

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 22

Мазда

М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

SN 2587-6422

00022

DeAGOSTINI

Волга M21

М21 «Волга» № 22, 2018
Еженедельное издание

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич
Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

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

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

С 8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России:

С 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей: Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а, тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:
С + 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини», М21 «Волга»

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «Казакско-Германское предприятие БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Республика Казахстан, 050000, г. Алматы, ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109) факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 399 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы для сборки модели. Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену, а также повышать ее в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой производственной стоимости некоторых деталей модели.

Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель М21 «Волга» не является игрушкой и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные в журнале указания.

Производитель оставляет за собой право в любое время изменять последовательность и свойства комплектующих деталей данной модели.

Представленные изображения модели М21 «Волга» в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры модели могут отличаться от их реального внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:

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

Тираж: 25 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3 © АР/ТАСС; стр. 4, 5 (низ), 12, 14 из фонда ГКУ ГАРХАДНО; стр. 5 (верх), 6, 11, 13, 15 частная коллекция Максима Шелепенкова; стр. 7–10, 16 © ООО «Идея Центр».

© 2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию».

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

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 24.07.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

АНТИПАРТИЙНАЯ ГРУПИРОВКА

В партийных верхах Советского Союза несколько лет зрел раскол. Новый лидер СССР Никита Сергеевич Хрущев постепенно отодвигал «старую гвардию» от управления страной и тянул вверх своих ставленников помоложе.

Политические должностные Вячеслав Молотов, Лазарь Каганович, Георгий Маленков, понимая, что могут не удержаться у власти, начали критику первого секретаря ЦК КПСС Хрущева за гигантоманию на целине, политические уступки Австрии, Югославии и различные шапкозакидательские призывы типа «в два-три года догнать и перегнать Америку по производству молока и мяса на душу населения».

18 июня 1957 года, во время заседания президиума ЦК КПСС, которое вел Николай Булганин, Хрущеву было прямо указано на то, что его неконтролируемые действия и заявления сильно дискредитируют советскую власть. С этими обвинениями также согласились Ворошилов, Первухин и Сабуров — итого семь из 11 членов президиума, то есть большинство. Было принято коллегиальное решение сместить Н.С. Хрущева с поста первого секретаря и назначить на эту должность В.М. Молотова. Если бы Хрущев согласился с обвинениями, то вопрос решили бы сразу, не открывая прений, но Никита Сергеевич яростно защищался, и споры продолжались три дня. За это время сторонники Хрущева, среди

которых были министр обороны Г. К. Жуков и председатель КГБ И. А. Серов, самолетами военно-транспортной авиации доставили в столицу членов ЦК КПСС, поддерживавших Хрущева. Когда собралась треть состава, президиуму было объявлено о срочном созыве Пленума Центрального Комитета партии. Маленков, Молотов и прочие зачинщики кадровых перестановок дрогнули и согласились на этот созыв, что оказалось равносильно капитуляции.

ЗАСЕДАНИЕ ПЛЕНУМА ДЛИЛОСЬ ВОСЕМЬ ДНЕЙ И ДОВОЛЬНО БЫСТРО ПРЕВРАТИЛОСЬ В ИЗБИЕНИЕ «АНТИПАРТИЙНОЙ ГРУППЫ» — ТЕПЕРЬ УЖЕ МОЛОТОВУ, КАГАНОВИЧУ И МАЛЕНКОВУ ПРИШЛОСЬ СЛУШАТЬ КРИТИКУ В СВОЙ АДРЕС. РАЗДАВАЛИСЬ И ПОКАЯННЫЕ РЕЧИ — САБУРОВ, ПЕРВУХИН И БУЛГАНИН ПРИЗНАЛИ СВОИ ОШИБКИ.

Никита Сергеевич Хрущев торжествовал — он не только сохранил свой центральный пост в стране, но и избавился от «сталинского наследия» в партийном руководстве: вскоре Маленкова сослали директором электростанции в Усть-Каменогорск, Кагановича — директором горно-обогатительного комбината в Асбест, а Молотова — послом в Монголию.

Интересно, что к раскольникам уже во время пленума неожиданно присоединился кандидат в члены президиума Шепилов, недавний ставленник Хрущева. В официальном сообщении об «антипартийной группе» его наградили довольно комичным титулом «и примкнувший к ним». Отныне, если где-то «соображали на троих» и к ним присоединялся четвертый, его неизменно называли «Шепиловым».

На политической карьере всех участников антихрущевского переворота был поставлен крест.

А в это время...



Советские государственные и партийные деятели: Вячеслав Михайлович Молотов, Николай Александрович Булганин, Никита Сергеевич Хрущев и Климент Ефремович Ворошилов во время торжественного заседания

... На Горьковском автомобильном заводе, помимо переходной модели М-21Г «Волга» с форсированным 65-сильным нижнеклапанным мотором от «Победы», выпускалась модификация «такси» — М-21Б «Волга». Причем, если стандартный седан прекратили собирать уже летом 1957 года, то таксомоторы М-21Б продолжали делать до ноября 1958-го.

Причин такой долгой конвейерной жизни новой машины с устаревшим двигателем было несколько. Во-первых, новых 70-сильных двигателей М-21 вначале не хватало на весь выпуск автомобилей «Волга», и их частично приходилось замещать «победовскими» — это были в основном такси. Не персональные же машины оснащать старыми моторами! Во-вторых, первое время «Волги» не отличались особым качеством изготовления, и в среде таксомоторных парков они считались менее надежными и добротными, чем «Победы». Особенно это утверждение касалось новых агрегатов и прежде всего двигателя, поэтому таксопарки предпочитали брать новые машины с более знакомыми и надежными «победовскими» движками. В-третьих, таксомоторные парки не спешили переходить на обслуживание и ремонт новых агрегатов, поскольку для старых имелась хорошо налаженная ремонтная база, а для новых двигателей ее

нужно было создавать заново — что не очень хотелось делать без лишней необходимости.

В любом случае, с точки зрения производства, модификации «Волги» с «победовским» моторами серьезно выручили заводчан, позволив им довольно безболезненно, без снижения объемов производства (план превыше всего!) перейти на выпуск новой модели.

От обычного седана автомобиль М-21Б отличался более простой комплектацией и наличием специального оборудования. Например, таксометр (счетчик пройденных километров, совмещенный со счетчиком оплаты за проезд) у этой машины был вмонтирован прямо в приборную панель взамен радиоприемника, который такси не полагался (дорого!). А световой сигнал «зеленый огонек», обозначающий то, что автомобиль свободен, монтировался в правом верхнем углу ветрового стекла.

Еще одна примета машин «Волга» в исполнении «такси» — отделка салона выполнялась более простыми и дешевыми материалами (дерматин). С одной стороны, таким образом снижалась себестоимость машин М-21Б, с другой, они становились более практичными в эксплуатации. За рабочую смену такой автомобиль менял полто-

МОДЕЛЬ М-21Б «ВОЛГА» АКТИВНО



Полировка кузова одного из первых такси «Волга». На ветровом стекле машины приклеена бумажка с порядковым серийным номером 109



Автомобиль такси «Волга» из первой партии в центре Москвы, у гостиницы «Метрополь»

ВЫПУСКАЛАСЯ КАК ТАКСОМОТОР



Отладка и регулировка первой партии таксомоторов «Волга» в сборочном цехе легковых автомобилей Горьковского автозавода

ра-два десятка пассажиров, спинки и подушки сидений достаточно быстро загрязнялись, а дерматин проще было помыть и привести в первоначальный вид. Это касалось и ремонтпригодности — при порче обивки салона дерматиновые сиденья проще и дешевле было подклеить, зашить, а то и вовсе заново перетянуть. Внешне автомобиль М-21Б «Волга» можно было узнать по специальной окраске — на его борта прямо под окнами завода наносились «шашечки» (сочетание светлых и темных квадратов, расположенных

в шахматном порядке), являвшиеся универсальным отличительным признаком автомобилей такси во многих странах.

Машины М-21Б из первой промышленной партии, окрашенные в черный цвет, с черно-белой «шахматной» полосой под боковыми окнами, поступили в столицу в 1957 году. Они очень сильно выделялись в транспортном потоке — черные «Волги» выглядели солидно и красиво, поэтому вначале их старались направлять только для обслуживания иностранцев.

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

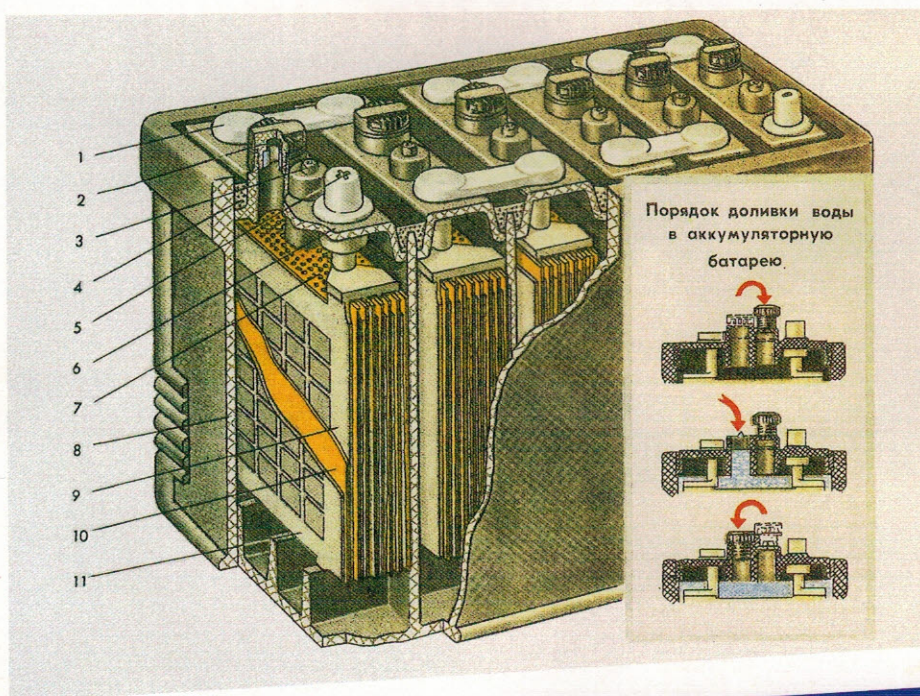
АККУМУЛЯТОРНАЯ БАТАРЕЯ

На легковой автомобиль ГАЗ-21 «Волга» устанавливалась свинцовая аккумуляторная батарея 6-СТ-54-ЭМ с номинальным напряжением 12 В и номинальной емкостью при 10-часовом разряде 54 А·ч. Она устанавливалась в специальном гнезде под капотом и служила для питания потребителей при неработающем двигателе. В гнезде аккумуляторная батарея закреплялась рамкой с гайками-барашками, навинчивающимися на специальные штыри с резьбой, приваренные к кронштейнам самого гнезда. Сверху аккумуляторная батарея накрывалась защитной крышкой на зажимах, которая в основном предохраняла верхнюю часть и клеммы от загрязнения.

Аккумуляторная батарея является химическим источником электрического тока. Если ее клеммы соединить с источником постоянного тока, например, с генератором, то в ней будет протекать химическая реакция (с участием электрического тока, свинцовых пластин и электролита) и батарея станет заряжаться. При соединении клемм с потребителем энергии произойдет обратная химическая реакция — батарея начнет разряжаться. Количество электричества, которое может отдать полностью заряженная батарея при разряде током 5,4 А до напряжения 1,7 В на каждый элемент, называется емкостью. Измеряется емкость в ампер-часах (А·ч).

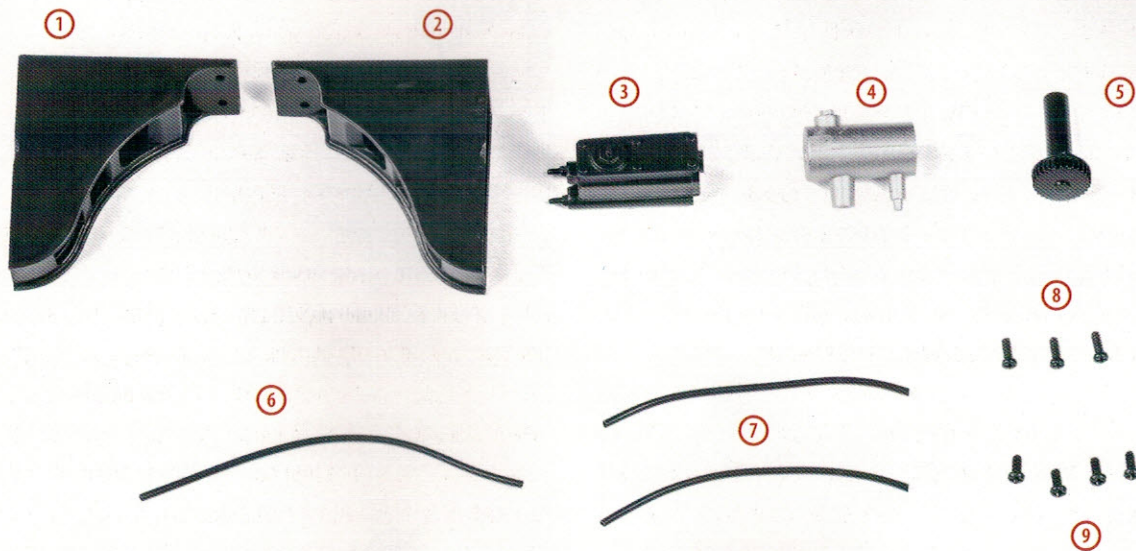
Аккумуляторная батарея 6-СТ-54-ЭМ состояла из шести последовательно соединенных аккумуляторов (элементов). Все элементы помещались в общий эбонитовый бак черного цвета с шестью отсеками внутри. Каждый элемент состоял из четырех положительных пластин и пяти отрицательных. Пластины имели основу в виде свинцовой решетки. Ячейки решетки заполнялись активной массой, состоящей из свинцовых окислов, — свинцового порошка. При изготовлении пластины электрохимическим путем формировались в положительные (перекись свинца) и отрицательные (губчатый свинец).

Положительные и отрицательные пластины каждого элемента соединялись баретками в полублоки. Баретки имели полюсные штыри. Между пластинами были установлены изоляционные прокладки — сепараторы. Поверх пластин помещалась предохранительная решетка. Каждый элемент батареи закрывался крышкой, в которой имелись наливное и вентиляционное отверстия. Наливное отверстие закрывалось пробкой. Через крышку проходили полюсные штыри от бареток. Пластины были погружены в электролит, представляющий собой раствор химически чистой серной кислоты в дистиллированной воде. При зарядке плотность электролита повышалась, а при разрядке понижалась.

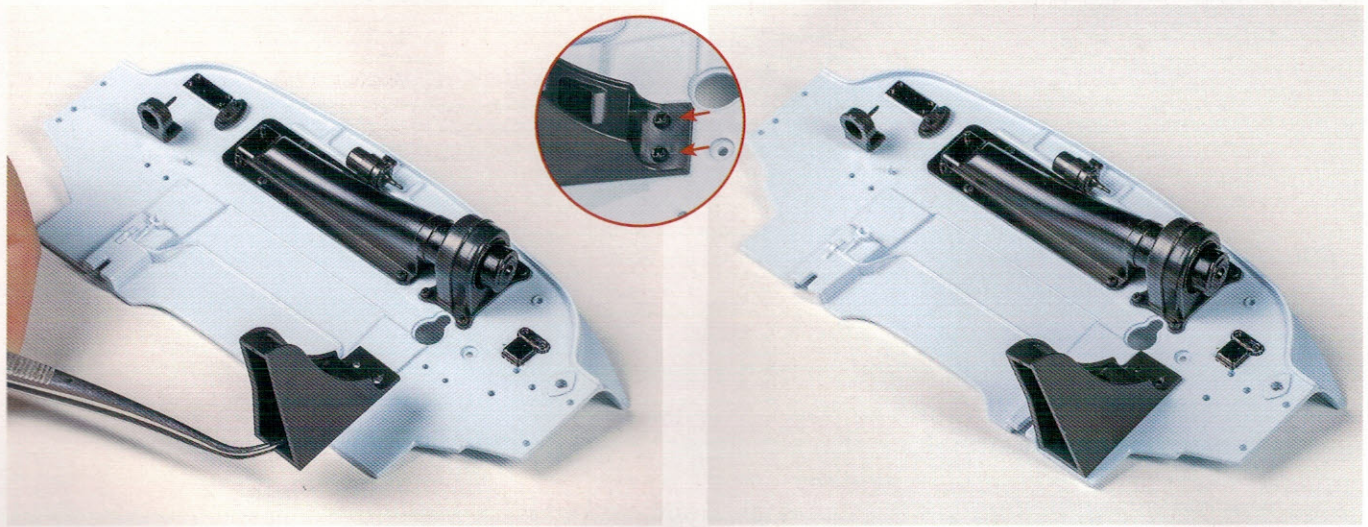


Аккумуляторная батарея:

- 1 — межэлементная перемычка; 2 — пробка наливного отверстия; 3 — вентиляционное отверстие; 4 — уплотнительная мастика; 5 — положительная клемма; 6 — крышка; 7 — предохранительная решетка; 8 — бак; 9 — положительная пластина; 10 — сепаратор; 11 — отрицательная пластина

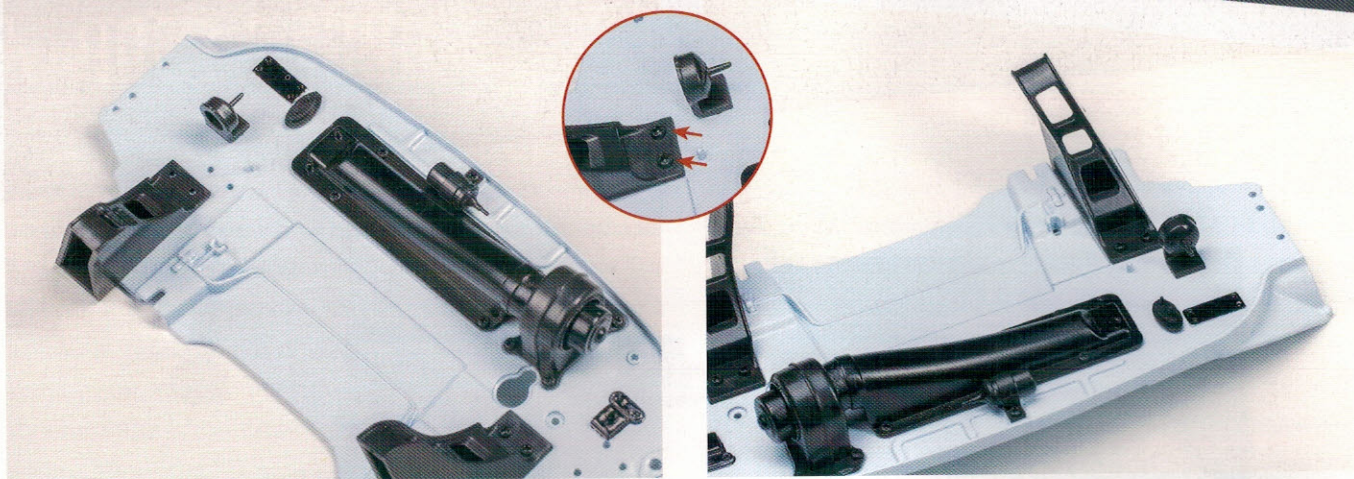


1 — усилитель передних лонжеронов правый; 2 — усилитель передних лонжеронов левый; 3 — главный цилиндр тормоза; 4 — бачок насоса централизованной смазки; 5 — крышка бачка централизованной смазки; 6 — тяга воздушной заслонки; 7 — трубки главного тормозного цилиндра и привода цилиндра сцепления; 8 — винт 1,7×5 (BP) — 3 шт.; 9 — винт 1,7×4 (AM) — 4 шт.

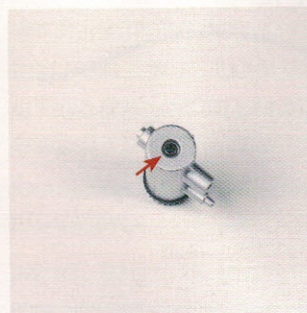
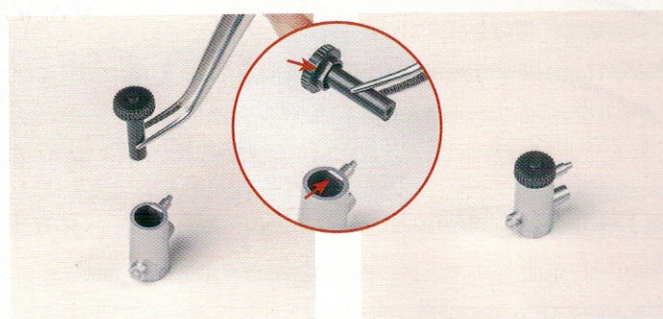


Расположите левый усилитель передних лонжеронов плоской стороной в левой нижней части перегородки моторного отсека. Совместите крепежные отверстия усилителя и перегородки и зафиксируйте деталь при помощи двух винтов 1,7×4 (AM).

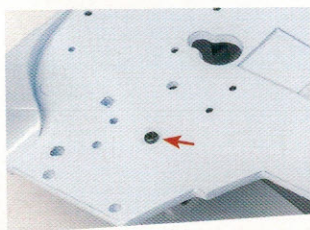
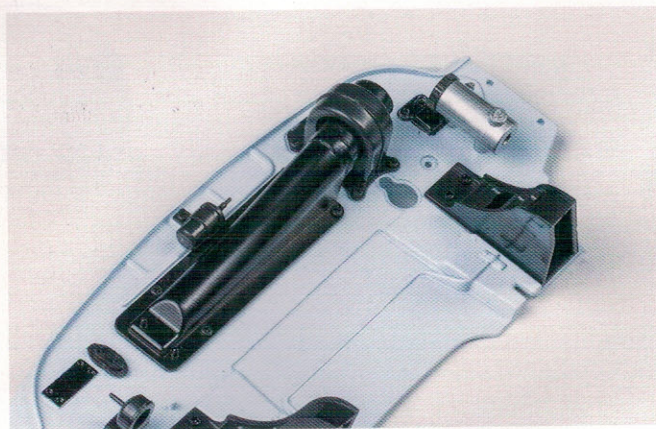
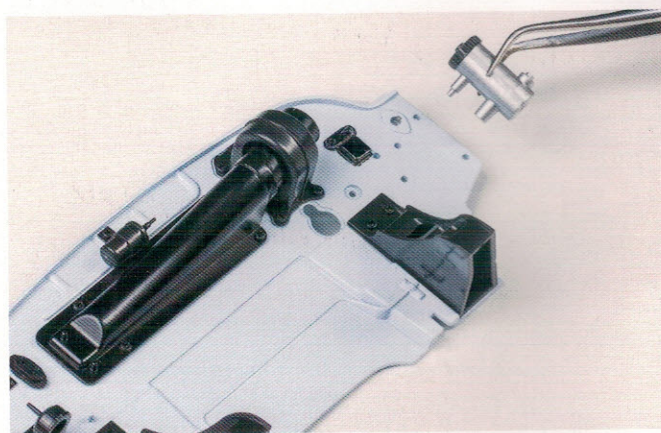
СБОРКА ПЕРЕГОРОДКИ МОТОРНОГО ОТСЕКА



Аналогичным образом установите и закрепите двумя винтами 1,7×4 (AM) на перегородке моторного отсека правый усилитель передних лонжеронов. При правильном монтаже передние концы установленных усилителей лонжеронов должны сходиться.

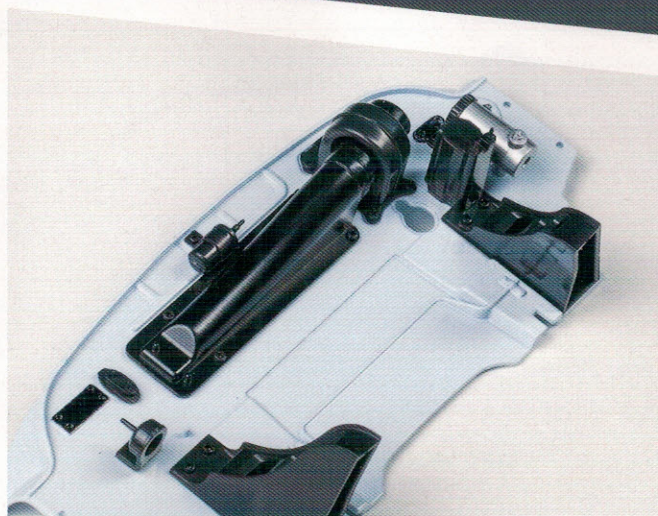
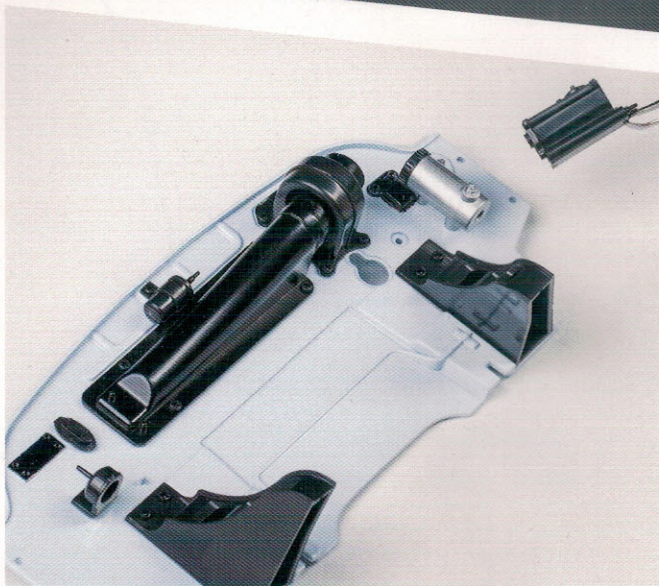


Внутрь бачка насоса централизованной системы смазки поместите крышку (крепежным штифтом вниз). Обратите внимание: на соединяемых деталях есть центровочные фаски. Крышка должна плотно сесть поверх бачка. Закрепите деталь с нижней стороны при помощи винта 1,7×5 (BP).

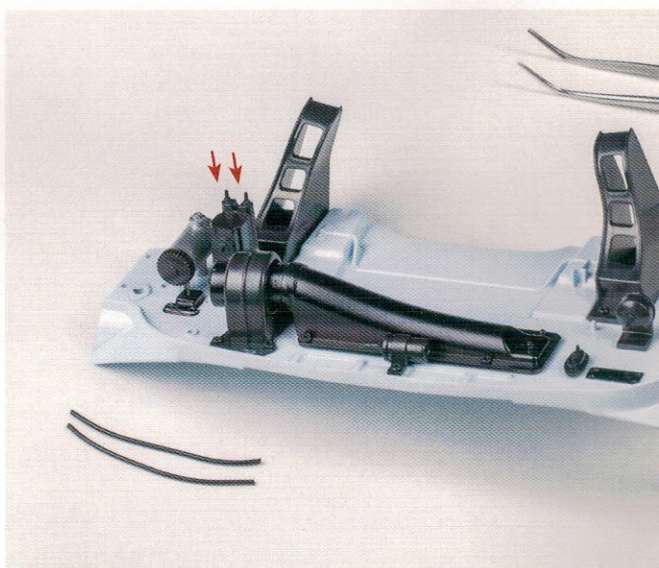
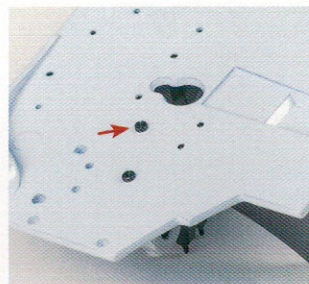


Установите собранный бачок системы смазки на перегородке моторного отсека. Бачок располагается чуть ниже реле блокировки стартера в левой части перегородки. Совместите крепежные и центровочные отверстия перегородки с ответными элементами корпуса бачка и зафиксируйте деталь с обратной стороны перегородки при помощи винта 1,7×5 (BP).

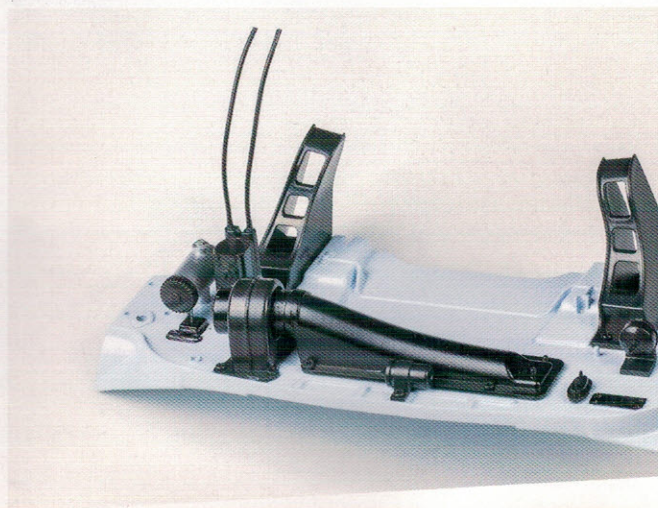
ЛИНИЯ СБОРКИ



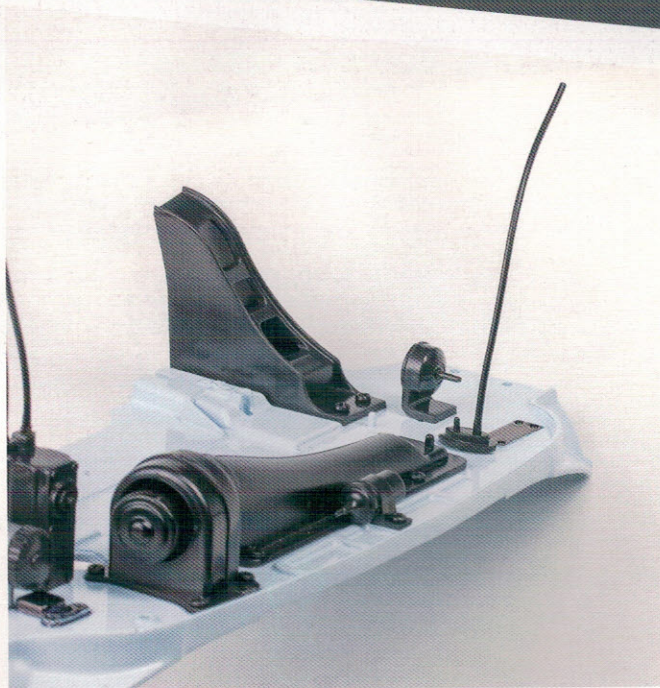
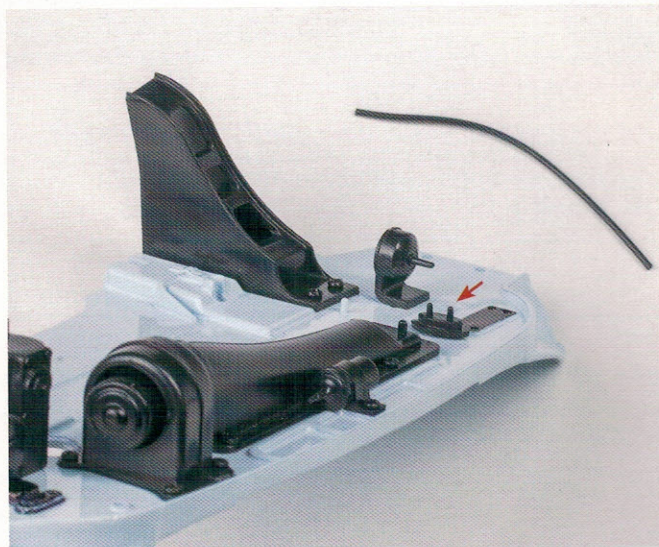
Правее установленного бачка централизованной системы смазки установите главный цилиндр тормоза. Обратите внимание: штуцеры цилиндра, расположенные в его передней части, должны располагаться ближе к нижней плоскости корпуса цилиндра. Закрепите деталь с обратной стороны перегородки винтом 1,7×5 (BP).



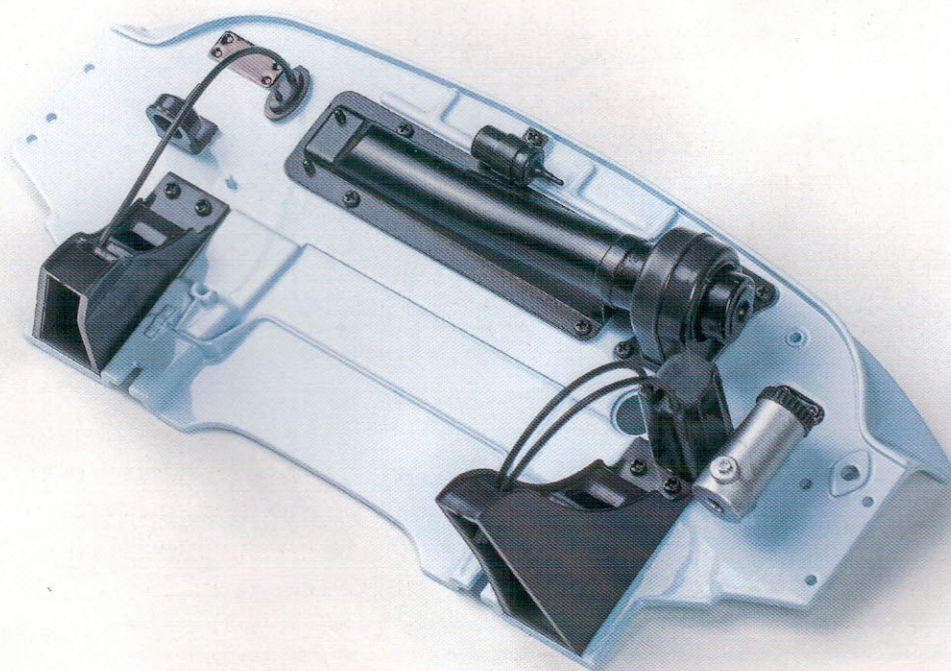
Закрепите на штуцерах корпуса цилиндра трубку главного тормозного цилиндра и трубку привода цилиндра сцепления. Трубки должны плотно сесть на штуцеры и держаться на них за счет трения.



ЛИНИЯ СБОРКИ



Закрепите тягу воздушной заслонки на верхнем крепежном штифте уплотнителя перегородки моторного отсека, установленного между кожухом радиатора отопителя и номерной табличкой.



СБОРКА ПЕРЕГОРОДКИ МОТОРНОГО ОТСЕКА



Легковой автомобиль М-1 (ГАЗ-М1)

Соглашение, заключенное советским правительством с корпорацией Ford в 1929 году, помимо всего прочего, предусматривало право получения нашей стороной технической документации на новые «фордовские» модели в течение девяти лет.

Именно этим правом СССР и воспользовался при создании новой машины, взяв за основу четырехдверный седан Ford-B40A образца 1934 года с четырехцилиндровым мотором и стандартным оформлением. Работы над адаптацией конструкции Ford-B40A к российским эксплуатационным реалиям и возможностям предприятия начались на Горьковском автозаводе под руководством главного конструктора А. А. Липгарта. В рабочую группу вошли В. И. Борисов, Л. В. Косткин, А. М. Кригер, Н. Г. Мозохин, Н. В. Новоселов, В. И. Подольский и Ю. Н. Сорочкин.

ГАЗ-М1

Более мощный мотор для нового легкового автомобиля появился в результате модернизации двигателя ГАЗ-А, который получил систему смазки под давлением, автомат опережения зажигания, усовершенствованный карбюратор с экономайзером и автоматическим клапаном воздушной заслонки, коленчатый вал с противовесами и контактно-масляный воздушный фильтр. Циркуляционная система охлаждения с термосифоном включала в себя водяной насос. Рабочий объем не увеличивали, однако благодаря изменению фаз газораспределения, увеличению на 0,8 мм хода клапанов и повышению степени сжатия с 4,2 до 4,6 мощность двигателя возросла с 40 до 50 л.с.

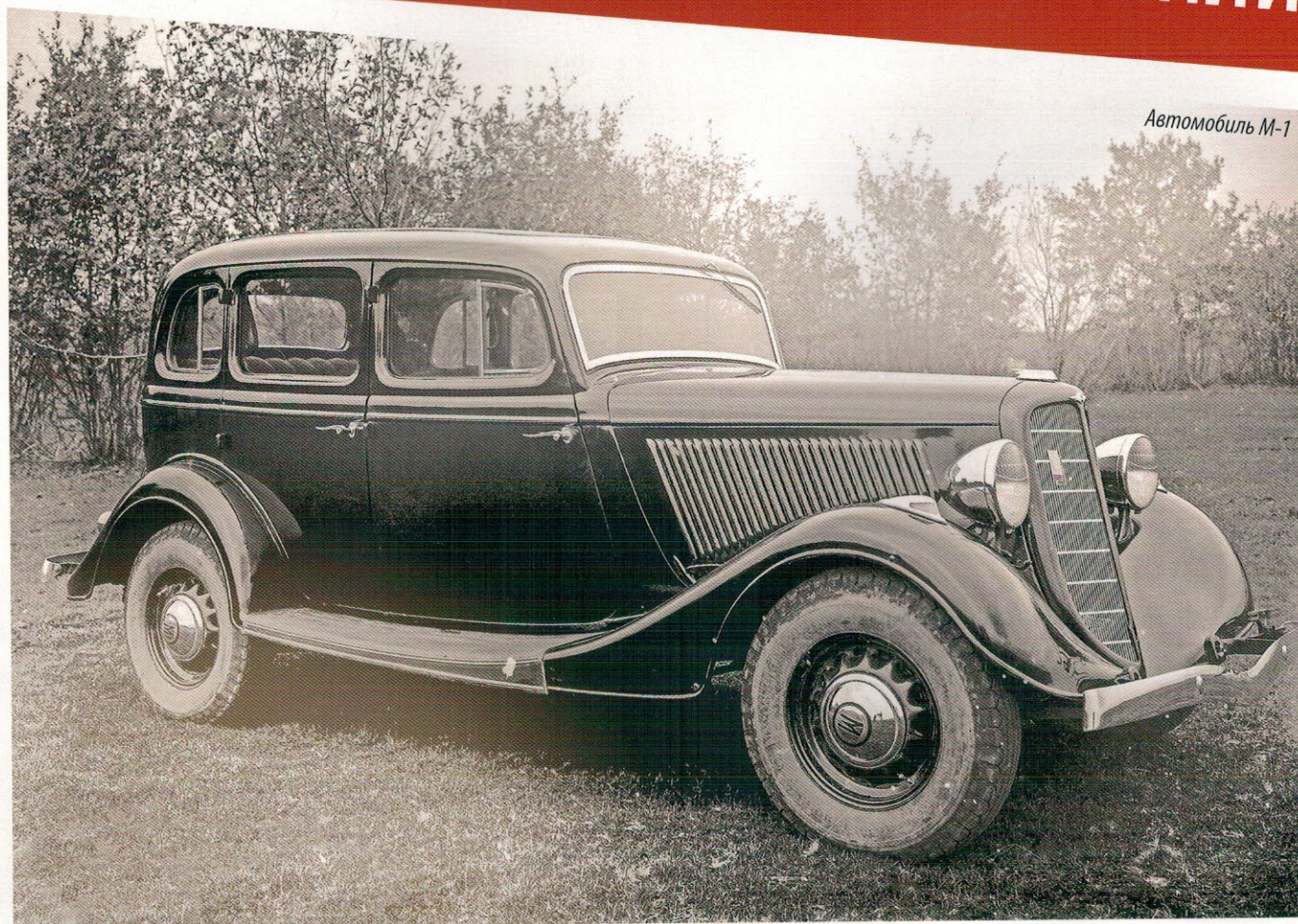
Выбор в пользу рядной «четверки» был сделан в СССР достаточно осознанно, несмотря на то, что сам Ford в это время перешел на выпуск аналогичных машин с более современными моторами V8. Дело было в том, что такой мотор по эксплуатационным параметрам не имел решающего превосходства над рядной «четверкой» — ни по рабочему объему (3,6 и 3,5 л соответственно), ни по мощнос-

ти (65 и 50 л.с.), но был намного более сложным по конструкции. Переход Ford от четырех цилиндров к восьми был обусловлен в основном маркетинговыми соображениями — экземпляры с восьмицилиндровыми двигателями оказывались более конкурентоспособными, поскольку создавали у потребителя впечатление более высококлассного автомобиля.

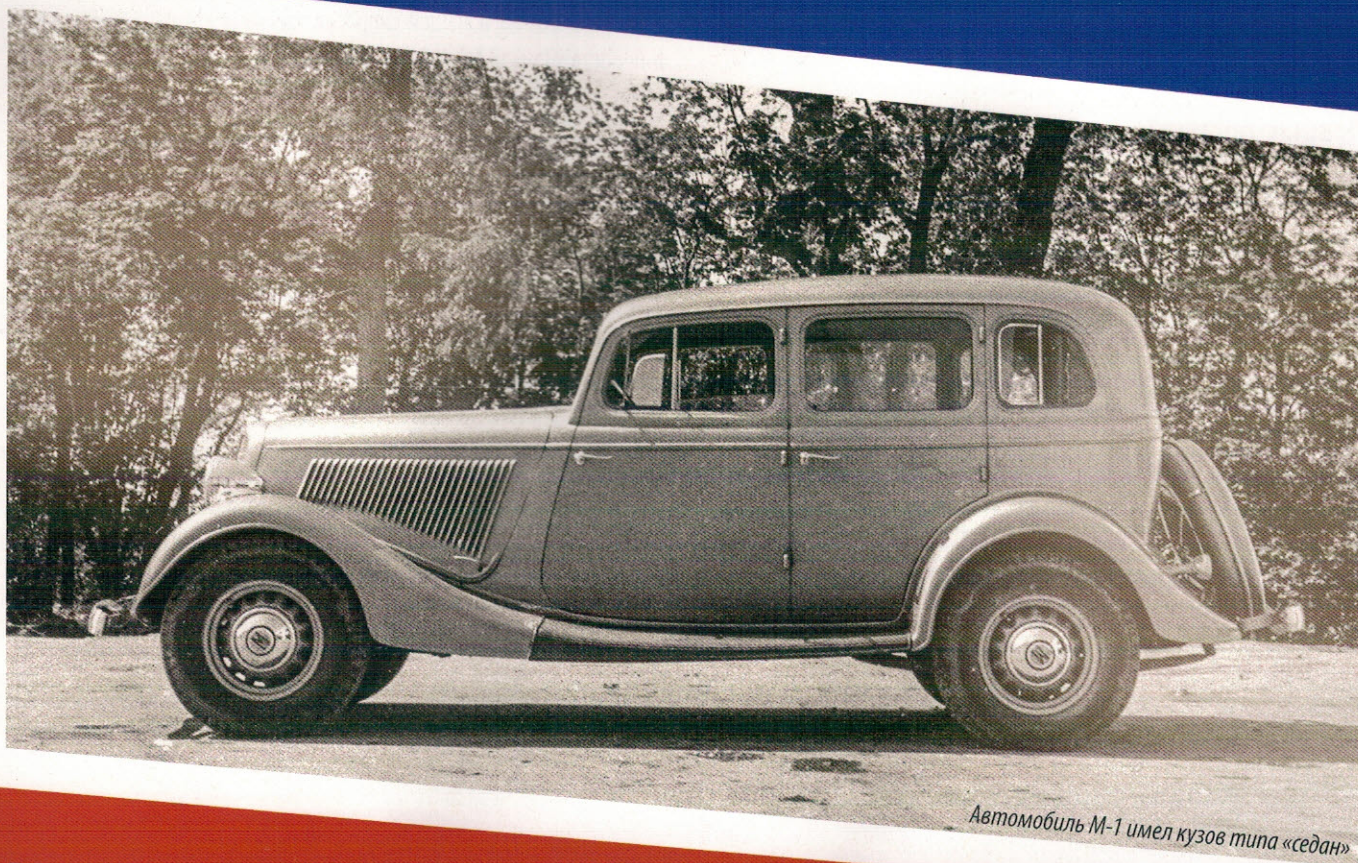
В СССР данное преимущество не имело никакого решающего значения, скорее, даже наоборот, новый, более сложный по конструкции мотор мог вызвать определенные сложности при организации производства и дальнейшей эксплуатации.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ ПОЛУЧИЛА, КАК И У FORD V, ШЕСТЕРНИ ПОСТОЯННОГО ЗАЦЕПЛЕНИЯ ВМЕСТО СКОЛЬЗЯЩИХ НА II-III ПЕРЕДАЧАХ И ЗУБЧАТЫЕ «МУФТЫ ЛЕГКОГО ВКЛЮЧЕНИЯ» — ПРЕДШЕСТВЕННИКИ СИНХРОНИЗАТОРОВ.

КУЗОВ FORD АДАПТИРОВАЛИ



Автомобиль М-1



Автомобиль М-1 имел кузов типа «седан»

К ОТЕЧЕСТВЕННЫМ УСЛОВИЯМ

Поскольку на машине предполагалось использовать совершенно новый кузов Ford, то и раму за основу взяли «фордовскую», впрочем, серьезно ее усилив и доработав. Было увеличено сечение лонжеронов и траверсов, введена Х-образная поперечина — дань российским проселкам, то и дело норовящим испытать прочность машины на кручение. По этой же причине отказались от двух поперечных рессор в подвеске Ford в пользу четырех продольных, а вместо спицованных колес решили использовать металлические штампованные диски.

Кузов машины тоже не был точной американской копией — его доработали применительно к нашим условиям. В частности, были заново спроектированы передние крылья, которые на советском автомобиле имели более привлекательную форму и лучше прикрывали раму и элементы передней подвески спереди. После минималистического интерьера ГАЗ-А кузов новой машины казался роскошным: внутренние панели и сиденья обшивались серым или светло-коричневым шерстяным сукном, рамки окон и приборная панель окрашивались под дерево ценных пород. Для удобства водителя и пассажиров были предусмотрены такие мелочи, как солнцезащитные козырьки, прикуриватель и пепельница.

Немалое внимание было уделено комфорту водителя. Водительское сиденье перемещалось вперед-назад для выбора оптимального расстояния до педалей. Свет фар переключался ножной гашеткой. Единственный дворник с вакуумным приводом от впускного коллектора (не самая удачная конструкция — наибольшее разряжение возникало на холостых оборотах, в результате чего интенсивнее всего дворник работал на стоящем автомобиле) крепился к верхней части рамки ветрового стекла со стороны водителя.

В ЛИТЕРАТУРЕ 1930-1940-х годов этот легковой автомобиль, как правило, обозначался просто М-1 или М1, без какого-либо упоминания названия завода-изготовителя.

Буква М в названии автомобиля появилась в честь главы правительства СССР (председателя Совнаркома) Вячеслава Михайловича Молотова, имя которого в те годы носил Горьковский автомобильный

завод. Современное написание обозначения этой модели обычно выглядит так: ГАЗ-М1 — таким образом проще идентифицировать ее как продукцию ГАЗа.

Первые опытные образцы М-1 появились в феврале 1935 года. А 17 марта состоялись кремлевские смотрины нового автомобиля — машину проинспектировали члены правительства: Сталин, Ворошилов, Орджоникидзе, Молотов. Высокопоставленные персоны автомобиль одобрили.

В том же году десять эмков отправились в испытательный пробег из Горького через Москву в Ленинград и обратно. Две с половиной тысячи километров, пройденные по самым разным дорогам, позволили, с одной стороны, убедиться в успехе горьковских конструкторов, а с другой — выявить как инженерные, так и сборочные «так-

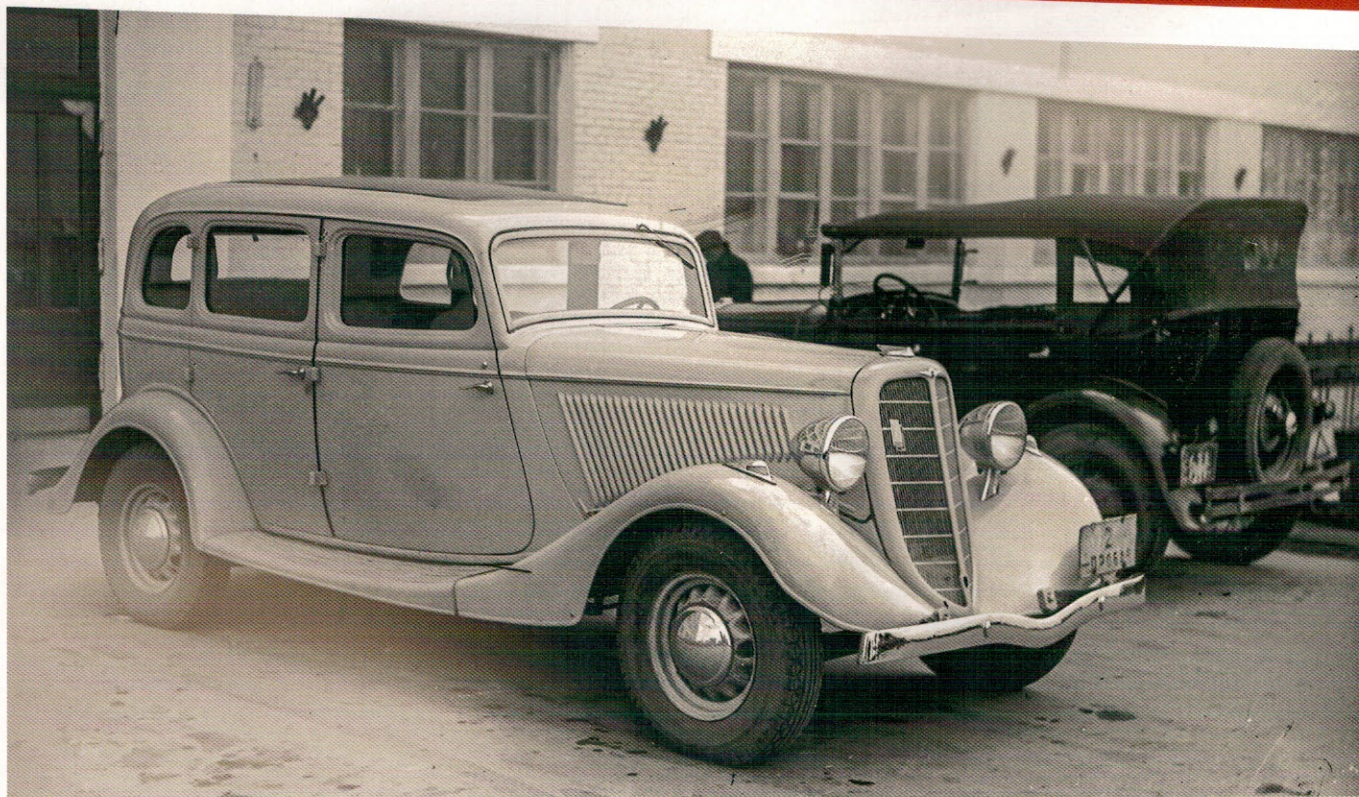
тические» дефекты. К числу недоработок конструкции относились появлявшееся на большой скорости «виляние» управляемых колес и недостаточно эффективный привод передних тормозов. Опытная эксплуатация ГАЗ-М1 в различных автохозяйствах помогла определить уязвимые места «механики». Нескольким смежникам, поставившим некачественные детали, были посланы ультимативные рекламации. Отказ от сотрудничества с рядом предприятий вынудил освоить самостоятельное производство еще 40 деталей.

16 марта 1936 года с конвейера Горьковского автомобильного завода сошли два первых серийных автомобиля, а с 20 мая начался их массовый выпуск. В 1937 году автомобиль (наряду с циклопической скульптурой Веры Мухиной «Рабочий и колхозница») представлял державу на Всемирной выставке в Париже.

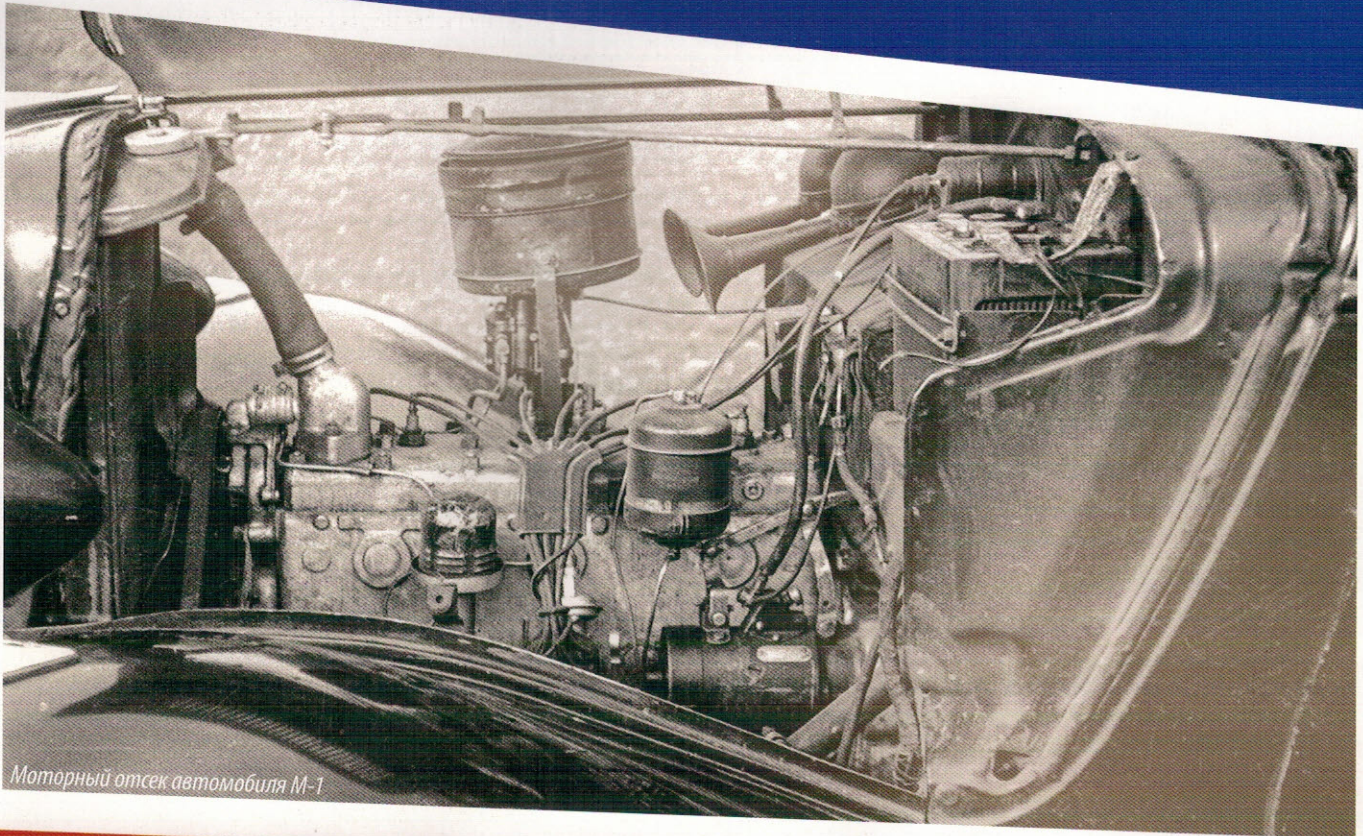
В 1941 году конвейерный выпуск «эмков» был прекращен, однако еще пару лет эти автомобили собирали на автозаводе поштучно из запаса произведенных ранее деталей.

Всего, по официальным данным, было выпущено 62 888 автомобилей ГАЗ-М1. Век эмки, по меркам отечественного автопрома, оказался не так уж и долгов, однако эта машина стала одним из символов 1930-х годов в истории СССР.

М-1 СТАЛА ОДНИМ



М-1 рядом со своим предшественником, автомобилем ГАЗ-А



Моторный отсек автомобиля М-1

ИЗ СИМВОЛОВ 1930-Х ГОДОВ

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-М1

Число мест	5
Максимальная скорость, км/ч	100
Расход топлива при скорости 40 км/ч	12–16 л/100 км
Размер шин	7×16
Масса	
Снаряженная, кг	1360
Полная, кг	1735
На переднюю ось, кг	750
На заднюю ось, кг	985

Двигатель

Двигатель	М-1, бензиновый, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	98,4
Ход поршня, мм	108
Рабочий объем, см ³	3,28
Степень сжатия	4,6
Максимальная мощность	50 л. с. при 2800 об/мин
Коробка передач	механическая, трехступенчатая
Передаточные числа	I — 2,82; II — 1,604; III — 1,00; задний ход — 3,383

Подвеска

Передняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, с поршневыми гидравлическими рычажными амортизаторами одностороннего действия
Задняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, с поршневыми гидравлическими рычажными амортизаторами одностороннего действия

Тормоза

Рабочие	барабанные на всех колесах, с механическим приводом
Стояночный	на задних колесах с механическим приводом

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

НОВИНКА!

**ОТКРОЙТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЕ
КОМИКСЫ КУЛЬТОВОЙ САГИ**



ФАНАТЫ
«ЗВЁЗДНЫХ ВОЙН»!
ЭТА УНИКАЛЬНАЯ
КОЛЛЕКЦИЯ СОЗДАНА
ДЛЯ ВАС!

ОФИЦИАЛЬНАЯ
**ЗВЁЗДНЫЕ
ВОЙНЫ**
КОЛЛЕКЦИЯ КОМИКСОВ

Disney · LUCASFILM
© & TM 2018 LUCASFILM LTD.

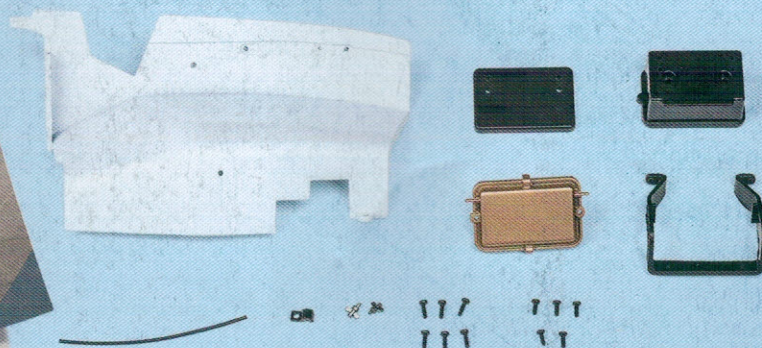
ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА **DeAGOSTINI.RU**

И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ!



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



ISSN 2587-6422
00022
9 772587 642203

16+

DeAGOSTINI