

ИСТОРИЯ ЗНАМЕНИТОЙ «ЭМКИ»

16 марта 1936 года с конвейера Горьковского автозавода сошел первый отечественный легковой автомобиль массового выпуска ГАЗ-М1, легендарная «эмка». По соглашению, подписанному с фирмой «Форд», этому автомобилю был определен фордовский прототип. Однако конструкторский коллектив ГАЗа, возглавляемый с 1933 года талантливым специалистом и организатором А.А. Липгартом, решительно отказался от копирования американского образца.



Андрей Александрович Липгарт (1898-1980 гг.), советский конструктор автомобилей, доктор технических наук, член-корреспондент Академии артиллерийских наук (1947), Заслуженный деятель науки и техники РСФСР (1958), лауреат пяти Сталинских премий (1942, 1943, 1947, 1950, 1951).

Большую научную работу А.А. Липгарт сочетал с педагогической деятельностью, подготовкой инженерных и научных кадров. Он являлся членом научно-технических советов Министерства автомобильной промышленности, НАМИ и других организаций, а также членом ученых советов ряда вузов и Высшей аттестационной комиссии. Он автор более 70 печатных трудов и научный редактор большого количества монографий и учебников по теории, расчету и конструкции автомобилей и двигателей.

Не без помощи этого грандиозного человека и началось создание автомобиля ГАЗ-М1, ставшего необычайно популярным, который служил верой и правдой до 50-х годов и явился родоначальником доброго десятка других моделей.

М-1 стал первым отечественным автомобилем, разработанным и освоенным советскими конструкторами. Новый автомобиль имел современный для 1930-х годов закрытый пятиместный кузов, который отвечал условиям эксплуатации в различных климатических условиях нашей страны. Впервые завод применил регулируемое по расстоянию от педалей сиденья водителя, бесшумную вентиляцию, появились противосолнечные щитки, суконная обивка сидений, прикуриватель и пепельница. Имелись также ножной переключатель дальнего света фар, подфарники, электрический указатель уровня бензина. Впервые в отечественном автомобилестроении у «эмки» появился центробежный автомат опережения момента зажигания.

По своим техническим характеристикам М-1 соответствовал современному автомобилестроению и достойно представил вместе с другими отечественными автомобилями советский автопром на Всемирной выставке в Париже в 1937 году.

Первые два серийных образца ГАЗ-М1 были отправлены в Кремль 17 марта 1936 года, где их осмотрели И.В. Сталин, В.М. Молотов, К.Е. Ворошилов, Г.К. Орджоникидзе и дали высокую оценку. После этого установилась традиция: все новые отечественные автомобили проходили «высшую госприемку».

В историю автозавода вошел испытательный пробег новых автомобилей М-1 по маршруту Горький — Каракумы — Памир — Москва — Горький, проходивший летом 1936 г. Автомобили прошли более 12 тыс. км и показали хорошую проходимость и выносливость.

Создание М-1 — это не только экзамен на техническую зрелость, это еще и школа газовских конструкторо-

ров. Молодые конструкторы, которые принимали участие в разработке автомобиля, стали затем известными специалистами отрасли, славными конструкторами других советских заводов. Это Л.В. Косткин (впоследствии главный конструктор «ГАЗа», «МАЗа», начальник управления конструкторских и экспериментальных работ Минавтопрома СССР), А.М. Кригер (позднее доктор технических наук, профессор, главный конструктор «ЗИЛа»), Ю.Н. Сорочкин (затем ставший главным конструктором «ЗАЗа», «ПАЗа»), В.И. Борисов, Н.Г. Мозохин, И.В. Новоселов, Б.Д. Кирсанов, В.И. Подольский. Руководил проектированием автомобиля главный конструктор завода (позднее доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники) А.А. Липгарт.

У «эмки» было множество модификаций. Для удовлетворения потребностей народного хозяйства, особенно села, в легком, удобном грузо-пассажирском автомобиле в середине 1938 года завод стал выпускать на базе «эмки» пикап ГАЗ-М415 грузоподъемностью 400-500 кг. Так же был разработан и гоночный автомобиль ГЛ-1 с шестицилиндровым форсированным до 100 л.с. двигателем. Его скорость достигала 160 км/ч.

Еще одна интересная модификация «эмки» тех лет — автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-61-40 — появилась летом 1939 года. Машина уверенно преодолевала грязь, песок, болото, снег, хорошо шла по пересеченной местности, брала подъем до 43 градусов и не имела себе равных среди автомобилей подобного класса. На испытаниях ГАЗ-61-40 свободно поднимался по лестнице речного вокзала в Москве. На его базе в конце 1941 года была выпущена первая партия броневладельцев БА-64.

В 2010 году Горьковский автомобильный завод обновил модельный ряд, выпустив модернизированный автомобиль «ГАЗель-БИЗНЕС» с улучшенными потребительскими характеристиками, принципиально новым уровнем качества, надежности, безопасности, комфорта и сниженной стоимостью владения. При разработке «ГАЗели-БИЗНЕС» в автомобиль было внесено около 150 конструкторских и производственно-технологических улучшений. С 2010 года автомобили «ГАЗель-БИЗНЕС» стали серийно комплектоваться дизельным двигателем Cummins и газобаллонным оборудованием. Предприятие также ведет подготовку производства легких коммерческих автомобилей нового поколения «ГАЗель-NEXT».

В начале февраля 2011 года «Группа ГАЗ» и американский концерн GM подписали соглашение о контрактной сборке на мощностях ГАЗ нового поколения модели Chevrolet Aveo. Начало сборки предполагается с лета 2012 года.

В середине июня 2011 года Volkswagen Group Rus и «Группа ГАЗ» подписали соглашение на восемь лет о

контрактной сборке 110 тыс. легковых автомобилей в год на мощностях ГАЗ. Соглашение подписано в рамках перехода Volkswagen на новый режим промсборки автомобилей в России.

В сферу деятельности Горьковского автомобильного завода также входит производство более пяти тысяч наименований автокомпонентов. Автокомпонентное производство ГАЗа обеспечивает комплектующими изделиями большинство предприятий «Группы ГАЗ», выпуская мосты, оси и подвески, колесные диски, элементы выхлопной системы, чугунное литье, продукцию кузнечного производства и инструментальную оснастку.

На сегодняшний день автозавод является лидером в России по производству легких коммерческих автомобилей, занимая около 50% рынка в этом сегменте.

В 2012 году Горьковскому автомобильному заводу исполняется 80 лет.