легковой автомобиль высокой проходимости, который заменил бы одноконную «линейку» — основное транспортное средство агрономов и объездчиков полей. Работа над полноприводным шасси для кузова «Победы» в это время уже шла полным ходом, и Хрущев, зная об этом, свое задание прокомментировал так: «Не одним же начальникам ездить с комфортом по бездорожью в любое время года!». Вполне закономерно, что задание разработать такой автомобиль получил Горьковский автозавод — единственное предприятие страны, имевшее опыт производства негрузовых полноприводников. Изначально речь шла только о проектировании, то есть о создании полного пакета технической документации. Массовое производство машины Акопов намеревался разместить на автозаводе, строительство которого планировалось на Украине, поэтому перспективный внедорожник называли «Украинец». Однако вскоре стало ясно, что по ряду причин от создания нового предприятия придется отказаться, и автомобиль переименовали в «Механизатор». Впрочем, не исключено, что история с наименованием и переименованием — всего лишь миф. В сохранившейся до наших дней заводской технической документации фигурирует лишь заводское обозначение «ГАЗ-М73».



Испытания экспериментальных автомобилей М73 на бездорожье



ГАЗ-М73 преодолевает снежную целину

транспортное средство с нуля не было необходимости. Важно было в кратчайшие сроки получить результат, используя максимум уже освоенных отечественным автопромом узлов и агрегатов. Малая масса автомобиля позволила заимствовать двигатель, сцепление с гидроприводом, КПП с удлинителем и тормоза у готовящегося к производству «Москвича-402». Оба ведущих моста и раздаточную коробку с демультипликатором Вассерман спроектировал специально для М73, создав уменьшенные копии аналогичных узлов М72 и ГАЗ-69.

Конфигурация подвесок определилась почти автоматически — зависящая, на продольных рессорах. Как и у всех горьковских полноприводников, мосты крепились к рессорам снизу, что существенно увеличивало дорожный просвет. Для повышения проходимости ГАЗ-М73 прибегли к радикальным мерам. Совсем небольшой малолитражный автомобиль получил крупные шины 6,70-15 (позже такие ставили на «двадцать первую» «Волгу»). Диаметр колесных дисков был меньше, чем у ГАЗ-69 и М72, но при

Создать эту машину предстояло конструкторской группе, возглавляемой Григорием Моисеевичем Вассерманом. Именно Вассерман и его сотрудники спроектировали несколько ранее ГАЗ-69 и ГАЗ-69А,

платформа с поручнями, запасное колесо размещалось в специальном отсеке под грузовой платформой. Грузоподъемность обеих версий составила 150 кг. Создавая экстерьер автомобиля, конструкторы по-

Создать малый комфортабельный джип поручили конструкторской группе, возглавляемой Григорием Вассерманом

именно этот коллектив в момент получения задания на разработку малого комфортабельного джипа работал над «скрещиванием» кузова «Победы» с полноприводной трансмиссией.

Начали с компоновки. Задачи, которые предстояло решать автомобилю, позволяли довольствоваться двухместным кузовом, а оставшиеся в запасе резервы полезной нагрузки и длины использовать для перевозки груза. Тем не менее, кузов вырисовывался короткий и легкий, что позволяло сделать его несущим, обходясь без громоздкой и тяжелой рамы — для полноприводников тех лет решение революционное. Сразу же определились, что первые два опытных образца будут построены с разными типами кузовов — пикап и купе. У купе был закрытый вместительный багажник с пристроенной на его крышку запаской, а у пикапа позади закрытой двухместной кабины находилась открытая грузовая

старались сделать его привлекательным и по-своему модным.

Несмотря на принципиальную новизну М73, проектировать сугубо утилитарное

этом ширина резины — как дорожной, так и с мощными грунтозацепами — была больше, чем у упомянутых выше внедорожников.



Обложка фотоальбома, посвященного испытаниям автомобиля М73 «Украинец»

Двухместный малолитражный автомобиль высокой проходимости



Автомобили М73 в городском транспортном потоке

Экзамен по физкультуре

Уже в декабре 1954 года оба опытных образца ГАЗ-М73 — пикап и купе — были готовы. В январе 1955 года провели стандартную для всех прототипов процедуру обмеров и взвешивания, а с 12 февраля по 22 марта прошли заводские доводочные испытания. По городским и загородным асфальтовым дорогам, покрытым слоем укатанного снега, автомобили прошли 3738 км, что позволило определить реальный средний расход топлива — 13,5 л/100 км. В испытаниях на заснеженной лесной дороге наряду с парой М73 для сравнения участвовал один из первых опытных образцов ГАЗ-М72. Пока глубина снега не превышала 25–27 см, обе модели свободно двигались на второй передаче со скоростью 15–20 км/ч. На рыхлом снегу глубиной 40–45 см М72 застрял, а М73 такие участки на первой пониженной передаче преодолевал без проблем. Дело в том, что за счет меньшей массы и большей площади соприкосновения покрышек с грунтом малолитражный джип продавливал снежный покров на 25–30 см меньше своего полноразмерного собрата. Следующие заводские испытания прошли 28 апреля 1955 года. В этот день на разбитых грунтовках в окрестностях горьковского совхоза «Доскино» состязались

в проходимости оба М73, а также первый (капотный) вариант среднего армейского полноприводника ГАЗ-62 и экспериментальный ГАЗ-51 с гусеничным движителем, разработанным конструктором ГАЗа В. К. Рубцовым. Полугусеничный грузовик выступал вне конкурса, а вот в классе колесных внедорожников победу одержали М73. Автомобили несколько раз проехали в обоих направлениях по проселочной дороге с глубокими, залитыми водой колеями. Машины двигались на первой и второй передачах с включенным демультипликатором. ГАЗ-М73 все участки преодолел без остановок. ГАЗ-62 дважды застревал в грязи.

14 мая 1955 года пикап М73 схлестнулся на бездорожье с серийными ГАЗ-69 и ГАЗ-69А и с опытным образцом М72. Программа испытаний на этот раз была более разнообразной. Помимо движения по глубоким грязным колеям она предусматривала форсирование бродов глубиной до 60 см и преодоление косогоров. Сведениями

об успехах «шестьдесят девяток» мы не располагаем, что же касается соперничества М73 и М72, известно следующее: на самом непроходимом участке проселка М72 сел на мосты, не доехав двадцати метров до того места, где на мосты сел М73. Уязвимым местом всех автомобилей оказалось негерметичное подкапотное пространство — попадавшая туда вода глушила двигатели.

Испытания позволили выявить ряд недоработок, которые следовало устранить перед созданием опытной партии ГАЗ-М73. Так, максимальная скорость обоих образцов составила 85 км/ч, что превышало заданную техническими условиями на 15 км/ч. Это потребовало сделать перерасчет передаточного числа постоянного зацепления в раздаточной коробке, увеличив его с 1,15 до 1,36. Автоматически улучшалась динамика, возрастало тяговое усилие на колеса, но изменение динамических характеристик

Продолжение на стр. 10

Несмотря на принципиальную новизну М73, создавать транспортное средство с нуля не было необходимости. Важно было в кратчайшие сроки получить результат, используя уже освоенные отечественным автопромом узлы и агрегаты.



ГАЗ-М73





трансмиссии потребовало защитить двигатель ограничителем оборотов на 4000 об/мин. Кроме того, планировалось на 100 кг уменьшить сухой вес автомобиля, защитить подкапотное пространство и кабину от воды при преодолении бродов, герметизировать тормоза, заменить шестивольтовое электрооборудование двенадцативольтовым. Фактическая ширина салона составляла всего 1260 мм и управлять машиной в зимней одежде было сложно, поэтому кабину на уровне плеч водителя и пассажира

биография предтечи всех легких комфортабельных полноприводников закончилась.

Путевка в жизнь

Решение передать наработки по малолитражному внедорожнику на МЗМА было единственным реальным способом сохранить проект. Мощности Горьковского автозавода в середине 50-х годов были перегружены производством уже освоенной техники. Нельзя забывать, что ГАЗ являлся не только одним из ведущих производителей готовых автомобилей,

и речи — в конце концов, Горьковский автозавод был не резиновым. Таким образом, плоды вдохновенного труда группы Вассермана можно было либо просто «похоронить», либо найти возможность развивать тему на другом предприятии. К счастью, министерские чиновники и Госплан выбрали второй вариант. Впоследствии, используя горьковские наработки (в первую очередь чертежи раздаточной коробки и ведущих мостов), конструкторы МЗМА создали полноприводную четырехместную четырехдверную малолитражку

Решение передать наработки по внедорожнику на МЗМА было единственным способом сохранить проект

решили расширить на 110–120 мм. Воплотить все новшества в металле горьковчане не успели. Постановление Совета министров СССР № 762 о сроке готовности опытных образцов ГАЗ-М73 №3 и №4 к 10 июля 1955 года и сроке их официальных испытаний (1 сентября 1955 года) вышло 24 апреля 1955 года. Однако 2 июня из министерства неожиданно пришло письмо, предписывавшее передать проект и один из построенных образцов М73 на Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА). На этом короткая и яркая

но и поставщиком шасси для установки специализированных кузовов и оборудования, а также серьезным оборонным предприятием. В 1955 году автозавод готовился к освоению производства нового базового легкового автомобиля М21 «Волга». Покорение целины требовало наращивания выпуска грузовиков ГАЗ-51. Производство необходимых и армии, и народному хозяйству ГАЗ-69 пришлось переносить в Ульяновск. Об освоении новой модели, которая требовала к тому же поставок узлов и агрегатов с МЗМА, не могло быть

«Москвич-410», а несколько позже — внедорожный универсал «Москвич-411», прообраз современных кроссоверов. Эти машины не слишком соответствовали первоначальному замыслу — создать «летучку» для целинных механизаторов, зато они позволили реализовать революционную идею Вассермана и доказать ее жизнеспособность. Суть идеи сводилась к двум тезисам: первый — джип может иметь несущий кузов, второй — этот кузов может не уступать в изяществе и комфорте легковым автомобилям.

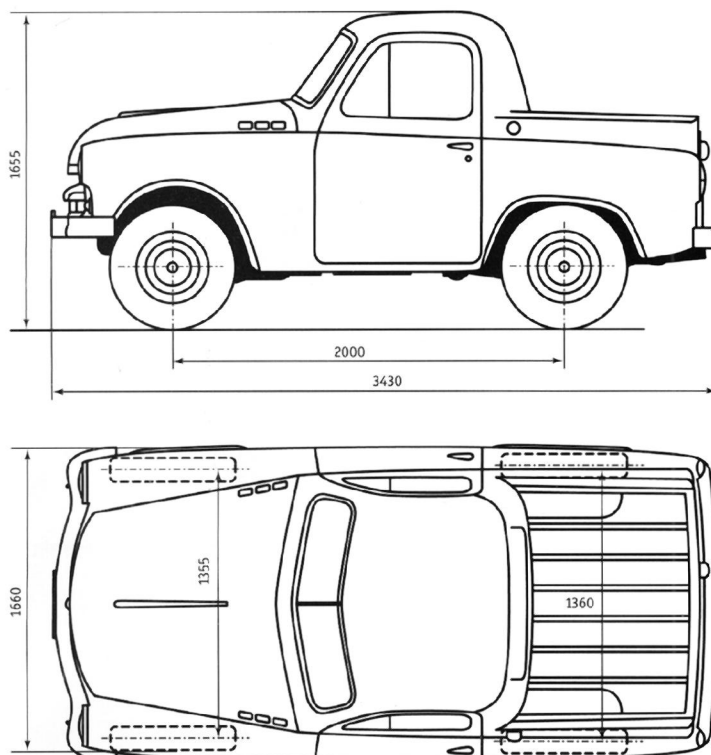


Схема автомобиля ГАЗ-М73

Технические характеристики ГАЗ-М73

Число мест	2 + 150 кг груза
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	13,5 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Размер шин	6,70-15
Масса, кг	
сухая	1030
Дорожные просветы, мм	
под передним мостом	220
под задним мостом	217
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий — колодочный, с гидравлическим приводом, действует на все колеса

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, двухходовая; синхронизатор для включения II и III передач

Передаточные числа

I — 3,53; II — 1,74; III — 1,00; задний ход — 4,61

Сцепление

однодисковое, сухое

Раздаточная коробка

трехвальная, одноходовая, двухступенчатая, с двумя передачами

передаточные числа: высшей передачи — 1,15, низшей передачи — 2,68

Главная передача переднего и заднего мостов

пара конических шестерен со спиральными зубьями; передаточное число — 5,14

Двигатель

Москвич-402, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1220
Степень сжатия	6,8
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

К-44 (К-59)

Максимальная мощность

35 л.с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

7,1 кгс.м при 2400 об/мин



«Дядюшка» легендарных автомобилей

Ведущих конструкторов образно называют отцами созданных ими автомобилей. Лев Косткин, долгое время проработавший на ГАЗе, а затем и на МАЗе, ни разу не был в роли ведущего конструктора. Однако многие модели, ставшие лицом советского автопрома, своим появлением в значительной степени обязаны именно Косткину. Его с полным правом можно назвать если не отцом, то заботливым дядюшкой наших знаменитых машин.

Лев Васильевич Косткин родился в 1909 году в Нижнем Новгороде. В 1930 году он окончил Казанский энергетический институт и уже в декабре начал работать на строящемся Нижегородском автозаводе (будущем ГАЗе) в должности инженера-конструктора технического отдела, отвечавшего за техническое оснащение предприятия, обеспечение эффективности проектных решений, разработку и выпуск чертежей и т.д. Именно здесь Косткин зарекомендовал себя как конструктор, способный не только четко выполнять поставленные задачи, но и находить неординарные инженерные решения. В 1934–1935 годах Лев Васильевич служил в Красной армии, а демобилизовавшись,

сразу попал в ударный конструкторский коллектив, организованный для создания новой базовой модели легкового автомобиля М1. Специалисты этой группы стали основателями конструкторской школы Горьковского автозавода, а в дальнейшем — ключевыми фигурами всего отечественного автопрома. Над созданием «эмки» трудились А. М. Кригер (позднее доктор технических наук, профессор, главный конструктор ЗИЛа), Ю. Н. Сорочкин (впоследствии главный конструктор ЗАЗа и ПАЗа), В. И. Борисов, Н. Г. Мозохин, И. В. Новоселов, Б. Д. Кирсанов (будущий заместитель главного конструктора АЗЛК), В. И. Подольский (заместитель главного конструктора УАЗа). Руководил

*Создатели автомобиля М20 «Победа»
(слева направо): Л. В. Косткин, А. Д. Просвирнин,
В. И. Борисов, А. М. Кригер, А. А. Липгарт*

проектированием автомобиля главный конструктор завода А. А. Липгарт (будущий доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники). В эту блестящую «сборную команду» Лев Косткин пришел не подмастерьем, а начальником группы. Несколько позже Лев Васильевич занял пост заместителя главного конструктора. В качестве ведущего конструктора КБ шасси и двигателей Косткин разрабатывал конструкцию узлов систем питания и охлаждения моделей М1, ГАЗ-11-40, ГАЗ-61.



В годы Великой Отечественной войны Лев Косткин активно участвовал в разработке боевой техники. Его имя стоит в одном ряду с именами выдающихся создателей армейских машин, таких как Н. А. Астров, В. А. Дедков, В. А. Грачев, А. М. Кригер, Ю. Н. Сорочкин и В. К. Рубцов.

Лев Васильевич, наряду с Липгартом, Мозохиным, Строкиным и Сорочкиным, сыграл одну из ключевых ролей в создании первой послевоенной горьковской легковушки — «Победы». Еще больший вклад Косткин внес в разработку грузовика ГАЗ-51, производство которого завод освоил в 1946 году. За создание этого автомобиля Косткин, а также А. А. Липгарт, А. М. Кригер, А. Д. Просвирнин, В. И. Борисов и С. И. Русаков в 1947 году были удостоены Сталинской премии второй степени в номинации «За выдающиеся изобретения и коренные усовершенствования методов производственной работы».

Уже в 1948 году Косткин возглавил конструкторский отдел грузовых автомобилей Горьковского автозавода. А затем случилась некрасивая история с разработкой под руководством конструктора Крещука бесперспективной армейской амфибии ГАЗ-011 и параллельной работой заводчан над альтернативным ГАЗ-46. Крещук, убежденный, что его тему специально саботируют, писал жалобы в партийные и государственные инстанции. В результате в 1951 году главный конструктор завода Андрей Липгарт был смещен со своего поста. Его место занял соратник и единомышленник Лев Васильевич Косткин. Именно в период работы главным конструктором

Косткин получил свою вторую Сталинскую премию (на этот раз третьей степени) за работу в области военной техники — в компании с В. А. Дедковым, Н. Ф. Денисюком, Н. И. Ефимовым, М. Г. Редькиным, В. К. Рубцовым и Ф. Т. Тимофеевым.

Увы, начатые в 1951 году «оргмеры» внутризаводскими кадровыми перестановками не исчерпывались. Результатом рассмотрения очередного письма Крещука стало постановление Совета министров СССР № 2286-866СС от 15 мая 1952 года. Согласно этому вердикту, Липгарта фактически сослали на автозавод в Миасс, директора ГАЗа Г. А. Веденяпина назначили начальником моторного цеха ЯАЗа, а главного конструктора Косткина отправили рядовым инженером на Минский автомобильный завод (МАЗ). Впрочем, «в рядовых» Лев Васильевич проходил недолго. Талант и опыт способствовали быстрому продвижению по служебной лестнице, и уже в сентябре 1954 года Косткин был назначен главным конструктором МАЗа.

Вот как о приходе Косткина на эту должность вспоминает один из старейших конструкторов предприятия Иван Францевич Демидович:

«Реально дело сдвинулось с мертвой точки, когда в 1954 году пост главного конструктора завода занял Лев Васильевич Косткин. До него главным конструктором был Георгий Михайлович Кокин, с целой группой конструкторов приехавший с Ярославского автозавода для организации серийного выпуска МАЗ-200 — автомобиля, который, собственно, ими же и разрабатывался по прежнему месту работы, машина тогда носила марку ЯАЗ. Это были очень грамотные и опытные специалисты, но прежде они создавали только капотные грузовики и, естественно, оставались приверженцами такой схемы. А Косткин до прибытия к нам работал главным конструктором ГАЗа, по сути, он был сослан в Минск после того, как в 1952 году оказался у себя на заводе в опале. Идею бескапотных автомобилей Косткин не просто сумел оценить: под его непосредственным руководством фактически и началось их проектирование». Последние годы перед выходом на пенсию Лев Васильевич работал в Министерстве автомобильной промышленности: с 1966 по 1969 год — начальником управления конструкторских и экспериментальных работ, в 1969–1975 годах — заместителем председателя научно-технического совета Минавтопрома. В 1975 году Лев Васильевич вышел на пенсию.

Лев Васильевич Косткин

1930 год

Окончил Казанский энергетический институт, принят на работу в технический отдел Нижегородского автозавода инженером-конструктором

1936–1941 годы

Участвует в создании автомобилей семейства М11 и М61

1941 год

Награжден орденом Трудового Красного Знамени

1943–1946 годы

Участвует в создании автомобилей М20 «Победа» и ГАЗ-51

1948 год

Возглавил конструкторский отдел грузовых автомобилей ГАЗа

1951–1952 годы

Главный конструктор ГАЗа

1952 год

Награжден орденом Ленина

1952–1954 годы

Работает конструктором на Минском автозаводе

1954–1961 годы

Главный конструктор МАЗа

1961–1962 годы

Главный инженер МАЗа

1962–1966 годы

Председатель Совнархоза Белорусской ССР

1966–1969 годы

Начальник управления конструкторских и экспериментальных работ Министерства автомобильной промышленности СССР

1969–1975 годы

Заместитель председателя научно-технического совета Минавтопрома



Горьковский автомобильный завод в 1976–1985 годах

На рубеже семидесятых-восьмидесятых годов, в так называемую эпоху застоя, большинство промышленных предприятий СССР бодро рапортовали о неуклонном росте производства, повышении производительности труда и т.д. Горьковский автозавод тоже рапортовал, но в отличие от многих других заводов, действительно развивался, а его продукция по-прежнему имела огромное значение для народного хозяйства и обороны страны.

Для описания ситуации на Горьковском автомобильном заводе подходит не столько негативное слово «застой», сколько позитивное «стабильность». Достаточно сказать, что и директор предприятия И. И. Киселев, покинувший свой пост в 1983 году, и главный конструктор А. Д. Просвирнин, сложивший полномочия в 1987 году, занимали свои должности с 1958 года!

При этом нельзя говорить о каком-то застоя стариков-консерваторов. Так, например, ведущим конструктором автомобиля большого класса для государственной и партийной элиты — «Чайки» второго поколения — был назначен тридцатилетний Владимир Никитич Носаков. В 1983 году Носаков занял пост главного конструктора легковых автомобилей ГАЗ.

Кстати, именно «Чайка» ГАЗ-14, мелкосерийное производство которой началось в 1976 году, стала первой новой легковой

моделью Горьковского автозавода в период с 1976 по 1985 год. При этом производственных мощностей завода хватало для того, чтобы одновременно — вплоть до 1982 года — производить «Чайки» обоих поколений, то есть и ГАЗ-13, и ГАЗ-14. 7 апреля 1978 года с конвейера сошел 500-тысячный легковой автомобиль ГАЗ-24 «Волга», а 19 июля 1982 года собран двухмиллионный горьковский легковой автомобиль. В 1984 году автомобилю ГАЗ-24-11 (такси) был присужден государственный знак качества.

Этот период был для ГАЗа довольно плодотворным в плане создания новых легковых автомобилей. Если платформа «Волги» первого поколения до появления следующей модели выпускалась 14 лет с незначительными изменениями, то с момента освоения семейства ГАЗ-24 до начала работ над платформой ГАЗ-3102 прошло всего три года. Первый прототип новой модели,

получивший индекс 3101, был построен в 1973 году, а в 1979-м свет увидела серия из трех опытных машин, конструктивно близких будущей серийной «тридцать первой». Массовое производство «Волги» с форкамерно-факельным зажиганием началось 22 декабря 1980 года, причем эта модель задумывалась не как замена «двадцать четвертой», а как развитие идеи среднего класса легковых автомобилей, утраченного в нашей стране с прекращением производства ЗИМов.

В 1986 году без остановки производства осуществлен переход на массовый выпуск модернизированного легкового автомобиля ГАЗ-24-10 «Волга».

С точки зрения разработки и производства грузовых автомобилей десятилетие 1976–1985 стало для Горьковского автозавода по-настоящему знаковым. На рубеже семидесятых-восьмидесятых годов государство дало команду автозаводам



Легковой автомобиль ГАЗ-14 «Чайка»

страны осваивать модели грузовиков с дизельными двигателями. Формально курс на «дизелизацию» был озвучен в постановлении ЦК КПСС и Совмина СССР от 18.08.1983 г. № 814 «О мерах по ускорению научно-технического прогресса в народном хозяйстве», но к этому времени ведущие автозаводы уже приступили к испытанию ходовых прототипов. Первые образцы пятитонного дизельного грузовика ГАЗ-4301 были собраны в конце 1982 года, а 3 августа 1983-го они отправились в испытательный автопробег протяженностью

Автомобиль ГАЗ-24-10 «Волга» сошел со сборочного конвейера



9 тыс. км. Первенцев четвертого поколения грузовых автомобилей ГАЗ отличала новая современная кабина, оборудованная эффективной системой вентиляции и отопления, заложенная на стадии проектирования возможность постоянной работы в составе автопоезда и, конечно, новый дизельный двигатель. Производство ГАЗ-4301 началось в 1984 году.

Нельзя не упомянуть созданную в 1979 году серию экспериментальных армейских полноприводных грузовиков ГАЗ-3301, появившихся в результате глубокой модернизации ГАЗ-66. От предшественников эти машины отличались новой кабиной и новым двигателем — 6-цилиндровым дизелем воздушного охлаждения. Ведущим конструктором проекта был В. Г. Шадрин. Впоследствии ГАЗ-3301 успешно прошел



приемочные испытания, но денег на его производство не нашлось. Из оборонной продукции Горьковского автозавода, освоенной в этот период, следует отметить ГАЗ-4905, известный в войсках как БТР-70. Первый прототип этого восьми-коленного бронетранспортера появился в 1971 году (главный конструктор — Игорь Сергеевич Мухин, ведущий — Евгений Михайлович Мурашкин), а серийно боевая машина выпускалась в 1976–1985 годах. В 1980 году Горьковский автомобильный завод получил премию «Золотой Меркурий» за большой вклад в развитие отечественного автомобилестроения и международной торговли.

Выпуск 10-миллионного автомобиля Горьковского автозавода

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНЫЙ СТЕЛЛАЖ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
АР-НАТИ