

Горьковский скоростной ходы

Лев ШУГУРОВ

Сейчас к этому городу вернулось его первоначальное название. Но во времена, о которых пойдет речь, говорили Горький. А его автомобильный завод так и остался Горьковским ГАЗом.

Главный конструктор ГАЗа в тридцатые пятидесятые годы Андрей Александрович Липгарт поощрял инициативу своих конструкторов. В работах над гоночными и спортивными автомобилями он видел тренировку инженерного ума, поиск новых технических решений. Поэтому, когда Евгений Викторович Агитов предложил построить на базе «эмки» ГАЗ-М1 гоночную машину, Главный дал добро.

Автомобиль Агитова, названный ГАЗ-ГЛ1, представлял собой примитивную, если не сказать убогую, конструкцию. Просто на шасси ГАЗ-М1 он поставил простой кузов с колёсами, открытыми встречному потоку воздуха. Аэродинамика о чём тут говорить! Слегка форсиро-



ГАЗ-ГЛ1 1938 года с 4-цилиндровым мотором. Шасси – ГАЗ-М1, колёса – от ГАЗ-А.



ГАЗ-ГЛ1 1940 года с 6-цилиндровым мотором. Слева – гонщик Николаев, справа – его механик Смирнов.

ванный, вероятно с 50 до 60 л.с., мотор позволил заводскому испытателю А. Николаеву в октябре 1938 года достичь на дистанции в 1 километр со стартом с хода средней скорости 147,84 км/ч. На следующий год Агитов усовершенствовал машину. Он установил на неё один из опытных образцов 6-цилиндрового (3485 куб. см) двигателя ГАЗ-11 (пробраза будущего ГАЗ-51). Форсированный до 100 л.с. мотор плюс обтекаемый колпак над местом гонщика и аэродинамические колпаки на колёсах позволили Николаеву в сентябре 1940 года достичь скорости 161,9 км/ч. Надо заметить, что машина была довольно тяжёлой – 1100 килограммов и имела немалый резерв для снижения веса. Но дальнейшим работам над ГАЗ-ГЛ1 помешали смерть Агитова и начавшаяся война.

При поддержке Липгарта 27 февраля 1949 года состоялись гонки Москва Минск Москва. На них ГАЗ выставил три «Победы», которые показали себя весьма неплохо заводские испытатели заняли тогда три первых места. Победителем стал Михаил Метелев. Это событие дало импульс к серьезным работам по проектированию автомобилей для спорта. Липгарт пригласил на ГАЗ Алексея Алексеевича Смолина, который имел уже порядочный опыт работы на авиазаводе.



Н. Сорокин на ГАЗ-СГ2 на дистанции гонок в 1951 году.

Первое, что сделал Смолин, реконструировал четырёхдверный кузов «Победы» в двухдверный. Крыша у него была снижена на 160 мм, а хвостовая часть получила большой наклон. Сегодня такой кузов назвали бы «фастбек».

Две такие машины ГАЗ-20-СГ1 завод выставил 29 августа 1950 года на первый чемпионат СССР по автомобильным гонкам. Одну машину успели оборудовать носовым и хвостовым обтекателями из алюминия, вторую не успели. Она так и вышла на старт с кузовом «фастбек». Если серийная «Победа» весила в снаряжённом состоянии 1460 кг, то ГАЗ-20-СГ1 «фастбек» 1300 кг, а машина с алюминиевыми обтекателями и алюминиевыми наружными панелями 1200.

Моторы на обеих машинах были одинаковыми. Их рабочий объём остался таким же, как у серийной модели 2111 куб. см. Степень сжатия была увеличена с 6,0 до 7,0 единиц, вместо одного карбюратора стояли два модели К22А. В результате мощность возросла с 50 л.с. при 3600 об/мин. до 78 л.с. при 4000 об/мин.

На автомобиле с полностью обтекаемым кузовом шёл М. Метелев. Он стал первым чемпионом СССР в классе машин 2110 куб. см. Его скорость достигала 162 км/ч.

Второе место занял заводской гонщик Н. Сорокин на ГАЗ-20 с серийным кузовом, но 78-сильным двигателем. Скорость его машины была 148 км/ч. Кузов «фастбек» не имел особых аэродинамических преимуществ над серийным, и у машины К. Никишина, занявшего третье место, максимальная скорость была почти такой же, как у автомобиля Сорокина, – 147 км/ч.

В следующем 1951 году на чемпионате страны разрешалось увеличивать рабочий объём двигателя до 2,5 литров, применять обтекатели и нагнетатели. Смолин не только изготовил три одинаковых машины ГАЗ-20-СГ1, но и подготовил для них три мотора с объёмными нагнетателями роторного типа, какие применялись на ди-



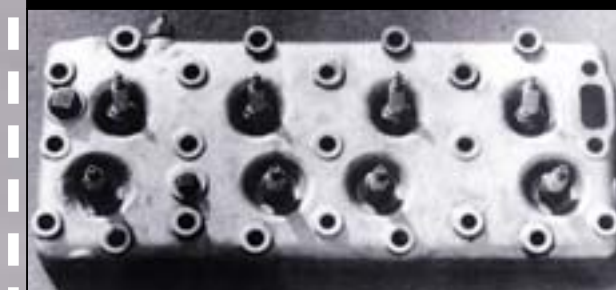
Три автомобиля ГАЗ-20-СГ1 в 1951 году перед стартом чемпионата СССР под Москвой. (Два из них с нагнетателями).

зелях ЯАЗ-204. Рабочий объём для «победовского» двигателя он увеличил до 2487 куб. см, степень сжатия сохранил как на серийном моторе (6,0), установил один карбюратор К21 от машины ГАЗ-12. Мощность выросла до 105 л.с. при 4000 об/мин. По сравнению с 1950 годом Смолин уменьшил передаточное число главной передачи с 3,09:1 до 2,54:1. Скорость машины выросла до 167 км/ч.

На первенство СССР ГАЗ выставил два автомобиля ГАЗ-20-СГ1 с гонщиками М. Метелевым и К. Никишиным. Третью машину ГАЗ-20-СГ1 завод передал в головной НИИ автопрома, в НАМИ. Там на автомобиль установили опытный мотор конструкции НАМИ. Он имел головку с верхними впускными клапанами, степенью сжатия 9,5 и двумя карбюраторами К25. Мощность такого двигателя равнялась 91 л.с. при 4000 об/мин. Передаточное число



ГАЗ-20-СГ1 1950 года с двухдверным кузовом «фастбек».



Головка нижнеклапанного двигателя ГАЗ-20 с двумя свечами на каждый цилиндр. 1952 год.

главной передачи 3,33. Благодаря тяжёлому мотору автомобиль весил 1490 кг и развивал скорость 150 км/ч. Вёл автомобиль А. Амбросенков. Все три машины не дошли до финиша из-за механических неполадок.

Что касается судьбы третьего 105-сильного мотора с нагнетателем, то его Смолин установил на полностью новую машину ГАЗ-СГ2. Она имела несущий алюминиевый кузов сигарообразной формы с хвостовым стабилизатором. Довольно длинная (6,3 метра) машина весила благодаря лёгкому кузову 1100 кг без заправки. Скорость автомобиля была 170 км/ч. На ней вне конкурса выступал Н. Сорокин, который прошёл 300-километровую дистанцию со средней скоростью 166 км/ч. Так что кроме выигрыша в весе ГАЗ-СГ2 особых преимуществ не имел.

В 1952 году применение обтекаемых кузовов, нагнетателей и моторов с увеличенным рабочим объёмом запретили. Смолин вернулся к двигателям образца 1950 года, но снабдил их головками с двумя свечами на каждый цилиндр, подняв степень сжатия до 8,0. Их мощность не превышала 80-82 л.с. Машины весили около 1400 кг, а их максимальная скорость составляла 145 км/ч. На таком автомоби-

ле в 1953 году заводской испытатель Д. Кияев смог занять лишь второе место.

На чемпионате СССР 1954 года Смолин заявил две машины ГАЗ-20-СГ1. Он воспользовался тем, что новые правила допускали к гонкам автомобили с несерийными, читай, обтекаемыми кузовами, но требовали, чтобы им перед стартом устанавливался определенный гандикап по времени. Они должны были стартовать чуть позже участников на машинах с серийными кузовами, чтобы уравнять шансы.

Благодаря обтекаемому кузову, повышенной до 8,0 единиц степени сжатия и возросшей до 85 л.с. при 4000 об/мин. мощности гонщики ГАЗа на этот раз выступили более успешно: хотя одна машина и сошла, М. Метелев тем не менее занял второе место, а чемпионом



ГАЗ-20-СГ1 1955 года В. Метелева с двигателем без компрессора.



Метелев в 1956 году на машине № 31 (модель ГАЗ-20-СГ1 М) на первенстве СССР в Минске. У обочины другой ГАЗ-20-СГ1 М.

страны стал испытатель ГАЗа В. Мосолов на ГАЗ-20 с 85-сильным мотором.

Довольно большая лобовая площадь кузовов ГАЗ-20-СГ1 и ГАЗ-СГ2 существенно уменьшала их шансы на высокие результаты. Поэтому в 1955 и 1956 годах ГАЗ представил на первенство страны автомобили ГАЗ-20-СГ1 М с открытым кузовом. У них была срезана надстройка, но несущий кузов, лишённый крыши и стоек, заметно терял в жёсткости. Смолин ввёл дополнительный трубчатый каркас для её увеличения. Усовершенствованная машина стала легче (960 кг), а её скорость возросла до 180 км/ч. Двигатель остался прежним, мощностью 85 л.с.

В результате, на чемпионате СССР 1955 года Метелев занял первое место, В. Мосолов второе. На первенстве страны 1956 года они же на ГАЗ-20-СГ1 М вновь заняли первое и второе места. Но уже в 1956 году стало очевидным, что модель СГ1 за шесть лет исчерпала свои возможности. Требовалась новая конструкция. Так



Сборка четырёх экземпляров ГАЗ-СГ4 в экспериментальном цехе ГАЗа в 1957 году.



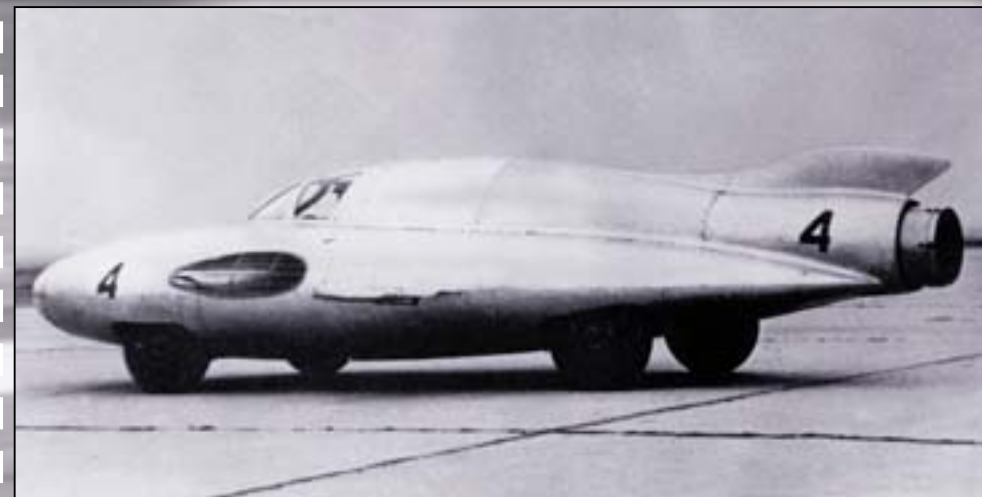
Ю. Андреев, чемпион СССР 1963 года, за рулём ГАЗ-СГ4.

появилась машина ГАЗ-СГ4. У неё был открытый лёгкий алюминиевый кузов несущего типа, пневматическая подвеска колёс, алюминиевый картер главной передачи. Этот очень низкий автомобиль, с самого начала ориентированный не на линейные гонки, а на кольцевые, комплектовался новыми моторами ГАЗ-21 «Волга». Причём ГАЗ предусматривал на них и систему впрыскивания топлива с электронным управлением, разработанную ленинградским институтом ЦНИТА.

Однако к 1958 году интерес ГАЗа к гонкам, линейным и кольцевым, угас. Завод переключил своё внимание на ралли, тем более, что «Автоэкспорт» поддерживал это спортивное направление. Следствием стало то, что в 1959 году три из четырёх построенных экземпляров ГАЗ-СГ4, два ГАЗ-20-СГ1 М и машина ГАЗ-СГ2 были переданы в таксопарк № 6 Москвы, где работала очень сильная спортивная секция. Тут надо заметить, что ГАЗ отдал не комплектные машины ГАЗ-СГ4, а только их кузова. Новые агрегаты завод оставил у себя, и спортсмены шестого таксопарка сами оборудовали доставшиеся им алюминиевые кузова узлами от «Волги».

ГАЗ-СГ3 Смолин начал проектировать ещё в 1952 году, но постройка машины завершилась лишь в 1954-м. Это был фантастический автомобиль с дюралюминиевым несущим кузовом. В качестве двигателя на нём был использован турбореактивный силовой агрегат от истребителя МиГ-19. Это был первый в мире реактивный автомобиль, который на 6 лет опередил конструкцию американского гонщика Н. Остича, построившего «Флайинг Кедейкьюс» такого же типа.

Липгарт в начале 50-х годов задумал начать работы по созданию автомобиля, который мог бы перекрыть тогдашний абсолютный мировой рекорд скорости в 634 км. Он начал с проектирования одноцилиндровой секции спе-



ГАЗ-СГ3 на испытаниях в декабре 1954 года.



Э. Корев в 1960 году на автомобиле ГАЗ-СГ4.

циального гоночного мотора с литровой мощностью 100-150 л.с./л. Следующим этапом создания «суперавтомобиля» должен был стать ГАЗ-СГ3, рассчитанный на скорость 300 км/ч. На нём предполагалось исследовать поведение машины на высоких скоростях, чтобы найти оптимальные решения конструкции подвески колёс. С этой целью в декабре 1954 года Метелев начал испытание автомобиля на соседнем аэродроме. Одновременно Липгарт заключил соглашение с НИИ шинной промышленности о создании сверхскоростных шин. Они тоже испытывались на ГАЗ-СГ3.

Однако к 1954 году Липгарта по ложному доносу сняли с поста главного конструктора и перевели работать рядовым инженером на Уральский автомобильный завод. Во время испытаний ГАЗ-СГ3 потерпел аварию. Восстанавливать его не стали, а Смолину в 1957 году поручили разработку аппаратов автомобильного типа на воздушной подушке. Это обстоятельство отчасти тоже повлияло на свёртывание работ ГАЗа по спортивным и гоночным автомобилям.



А. Смолин демонстрирует школьникам из Дворца пионеров в Горьком машину ГАЗ-СГ3. Хорошо видны боковые антикрылья и реактивный двигатель.

Фото в заголовке: Ю. Андреев лидирует в заезде спортивных автомобилей на машине ГАЗ-СГ4, реконструированной им лично.

Фотографии Н. Добровольского и из архива автора.