

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 52

СССР



ГАЗ-14 «ЧАЙКА»

ГАРМОНИЯ И СТИЛЬ
НА ГОСУДАРЕВОЙ СЛУЖБЕ
ПРЕРВАННЫЙ ПОЛЕТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №52, 2011

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
15 (низ): © Экспериментальное производст-
венно-творческое объединение ТИСКИНО;
последняя обложка: ООО «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева, Игоря Горячева,
Александра Павленко,
Максима Шелепенкова
и Алексея Сергеевича Трубина
(г. Рязань)**

**Автомобиль ГАЗ-14 «Чайка» любезно
предоставлен Музеем военной
автомобильной техники Рязанского
военного автомобильного института**

Дата выхода в России 01.02.2011





«Чайка» второго поколения ГАЗ-14 — модель настолько гармоничная, что и сегодня смотрелась бы вполне современно. Однако затеянная Горбачевым в конце 80-х годов борьба с привилегиями оборвала полет новой «Чайки».

Особо важное задание

В середине 60-х годов ГАЗ получил команду обновить «Чайку» в соответствии с требованиями времени. Это касалось не только экстерьера, но и комфорта, и безопасности пассажиров. Ведущими конструкторами проекта были назначены Н. А. Юшманов, принимавший участие в создании ГАЗ-13, и В. Н. Носаков. Кроме них в команду вошли С. В. Волков, Ю. И. Докукин, В. И. Борисов, А. В. Ткачев, Б. Д. Свирский, В. Д. Вилков, А. Ю. Чистяков, Л. Д. Кальмансон и другие конструкторы. Поскольку предстояло выполнить «особо важное государственное задание», работы возглавил главный конструктор Горьковского автозавода А. Д. Просвирнин. Разработку экстерьера новой машины поручили Льву Еремееву. Владимир Носаков вспоминал, что на ГАЗе к тому времени сложилась своя методика работы над каждым новым автомобилем «трехсерийная». На первой серии опытных образцов конструкторы отработывали «как делать не надо», на второй — «как надо», а третья серия представляла собой

уже «правильный» вариант, реализованный на практике.

При создании в 1967 году первой серии прототипов новой «Чайки» стало понятно, что выполнить техническое задание «малой кровью», водрузив модернизированный кузов на шасси предыдущей модели, не удастся. Перед Еремеевым стояла сложная задача: нужно было создать современный автомобиль со стремительным силуэтом, приспособив новый кузов к параметрам старой «Чайки» (с учетом высоты двигателя, определяющей высоту линии капота, и колесной базы). Компромисс не удался: прототип вышел чересчур громоздким и тяжеловесным, с могучими боковинами и узкими окнами. Уменьшить высоту машины можно было за счет изменения «геометрии» посадки пассажиров, что, в свою очередь, отражалось на длине салона. К конструированию второй серии прототипов подошли более «демократично». Колесную базу увеличили на 20 см, колею — на 5 см. Поскольку высоту капота «в административном порядке» ограни-

чили одним метром, необходимо было по-другому крепить двигатель и размещать его агрегаты. Все это потребовало изменения архитектуры X-образной рамы. Хотя вины Льва Еремеева в провале прототипов первой серии не было, на проект экстерьера кузова был объявлен конкурс, который выиграл молодой горьковский дизайнер, недавний выпускник Мухинского училища Станислав Волков. Ему удалось создать самобытный экстерьер, стилистически ничуть не напоминавший ни сановный лимузин ЗИЛ-114, ни зарубежные аналоги. В 1968 году макет новой «Чайки» вместе с первым прототипом будущей «Волги» ГАЗ-3102 обсуждался на заседании художественно-конструкторского совета КЭО (Конструкторско-экспериментального отдела) ГАЗа, а в 1969 году проект был утвержден макетной комиссией. Опытные образцы подвергли стендовым и дорожным испытаниям. Поскольку лабораторная диагностика тех лет была несовершенной, львиная доля просчетов и слабых мест выявлялась в полевых



Один из первых серийных образцов ГАЗ-14 «Чайка»

условиях на Дмитровском полигоне и в ходе «экстремального» пробега по дорогам Крыма и Кавказа. Через год напряженной работы над ошибками, наконец, были созданы прототипы третьей серии формата «сделано как надо». Летом 1973 года предсерийные образцы вновь отправились в испытательный крымско-кавказский пробег, но на сей раз испытания были уже официальными приемочными. По их результатам государственная комиссия рекомендовала ГАЗ-14 к производству. С момента начала работы над новой «Чайкой» в КЭО ГАЗ было построено в общей сложности восемь опытных прототипов, причем последний из них, по словам В. Н. Носакова, отличался от первого гораздо больше, чем первый от ГАЗ-13.

вьяным механизмом и гидроусилителем, ни тормозная система. Передние тормоза остались дисковыми (правда, диски стали вентилируемыми), задние барабанными. Их гидравлический привод осуществлялся двумя автономными контурами, каждый из которых действовал на «свои» тормозные скобы обеих передних колес и одно из задних. Сдвоенный главный тормозной цилиндр оснащался центральным вакуумным усилителем, а каждый из рабочих контуров гидровакуумным. Поскольку в техническом задании значилось улучшение динамических показателей, а разработка нового двигателя не планировалась, взялись за модернизацию V-образной «восьмерки», прекрасно зарекомендовавшей себя на ГАЗ-13. За счет

автоматической трехступенчатой КПП, усовершенствовали: в частности, были изменены передаточные числа первой, второй и задней передач. Кнопочная селекция режима работы КПП уступила место более привычной рычажной. Рычаг имел шесть фиксированных положений: нейтраль, движение, задний ход, первая передача, вторая передача (запрет включения третьей), стоянка. Столитровый бензобак располагался под полом багажника. Подлинным шедевром дизайнерской и инженерной мысли стал новый кузов. Станиславу Волкову удалось создать автомобиль, в котором стремительность и динамичность линий удивительным образом сочетались с монументальностью и величием, положенными машинам такого класса «по

В новой «Чайке» стремительность и динамичность линий сочетались с монументальностью и величием

Классика жанра

К моменту начала производства конструкция ГАЗ-14 выглядела так. Полунесущий кузов крепился к X-образной хребтовой раме, лежащей в основе всей «монументальной» композиции. Автомобиль имел классическую компоновку, что позволило использовать академические решения основных узлов. Так, схема подвесок, по сравнению с ГАЗ-13, принципиально не изменилась (передняя независимая, пружинная; задняя зависимая, рессорная), но была усовершенствована. Благодаря этому почти трехтонная машина славилась мягкостью и плавностью хода.

Не претерпели принципиальных изменений ни рулевое управление с чер-

применения двухкарбюраторной системы питания, изменения конструкции впускного и выпускного коллекторов и фаз газораспределения мощность мотора выросла со 195 до 220 л. с., а крутящий момент с 42 до 46 кгс.м. В результате потяжелевшая на полтонны «Чайка» получилась значительно резвее. Максимальная скорость выросла со 160 до 175 км/ч, а время разгона до 100 км/ч сократилось с 20 до 15 секунд. В целях снижения шумности и увеличения плавности работы двигателя коленвал оснастили гасителем крутильных колебаний, а толкатели клапанов сделали как на зильовских лимузинах гидравлическими. Гидромеханическую передачу, состоящую из гидротрансформатора и планетарной

протоколу». Хотя высота новой «Чайки» уменьшилась почти на 10 см по сравнению с ГАЗ-13, входить в салон было очень удобно: рамная конструкция позволила сделать дверные проемы без порогов, и, кроме того, посадка автомобиля стала ниже. Благодаря понижению центра тяжести машина стала более устойчивой, улучшилась аэродинамика, сократился расход топлива. Рамная конструкция новой «Чайки» не обеспечивала должной безопасности за счет создания зон смятия, но это не значит, что конструкторы бросили пассажиров на произвол судьбы: двери были оснащены брусами жесткости, а салон оборудован инерционными ремнями безопасности. Кроме того, впервые в отечественной практике автомобиль получил не только передние, но и задние противотуманные фонари, фарочистители струйного типа и дворники, в неработающем положении убирающиеся под кромку капота.

За тонированными стеклами

Интерьер новой «Чайки» также разрабатывал Станислав Волков. Салон получился стильным и гармоничным. Сиденья и большая часть кузовных панелей обивались охристо-бежевым или серо-зеленым велюром. Солидности салону придавало умеренное использование вставок, декорированных под шпон дорогих пород дерева. Хромированных элементов было немного. В отличие от правительственных ЗИЛов, передние сиденья имели достаточно



Опытный образец ГАЗ-14 первой серии



Создатели ГАЗ-14 слегка покривили душой, представляя новую машину семиместным седаном. Во-первых, внутри не было стеклянной перегородки, отделявшей передний ряд сидений от VIP-салона. Но сплошная панель, объединявшая спинки «партера» с укрытием для сложенных стропонтемов, позволяла устанавливать перегородку по просьбе заказчика. А во-вторых, хотя ширины заднего дивана вполне хватало для троих, анатомическая форма подушки была рассчитана на двоих пассажиров. Третьему пришлось бы восседать на высоком центральном «горбе». Фактически автомобиль был шестиместным: водитель, его «сосед», два человека на откидных стропонтемах и еще двое на «представительском» заднем диване.

широкий диапазон регулировки, в том числе и по высоте, а вот пассажиры заднего дивана вынуждены были довольствоваться лишь регулируемыми по высоте и наклону подголовниками и выдвижным центральным подлокотником.

Для поддержания микроклимата салон был оборудован двумя эффективными отопителями (при -25°C на улице салон прогревался до $+25^{\circ}\text{C}$ за 10 минут) и японским кондиционером. Поскольку кондиционер располагался в багажнике за спинкой заднего сиденья, в машине не пришлось обустраивать никаких специальных воздухопроводов. «Сливки» от работы кондиционера снимали высокопоставленные пассажиры, а водителю доставалось... то, что оставалось.

Подобным образом была организована и работа аудиосистемы. Хотя стереофонический радиоприемник *VEF Radiotehnika RRR* и кассетный магнитофон *Vilma* распо-

лагались на центральной консоли рядом с водителем, основное управление аудиосистемой осуществлялось с пульта в подлокотнике заднего дивана. Разумеется, стеклоподъемники и механизм выдвижения антенны были электрическими; водитель мог использовать центральную блокировку замков. Салон был буквально нашпигован всевозможными гаджетами, для обеспечения работы которых понадобилось в общей сложности 17 электродвигателей!

Обилие электроники привело к появлению под капотом второго аккумулятора, что впоследствии породило миф о дублировании (как на правительственных ЗИЛах) системы зажигания, хотя на самом деле «Чайка» этой опции не имела.

Стоит отметить, что вся эта роскошь скрывалась за тонированными стеклами ветровым и задним, при этом ветровое было дополнительно затемнено в верхней части.



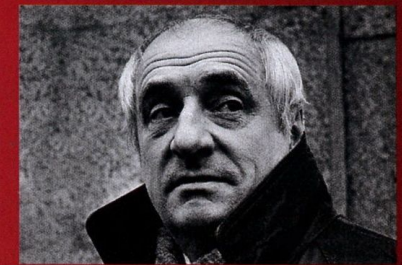
Опытный образец ГАЗ-14 второй серии

А в это время...

1977 год

Нобелевской премии мира удостоена Международная амнистия (*Amnesty International*, или АИ) — неправительственная организация, основанная в июле 1961 года в Лондоне юристом Питером Бененсоном. АИ защищает права детей, женщин, заключенных, борется за отмену смертной казни. К 2010 году число членов и сторонников АИ достигло 2 800 000 человек.

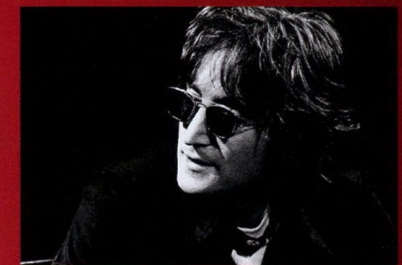
1978 год



На экраны выходит ставший невероятно популярным фильм режиссера Марка Захарова «Обыкновенное чудо» по одноименной пьесе Евгения Шварца. Музыка к фильму написал композитор Геннадий Гладков, тексты песен — поэт Юлий Ким.

На фото: Марк Анатольевич Захаров.

1980 год



8 декабря в Нью-Йорке убит Джон Леннон, один из основателей и участников группы *The Beatles*. Леннон был застрелен американцем Марком Чепменом, ныне отбывающим наказание в нью-йоркской тюрьме.

Пог пресс!

Между началом работы над новой «Чайкой» и запуском в производство первых промышленных образцов прошло несколько лет. В первой половине 70-х годов Горьковский автозавод осваивал производство базового грузовика ГАЗ-52-04, пришедшего на смену ГАЗ-51А, а в уготованной ГАЗ-14 номенклатурной нише пытался утвердить-

авторучку именно такой цвет предстояло подобрать и воспроизвести для покраски кузова подарочного автомобиля. Так и сделали. Однако высокопоставленные «приемщики», которым продемонстрировали готовую машину, посчитали эксклюзивную «Чайку» слишком светлой. Подарок вождю пришлось перекрашивать. По словам конструктора, после смерти Брежнева и расформирова-

И большую часть тех, кому по статусу полагалось ездить на ГАЗ-13, «унизили», пересадив в служебные «Волги». В конце 80-х, в самый разгар перестройки, Михаил Горбачев, начавший борьбу с привилегиями партийных работников и государственных служащих, в величественном черном автомобиле усмотрел символ социальной несправедливости. Чиновни-

ГАЗ-14 стал жертвой кампании по борьбе с привилегиями

ся негласный конкурент новой «Чайки» ЗИЛ-117. Однако ЗИЛ был слишком дорог и официозен, что противоречило существовавшей негласной «табели о рангах». Биография новой «Чайки» с самого начала складывалась довольно причудливо, в отличие от ГАЗ-13, много лет верой и правдой служившего «слугам народа». ГАЗ-14 с символическим заводским номером «1» решили преподнести в подарок главе государства: 19 декабря 1976 года страна готовилась отмечать 70-летие Леонида Ильича Брежнева. Новые «Чайки» планировалось окрашивать только в черный цвет, но для юбиляра намечались сделать исключение. По воспоминаниям В. Н. Носакова, для наглядности на завод из Москвы прислали темно-вишневою

ни его коллекции автомобилей вишневая «Чайка» оказалась в гараже Калининской областной администрации. Дальнейшая судьба этой машины неизвестна. На поток производство новых «Чаяек» было поставлено лишь в 1977-м. В год таких машин собирали около сотни. При этом параллельно вплоть до 1981 года продолжался и выпуск «Чаяек» предыдущего поколения. Бюстители субординации решили, что новая «Чайка» слишком большая и шикарная для чиновников «среднего руки». Раз ГАЗ-14 по классу и габаритам приближился к правительственным ЗИЛам, значит, и право на него имеют номенклатурные работники не ниже министерского уровня.

ки, «утопавшие в роскоши», в приказном порядке были пересажены на автомобили попроще, а производство ГАЗ-14 прекращено. Последняя «Чайка» сошла со «стапелей» Горьковского автозавода 24 декабря 1988 года. Решив окончательно вычеркнуть ГАЗ-14 из памяти народа, Горбачев приказал уничтожить необходимое для производства «Чайки» технологическое оборудование и техническую документацию. Под пресс пошли даже формы для сувенирных масштабных моделей «Чайки». «Прерванный полет» иначе не назовешь историю одного из самых удачных представительских автомобилей, когда-либо выпускавшихся в СССР.



Легковой автомобиль ГАЗ-14 «Чайка»



Дальние родственники



Cadillac Fleetwood Brougham (1977–1979 годы)

Если «Чайка» ГАЗ-14 превзошла свою «старшую сестрицу» по массе и размерам, то представитель очередного поколения американского *Cadillac Fleetwood Brougham*, традиционно считавшегося самым габаритным и престижным семейством линейки *Cadillac*, впервые за долгие годы уступил своему предшественнику в размерах и литраже. Модель, представленная публике в 1977 году, несмотря на сохранение присущей *Fleetwood* и его «бюджетной» разновидности *DeVille* рамной архитектуры, стала легче на 340 кг. Не досчиталась кубических сантиметров рабочего объема и V-образная «восьмерка» «всего» 7 л (180 л. с.) вместо 7,9 или 8,2 л на предыдущей модели. Впрочем, эпохальное для американского автопрома событие, названное впоследствии *Great Shrink* (великое уменьшение), не повлияло на качество и техническую оснащенность автомобилей.



Chevrolet Impala (1971–1976 годы)

Impala 1971 года была самой крупной моделью семейства. В 1973 году в США разразился бензиновый кризис, и полноразмерная тяжелая машина с ее V-образными восьмицилиндровыми двигателями объемом 5,7–7,4 л и мощностью 250–390 л. с. сразу показалась американцам чересчур прожорливой. Для привлечения покупателей фирма вынуждена была прибегать к всевозможным ухищрениям. *Impala* оснащалась шестью видами кузовов от двухдверного спортивного купе до универсала, постоянно подвергалась легкому рестайлингу. Это поколение *Chevrolet Impala* к моменту начала производства ГАЗ-14 уже сменилось следующим, поэтому сходство модели 1973 года (на снимке) с новой «Чайкой» может показаться подозрительным. Однако экстерьер ГАЗ-14 был утвержден в 1969 году, когда такой *Impala* еще не существовало.

1983 год

12 февраля в Пензе открылся единственный в мире Музей одной картины имени Г. В. Мясникова. Музей не имеет постоянной экспозиции. В разные годы здесь выставлялись картины Сурикова, Васнецова, Кустодиева, Репина, Петрова-Водкина, Рембрандта, Тициана, Левитана и др.

1985 год



С 27 июля по 3 августа в Москве проходил XII Международный фестиваль молодежи и студентов. На фестиваль приехали 26 тысяч человек из 157 стран мира. Лозунг фестиваля — «За антиимпериалистическую солидарность, мир и дружбу». Открытие (на фото) проходило на стадионе Лужники в течение четырех часов и транслировалось в прямом эфире.

1987 год



6 июля открылся XV Московский международный кинофестиваль, куда съехались кинематографисты из 110 стран. Главный приз получил фильм знаменитого итальянского режиссера Федерико Феллини «Интервью». На фото: председатель жюри американский актер Роберт де Ниро поздравляет Феллини с победой.



ГАЗ-14 «ЧАЙКА»





- ❶ Салон новой «Чайки» выглядит солидно и по-своему роскошно
- ❷ Многие элементы оформления салона ГАЗ-14 позже были использованы на автомобиле классом ниже — ГАЗ-3102 «Волга»: например, контрольные приборы, сблокированные в два больших круглых циферблата и прикрытые конусным антибликовым стеклом
- ❸ Всеволновый приемник был создан специально для ГАЗ-14 на рижском заводе «Радиотехника»
- ❹ Ручка селектора автоматической коробки передач с деревянным набалдашником





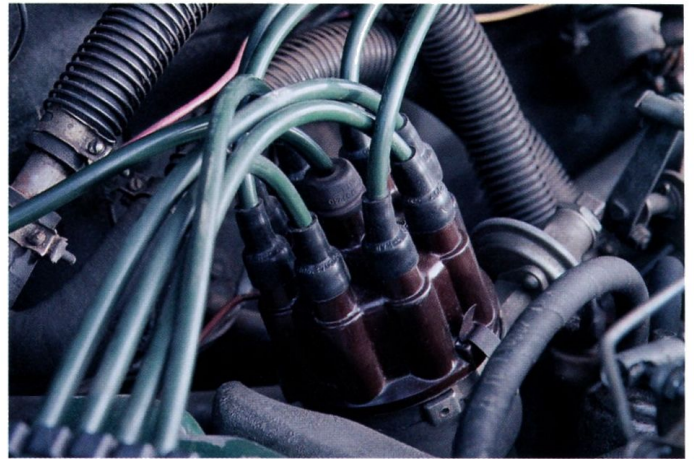
- ❖ Новая «Чайка» первой среди советских автомобилей обзавелась стеклоомывателем фар: на снимке — поздний вариант системы с форсунками, встроенными прямо в бампер
- ❖ Эмблема ГАЗа с оленем, символом города Горький, неизменно красовалась на всех легковых автомобилях Горьковского автозавода
- ❖ Правое зеркало заднего вида в хромированном корпусе, вынесенное на переднее крыло, на деле оказалось не очень практичным
- ❖ Ручки дверей отвечали современным требованиям безопасности — в случае наезда не ранили пешеходов
- ❖ Огромные рифленые задние фонари «Чайки» по дизайну напоминали задние фонари Mercedes-Benz семейств W123 и W126
- ❖ Блок управления климатом в салоне



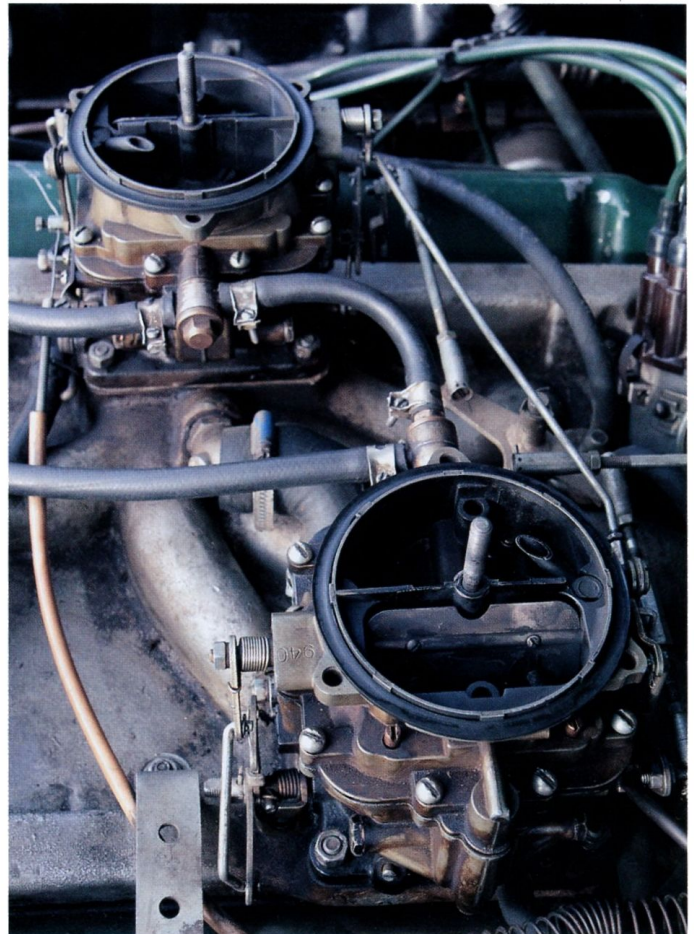


- ❶ Конструкторы легковых автомобилей представительского класса уделяют максимум внимания комфорту пассажиров заднего дивана
- ❷ Из складных стропонтепов легко получался дополнительный ряд сидений, рассчитанный на двоих пассажиров
- ❸ Большой багажник министерской «Чайке» был ни к чему, поэтому в нем разместили огромное запасное колесо и кондиционер





- ❶ Продублированные емкости для тормозной жидкости двухконтурной тормозной системы: при неисправности одного из контуров автомобиль все равно сохранял способность тормозить
- ❷ Распределитель зажигания восьмицилиндрового двигателя
- ❸ Корпус воздушного фильтра на ГАЗ-14, рассчитанный сразу на два фильтрующих элемента, объединенных в один блок, имел своеобразную форму
- ❹ Для лучшего питания двигателя ГАЗ-14 воздушно-топливной смесью на него установили сразу два запараллельных карбюратора
- ❺ Ручки пассажирских дверей расположены с двух сторон, чтобы двери было удобно открывать как с заднего дивана, так и со strapонтенов
- ❻ В подлокотнике для высокопоставленных пассажиров располагался собственный блок управления радиоприемником



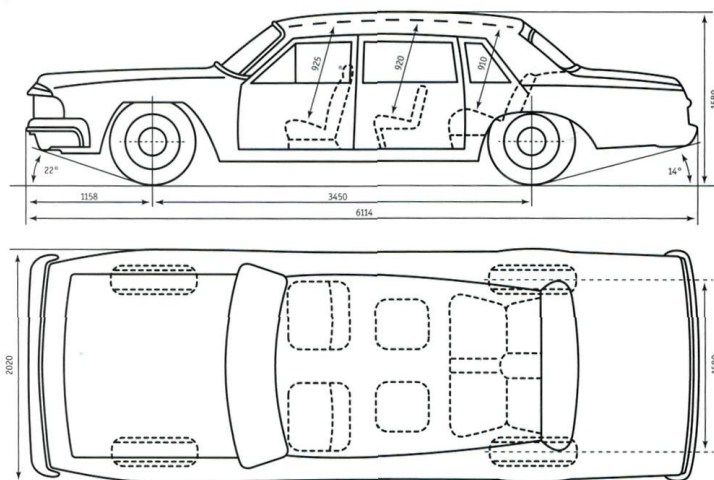


Схема автомобиля ГАЗ-14 «Чайка»

Технические характеристики ГАЗ-14 «Чайка»

Число мест	7
Максимальная скорость	175 км/ч
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	43,2 м
Расход топлива при скорости 90 км/ч	17,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ-55
Генератор	Г-284
Стартер	СТ230-Г
Реле-регулятор	РР-350Б
Прерыватель-распределитель	Р-141
Свечи зажигания	А14ДВ
Размер шин	9,35-15
Масса, кг	
снаряженная	2590
полная, в том числе:	3150
на переднюю ось	1530
на заднюю ось	1620
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	210
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	7,5
наружный габаритный	8,2
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом и гидроусилителем, передаточное число 18,2	

Подвеска передняя

независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий передний дисковый, задний барабанный; привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на оба передних и одно заднее колесо. Система снабжена одним вакуумным и двумя гидровакуумными усилителями

стояночный колодочный, на задние колеса, с механическим приводом от ножной педали

Коробка передач

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации 2,35), работающий совместно с автоматической планетарной трехступенчатой коробкой передач

Передаточные числа

I 2,64; II 1,55; III 1,00; задний ход — 2,00

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число 3,58

Двигатель

ГАЗ-14, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	88
Рабочий объем, см ³	5526
Степень сжатия	8,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюраторы

К-114Б и К114В

Максимальная мощность

220 л. с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

46,0 кгс.м при 2700-2800 об/мин



«Чайка» ГАЗ-14 мелкими сериями выпускалась Горьковским автозаводом с 1977 по 1988 год. За это время было собрано 1114 автомобилей. На базе ГАЗ-14 созданы лишь две модификации: кабриолет для военных парадов и универсал с медицинским оборудованием для обслуживания высших партийных чиновников.



ГАЗ-14-05 В октябре 1978 года по заказу Министерства обороны СССР на базе ГАЗ-14 решено было создать специальную открытую версию для военных парадов республиканского и окружного уровня. Основной проблемой стало сохранение жесткости кузова. Эта задача была решена за счет множества локальных усилителей — как на раме, так и в полунесущем коробе. Салон лишился strapontенов, но был дооборудован поручнем и микрофонной стойкой, которая крепились к спинке правого переднего сиденья вместо подголовника. Из дополнительного оборудования следует отметить комплект радиопередающей аппаратуры, авиационный хронометр на консоли и тахометр вместо часов. Кроме того, на ГАЗ-14-05 была продублирована система зажигания, и именно парадный кабриолет положил начало использованию на всех «Чайках» электробензонасоса.

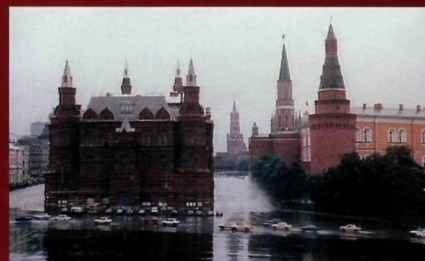
ГАЗ-РАФ-3920 С середины 70-х годов на заводе РАФ выполняли правительственные спецзаказы — вручную переделывали ГАЗ-13 в универсалы, оснащенные носилками и медицинским оборудованием. В 1983-м в Ригу впервые пришли два ГАЗ-14: их следовало укомплектовать кондиционерами и носилками длиной 2,3 м вместо стандартных 2,1 м. Как выяснилось впоследствии, эти спецмашины предназначались для кубинского лидера Фиделя Кастро. Пришлось поднимать крышу над медицинским отсеком, а для испытания кондиционера автомобиля гоняли в Тольятти в специальную климатическую камеру. Перед отправкой на Кубу машины покрасили в белый цвет. Впоследствии были построены еще два универсала для нужд Четвертого главного управления Минздрава СССР, обслуживающего высших чиновников. Эти машины остались черными.

«Не будите спящую собаку» (реж. А. Бобровский, 1991 год)

Вагим Фуфачев, «серьезный» человек с криминальным прошлым, оказался «на мушке» у ловкого афериста Чибиса: перед ним разыгрывают спектакль с вызовом к следователю, опечатыванием квартиры и т. д. Испуганный Фуфачев ищет связи в прокуратуре, и его знакомят с референтом из Министерства юстиции, который за большие деньги обещает замять дело.

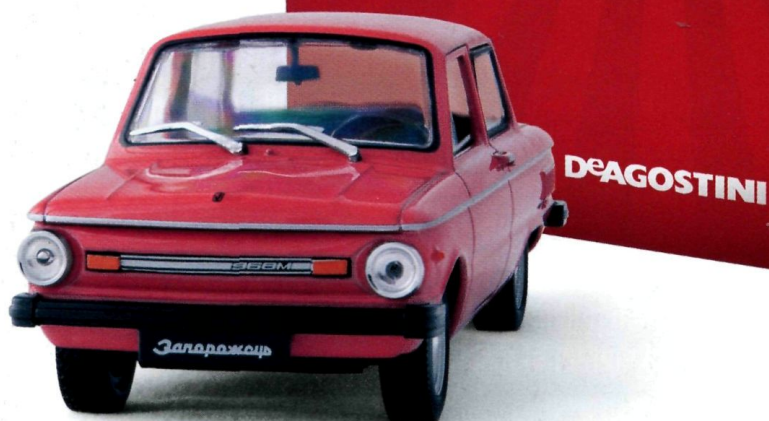
В роли референта выступает Чибис. Чтобы произвести впечатление на «клиента», он «арендует» на несколько минут министерскую «Чайку» ГАЗ-14. Великолепный автомобиль становится последним доказательством могущества мнимого референта, и Фуфачев отдает деньги.

Афера удалась, но в конце концов аферист и его жертва оказываются вместе — в одной камере!



**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**

**РЕКОМЕНДУЕМЫЙ
149
рублей
ЦЕНА**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ЗА3-968М «ЗАПОРОЖЕЦ»**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
X560-T202
NSSI
00052
9 772071 095773