

Vítězný automobil



GAZ M-20 Poběda byl první osobní automobil v Sovětském svazu se samonosnou karoserií. Sériová výroba začala 28. června 1946, tedy po Velké vlastenecké válce, proto dostal jméno Vítězství – Poběda. K ukončení produkce došlo v roce 1958.

Text: Jan Majurník ve spolupráci s www.avtoexport.cz | **Foto:** AUTO MAX CZECH, a.s.



Jednodušší už být nemohl, ale ani po letech mu styl nechybí.

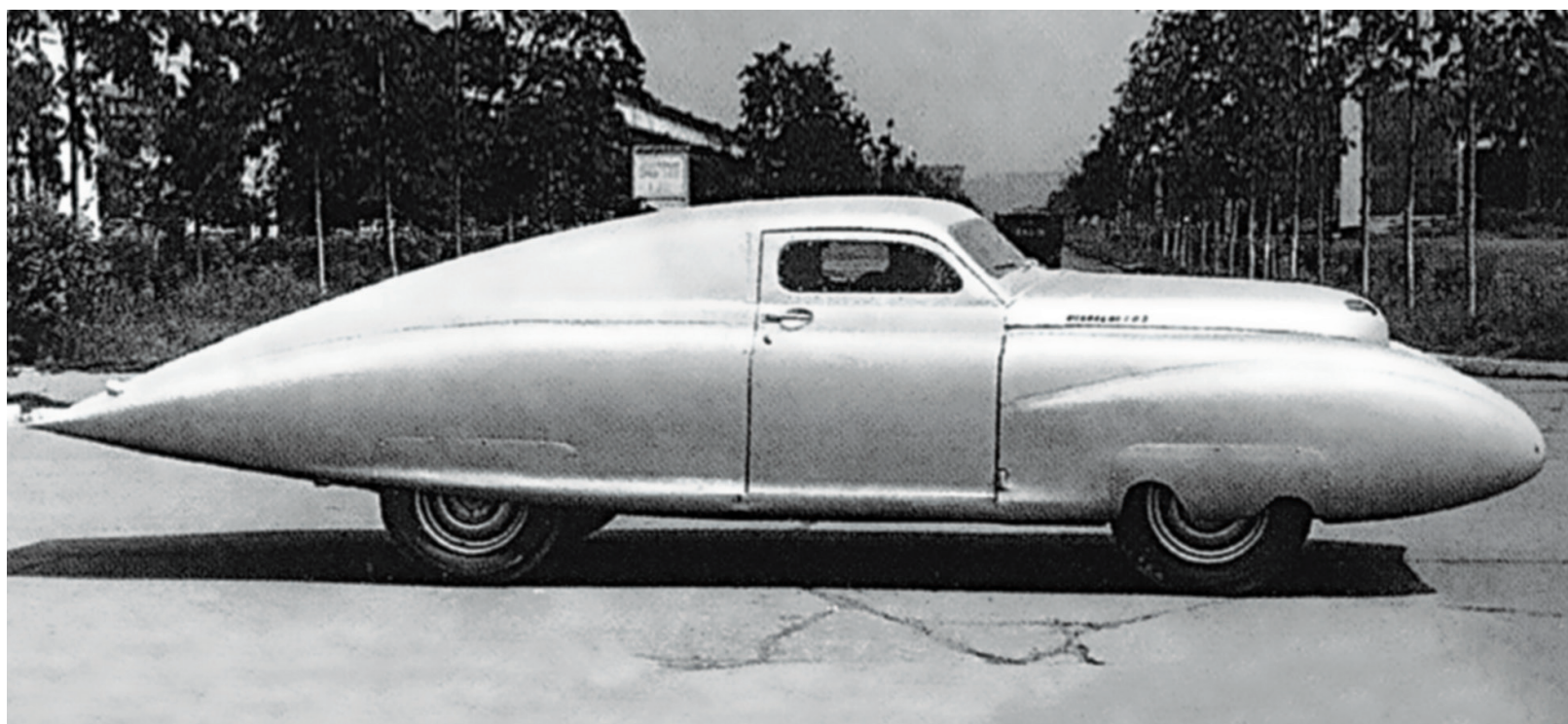
S amotnou karoserií bychom dnes označili jako „Fastback“, ta byla tehdy neobvyklá svými tvary a pro Sovětský svaz velice futuristická. Čelní sklo má tvar V, zatímco zadní sklo je zaoblené. Poběda je jedním z prvních vozidel na světě, které nemá vystupující zadní ani přední blatníky. Problémy nastaly hned ze začátku výroby, a to s lisovacími formami na plechové díly, které měly příliš složité tvary, a proto se začaly dělat menší části, jež se následně svařovaly a brousily. Pod kapotou je

umístěn benzínový čtyřválec s rozvodem SV, tedy s ventily na bocích válců, který byl v detailech unifikován se šestiválcem z GAZ-61. Motor o objemu 2,1 litru poháněl zadní nápravu, vyprodukoval 50 koňských sil, maximální rychlost činila 105 km/h a spotřeboval 11 l /100km při stabilní rychlosti 60 km/h. Převodovka automobilu je třístupňová a v 50. letech pocházela z vozidla GAZ 12 ZIM. Brzdový systém byl poprvé u ruských vozů hydraulický a ovládal bubnové brzdíče. S vozem přišlo i několik novinek: topení s ventilátorem, dva přední elektrické stěrače a boční směrová světla.

Vznikla také terénní verze na podvozku armádního GAZ-69, v polovině 50. let se vyrobilo 4 677 kusů. Jednalo se o komfortní terénní automobil nesoucí označení GAZ M-72. Pojmenování Poběda se však u M-72 oficiálně nepoužívalo i přes shodnou karosérii. V rámci prototypů vznikl i sedan, který se od Pobědy lišil přední maskou



Pod kapotou pracuje zážehová „dvajednička“ s ventily na bocích válců.



a dalšími částmi karoserie, avšak do sériové výroby nepostoupil. Omezený počet vozidel GAZ M-20 se vyrábělo i v Severní Koreji. Licenčně se Poběda pod názvem Warszawa M20 vyráběla mezi lety 1951-1973 v Polsku s celkovým počtem 254 472 vozidel. Později tu vznikl i sedan vlastní polské konstrukce.

Plynulost jízdy je u vozidla srovnatelná se současnými automobily prémiové třídy. Vůz není vybaven

posilovačem řízení, ovšem zatáčet s ním lze jedním prstem. Výhled z místa řidiče je přes kapotu dostačující, hůře je to s pohledem

vzad. Díky malému středovému zpětnému zrcátku a atypickému zadnímu oknu je pohled dozadu spíše zbytečný, což je neduh všech vozidel této koncepce.

Celková konstrukce tu zajistí dostatek prostoru nad hlavou, uvnitř nenačnete téměř žádné plasty a některé vozy měly rádio. Jelikož byla synchronizovaná jen druhá a třetí rychlost, bylo potřeba k hladkému zařazení jedničky nejprve zařadit dvojkou, nechat sešlápnutý pedál

spojky, a díky synchronům dvojkou se dala zařadit jednička bezhlučně. První verze Poběd neměla synchronizovanou žádnou rychlost, proto bylo nutné řídit s meziplynem, ovšem vůz se uměl rozjet i při zařazené dvojce. V zimních měsících vycházel šťastný majitel s vědrem vody, někdy se dvěma. První bylo na prolití kvůli zahřátí bloku motoru, druhé se nalilo na zaplnění chladicího systému. Před startem bylo potřeba vytáhnout táhlo sytiče, poté pootočit klíčkem zapalování a uvést v chod nožní startér. Spolu s Moskvicem 400 se jednalo o první osobní automobil exportovaný ze SSSR. Vývoz probíhal



Finští taxikáři Pobědu milovali.



Rusko je prostě svérázná krajina, žádající svérázná řešení...

do Finska, kde si jej zamilovali taxikáři, a také do dalších Skandinávských zemí. Pobědy jste mohli potkat i v Belgii, Rakousku, Německu, Maďarsku, Bulharsku, Rumunsku, Anglii, USA, ČSSR a v dalších zemích. GAZ M-20 měly úspěchy i ve sportu, kde jezdily upravené Pobědy, u kterých proběhla modifikace výšky střechy. Vyrobita se i verze Poběda Sport s aerodynamickou karoserií. V 50. letech stála Poběda v SSSR okolo 16 - 20 000 rublů. Obyčejný občan by na tento automobil musel vydělávat mnoho let. Pro srovnání Moskvič 401 (nižší třída) stál 9 000 rublů a GAZ 12 ZiM (limuzína vyšší třídy) 40 000 rublů. Celkem bylo vyrobeno 235 999 vozů, zahrnující 14 222 kabrioletů a 37 492 vozidel taxislužby.

ZAJÍMAVOSTI:

Několik dílů v nejnovějších Volhách



Unikátní verze s otevřenou střechou typu landaulet.

pochází ještě z Pobědy, označení v katalogu začíná na číslo 20. Zrychlení z nuly na 100 trvá u sériového vozu 45 vteřin. Přední maska měla po modernizaci na M-20V v roce 1955 jen tři vodorovná žebra.

Písmeno M v názvu znamená Molotovec, podle Vjačeslava Michajloviče Molotova. Celý oficiální název zní „Molotovec dvacátý model“. Předchůdcem vozu byl GAZ 11-73 a nástupcem GAZ 21 Volha.

inzerce



LEDLENSER®

7
LET
ZÁRUKY

NÁŠ TIP NA VÁNOČNÍ DÁREK

Ledlenser SEO 5



▶ **DATART** ◀

www.datart.cz