

УДК 629.33(477.54)«194/195»(091)

О. М. Устименко  
КЗ «Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова»

### ЛЕГЕНДА РАДЯНСЬКОГО АВТОПРОМУ – АВТОМОБІЛЬ ГАЗ-М-20 «ПОБЕДА» ТА ЙОГО ЕКСПЛУАТАЦІЯ НА ХАРКІВЩИНІ (КІНЕЦЬ 1940-х – 1950-ті роки)

*У статті досліджується історія експлуатації автомобіля ГАЗ-М-20 «Победа» на Харківщині в контексті обставин, які зумовили початок її розробки, долі контрверсійної постаті головного конструктора ГАЗу, автора «Победи» – А. О. Лінгарта. Коротко розглянуто всі можливі модифікації «Победи» й докладно описано її найцікавішу повнопривідну модифікацію М-72. Досліджується застосування «Победи» в службі таксі та автоспорті. У роботі зроблено висновок про нечуваний прорив радянського автопрому із появою «Победи». Об'єктивно доводиться, що автомобіль був дуже прогресивним не тільки на внутрішньому ринку, а й навіть на зовнішньому, і становив значну конкуренцію відомим європейським автобрендам.*

**Ключові слова:** автопром, автомобіль, автомобілебудування, автоспорт, таксі, Харків, позашляховик, конструктори, А. О. Лінгарт, Горьківський автозавод, «Победа» – М-20.

*В статье исследуется история эксплуатации автомобиля ГАЗ-М-20 «Победа» на Харьковщине в контексте обстоятельств, которые обусловили начало ее разработки, судьбы противоречивой фигуры главного конструктора ГАЗа, автора «Победы» – А. А. Лингарта. Коротко рассматриваются все возможные модификации «Победы» и подробно изложена ее интереснейшая полноприводная модификация М-72. Исследуется применение «Победы» в службе такси и автоспорте. В работе сделан вывод о неслыханном прорыве советского автопрома с появлением «Победы». Объективно доказывается, что автомобиль был очень прогрессивным не только на внутреннем рынке, а и даже на внешнем, и представлял значительную конкуренцию известным европейским автобрендам.*

**Ключевые слова:** автопром, автомобиль, автомобилестроение, автоспорт, такси, Харьков, внедорожник, конструкторы, А. А. Лингарт, Горьковский автозавод, «Победа» – М20.

*The paper analyses history of exploitation of car GAZ-M-20 «Pobeda» in Kharkiv region in the context of circumstances that led to the beginning of its development. The article deals with controversial figure of GAZ chief designer and the author of «Pobeda» A. O. Liphart. All possible modifications of «Pobeda» were briefly considered, and its most interesting four-wheel drive modification M-72 was studied in detail. The use of «Pobeda» in the taxi service and motor racing has been investigated. The conclusion has been done that the advent of «Pobeda» was an unprecedented breakthrough of Soviet automobile industry. The thing that the car was very progressive not only for domestic market but also for the foreign one was proved objectively. The car created a significant competition for well-known European car brands.*

**Key words:** automobile industry, automobile, automotive industry, motor racing, taxi, Kharkiv, SUV, designers, A. O. Liphart, Gorky Automobile Plant, «Pobeda» – M20.

Дослідження історії створення та експлуатації в регіонах, зокрема на Харківщині, легендарного радянського автомобіля ГАЗ-М-20 «Победа» є актуальною проблемою, оскільки сучасних спеціально-історичних наукових досліджень з цієї теми нема, існує лише декілька коротких напрацювань науково-публіцистичного характеру. Саме з появою автомобіля М-20 радянський автопром зробив нечуваний прорив не тільки в рамках вітчизняного автомобілебудування, а й на загальноєвропейському рівні. Вивчення історії цього автомобіля у зазначений період є також важливим у контексті історії радянського автопрому в повоєнний час. Крім того, дослідження експлуатації М-20 є важливим у плані вивчення радянського автоспорту, історії відомих випробувальних автопробігів та його експлуатування в службі таксі.

Слід зазначити, що значна кількість робіт з історії розробки та експлуатації автомобіля М-20 «Победа» публікувалася в спеціальному всесоюзному автомобільному журналі «Автомобиль» [4-7; 9-10; 12; 14; 16-18; 26-27; 30; 32; 34; 36-38; 41-42], згодом в часописах «Автомобильный транспорт» [11; 13; 33] і «За рулём» [22] (це одне і те ж видання, яке змінювало назву). Протягом усього періоду виробництва М-20 у цих журналах час від часу з'являлися статті про «Победу» та різноманітні її модифікації, де висвітлювалися певні аспекти її експлуатації, а саме: особливості ремонту та технічного обслуговування, технічні доопрацювання, які ГАЗ постійно втілював на М-20, досягнення М-20 в автоспорті, робота в таксі, тощо. Але ці статті не були історичними дослідженнями, а мали швидше науково-популярний чи суто технічний характер, писалися не тільки журналістами, що спеціалізувалися на проблемах автотранспорту, а й інженерами ГАЗу, тому викладений у них матеріал був досить специфічним і розрахованим на вузьке коло читачів.

Технічна будова автомобілів М-20 і М-72 описана в працях А. О. Ліпгарта та Г. М. Вассермана «Автомобиль М-20 «Победа» описание конструкции и уход» [35] та «Автомобиль М-72: инструкция по уходу» [3]. Дані праці є суто технічними і зовсім не містять інформації з історії досліджуваного автомобіля. Саме такими автентичними (не репринтними) книгами користуються автореставратори. Тому ці праці на сьогодні зустрічаються рідко й коштують дуже дорого.

Не менш значущими є роботи Л. М. Шугурова «Автомобили Страны Советов» [46, с. 71-73] та «Автомобили России и СССР» [45, с. 188-191], у яких саме звертається увага не на технічну будову М-20, а на історію розробки автомобіля та подальші її модернізації. Вони написані в доступному науково-популярному, а не в науковому стилі з превалюванням технічних термінів.

Найбільш поширеними серед широкого кола сучасних читачів стала серія науково-популярних журналів – так званих партворків – «Автолегенды СССР» [20-21; 23-24]. У цьому виданні кожен номер присвячено окремій моделі певного радянського автомобіля, додано копію машини у масштабі 1/43, докладно висвітлено історію моделі, подано цікаві факти з її експлуатації, описано досягнення в автоспорті (якщо такі були) та навіть вказано її закордонні аналоги.

Зважаючи на те, що жодної комплексної спеціальної наукової праці, присвяченої безпосередньо історії одного із найвідоміших радянських автомобілів ГАЗ-М-20 «Победа» в Україні на сьогодні немає, ми спробуємо узагальнити наявний матеріал з історії автомобіля, зокрема про передумови виникнення моделі, історію виробництва і модернізації, технічні інновації, застосовані під час виробництва на кондукторному конвеєрі, та інновації у її конструкції, окреслити життєвий шлях її головного творця – А. О. Ліпгарта, участь у спортивних змаганнях, службу в таксі, а також зіставимо її з тогочасними західними аналогами. Все це дозволить вперше з'ясувати обставини та масштаби експлуатації машини на Харківщині впродовж кінця 1940-х – 1950- років, її місце в повсякденному житті радянської людини.

Нами використано широке коло джерел, більшість з яких не опубліковані та вперше вводяться до наукового обігу. Це діловодна документація, технічна документація, періодика та фотодокументи. Так, для написання дослідження були задіяні матеріали з фондів Державного архіву Харківської області (ДАХО), а саме фонди 408 «Виконавчий комітет Харківської міської Ради депутатів трудящих» та Р-3858 «Виконавчий комітет Харківської обласної Ради депутатів трудящих» [47]. Ці архівні матеріали дозволили дослідити деякі аспекти експлуатації «Победи» на Харківщині, а саме її експлуатацію як службового транспорту в 1950-ті роки при Харківському облвиконкомі та міськвиконкомі. Із фондів Харківського історичного музею імені М. Ф. Сумцова (ХІМ) спеціально для дослідження було підібрано 4 фотографії 1950-х років із зображенням різних модифікацій «Побед» на вулицях Харкова [48].

Далеко не кожен автомобіль приречений стати легендарним, навіть якщо слава про нього передається з покоління в покоління. У світі таких машин небагато, а в радянському автопромі й зовсім одиниці [24, с. 3]. Навряд чи знайдеться українець, котрий не знав би автомобіль марки ГАЗ моделі М-20 «Победа» і не зміг би розпізнати її серед інших машин. І це не дивно, адже саме «Победа» стала першою по-справжньому вітчизняною машиною [23, с. 3].

Ще напередодні Великої Вітчизняної війни радянською промисловістю випускалися три базових моделі легкових автомобілів ЗІС-101 (урядовий лімузин), ГАЗ-М-1 (емка) і КІМ-10-50 (малолітражка з двома дверима) [36, с. 15]. Вони не були самостійними розробками, а стали лише творчим переосмисленням західних зразків.

Після війни ситуація могла повторитися, якби із 3 по 8 лютого 1943 р. у Москві, відразу після перемоги в Сталінградській битві, не пройшла перша конференція конструкторів автозаводів, скликана Мінавтопромом, що намітила основні параметри й типаж вантажних і легкових автомобілів на післявоєнний період з урахуванням вимог експлуатуючих організацій [24, с. 3; 27, с. 11].

Тоді на конференції були присутні керівники, головні конструктори й провідні фахівці всіх автозаводів країни. З них тільки головний конструктор ГАЗу А. О. Ліпгарт подав на розгляд концепцію післявоєнного розвитку модельного ряду свого заводу практично на рівні технічного завдання, тому що креслення майбутньої легкової машини ГАЗ-25 робилися із зими 1941-1942 р. (спочатку в техдокументації ГАЗу М-20 фігурувала під індексом ГАЗ-25). У результаті проведеної роботи Горьківський автозавод уник долі прямого копіювання закордонного зразка й зайнявся проектуванням власного легкового автомобіля [24, с. 3; 43, с. 172].

Конструктори ГАЗу А. О. Ліпгарт, Н. Г. Мозохін, Г. С. Хламов добре розуміли, що створюють автомобіль для післявоєнного часу – часу, на який радянські люди покладали найсміливіші надії. І автомобіль повинен був стати відбиттям цього загального прагнення до кращого життя. У машину намагалися закласти якнайбільше нового й незвичайного. Чимала заслуга в створенні зовнішнього вигляду машини належала провідному конструкторові Ю. Н. Сорочкіну й конструкторам-кузовникам (поняття «дизайнер» тоді ще не використовували) В. Самойлову, О. Кірілову, Б. Кірсанову [24, с. 3; 25, с. 10; 31, с. 136].

У фахівців були великі сумніви щодо правильності вибору понтонної форми кузова. Передня частина машини стала «тупою» без сильно випуклої вперед решітки радіатора, передок нагадував американський «Неш» (Nash) 1942-го модельного року, передні й задні крила злиті в загальну форму, прибрано підніжки, ширшим став салон без збільшення габариту по ширині. Але, як показало життя, саме це рішення виявилось єдино правильним. Незабаром більшість легкових автомобілів у світі будуть мати схожий кузов. Радянська «Победа» в цьому ряді буде посідати одне з лідируючих місць. Крім новизни форм, «Победа» підкуповувала ще й гармонійністю. Пророблена форма кузова з похилою задньою частиною забезпечувала небувало низький на ті часи аеродинамічний опір для легкового автомобіля – коефіцієнт  $C_x$  приблизно 0,31/0,34 [24, с. 3; 25, с. 11; 45, с. 188; 46, с. 71; 31, с. 136].

До всього іншого, кузов нової машини мав несучу конструкцію. Раніше в основі всіх автомобілів ГАЗу була рама, до якої кріпилися основні агрегати (мотор, мости, рульові механізми й т. ін.), а зверху на рамі закріплювався кузов. Така конструкція у вигляді багатощарового пирога виходила металоемною, важкою і з високо розташованим центром ваги та іншими недоліками. Виграти у вазі й зменшити висоту машини можна було, створивши несучий кузов і повністю виключивши поняття рами, відтоді всі необхідні агрегати прикріплювалися безпосередньо до самого кузова [24, с. 3; 26, с. 2].

Розробка такого кузова – велика й складна робота, яку без достатнього досвіду неможливо було самостійно провести в короткий термін. Тому в ролі «носіїв ідей» все-таки залучили закордонні легкові автомобілі. Зразком для М-20 було обрано трофейний «Опель Капітан» (Opel Kapitän) зразка 1939 р. з несучим кузовом. «Кістяк» кузова й передню підвіску з нього скопіювали практично без змін. Але зовні радянська машина не повторювала «Опель Капітан» і була самостійною розробкою [24, с. 3-4; 31, с. 136].

Звичайно, прискіпливо вивчивши історію світового автомобілебудування, можна знайти більш ранні приклади «безкрилого» кузова: «Гано-Маг-Комізброт» (1928 р.), «Альфа-Ромео-6 Ц-2500-Фарина» (1940 р.). Але ці моделі були одиничними й не дали початку тенденції, що набула потім значного поширення. Таким чином, автомобіль М-20 грав роль піонера [45, с. 188-189].

Наприкінці 1943 – початку 1944 рр. на автозаводі вже був готовий повнорозмірний фанерний зразок ГАЗ-М20, а до 6 листопада 1944 р. – повноцінний ходовий зразок машини. Незабаром у випробуваннях брали участь уже три дослідних зразки [27, с. 11; 24, с. 4].

У процесі проектування автомобіля виникли розбіжності з приводу двигуна. Головний інженер ГАЗу П. С. Кучумов наполягав на комплектації нової машини шестициліндровим нижньоклапанним двигуном типу ГАЗ-11 (V-2,85 л, 62 к.с. від вантажівки ГАЗ-51), уже добре освоєним у виробництві; А. О. Ліпгарт стояв за чотирициліндрову модифікацію цього ж двигуна (V-2,12 л. 50 к.с.), що хоча й мала уніфіковані деталі з шестициліндровим двигуном, але відрізнялася від нього блоком і голівкою циліндрів, колінчатим і розподільним валами [24, с. 4; 25, с. 11; 2, с. 4; 45, с. 189; 31, с. 136].

А. О. Ліпгарт знав, що на той час у Європі малолітражні автомобілі випускали майже винятково з чотирициліндровими двигунами. Це пояснювалося прагненням мати при тих самих розмірах колісної бази більш місткий кузов. Гарна збалансованість й безшумна робота таких двигунів робила їх майже рівноцінними з шестициліндровим. Та й економічно виробництво чотирициліндрових двигунів потребувало меншої кількості матеріалів і грошових витрат, було більш рентабельним. До того ж двигуни для більш дешевих автомобілів вироблялися переважно з нижніми клапанами [36, с. 15].

Одноставної згоди так і не дійшли, тому паралельно робили машини з різними двигунами, а визначитися з двигуном «допоміг» особисто Й. В. Сталін [24, с. 4]. На влаштованому наркомом автомобільної і тракторної промисловості С. А. Акоповим показі перспективних зразків радянської автомобільної техніки в Кремлі 19 червня 1945 р. машини з Горького представляли директор заводу І. К. Лоскутов і головний конструктор А. О. Ліпгарт, котрий пізніше згадував, що враження від М-20 у «вождя» було негативним. «Ви тягнетеся за ЗІС-110, а малолітражка буде тягтися за вами. Така конкуренція неприпустима», – говорив він. «Та й чи взагалі потрібні нам три типи легкових автомобілів, чи не можна обійтися тільки ЗІС-110 і малолітражкою?» продовжував міркувати Й. В. Сталін. А. О. Ліпгарт спробував пояснити, що М-20 не буде дорожчим за «Ємку». Але, здавалося, аргументи не мали достатньої вагомості. Генсек уже перейшов до огляду двох фордівських машин 1939 і 1942 рр. випуску, представлених поруч для порівняння. Потім повернувся до зразків М-20, поставивши нарешті питання про кількість циліндрів двигуна ЗІС-110, ГАЗ-М20 і «Москвича-400/420» [24, с. 4; 23, с. 3; 45, с. 189].

Коли доповіли, що один зразок із двох горьківських має «шістку», а інший «четвірку», і до виробництва пропонується перший з них, «вождь» продовжив свої міркування про те, що «це занадто близько до ЗІС-110». А. О. Ліпгарт наголосив, що М-20 на цілу тонну легший від ЗІСа, а чотирициліндровий двигун дуже економічний: по дорозі із Горького до Москви витрата не перевищувала 10 літрів на 100 км. «Це інша справа, таку конструкцію я визнаю», – сказав Й. В. Сталін і поцікавився, який двигун був узятий за основу при створенні нової «четвірки». А. О. Ліпгарт відповів, що новий мотор автозаводівці створили самі на основі досвіду, накопиченого при роботі над силовою установкою для танка під час війни.

Довідавшись, що машини пройшли на випробуваннях по 7 тис. кілометрів, Й. В. Сталін відкрив двері М-20 з «четвіркою», уважно оглянув салон і знову перейшов до «Фордів». Мабуть, подумки він їх порівнював між собою. Потім генсек запропонував відкрити капоти обох зразків і, оглянувши обидва двигуни, підсумував: «Треба прийняти машину з «четвіркою», машина гарна, вона простіша й дешевша» [24, с. 4; 25, с. 11; 45, с. 189].

Навколо автомобіля «Победа» існує багато легенд. В одній з них йдеться про те, що назву «Победа» для машини затвердив Й. В. Сталін. Із заготовлених варіантів горьківчани привезли до столиці дві назви: «Батьківщина» і «Победа». Перший – варіант із «Батьківщиною» – «батькові» народів» не сподобався. Й. В. Сталін нібито запитав: «По чому «Батьківщину» продавати будете?» Тоді директор ГАЗу І. К. Лоскутов доповів, що є другий варіант – «Победа». Тут «вождь» виявився більш прихильним, сказавши: «Невелика победа, але нехай буде «Победа». Так це було насправді чи ні тепер стверджувати складно – одне відомо достеменно, що на пропозицію горьківчан назвати новий автомобіль «Победа» Й. В. Сталін відреагував без ентузіазму, хоча й дозволив це зробити [23, с. 3, 7; 45, с. 189].

Остаточна доля машини вирішилася 26 серпня 1945 р., коли вийшла Постанова ГКО «Про відновлення й розвиток автомобільної промисловості» у четвертій п'ятирічці (1946-1950 рр.), за

якою передбачалося запуск виробництва нової машини на ГАЗі із червня 1946 р. [24, с. 4]. У п'ятирічку планували виробництво трьох нових моделей легкових автомобілів, які були покликані замінити випуск попередніх – ЗІС-101 на ЗІС-110, М-1 на М-20 [34, с. 20] і «КІМ» 10-50 на МЗМА 400/420 (Московський завод малолітражних автомобілів). Горьківський автозавод ім. В. М. Молотова до кінця п'ятирічки повинен був довести випуск автомобілів до тисячі штук на день [26, с. 2; 36, с. 15; 27, с. 11]. Планувалося, що з 500 тис. автомобілів, які повинні бути випущені в 1950 р. всією автопромисловою СРСР на частку ГАЗа припаде 235 тис. і до закінчення п'ятирічки завод перетвориться на найбільше автомобільне підприємство Європи [41, с. 6].

Першу промислову партію «Побед» зробили точно в строк: автомобілі зійшли з конвеєра 28 червня 1946 р. На початку серійні машини збирали практично вручну, за обхідними технологіями. До кінця 1946-го року таким способом змогли побудувати всього 23 машини. На початку 1947 р. запрацював стрічковий збиральний конвеєр. З весни того ж року в зовнішності автомобілів відбулися перші зміни – так звана «триповерхова» (через три видимі рівні) решітка радіатора поступила місцем «двоповерховій». Підфарники стали більш простої форми, з'явилася поперечка між іклами на передньому бампері. У такому вигляді машину знову показали в Кремлі 28 квітня 1947 р. і відрпортували про запуск у серійне виробництво. Автомобіль було схвалено Й. В. Сталіним і членами уряду [24, с. 5, 15; 45, с. 189; 27, с. 12; 28, с. 2].

Коли створювався автомобіль «Победа», у вітчизняних автозаводів ще не було постійних емблем, тому буквально для кожної моделі створювалися свої оригінальні шильдики. На постаменті «Победи» підіймалася буква «М», у якій одночасно можна було побачити натяк на зубець стіни Нижегородського Кремля й летючу чайку – символ Волги. Сама ж буква вказувала на назву «Молотовець» (з початку 1930-х і до кінця 1950-х рр. завод носив ім'я наркома В. М. Молотова), а цифри 20 означали модель, адже офіційна назва машини писалася як ГАЗ-М-20 – «Молотовець, двадцята модель». Заливка емблеми, природно, що була червоною – кольору прапора СРСР [23, с. 4].

Незабаром стала даватися в знаки поспішність при конструюванні й запуску машини у виробництво. Якість перших «Побед» виявилася неприпустимо низькою. З'ясувалося, що нові автомобілі виходять за ворота заводу «сирими», з багатьма конструктивними недоліками. Вони слабо розганялися, до того ж з ривками зчеплення при рушанні, ефективність глушителя й ручних гальм була низька, двигун детонував, машина з натугою підіймалася на затяжні підйоми, задній міст шумів, у салон проникали пил і вода. Невиправдано товсті подушки диванів підкреслювали невелику висоту салону, особливо на задньому ряді сидінь, а відсутність обігріву салону й ненадійні в роботі склопідійомники негативно позначалися на комфортабельності перших «Побед». Ресурс автомобіля сильно обмежувався просідаючим посередині кузова і швидко сідаючими ресорами. У результаті випуск «Побед» у серпні (за іншими джерелами у жовтні) 1948 р. призупинили до усунення всіх зазначених недоліків [24, с. 4-5; 23, с. 3; 45, с. 189; 31, с. 137].

Безперечно, колективу ГАЗу визначили надто короткі строки освоєння нової й надзвичайно складної машини: виїзд першого дослідного зразка й початок випуску першої промислової партії «Побед» розділяли лише 20 місяців. Зрозуміло, підготовка виробництва проходила в обстановці дефіциту часу на доведення конструкції й технологічне опрацювання. Увага до нової машини вищого керівництва країни й прагнення галузевої й заводської адміністрації за будь-яку ціну виконати, як прийнято було тоді говорити, «почесне й відповідальне завдання» непрямо стали причинами невдач [45, с. 189-190].

Усе-таки окремі виробничі й конструктивні недоліки автомобіля, що викликали скарги споживачів, ГАЗ систематично усував. Однак чимало неполадок у роботі перших М-20 були наслідком недостатнього знання споживачами особливостей конструкції й обслуговування «Победи» [32, с. 3].

Після посилення кузова, установки нових параболічних ресор, зміни передаточного відношення головної пари (з 4,7 до 5,125), удосконалення карбюратора, приводу зчеплення й глушителя, додавання в конструкцію автомобіля салонного обігрівача, збільшення висоти салону над задніми сидіннями, застосування дверних ущільнювачів кузова й усунення ряду інших недоліків

неприємності закінчилися. Через рік 1 листопада 1949 року випуск «Побед» відновили [31, с. 137-138; 45, с. 190].

На той час ГАЗу вже було передано колишній цех авіазаводу, що раніше виготовляв гідроприводи. У новому приміщенні складання машин ішло не на стрічкових, а на кондукторних конвеєрах і відрізнялося високою технічною культурою [45, с. 190]. Такий цех був єдиний у країні за своїм оригінальним обладнанням. Складання безрамних автомобілів було вперше поставлене на потік завдяки оснащенню одинадцятьма конвеєрами. Усі ділянки цеху забезпечувалися потужними електропідйомниками. Пересуваючись по повітряних монорейках, вони легко й швидко подавали на конвеєри готові до складання вузли, передні підвіски, мотори, задні мости, кузови. Усе складання й кріплення вузлів на конвеєрі проводилося знизу, під кузовами, при яскравому освітленні – знизу, з боків і зверху. На естакадному конвеєрі складання завершувалося. І відразу ж «новонароджений» автомобіль заправляли бензином, маслом і відправляли у випробувальний пробіг.

Чудове обладнання нового цеху відкривало перед заводом більші можливості для збільшення випуску «Побед». Цікаво, що в новому цеху працював зразковий зв'язок. Начальник завжди міг зв'язатися по телефону з будь-якою ділянкою. Він міг також віддати розпорядження у мікрофон, а цеховий радіовузол передавав його вказівку на всі ділянки. Подібна практика вдруге буде впроваджена тільки в 1970-ті роки на автоВАЗі [19, с. 10]. Підвищення культури виробництва добре позначилося на якості М-20, і виробництво «Побед» тепер стало дійсно масовим. З 1946 р. до модернізації 1955-го року виготовили близько 160000 «Побед» [24, с. 5, 15; 23, с. 3].

Але через низьку якість автомобілів «Победа» на першому етапі їх виробництва І. К. Лоскутова звільнили з посади директора ГАЗу. Чекало покарання й на А. О. Ліпгарта, але міністр автомобільної промисловості С. А. Акопов взяв його під захист. Конструктори ГАЗу із травня 1948 р. почали роботу над новою легковою моделлю ГАЗ-12 ЗІМ. Ішло виготовлення перших дослідних зразків ГАЗ-69, і досвід А. О. Ліпгарта був гостро необхідний. Згодом при огляді дослідного зразка ГАЗ-12 15 лютого 1949 р. Й. В. Сталін, схваливши модель, поцікавився, хто її головний конструктор. Коли йому відповіли, що А. О. Ліпгарт, він різко запитав: «Чому не покараний?» [45, с. 190]. У травні 1952 р. А. О. Ліпгарта все ж таки було зіслано на Уральський автомобільний завод у Міасс на посаду провідного конструктора за упертість, яку він проявляв, відстоюючи власні технічні рішення, і за недоліки в конструкції «Победи». В 1953 р., після смерті Й. В. Сталіна, А. О. Ліпгарт повернувся, але вже не на ГАЗ, а на роботу в НАМІ (Науковий автотранспортний інститут) як головний конструктор інституту, згодом став заступником директора інституту з науково-експериментальної роботи [20, с. 15].

Випущені до осені 1948 р. М-20 (завод не давав їм окремого індексу – реставратори їх умовно називають «Побєдами» першої серії) мали характерну зовнішню відмінну рису – «триповерхове» розташування горизонтальних декоративних брусів на облицюванні радіатора. З 1949 р. («Побєди» другої серії) на машинах – «двоповерхове» облицювання, глушитель розташовувався не за бензобаком, а під підлогою в середній частині машини. До 1950 р. автомобілі «Победа» випускалися із триступінчастою коробкою передач типу ГАЗ-М-1 без синхронізаторів і з важелем перемикання передач на кришці коробки передач (тобто на підлозі). Пізніше на машину встановлювалася коробка типу ЗІМ, з підрульовим важелем перемикання (за тогочасною американською модою) й синхронізаторами на II і III передачах. Із цього ж року в поглибленнях бамперів перестали наносити червоні декоративні смуги. З 1952 р. потужність мотора підняли з 50 к.с. при 3600 об./хв., до 52 к.с. при тих самих обертах, в основному за рахунок розширення каналів у впускному колекторі для більшої подачі палива [24, с. 5; 45, с. 190-191; 46, с. 71].

Завод систематично вдосконалював конструкції своїх провідних автомобілів ГАЗ-51, ГАЗ-69, М-20 «Победа» і ЗІМ. Тільки за 1953-1954 рр. було впроваджено понад 150 конструктивних змін, котрі поліпшували якість і підвищували експлуатаційні показники цих автомобілів [13, с. 32].

Так, другу серйозну модернізацію М-20 провели в середині 1955 р. («Победа» третьої серії). Вона принесла вдосконалений карбюратор, термостат у системі охолодження й водяний насос, підшипники передніх коліс. Новим було й оформлення панелі приладів – на кермі стали встановлювати кільцеву кнопку сигналу. Це давало можливість користуватися сигналом, не

відриваючи рук від керма, і тим самим підвищувало безпеку руху. Автомобіль став штатно забезпечуватися двохдіапазонним восьмиламповим радіоприймачем «А-8», з висувною антеною на даху. Приймач встановлювався як стандартне обладнання – нечувана на ті часи розкіш у легковому автомобілі. Нові шкали приладів у сполученні з кільцевою кнопкою керма й шкалою радіоприймача значно поліпшували вигляд передньої частини внутрішнього оформлення кузова.

Також був застосований універсальний шарнір для козирків, що захищали очі водія й пасажира від сонячних променів. Шарнір дозволяв регулювати положення козирків по висоті в широких межах, забезпечуючи ефективний захист від сонця. Зміни фасону оббивки кузова дозволили оновити й прикрасити його внутрішнє оздоблення. Оббивка виконувалася комбінованою – із тканини й автобіма. Усе це, а також змінені передні крила, виготовлені за новими лекалами, змусило замислитися про зміну індексу машини. Так, з 1955 р. вона називалася ГАЗ-М20В «Победа» [23, с. 4, 15; 13, с. 32].

Щоб кардинально модернізовану машину легко було відрізнити зовні, замість частої горизонтальної решітки на ній установили нову, з масивними «дугими» декоративними накладками (взяту від повнопривідної версії «Победи» ГАЗ-М72). Таке облицювання радіатора мало сучасну, красивішу форму. Застосування такого облицювання дозволяло усунути поламки решітки й знижувало вагу набору деталей на 5 кг. Плавні форми й зменшена кількість деталей облицювання радіатора полегшували миття й очищення її від бруду. Одночасно з бампера зникла перемичка, що з'єднувала його «ікла» [23, с. 4, 15; 13, с. 32].

М-20В випускалася до 1958 р. тільки із закритим кузовом, на відміну від більш ранньої версії, яка робилася також з відкритим кузовом – кабриолет. Крім базової моделі, випускалися її модифікації. Існувало сім кольорів пластмаси для обробки салону. Останній двоколірний (кремовий із синім) автомобіль ГАЗ-М-20В виготовили 30 травня 1958 р. і залишили на заводі в музеї [23, с. 4, 15; 45, с. 190; 46, с. 72; 31, с. 138; 13, с. 32].

Після кожної модернізації «Победа» ставала все більше й більше популярною. Вона одержала репутацію міцної й витривалої машини й здобула шану навіть у таксистів – людей, що особливо високо цінують добротні машини. Про надійність «Победи» стали складати легенди. Одна з них говорила, що довговічність М-20 пояснювалася її нібито повністю лугованим кузовом. На жаль, це не так (інакше машина виявилася б надмірно дорогою). Масштаби виробництва «Побед» (30000-35000 одиниць на рік) допускали велику кількість ручного рихтування кузовів з подальшим оплавленням олов'янистим припоєм. У багатьох місцях на кузові так виправляли огріхи штампованих деталей. Справа в тому, що в «Победи» кузовні панелі були занадто глибокої витяжки, а штампи того часу були недосконалі, та і якість металу не завжди сприяла бездоганному штампуванню. От і доводилося вирівнювати деталі за допомогою олова й паяльної лампи. На одну машину часом ішло до 15-20 кг олова [23, с. 4; 24, с. 5; 45, с. 191].

«Победою» як особистим і службовим автомобілем користувалися вагомні керівники різних рангів секретарі міськвиконкомів, облвиконкомів, офіцери гарнізонів (у випадку з М-72 – секретарі райвиконкомів або голови колгоспів, радгоспів), а також учені, артисти, спортсмени. «Победу» у власному користуванні мав один з найзірковіших футболістів – гравець команди «Торпедо» (Москва) та збірної СРСР Едуард Стрельцов [24, с. 6].

Як свідчать архівні документи, станом на 1956 р. у розпорядженні Харківської обласної ради депутатів трудящих було 13 різних автомобілів: 6 – М-20, 2 – ЗІМи, 1 – ГАЗ-51, 1 – ГАЗ 67Б, 2 –



**«Победа» М-20В в Гортвальді (Зміїв) по Пролетарському шосе. Харківська обл. 1977 р. 148. Оф-23799. Вст. 318311.**



**Автомобілі М-20 на площі Дзержинського (Свободи) в Харкові. 1950-ті роки 148. Оф-23547.**

«командирських» ГАЗ-69А і навіть 1 американський Шевроле [47, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 1451, арк. 5]. Машина обслуговували 10 водіїв, із них: 1-го класу – 5 чол., 2-го класу – 4 чол., 3-го класу – 1 чол. [47, Ф. Р-3858, Оп. 5, Спр. 1451, арк. 6]. У 1957 р. для автобазис Харківського міськвиконкому відповідно до рішення виконкому міськради безкоштовно отримано від Управління справами Ради Міністрів УРСР один автомобіль «Победа» вартістю 14378 крб. 06 коп. [47, Ф. 408, Оп. 12, Спр. 118, арк. 9]. Станом на останній 1958-й рік виробництва «Побед» у Харківській міськраді депутатів трудящих їх було 5 одиниць. Нормою витрати палива у М-20 вважалося 13,5 л./100 км, а ліміт по пробігу для машин міськради на місяць становив 300 км. Так, лише за 1958 р. 5 службових машин у сумі пройшли 133000 км, витративши 15390 літрів палива [47, Ф. 408, Оп. 14, Спр. 155, арк. 11]. Усе це говорить про те, що «Победами» масово забезпечували органи радянської влади. Автомобілі у службових гаражах не простоювали, їх досить активно використовували у службових потребах.

У 1950 р. колгосп імені 14-річчя Жовтня, що знаходився у селі Козіївці Краснокутського району Харківської обл., отримав як премію новий автомобіль М-20 від Міністерства сільського господарства СРСР за успіхи в розвитку громадського тваринництва. Того ж року передові колгоспи імені Калініна та імені Леніна Валківського району, ім. Кірова Харківського сільського району були премійовані новими «Победами» за успішне виконання державних планів розвитку поголів'я і підвищення продуктивності худоби [1, с. 4; 39, с. 3].

Незважаючи на ексклюзивне призначення «Побед», деяку їх кількість усе-таки передбачалося продавати в приватні руки в спеціалізованих магазинах Міністерства автомобільної й тракторної промисловості СРСР. Вважалося, що приватні особи будуть раді будь-якій новинці, а тим більше такій респектабельній, як машина преміум-класу. Однак на практиці виявилось інакше. Адже в приватні руки збиралися продавати машини з кузовом «кабриолет», з відкритим верхом. Саме незручність в експлуатації автомобіля зі складаним тентом, особливо в холодну пору року, трохи знизилася інтерес автолюбителів до пропонованої новинки. Цікаво, що про можливість придбати в приватне користування автомобіль «Победа» з кузовом кабриолет навіть повідомлялося в журналі «Огонёк» за 1949 рік [24, с. 6; 40, с. 32].

Ще однією причиною, через яку автомобіль «Победа» в особистому користуванні залишався недосяжною мрією для більшості жителів СРСР, хоча він й вільно продавався в магазинах, була його вартість. Ціна машини в поруйнованій після війни країні була надхмарною – 16000 крб. Тому охочих придбати «Победу» знаходилося зовсім небагато. Для порівняння: «Москвич-401/420» – 9000 крб., ЗІМ ГАЗ-12 – 40000 крб. Достеменно відомо, що в 1949 році в УРСР уже працював як мінімум один автомагазин, який знаходився у м. Сталіно (Донецьк) по вул. Челюскінців, 167, де у вільному продажу були всі перелічені вище автомобілі [40, с. 32]. Багато екземплярів М-20 дожили до наших днів не тільки як музейні чи колекційні автомобілі, але й просто як повсякденний транспорт [24, с. 6; 23, с. 4-5].

В історії вітчизняного автомобілебудування «Победа» стала значущою завдяки тому, що була першим радянським автомобілем із несучим кузовом понтонного типу й одним з перших серійних авто такого типу у світі [24, с. 4; 2, с. 4]. «Победа» знаменувала новий напрямок у конструюванні вітчизняних легкових автомобілів. На М-20 уперше серійно були застосовані електричні покажчики поворотів і стоп-сигнал, незалежна підвіска передніх коліс, гідравлічний привід гальм, навішування всіх дверей на передніх петлях, капот алігаторного типу, термостат у системі охолодження, V-подібне лобове скло й два електричних склоочисники. Уперше на радянському автомобілі такого класу, як стандартне обладнання, був передбачений радіоприймач і обігрівач салону з обдувом вітрового скла [24, с. 4; 45, с. 191].

У салоні М-20 вільно розташовувалися п'ять чоловік. При спорядженій масі 1460 кг найбільша швидкість «Победи» становила 105 км/год, розгін з місця до 100 км/год займав 46 с, а витрата палива становила 11-13 л/100 км. Це давало можливість, заливши паливом повний бак, проїхати 400 км. Габарити машини були такими: довжина – 4665 мм, ширина – 1695 мм, висота – 1640 мм, база – 2700 мм, колія – 1362 мм [45, с. 191; 40, с. 32].



Уже в 1950-ті роки «Победа» була активним учасником радянських кінофільмів. У 1956 р. в основу сюжету фільму «Справа № 306» (реж. А. Рибаків) покладено зіткнення автомобілів марки «Победа». Фільм був безперечним лідером прокату: 1956 р. кінокартину побачили 33,5 млн. глядачів [23, с. 6]. У 1957 р. вийшла стрічка «До Чорного моря» (реж. А. Тутишкін), у якій активним учасником усіх пригод стала бежова «Победа», так звана М20Б – кузов кабриолет [24, с. 6].

Своїй популярності автомобіль завдячує творцю ГАЗ-М-20 «Победа» і багатьох інших автомобільних легенд того часу – Андрію Олександровичу Ліпгарту. А. О. Ліпгарт народився 1898 р. у Москві в родині службовця. У 1921 р. вступив до МВТУ ім. М. Е. Баумана (Московське вище технічне училище). Після успішного захисту диплома з 1925 р. працював у НАМІ, брав активну участь у створенні першої вітчизняної малолітражки НАМІ-1, трьохосової вантажівки підвищеної прохідності НАТІ-30 (Науковий автотракторний інститут) та інших конструкцій.

1930 року був направлений до США для вивчення американського досвіду виробництва автомобілів. У вересні 1933 р. А. О. Ліпгарта, що працював тоді головним конструктором автомобільного відділу НАТІ, призначили головним конструктором ГАЗу. На цій посаді він працював до 1951 р. Під його керівництвом були створені відомі радянські автомобілі – ГАЗ-М1 «Емка», ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-12 ЗІМ, вантажівки ГАЗ-51 і її повнопривідний аналог ГАЗ-63, позашляховик ГАЗ-69/69А, амфібії ГАЗ-46 і ГАЗ-47 та ін., сформована потужна конструкторсько-експериментальна база, що дозволила заводу самостійно вести науково-технічні дослідження й доведення конструкції автомобілів [20, с. 15]. У роки Великої Вітчизняної війни очолюваний А. О. Ліпгартом творчий колектив багато зробив для зміцнення обороноздатності країни: на ГАЗі розробляли легкі танки й самохідні артилерійські установки.

В 1950-ті роки доля була прихильною до конструктора. У 1954 р. А. О. Ліпгарт обраний членом Вченої ради Лабораторії двигунів АН СРСР. У липні 1956 р. за клопотанням до Вищої атестаційної комісії, підписаним академіками Б. С. Стечкиним, А. М. Туполевим і В. Я. Климовим, йому присвоїли звання доктора технічних наук без захисту дисертації. З 1953 по 1976 р. Андрій Олександрович керував кафедрою «Колісні машини» у МВТУ імені М. Е. Баумана [20, с. 15]. За створення нових зразків автомобільної та спеціалізованої техніки А. О. Ліпгарт п'ять разів був удостоєний звання лауреата Сталінської премії, нагороджений трьома орденами Леніна, двома орденами Трудового Червоного Прапора й медалями [20, с. 15; 41, с. 6]. А. О. Ліпгарт помер 20 березня 1980 р. Похований у Москві на Введенському цвинтарі. На могильній плиті висічений силует його найкращого творіння – автомобіля ГАЗ-М20 «Победа».

У післявоєнні роки Радянський Союз на правах «старшого брата» експортував свої автомобільні технології до країн соціалістичного табору. Так у багатьох країнах з'явилися двійники радянських вантажівок і легковиків. Не уникла цієї долі й «Победа» – ліцензія на її виробництво була передана до Польщі, де вона в 1951-1974 р. випускалася під назвою «Варшава-М20» (Warszawa-M20), а пізніше в модернізованому вигляді, із двигуном потужністю 70 к. с, як «Варшава-223». Усього до 1973 р. у ПНР на заводі FSO виготовили 253000 «Варшав», що перевищило кількість виготовлених на ГАЗі. Також незначну кількість М-20 було зібрано в Пхеньяні [23, с. 6; 43, с. 93; 45, с. 191; 46, с. 72; 31, с. 138].

«Победа» з успіхом експонувалася на міжнародних виставках, наприклад, навесні 1950 р. – у Познані (ПНР). З «Победою» пов'язаний і прорив радянських легковиків на світовий ринок. До війни експорт обмежувався лише вантажними «тригонками», а в післявоєнній Європі відчувався брак недорогих і комфортабельних автомобілів, тому «Победа» з 1950 р. знайшла стійкий попит у Бельгії, Австрії, Німеччині, Угорщині, Болгарії, Румунії й Фінляндії. В останній, за деякими даними, до 60 % гельсинських таксі становили саме М-20. Англійський журнал «The motor» у 1952 р. відзначав, що це «автомобіль винятково радянський...», «сконструйований у першу чергу для надійної роботи...» і що ця машина є цікавим і практичним автомобілем [45, с. 191; 23, с. 6; 31, с. 138].

«Повна енциклопедія автомобілів світу із 1885 р. до наших днів» написана групою істориків у 1962 р. під керівництвом Дж. Н. Джорджано – видання з історії автомобілів, яке має світове визнання, – підкреслювала говорячи про М-20, що ця машина характеризувалася міцною

конструкцією, яка могла витримати всю розмаїтість дорожніх умов і клімату, котрі зустрічаються в Радянському Союзі [45, с. 191].

Наприкінці 1940-х років у СРСР стають популярними спеціальні автопробіги на економію бензину. Як правило автомобілі, що брали участь, були стандартними, без конструктивних змін. До пробігів вони експлуатувалися, і їх пробіг складав від 10 до 130 тис. км. Автомобілі наповнювали спеціальним вантажем, з перевищенням проти нормальної вантажопідйомності на 500-800 кг. Перед стартом бензобаки, паливна система й бочки із запасним бензином пломбувалися. У кожному автомобілі перебував представник суддівської колегії, що спостерігав за роботою шофера й станом автомобіля [12, с. 39].

У 1950 р. у такому пробігу брали участь 2 автомобілі «Победа», 3 – ГАЗ-51 і 5 – ЗІС-150. Економія бензину становила від 30 до 45%. Це було результатом ретельних регулювань карбюратора, жиклерів, системи запалювання, свічок, зазорів клапанів і їх штовхачів, гальм, усієї ходової частини; використовувалося якісне змащення. Водії застосовували спосіб «розгін–накат» [43, с. 247].

У лютому 1951 р. центральною радою спортивного товариства «Труд» за участі Московського клубу шоферів і ЦР спортивного товариства «Торпедо» провели автопробіг на економію бензину за маршрутом Москва-Ленінград-Москва, присвячений виборам до Верховної Ради РСФСР [12, с. 39]. В автопробігу взяли участь 11 автомобілів (4 ЗІС-150, 4 ГАЗ-51 і 3 «Победи»), за кермом яких були кращі шофери-стаханівці Москви, здебільшого кількаразові переможці змагань на економію бензину. На першій половині маршруту (Москва-Ленінград) залік проводився після повного вичерпання бензобака. Кращі результати серед автомобілів М-20 показав шофер М. Остапенков, що пройшов з баком 55 л 710 км. На всій заліковій ділянці в 1439 км кращі результати на «Победі» теж показав М. Остапенков – 8,7 л/100 км, тобто 35,6% економії бензину [12, с. 39].

У 1952 р. відбулися змагання автомобілів «Победа» за маршрутом Москва-Курськ-Москва (1037 км). Цю відстань потрібно було пройти на одній заправці бензобака (57 л). Тільки один учасник пробігу виконав цю вимогу, витративши 48,46 л, тобто 4,67 л на 100 км. Друге й третє місце посіли автомобілі, що показали результати 62,4 і 65,3 л відповідно [43, с. 247].

Автозмагання на економію бензину мали не тільки спортивне значення, але й були практичною школою підвищення технічної культури в експлуатації автотранспорту. Масове залучення водіїв у автоспорт сприяло поширенню передових методів водіння й економії палива [12, с. 40].

Автокроси в складних дорожніх умовах є одним з найбільш важких видів спортивних змагань. Для участі в кросі від водія вимагають винятково високої майстерності водіння автомобіля в найрізноманітніших умовах, швидкого орієнтування в подоланні складнопрохідних ділянок шляху, а також величезної фізичної витривалості.

Особливо важкими й водночас цікавими є кроси, що проводилися в погану погоду по розмоклому ґрунті. Саме така погода була в Москві в день проведення кросу – 20 листопада 1949 року.

Крос був організований Московським центральним автотоклубом. У ньому взяли участь автомобілі 19-ти автогосподарств Москви. Усього в кросі брало участь 62 автомобілі 6 марок, у тому числі вже й 18 М-20. Крос автомобілів різних марок викликав великий технічний інтерес сучасників. Так наочно зіставлялися якості прохідності й витривалості радянських автомобілів [17, с. 10].

Тоді легковики на самому початку кросу збилися зі шляху, лише деякі з них, повернувшись на маршрут, продовжували участь у кросі, втративши перевагу проходити першими важкі ділянки маршруту. Незважаючи на це, о 15 год 02 хв 23 сек першим серед легкових автомобілів фінішував автомобіль М-20 (пробіговий №20) – водій М. Мозгунов, механік В. Орлов [17, с. 11].

21 травня 1950 р. Добровільне спортивне товариство (ДСТ) «Труд» і Центральний клуб шоферів Москви провели черговий автокрос. У змаганні взяли участь кращі водії-спортсмени вже згадуваних 19-ти автогосподарств Москви, серед яких були переможці осіннього кросу 1949 р.: В. Неровное, А. Слепушкін, рекордсмени Радянського Союзу А. Подкутов, А. Понізовкін.

Цього разу дистанція кросу довжиною 80 км (два кола по 40 км) проходила знову по пересічній місцевості й мала багато бродів, крутих спусків, підйомів й поворотів. Старт і фініш відбулися в районі села Машкіно, на 23-му кілометрі Ленінградського шосе.

Серед автомобілів М-20 першість завоював водій Н. Бокша з механіком І. Давидовим. Вони пройшли дистанцію за 1 год 50 хв 7 сек із середньою швидкістю 43,7 км/год [6, с. 11].

Звісно, автокроси проводилися і на Харківщині. Так, достеменно відомо, що в неділю 24 вересня 1950 р. відбувся досить цікавий автокрос за кільцевим маршрутом Хорошеве-Жихор-Васіщева-Безлюдівка-Основа довжиною 80 км, котрий провели Харківський автоклуб і ДСТ «Труд». Тоді стартувало 26 машин марок «Москвич», «Победа», ГАЗ-51 і ЗІС-150. Харківський автокрос теж показав високу якість вітчизняних авто [8, с. 4].

7 травня 1951 р. відбувся наступний автокрос на особисто-командну першість, організований Московською обласною радою ДСТ «Труд» і Центральним клубом шоферів. Крос традиційно проводився в районі села Машкіно. У ньому брало участь 72 автомобілі різних вітчизняних марок. Цікаво, що в цьому кросі вперше взяли участь жінки-шофери.

Перше місце в змаганні на особисту першість – в групі автомобілів «Победа» – посів шофер автобази Військового міністерства А. Смирнов. Слід відзначити жінок-шоферів Г. Єгорову та Є. Морозову (автомобіль «Победа» 7-го таксомоторного парку). Вони хоч і не посіли призових місць, але показали в змаганні велику витримку й майстерність у керуванні автомобілем М-20. Цікаво, що Головним суддею автокросу був Герой Радянського Союзу генерал-майор О. В. Гладков [7, с. 41].

Автокроси проходили з великим спортивним і технічним інтересом і традиційно показували високу прохідність радянських автомобілів і майстерність водіїв [17, с. 11].

Одним з основних видів автоспорту в СРСР були так звані «шосейні» перегони на великі відстані. Переваги таких гонок були в тому, що в них могли брати участь не одиниці, а десятки й сотні автомобілістів, і що вони сприяли поглибленому вивченню в автогосподарствах нових вітчизняних автомобілів і підвищенню кваліфікації автопрацівників, тим самим сприяючи зростанню технічної культури повсякденної експлуатації автомобілів. Шосейні перегони дозволяли також найбільш повно оцінювати дорожні якості й надійність радянських автомобілів, майстерність водіння й витривалість водіїв-гонщиків.

У лютому 1949 р. комітет у справах фізкультури й спорту при Радміні РСФРР разом із Центральним клубом шоферів провів перші після війни шосейні перегони на далеку відстань по трасі Москва-Мінськ-Москва. Спортивні й технічні результати, досягнуті в цих перегонах, виявилися винятково високими, попри на важкі дорожні умови зимового часу. На дистанції в 500 км на автомобілі М-20 була встановлена рекордна середня швидкість 107,34 км/год (гонщики А. Кондратьєв і Н. Сорокін), а на дистанції в 1000 км — 103,09 км/год (гонщики С. Волхонський та І. Галанін). Перше місце на всю дистанцію в 1342 км посів автомобіль «Победа», що пройшов цю відстань із середньою швидкістю 103,3 км/год (гонщики М. Метельов і Г. Ширшов) [16, с. 13].

У 1951 р. на ГАЗі під керівництвом А. А. Смоліна на базі кузовів і агрегатів «Победи» були побудовані три спортивно-гоночних автомобілі «Победа-Спорт» (ГАЗ-20-СГ1) із сигароподібним кузовом, умовно названими «ГАЗ-Торпедо». Автомобілі створювалися для кільцевих змагань. Висота кузова в них зменшувалася на 160 мм, а попереду й позаду з дюралюмінію виготовлялися обтічники, у результаті чого кожна машина важила на 260 кг менше за стандартну. Але головне те, що на дві з них установили двигуни з роторними нагнітачами потужністю 105 к. с. Максимальна швидкість таких машин підвищилася до 167 км/год. Через технічні несправності машинам не вдалося показати в 1951 р. блискучий результат, а вже в 1952 р. застосування нагнітачів було заборонено. Також запровадили обмеження на застосування обтічників, яке протрималося недовго, і в 1954 р. автомобілі «Победа-Спорт» знову вийшли на старт, щоправда, без нагнітачів. Але вище другого місця гонщикам піднятися не вдалося [23, с. 7; 24, с. 15].

У 1955 р., щоб зменшити масу й лобову площу спортивних М-20, на ГАЗі побудували нові машини ГАЗ-20-СПМ із відкритим двомісним кузовом. У результаті їхня швидкість зросла до 180 км/год. І вже на чемпіонаті СРСР 1955 р. на машинах «Победа-Спорт» М. Метельов посів перше місце, а В. Мосолов – друге. У 1956 р. успіх вдалося повторити [23, с. 7; 11, с. 29].

23 липня 1950 р. на тому ж Мінському шосе відбулися автозмагання на першість Москви на дистанцію 300 км, у яких брали участь автомобілі, підготовлені 1-м, 5-м, 6-м і 7-м таксомоторними парками Москви, ЦНДІАТом (Центральний науково-дослідний інститут автомобільного транспорту), автобазою Військового міністерства і Ради Міністрів СРСР, МЗМА та ін.

Тоді стартували 21 автомобіль «Победа». Звання чемпіона Москви в класі автомобілів М-20 завоював водій М. Т. Мозгунов з механіком Б. П. Бапчихінім. Їх автомобіль пройшов 300 км за 2 год 13 хв 43 с (із середньою швидкістю 134 км 629 м на годину).

Рекордні заїзди на автомобілі «Победа» з компресором зробили зав. лабораторії ЦНДІАТ А. М. Понізовкін з механіком Є. І. Каревим. Він пройшов 100 км із середньою швидкістю 152,2 км на годину (39 м 24,1 с), побивши рекорд, раніше встановлений А. Т. Подкутовим [4, с. 23].

Трохи пізніше, у серпні 1950 р. для підбиття підсумків роботи спортивних організацій, популяризації автоспорту й виявлення кращих автоспортсменів Комітетом зі справ фізкультури й спорту при Радміні СРСР були вперше проведені змагання з автомобільного спорту на особисто-командну першість Радянського Союзу.

До програми змагань також входило встановлення рекордів на дистанції в 50, 100 і 300 км зі стартом з місця й заїзди на встановлення всесоюзних досягнень на швидкість проходження дистанції в 1 км зі стартом з ходу й з місця [18, с. 7].

Змагання проводилися знову в Москві на ділянці Мінського шосе між 23-м і 173-м кілометрами. До участі в командній першості допускалися автомобілі в класах до 1200 і 2500 см<sup>3</sup>, які відповідали двом радянським маркам – «Москвич» (1070 см<sup>3</sup>) і «Победа» (2120 см<sup>3</sup>). В автомобілі дозволялося вносити будь-які конструктивні зміни. Обмеження встановлювалися лише відносно тих елементів, від яких залежала безпека проведення змагань.

У змаганні брало участь 47 автомобілів трьох класів від шести міст Радянського Союзу – Москви, Києва, Мінська, Ленінграда, Горького й Харкова. Крім інших, у складі команд міст брали участь автомобілі таксопарку Києва й Радміну УРСР [18, с. 7].

У класі автомобілів з робочим об'ємом циліндрів до 2500 см<sup>3</sup> були три автомобілі М-20, двигуни яких доопрацьовували компресорами. Стандартний робочий об'єм циліндрів двигунів на деяких автомобілях був збільшений шляхом їхнього розточення й заміни поршнів і кілець у межах, що допускаються для даного класу автомобілів [18, с. 7-8].

Багато уваги учасники змагання приділили зменшенню опору повітря при русі автомобіля. Так, на одному автомобілі ГАЗу був установлений спеціально виготовлений подовжений кузов обтічної форми, а на двох інших – дводверні кузова, висота яких була знижена порівняно зі стандартною на 160 мм. 7 автомобілів мали спеціальні обтічники над капотом із плексигласу. Для поліпшення обтічності на окремих автомобілях застосовувалися щитки на вирізах коліс у задніх крилах, обтічники задньої частини кузова й т. ін.

У заїздах на дистанцію в 1 км, проведених 2 серпня 1950 р., взяли участь 17 автомобілів. Кращий результат у цьому класі з робочим об'ємом до 2500 см<sup>3</sup> (М-20) показали водій М. Метельов з механіком В. Родіоновим на авто із спеціальним кузовом обтічної форми, підготовленим ГАЗом. Вони досягли швидкості на 1 км із ходу 158,38 км/год й з місця 87,39 км/год. У зв'язку з тим, що заїзди на дистанцію в 1 км у цьому класі авто реєструвалися в СРСР вперше, отримані результати зареєстрували як всесоюзні досягнення [18, с. 8].

Усе-таки основні змагання на дистанцію в 300 км були проведені 9 серпня 1950 р. У цих змаганнях найбільш високу швидкість показали також водій М. Метельов з механіком В. Родіоновим, які так пройшли дистанції: у 50 км зі швидкістю 159,921 км/год, у 150 км зі швидкістю 161,210 км/год і всю дистанцію в 300 км із середньою швидкістю в 147,221 км/год.

Таким чином, у класі автомобілів до 2500 см<sup>3</sup> першість у змаганнях завоювала команда ГАЗу, що виступала від ДСТ «Торпедо». М. Метельову надане звання чемпіона СРСР з автоспорту за 1950 р. [18, с. 8]. Усього в цих змаганнях на першість Радянського Союзу з автоспорту було встановлено 6 нових всесоюзних рекордів і 4 всесоюзні досягнення, що було величезним успіхом радянських автоспортсменів [18, с. 9].

1951 р. був особливо багатий на автомобільні змагання. Так, 22 квітня на честь наближення свята 1-го Травня автоклуб і Харківська обласна рада спортивного товариства «Труд» організували автомобільну гонку на побиття всесоюзних рекордів. Майстер спорту В. Нікітін виступив на машині власної будови типу М-20. Гонщик побив власні всесоюзні рекорди. Кілометр з місця пройшов за 35,28 с із середньогодинною швидкістю 102,048 км. На дистанції 1 кілометр із ходу він показав швидкість 177,777 км, за час – 20,25 с [44, с. 4].

Через місяць, 16-27 травня, Всесоюзним комітетом у справах фізкультури й спорту були проведені змагання на встановлення всесоюзних рекордів швидкості в УРСР поблизу Мелітополя, у яких знову взяв участь В. Нікітін на тому ж спортивному автомобілі. На ньому В. Нікітін досяг блискучих результатів. 1 км із ходу його автомобіль проходив за 18,77 с, показуючи середньогодинну швидкість 191,848 км/год, що стало новим всесоюзним абсолютним рекордом швидкості на автомобілі. У заїзді на 5 км із ходу результат В. Нікітіна становив 1 хв 31,6 с, що відповідало 196,506 км/год.

Кузов автомобіля В. Нікітіна був одномісний, суцільнометалевий, обтічної форми. Двигун від М-20 установлювався позаду й змінам практично не піддавався. Завдяки винесенню двигуна назад, досягли збільшення зчіпної ваги. Було знижено центр ваги автомобіля й змінено колію його коліс. Розмір передньої колії рівнявся 1125 мм, а задньої – 965 мм. Це дозволило підвищити стійкість автомобіля. Успіх, досягнутий В. Нікітіним, свідчив про гарну якість агрегатів і деталей автомобіля «Победа» [38, с. 42].

29 липня 1951 р. відбувся розіграш першості Москви з автоспорту. У швидкісних змаганнях на дистанцію 100 км взяли участь 20 автомобілів «Победа», які належали різним спортивним організаціям. Особливо цікаво, що перед початком змагань були проведені рекордні заїзди на спеціальних гоночних автомобілях. Тоді два нових всесоюзних рекорди встановив В. Нікітін з Харківського автомотоклубу ДСТ «Труд», що проїхав на автомобілі «Харків-3» (побудованому на агрегатах М-20) дистанцію в 50 км зі швидкістю 183,280 км/год. (16 хв 22,1 с) і дистанцію в 100 км зі швидкістю 179,671 км/год. (33 хв 23,66 с).

Перше місце у швидкісних змаганнях на першість Москви в класі автомобілів до 2500 см<sup>3</sup> посів екіпаж у складі водія А. Амбросенкова й механіка В. Лактіонова (з НАМІ). На автомобілі М-20 зі спеціальним обтічним кузовом вони пройшли дистанцію зі швидкістю 163,842 км/год, що перевищувало рекордний результат 1950 р. гонщика М. Метельова (161,211 км/год) [5, с. 45].

Краще місце в командній першості по автомобілях класу до 2500 см<sup>3</sup> зайняла команда «Торпедо» (НАМІ), що показала загальний час (по двох автомобілях М-20 з обтічними кузовами) – 1 год 22 хв 36,39 с [5, с. 46].

Восени, з 4 по 11 вересня, 1951 р. у Москві були проведені всесоюзні особисто-командні автозмагання, що підсумували роботу спортивних організацій за 1951 р. Змагання проводилися на легковиках по шосе (дистанція 300 км) і на вантажівках по пересіченій місцевості (100 км).

До шосейної гонки допускалися тільки стандартні радянські легковики в класах до 1200 см<sup>3</sup> («Москвич») і до 2500 см<sup>3</sup> («Победа»). Учасникам змагань дозволялося форсувати двигуни, змінювати передатні числа коробки передач і головної передачі, вносити зміни в системи змащення й охолодження, встановлювати будь-які додаткові прилади й шини будь-яких розмірів і типів.

Підготовка двигунів М-20 полягала головним чином у підвищенні ступеня стиску, установці двох карбюраторів, збільшенні ємності систем охолодження й змащення. Як правило, на всіх автомобілях установлювалися мастильні радіатори ГАЗ-51. Як змащення для двигунів застосовувалося мастило СУ із присадкою. У більшості автомобілів розточили циліндри для збільшення літражу двигуна в межах, припустимих для даного класу [10, с. 38].

Звання чемпіонів країни в цих змаганнях завоювали, серед автомобілів «Победа», представники ДСТ «Труд» – водій Л. Дашков з механіком І. Тихомировим. Командну першість серед автомобілів М-20 завоювало товариство «Труд», серед автомобілів «Москвич» – товариство «Торпедо» [10, с. 39]. Три автомобілі М-20 зі стандартними кузовами (№13, 14 і 15) на дистанції 300 км перевищили рекорд, установлений 1950 р. гонщиком М. Метельовим на автомобілі з обтічним кузовом [10, с. 41].

У класі автомобілів до 2500 см<sup>3</sup> ГАЗом було представлено три автомобілі, оснащені нагнітачами. Два з них (№ 3 і № 4) мали спортивні кузова такого ж типу, як автомобіль, на якому легендарний

гонщик М. Метельов у змаганнях 1950 р. встановив всесоюзні рекорди на дистанціях в 50 і 100 км, і один (№ 2) – спеціальний двомісний кузов, форма якого забезпечувала найменший опір повітрю. Сидіння водія закривалося зверху ковпаком що відкидався, з небиткого органічного скла; у задній частині автомобіля для підвищення поперечної стійкості влаштували невеликий стабілізатор.

Двигуни всіх трьох автомобілів мали однаковий ступінь стискування ( $\epsilon$ ) і були оснащені нагнітачами об'ємного типу зі спіральними лопастями. За даними стендових випробувань, вони розвивали потужність 105 к. с. при 4000 об/хв. Паливом служила спеціальна суміш із 5% бензину А-74, 35 % бензолу й 60 % етилового спирту [10, с. 39].

Цікаво, що основним конкурентом автомобілів ГАЗу був автомобіль «Харків-3», на якому гонщик В. Нікітін останнім часом встановив ряд рекордів. Він відрізнявся від автомобілів ГАЗу значно меншою висотою й відповідно меншою площею лобового опору. На автомобілі встановлювали двигун від М-20 без нагнітача, що розвивав потужність порядку 75 к. с. [10, с. 40].

У 1955 р. особисто-командну першість СРСР з автоспорту розігрували по кільцевих шосейних перегонах (легкові й спортивні автомобілі). До цього року першість СРСР для легкових і спортивних автомобілів розігрували в лінійній шосейній гонці.

Кільцева шосейна гонка являла собою швидкісні змагання по замкнутій кільцевій трасі, що має різні за величиною радіуси поворотів, а також підйоми й спуски різної кругості. Траса для швидкісних змагань того року була обрана в районі гір Мінська і являла собою замкнутий контур, що складався з відрізків чотирьох шосе. Уся довжина замкнутої траси складала 44,1 км; під час змагань гонщики повинні були пройти 5 кіл (220,5 км) [11, с. 27].

Слід зазначити, що в кільцевих перегонах могли бути виявлені різні якості автомобілів, які важко визначалися при лінійних перегонах. Результати, досягнуті в кільцевих перегонах, значною мірою визначалися прийомистістю автомобіля, стійкістю проти бічного заносу, надійністю роботи гальмівної системи в умовах частих і швидких гальмувань. Великі перемінні навантаження випробовували також усі агрегати ходової частини [11, с. 27].

Автомобілі учасників ділилися на два класи за моделями «Москвич» і М-20 «Победа» [11, с. 27-28]. Перше місце посіла команда ГАЗу, звання ж чемпіона СРСР із автоспорту у класі автомобілів «Победа» відповідно дісталось екіпажу автомобіля №14 у складі водія майстра спорту М. Метельова й механіка Е. Воськовича. М. Метельову вручили медаль першого ступеня (золоту), а Е. Воськовичу – медаль другого ступеня (срібну). Вони обидва одержали червоні светри чемпіонів і дипломи першого ступеня [11, с. 29].

Таким чином, більшість старих рекордів майже щорічно значно перевищувалися. Зі стрімким розвитком автоконструкцій у кожному новому спортивному сезоні очікували нових досягнень у цьому захоплюючому, поважному і дуже небезпечному виді спорту.

У 1949-1953 р. до виробничої програми заводу входила модифікація «Победи» з кузовом кабриолет. Існує версія, що дана модифікація мала свій окремий індекс М-20Б. Поява цього варіанту була не випадковою: зі збільшенням випуску легкових машин в країні все гостріше стала відчуватися нестача якісного листового прокату. Справа в тому, що основний постачальник сталевих листів для автомобільної промисловості, Запорізький металургійний завод, після Великої Вітчизняної війни ще не до кінця відновив свої виробничі потужності, та і якість його продукції бажала кращого. Тому для економії сталевих листів в країні вирішили випускати легкові автомобілі з матерчастим дахом. Такі машини з'явилися й у виробничій програмі МЗМА «Москвич 400/420А кабриолет і ГАЗу («Победа»-кабриолет).

Щоб зберегти жорсткість несучого кузова, позбавленого такого важливого силового елемента, як дах, конструктори серйозно підсилили днище й боковини. Проблемним місцем у плані збереження твердості стало примикання боковин кузова до рамки вітрового скла. Тут підсилювачі кузова навіть довелося робити зовнішніми, їх добре видно при відкинутому тенті. Кузов машини став на 20 кг важчим. Навіть після серйозного втручання в конструкцію кузова відкриті машини не стали більш довговічними й при рівних умовах експлуатації завжди програвали машинам із закритим кузовом, хоча дах виготовлявся з якісної спеціальної водонепроникної тканини.

Кабріюлети не мали у приватних осіб популярності, незважаючи на те що коштували дешевше. Щоб підвищити інтерес населення до відкритих автомобілів, у пресі стверджувалося, що вони ідеально підходять для туристичних прогулянок, але на практиці експлуатація кабріюлета завдавала власникам багато клопотів і неприємностей, особливо в холодний зимовий час. Крім продажу в роздріб, машини без металевого верху використовувалися як службові автомобілі й навіть як таксі, особливо в південних районах країни. Усього було побудовано 14222 відкритих М-20Б [24, с. 15; 45, с. 190-191; 31, с. 138; 40, с. 32].

Серед інших модифікацій варто виділити щонайменше сім варіантів, які експлуатувалися в СРСР. Так, ГАЗ-М-20Д «Победа» (1956-1958 рр.) з форсованим (57-62 к. с.), за рахунок підвищення ступеня стискування двигуна, спеціально розроблялася для МДБ. ГАЗ-М-20Г/ГАЗ-М-26 «Победа» (1956-1958 рр.) являв собою ще більш швидкохідну версію без зовнішніх відмінностей для МДБ/КДБ із 90-сильним 6-циліндровим двигуном від ЗІМа. Було випущено близько 600 екземплярів модифікації [23, с. 15; 31, с. 140]. ГАЗ-М-20 санітарний не був заводською версією санітарних автомобілів. Їхня переробка здійснювалася зазвичай на місцях експлуатації, для чого по різних майстернях і ремонтних базах розсилалася спеціальна документація. Але переробка не була масовою, і тісний кузов «Победи» був малопридатний для розміщення висувних носилок [23, с. 15].

Крім того існувало кілька варіантів машини, пристосованих для вантажних перевезень. ГАЗ-М-20В фургон із суцільнометалевим кузовом переобладнували в невеликих кількостях на авторемонтних заводах зі звичайних легкових автомобілів з кузовом седан, що відслужували свій термін у таксі чи як службовий автомобіль. Краси від цих автомобілів ніхто не вимагав, головне, щоб вони могли перевозити у своєму закритому від непогоди кузові невеликі партії вантажів. Довговічністю вони теж не відрізнялися, тому термін експлуатації фургонів «Победа» виявився вкрай недовгим [23, с. 15]. Вантажопасажирський фургон ГАЗ-М-20В побудували на одній з автобаз Міністерства охорони здоров'я СРСР для службових потреб, виготовивши задню частину кузова з дерева. У кузові зробили рівну підлогу й великі розкривні двері позаду. А на місці заднього пасажирського дивана – складані в підлогу сидіння, на яких при необхідності могли розміститися дві особи [23, с. 15]. ГАЗ-М-20В-пікап також серійно не вироблялися. Перетворення седана на вантажний автомобіль із кузовом пікап відбувалося зазвичай в процесі ремонту легкового автомобіля. Машина комплектувалася саморобним критим верхом з дощок і дерматину [23, с. 15].

Для служби в таксі «Победу» модифікували після початку випуску так званої другої серії, надавши їй окремий індекс – М-20А. До 1949 р. «Победи» першої серії теж направляли в службу таксі, але крім ряду «шашечок» по бортах вони нічим не відрізнялися від звичайних серійних «Побед».

У воєнний час парк таксомоторів у країні суттєво скоротився й зносився, а в деяких містах і зовсім зник, наприклад, у Харкові, що побував у зоні постійних запеклих боїв та в окупації гітлерівських військ. Серед вітчизняних легкових автомобілів лише «Победа» підходила на роль масового таксомотора, тому що «Москвич» був занадто малий, а лімузин ЗІС-110 випускався в невеликих кількостях і був занадто дорогим, хоча певна частка цих автомобілів теж використовувалася в якості таксі [25, с. 11; 13, с. 33].

Відмінна риса автомобілів таксі – ряд чорно-білих шашечок по борту. «Шашечки» малювали на машинах ще до війни, однак широкого застосування вони тоді не одержали. Лише із впровадженням новеньких ГАЗ-М-20 у службу таксі з 1948 р. «шашечки» стали наносити на бічні двері й задні крила прямо на заводському конвеєрі, і вони набули істотного поширення. На перших М-20 ніяких зовнішніх елементів, крім «шашечок», що виділяли таксомотор серед інших автомобілів, не було.



«Победа» в кузові кабріюлет (М-20Б). Заселення в житловий будинок у районі заводу ім. Малишева. Харків. 1953 г. [48, Оф-23920, Вст. 31109].

Але незабаром машини, за довоєнним прикладом, стали фарбувати у два кольори – шоколадний низ і бежевий верх. У такому «одязі» машини стали набагато помітнішими на вулицях міст [25, с. 11-12].

Салон автомобіля таксі істотно відрізнявся від звичайного легкового автомобіля. Замість приймача в передню панель «Победи» вбудовувався лічильник-таксометр, що, залежно від пройденого кілометражу або часу очікування, визначав плату за проїзд, а також підраховував загальний пройдений автомобілем кілометраж і кілометри, які оплачувалися. Чим меншим був холостий пробіг – тим краще працював водій. За регулярне перевищення норм холостого пробігу водія могли позбавити премії, а за виконання й перевиконання плану з виторгу, навпаки, заохотити [25, с. 12-13].

Зміни торкнулися й внутрішньої обробки салону. Для дотримання гігієни й чистоти сидіння та двері обтягали шкірозамінником – товстим дерматином. Такий салон простіше було мити, а за необхідності й ремонтувати. Адже інтенсивність використання машини-таксі була незрівнянно вища за персональний транспорт, тому лагодити, а найчастіше й повністю міняти оббивку салону в такому автомобілі доводилося регулярно.

Місткий багажник – невід’ємна частина будь-якого таксі. Дуже часто таксомотор наймали саме тоді, коли було потрібно перевести об’ємний багаж. У звичному для нас вигляді багажник уперше з’явився саме на «Победі». Пасажири дуже швидко оцінили нововведення – тепер їхні речі не мокли під дощем і не псувалися на багажних відкидних решітках, які застосовували раніше. Та й водієві стало простіше: відпала необхідність займатися закріпленням багажу на таких решітках, щоб не згубити їх по дорозі. Тепер досить було закрити кришку багажника, і пасажири могли більше не турбуватися про свої валізи. Єдина незручність – недостатній за сучасними мірками об’єм багажника, тому що більшу його частину займало запасне колесо й водійські інструменти. Для порівняння – у загальновідомому українському маленькому автомобілі ЗАЗ-1102 – Таврія багажник навіть трохи більший, ніж у «Победи» [25, с. 13].

Таксі в містах працювали цілодобово. Відповідно будувалися графіки випуску автомобілів-таксі на лінію. Однак випуск регулювався попитом населення. Графіки випуску й повернення автомобілів міняли залежно від сезону. Особливі графіки складали для роботи у святкові дні [14, с. 13].

У розпорядженні шофера таксі мала бути якомога більша кількість стоянок, добре відомих населенню міст. Стоянки таксі дозволяли в будь-якому місці міста, де взагалі не заборонялася стоянка, на площах міст, поблизу універмагів, ринків, вокзалів, готелів, театрів, кіно й інших громадських місць. У 1951 р. лише в Москві було організовано 158 спеціальних стоянок таксі [14, с. 13].

Велике значення мало ознайомлення пасажирів із правилами користування таксі. Витяги із правил, установлених для міських таксомоторних парків, вивішували в салонах легкових таксі. Кожний легковий автомобіль-таксі забезпечувався також книгою пропозицій і скарг пасажирів. Усередині салону обов’язково було вказано номер автомобіля, телефон парку й прізвище шофера [14, с. 14].

Таксомоторне господарство Москви було найбільшим у СРСР [14, с. 13]. З 1925 по 1930 р. кількість пасажирських таксі з 15 автомобілів збільшилася до 271. До кінця 1935 р. кількість їх досягла вже 497, а в передвоєнне п’ятиліття кількість таксі збільшилася ще майже в десять разів. Після закінчення Великої Вітчизняної війни таксомоторний транспорт країни довелося створювати майже заново, адже легкові автомобілі таксі мобілізували для потреб фронту, більшість із яких там було знищено.

Відродження цієї служби відбувалося швидкими темпами [30, с. 22]. У 1948 р. у Москві було введено в експлуатацію 444 легкових таксі «Победа» і навіть 30 таксі ЗІС-110. Того ж року для розширення таксомоторних перевезень було виділено на наступний рік ще 100 автомобілів «Победа» і 50 ЗІС-110 [43, с. 172].

З надходженням «Победи» на службу в таксі серед радянських таксопарків було розгорнуто широкомасштабний стаханівський рух за рекордні міжремонтні пробіги автомобілів М20А. Так, у лютому 1949 р. шофери-стаханівці 5-го таксомоторного парку Управління пасажирського автотранспорту Мосміськвиконкому М. Богданов і П. Павлов одержали новий автомобіль «Победа». На 1 вересня 1951 р. безремонтний пробіг автомобіля склав рекордних 170 тис. км, і шофери вирішили довести його до 200 тис. км.



За увесь час експлуатації автомобіля було зекономлено на ремонтах близько 20 тис. крб. [9, с. 16]. Ще за однією парою шоферів-стаханівців із цього ж таксопарку, М. Малютіним і Д. Жоріним, у вересні 1949 р. була так само закріплена нова «Победа», пробіг якої на 1 серпня 1952 р. був також рекордний – 227830 км без середнього й капітального ремонту й заміни агрегатів, що є значним показником навіть для сучасних автомобілів [45, с. 16].

За два з половиною роки експлуатації «Победи» М. Малютіна і Д. Жоріна коефіцієнт її використання дорівнював в середньому 0,91 при плані 0,78, що дало можливість працювати на лінії понад план 104 автомобіле-дні й одержати 29120 крб. додаткового виторгу. За цей час план виконувався в середньому на 137%. Економія коштів на технічних обслуговуваннях і поточних ремонтах склала 23200 крб. Крім того, шофери заощадили 11 покришок, 4 акумуляторні батареї й 1098 л бензину [37, с. 16].

У вересні 1951 р. шофери-стаханівці 1-го лєнінградського таксопарку С. Архаров і В. Маслов у журналі «Автомобіль» розкривали деякі секрети великих міжремонтних пробігів «Победи». Вони щодня, перед виїздом на лінію ретельно протирали кузов автомобіля, скло, щиток приладів, сидіння. Також перевіряли роботу замків дверей і ручок склопідійомників, рівень мастила в картері двигуна, рівень води в радіаторі й електроліту в акумуляторній батареї, перевіряли всі освітлювальні та сигналізаційні прилади, а також тиск повітря в шинах; крім того, прокручували вручну вал фільтра «грубого» очищення мастила на 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>-2 обороти. Двигун запускався й прогрівався на малих обертах при закритих жалюзі. На підготовку автомобіля до роботи вони витрачали 40-45 хвилин. З переліченого вище видно, наскільки серйозно ставилися до своєї роботи на той час таксисти, чого часто не можна сказати про сучасних платних працівників візництва [9, с. 15].

Особливо цікаво, що всі можливі і неможливі рекорди влітку 1954 р. побили шофери Харківського таксомоторного парку І. Олейнич і його змінник П. Кравченко. Вони досягли видатного результату в експлуатації автомобіля-таксі М-20А, довівши пробіг без капітального ремонту до 406 тис. км. Це просто фантастична цифра навіть для сучасних високотехнологічних двигунів, які часто вимагають капремонту вже до двохсот тисяч пробігу.

«Победа» була отримана Харківським таксомоторним парком у лютому 1950 р. Перші 150 тис. км вона експлуатувалася в Харкові, а потім на дорогах, що зв'язували Харків з Києвом, Дніпропетровськом та іншими містами УРСР.

Більшу частину доби автомобіль перебував на лініях Харкова. У таксопарку він простоював 2-4 години, і при цьому двигун не встигав охолонути, що сприяло подовженню строку його служби; воду із системи охолодження не зливали. Кузов таксі за період 4-річної експлуатації зовсім не постраждав від корозії. Це досягалося завдяки щоденному й ретельному очищенню його від бруду, видаленню вологи й пилу. Крила таксі протрушувалися по відбортовках антикорозійною мастикою [33, с. 39].

Внаслідок недостатньо ефективної роботи як автобусного, так і залізничного транспорту, легкові таксі часто використовувалися як маршрутний транспорт. Пасажири, що їхали в одному напрямку,



«Победа»-таксі. Біля нового будинку по вул. Сумській, 49 (напроти ПКВ ім. М. Горького). Харків. 1950-ті роки [48, Оф-23914, Вст. 31103].

повністю займали автомобіль, при цьому на кожного з них окремо припадала порівняно невелика сума оплати за проїзд, та й водій не залишався «ображеним». Експлуатаційні показники роботи були високими, але основне призначення таксомоторного транспорту – везти пасажирів від «дверей до дверей» – відходило на другий план [43, с. 172-173].

У Харкові у 1950-ті роки таксі М-20 «Победа» можна було замовити за попереднім замовленням і телефоном. Виклики й замовлення додому приймав центральний диспетчерський пункт, що знаходився за адресою: площа Рози Люксембург (площа Павлівська), 4 по тел. 3-30-25 – з 9 год ранку до 12 год ночі. Також окремо таксі обслуговували цілодобово на спеціальних стоянках таксі за адресами: майдани Рози Люксембург, Тевелева (Конституції), Дзержинського (Свободи); вокзали Харків-Пасажирський та Балашівський, Комунальний ринок, ріг вулиць К. Маркса (Благовіщенська) і Дмитрівської.

Тариф за користування харківським таксі станом на липень 1950 р.: кілометр пробігу – 1 крб. 80 коп., хвилина простою в розпорядженні пасажирів – 20 коп. Під час виїзду за межі міста оплата проводилася з урахуванням зворотної дороги. Пройдений кілометраж встановлювався за показниками спідометра. Оплата 1 крб. 80 коп. за кілометр пробігу робилася незалежно від кількості пасажирів. Плату приймав і видавав квитанцію таксист, багаж не оплачувався [29, с. 4].

Єдиний справжній таксомотор, що дійшов до наших днів, на базі ГАЗ-М-20В «Победа» зберігся в Державному військово-технічному музею в Чорноголовці (Московська обл.) [25, с. 1]. За увесь час виробництва М20А побудували 37492 екз. «зелених вогників» [24, с. 15; 25, с. 11; 45, с. 191].

На окрему увагу заслуговує унікальна розробка радянських автоконструкторів – повнопривідна «Победа» ГАЗ-М72. Так, у середині 1950-х років не тільки у вітчизняному, але й у світовому автомобілебудуванні рідко зустрічалися повнопривідні автомобілі із закритим несучим кузовом і комфортабельним салоном – такі як представницький горьківський автомобіль М-72.

На початку 1954 р. ГАЗ одержав урядове завдання – розробити й почати виробництво нової моделі з усіма ведучими колесами, яка поєднувала б в собі високу прохідність автомобіля ГАЗ-69 і комфортабельність М-20, щоб нею могли користуватися генерали, маршали, секретарі провінційних облвиконкомів і навіть голови передових колгоспів [21, с. 3; 13, с. 32; 23, с. 15].

Головний конструктор ГАЗу М. І. Борисов призначив провідним конструктором нової моделі Г. М. Вассермана, фахівця з легких повнопривідних автомобілів, що створив відомі радянські «джипи» ГАЗ-67Б, ГАЗ-69 і амфібію ГАЗ-46. Загальне компонування майбутньої машини, якій надали індекс «ГАЗ М-72», оперативно креслив конструктор Ф. О. Лепендін [21, с. 3; 31, с. 141].

Отримане завдання на перший погляд здавалося нескладним: з опанованих у виробництві вузлів М-20 і ГАЗ-69, як з кубиків, потрібно було зібрати новий автомобіль. Але на цьому шляху конструктори ГАЗу зіткнулися з масою технічних проблем і головоломок. Найпростіший варіант – адаптувати рамне повнопривідне шасі з агрегатами ГАЗ-69 до кузова «Победи» – відпадав відразу. Машина вийшла б неприпустимо важкою для наявного 52-сильного двигуна М-20. Кузов повинен був бути тільки несучим.

Головний силовий елемент будь-якого автомобіля, чи то лонжеронна рама, чи несучий кузов, розраховується на навантаження, що виникає при русі, суворо визначеної величини й спрямованості. При проїзді будь-яких дорожніх нерівностей кузов або рама повинні злегка «грати», а значить, їх проєктують не у вигляді твердої монолітної «клітки», а як еластичну структуру, здатну згинатися на невидимі людському оку кути й градуси. Тому в кузов або раму завжди закладається певний запас твердості на крутіння, перевищувати який ніяк не можна. При цьому важливе значення мають маса агрегатів і твердість підвіски, від яких залежать зусилля, передані на раму або кузов під час руху автомобіля [21, с. 3].

Характеристики міцності й твердості на скручування кузова «Победи» свого часу підбирали, розраховуючи на легку, «ажурну», незалежну передню підвіску. Тверді ресори позашляховика, важкий передній міст із балкою, редуктором і шрусами (шарнір рівних кутових швидкостей, механізм, що передає тяглове зусилля на передні колеса автомобіля) відразу ж створюють критичне навантаження не тільки на передню частину, але й на весь кузов, а ще й має місце додаткове навантаження – важкі «всюдихідні» шини.

Крім того, на легковий кузов потрібно було встановити ще один значний за масою «позашляховий» агрегат – роздавальну коробку. З'ясувалося, що через характерне компоновання кузова й шасі закріпити її можна, тільки викроївши нішу, що неминуче послабить «хребет» днища кузова – тунель карданного вала й поперечний коробчастий підсилювач [21, с. 3].

Обвішаному «гір'ями» переднього ведучого моста й роздавальної коробки, оснащеному жорсткими ресорами, взутому в позашляхову «гуму» автомобілю, головний несучий елемент якого – «Победівський» кузов з ослабленим тунелем, потрібно було їздити по бездоріжжю, де динамічні навантаження в рази перевищують ті, що виникають на дорозі із твердим покриттям, часто не найкращій. Це було проблемою, адже якщо до М-20 просто прилаштували б агрегати від всюдихода ГАЗ-69, її кузов неминуче покрився б тріщинами вже на перших тисячах кілометрів пробігу. А після декількох серйозних рейсів по бездоріжжю взагалі міг розвалитися на шматки [21, с. 3-4].

Провідний конструктор з кузовів А. І. Гор і його колеги – Ю. Н. Сорочкін і Б. Н. Панкратов – прекрасно розуміли, що кузов необхідно підсилювати, причому в певних точно визначених місцях. При цьому додаткові косинки й розкоси не повинні були збільшувати вагу нескінченно – маса машини (споряджена і повна) була обмежена. Як безпомилково визначити слабкі місця – залишалося проблемою. На побудову й випробування колони прототипів не було ні часу, ні засобів, тим більше що основні сили легкового КБ у 1954 р. були кинуті на проектування перспективного автомобіля ГАЗ-М-21 «Волга» – спадкоємця «Победи».

На допомогу конструкторам прийшла наука. Саме в 1954 р. на ГАЗі вперше в радянському автомобілебудуванні була організована науково-дослідна лабораторія електричних випробувань, яку очолив А. Я. Тарасов. Обладнання лабораторії дозволяло провести тензометричні дослідження – обплутати кузов павутиною дровових датчиків, що замірятимуть силу, передану на кузов у будь-якому його місці [21, с. 4].

Усі датчики налаштували з високою точністю під час тарування на стенді й на авто, котре рухалося. Експерименти показали, що насправді відбувається з кузовом у різних режимах руху по твердому покриттю й бездоріжжю, на порожньому й навантаженому автомобілях. Відразу ставало зрозуміло, які частини кузова працюють на межі можливостей, а які піддаються безпечним навантаженням, які з'єднання слабкі, а які, навпаки, збитково міцні.

За результатами дослідження колишні конструктори-кузовники легко й швидко спроектували всі необхідні підсилювачі: додаткові короби для днища, поперечний підсилювач моторного щита, нову підмоторну раму й підкоси, що зв'язували її з моторним щитом, підпірки з'єднання даху зі стійками кузова – у цілому 14 нових деталей. Результат був приголомшливим: кузов М-72 став важчим від кузова М-20 на нереально малі 23 кг, при цьому твердість на вигин збільшилася на 30%, а на крутіння – на 50% [21, с. 4].

Багато-хто трохи помилково вважає, що ГАЗ-М-72 побудований на агрегатах ГАЗ-69. Насправді розроблювачам довелося вносити зміни (більш-менш значні) у багато які «69-ті» агрегати, доповнюючи номенклатуру комплектуючих то однією оригінальною деталлю, то іншою. Підготовку двигуна для М-72 здійснювали конструктори Н. Г. Мозохін і А. І. Чорномашинцев. Трансмсію проектували В. С. Соловйов, Б. А. Дехтяр і С. Г. Зіслін. За ходову частину відповідали І. Г. Пархіловський та І. В. Новосьолов.

Ресори М-72 відрізнялися від ресор ГАЗ-69, характеристики яких підбирали під іншу масу автомобіля й розподіл ваги по осях. Особливу увагу конструктори приділили поліпшенню плавності ходу, тому довжину всіх ресор збільшили. У задніх забрали один лист, а в передні, навпаки, додали по листу. У задній підвісці з'явився стабілізатор поперечної стійкості. Кронштейни передніх ресор вмонтували в ніші, вирізані в коробах лонжеронів. Коля переднього моста стала менша, ніж у ГАЗ-69, і права панчоха картера була вкорочена. Відповідно, знадобилися кермові тяги іншого розміру [21, с. 5; 31, с. 141].

ГАЗ-М72 був запущений у виробництво з повністю оригінальним заднім мостом. Серійний міст М-20 для автомобіля підвищеної прохідності ніяк не годився – його слабким місцем були півосі, які іноді розривало навпіл навіть на звичайній «Победі, а «69-й» міст вважали занадто важким. Але в запасі в конструкторів був задній міст для «Победи» нового зразка, спроектований, але так і не

відправлений на конвеєр. Ним і оснастили М-72. Цей міст мав фланцеві напіврозвантажені півосі, аналогічні за конструкцією півосям ЗІМа.

З раніше освоєних заводом агрегатів ГАЗ-М72 дісталися тільки коробка передач «Победи» і роздавальна коробка від ГАЗ-69. Правда, із зібраних на конвеєрі «роздаток» для установки на М-72 спеціально відбирали найбільше якісні екземпляри. Коробку передач і роздавальну коробку, виконані окремо, як і в ГАЗ-69, зв'язував короткий проміжний карданний вал [21, с. 5; 22, с. 4].

Двигун збільшеного робочого об'єму зміг би додати позашляховику тяговитості. Завод саме освоював випуск моторів зі збільшеним з 82 (як в «Победи») до 88 мм діаметром циліндра. Такими двигунами оснащували перші 21-ші «Волги», але на комплектацію М-72 їх не вистачило. Машини із двигуном збільшеного об'єму ГАЗ-М72Б залишилися всього в декількох екземплярах. На автомобілі М-72 установили по суті той самий чотирициліндровий двигун (діаметр циліндра 82 мм, хід поршня 100 мм), що й на М-20 [22, с. 4; 21, с. 6].

За основу взяли вже доопрацьований для ГАЗ-69 агрегат: щоб трохи підняти потужність порівняно з мотором «Победи», збільшили ступінь стиску – з 6,2 до 6,5. Правда, вигреш становив усього 3 к. с. Двигун для М-72 збирали в особливій комплектації. Від мотора М-20 він відрізнявся наявністю мастильного радіатора й шестилопастневою крильчаткою вентилятора від ГАЗ-69. Крильчатка забезпечувала ефективний обдув радіатора, допомагаючи боротися з перегрівом, що було особливо важливим при їзді по наших розбитих дорогах. На відміну від ГАЗ-69, агрегат М-72 не був оснащений ні передпусковим підігрівником, ні екранованою системою запалювання [21, с. 6; 22, с. 4].

Випробування перших же дослідних зразків показали, що серійне облицювання «Победи», у просторіччі назване «тільником», не пропускає необхідної для охолодження радіатора автомобіля підвищеної прохідності кількості повітря. Тому спеціально для ГАЗ-М-72 було розроблене нове облицювання з більшими «вікнами» між трьома широкими брусами.

Випускати нове облицювання в невеликих кількостях тільки для малочисельних ГАЗ-М-72 було вкрай не вигідно, і восени 1955 р. її впровадили на всіх ГАЗ-М-20В. Тільки із цієї причини автомобіль «Победа», що вже тоді вважався безперспективною моделлю, яку готували до зняття з виробництва й заміни на «Волгу», зненацька піддався рестайлінгу [21, с. 6].

У «табелі про ранги» радянських персональних автомобілів повнопривідний ГАЗ-М-72 «Победа» посів більш значну позицію, ніж звичайна задньопривідна «Победа» – він став своєрідним аналогом «сільського й військового ЗІМа». Автомобілю високого класу належало відповідне облаштування салону. Раніше радіоприймачами комплектували тільки ЗІС і ЗІМ. Позашляховий ГАЗ-М-72 теж оснастили новим ламповим приймачем «А-8». Муромський радіозавод саме запустив цей приймач у серію: спочатку його ставили на М-20, а потім впровадили на новій моделі МЗМА «Москвич-402».

Водія М-72 радували ще дві «приємні дрібнички»: кільцева, як у ЗІМа, кнопка сигналу на кермі (яка теж дісталася всім «Победам» серії М-20В) і омивач вітрового скла, необхідний у складних дорожніх умовах. Перший у вітчизняному автомобілебудуванні омивач встановлений саме на М-72. Навіть на «Волгах» він з'явився не одразу. Таким чином, усі новинки, що відрізняли модернізовану «Победу» ГАЗ-М-20В 1955-1958 рр., були впроваджені завдяки автомобілю підвищеної прохідності ГАЗ-М-72 «Победа» [21, с. 6].

Конструкторські роботи над М-72 стартували у квітні-травні 1954 р. До листопада дослідні зразки вже самі рухалися. У червні 1955 р., через рік після початку розробки М-72, на легковому конвеєрі ГАЗу збрали першу установочну партію, а у вересні новинку вже запустили в серію [13, с. 32; 21, с. 6].

Машини М-72 випускали невеликими партіями на одному конвеєрі з М-20В, а потім із «Волгами» – легковий конвеєр розміщувався на ГАЗі в окремому цеху (на головному конвеєрі збирали вантажівки). За 1955 р. там побудували 1525 екземплярів М-72, хоча в наступному році відчутно менше – 1151 машину.

Пік виробництва М-72 припав на 1957 р. – 2001 авто. Такі обсяги випуску не можна назвати масовими, але основних споживачів це влаштовувало. Урядовим мисливським господарствам досить було 1-2 машин, інші екземпляри ставали або військовими «персоналками», або службовими автомобілями представників місцевих органів влади – у провінції і на селі [21, с. 6].

Водночас ніяких заборон на продаж ГАЗ-М-72 приватним особам не було. Ці автомобілі із серіями номерів індивідуальних власників зустрічалися вже в середині 1950-х років – вони офіційно вважалися легковими. Втім, у ті роки приватній особі дозволялося купити навіть дорогий лімузин ЗІМ ГАЗ-12. А от на реєстрацію приватних ГАЗ-69 до кінця 1960-х існували обмеження, оскільки такі машини за законом відносилися до вантажних [21, с. 6-7].

Найбільше яскравою подією в історії ГАЗ-М-72 став журналістський автопробіг Москва-Владивосток, що стартував 1 травня 1956 р. з Ленінських гір – від будинку МГУ імені М. В. Ломоносова, організований за підтримки Центрального автотоклубу й міністра автопромисловості Н. І. Строкіна. У подорож відправилися В. Урін, А. Ломакін та І. Тихомиров. Першу зупинку вони зробили в Горькому. На ГАЗі їхній автомобіль пройшов огляд і планове техобслуговування. За кілька місяців екіпаж ГАЗ-М-72 подолав 15 тис. км із мінімальною кількістю поломок. Учасники пробігу не раз писали про свої пригоди в друкованих виданнях і навіть змонтували фільм [46, с.73; 21, с. 7].

ГАЗ-М72 зняли із виробництва в 1958 р. через заміну «Победи» на «Волгу». У перспективний типаж, виданий Мінавтопромом у 1956 р., входила аналогічна модель підвищеної прохідності, уніфікована з «Волгою» ГАЗ-М21, але її навіть не починали розробляти – конструктори легкового КБ ГАЗу наприкінці 1950-х років були зайняті «Чайкою» ГАЗ-13, потім перспективною моделлю «Волги» і поточними її модернізаціями [21, с. 7].

Автомобілі, аналогічні за своїми характеристиками М-20 і М-72, випускали в країнах Європи та США. Серед них чи не першим став продукт чеського автопрому Tatra T600 Tatraplan (1948 р.). Легковий автомобіль Tatra-87 з понтонним кузовом вироблявся в Чехії ще до війни, на час якої випуск був припинений. Але сам факт появи такої моделі надає право «Татрі» претендувати на пальму першості в освоєнні автомобілів з понтонним кузовом. Після війни виробництво легкових машин такого типу продовжили. Одна з післявоєнних моделей T600 Tatraplan за своїми характеристиками і розмірами була дуже близькою до «Победи» [24, с. 7; 45, с. 188; 46, с. 71].

Італійський автомобіль Fiat 1900 не більш ніж «однокласник» радянської «Победи», але він наочно демонструє, як уже на початку 1950-х років змінилися автомобільні вподобання в Європі. У моду ввійшли трьохоб'ємні кузова типу седан з виступаючим позаду багажником, а вітрове скло на легкових автомобілях стали робити панорамним, без середньої стійки. Завдяки кузову без виступаючих крил і похилої задньої частини, «Победа» спочатку виглядала досить авангардно, своєю появою випередивши, а де в чому й визначивши розвиток європейського автопрому на кілька років наперед. Втім, вже на початку 1950-х років європейські машини взяли реванш і пішли далеко вперед, і з кожним роком відставання «Победи» від світової автомобільної моди ставало все більш помітним [23, с. 5].

Англійський автомобіль «Стандарт» за своїм зовнішнім виглядом і технічними характеристиками був дуже близький до радянської «Победи», а з'явився трохи пізніше за неї – у 1948 р., що дало привід стверджувати, начебто він скопійований з «Победи». Насправді його кузов запозичений з американського Plymouth зразка 1942 р., тому в Standart три ряди бічних вікон, на відміну від двох у М-20. Більше того, англійці серійно випускали свій Standart Vanguard не тільки з похилою задньою частиною, але й з іншими кузовами: седан й універсал, чого не скажеш про радянську М-20. А от модернізацію «Vanguard», проведена в 1953 р., що змінила на краще зовнішній вигляд машини, не могли не помітити в СРСР. Не виключено, що досвід англійців багато в чому визначив вигляд радянської «Победи» при модернізації 1955 року [23, с. 5; 24, с. 7; 45, с. 188; 46, с. 71].

В 1950-х роках у Європі використовувався автомобіль Renault Colorate – єдиний повнопривідний автомобіль із закритим кузовом. За конструкцією він являв собою пряму протилежність ГАЗ-М-72. Це була вантажівка, призначена для використання в провінції й у французьких колоніях. Рамний автомобіль випускали у вигляді універсалу, таксі, фургона, пікапа, бортової вантажівки, шасі для пожежних і спеціальних машин із двигунами об'ємом 2 або 2,2 л. Крім повнопривідних модифікацій, значного поширення одержали автомобілі із приводом на задню вісь. Але й у них була вантажна залежна передня підвіска у вигляді балки на поздовжніх ресорах [21, с. 7].

У США позашляховик із закритим кузовом Jeep Station Wagon з'явився одразу після закінчення Другої Світової війни. Він являв собою універсал у стилі woody з дизайном опірнення, що нагадувало

легендарний Wilys-MB. Інакше кажучи, новий післявоєнний позашляховик став «цивільним втіленням» ідеї військового джипа. Зрозуміло, основою автомобіля була потужна лонжеронна рама. У перші роки випуску машину оснащували чотирициліндровим 2,2 літровим двигуном, за класом порівнюваним із двигунами ГАЗ-М-72 «Победа» і ГАЗ-69. Пізніше цей агрегат поступився місцем сильнішим і тяговитішим шестициліндровим моторам, а замість дерев'яних бортів woody одержали суцільнометалеві вантажопасажи́рські кузови [21, с. 7].

Таким чином, усе вище зазначене дозволяє судити про «Победу» і безліч її модифікацій, як про велике досягнення радянської інженерної думки. Нова машина була дуже конкурентоспроможною і прогресивною у післявоєнній зруйнованій Європі, а про внутрішній ринок і говорити було нічого.

Повоєнні розробки Горківського автозаводу були високо оцінені радянським керівництвом: в 1949 р. – за створення й освоєння виробництва нових моделей ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-М-20 і ГАЗ-12 ЗІМ 41-му працівнику ГАЗу, у тому числі його директорові Г. С. Хламову, головному інженерові Н. І. Строкіну, головному конструкторові А. О. Ліпгарту, конструкторам Н. А. Юшманову, А. Д. Просвірніну, Н. Г. Мозохіну й іншим вручили Сталінську премію [46, с. 72-73; 45, с. 191; 41, с. 6; 27, с. 12; 28, с. 2].

«Победа» справді вийшла гарною та самобутньою, що саме по собі було неабиякою подією, тому що всі вітчизняні довоєнні автомобілі, попри все, були копіями іноземних машин, та й багато післявоєнних і значно пізніших радянських конструкцій мали досить конкретні закордонні прототипи. Горьківська «Победа» і її повнопривідна версія М-72 сильно вибивалася із цього ряду. За весь період виробництва «Побед» усіх серій і модифікацій (крім М-72) було виготовлено 241497 (за іншими даними – 236820) екземплярів [23, с. 15; 25, с. 11]. Відомі автомобільні історики Л. М. Шугуров і С. В. Канунніков називають цифру 235999 усіх модифікацій «Побед», з них – 184285 базових седанів [45, с. 191; 46, с. 72; 31, с. 136.]. Повнопривідних ГАЗ-М72 за весь період виробництва було виготовлено 4677 екземплярів [21, с. 6].

Проте «Победа» не уникла старіння як зовнішнього вигляду, так і морально. Понтонний кузов без виступаючих крил, що вперше з'явився в нашій країні на «Победі», у середині 1950-х років став повсякденним, а знаменитий похилий задок, хоч і робив машину миттєво впізнаваною, сильно обмежував оглядовість назад з місця водія й не дозволяв збільшити об'єм багажника.

Нові технічні та технологічні досягнення не могли бути реалізовані в конструкції «Победи» без істотної зміни її компоновання, перегляду основних агрегатів. Тому виникла необхідність замінити «Победу» новим автомобілем цього ж класу, що стояв би на більш високому технічному рівні. У другій половині 1950-х років працівникам автотранспорту й індивідуальним власникам уже недостатньо здавалася потужність двигуна й розгінна динаміка автомобіля, дуже незручним був доступ до клапанного механізму двигуна для регулювання клапанів. Були справедливі нарікання й на інші агрегати «Победи». Справедливо вказувалося на тісноту при розміщенні пасажирів на задньому сидінні. Висловлювалися побажання підвищити термін служби мотора й інших агрегатів, знизити витрату палива, полегшити керування автомобілем. Саме тому на конвеєрі ГАЗу в листопаді 1956 р. з'явилася нова модель – ГАЗ-М-21 «Волга», з сильнішим верхньоклапанним двигуном, що повністю витіснила «Победу» М-20В та М-72 у 1958 році [23, с. 4; 13, с. 33; 45, с. 191].

Нині зустріч із «Победою» у потоці машин на вулицях українських міст є величезною рідкістю. Але все ж таки певна кількість цих машин ще дожила до наших днів. Найчастіше серед експлуатованих нині автомобілів від М-20 залишився лише кузов, а двигун, КПП, задній міст, навісна система двигуна, електрика, оптика і навіть сидіння, як правило, ставляться від ГАЗ-24 «Волга». Завдяки таким імплантаціям «Победа» стає більш придатною для їзди та ремонту. Оскільки запчастини на М-20 з плином часу ставало все важче і важче знаходити та й характеристики сучасніших волгівських агрегатів значно вищі, М-20 внутрішньо поступово перетворювалися на «Волги». Вартість такої машини є зовсім невеликою. Навіть якщо автомобіль не «гнилий» і в відмінному стані, його вартість коливається від 300 до 1000\$.

Зовсім інша справа, коли «Победа» відреставрована оригінальними деталями, хоча б має «рідні» основні агрегати та елементи декору (хромовані бампери, радіаторну решітку, емблеми «Победа», сидіння-дивани та радіоприймач «А-8»). Така машина буде коштувати вже від 1000 до 5000\$

залежно від технічного стану та автентичності автомобіля. Якщо ж автомобіль взагалі не підлягав реставрації, а просто феноменально зберігся до наших днів, має ще рідну фарбу і малий загальний пробіг, то його вартість може сягати 30000\$. Але таких машин у світі збереглися взагалі одиниці.

Також дуже дорого коштують М-20 з кузовом кабриолет, оскільки таких машин було виготовлено відносно небагато та і руйнувалися вони значно швидше від звичайних «Побед». Їх вартість по Україні, незалежно від технічного стану, починається від 8000\$. Дуже рідко у продажу зустрічаються повнопривідні М-72. Вартість цих машин стартує від 12000\$. Звісно, усі наведені ціни є досить відносними, вони почерпнуті автором статті із відомих українських сайтів автопродажів.

Отже, ми можемо пишатися тим, що вітчизняні автомобілі все ж таки інколи йшли в авангарді світового автомобілебудування і визначали тенденції моди, чого зовсім не можна сказати про сучасний автопром.

#### Література

1. Автомашини в премію // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 15 жовтня.
2. Автомобили горьковского автозавода. – Горький : Горьковское книжное издательство, 1963. – 392. с.
3. Автомобиль М-72 инструкция по уходу. Издание четвёртое. – Горький : Министерство автомобильной промышленности СССР, 1957. – 147 с.: ил.
4. Автомобильные соревнования // Автомобиль. – 1950. – № 9. – С. 23.
5. Автомобильные соревнования на первенство г. Москвы // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 45-46.
6. Автомобильный кросс // Автомобиль. – 1950. – № 7. – С. 11.
7. Автомобильный кросс // Автомобиль. – 1951. – № 7. – С. 41.
8. Автомобильный кросс // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 26 вересня.
9. Архаров С. За высокий межремонтный пробег автомобиля «Победа» / С. Архаров, В. Маслов // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 15-16.
10. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту / Л. Афанасьев, А. Сабинин // Автомобиль. – 1951. – № 11. – С. 38-41.
11. Афанасьев Л. Первенство СССР по автомобильному спорту 1955 года / Л. Афанасьев, Д. Великанов, А. Сабинин // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 12. – С. 27-29.
12. Бондаренко П. Автопробег Москва-Ленинград-Москва / П. Бондаренко, Д. Высотский // Автомобиль. – 1951. – № 4. – С. 39-40.
13. Борисов Н. Над чем работают конструкторы Горьковского автозавода имени В. М. Молотова / Н. Борисов // Автомобильный транспорт. – 1955. – № 4. – С. 32-33.
14. Будрин Б. Опыт эксплуатации автомобилей такси / Б. Будрин // Автомобиль. – 1951. – № 1. – С. 13-14.
15. [В Валковском районе регулярно курсируют такси «Победа»...] // Красное знамя. – 1951. – 17 апреля.
16. Великанов Д. Автомобильные гонки на 500 км / Д. Великанов // Автомобиль. – 1949. – № 11. – С. 13-16.
17. Великанов Д. Осенний автомобильный кросс / Д. Великанов // Автомобиль. – 1950. – № 1. – С. 10-11.
18. Великанов Д. Первые всесоюзные соревнования по автомобильному спорту / Д. Великанов // Автомобиль. – 1950. – № 10. – С. 7-9.
19. Волгин А. Цех – дворец / А. Волгин // Огонёк. – 1949. – № 13. – С. 10.
20. ГАЗ-31029 Волга // Автолегенды СССР. – 2013. – № 104. – С. 13.
21. ГАЗ-М72 // Автолегенды СССР. – 2012. – № 95. – 15 с.
22. ГАЗ М72 // За рулём. – 1957. – № 2. – С. 4.
23. ГАЗ-М20В «Победа» // Автолегенды СССР. – 2009. – № 2. – 15 с.
24. ГАЗ-М20 «Победа» // Автолегенды СССР. – 2009. – № 23. – 15 с.
25. ГАЗ М-20 «Победа» Такси // Автомобиль на службе. – 2011. – № 5. – 15 с.
26. Генкин Б. Автомобильная промышленность в четвёртой пятилетке / Б. Генкин // Автомобиль. – 1946. – № 1. – С. 1-3.
27. Генкин Б. Развитие автомобильной промышленности / Б. Генкин // Автомобиль. – 1947. – № 11. – С. 9-12.
28. Гордость советского автомобилестроения // Красное знамя. – 1951. – 30 декабря.
29. Громадяни! Користуйтеся послугами легкових таксі, економте час // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 1 липня.
30. 25-летие таксомоторного транспорта // Автомобиль. – 1950. – № 7. – С. 22.

31. Канунников С. В. Отечественные легковые автомобили. 1896-2000 гг. / С. В. Канунников. – 2-е изд., перераб. и доп. – М. : ООО «Книжное издательство «За рулём», 2009. – 504 с.: ил.
32. Клинковштейн Г. Некоторые вопросы эксплуатации автомобиля «Победа» / Г. Клинковштейн // Автомобиль. – 1949. – № 4. – С. 3-5.
33. Колесник Н. 406 тыс. км пробега на автомобиле М-20 без капитального ремонта / Н. Колесник // Автомобильный транспорт. – 1954. – № 7. – С. 39.
34. Левашев А. Волнующие страницы недавнего прошлого / А. Левашев // Автомобиль. – 1947. – № 11. – С. 19-20.
35. Липгарт А. А. Автомобиль М-20 «Победа» описание конструкции и уход. Издание второе, исправленное / А. А. Липгарт, Г. М. Вассерман. – М. : Государственное научно-техническое издательство машиностроительной литературы, 1955. – 227 с.: ил.
36. Малаховский Я. Малолитражные автомобили / Я. Малаховский // Автомобиль. – 1946. – № 10. – С. 15-17.
37. Малютин М. За высокие межремонтные пробеги автомобилей М-20 «Победа» / М. Малютин, Д. Жорин // Автомобиль. – 1952. – № 8. – С. 16-17.
38. Новый абсолютный рекорд скорости на спортивном автомобиле // Автомобиль. – 1951. – № 7. – С. 42.
39. Плоди самовідданої праці // Соціалістична Харківщина. – 1950. – 31 грудня.
40. Покупайте в личное пользование автомобили «Победа» (с кузовом «Кабриолет») // Огонёк. – 1949. – № 52. – С. 32.
41. 15 лет автозавода им. В. М. Молотова // Автомобиль. – 1947. – № 1. – С. 6.
42. Ройтман С. 170 тысяч километров пробега автомобиля «Победа» без ремонта / С. Ройтман // Автомобиль. – 1951. – № 9. – С. 16.
43. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России. / А. Д. Рубец. – М. : ООО «Издательство «Эксмо», 2008. – 304 с.: ил.
44. Успех гонщика В. Никитина // Красное знамя. – 1951. – 24 апреля.
45. Шугуров Л. М. Автомобили России и СССР. / Л. М. Шугуров. – М. : ИЛБИ, 1993. – Т. 1. – 256 с.: ил.
46. Шугуров Л. М. Автомобили Страны Советов. / Л. М. Шугуров, В. П. Ширшов. – М.: Издательство ДОСААФ СССР, 1983. – 127 с.: ил.
47. Державний архів Харківської області.
48. Харківський історичний музей імені М. Ф. Сумцова.