



Однажды мастера «Автоклассики» нашли в Победе гаражного хранения заводскую бирку прикуривателя. Исключительная редкость: эту бирку срывали и выбрасывали перед первым же использованием прибора! Для ГАЗ-М20Г изготовили её точную реплику.



ДВУСТОРОННИЙ ПИДЖАК

В Киеве закончили реставрацию уникальной Победы ГАЗ-М20Г с шестицилиндровым двигателем.

Автор Ярослав Московка, фото: Сергей Торгалов

Конец пятидесятых. Однажды вечером в подворотню проворно занывает с виду самая обыкновенная Победа. Водитель и пассажир быстро выбегают, меняют номерные знаки и передеваются, вывернув

свои пиджаки наизнанку. Но одежда эта непростая: вывернутые пиджаки превращаются в такие же, лишь другого цвета. Да и Победа, похоже, не такая уж обычная: слишком шустро набрала она ход, выехав из двора с эффектным визгом

тоненьких колёс. Какие-то мгновения – и растворилась за поворотом...

Невелика победа?

19 июня 1945 года в Москве на Красной площади горьковчане показывали высшему партийному руководству две свои новые модели легковых автомобилей. Обтекаемые кузова нового, необычного понтонного типа были одинаковыми, а вот моторы и индексы машин различались: в столицу прибыли четырёхцилиндровый 50-сильный ГАЗ-М20 и шестицилиндровый 62-сильный ГАЗ-М25.

Сталин не пришёл в восторг от новинок, но более всего раскритиковал версию с рядной «шестёркой». Что за вздор

– зачем массовый простой автомобиль норовит залезть в нишу ЗИСа и вдобавок напрасно перерасходует горючее? Со словами «невелика победа, но пусть будет Победа» генералиссимус утвердил к производству только четырёхцилиндровую версию. Так и делали ГАЗ-М20 с безальтернативной «четвёркой» все последующие 10 лет. Но затем на завод прилетело неожиданное задание.

В 1957 году в столице СССР должен был пройти международный фестиваль молодёжи и студентов. Вся страна задолго начала готовиться к волнующему необычному событию – а уж органы безопасности и вовсе среди первых. За иностранными гостями следовало зорко приглядывать: а вдруг среди них шпионы, да и вообще – во избежание, как говорится. Но на чём же следить – и главное, если потребуется – догонять?

Уже с начала пятидесятых у зарубежных дипломатов и прочих иностранцев, длительно проживавших в Союзе, были

мощные иномарки. С Кадиллаками, Хорьхами, Мерседесами, не говоря о Шевроле Корвет, просто смешно тягаться на нетопливных Победах: ГАЗ-М20 набирал 100 км/ч за 46 с! Помпезный ЗИС тоже не подходил для слежки по совершенно очевидным причинам. Поэтому стало понятно: необходима новая модель. Но неотличимая от гражданских машин.

Ни больше, ни меньше

Комитет госбезопасности сформулировал задачу Горьковскому автозаводу так: создать для наблюдения за нежелательными элементами спецверсию Победы с улучшенными динамическими характеристиками, однако используя исключительно освоенные в серийном производстве узлы и детали. То есть нужна была мощная машина, для которой нельзя было придумывать ни одного нестандартного агрегата.

Главный конструктор ГАЗа Александр Просвирнин поручил непростое задание Георгию Вассерману, ученику гениального

Виталия Грачёва. Во время доводки Победы именно он создал знаменитую независимую переднюю подвеску на шкворнях, которая дожила с небольшими изменениями до Газели, а затем проектировал полноприводники ГАЗ-М72 и М73. Выбора агрегатов у Вассермана, в сущности, и не было – на Победу-«догонялку» нужно было ставить шестицилиндровый 90-сильный двигатель от ГАЗ-12, освоенного в производстве с 1949 года.

Однако от ЗИМа был взят только сам мотор – трёхступенчатую коробку передач и сцепление оставили от Победы. Запаса прочности агрегатов хватило, несмотря на то что «шестёрка» была чуть ли не вдвое мощнее исходного двигателя ГАЗ-М20. Дело вовсе не только в удешевлении и упрощении: в трансмиссии ГАЗ-12 вместо обычного сцепления стояла муфта с гидротрансформатором – на «догонялке» она бы отбирала столь необходимую мощность и воровала ценные секунды разгона. В итоге Победа с мимовским мотором



По меркам сороковых годов салон Победы смотрелся вполне современно и был комфортабелен: мягкие сиденья-диваны, какой-никакой отопитель, часы и даже радиоприёмник!



Пространство второго ряда, кстати, совсем не тесное, в «догонялке» обычно служило хранилищем средств камуфляжа: сменная одежда и обувь, парики и накладные бороды, наборы номерных знаков...



Приборы простые, но наглядны. Победа стала первым массовым советским легковым автомобилем, оснащённым указателями поворота.



набирала 100 км/ч за невероятные для тех времён 23 с! А максимальная скорость составила 130 км/ч.

Заменили карданную передачу – установили два вала с промежуточной опорой от готовившейся к производству Волги ГАЗ-М21. Потребовался более мощный радиатор – с дополнительным масляным радиатором и отверстием между сотами для заводной рукоятки. Узел без переделок взяли от ГАЗ-11-73 – в фонде запчастей на заводе их оставалось с хорошим запасом, хотя модернизированную «эмку» сняли с производства ещё в 1947-м. Чтобы машина с заметно потяжелевшим

передком не клевала носом, использовали передние пружины от той же новой Волги, снабдив их металлическими проставками. Задние рессоры – от любимого детища Вассермана, ГАЗ-М72.

Вопреки указаниям КГБ, одну действительно новую деталь для ГАЗ-М20Г – именно такой индекс получила «догонялка» – сделать всё же пришлось. Как ни вертели с компоновкой, как ни пробовали разнести все агрегаты под капотом – не хотела длинная «шестёрка» помещаться подобающим образом. Поэтому пришлось пускай и не радикально, но изменить перегородку моторного отсека.

Что же, спасибо конструкторам: именно по этой детали сейчас и можно понять, была ли машина настоящей «догонялкой» или вам пытаются преподнести под её видом кустарное гаражное творчество.

Под прикрытием

ГАЗ-М20Г стал одним из самых редких советских автомобилей: в 1956 году завод выпустил не более сотни таких машин. Примерно 80% «догонялок» поступило в Москву. Однако некоторое количество спецавтомобилей досталось и столицам республик, и даже некоторым областным центрам. В Киеве было 2-3 ГАЗ-М20Г, а одна



Салонное зеркало – размером с пудреницу, и видно в него немного через узенькое заднее окошко. А наружных зеркал на Победе не было! Сверху – рукоятка антенны радиоприёмника: стрелочка указывает, в каком она положении.



Масса ГАЗ-М20Г заметно подросла, но тормоза так и остались без усилителя, да и руль потяжелел. Шофёры КГБ тренировали мускульную силу в спортзалах по вечерам!



Бардачок невелик, однако бинокль или прибор ночного видения в него умещался. Что ещё надо спецслужбам?



У сдвоенного переднего сиденья только одна регулировка – продольная. У гражданских Побед к 1956 году повсюду применяли дерматиновые обивки, но на ГАЗ-М20Г – отделка из качественной ткани, такой же, как в ЗИМе.



Все Победы, кроме таксомоторов, оснащались радиоприёмником – ламповым, естественно. В машинах такси на его месте был таксометр.

Деталь, которую производят по меньшей мере 74 года: салонные плафоны Победы без изменений сегодня ставятся на уазовские «буханки». Они же послужили фарами на детских педальных автомобильчиках. Есть мнение, что такой плафон ставили ещё на «эмку»!



машина, представьте себе, поселилась в Кировограде: город считался важным транспортным узлом, где нередко останавливались иностранцы в своих путешествиях.

Естественно, автомобили ничем внешне не выделялись среди прочих Побед. Что же касается цвета, то КГБ, по существу, было и неважно, в каком колере машина придёт с завода: в арсенале имелась особая водоземлюсионная краска. Ею можно было быстро «задуть» машину в другой цвет, а затем краску столь же оперативно смывали тёплой водой под напором – аналоги современных «керхеров» были у спецслужб уже в те времена!

Вопреки легендам, машины не оборудовались никакими средствами связи – просто потому, что на ту пору таковых в принципе не было. Разве что в Москве с 1952 года имелись простейшие радиотелефоны, работавшие через дальневолновую радиосвязь – ретранслятором от коммутационного центра выступала Шаболовская телебашня.

В бардачке у «догонялок» обычно лежал бинокль или прибор ночного видения. На полу у заднего сиденья – невзрачные мешки со сменной одеждой и набором номерных знаков. Одежду – ту самую, с необычной изнанкой – шили для КГБ в Финляндии. Бродят легенды, будто бы в машинах ещё возили вторую облицовку радиатора, чтобы для маскировки быстро переделать Победу третьей серии во вторую или наоборот. Но это вымысел: решётки были не взаимозаменяемы. Кстати, на ГАЗ-М20В новая облицовка-«улыбка» с тремя широкими брусками появилась благодаря Вассерману и его ГАЗ-М72, на котором потребовалось увеличить размер вентиляционных отверстий в решётке для лучшего обдува радиатора. По логичным соображениям такую облицовку внедрили и на Победах.

Единственным отличием интерьера ГАЗ-М20Г от обычной Победы стала обивка сидений от ЗИМа – гораздо более



Боковые окна опускаются вместе с направляющими стойками. А рамки окладов пришлось делать из дорогой канадской древесины: в оригинале они были металлическими, но сегодня невозможно повторить технологию их окраски под дерево!

Шестицилиндровый мотор ГАЗ-12 удалось вписать под капот Победы не без ухищрений – пришлось делать новую перегородку моторного отсека.



Двигатель полностью оригинален, вплоть до гетинаксовых колпачков на свечных проводах. А какая элегантная гребёнка их крепления!



Тот самый двоянный карбюратор К-12: даже новым он был капризен.

«Догонялка» абсолютно ничем внешне не отличается от обычной Победы. Не видны ни иной силовой агрегат, ни кардан с промежуточной опорой от новой Волги ГАЗ-М21.



прочная и износостойкая. Вдобавок у ГАЗ-12 салон всегда был обит добротной тканью, а на Победах к середине 50-х вовсю стали применять кожзам: негоже было спинам спецагентов весь день преть на дерматины!

Автомобили ГАЗ-М20Г стояли на вооружении КГБ и использовались для сопровождения правительственных колонн до 1963 года, когда их начали сменять машины нового поколения – Волги ГАЗ-23 с двигателем и автоматом от Чайки. Почти все уникальные Победы были безжалостно списаны, и сегодня единственный уцелевший и достоверный экземпляр ГАЗ-М20Г – тот, что вы видите на наших страницах.

Из Киева – в Эстонию

Эту машину нашли эстонцы, создатели великолепного музея спецсредств КГБ. В музее готовится очень мощная автомобильная экспозиция – в нём, к примеру, есть не менее редкая ГАЗ-3113, последняя из горьковских «догонялок». Найденный экземпляр ГАЗ-М20Г, понятно, требовал полной реставрации, и заказчики очень трепетно подошли к этому вопросу. Мастеров, способных выполнить работу на должном уровне, искали буквально по всему бывшему Союзу – и в итоге остановили выбор на киевской мастерской «Автоклассика».

Эстонские специалисты помогли нашим реставраторам воссоздать машину

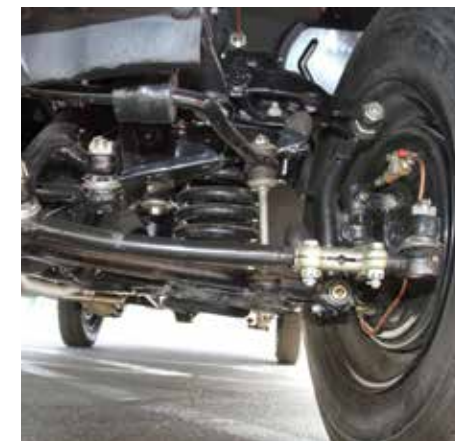


Номерной знак – настоящий номер подразделения КГБ в Кировограде. Даже в таком нюансе этот экземпляр ГАЗ-М20Г достоверен!



Немалую долю скромного багажника Победы занимает отделение для запяски и инструмента.

Передние пружины у ГАЗ-М20Г – от только вставшей на конвейер Волги...



в максимальной технической достоверности, подробно консультируя их в мельчайших нюансах. На машине даже установлен редкий двоянный карбюратор К-21: его на мотор ГАЗ-12 ставили с завода, однако в эксплуатации в силу необычайной капризности обычно меняли – например, на узел от ГАЗ-51.

Пару вольностей допустили в облике. Чёрный цвет – пожелание музея: машина в нём выглядит эффектно, но Победы в него завод никогда не красил. А ещё – внутренние оклады окон: в оригинале они были металлическими и по особой технологии окрашивались под дерево, причём фактура получалась действительно неотличимой от настоящей древесины. Удивительно, но спустя 75 лет повторить эту технологию современными средствами оказалось попросту невозможно – пришлось заказывать оклады краснотеревцу, а подходящий по рисунку массив клёна выписали аж из Канады.

В итоге получился прекрасный образец уникального ретроавтомобиля, по всей вероятности – единственный в мире.



...а задние рессоры – от полноприводника ГАЗ-М72. Рессоры с завода были облачены в брезентовые чехлы, причём качество последних было приличным: до сих пор можно увидеть на автомобилях оригинальные чехлы в относительной сохранности.

ГАЗ-М20Г на момент выхода публикации уже в Эстонии: машина прошла подробную оценку у международных экспертов, которые подтвердили высочайший уровень и достоверность реставрационных работ киевских мастеров.

Благодарим за помощь в подготовке публикации мастерскую «Автоклассика» и автомобильного историка Владимира Винника.