



«Хоть невелика победа, но пусть будет «Победа», – сказал, увидев ее, Сталин. Автомобиль, который предстал пред очами «отца всех народов» в 1945 г. и вправду не был столь велик, как скажем, более поздний ЗиМ или даже до-военный ЗиС-101. Но ведь победа в Великой Отечественной складывалась не только из великих битв и сражений, но часто из долгих и кровопролитных боев за безымянные высоты и маленькие деревеньки...

ТЕКСТ ЕВГЕНИЙ ХАПОВ

РИСУНКИ АВТОРОВ ПРОЕКТА

# ПОБЕДА

**Ф**орма получилась лаконичной, красивой и всегда узнаваемой. Даже при том, что запуск в серию несколько задержался, в 1946 г. аналогов ей в мире не было. Появление ГАЗ М20 «Победа» с несущим кузовом, невыступающими крыльями и без подножек, произвело в мировом автомобилестроении революцию. Одна за другой стали появляться похожие машины, но все они были позже. С технической точки зрения ГАЗ М20 оказался весьма перспективным. Показанный Сталину вариант с шестицилиндровым двигателем в серию не пошел, но и с 50-сильной «четверкой» машина, благодаря отличной аэродинамике, разогналась до 105 км/ч. Независимая передняя подвеска, отопитель и многие другие новшества действительно заслуживали названия «Победа».

А главное – это был первый доступный отечественный автомобиль. «Победу» можно было купить!

Отремели послевоенные марши, умер «вождь и учитель». Потом опять сменился вождь. И опять... ГАЗ тиражировал уже совсем другие, все менее и менее «победо-

носные» «Волги». А «Победа», взирая на меняющийся мир с хитрым прищуром несостоявшегося мирового правителя, плавно показывалась на наших бесконечных и всегда разбитых дорогах. И вот прошло 60 лет.

## Замысел

За это время сменилось не одно поколение, но каждый, хоть немного разбирающийся в колесных транспортных средствах, легко узнает ее в потоке по ниспадающему силуэту и необыкновенно правильным пропорциям.

«Харизматичная» форма «Победы» и ее «спортивная» аэродинамика сами собой призывали талантливых мастеровых, которыми полна земля наша, если и не повторить успех М20, то хотя бы повторить ее формы. Поскольку завод никакими ретромоделами разродиться не может физически, постройка таких автомобилей – удел инициативных групп или просто самодельщиков.

«Самопальное» «натягивание» кузова автомобиля-ветерана на «платформу» популярной иномарки – непростое занятие, нечто вро-



Окончательный вариант кузова – на левом снимке А тот, что на правом – в «серию» не пошел

де второго брака вскоре после развода. Искусственная «женидьба» иностранного «низа» с «верхом» от ГАЗа с целью заставить последнюю двигаться быстрее, гарантирует «ездопригодность» агрегата только на уровне шасси «донора». Настоящий автомобиль строят по-другому.

## Воплощение

Группа опытных инженеров и предпринимателей, давно занимающихся изготовлением эксклюзивных спортивных автомобилей, задалась целью сделать не просто репликар. В год 60-летия Победы задумано построить настоящую спортивную машину, причем построить практически с чистого листа и так, чтобы каждый увидевший непременно сказал бы: «это – Победа!» Сразу же было определено, что внутри двухдверного кузова должны с комфортом разместиться четыре человека.

Задача была разделена на несколько частей. Первое – разработка формы. Художники-дизайнеры долго шли к конечному варианту, ощупали руками бук-

вально каждый сантиметр оригинального кузова. Было перепробовано немало подходов и стилей. И в итоге удалось разгадать секреты многих решений, заложенных в 1942–1943 гг.

В формах и линиях эскизов (некоторые из них, первые и сырые, вы видите на этих страницах), а потом и макета, «читаются» все грани, пластика и пропорции, определявшие незабываемый облик «Победы». Для изготовления видимых деталей кузова был выбран стеклопластик как единственный материал, обладающий в равной степени прочностью, пластичностью и легкостью.

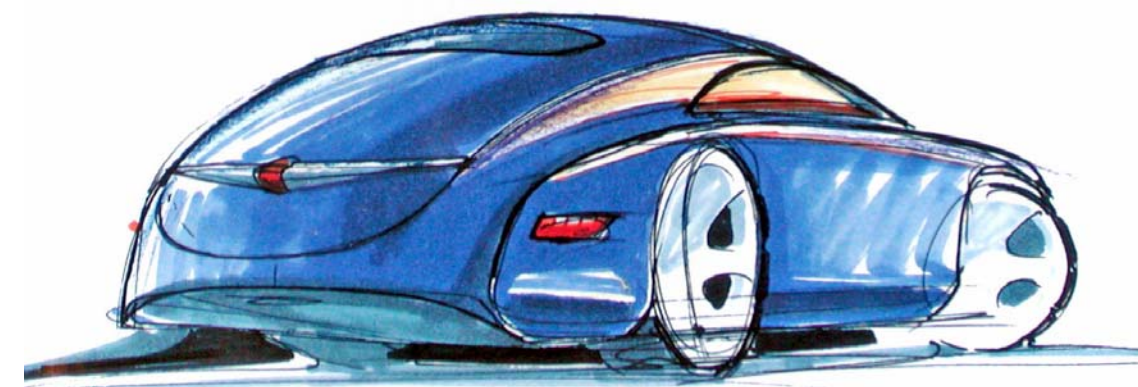
Второе направление – постройка шасси. Поскольку авторы проекта надеются на мелкосерийное производство этого автомобиля в будущем (с кузовами родстер и кабриолет), силовая основа должна быть исключительно прочной и безопасной. Поэтому авторский надзор при проектировании и изготовлении каркаса вели весьма авторитетные столичные инженеры.

Не будем сегодня подробно останавливаться на особенностях

конструкции, отметим лишь, что силовой каркас выполнен из листовой стали по технологии, освоенной в мире лишь одной фирмой – Aston Martin.

Следующим направлением поиска стал выбор силового агрегата и трансмиссии. Учитывая необходимую унификацию будущих образцов и исключительно высокие требования по скоростным характеристикам и надежности, выбор пал на иностранного производителя. Можно считать, что таким образом была отдана дань нашему примирению с бывшими «буржуазными» конкурентами и противниками. Как и в войне, открытие технического «второго фронта» оказалось полезно и важно.

Следующий этап постройки новой «Победы» – создание салона и отделки. Темпы постройки и продуманность проекта не оставляют сомнениям места – «Победа» неизбежна! Мы постараемся регулярно освещать ход работ и обязательно расскажем о всех особенностях замечательного спорткара в следующих материалах. **А**



# ЗАПИСКИ СОВРЕМЕННОГО

(Продолжение. Начало «АВТОМОБИЛИ» №11, 2004г.)

ТЕКСТ НИКИТА РОЗАНОВ РИСУНКИ ЕВГЕНИЙ ЖУКОВ

**Цитата №1:** «Автомобиль М-20 «Победа» является машиной оригинальной советской конструкции. Автомобиль «Победа» отличается от ранее выпускавшихся моделей не только современным внешним видом, но и превосходит их по комфортабельности, экономичности и стойкости против износов». (Инструкция по уходу. Шестое издание. г. Горький, 1952г.)

«ПОБЕДА» была первым автомобилем в нашем роду. А еще мы с ней ровесники. Мне исполнился один год, когда ее купил мой дед Василий Павлович на Сталинскую премию в области литературы. Купил, чтобы раз в неделю было на чем добираться из Переделкино в Москву на президиум своего СП, а заодно бабушке – на Тишинский рынок. Все остальное время «ПОБЕДА» стояла в бревенчатом гараже-доме и была в моем распоряжении. В результате, наверное, лет с четырех, завладев ключом от висячего гаражного замка, я проник внутрь сруба и столбенел под добродушным взглядом ее круглых глаз-фар. Затем, держась за округлый бок, я пробирался вдоль высокой горы капота к блестящей скобе дверной ручки. Потом вертел рулем и по-игрушечному куда-то мчался, а, сомлев от гаражной духоты и полумрака, нередко засы



**Цитата №3:** «Применение бензина в керосинках, примусах и лампах воспрещается. Виновные привлекаются к ответственности. УПО УМВД гор. Москвы». (Надпись на талоне на бензин. Сентябрь 1954г.)

пал на ее широком диване.

В пять лет отроду кто-то посадил меня на колени и дал пору рулить. Помню даже ее номер – ЭЗ 14-90. Поэтому «ПОБЕДА» для меня гораздо больше, чем просто автомобиль. Например, я вяло реагирую на застольные дебаты коллег: «этапным ли был ее дизайн и на кого она больше похожа – на славянский шкаф или Triumph Vanguard» – все это мне не интересно. Зато как профессионалу и ее современнику мне безразличны любые попытки ее ремейка. Не трудно заметить, что историзм в автомобильном дизайне сегодня в апогее. Даже и не перечислить всех тех производителей, что строят свой стиль на наследстве – так их много. Дизайн отечественный как всегда представляет собой исключение, и достойных исторических примеров всего-то раз и два. «ПОБЕДА» – это раз или, точнее, №1. В этой связи любая затея оте

чественного ремейка превращается в ответственнойшее дело, по крайней мере, для меня. Поэтому на эскизы, по которым в скором времени будет построен автомобиль, предлагаю посмотреть пристрасно.

Первое, что становится заметным сразу, – это иной образ. Характер той исторической «ПОБЕДЫ» всецело определялся характернейшей формой кузова фастбек – в который превратила четырехдверный седан волна предвоенного увлечения аэродинамикой. В новой «ПОБЕДЕ» от этого мало что осталось, ведь современная аэродинамика другая, другой и потребитель, другое все, другой, естественно, и я. Пока, глядя на рисунки, не могу отделаться от ощущения, что передо мной хот-род – уж очень близки к оригиналу пропорции, пластика и рисунок «лица» новодела. Вдобавок здесь нет бамперов, крыша понижена, а гигантские колеса гиперпрофилированы прорези арок крыльев до критической массы. Еще кажется, что в полном соответствии с жанром хот-род трепетно сохраняется оригинальный декор: облицовка радиатора, лобовое стекло с перемычкой, прямоугольники задних габаритов и характерная «птичка» стоп-сигнала... Однако, если присмотреться к эскизам повнимательнее, то окажется, что все детали – весьма стильный новодел. И перемычка на стекле – на самом деле одинокий «дворник», а «птичка» – совершенно оригинальная деталь. Разобравшись в этом, действительно можно воскликнуть: «Ура, это новая «ПОБЕДА»! Но это эмоции, и дело теперь за исполнителями и их мастерством. И кто знает, быть может, автомобиль под красивым именем «ПОБЕДА» когда-нибудь куплю и я, и под ее чары попадет уже мой внук, который, правда, уже большой. **А**

**Цитата №2:** «Уход за хромированными частями. Для поддержания хромированных поверхностей в хорошем состоянии нужно регулярно их чистить. Удалять ржавчину лучше всего, протирая эти места мелом или зубным порошком, нанесенным на мягкую сухую тряпку». (Инструкция по уходу. Шестое издание. г. Горький, 1952г.)



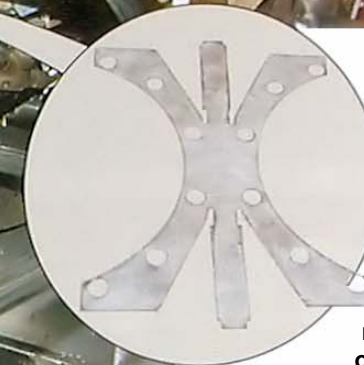
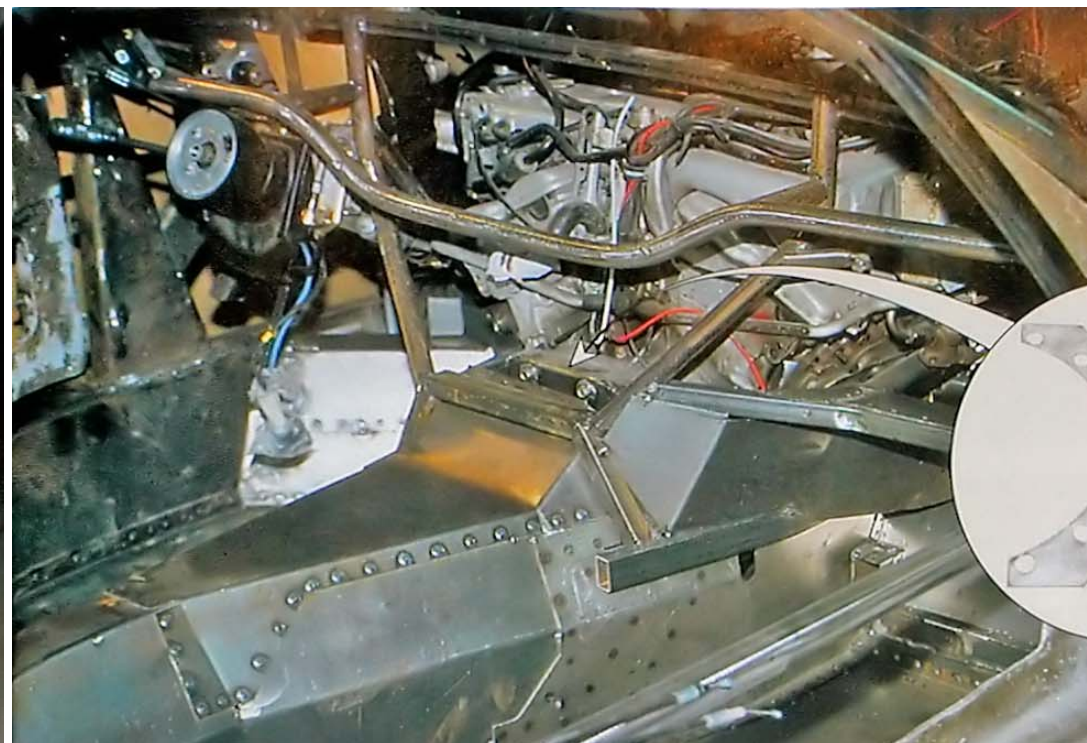
**P. S.** Как замыслен интерьер новой «ПОБЕДЫ» – нам неизвестно. Авторы разработки пока показали лишь демонстрационные рисунки «замороженного» варианта дизайна кузова, который сейчас активно воплощается. А с интерьером нас пообещали познакомить в следующий раз.

# ЖЕЛЕЗНЫЙ МАРШ

ТЕКСТ ЕВГЕНИЙ ХАПОВ  
ФОТО ВАЛЕНТИН ЖУКОВ



ТРУБЧАТЫЙ КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ И НЕСУЩИЙ «ПОЛ» КУЗОВА СВАРЕНА В ЕДИНУЮ КОНСТРУКЦИЮ

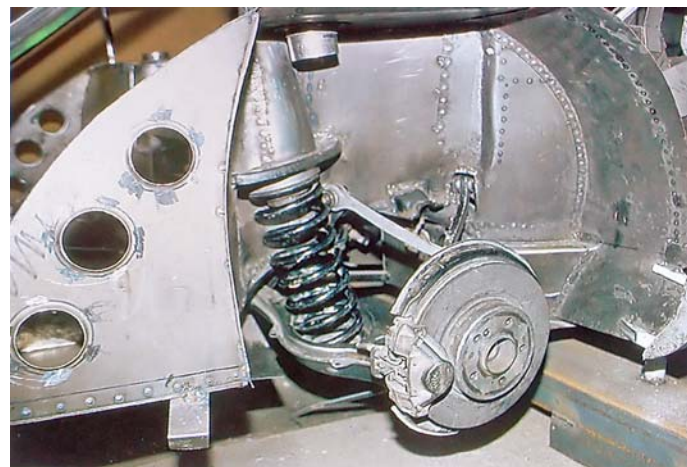


Это не первая буква моего имени, а «выкройка» подковообразной задней опоры силового агрегата. Наверху – «вечная» дверная петля из шаровой опоры.

**В** этом номере мы, как и обещали, продолжаем рассказ о постройке необычного автомобиля, приуроченной к 60-летию Победы в Великой Отечественной войне. Поскольку окончательная проработка всех кузовных элементов будущего автомобиля решена, настало время коснуться конструктивных особенностей «Победы» 2005-го модельного года.

Как уже было замечено, силовой агрегат и практически вся подвеска заимствованы у иностранного «донора». Такое решение несколько упростило задачу, стоящие перед создателями спорткара, однако повлекло за собой бесчисленное количество компоновочных изменений и переработок.

Первое и самое главное, на что было обращено пристальное внимание, – развесовка автомобиля. Само собой требования к классической машине, претендующей на добавление «спорт» в названии, вынудили конструкторов сдвинуть назад и предельно понизить положение двигателя, а вместе с ним и центр тяжести всего



Пружина опирается на силовой брызговик

«снаряда». По этой причине передний серийный подрамник теперь несет лишь подвеску колес. Для двигателя с коробкой были спроектированы и изготовлены специальные элементы крепления. Средняя часть подрамника также претерпела изменения, а сам он (как и его задняя часть) стал еще и одним из силовых элементов низа кузова.

Раз уж мы заговорили о структуре кузова, подробно остановимся на

принципах его построения. Подавляющее большинство штучных и мелкосерийных спортивных автомобилей направленно имеет силовую основу кузова, изготовленную из стандартных профилей. Чаще всего это стальные трубы прямоугольного или круглого сечения. Авторы «Победы», помня о том, чем прославился прототип, решили изготовить основу кузова исключительно из стального листа. Готовые профили исполь-

зуются только в дугах встроенного в крышу каркаса безопасности. К готовым деталям можно отнести и фрагменты серийных подрамников, хотя именно непрофильная конструкция основной части кузова позволила правильно передать усилия от колес на каркас.

Стальной лист различной толщины (от 1,2 до 2,5 мм) по компьютерным выкройкам разрезался с помощью лазерного резака. Затем, после гибочного станка и сварки, части будущих коробов или лонжеронов превращались в объемные детали. Из листа выполнены даже такие сложные элементы, как охватывающий коробку кронштейн. Его развертку можно увидеть на рисунке.

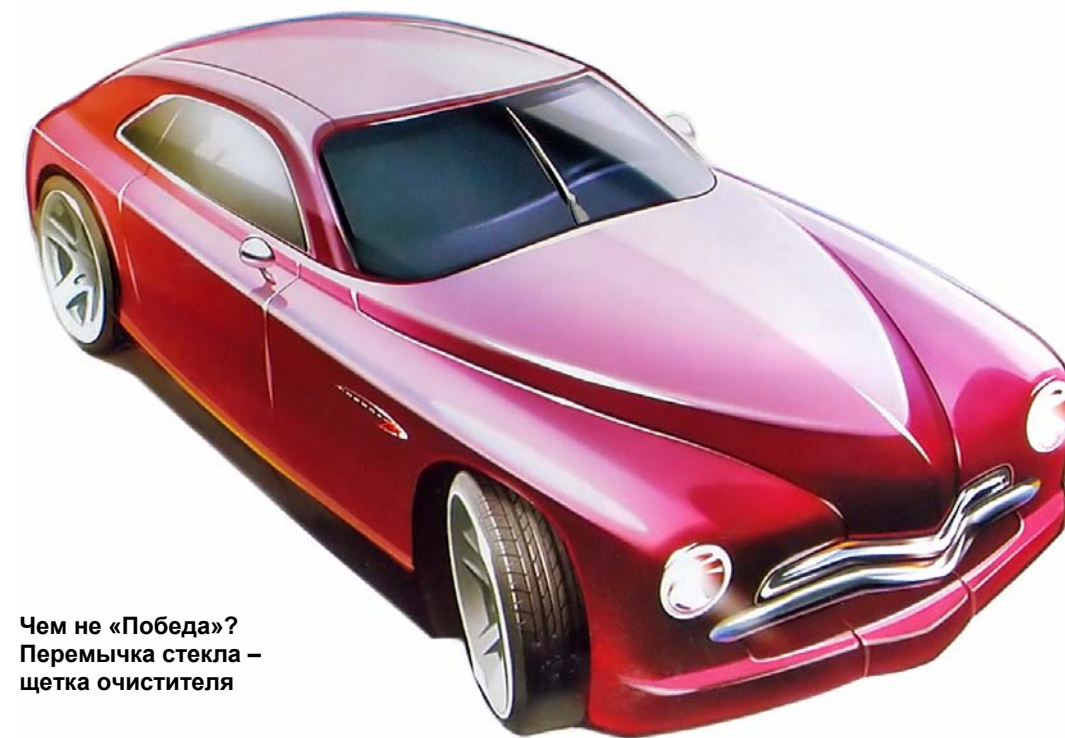
Такая технология помимо выигрыша в весе позволила создать сложные и высокопрочные несущие элементы, нагрузка в которых (вместе с их толщиной) постепенно убывает и распределяется по соседним деталям. Так, например, создан несущий тоннель. От двигателя и передней части, представляющей по сути дела ко-

роб со стенкой 2,5 мм, тоннель, ступенчато меняя профиль и толщину до 1,5 мм, «делится» на многочисленные узлы крепления заднего моста. В этом месте – внутри видимых профилей – балка тоннеля имеет сложную структуру с внутренними усилителями. Любая конструкция из труб потребовала бы большого нагромождения раскосов и подпорок.

Аналогичным образом изготовлены боковые тоннели – пороги (в них разместятся выхлопные трубы). Таким же образом решена проблема «вживления» в кузов подрамников. Специальные силовые элементы призваны упрочнить напряженные участки.

Еще один очень важный плюс «листового» каркаса: законцовки его металлических элементов хорошо склеиваются со стеклопластиковыми наружными панелями, поэтому никаких переходных деталей не требуется.

Вообще, смелых и рациональных решений в будущей «Победе» множество. Тяжелые и длинные двери навешены на шаровых опорах – лучше и долговечнее «петель» не найдешь. Для глушителей предусмотрены специальные полости за передними колесами и в порогах. Таким образом, никакие выхлопные трубы «под брюхом» не выступают. Отопитель «переехал» в багажник – прямо в десяти



Чем не «Победа»? Перемычка стекла – щетка очистителя

сантиметрах за «торпедой» заканчивается мотор.

Компоновочные проблемы привели к некоторой переработке серийного двигателя. Часть вспомогательных агрегатов, пришлось «снять» с блока и расположить перед мотором. Для этого потребовалось организовать поддобию «вала отбора мощности» с переднего шкива коленвала.

Много хлопот создателям доставил капот, точнее его высота. Надо было сохранить привычный зри-

тельный облик и не ухудшить обзорность. Поскольку «Победа» создавалась не для толкотни в пробках, любой взгляд через лобовое стекло, прежде всего, «разбегается» по уходящей к горизонту «равнине» моторной крышки. «Победа»-прототип была в этом смысле гораздо скромнее, хотя и лошадиных сил, скрытых под капотом, имела на порядок меньше.

Тщательная проработка салона выявила еще одну проблему. Назвать, при существующей базе, условия для задних пас-

сажиров «комфортабельными» нельзя было даже с большой натяжкой. На мой взгляд, на второй ряд (если он вообще нужен?) поместятся разве что малые дети или особо жаждущие прокатиться в обнимку с передним креслом... Правда, в 911-й места ничуть не больше.

Однако мы забегаем вперед. Дизайн и отделка салона, как и прочие стилистические решения, – тема статьи в следующем номере.

# «ПОБЕДА» ВГЛЯД ИЗНУТРИ

(продолжение. см. Автомобили № 11, 12/2004, № 1/2005)

Вот и дошла очередь до разработки интерьера и его постройки. Это заключительный этап перед тем, как начнется обучение автомобиля ездовым навыкам.

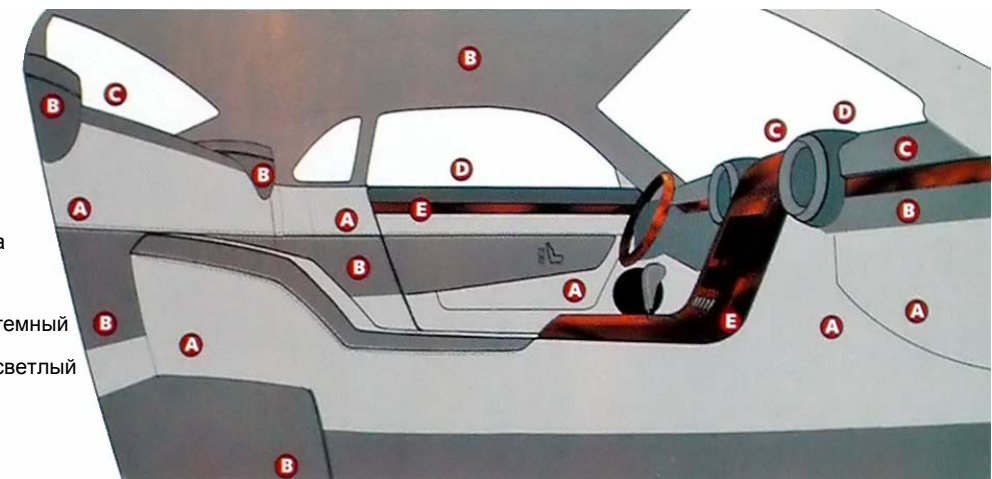
ТЕКСТ НИКИТА РОЗАНОВ РИСУНКИ ЕВГЕНИЙ ЖУКОВ



## Цитата №2:

«Периодически обивку следует чистить. Лучше всего для этих целей пользоваться пылесосом. При его отсутствии обивку нужно чистить веником, слегка ее выколачивая» (Автомобиль «Победа». Инструкция по уходу. Шестое издание. г. Горький, 1952 г.)

- A** – Светлая кожа
- B** – Темная кожа
- C** – Цвет кузова темный
- D** – Цвет кузова светлый
- E** – Дерево



представляла собой металлическую деталь, окрашенную в цвет кузова. Возникающие на ее цилиндрической поверхности блики, а также травмоопасность при аварии в расчет никто не брал. Сегодня другие времена, и при омоложении нового автомобиля на соответствие нормам специальная комиссия проверяет даже степень матовости ударопрочного пластика отделки. Поэтому, хотя окрашенные в цвет кузова детали в интерьере новодела и сохранены, они будут покрыты матовым лаком. Архитектура панели приборов также сильно изменилась – она «Т-образна» и имеет довольно развитый объем центральной консоли. Это и понятно, ведь современные передние сиденья раздельные и исключают посадку третьего пассажира, а энергооборуженность требует большого пространства для

размещения приборов, механизмов и емкостей. А еще климатическая установка и аудиовооруженность. Все это должно быть и у новой «Победы».

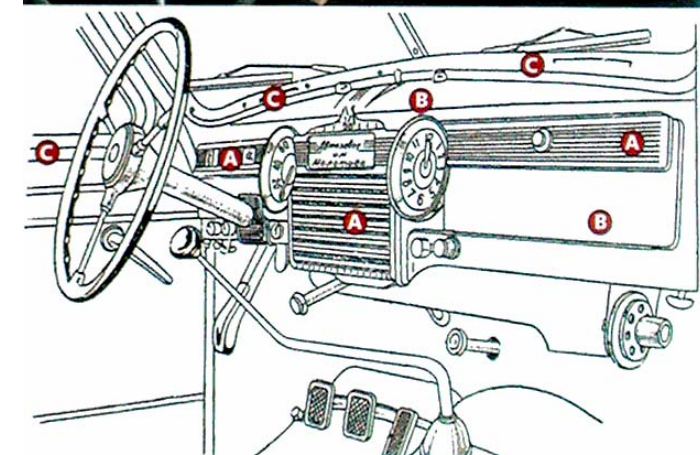
Однако вернемся к историческому аналогу. Композиция приборной панели М20 была подчинена зеркальной симметрии с осью, расположенной посередине автомобиля. Композиционный центр организован панелью радиоприемника (или заглушки с курсивом надписи «Автозавод им. Молотова»), по бокам от которого располагались два внушительных размеров «кругляка» аналоговых приборов с рельефными кольцами ободков – спидометр и часы. Слева и справа от них – две широкие пластиковые наклейки, которые тянулись почти до дверной обивки. В левой ее части – за рулем, прячутся четыре стрелочных указателя, в правой – маски-

## В ТАКОМ АТОМОБИЛЕ ОТ МЕЛОЧЕЙ ЗАВИСИТ ВСЕ!

руется крышка вещевого ящика с хромированной пимпочкой. Все, больше украшения нет. Новодел так же скромно и справедливо немногословен: лишь более масштабно нарисованы два основных и тоже круглых прибора, а указатели и контрольные измерители и вовсе спрятаны в декоративной полоске. Центральная консоль имеет достаточно активный вынос, направленный в салон, который плавно переходит в накладку на тоннеле пола. В ее центральной части традиционный набор клавиш и интерфейс дорогой

аудиосистемы. Светлый низ, темный верх – признак дорогих автомобилей, где не полагается черных резиновых коврик и таких же по цвету пластиковых накладок по низу обивки дверей. Все верно – в смокинге на рынок не ходят.

Но пора заглянуть и на места для задних пассажиров. Так как это классическое купе 2+2, то поэтому определенная доля комфорта для тех, кто сзади, перераспределена в пользу тех, кто впереди – это традиция, и авторы новой «По-



- A** - Светлый пластик
- B** - Металл в цвет кузова
- C** - Пластик «под дерево»

беды» ее нарушать не собирались. Любопытна одна деталь: в перспективе клиент сможет заказать два дорожных кофра, которые займут места задних пассажиров и существенно увеличат емкость багажника. Вспомните, так нередко поступали интерьерщики знаменитых GT 50-х гг. А если вы не собираетесь в дальнее путешествие, то и заднюю полку, и значительную часть багаж-

ника займут сабвуферы и прочие необходимые компоненты высококачественного стереозвука. На первом образце именно так и будет. Сейчас художники и дизайнеры заняты подбором tonального ряда кож, выбором тончайшей алькантары для обивки потолка и передних стоек, цвета и ворсистости коврового покрытия, подбором ниток строчки и текстуры деревянного шпона. В таком автомобиле от гармонии отделки и вообще от мелочей зависит многое, если не все. Пожелаем же мастерам и стилистам терпения и подождем презентации их работы, которая должна состояться совсем скоро.

**Цитата №1:** Для предохранения обивки от загрязнения рекомендуется надевать на сиденья чехлы (желательно иметь два комплекта чехлов с тем, чтобы была смена при стирке. (Автомобиль «Победа». Инструкция по уходу. Шестое издание. г. Горький, 1952 г.)

Как и заведено в практике профессионального дизайна, экстерьером и интерьером новой «Победы» занимались разные команды. Это и понятно, ведь обилие норм, правил и ограничений, которые приходится учитывать и выполнять разработчикам не просто велико, оно огромно. Например, при разработке интерьера фронт работ обеспечен не только специалистам по активной и пассивной безопасности, но эргономисту, психологу и технологу по отделочным материалам, и просто специалисту по цвету. Дизайнеру-стилисту предстоит все это собрать воедино!

В проекте же новой «Победы» все это воплотить сложнее вдвойне, ибо, напомним, проект представляет собой современную ремейк-интерпретацию исторического автомобиля ГАЗ М20 «Победа» 1946 года рождения. Прошло почти 60 лет, и если в те далекие времена о безопасности водителя и пассажиров практически не задумывались, то сегодня это одно из главных требований, которое является определяющим при компоновке и формировании внутреннего пространства автомобиля. Им же задается и характер пластики деталей.

Взглянем на историческое наследие. Панель приборов старой «Победы»

Вариантов компоновки блока приборов было несколько

# ТАК ПОБЕДИМ!

Продолжение. Начало см. «АВТОМОБИЛИ» № 11,12/2004, 1,4/2005



Длина **4450** мм  
Ширина **1900** мм  
Колеса **22"**

В середине 40-х такое  
и не снилось!



**ЗАДАЧИ ПЕРЕД МАШИНОЙ СТОЯТ ДРУГИЕ, НО ОБЛИК - УЗНАВАЕМ**



Два больших и круглых прибора – решение, продиктованное дизайном прототипа

Вот и все – ПОБЕДА построена! Почти как и 60 лет назад имеется и поверженный противник – в лице чиновника, не желающего заниматься выгодным и полезным для страны делом – отечественным автомобилем, имеется и собственно автомобиль – ПОБЕДА! Конечно, она другая. Другая и по форме, и по содержанию, и потому, что получала она право на жизнь не в Кремле, и совсем не товарищ Сталин единолично решал ее судьбу. Спустя 60 лет первыми ее увидели мы – народ. Рассказывают, что после смотрин той первой ПОБЕДЫ в июне 1945 г. Сталин изрек: «Невелика победа, но пусть будет «Победа». В адрес этого автомобиля отец всех народов вряд ли повторил бы свою фразу. Эта ПОБЕДА просто огромна: широка и мощна. Однако вовсе не в цифрах дело, а в том, что, как и в той войне, ПОБЕДА стала делом рук народа, который создал этот автомобиль. Сегодня премьера, и эмоции тут вполне уместны. Следующим шагом будет рутинная работа по обучению прототипа основам ускорения, уверенного прохождения поворотов, торможения.

Как и прежде, наш журнал будет следить за продвижением проекта и, конечно же, об этом писать. Поехали!