

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 4



ЛАДЬЯ И «ЛАДА»



ВОЛЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



«РУССО-БАЛТЫ»: ОДНО
НАЗВАНИЕ, РАЗНЫЕ СЕРИИ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 4, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.edipresse.ua
E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 20 200 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 15.12.2017.

Дата выхода в свет: 08.03.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА

3

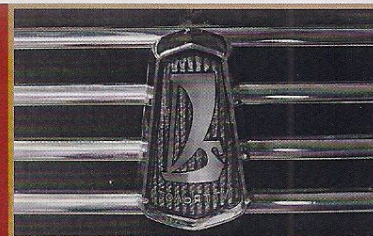


ВАЗ-2101
«Жигули»

МАШИНА И ВРЕМЯ

10

Лагья и «Лада»



ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ

12



Волжский
автомобильный
завод

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

14

«Руссо-Балты»:
одно название,
разные серии



Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков;
5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © фотобанк Лори; 6 (вверху) © РИА Новости,
(внизу) © ИТАР ТАСС; 7 © РИА Новости; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © ИТАР
ТАСС; 9 (вверху, слева) © РИА Новости, (справа) © ИТАР ТАСС; 10 © РИА Новости;
11 (слева) © РИА Новости, (справа) © фотобанк Лори, (внизу) © Wikimedia Commons;
12 © ИТАР ТАСС; 13 © РИА Новости; 14 (слева, справа) © Wikimedia Commons,
(вверху) © фотобанк Лори; 15 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Wikimedia Commons.

ВАЗ-2101 «Жигули»

Модель номера



Это, пожалуй, самый известный автомобиль советского производства, «потомки» которого выпускались вплоть до 2012 года. За время своего существования он претерпел достаточно серьезные изменения и получил несколько наград и премий.

16 августа 1966 года в Москве было подписано генеральное соглашение между итальянской компанией «ФИАТ» (Fiat) и советским Внешторгом о научно-техническом сотрудничестве в области разработки легковых автомобилей. В его рамках был утвержден проект строительства автозавода на территории СССР. Этим соглашением определялись и сами модели: два автомобиля в комплектации «норма», с кузовами «седан» (ВАЗ-2101) и «универсал» (ВАЗ-2102), и автомобиль «люкс» (ВАЗ-2103). В качестве прототипа для «нормы» сразу был определен Fiat 124 с двигателем объемом 1,2 л и отделкой салона начального уровня. Отметим, что в 1967 году Fiat 124 получил титул «Автомобиль года». Выбор пал на FIAT в основном по политическим причинам: Коммунистическая партия Советского Союза поддерживала компартии капиталистических стран, особенно крупнейшие из них – в Италии и Франции. Руководителям иностранных коммунистических партий нужны были новые рабочие места. Строительство завода в СССР и связанные с этим заказы решали эту проблему.



Русский Fiat

Летом 1966 года состоялось знакомство советских специалистов с итальянским автомобилем. В ходе испытаний на советских дорогах у автомобилей выявились серьезные проблемы с прочностью кузова и долговечностью задних дисковых тормозов. Как свидетельствовали испытатели, задних колодок хватало на 500–600 км

по плохой дороге – они просто стирались до металла. Маленький дорожный просвет и отсутствие буксирных проушин делали проблематичной эксплуатацию машин на проселочных дорогах. Недовольство советских инженеров вызывал также нижневальный двигатель, абсолютно бесперспективный с точки зрения дальнейшего развития конструкции.

Легковой автомобиль
ВАЗ-2101 «Жигули». 1971 г.

Модель автомобиля ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»



Кузов оборудован передним и задним бамперами с накладками из пластмассы на клякках, передними и задними проушинами для буксировки автомобиля.

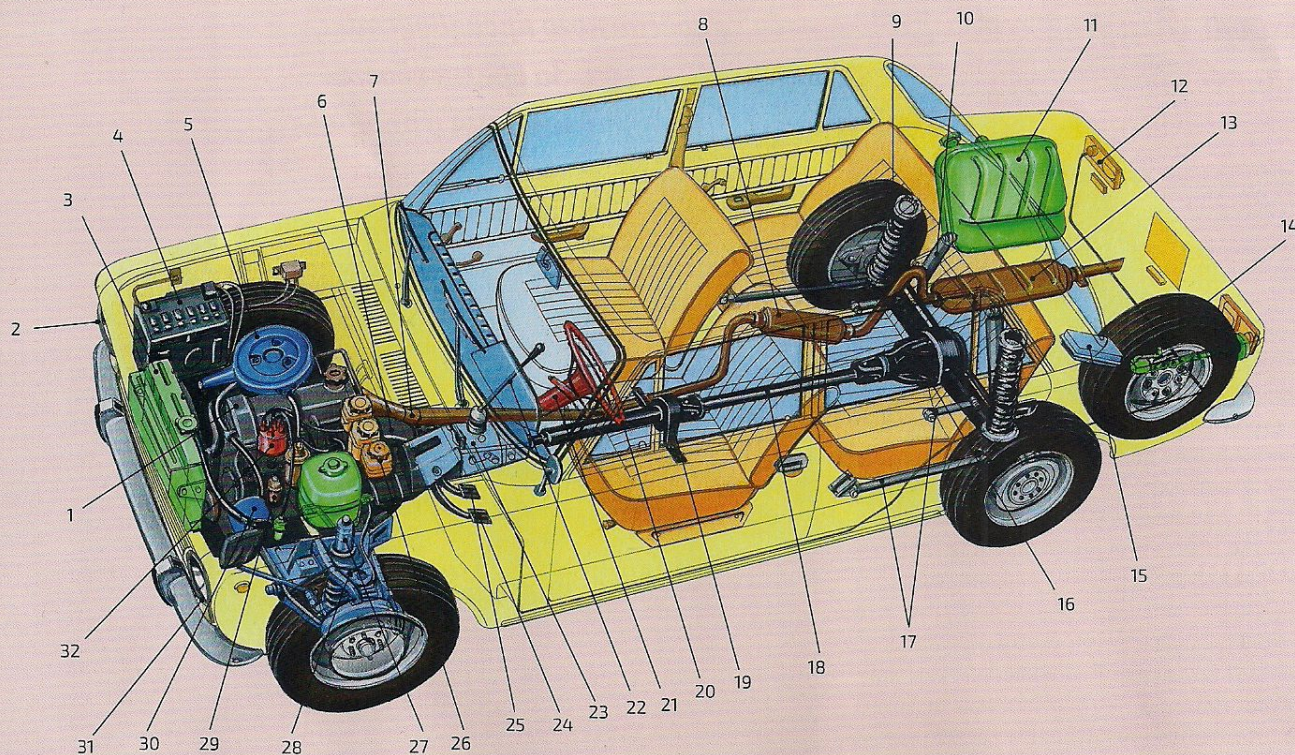
Подвеска задних колес выполнена в виде жесткой балки, связанной с кузовом одной поперечной и четырьмя продольными штангами, с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами.



Важное преимущество салона – возможность трансформации сидений в полноценные спальные места.

Расположение салона внутри колесной базы (т. е. в зоне наилучшей плавности хода) повышает комфортабельность автомобиля, особенно при эксплуатации на дорогах с плохим покрытием.

Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»



- | | | | | |
|--------------------------------|--------------------------------|--|---|-------------------------------------|
| 1 - двигатель, | 9 - пружина задней подвески, | 16 - задний мост, | 22 - рычаг переключения передач, | 27 - амортизатор передней подвески, |
| 2 - фара, | 10 - задний амортизатор, | 17 - продольные реактивные штанги задней подвески, | 23 - коробка передач, | 28 - передняя подвеска, |
| 3 - радиатор, | 11 - топливный бак, | 18 - задний вал карданной передачи, | 24 - педаль гидропривода сцепления, | 29 - топливный насос, |
| 4 - аккумуляторная батарея, | 12 - задний фонарь, | 19 - промежуточная опора карданной передачи, | 25 - педаль гидропривода колесных тормозов, | 30 - масляный фильтр, |
| 5 - воздушный фильтр, | 13 - основной глушитель, | 20 - рулевое колесо, | 26 - бачок для жидкости гидропривода сцепления, | 31 - подфарник, |
| 6 - картер сцепления, | 14 - запасное колесо, | 21 - рулевая колонка, | | 32 - распределитель зажигания. |
| 7 - приемная труба глушителей, | 15 - инструментальная коробка, | | | |
| 8 - дополнительный глушитель, | | | | |

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:
 без нагрузки общая - 955 кг
 полная масса, кг: - 1355 кг

Габаритные размеры, мм:
 длина - 4073 высота - 1440
 ширина - 161 база - 2424

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель: 1200 куб. см

Максимальная мощность, л. с.: 64 при 3400 об/мин

Рабочий объем, см³: 1198

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Тормоза: передние дисковые; задние барабанные, с механическим ручным тормозом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк без усилителя

Подвеска передняя: независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами

Подвеска задняя: зависимая, с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Размер шин: 165/70 R13 или 175/70 R13

Максимальная скорость, км/ч: 142

Время разгона до 100 км/ч, с: 20

Паспортный расход топлива (трасса/город), л/км: 6,9 / 9,4 / 100

Объем топливного бака, л: 39

ПАЛЬМИРО ТОЛЪЯТТИ

Существует ошибочное мнение, что город Ставрополь-на-Волге Куйбышевской области был переименован в Тольятти, когда здесь совместно с итальянцами начали строить автомобильный завод. В связи с этим город и был назван в честь генерального секретаря итальянской компартии, видного деятеля международного коммунистического и рабочего движения Пальмиро Тольятти. На самом деле это не так. Ставрополь был переименован в Тольятти несколько раньше, согласно постановлению Президиума Верховного Совета РСФСР от 28 августа 1964 года с целью увековечивания памяти Пальмиро Тольятти, умершего семью днями ранее. Кстати, умер он в СССР, в Крыму, где находился на отдыхе и лечении.

Даже в плане комфорта ВАЗ-2101 оказался лучше своего прототипа благодаря появившейся возможности трансформации сидений в полноценные спальные места, которые впоследствии оценили по достоинству тысячи владельцев.

Интересно, что некоторые нововведения были применены в целях унификации с люксовой моделью Fiat 124S (ВАЗ-2103). В первую очередь это травмобезопасные наружные ручки дверей. Также ВАЗ-2101 получил наружное зеркало заднего вида. В общей сложности в конструкцию Fiat 124 было внесено свыше 800 изменений, после чего он получил наименование Fiat 124R. Следует отметить, что «русификация» Fiat 124 оказалась крайне полезной и самой итальянской фирме, накопившей уникальные сведения о надежности своих машин в экстремальных условиях эксплуатации.

Все замечания советских специалистов были учтены итальянскими конструкторами. Дорожный просвет увеличили со 164 до 175 мм, задние дисковые тормоза заменили барабанными, более долговечными и защищенными от воздействий песка и грязи.

Распредвал переставили снизу наверх, увеличили диаметр цилиндров (с 73 до 76 мм, при мощности 64 л. с.), и расстояние между цилиндрами, сохранив рабочий объем двигателя 1,2 л.

В трансмиссии увеличили диаметр диска сцепления со 182 до 200 мм. Переднюю подвеску усилили, а заднюю заменили более современной, с пятью реактивными штангами вместо реактивной трубы. Вместо двух поддомкратников по бортам стало четыре.

В переднем бампере появилось отверстие под «кривой» стартер, клыки и буксирные проушины. Доработали конструкцию синхронизаторов в КПП.



Сельская свадьба не обходится без «Жигулей». 1974 г.

Спектр окраски «Жигулей» был очень широк. Это и яркие, насыщенные цвета, и сдержанные, пастельные.



Начало производства

Первые шесть автомобилей сошли с конвейера 19 апреля 1970 года, так что именно этот день можно назвать днем рождения «Жигулей». Первые автомобили имели всего два варианта окраски: было выпущено два синих и четыре вишневых автомобиля. Эти первые шесть прототипов показали отличные результаты на испытаниях, и доработки оказались минимальными, так что уже в августе 1970 года завод заработал по-настоящему. Впрочем, до полной мощности было еще далеко, хотя до конца года на новом Волжском автомобильном заводе собрали 21 530 автомобилей. 28 октября 1970 года в Москву был отправлен первый железнодорожный состав с «Жигулями». При расчетном строительстве в шесть лет завод был запущен на три года раньше.

Предприятие постепенно наращивало обороты и уже к 1973 году успевало за год выпускать 379 007 «Жигулей».

Нормаль 1966 года

К «Жигулям» впервые среди советских автомобилей был применен новый отраслевой документ – нормаль ОН 025270-66. Он регламентировал классификацию и систему обозначения автомобильных транспортных средств (легковых машин, автобусов, грузовиков): каждой новой модели присваивали индекс, состоящий из четырех цифр. Первая обозначала класс транспортного средства. Для легковушек он зависел от объема двигателя, для автобусов – от длины, для грузовиков – от массы.



VAZ-2101 на главном конвейере Волжского автомобильного завода. 1975 г.

Вторая характеризовала тип транспортного средства: легковой автомобиль, автобус, грузовик, тягач, самосвал, автоцистерна и т. д. Третья и четвертая – модель. Дополнительная, пятая, цифра, обозначала порядковый номер модификации. Шестая цифра – вид исполнения: 1 – для холодного климата, 4 – экспортное исполнение для стран с левосторонним движением, 6 – экспортное

Победители XVII первенства СССР по авторалли в классе автомобилей «Жигули» братья Кестусис и Арвидас Гирдаускасы из Каунаса. 1974 г.





Известный советский режиссер С. А. Герасимов с сыном на автомобильной прогулке. 1978 г.

исполнение для умеренного климата, 7 – экспортное исполнение для тропического климата, 8 и 9 – резерв для других экспортных модификаций. Некоторые машины имели в своем обозначении через тире приставку (01, 02, 03 и т. д.), указывающую на то, что модель или модификация является переходной или имеет дополнительные комплектации. Перед цифровым индексом обычно ставили буквенное обозначение завода, разработавшего или выпускающего данную модель.

В России эта система все еще носит официальный характер и в различном объеме используется большинством производителей автомобилей, а также для расчета налогооблагаемой базы транспортного налога. Однако для последних моделей Волжского автомобильного завода ее уже не применяют.

Конструкция ВАЗ-2101

Автомобиль спроектирован с учетом международных норм безопасности и последних достижений в области автомобилестроения. Он отличается рациональной и удачной компоновкой. При небольших габаритах и массе машина имеет просторный салон и вместительный багажник (емкостью 385 дм³). Динамичность, легкость управления, мягкая подвеска, эффективная система отопления обеспечивают высокие эксплуатационные качества и комфортабельность автомобиля. Компоновка ВАЗ-2101 выполнена по так называемой классической схеме. Двигатель расположен спереди, а ведущие колеса – задние. Двигатель максимально продвинут вперед, что дает оптимальное распределение массы по осям и, следовательно, хорошую устойчивость

автомобиля на дороге, а также позволяет получить просторный салон для пассажиров при той же колесной базе. Расположение салона внутри колесной базы (в зоне наилучшей плавности хода) повышает комфортабельность автомобиля, особенно при эксплуатации на дорогах с плохим покрытием.

УБИЙСТВЕННАЯ «БЕЛЬГИЙКА»

Выдающийся автомобильный конструктор Данте Джакоза оставил такие воспоминания: «Испытания 124-ки также проводились в России и оказались весьма полезны для приспособления автомобиля для нужд этой необъятной страны.

Тесты, проходившие на специальном полигоне неподалеку от Москвы на огромном куске земли, были невероятно жесткими».

Джакоза знал, о чем писал. Первые образцы, поступившие в нашу страну в июле 1966 года, рассыпались на дорогах Дмитровского полигона уже через 5 тыс. км. В панике примчалась итальянская делегация. Джакоза щупал пальцами русские булыжники на «бельгийской мостовой». Спустя неделю Тараненко вызвали в министерство: «В двухнедельный срок составить документацию по полигоновским профилям для передачи итальянцам!» Последние без промедления построили нашу «бельгийку» у себя на заводе в Мирафьори.



Обкатка новых автомобилей «Жигули». 1977 г.

Водители у готовой продукции Волжского автомобильного завода. 1972 г.

Кузов автомобиля ВАЗ-2101 – «седан», цельнометаллический, несущий, четырехдверный. Он оборудован панелью приборов, прикуривателем, пепельницей, вещевым ящиком, противосолнечными козырьками, зеркалами заднего вида, омывателем ветрового стекла, стеклоочистителем, подлокотниками на дверях, поручнями, вешалками, креплениями ремней безопасности, передним и задним буферами с накладками из пластмассы на кляксах, передними и задними проушинами для буксировки автомобиля.

Двигатель четырехтактный, карбюраторный, рядный, с верхним расположением распределительного вала. Сцепление однодисковое, сухое, с диафрагменной нажимной пружиной. Привод выключения сцепления гидравлический, с сервопружиной на педали. Коробка передач механическая, трехходовая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода.

ПОЛНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ

Индекс автомобиля ВАЗ-21011 расшифровывается так:

- ВАЗ – производитель, Волжский автозавод;
- 21 – легковой автомобиль малого класса с двигателем от 1200 до 1800 см³;
- 1 – первая модель, зарегистрированная в этом классе;
- 1 – первая модификация базового автомобиля, отличающаяся двигателем объемом 1300 см³.

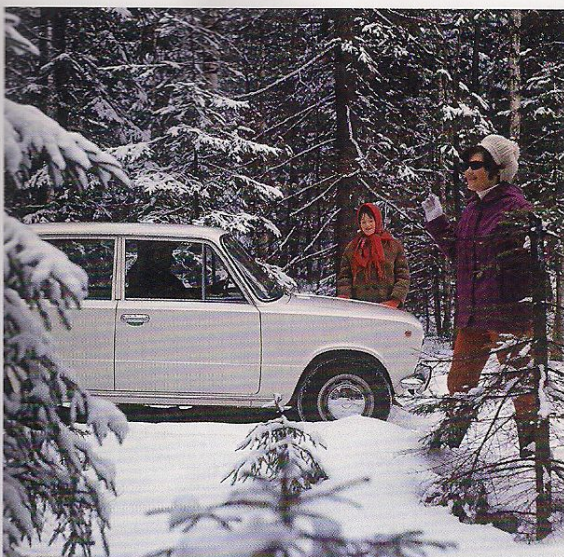
Карданная передача двухвальная. Передний вал имеет промежуточную эластичную опору и соединяется с коробкой передач эластичной муфтой. Два жестких карданных шарнира на концах заднего вала имеют игольчатые подшипники.

Главная передача коническая, гипоидная, а дифференциал конический, двухсателлитный.

Полуоси полуразгруженного типа, фланцевые.

Подвеска передних колес независимая, на поперечных рычагах, с цилиндрическими пружинами, телескопическими гидравлическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости.





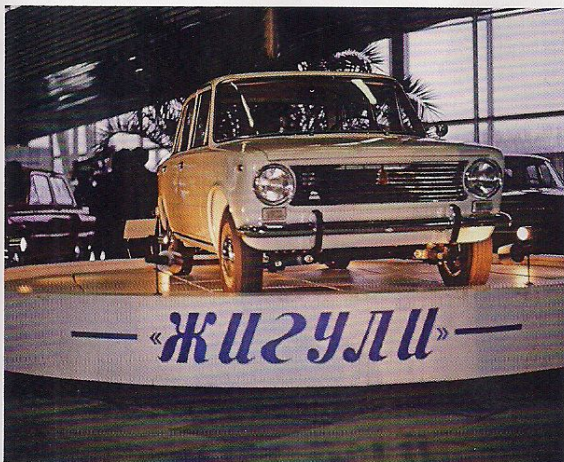
«Жигули» сразу стали самым демократичным автомобилем.

Подвеска задних колес выполнена в виде жесткой балки, связанной с кузовом одной поперечной и четырьмя продольными штангами, с цилиндрическими пружинами и гидравлическими телескопическими амортизаторами. Рулевое управление состоит из рулевого механизма, с глобоидальным червяком и двухгребневым роликом, и рулевого привода, включающего одну среднюю и две боковые симметричные тяги, сошку, маятниковый и поворотный рычаги.

Тормоза передних колес дисковые, а задних – барабанные, с самоустанавливающимися колодками и регулятором тормозного момента. Привод тормозов – ножной, гидравлический, отдельный для передних и задних колес. Стояночный (ручной) тормоз автомобилей имеет механический привод и действует на задние колеса. Электрооборудование 12-вольтовое, выполнено по однопроводной системе (минус соединен с корпусом).

Другой уровень

VAZ-2101 стал первым советским автомобилем европейского уровня. Об этом говорит и тот факт, что эту модель экспортировали не только в соцстраны – Болгарию, Венгрию, Чехословакию, Югославию и ГДР, – но и в ФРГ, Австрию, Францию, Швейцарию, Великобританию, Египет и Нигерию. Эти экспортные VAZы были мечтой многих советских автомобилистов. Ведь помимо



«Жигули» на Выставке достижений народного хозяйства СССР. 1973 г.

более богатой комплектации, эти экземпляры были надежнее и качественнее. Они проходили в Центре импорта 39 стадий дополнительной проверки. А потом – еще проверку у местных дилеров за границей. Не случайно в Западной Европе до сих пор функционируют клубы любителей VAZ-2101.

Экспортный вариант VAZ-2101 назывался Lada 1200. Для Великобритании, например, выпускали автомобили не только оснащенные правым рулем, но и с тюнинговой крышей, мотором объемом 1,3 л, декоративными полосами по бокам; кузов был из утолщенного металла с антистатической и антикоррозионной обработкой, трансмиссия – усилена, стартер – сверхнадежный, аккумулятор – повышенной емкости.

«Жигули» были массовым, народным автомобилем, но некоторые модификации VAZ-2101 все же не рекламировали. Более того, многие из них были защищены государственной тайной. Например, для милиции выпускали VAZ-2101-94 с 1,5-литровым мотором. Тайна тайной, но все автолюбители в стране отлично знали, что от милицейского VAZ-2101 уйти на обычных «Жигулях» не удастся. В начале 1971 года в рекламно-спортивных целях была выпущена гоночная серия VAZ-2101, которая участвовала в «Тур Европы-71» и даже завоевала серебро. А в «Туре Европы-73» VAZы взяли и серебро, и золото. Доступность автомобиля в Европе давала возможность использовать его в местных спортивных соревнованиях. В Англии даже организовали Lada Challenge. Правда, подавляющее большинство спортивных версий VAZов тюнинговались дорожными импортными деталями, которые порой полуполегално завозили в СССР из-за границы. ★

Модель номера



Образец VAZ-2101, изготовленный итальянской фирмой «Фиат», 1968 г.



Ладыя и «Лада»

Принятое первоначально название вазовского автомобиля «Жигули» вскоре поменяли, хотя среди российских автомобилистов оно до сих пор в ходу. Заводская эмблема также претерпела большие изменения.

По общепринятой версии, имя у тольяттинского автомобиля появилось в результате всесоюзного конкурса, объявленного в прессе. Всего писем и телеграмм набралось около 30 тысяч. Госкомиссия отобрала восемь штук, но конструктор А. М. Черный предложил свое – «Жигули». Оно-то и было утверждено правительством.

Достоверная версия

Однако есть и другая версия, принадлежащая конструктору Г. А. Ляхову и куда более достоверная. В середине февраля 1967 года директор завода В. Н. Поляков поставил перед конструктором Б. С. Поспеловым задачу: придумать название для нового автомобиля, который будет выпускаться на заводе. Через два дня работы в библиотеке с журналами и энциклопедиями было выставлено на голосование восемь названий. К ним по предложению А. Черного добавили «Жигули». В результате голосования в двух турах победило название «Жигули», которое и было утверждено Поляковым и сообщено на FIAT.

Для иностранных покупателей

Проблема названия вновь возникла, как только советские «Жигули» стали поставлять на экспорт. Привычное для русского

ГОРЫ, БУРЛАКИ И РАЗБОЙНИКИ

Жигули, или Жигулёвские горы, – часть Приволжской возвышенности на правом берегу Волги. Не удивительно было, что это имя подошло для первенца завода, расположенного в городе рядом с этими горами. Слово «жигули» связывают с тюркским «джигули» – «запряженный» (так называли бурлаков).

Другая версия говорит о разбойниках, живших в этих горах. Они пороли захваченных в плен судовладельцев, которые не могли откупиться. Порка называлась «ожег», а исполнители – «жигулями».

слуха слово «жигули» иностранцы не только не могли правильно произнести (в большинстве языков нет звука «ж»), а кроме того, оно имело неприличные созвучия сразу в нескольких языках. Так, «жигули» созвучно с интернациональным словом «жиголо». Самый мягкий его перевод – «наемный партнер в танцах». У венгров есть выражение, звучащее как «щичули», перевод которого нецензурный.

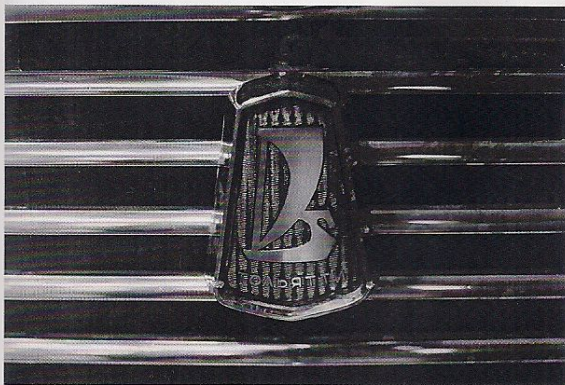
В связи с этим было принято решение придумать другое название для экспортных автомобилей Волжского автомобильного завода. В 1973 году появилось название «Лада» – красивое и простое. Однако установить этот вариант, почти невозможно. Очевидцы не берутся судить о причинах этого выбора. Одни вспоминают популярную тогда песенку «Жмуриться не надо, Лада». Другие проводят аналогию с заводским товарным знаком «Ладыя». Одно точно: новое имя сразу всем понравилось. Теперь «ЛАДА» – это основной бренд АВТОВАЗа.

Эстрадный ансамбль ВАЗа «Веселые и находчивые». 1973 г.





Станция техобслуживания «Жигулей» в Белоруссии. 1986 г.



Радиатор «Жигулей» с эмблемой ВАЗа.

Эмблема на скорую руку

Эмблема ВАЗа – ладья. Претерпев за 45 лет несколько изменений, она по-прежнему остается легко узнаваемой. Между тем появилась она почти случайно. Дело в том, что в процессе запуска модели ВАЗ-2101 о товарном знаке как-то позабыли. Ситуация пришла к тому, что из Турина начали поступать детали для сборки первых машин, в том числе и решетки радиатора, на которых вместо эмблемы было пустое место: не могли же итальянцы в отсутствие собственного товарного знака ВАЗа поставить туда эмблему FIAT! Пришлось экстренно искать решение проблем, и дизайнер В. Антипин просто

повторил пропорции фиатовской эмблемы и начертание букв, заменив четыре латинские буквы тремя русскими – ВАЗ. Так выглядели эмблемы на первых прототипах.

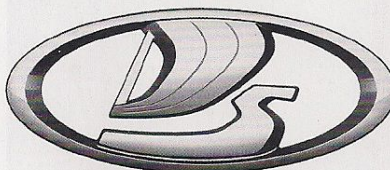
Преобразования ладьи

Что касается ладьи, то первый эскиз этого товарного знака предложил А. С. Декаленков, работавший в московской дирекции завода. Контуры ладьи и паруса образовывали букву В – Волга. Дизайнер Ю. В. Данилов творчески переработал ладью Декаленкова и получил то, что сегодня считается классической вазовской эмблемой. Эмблема быстро начала видоизменяться. Сначала убрали надпись «Тольятти». Вариант знака без надписи имел, кроме того, более широкую верхнюю часть, исчезла ярко выраженная граненость окантовки. А на модели ВАЗ-2103 знак поменялся еще раз. Сама ладья слегка сменила пропорции – вытянулась, а окантовка перевернулась, и теперь более узкая часть находилась не вверху, а внизу. В целом знак стал почти прямоугольным. Собственно, четко прямоугольную форму он, стараниями Центра стиля ВАЗа, все же обрел, но несколько позднее, на этапе более глубокой модернизации «классики» – модели ВАЗ-2106. ★

Символ Волжского автомобильного завода.

ДОПОЛНЕНИЯ С ОШИБКАМИ

Первые эмблемы изготавливались в Турине по чертежам, сделанным в Тольятти. Точно не известно, кто именно дополнил ладью надписью «Тольятти» в нижней части эмблемы. Любопытно, что в первых эмблемах с ладьей была еще и ошибка: итальянцы вместо русской буквы «Я» поставили латинскую «R».



Один из вариантов эмблемы завода.

Волжский автомобильный завод

Это предприятие появилось в 1966 году. Оно и теперь остается крупнейшим производителем легковых автомобилей в России.

Штаб-квартира и основное производство находятся в городе Тольятти.

В 1960-х годах прошлого века легковые машины в СССР были невероятным дефицитом. «Победы», «Волги», «Москвичи» и «Запорожцы» распределялись исключительно по спискам предприятий, в свободной продаже они отсутствовали. Необходимо было отработать на предприятии или в организации не менее десяти лет. Затем кандидатуру желающего приобрести автомобиль обсуждали в местком и партком (даже в том случае, если желающий был беспартийным) и только затем заносили (или не заносили) в список очередников. Очередь продвигалась медленно: вожденную «ласточку» можно было ждать еще десять лет. Ровным счетом ничего не изменилось и после строительства ВАЗа, разве что очереди стали двигаться чуть быстрее.



Рабочие комсомольско-молодежной бригады на главном конвейере Волжского автомобильного завода. 1973 г.

ИЗ РАЗНЫХ ГОРОДОВ

В 1968 году на площадку КВЦ прибыла первая партия технологического оборудования: фрезерные станки – от Горьковского машиностроительного завода, шлифовальные – из Москвы, сверлильные станки – из Стерлитамака, прессы – из Таганрога. 31 июля начался монтаж оборудования в производственных корпусах.

Президент итальянской фирмы «Фиат» Джованни Аньелли (в центре) на Волжском автомобильном заводе. 1970 г.



Итальянский технический проект

20 июля 1966 года, после анализа 54 различных строительных площадок, Центральный Комитет Коммунистической партии и Советское правительство приняли решение о строительстве нового крупного автомобильного завода в городе Тольятти. Подготовка технического проекта была поручена итальянскому автомобильному концерну «Фиат». Его глава Д. Аньелли 15 августа 1966 года в Москве подписал контракт с министром автомобильной промышленности СССР А. Тарасовым по созданию автозавода в городе Тольятти с полным производственным циклом. По контракту на этот же концерн возлагались технологическое оснащение завода и обучение специалистов.

Советская ударная стройка

3 января 1967 года Центральный Комитет Комсомола объявил строительство Волжского автозавода Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Тысячи людей, в основном молодежь, направились в Тольятти на стройку автогиганта. 21 января 1967 года был вырыт первый кубометр земли под строительство первого цеха завода – корпуса вспомогательных цехов (КВЦ). Строительство отечественного автогиганта было поручено Управлению Куйбышевгидростроя. Государство денег на строительство ВАЗа не пожалело. В короткий срок Куйбышевгидрострой из крупной строительной организации, пусть и имеющей на своем счету строительство Волжской ГЭС им. Ленина, действительно превратился в гиганта.

Первый, неофициальный, миллион

С 1969 года начали формироваться трудовые коллективы завода. В большинстве это были люди, строившие завод. Продолжился монтаж производственного оборудования, произведенного на 844 отечественных заводах, 900 предприятиях стран социалистического содружества, фирмах Италии, ФРГ, Франции, Англии, США и других стран.

24 марта 1971 года Государственная комиссия приняла в эксплуатацию первую очередь Волжского автозавода, которая должна была выпускать 220 тыс. автомобилей в год. 16 июля 1971 года предприятие выпустило 100-тысячный автомобиль с маркой «ВАЗ». Машина была палевого цвета. 10 января 1972 года Государственная комиссия подписала акт о приемке в эксплуатацию второй очереди Волжского автозавода мощностью 220 тыс. автомобилей в год.

Официально завод был принят Государственной комиссией с оценкой «отлично» 22 декабря 1973 года – после выпуска миллионного автомобиля. Указом Президиума Верховного Совета СССР Волжский автомобильный завод был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Все познается в сравнении

Чтобы понять, какое место занял Волжский автозавод в иерархии советского автопрома, достаточно знать следующий факт: в середине 1960-х годов все существовавшие заводы СССР выпускали столько же машин, включая грузовики и автобусы, на сколько был рассчитан ВАЗ: 660 тыс. автомобилей в год.

Общая площадь производственных корпусов автозавода – 2,1 млн кв. м, длина конвейеров – 150 км, технологическое оборудование – 16,5 тыс. единиц. При строительстве завода введено в строй шоссейных дорог 213 км, железнодорожных путей – 180 км, уложено монолитного и сборного железобетона – 6 млн куб. м., смонтировано металлоконструкций – 300 тыс. т. ★



Рабочие у проходной ВАЗа. 1981 г.

ДАТЫ ПЕРВОГО ДЕСЯТИЛЕТИЯ

- **21 февраля 1971 года** первая партия автомобилей «Жигули» отправлена на экспорт – в Югославию.
- **13 декабря 1972 года** с главного конвейера завода в 22 часа 20 минут сошел 500-тысячный автомобиль «Жигули». Машина была окрашена в цвет «морская волна».
- **18 октября 1973 года** Коллегия Комитета Госстандартов СССР утвердила акт о присвоении государственного Знака качества автомобилю ВАЗ-2101.
- **В 1973 году** завод вышел на проектную мощность – 2700 автомобилей в сутки, каждые 22 секунды – автомобиль.
- **В 1974 году** завод вышел на проектную мощность – 660 000 автомобилей в год. В сутки – 2230.
- **9 июля 1975 года** с главного конвейера завода сошел 2-миллионный автомобиль – машина ультрамаринового цвета (модель ВАЗ-21011).

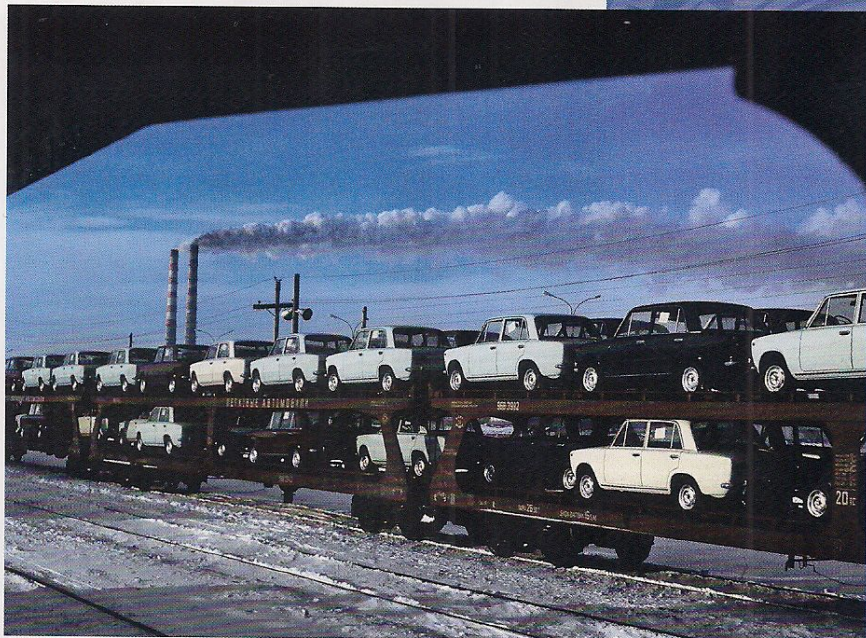
История заводов



Работники Волжского автомобильного завода. 1981 г.



Машины ВАЗа готовы к отправке. 1973 г.



«Руссо-Балты»: одно название, разные серии

За 7 лет производства автомобилей Русско-Балтийский вагонный завод выпустил около 500 экземпляров различных серий, получивших общее название «Руссо-Балт».

Все эти шикарные машины стали собственностью очень богатых и часто знаменитых людей. Среди владельцев «Руссо-Балтов» С-24 – издатель и редактор журналов «Спорт», «Автомобиль», «Двигатель», «Аэро», «Аэро и автомобильная жизнь» Андрей Нагель, кораблестроитель, профессор, генерал-майор Корпуса корабельных инженеров Константин Боклевский, банкир и промышленник Александр Путилов.

Модель К-12

Автомобили модели К-12/20 серии V, изготовленные в 1911 году, имели мощность двигателя 20 л. с., что отражено в заводском обозначении. Последовавшие в 1913 году модели К-12/24 серии XI были мощнее – 24 л. с. Особенность конструкции «Руссо-Балта» К-12/20 – цилиндры, отлитые общим блоком, одностороннее (а не двустороннее, как на модели С-24) расположение

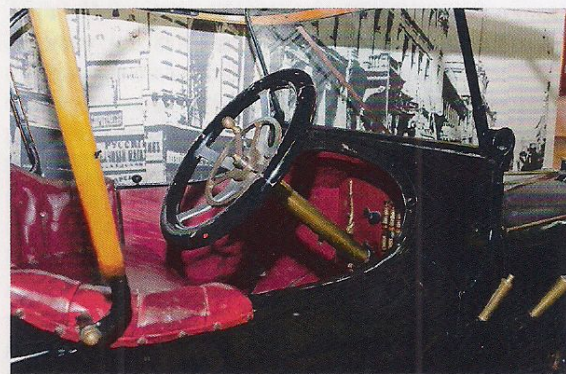
клапанов, термосифонная (без насоса) система охлаждения. Коробка передач устанавливалась отдельно от мотора, а крутящий момент к задним колесам передавался карданным валом. Поскольку машины К-12/20 были довольно легкими (около 1200 кг), то задние рессоры у них выполнялись не полуэллиптическими, а 3/4-эллиптическими. Колесная база на машинах более поздних серий составляла 2855 мм, в то время как у ранних – 2655 мм. В общей сложности РВВЗ выпустил 141 автомобиль К-12 в 5 сериях.

Модель К-12 была самой дешевой среди автомобилей РВВЗ, и именно ее чаще всего приобретали в личное пользование. Известно, что владельцами таких машин с кузовами «ландоле» были великий князь Константин Константинович, отставной премьер-министр граф Сергей Витте, князь Борис Голицын, промышленник Эммануил Нобель.

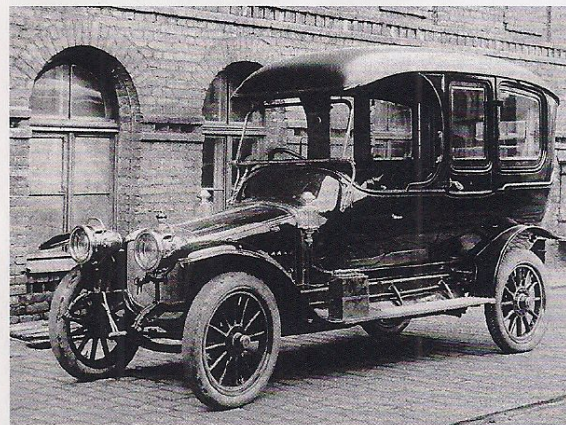
НАБОР КУЗОВОВ

За 9 лет РВВЗ выпустил 347 автомобилей С-24, из них 285 – с открытыми кузовами «торпедо», 17 – с «лимузинами», 14 – с «ландоле», 10 – с «дубль-фаэтонами» и 21 – с кузовами иных типов.

Задние двери для пассажиров К-12/20 были с обеих сторон. Дверь для водителя располагалась слева. На правом борту крепились рычаги переключения передач и ручного тормоза.



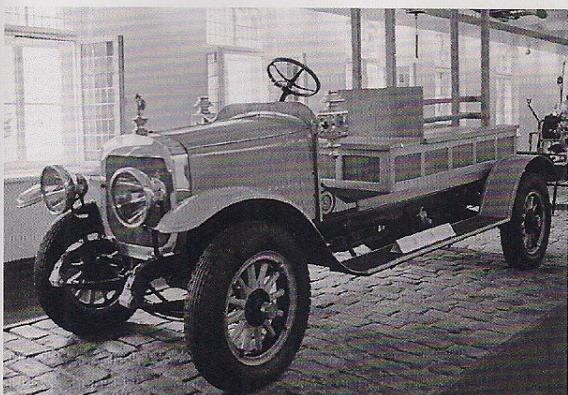
В К-12/20 руль располагался справа, хотя движение в стране было правосторонним.



Самую дорогую легковую модель «Руссо-Балтов», С-24, выпускали вплоть до 1918 года.



Этот «Руссо-Балт» Л12/20, снимавшийся в кинофильмах «Есенин», «Гибель империи», «Любовь, одна любовь», находится в музее киностудии «Мосфильм».



Вариант пожарного автомобиля «Руссо-Балт».

Модель С-24

Самую дорогую легковую модель «Руссо-Балт», С-24, завод выпускал вплоть до 1918 года. Последний ее экземпляр был сдан 26 апреля 1918 года окружной коллегии управления Воздушным флотом Петрограда. Эти машины с открытыми шестиместными кузовами широко использовали в русской армии как штабные. На шасси С-24 устанавливались также и другие кузова – роскошные «ландоле» и «лимузины», двухместные гоночные. Главной особенностью модели С-24 был двигатель, цилиндры которого отливались в двух блоках, а нижние клапаны располагались по обе

ВОЗРОЖДЕНИЕ СПУСТЯ 100 ЛЕТ

В 2006 году под маркой «Руссо-Балт Импрешин» на конкурсе элегантности среди классических автомобилей в Италии, на озере Комо, был представлен новый автомобиль. Он ничем не напоминает те, столетней давности машины. Но марка получит новую жизнь. Впрочем, как и раньше, автомобили будут строить по индивидуальным проектам или совсем крошечными партиями.

стороны цилиндров. Для циркуляции воды в системе охлаждения использовался центробежный насос. Топливо из расположенного сзади, между рессорами, бензобака поступало под давлением отработавших газов. Подвеска задних колес в целях обеспечения комфортабельной езды по булыжнику и грунтовым дорогам состояла из трех взаимосвязанных полуэллиптических рессор: двух продольных и одной поперечной.

Модель С-24 выпускалась 9 сериями, которые заметно различались между собой. Так, в 1911 году использовали шины одинакового размера для передних и задних колес (880 × 120 мм). На следующий год завод отказался от карбюратора РБВЗ в пользу французского «Зенита» и изменил профиль кулачков распределительного вала, что позволило поднять мощность с 30 до 35 л. с. В том же 1912 году были удлинены рессоры и колесная база увеличилась с 3160 до 3165 мм. Дальнейшее повышение мощности осуществили в 1913 году вместе с внедрением четырехступенчатой коробки передач и заднего моста с полуосями одинаковой длины. При этом завод стал делать рамы с увеличенной до 3305 мм колесной базой для машин с закрытыми кузовами. В зависимости от типа кузова снаряженная масса автомобилей колебалась от 1540 до 1950 кг. ★



«Руссо-Балт Импрешин» возрождает прославленную марку.

Отечественное
автомобилестроение



В НОМЕРЕ 5

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

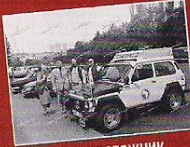
В МАСШТАБЕ 1:24

№ 5

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



40 ЛЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ



ПЕРВЫЙ ВНЕДОРОЖНИК



ПЕТР МИХАЙЛОВИЧ ПРУСОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



★
ВАЗ-2121 «Нива»

★
40 ЛЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ

★
ПЕРВЫЙ ВНЕДОРОЖНИК

★
ПЕТР МИХАЙЛОВИЧ ПРУСОВ



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!