

# «Родина», ставшая «Победой»

**9 мая, один из самых главных праздников нашей Родины, увековечен не только в календаре, но и вошел в историю отечественного автомобилестроения — автомобилем марки «ГАЗ-М20» «Победа». Любопытно, что в календаре праздник Дня Победы в Великой Отечественной войне как выходной был учрежден только спустя 10 лет — в мае 1955-го. А автомобиль «Победа» появился на следующий год после окончания войны.**

Сегодня «Победа» считается уже ретро-автомобилем «музейного характера». Хотя каких-то полтора-два десятка лет назад она воспринималась почти так же, как сегодня банальные «Жигули» первых лет выпуска выглядят на фоне современных лощеных иномарок. Несмотря на свой довольно почтенный возраст, «Победа» является одним из немногих автомобилей в мире, который даже при беглом взгляде совсем не кажется машиной более чем 60-летней давности. Такова особенность ее самобытного дизайна, который, кстати, авангардом своих решений просто перевернул представление об облике автомобилей того времени. Ведь впервые в мировой автопрактике на «Победе» не было выступающих крыльев на всех четырех колесах и кузов оригинального автомобиля выглядел полностью монолитным — величайшее достижение по тем временам! Кроме того, запасное колесо крепилось не снаружи сзади машины, а «пряталось» в специальной закрытой нише общего багажника, сконструированного «заподлицо» с основным кузовом автомобиля. И все это на фоне того, что страна, в которой был создан уникальный автомобиль, только-только оправилась от страшного шока ужасающей войны и начинала залечивать раны, нанесенные ею.

Теперь несколько наиболее интересных фактов из истории легендарного автомобиля, а также совет, где можно «живьем» увидеть нашу «вторую» «Победу».

— Автомобиль «ГАЗ-М20» «Победа» серийно производился с 1946 по 1958 годы. Всего было выпущено почти четверть миллиона автомобилей в различных модификациях. А с 1959 до 1973 года «Победа» по приобретенной лицензии под маркой «Варшава» производилась в Польше. Техзаданию на разработку нового автомобиля Горьковский автомобильный завод имени Молотова получил еще в 1943 году, и уже к ноябрьским праздникам следующего, 1944 года был подготовлен первый полноценный ходовой макет-образец будущей машины. И все это в то время, когда всю грохотала Великая Отечествен-

ная. А в июне победного 1945-го Иосифу Сталину автозаводцы уже демонстрировали первый предсерийный образец новейшего советского автомобиля.

— В 1950-х годах было построено три гоночно-скоростных автомобиля «Победа-Спорт» с оригинальными двухместными суперобтекаемыми аэродинамичными кузовами. Эти машины разогнались почти до 200 км/ч (обычная «Победа» имела максимальную скорость 105 км/ч).

— Также в 1950-е годы «Победы» поставлялись на экспорт во многие страны Европы и Азии. В 1950 году в Финляндии «Победа» победила в конкурсе на звание «Лучший иностранный автомобиль года». А английский журнал *The Motor* на своих страницах в 1952 году сообщал: «Русский автомобиль сделан в первую очередь для надежной работы и является весьма интересным и практичным автомобилем...».

— В 1956 году бесспорным лидером советского кинопроката стал первенец отечественных приключенческих кинодетективов — «Дело № 306», где снимался Марк Бернес, и одну из «главных ролей» «играли» автомобили марки «Победа».

— В 1955—58 годах по рекомендации Никиты Хрущева специально для начальствующего состава в сельском хозяйстве выпускались модификации «Победы» «ГАЗ-М72» со всеми ведущими колесами. Это был опять первый в мировой практике автомобиль повышенной проходимости с комфортом безрамного (несущего кузова) легкового автомобиля.

— Цифровая радиоавтоматизация и электрические часы (от бортовой сети) на современных автомобилях — явление более чем привычное. А вот появление на «Победе» огромного механического будильника-часов и лампового радиоприемника — вовсе немислимое по тем временам оборудование салона «обычного» легкового автомобиля.



Каждый вновь создаваемый автомобиль (без разницы — легковой, грузовой, автобус или даже трактор) перед началом массового производства осматривал лично сам Иосиф Виссарионович Сталин. И он же, естественно, решал: давать «добро» либо нет. Так получилось и с «Победой», точнее — с ее будущим названием. Вот как это было. После показа 19 июня 1945 года на Красной площади в Москве первого пред-

— «ГАЗ-М20» «Победа» стал первым советским автомобилем в XX веке (после 1917 года), который свободно продавался в частное пользование. Но стоимость его для тех лет была просто фантастической — шестнадцать тысяч рублей. Так называемая повышенная зарплата тогда была ровно в сто раз меньше. А перед непосредственным приобретением автомобиля необходимо было собрать неимоверное количество различных справок и бумаг, подтверждающих то, что все деньги были заработаны (скоплены, заслужены, премированы и т.п.) исключительно честным трудом. Но подавляющему большинству населения СССР послевоенного времени по вполне понятной причине такие машины были попросту не нужны.

А теперь перейдем к самому интересному. К весьма тернистой истории, связанной с самой, казалось бы, элементарной вещью о повестуемом автомобиле — к его названию. Здесь существует весьма правдоподобная легенда.

серийного образца автомобиля горьковчане предложили «отцу народов» два варианта названия: «Родина» или «Победа». Первым предложили вариант «Родина», но вождю он почему-то не понравился, о чем он тут же отозвался: «Почем «Родину» продавать будете?». Тогда доложили, что есть второй вариант — «Победа». Здесь Иосиф Виссарионович оказался более благосклонным, сказав: «Невелика победа, но (по другой версии «ну», — Прим. авт.) пусть будет «Победа». Так ли это было на самом деле, сегодня утверждать весьма сложно, но одно известно доподлинно — согласие на название автомобиля Иосиф Сталин давал точно.

Знаменитую легендарную «Победу» «ГАЗ-М20» в оригинале можно увидеть в постоянно действующей в нашем районе экспозиции Зеленогорского музея автомобилестроения.

Евгений НИФАШЕВ  
Фото автора