

# Motor Journal

6

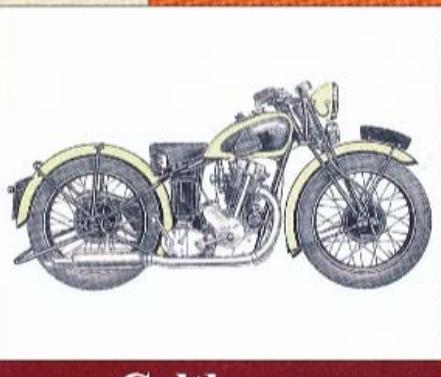
červen  
2016

Ročník XVI.  
číslo 170  
120 • Kč

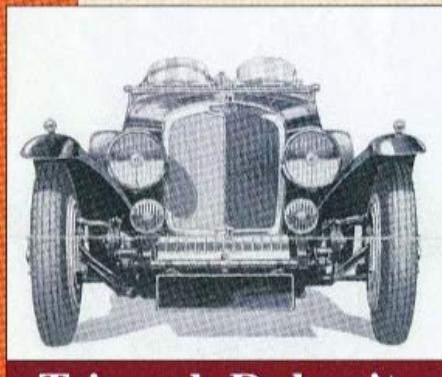
Foto: Jan Matof



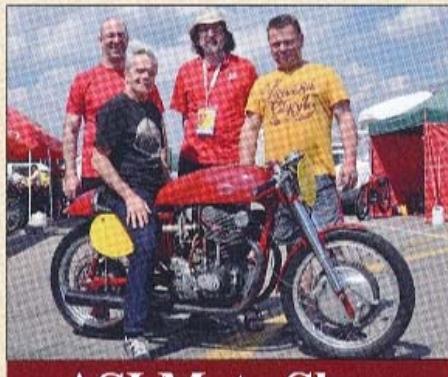
## Poběda slaví 70



Calthorpe



Triumph Dolomite



ASI Moto Show



Automobily Poběda M 20 v provedení vyráběném od roku 1946

## Poběda slaví sedmdesátiny

**Před sedmdesáti lety – v červnu 1946 – byla zahájena výroba automobilu GAZ M 20 známého pod jménem Poběda. Do roku 1958 jich vzniklo přes 240 tisíc, včetně terénní verze M 72 s pohonem čtyř kol.**

Automobilka GAZ se zrodila díky uzavření smlouvy, kterou na jaře roku 1929 uzavřela vláda Sovětského svazu s americkým koncernem Ford Motor Company. V Nižním Novgorodu, v roce 1932 přejmenovaném na Gorkij, vyrostla továrna vybavená převážně americkým výrobním zařízením, z níž od roku 1932 vyjíždely nákladní a osobní vozy podle vzorů Ford AA a Ford A ročníku 1928.

Ve druhé polovině třicátých let byl výrobní program automobilky postupně rozšiřován a modernizován, v letech válečných se výroba plně soustředila na vojenské nákladní vozy a na terénní automobily s pohonem čtyř kol.

Už v únoru válečného roku 1943 však konstruktéři začali pracovat na projektu civilního osobního vozu střední třídy s typovým označením GAZ-20. Automobil klasické koncepce měl mit jako první v Sovětském svazu samonosnou karoserii, vzorem byl trofejný Opel Kapitän předválečného ročníku 1939.

První čtyři funkční vzorky byly dokončeny počátkem listopadu 1944. Jen pár týdnů po skončení války, 19. června 1945, dva z nich předvedli v moskevském Kremlu sovětskému vládci Josifu Vissarionoviči Stalinovi (1879–1953). Kníratý generalissimus údajně při této příležitosti šmahem rozhodl o dvou věcech. Zatímco ředitel automobilky I. K. Loskutov prezentoval funkční vzorek vozu GAZ-20 vybavený řadovým šestiválcem 2,85 l, Stalin usoudil, že automobilu této velikosti by stačil úspornější čtyřválcový motor. Hlavní konstruktér Andrej Alexandrovič Lipgart (1898–1980) situaci zachránil tím, že Stalinovi prozradil existenci druhé verze vybavené čtyrválcem 2,1 l.

Traduje se také, že vedoucí pracovníci automobilky přijeli do Kremlu se dvěma návrhy jména pro nový vůz: Rodina (Vlast) a Poběda (Vítězství). „To chcete prodávat Vlast?“ obořil se na ně Stalin, když přenesli první variantu. Na druhou už reagoval smířlivěji: „Nebude to velké vítězství, ale

přece to bude Vítězství (Poběda).“

Koncem srpna 1945 vydal příslušný vládní výbor SSSR usnesení o zahájení sériové výroby automobilu jménem Poběda se šibeničním termínem – červen 1946. Nesplnění státního úkolu nepřicházelo v úvahu, a tak koncem června 1946 v Gorkém ručně smontovali několik automobilů, do konce roku pak další dvě desítky.

Výrobní linka se horko těžko začala rozjíždět až počátkem roku 1947, s přibývajícím počtem vozů v provozu, se stále citelněji projevovaly nedostatky plynoucí z překotného a nedotaženého vývoje. Poběda první série trpěla mnoha dětskými nemocemi, počínaje nedostatečnou tuhostí samonosné karoserie, s ní související netěsností dveří, rychlou únavou spojky, brzd i listových per zadní nápravy až po samovolně se měnící geometrii nezávisle zavěšených předních kol.

Situace zašla tak daleko, že v říjnu 1948 – po zhotovení necelých dvou tisíc prvních vozů – byla výroba na rok přerušena, aby mohly být vyléčeny neduhy automobilu a vyřešeny problémy s technologickým zařízením.

Ředitele automobilky Loskutova odvolali a přečložili do Uljanovska do továrny na terénní vozy UAZ, namále měl i hlavní konstruktér Lipgart. Toho ale ve funkci udržel ministr automobilového průmyslu Stěpan Akopovič Akopov, který dobře věděl, že za zkušeného šéfkonstruktéra nemá náhradu.

Poběda v době přerušení výroby prošla řadou úprav, karoserie byla vyztužena, lépe utěsněna, zadní náprava dostala silnější lisťová pera a „kratší“ stálý převod. Motor byl osazen novým karburátorem, výfukové potrubí bylo opatřeno účinnějším tlumičem hluku přemístěným dále od palivové nádrže. Snížením sedáku o 50 mm vzniklo více prostoru pro cestující na zadních sedadlech. Celkem vůz během výrobní pauzy zaznamenal 346 konstrukčních změn!

Výroba zdokonalených vozů Poběda M 20 druhé série odstartovala počátkem listopadu 1949, přičemž se vedle standardního sedanu a jeho varianty určené pro taxislužbu objevila třetí modifikace, čtyřdveřový polokabriolet s pevnými rámy oken a skládací plátněnou střechou. Do roku 1953 z Gorkého vyjelo jen 14 222 těchto vozů.

Automobily druhé série se od svých předchůdců odlišovaly nově upravenou maskou nadále tvořenou osmi vodorovnými lištami, z nichž čtyři spodní byly nyní stejně dlouhé.

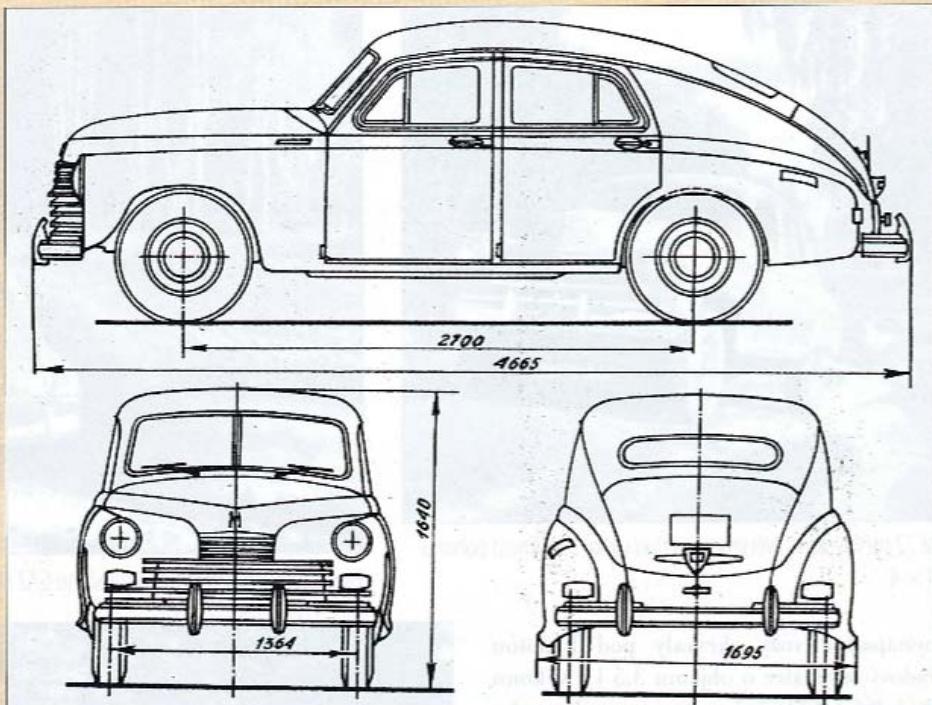
Do roku 1950 se do vozů Poběda ještě montovala třístupňová převodovka předválečné konstrukce bez synchronizace ovládaná zalomenou řadicí pákou na středním tunelu, poté ji nahradila nová třístupňová skříň se synchronizací „dvojky a trojky“ a s řadicí pákou u volantu.

V roce 1950 byl také zahájen export automobilů Poběda do zahraničí, nejen do zemí východního bloku, zejména do Německé demokratické republiky (NDR), Maďarska, Bulharska a Rumunska, ale i do Belgie, Finska a Rakouska.

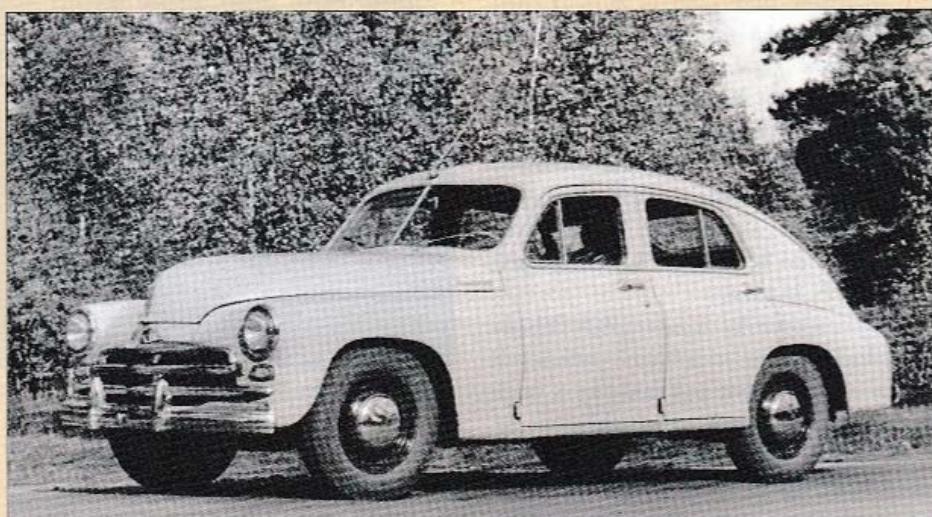
Poběda postupně vyrásla v solidní a vytrvalý automobil. V roce 1955 byl výkon motoru lehce zvýšen na 52 k (38 kW). Modernizovaný model nesl označení M 20 V a vyznačoval se novou maskou tvořenou trojicí širokých vodorovných lišť. Ve výrobě zůstal do léta 1957, přičemž od podzimu 1956 se vedle něj vyráběl i zcela nový sedan Volga GAZ-21.

V letech 1946 až 1957 v Gorkém vyrábili celkem 235 999 automobilů Poběda, včetně 37 492 vozů v úpravě pro taxislužbu a již zmíněných 14 222 polokabrioletů.

Zvláštní zmínku si zaslouží šest stovek automobilů Poběda M 20 G, které GAZ vyráběl v letech 1950 až 1958 výhradně pro orgány sovětské státní bezpečnosti. Navenek



Rozměrový náčrtok automobilu Poběda M 20 první série (1946)



Lehce modernizovaná Poběda M 20 V s nově upravenou přídí (1955)



Čtyřdveřový polokabriolet Poběda ročníku 1949 s novou maskou



M 72 měl výrazně zvětšenou světlou výšku a možnost pohonu 4x4



Propagační snímek terénního sedanu GAZ M 72 v bahenní lázni

nenápadné vozy skrývaly pod kapotou řadový šestiválec o objemu 3,5 l a výkonu 90 k (66 kW) běžně určený pro velkou služební limuzínu GAZ-12 alias ZIM.

V listopadu 1951 zahájila montáž vozů Poběda varšavská továrna FSO (Fabryka Samochodów Osobowych), polská verze dostala označení Warszawa M 20 a zpočátku se od ruského vzoru téměř nelišila. Až v modelovém roce 1957 dostala Warszawa novou příd s oválnou maskou. Postupně modernizované automobily Warszawa se vyráběly až do března 1973, celkem jich vzniklo přes 254 tisíc.

Do Československa se automobily Poběda M 20 dovážely v první polovině padesátých let jen jako služební pro podniky a instituce a také jako vozy pro taxislužbu. Až v roce 1956 začala Mototechna nabízet lehce modernizovaný model Poběda M 20 V individuálním zájemcům, ovšem obdařeným vedle peněz i příslušným poukazem vydávaným na doporučení stranických a odborových organizací. O deset let později, koncem prosince 1966, bylo u nás v provozu 3889 vozů Poběda.



Poběda s pohonem čtyř kol: GAZ M 72 vyráběný v letech 1955–58

Zajímavou variací na téma Poběda byl terénní model GAZ M 72 s pohonem čtyř kol představený v roce 1955 a v malých sériích vyráběný do roku 1958. Převzal samonosnou karoserii vozu Poběda M 20 V, ovšem patřičně vyztuženou a se zakrytými výrezy zadních blatníků. Pětimístný vůz měl výrazně zvětšenou světlou výšku, obě

tuhé nápravy nešené podélnými listovými pery a do výšky měřil plných 1790 mm. Byl tedy o 150 mm vyšší než běžná Poběda. Čtyřválcový motor 2,1 l o výkonu 55 k (40,5 kW), hlavní třístupňovou převodovku, dvoustupňovou přídavnou převodovku a poháněnou přední nápravu převzal M 72 z terénního vozu GAZ-69. Není divu,



Ozdružadla Warszawa M 20 téměř k nerozeznání od ruské sestry



Poběda z FSO: Warszawa M 20 ročníku 1957 s oválnou maskou



Poběda M 20 V, rok výroby 1956. Majitel: Technické muzeum v Brně, Přírůstkové číslo: 113/2011, Inventární číslo: 16-22-48

že se jeho pohotovostní hmotnost blížila k hranici 1700 kg.

Po silnici jezdil GAZ M 72 pouze s pohonem zadní nápravy a dosahoval rychlosti až 90 km/h, na necestách a v terénu mohl řidič připnout i pohon přední nápravy. Šestnáctipalcová kola byla obutá do pneumatik s hrubým terénním vzorkem, jež se dokázaly prohrabat i bahnitým terénem.

Podle tovární statistiky bylo do roku 1958 zhotoven 4677 terénních automobilů GAZ M 72, jejichž montáž probíhala mimo hlavní linku automobilky. Poběda v terémním provedení s pohonem  $4 \times 4$  se dnes řadí do kategorie vzácných rarit.

*Text: Jan Tuček  
Foto: archiv autora a Jan Martof*

### Základní technické údaje

**Poběda M 20 V (1955–1957)**

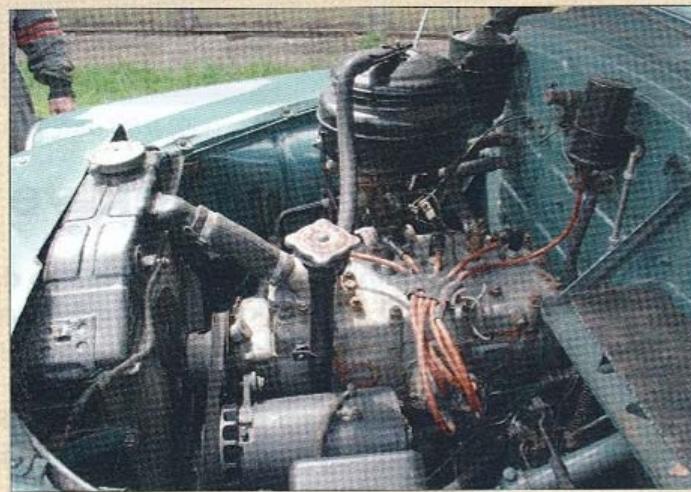
**Pětimístný sedan s motorem vpředu a pohonem zadních kol**

**Motor:** kapalinou chlazený řadový čtyřválec SV

**Objem válců:** 2112 cm<sup>3</sup>

**Vrtání × zdvih:** 82 × 100 mm





**Stupeň komprese:** 6,2

**Výkon:** 52 k (38 kW)/3600 min<sup>-1</sup>

**Max. točivý moment:**

123 N.m/2200 min<sup>-1</sup>

**Spojka:** suchá jednokotoučová

**Převodovka:** třístupňová mechanická

**Převody:** 3,115 - 1,772 - 1,000/Z 3,738

**Stálý převod:** 5,125

**Přední náprava:** nezávislé zavěšení,  
vinuté pružiny

**Zadní náprava:** tuhá poháněná, podélná  
listová pera

**Brzdy:** bubnové s kapalinovým ovládáním

**Řízení:** šnekem s dvojitou kladkou

**Kola:** 4,00E × 16"

**Pneumatiky:** 6,00 × 16"

**Karoserie:** samonosná čtyřdveřová  
celokovová

**Rozměry (mm):**

Rozvor 2700

Rozchod vpředu 1364

Rozchod vzadu 1362

Délka 4665

**Šířka** 1695

**Výška** 1640

**Světlá výška** 200

**Hmotnosti (kg):**

Pohotovostní 1480

Užitečná 450

Celková 1930

**Největší rychlosť (km/h):** 105

**Spotřeba paliva (l/100 km):** 11–14

**Palivová nádrž (l):** 55

