



№ 104



ГАЗ-31029 «ВОЛГА»

ЧАСТИЧНАЯ ПЕРЕЗАГРУЗКА
БЕЗ ЗАПИСИ И ОЧЕРЕДЕЙ
«ДЕМОКРАТИЧНЫЙ» ВАРИАНТ



На протяжении многих лет автомобиль «Волга» ГАЗ-24 — частный и служебный — был своеобразным символом успеха, достатка, статуса владельца и признания его заслуг перед обществом. В постсоветский период «реинкарнацией» популярной «двадцать четвертой» стала «Волга» ГАЗ-31029, ориентированная уже на общедоступный потребительский рынок.

«Бюджетное» решение

В конце 80-х годов Горьковский автомобильный завод выпускал два варианта «Волги»: это были «рабочие лошади» семейства ГАЗ-24-10 и престижные «директорские» ГАЗ-3102. К этому времени кузовные штампы для «Волги» ГАЗ-24-10 прошли около миллиона циклов и изнасились настолько, что пора было подумать об их замене.

Между тем кузовные штампы для ГАЗ-3102, выпускавшейся в меньших объемах, были в прекрасном состоянии. Поэтому решение перейти на массовый выпуск более свежей модели ГАЗ-3102 взамен ГАЗ-24-10 выглядело вполне логичным. У «директорской» «Волги» достаточно было бы слегка «поправить» внешность путем замены бамперов, решетки радиатора и светотехники (при сохранении основных кузовных деталей). Но тут в дело вмешалось высшее

партийное руководство — чиновников не устраивал даже такой компромиссный вариант. Поскольку «Волга» ГАЗ-3102 в качестве служебного автомобиля уже прочно заняла свое место в «табели о рангах», тиражировать эту статусную модель для такси и частных, пусть даже с чуть измененной внешностью, сочли недопустимым. Еще одним существенным препятствием для массового производства ГАЗ-3102 стал инновационный форкамерно-факельный двигатель ЗМЗ-4022.10, которым штатно комплектовались эти машины. Работы над двигателями с форкамерным зажиганием велись на Горьковском автозаводе с 50-х годов, поэтому конструкцию ЗМЗ-4022.10 нельзя назвать сырой: экономичный агрегат с высокими экологическими показателями был рекомендован к производству и выпускался серийно. Однако у него был и целый ряд недостатков.

Прежде всего, это напряженный температурный режим: несмотря на увеличенную емкость радиатора, в тяжелых дорожных условиях двигатель часто перегревался. Кроме того, в эксплуатации он вел себя капризно, требовал квалифицированного обслуживания, ремонта и регулировки. Много хлопот было и с трехкамерным карбюратором К-156: его регулировка и обслуживание тоже были достаточно сложными и трудоемкими. Поэтому советские водители, не избалованные фирменным сервисом, недолюбливали форкамерно-факельный ЗМЗ-4022.10, предпочитая ему старый, традиционный, зато проверенный ЗМЗ-402.10, унаследовавший от ветерана ЗМЗ-24 его лучшие качества — простоту, надежность и ремонтопригодность. Именно ЗМЗ-402.10 (наряду с деформированным ЗМЗ-4021.10, рассчитанным на бензин А-76) устанавливался на ГАЗ-24-10 и его модификации.



ГАЗ-31029 «Волга» на фоне Чкаловской лестницы у стен Нижегородского кремля





Серийный легковой автомобиль ГАЗ-31029 «Волга»

Он был хорошо знаком и механикам автопредприятий, и гаражным умельцам. Готового автомобиля, способного быстро заменить ГАЗ-24-10 в массовом производстве, на Горьковском автозаводе в тот

максимальном использовании кузовных деталей ГАЗ-3102 создать машину, визуально отличающуюся от «директорской» «Волги». Одним словом, скрестить «кони и трепетную лань»...

Популярная «Волга» ГАЗ-24-10 за время производства заметно устарела — конструктивно, с точки зрения дизайна и норм безопасности

момент не было. От безысходности рассматривали даже возможность заказать комплект новых кузовных штампов, однако это требовало существенных материальных затрат, которые вряд ли одобрили бы в министерстве. К тому же «Волга» ГАЗ-24-10 за время своего производства заметно устарела — и конструктивно, и с точки зрения дизайна, и по нормам безопасности. Во всем мире автомобильный дизайн делал очередной «крутой поворот». Рубленные линии сменялись мягким силуэтом, прямоугольные фары все чаще уступали место блок-фарам с более плавными обводами и интегрированными указателями поворотов. Блоки задних фонарей комплектовались противотуманными фонарями и большими светоотражающими катафотами. На место хромированных бамперов с «клякками» устанавливали травмобезопасные пластиковые. Необходимо было найти «бюджетное» решение и «малой кровью» обновить ГАЗ-24-10. И решение было найдено: перед группой инженеров, разработавших в свое время ГАЗ-3102, поставили непростую задачу — из узлов и агрегатов ГАЗ-24-10 при

обязательно «обрастет» множеством традиционных модификаций, поэтому предусмотрительно (в целях унификации с универсалами и газобаллонными версиями) распахнули под полом багажника бензобаки, вытеснив оттуда нишу для запасного колеса и выровняв пол багажника. Переднюю часть автомобиля — капот, крылья, облицовку — сделали оригинальной, вписав прямоугольные фары с «пристегнутыми» указателями поворотов, унифицированные с оптикой проходившей испытания «Газели». Фары отвечали последним требованиям безопасности: они имели галогенные лампы, встроенные габаритные огни и вертикальную регулировку луча света из салона, позволяющую при загрузке автомобиля опустить фары, чтобы не ослепить водителя встречной машины. На новых пластмассовых травмобезопасных бамперах предусмотрели места для установки противотуманных фар: они переместились под бампер — заметно

По прозвищу «козлябык»

Над новым образом старой «Волги» работали ведущий конструктор Г. А. Стрельников, конструкторы В. Б. Реутов, В. А. Доброхотов, В. А. Китаев и др. От ГАЗ-3102 решено было оставить основные кузовные панели, двери и заднюю часть (за исключением пола багажника). Конструкторы понимали, что массовый автомобиль

ниже фар головного света. Установка противотуманных фар почти на одном уровне с фарами головного света, как на ГАЗ-24-10, лишена практического смысла: фары головного света делают туман непрозрачным, как молоко, а противотуманные фары должны освещать дорогу под полосой тумана. В начале 1992 года Горьковский автозавод перешел на выпуск ГАЗ-31029 — такой

Легковой автомобиль ГАЗ-31029 «Волга». На колесах стоят хромированные колпаки от более престижной «Волги» ГАЗ-3102





В самом начале 1992 года Горьковский автозавод перешел на выпуск ГАЗ-31029 — такой индекс присвоили новой «Волге». Выглядела модель довольно необычно: она потеряла элегантную строгость ГАЗ-3102 и стремительность линий ГАЗ-24 — недаром ей сразу дали прозвище «Козлобык». Конструкторы объясняли такой дизайн жесткими рамками технического задания.

индекс присвоили новой «Волге». Выглядела модель довольно необычно: она потеряла элегантную строгость ГАЗ-3102 и стремительность линий ГАЗ-24 — недаром ей сразу дали прозвище «козлобык». Конструкторы объясняли такой дизайн жесткими рамками технического задания. С одной стороны, «Волга» не должна была «перерастить» европейский класс «Е» (автомобили длиной не более 4,9 м по классификации Европейской экономической комиссии), ведь следующий класс «F» — это уже престижные машины представительского класса, с которыми «Волге» трудно было бы бороться за кошелки избалованных европейских потребителей. С другой стороны, спецслужбы настаивали на том, чтобы была возможность установить на стандартную «Волгу» двигатель для своих неприметных с виду «догонялок» — V-образную «восьмерку» от «Чайки». Достоверных данных, что «догонялки» на базе «31029» действительно

выпускались, нет, хотя в производственной программе завода эта модель присутствует под индексом ГАЗ-31016. В характеристиках указано: 1992 год, колесная формула 4x2, двигатель карбюраторный V8, объем 5,53 л, мощность 195 л. с. Но скорее всего спецслужбы успешно обходились «догонялками» на базе «3102» с двигателем ГАЗ-3105, и аналогичные машины на базе ГАЗ-31029 им просто были не нужны. Несмотря на то что «Волга» с обновленной внешностью конструктивно оставалась все той же привычной «двадцать четвертой», работы по ее модернизации не прекращались. С 1994 года часть машин стала оснащаться новым современным 16-клапанным двигателем ЗМЗ-4062.10 мощностью 150 л. с. с распределенным впрыском топлива и микропроцессорной системой управления. Со временем мощность понизили до 131 л. с. для повышения надежности. На некоторых машинах была опробована и в конце концов прижилась

пятиступенчатая коробка передач. Часть автомобилей оснащали задними мостами с неразъемным картером, который постепенно вытеснил устаревший «разрезной» мост ГАЗ-24: в случае ремонта или замены деталей моста было очень сложно регулировать зацепление главной передачи. В 1996 году ГАЗ-31029 получил новые 15-дюймовые колеса с оригинальными колпаками. Теперь модель оснащалась передними дисковыми тормозами с плавающей скобой, разработанными совместно с фирмой Lukas. Дисковые тормоза устанавливали сначала лишь на часть выпускаемых машин, но в итоге они вытеснили низкоэффективные барабанные. С того же 1996 года автомобили стали постепенно комплектовать салоном, разработанным для новой «Волги» ГАЗ-3110. Некоторые экземпляры оснащались каталитическим нейтрализатором отработавших газов, по заказу ставили гидроусилитель рулевого управления. Многие из этих решений



Автомобиль ГАЗ-31029 «Волга» в городе Сочи





Юбилейный трехмиллионный автомобиль «Волга» на площадке рядом с МГУ имени Ломоносова (Москва, 1995 год)

внедрялись параллельно и на «директорской» ГАЗ-3102. Таким образом, в ходе серийного производства обе «Волги» постоянно улучшались.

В новых условиях

Проектировали ГАЗ-31029 в одном государстве, а массовым производством занялись уже в совсем другом. С распадом Советского Союза перестала существовать и плановая экономика. В 1993 году, в условиях свободного рынка, уже никто не диктовал

К тому же во время гиперинфляции рубли быстро обесценивались, и многие старались поскорее их потратить. Машины не заставались на складах, и огромное пространство площадки готовой продукции, расположенной вдоль заводских корпусов, быстро очистилось от легковых автомобилей. Площадка оказалась занята среднетоннажными грузовиками ГАЗ-3307, которые хотя и были обновлены и заметно осовременены (относительно предшественника ГАЗ-53), но, как оказалось, не были

Такого подъема производства на заводе не было за все время его существования. Годовая программа выпуска «Волги» была почти удвоена — с 69 тысяч машин в 1992 году до 124 тысяч в 1996-м. Впервые объем выпуска легковых автомобилей превысил объем выпуска грузовиков. Именно поэтому большинство запланированных модификаций не дотянули до конвейера, ведь все мощности завода были брошены на удовлетворение ажиотажного спроса на базовый седан.

«Волга» ГАЗ-31029 была «демократичнее» и дешевле, чем «директорская» ГАЗ-3102, которая комплектовалась «мягкой» приборной панелью и омывателем фар

заводу, что и в каких объемах выпускать, кому и как продавать свою продукцию. К счастью для Горьковского автозавода, обнаружилось, что на автомобиль большого класса, каким была «Волга», стоимостью около 3 тыс. долларов США есть огромный спрос на внутреннем рынке. Наконец-то частники, всю жизнь мечтавшие о «Волге», получили возможность купить ее без записи и очередей длиной в несколько лет.

нужны стране в тех количествах, на которые неповоротливая плановая экономика ориентировала завод. Дилеров по старой, еще советской привычке заставляли брать грузовики ГАЗ-3307 «в нагрузку» к «Волгам». Часто легковые модели даже не доходили до дилеров, их перехватывали чуть ли не у проходной завода. Цех сборки легковых автомобилей перевел на трехсменную круглосуточную работу.

«Волги» традиционно пользовались спросом как у государственных структур, так и у нарождающихся коммерческих. ГАЗ-31029 был дешевле и «демократичнее», чем ГАЗ-3102, который проходил более строгий контроль ОТК, комплектовался «мягкой» приборной панелью и омывателем фар. В «директорской» «Волге» была шумоизоляция капота, а салон отделывался более дорогими и качественными





материалами. Салон ГАЗ-31029 выглядел проще — по сути это был салон ГАЗ-24-10. Однако под заказ даже на ГАЗ-31029 могли поставить начинку от более дорогой «3102», а сторонние фирмы даже предлагали «Волги», оснащенные двигателями Toyota и Rover, автоматической коробкой передач, дополнительной шумоизоляцией, кондиционером и телевизором. На базе ГАЗ-31029 делали даже удлиненные лимузины. Цена на такие машины зачастую многократно превышала их первоначальную стоимость, но спрос до поры до времени был обеспечен: то и дело предпринимались попытки пересадить всех чиновников на отечественные автомобили, или сами чиновники выбирали наши машины, чтобы казаться «демократичнее» в глазах избирателей и коллег. «Волга» не так раздражала электорат, как «Мерседес», хотя после серьезного апгрейда могла стоить не меньше. 12 апреля 1995 года на Горьковском автозаводе был собран триллионный легковой автомобиль. Конечно, это была «Волга» ГАЗ-31029.

Палочка-выручалочка

В этот период практически во всех отраслях экономики наблюдалось резкое падение качества продукции. На Горьковском автозаводе тоже заметно снизилось и качество комплектующих, и качество сборки. Отчасти это объяснялось жгучим вопросом — зачем стараться, если и так с руками оторвут? С другой стороны, темп производства вырос настолько, что просто некогда было обращать внимания на «мелочи». Если в процессе конвейерной сборки радиатор не вставал на место, сборщик, недолго думая, забивал его ногой. Кузова одно время даже не грунтовали — красили прямо по металлу. Неудивительно, что такие «Волги» гнили гораздо быстрее и уже через три-четыре года эксплуатации требовали дорогостоящего кузовного ремонта. Много претензий было к комплектации салонов. Часто с конвейера сходили машины с новой панелью «3110» и старыми дверными картами, или, наоборот, цвет пластика панели не соответствовал цвету дверных карт, то есть машины комплектовали по принципу «слепили из того, что было».

«Волга» ГАЗ-31029 была переходной моделью. Она продержалась на конвейере всего пять лет и уже в 1997 году была заменена новой версией — ГАЗ-3110, которая, по сути, стала очередным вариантом все той же «рыночно-демократичной» «Волги».

«Волга» ГАЗ-31029 как переходная модель продержалась на конвейере всего пять лет и в 1997 году была заменена новой версией — ГАЗ-3110.

Даже сами создатели признавали, что конструкция не была ни революционной, ни выдающейся. Но любые революционные, инновационные решения требуют огромных затрат, к тому же неизвестно, как примет новую модель потребитель — будет ли он готов выложить за нее те деньги, которые просит производитель. Мы знаем много примеров, когда новые, конкурентоспособные модели не пошли в массовое производство только потому, что их цена приближалась к цене иномарок, а то и превышала ее, а качество оставалось весьма далеким от качества аналогичных импортных машин. Сборка или копирование зарубежных моделей тоже не всегда оказывается рентабельным.

Поэтому значение «Волги» ГАЗ-31029 нельзя недооценивать. Во-первых, именно эта модель показала верность выбранной стратегии, направленной на постепенную модернизацию и внедрение узлов и агрегатов без остановки производства (по мере готовности). Во-вторых, прибыль, полученная от продажи «Волги» ГАЗ-31029 позволила заводу продержаться на плаву в сложные времена, когда на других отечественных предприятиях отмечался резкий спад производства, а также разработать и наладить выпуск семейства малотоннажных грузовиков «Газель», которые и дальше «кормили» завод. Времена, когда средства заводу выделялись «сверху» ушли

безвозвратно, поэтому ГАЗу приходилось рассчитывать только на себя, на свои внутренние ресурсы. В начале 90-х годов уже никто не дал бы заводу денег для поставки на конвейер принципиально новой модели легкового автомобиля, а своих средств у предприятия просто не было. «Волга» ГАЗ-31029 стала для Горьковского автозавода своеобразной палочкой-выручалочкой. Да, это была все та же хорошо знакомая всем «Волга» (хотя и в новом «платье»), имевшая достаточно поклонников, которые не собирались менять ее на автомобиль другой марки. Но благодаря более современному дизайну заметно вырос интерес к проверенной модели конструкции. Кроме того, постоянные модернизации постепенно приучили потребителя к появлению новых технических решений: у него появился выбор между «проверенным» и «прогрессивным».

Со временем спрос на «Волгу» начал падать: причина — в морально устаревшей конструкции автомобиля и снижении качества продукции. Однако «рабочие лошади» на платформе ГАЗ-31029 продолжали тянуть ямку в разных организациях, постепенно меняя своих предшественниц на базе ГАЗ-24: универсалы по-прежнему радовали хозяев своей вместимостью, а седаны — просторным салоном. Последний сошедший с конвейера экземпляр традиционно занял место в заводском музее.



В черном цвете даже стандартный ГАЗ-31029 выглядел солидно







ГАЗ-31029 «ВОЛГА»

«Волга» ГАЗ-31029 выпускалась с 1992 по 1997 год. За пять лет производства было построено 521 650 автомобилей семейства ГАЗ-31029. В основном это были обычные седаны, поскольку именно они пользовались наибольшим спросом. Но вместе с базовой моделью производились и традиционные для Горьковского автозавода модификации — санитарные, с кузовом «универсал» и автомобили такси. Для экспорта в страны с тропическим климатом была создана модификация ГАЗ-310297.

ГАЗ-2304 «Бурлак» и ГАЗ-23042 «Бурлак»

В условиях рыночной экономики вырос спрос на малотоннажные грузовики, в том числе пикапы, базирующиеся на узлах и агрегатах легковых автомобилей. Поэтому в линейке модификаций ГАЗ-31029 сразу были запланированы пикап и грузопассажирский фургон ГАЗ-2304, а также фургон с изотермической «будкой» — ГАЗ-23042 «Бурлак». Все машины имели грузоподъемность 700 кг. Для нового семейства «Волги» разрабатывались и прицепы — грузовой ГАЗ-8156 и трансформируемый в дачу ГАЗ-8160. Однако большинство из этих модификаций остались только на бумаге или в редких опытных образцах.





GAZ-31021 «Волга» и GAZ-31024 «Волга»

Варианты такси (GAZ-31021 с кузовом «седан» и GAZ-31024 с кузовом «универсал») первое время окрашивали в лимонно-желтый цвет, оснащали таксометром, зеленым огоньком в правом верхнем углу лобового стекла, дефорсированным двигателем ЗМЗ-4021 и салоном из кожзаменителя. Седаны имели плафон «такси» на крыше. Автомобили такси с кузовом «седан» и газобаллонным оборудованием присвоили индекс «31027». Но за то время, пока

шла подготовка к выпуску этих модификаций, государственное таксомоторное хозяйство стало приходить в упадок и централизованные закупки новых автомобилей такси прекратились. В результате таксомоторы на базе GAZ-31029 первое время практически не выпускались из-за отсутствия спроса, и лишь с 1995 года их стали приобретать вновь образованные частные таксомоторные хозяйства или акционерные общества, созданные на базе старых таксопарков.



GAZ-31022 «Волга» и GAZ-31023 «Волга»

Универсал GAZ-31022 позаимствовал заднюю часть у своих предшественников GAZ-24-02 и GAZ-24-12. Цифровой индекс его медицинской версии традиционно оканчивался на «3» — GAZ-31023. Эти модели, как и базовый седан, комплектовались двумя видами



двигателей Заволжского моторного завода: ЗМЗ-4021 мощностью 90 л.с. и 100-сильным ЗМЗ-402, рассчитанными на «семьдесят шестой» и «девяносто третий» бензин соответственно. Всего за период с 1992 по 1997 год было выпущено 5155 экземпляров автомобилей с кузовом «универсал» и 3097 санитарных машин.

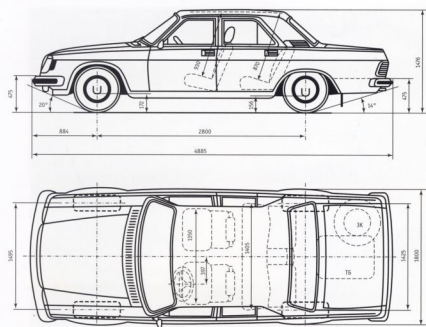


Схема автомобиля ГАЗ-31029 «Волга»

Технические характеристики ГАЗ-31029 «Волга»

Число мест	5
Максимальная скорость	147 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	9,3 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	19 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60-3М
Генератор	16.3701 с встроенными выпрямителями
Регулятор напряжения	13.3702-01 бесконтактный, транзисторный
Стартер	СТ230-Б4-Э
Датчик-распределитель зажигания	19.3706
Свечи зажигания	A14B1
Размер шин	205/70 R14

Масса, кг

снаряженная	1400
полная, в том числе:	1790
на переднюю ось	855
на заднюю ось	935

Наименьший дорожный просвет, мм	156
---------------------------------	-----

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число — 19,1

Наименьший радиус поворота, м

по колее переднего наружного колеса	5,6
-------------------------------------	-----

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие — передние и задние барабанные; привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем; задний тормоз имеет регулятор давления

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 3,5; II — 2,36; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 3,54

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 3,9

Двигатель

ЗМЗ-402.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Карбюратор

К-151

Максимальная мощность

100 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

18,6 кгс.м при 2400–2600 об/мин



Автомобиль ГАЗ-51 и его создатели (слева направо): А. Прохвирин, В. Борисов, Л. Косткин, А. Крузер и А. Липгарт



Легенда советского автопрома

Имя Андрея Липгарта золотыми буквами вписано в историю отечественного автомобилестроения. В течение 18 лет он возглавлял конструкторское бюро ГАЗа. Легендарные «эмка», «Победа», ЗИМ, ГАЗ-51 — это детища Липгарта.

Один из самых известных советских конструкторов Андрей Александрович Липгарт (1898–1980) родился в Москве в семье служащего. В 1921 году поступил в МВТУ имени Н. Э. Баумана. После успешной защиты диплома работал в НАМИ, принимал активное участие в создании первой отечественной малолитражки НАМИ-1, трехосного грузовика повышенной проходимости НАТИ-30 и других конструкций. В 1930 году направлен в США для изучения американского опыта производства автомобилей. В сентябре 1933 года А. А. Липгарта, работавшего тогда главным конструктором автомобильного отдела НАТИ (НАМИ), назначают главным конструктором Горьковского автозавода. В этой должности он проработал до 1951 года. Под его руководством были созданы знаменитые советские автомобили — ГАЗ-М1, ГАЗ-М20 «Победа», ЗИМ-12, ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-69, ГАЗ-46, ГАЗ-47 и др., сформирована мощная конструкторско-экспериментальная база, позволившая заводу самостоятельно проводить научно-технические исследования и доводку конструкции автомобилей. В годы Великой Отечественной войны возглавляемый Липгартом творческий коллектив много сделал для укрепления обороноспособности страны: здесь

разрабатывали легкие танки и самоходные артиллерийские установки. В 1947 году Андрей Александрович избран членом-корреспондентом Академии артиллерийских наук. В мае 1952 года Липгарт был «сослан» на Уральский автомобильный завод с понижением в должности до ведущего конструктора за строптивость, которую он проявил отстаивая собственные технические решения. Работая в Миассе, он принимал самое активное участие в глубокой модернизации грузовика «УралЗИС-355М». В 1953 году, после смерти Сталина, Андрей Александрович вернулся на работу в НАМИ в качестве главного конструктора института, а впоследствии стал заместителем директора института по научно-экспериментальной работе. В это время в НАМИ занимались определением типажа и разработкой перспектив развития отечественной автомобильной промышленности на 50–60-е годы. Были созданы прототипы V-образных четырехтактных дизелей для Ярославского моторного завода и трехосные автомобили повышенной проходимости, ставшие прототипами «Уралов», разработаны гидромеханические коробки передач для автобусов и многое другое. В 1954 году Липгарт избран членом Ученого совета Лаборатории двигателей

Андрей Александрович Липгарт

1925 год

После окончания МВТУ имени Н. Э. Баумана поступил на работу в НАМИ

1930 год

Направлен на стажировку в США

1933 год

Назначен главным конструктором ГАЗа. Под руководством Липгарта созданы легендарные советские автомобили — ГАЗ-М1, ГАЗ-М20 «Победа», ЗИМ-12, ГАЗ-51, ГАЗ-63, ГАЗ-69, ГАЗ-46, ГАЗ-47 и др.

1947 год

Избран членом-корреспондентом Академии артиллерийских наук

1952 год

Переведен на Уральский автомобильный завод с понижением в должности

1953 год

Вернулся на работу в НАМИ в качестве главного конструктора института

1954 год

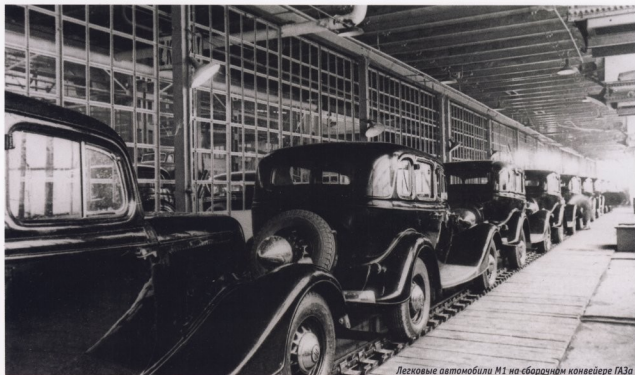
Избран членом Ученого совета Лаборатории двигателей АН СССР

1956 год

Удостоен звания доктора технических наук без защиты диссертации

АН СССР. В июле 1956 года по ходатайству в Высшую аттестационную комиссию (ВАК), подписанному академиками Б. С. Стечкиным, А. Н. Туполевым и В. Я. Климовым, Липгарту присвоили ученое звание доктора технических наук без защиты диссертации. С 1953 по 1976 год Андрей Александрович руководил кафедрой «Колесные машины» МВТУ имени Н. Э. Баумана. За создание новых образцов автомобильной и специализированной техники А. А. Липгарт пять раз был удостоен звания лауреата Сталинской премии, награжден тремя орденами Ленина, двумя орденами Трудового Красного Знамени и медалями.





Легковые автомобили М1 на сборочном конвейере ГАЗа

Горьковский автомобильный завод в 1930–1956 годах

В 1929 году вышел приказ ВСНХ СССР №498, предусматривавший создание в СССР автозавода производительностью сто тысяч автомобилей в год. Первое время его так и называли — «Сотысячный завод».

Выпуск автомобилей на новом автозаводе должен был распределяться так: 30% легковых машин и 70% грузовых. С самого начала предполагалось, что в Нижнем Новгороде будут строить 50 тысяч машин (30 тысяч легковых и 20 тысяч грузовых), а еще 50 тысяч — собирать из деталей на двух-трех сборочных пунктах, ориентировочно на юге страны и на Урале. Первичная сборка всех агрегатов (моторы, коробки передач) должна была осуществляться в Нижнем Новгороде. 31 мая 1929 года в Дирборне (США, штат Мичиган) между автомобилестроительной компанией Генри Форда и ВСНХ СССР был подписан договор на покупку продукции предприятий *Ford Motor Company* на 30 млн. долларов в течение ближайших четырех лет и оказание технической помощи в создании автомобильного завода в Нижнем Новгороде. Согласно договору *Ford* передавала нам планы, патенты, чертежи, необходимые для организации производства, и командировала на стройку своих

инженеров. Срок технического сотрудничества сторон устанавливался в девять лет. С мая 1930 года развернулось строительство нового автозавода с планом ввода в эксплуатацию 1 октября 1931 года. А до этого момента автомобили «Форд-А» и «Форд-АА» должны были собираться из закупленных у *Ford Motor Company* машинокомплектов на автосборочном заводе, строительство которого шло в Москве. В дальнейшем крупный московский автосборочный завод планировалось использовать для сборки продукции Нижегородского автозавода. Чтобы начать сборку американских автомобилей уже в 1929 году, под автосборку временно был переоборудован один из корпусов завода сельхозтехники «Гудок Октября» в Канавино, выпустивший свой первый автомобиль 1 февраля 1930 года. Предприятие в Канавино получило название «Государственный автосборочный завод №1», а московский завод, вступивший в строй 6 ноября 1930 года, — «Государственный автосборочный завод №2».

1 января 1932 года Нижегородский автозавод вступил в строй действующих предприятий, а 29 января с его конвейера сошел первый грузовик НАЗ-АА. В октябре того же года город Нижний Новгород был переименован в Горький, соответственно и автозавод стал называться Горьковским. В декабре были выпущены первые легковые автомобили ГАЗ-А. В 1933 году состоялся автопробег Москва–Каракумы–Москва: он стал серьезной проверкой для отечественных автомобилей, в том числе горьковских моделей ГАЗ-А, ГАЗ-АА и ГАЗ-ААА. 17 апреля 1935 года с конвейера автозавода сошел 100-тысячный автомобиль, а в сентябре кузнец Александр Бусыгин установил трудовой рекорд, положивший начало стахановскому движению в машиностроении. В марте 1936 года Горьковский автозавод перешел на выпуск нового легкового автомобиля с закрытым кузовом «Молотовец-1» (ГАЗ-М1).





Грузовой автомобиль ГАЗ-АА сходит со сборочного конвейера Горьковского автозавода

Всего за первые десять лет было освоено производство 17 типов грузовых и легковых автомобилей. На проектную мощность Горьковский автозавод вышел уже в 1938 году, выпуская в год по 140 тысяч машин. В 1940 году построен юбилейный 500-тысячный автомобиль.

В годы Великой Отечественной войны завод продолжал работать: на его площадях был развернут выпуск легких танков, самоходных артиллерийских установок, легких командирских вездеходов ГАЗ-64 и ГАЗ-67. В 1946 году на ГАЗе удалось наладить серийное производство новой продукции — грузовиков ГАЗ-51 и легковых автомобилей ГАЗ-М20 «Победа». В 1948 году построен миллионный автомобиль с момента пуска завода. С сентября 1948 года начато производство грузовиков с двумя ведущими мостами — ГАЗ-63.

13 октября 1950 года с конвейера сошла первая партия легковых автомобилей ЗИМ-12, а в июле 1953-го начал выпуск легких вездеходов ГАЗ-69.

В 1956 году на Горьковском автозаводе собран первый серийный легковой автомобиль нового поколения — «Волга» ГАЗ-М21.

Грузовики ГАЗ-АА на площадке готовой продукции Горьковского автозавода перед сдачей заказчикам





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«МОСКВИЧ-2335»

DRACOSTINI

