

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 7



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ
ЛИМУЗИН



КРЕМЛЕВСКИЙ ПОКАЗ



СОВЕТСКИЕ ГРУЗОВИКИ
1920-Х ГОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 7, 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: 14 300 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

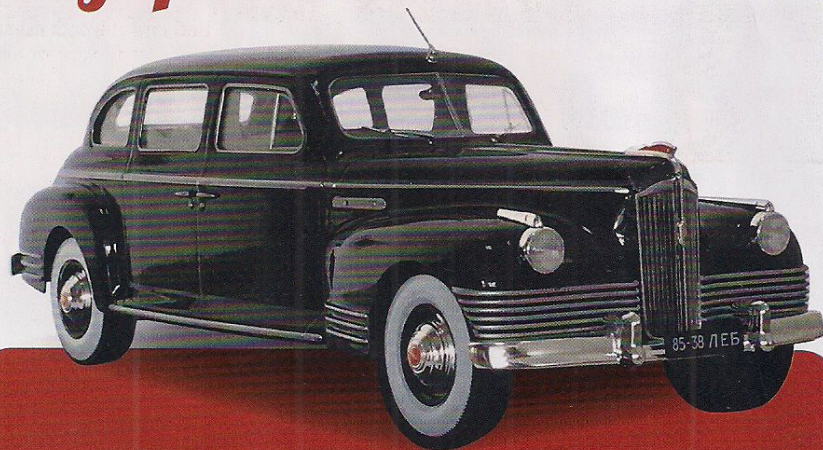
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 26.01.2018.

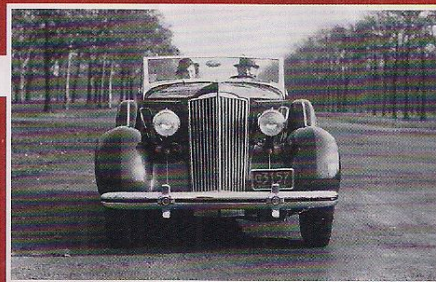
Дата выхода в свет: 19.04.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Представительский лимузин

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Кремлевский показ

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Советские грузовики 1920-х годов

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 (вверху) © akq-images; 4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Сергей Лаврентьев/Фотобанк Лори; 6 (вверху) © akq-images, (внизу) © РИА Новости; 7 (вверху слева) © akq-images, (вверху справа) © Максим Гулячик/Фотобанк Лори, (снизу) © Сергей Лаврентьев / Фотобанк Лори; 8 (вверху) © akq-images, (внизу) © Виктор Карасев / Фотобанк Лори; 9 (вверху) © Володина Ольга/Фотобанк Лори, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Associated Press/Fotolink; 10 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © РИА Новости; 11 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © частная коллекция.

Представительский лимузин

ЗИС-110 – первый советский серийный послевоенный автомобиль.

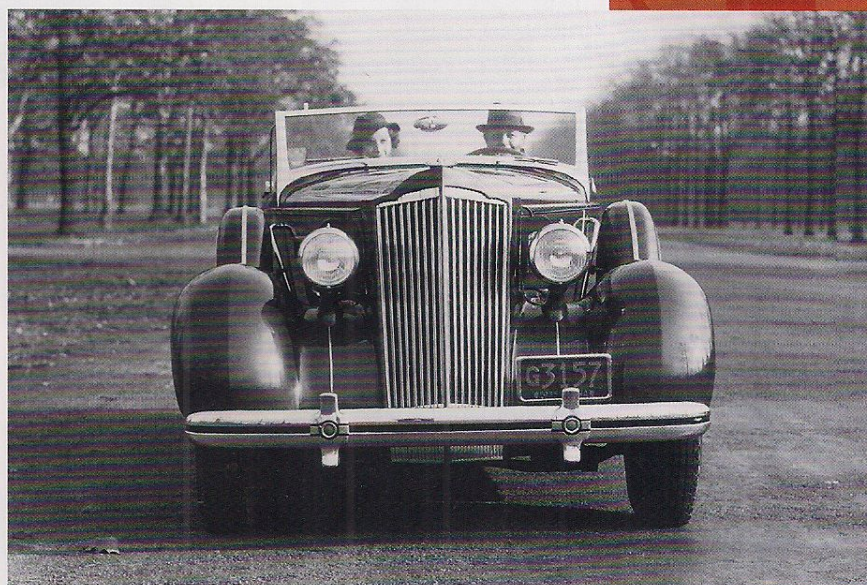
Вопреки расхожему мнению, он не был копией американского прототипа, а представлял собой отечественную разработку.

С конца 1930-х годов и вплоть до самой смерти И. В. Сталин пользовался подарком Рузвельта – бронированным лимузином Packard Twin Six. Он любил эту машину, и было за что: она не только обеспечивала вождю в поездках высочайший уровень комфорта, но и остановила пули Савелия Дмитриева, стрелявшего в Сталина 6 ноября 1942 года. Неудивительно, что (по одной из версий) при создании нового советского представительского лимузина Сталин дал прямое указание скопировать Packard 180 Touring Sedan образца 1941 года. Впрочем, по другим данным, никакого прямого указания не было, а просто группа конструкторов Первого государственного автомобильного завода имени И. В. Сталина (ЗИС), которой предстояло заниматься разработкой нового автомобиля, отлично знала о пристрастиях вождя и не могла их не учитывать.

Тениальное решение

Уже в 1942 году, когда приступили к проектированию новой советской машины, Packard 180 имел довольно архаичный облик, использовать который в перспективном автомобиле было нельзя. Кроме того, для новой машины с самого начала планировался бронированный вариант. А для этой цели Packard 180 не подходил совершенно: внутри паккардовских дверей при усилении

их бронелистами едва умещались механизмы гидравлических стеклоподъемников, для усиления крыши не подходили стойки – их тоже пришлось бы переделывать. Перед заместителем главного конструктора ЗИСа Андреем Николаевичем Островцевым, которому поручили



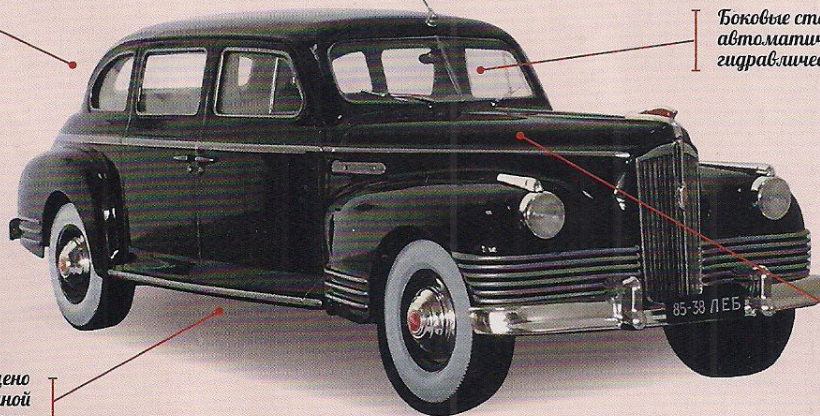
Модель номера



Packard – любимая марка Сталина.

Модель автомобиля ЗИС-110

Пятиместный автомобиль превращался в семиместный при помощи специальных откидных сидений – стралонтепов.

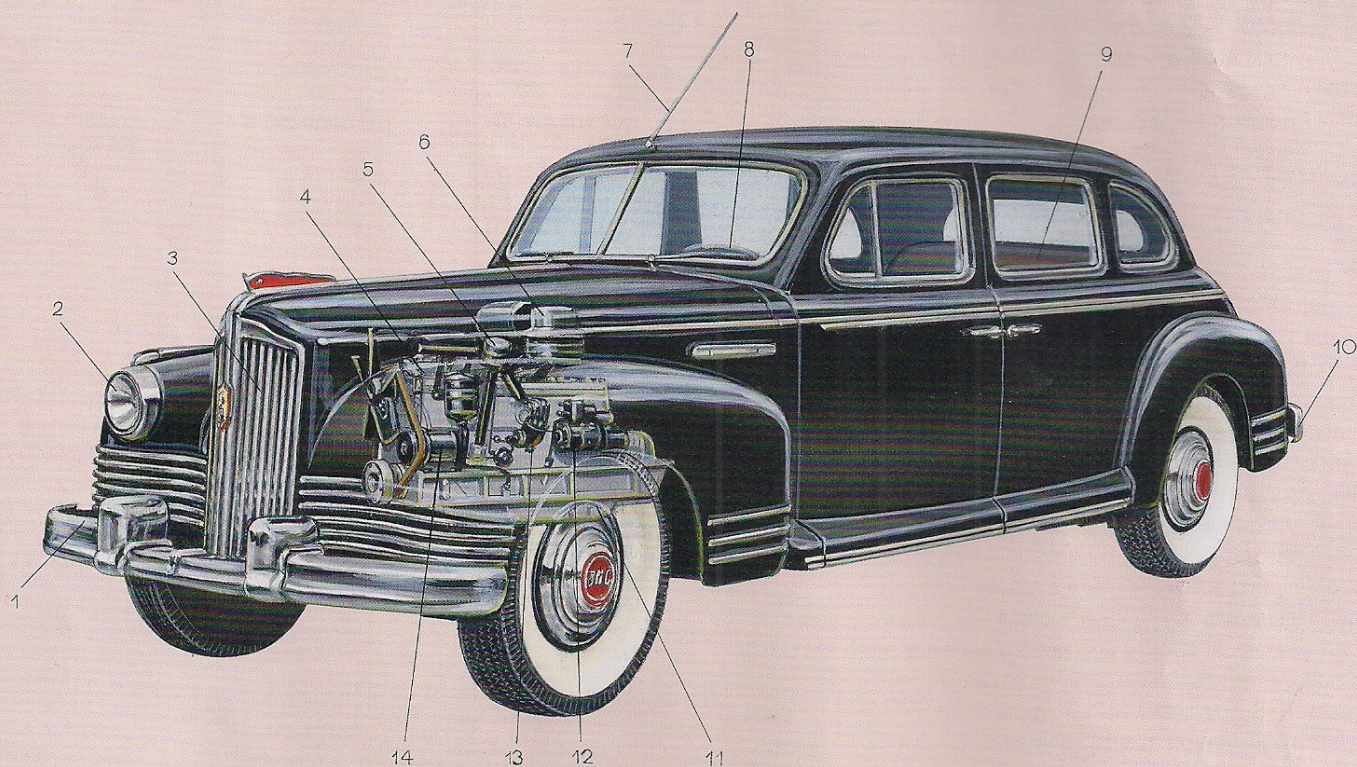


Боковые стекла поднимались автоматически с помощью гидравлических домкратов.

Шасси оснащено стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади.

Двигатель имел гидравлические толкатели клапанов и привод распределителя бесшумной пластинчатой цепью Морзе.

Компоновочная схема автомобиля ЗИС-110



1 – передний бампер,
2 – фара,
3 – решетка радиатора,

4 – 8-цилиндровый
нижнеклапанный
двигатель,
5 – маслосливной
патрубок,

6 – воздушный фильтр,
7 – антенна
радиоприемника
А-695 (А5),

8 – рулевое колесо,
9 – заднее сиденье,
10 – задний бампер,
11 – масляный картер
двигателя,

12 – стартер,
13 – распределитель
системы зажигания,
14 – генератор Г-16.

Технические характеристики автомобиля ЗИС-110

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 2575

Полная масса, кг: 3100

Габаритные размеры, мм:

длина – 6000 ширина – 1960
высота – 1730 база – 3760

Дорожный просвет, мм: 210

Максимальная мощность двигателя, л. с.: 140 при 3600 об/мин

Рабочий объем, см³: 6005

Коробка передач: механическая, трехступенчатая,
синхронизированная

Сцепление: однодисковое, сухое, полуцентробежное

Тормоза: барабанные, с механическим ручным тормозом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк, без усилителя

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с гидравлическими
амортизаторами

Подвеска задняя: зависимая, на двух полуэллиптических рессорах,
с гидравлическими амортизаторами

Размер шин: 7,5-16

Максимальная скорость, км/ч: 140

Время разгона до 100 км/ч, с: 28

Паспортный расход топлива, л/км: 23/100

Объем топливного бака, л: 80

организовать разработку ЗИС-110, стояла трудная задача. Как всем угодить? Найденное решение было поистине гениальным. Учитывая, что глазом считаются только наиболее характерные детали внешнего облика, оставить их паккардовскими, остальное – спроектировать заново. Для решения этой задачи Островцев сформировал очень сильное конструкторское бюро из специалистов Государственного автосборочного завода имени Коммунистического Интернационала Молодежи (КИМ), Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) и ЗИСа (отметим, что работа велась на Урале в городе Миасс, куда был эвакуирован ЗИС). В состав КБ вошли: А. П. Зигель – он занимался разработкой двигателя, В. Ф. Родионов – будущий заместитель главного конструктора по легковым автомобилям, В. А. Вязьмин – шассист, П. С. Фомин, Н. К. Веденев, А. А. Евсеев и А. Е. Аксентьевич – кузовщики и др. Общее руководство проектированием осуществлял главный конструктор ЗИСа 33-летний Борис Михайлович Фиттерман.

Не копия, а стилизация

Главной задачей, стоявшей перед конструкторами, стало создание для автомобиля собственного кузова. Художник-конструктор И. Ф. Герман сделал все возможное, чтобы внешне ЗИС-110 как можно меньше походил на американский прототип. Он убрал за двери подножки, придал передним крыльям большую округлость и обтекаемость, изъял из конструкции старомодные ниши для размещения в открытую запасных колес, а заднюю часть кузова сделал более покатой. Были применены потайные петли дверей, хотя задние двери открывались по ходу движения, как у Packard. Машина вышла более длинной, широкой и приземистой, задняя часть кузова получила четко выраженный третий объем, в который убрали запасное колесо. При этом вся декоративная отделка, фурнитура, оборудование и оформление салона были



Автомобили ЗИС-110 в цехе легковых автомобилей. 1946 г.

МОДИФИКАЦИИ

На базе ЗИС-110 было создано несколько модификаций: скорая помощь ЗИС-110А, фаэтон ЗИС-110Б, кабриолет ЗИС-110В, бронированный ЗИС-115, полноприводной ЗИС-110П, штабной ЗИС-110Ш и ЗИС-110И – вариант с двигателем и автоматической коробкой от «Чайки». В последний вариант автомобили перedelывали на ремонтных базах согласно официально распространяемой инструкции с завода ЗИЛ.



Эмблема, разработанная для ЗИС-110 инженером-конструктором Б. Н. Орловым, стала визитной карточкой завода.





На части автомобилей ЗИС-110 устанавливали дополнительную центральную фару дальнего света.

выполнены в стиле Packard, хотя и не были взаимозаменяемы с ним. В итоге получилась машина, очень похожая на Packard, но не более. Кузов ЗИС-110, по мнению ряда экспертов, напоминает и кузова наиболее престижных моделей фирмы General Motors – Buick и Cadillac. ЗИС-110 стал первым отечественным легковым автомобилем с полностью спроектированным и подготовленным к производству в СССР кузовом. До этого оборудование для штамповки кузовных панелей и кондукторы заказывали в США. Стоимость этого комплекта для предшественника «110-го», автомобиля ЗИС-101, составила 1,5 млн долларов, а процесс выполнения заказа растянулся на 16 месяцев. В условиях войны таких расходов никто бы не позволил, равно как и не дал такого времени на изготовление штампов. Правительственные сроки поджимали, а кроме того, на ЗИСе, зная о работе ГАЗа над будущей «Победой», старались обогнать горьковчан. Поэтому штампы изготовили на своем заводе, причем отлили их из цинк-алюминиевого сплава. Такие штампы, безусловно, были менее долговечны, чем стальные, но для выпуска ограниченной серии представительских машин это не имело значения.

Конвейер легковых автомобилей ЗИС-110 на заводе имени И. В. Сталина.



И. В. Сталин лично следил за исполнением правительственных заданий, поэтому работа над машиной шла в исключительно быстром темпе. Уже 20 сентября 1944 года первые образцы были показаны Сталину в Кремле. Вождь дал добро – и через десять месяцев началась сборка первой партии машин. 11 августа 1945 года первый серийный экземпляр ЗИС-110 отправился в испытательный пробег.

Мотор с пониженным сжатием

Конструкция ЗИС-110 базировалась на X-образной клепаной раме из швеллеров. На автомобиле устанавливался рядный восьмицилиндровый четырехтактный нижнеклапанный двигатель, почти полностью скопированный с Packard. Все цилиндры были отлиты из специального чугуна в одном блоке вместе с картером. Снизу к картеру был присоединен стальной штампованный поддон. Поршни были изготовлены из алюминиевого сплава. Впервые в практике советского автомобилестроения двигатель имел гидравлические толкатели клапанов и привод распределительного вала бесшумной пластинчатой цепью Морзе – ранее такая устанавливалась на автомобиле Русско-Балтийского завода. Двигатель ЗИС-110 работал столь тихо и плавно, что на приборной панели сделали контрольную лампу включения зажигания, иначе было невозможно определить, заведен мотор или нет. Единственное, что пришлось изменить, – это степень сжатия. Дело в том, что самым высокооктановым бензином в СССР тогда был Б-70. С 1945 года на Гурьевском нефтеперерабатывающем заводе (НПЗ) начали выпускать А-72, но для степени сжатия в 7,4 требовалось октановое число 74. Такой бензин под маркой А-74 освоили на Московском и Рязанском НПЗ лишь к 1950 году, а пока было решено снизить степень сжатия до 6,85. Такое решение повлекло за собой падение мощности со 162 до 140 л. с. при тех же 3600 об/мин.

Следует подчеркнуть, что до появления в 1950 году грузовиков ЯАЗ-210 со 165-сильным дизелем мотор автомобиля ЗИС-110 был самым мощным среди двигателей серийных советских автомобилей.

Новинки отечественного автомобилестроения

Трансмиссия автомобиля включала в себя полуцентробежное сцепление, трехступенчатую механическую синхронизированную коробку передач (рычаг переключения передач располагался на рулевой колонке) и типoidную

ЗИС-115

Бронированная модификация ЗИС-115 появилась в 1949 году. Внешних отличий от базовой модели было немного: большая противотуманная фара, установленная перед решеткой радиатора, высокопрофильные шины без белых декоративных полос на боковинах, несколько иная форма и стилистика оформления колесных колпаков. Защита кузова, выполненная из брони толщиной 6,3 мм, а также стекла толщиной 75,5 мм существенно утяжелили автомобиль – его масса превысила 7 т.



главную передачу. Последняя позволила избавиться от туннеля в днище машины, который выступал в салон. Трогался автомобиль, как правило, со второй передачи и, разогнавшись до 30 км/ч, водитель включал третью. Педаль сцепления при этом переключении он не выжимал. ЗИС-110 стал первым в СССР автомобилем с независимой подвеской передних колес. Шасси было оснащено стабилизаторами поперечной устойчивости спереди и сзади. Впервые после АМО-2 был применен гидропривод тормозов.

На ЗИС-110 впервые использовалась и герметизированная система охлаждения. В верхнем бачке радиатора размещался термостат, который автоматически открывал или закрывал жалюзи, ускоряя прогрев или регулируя охлаждение двигателя.

Для быстрого нагрева внутреннего пространства автомобиля также использовались вентиляторы, которые гнали теплый воздух в салон через дефлекторы. Как и полагалось лимузину, салон ЗИС-110 в базовой модификации имел опускающуюся стеклянную перегородку, отделявшую водителя от высокопоставленных пассажиров. Пятиместный автомобиль превращался в семиместный при помощи специальных откидных сидений – strapontенов. Они находились в нишах с задней стороны переднего ряда сидений.

Электрооборудование и приборная панель

На машине использовалось шестивольтовое электрооборудование. Штатно была предусмотрена возможность установки резервного аккумулятора и дублирующей системы зажигания, на которые можно было переключиться прямо на ходу. Любопытно отметить, что у ЗИС-110 было два задних фонаря, хотя тогдашние ПДД разрешали ставить только один левый. Вместо обычных фар с отдельными лампами, отражателями и рассеивателями применялись лампы-фары, в которых сама колба была и отражателем, и рассеивателем.

ЗИС-110 был первым советским автомобилем с указателями поворотов. Они были сделаны по американской схеме, то есть лампы стоп-сигналов одновременно служили и задними поворотниками.

Приборная панель включала в себя спидометр, указатель уровня топлива, термометр, амперметр, масляный манометр, контрольные лампы левых и правых указателей поворота (красные), дальнего света (синяя), зажигания (зеленая). Стрелка спидометра имела трехцветную подсветку, переключающуюся в зависимости от скорости: до 60 км/ч – зеленая подсветка, от 60 до 120 км/ч – желтая, свыше 120 км/ч – красная.

Контрольные лампы и приборы обозначались не значками, а подписями. ★



Коллекционный значок «ЗИС-110».



Н. С. Хрущев в Женеве. 1955 г.

Все для комфорта

Автомобиль отличали хорошая шумоизоляция, эффективная система вентиляции и отопления, серийно устанавливаемый радиоприемник, мягкие сиденья с набивкой из гагачьего пуха и обшивка из бежевого драпа – материала, из которого тогда шили пальто. Поворотная форточка на ЗИС-110 ставилась только в передних дверях. Заднее же боковое стекло могло поворачиваться относительно вертикальной оси, проходившей примерно по его середине. Кроме того, ЗИС-110 стал первым отечественным автомобилем, стекла которого поднимались автоматически, но не с помощью электромоторов, как в современных автомобилях, а с помощью гидравлических домкратов. Такой механизм справлялся с довольно тяжелыми 75-миллиметровыми бронированными стеклами.

Особо стоит отметить систему вентиляции и отопления. Кондиционеров тогда не было, но вентиляция в автомобилях ЗИС-110 считалась достаточно эффективной.

Бесшумные вентиляторы непрерывно наполняли салон свежим воздухом. Зимой система переключалась на режим отопления. Часть горячего воздуха отводилась к лобовому стеклу, чтобы избежать его запотевания.



Автомобиль ЗИС-110 в музее в Сочи.

Кремлевский показ

В советский период для принятия к производству того или иного образца техники решающую роль играл так называемый кремлевский показ, то есть демонстрация машины непосредственно в Кремле И. В. Сталину и членам советского правительства.

Эту процедуру прошли практически все советские танки и артиллерийские орудия 1930–1940-х годов, тракторы, автомобили и т. д. Не избежал этой участи и ЗИС-110. О том, как это происходило, написал в своих воспоминаниях главный конструктор ЗИСа Б. М. Фиттерман.

Проверка в Кремле

«Однажды утром (было лето 1944 года) меня и Островцева вызвал И. А. Лихачев и передал команду Сталина показать ему опытный образец ЗИС-110. Следовало не только тщательно подготовить все образцы (ЗИС-110 и аналоги),

но и составить команду тех, кто будет на показе. Сложностей много. Вначале список составили мы, потом его смотрел партком, потом так называемая «сотая комната» – МГБ (Министерство государственной безопасности – ред.) и последним И. А. Лихачев. Наконец список утвержден, люди информированы,

им велено принять приличный вид и быть готовыми к вызову в любой день. Однако система подготовки встреч со Сталиным не проста. Три недели нас никто не трогал. Из числа участников кто заболел, кто уехал в командировку, кому просто надоело ходить каждый день в “обеднешном виде” – в общем, все разладилось.



Мао Цзэдун в сборочном цехе автомобилей ЗИС-110. 1950 г.

Модель ЗИС-110 на почтовой марке.



Капот у автомобиля не открывался целиком. Для доступа к двигателю служили створки по бокам.



НЕМНОГО О ЦВЕТЕ

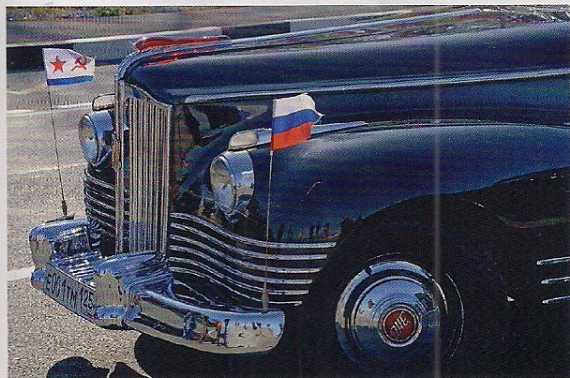
ЗИС-110 окрашивали в черный цвет, фазтоны ЗИС-110Б – в черный, серый, серо-голубой и бежевый. Единственный темно-зеленый ЗИС-110 в 1949 году был подарен Сталиным Патриарху Московскому и всея Руси Алексию I. Уже в наше время в комплектном состоянии – с салоном, не требующим реставрации, родной краской, родными покрывками – Алексей II передал автомобиль в Ломаковский автомобильный музей в Москве, где он находится и сейчас.

Как оказалось, так и было задумано. Когда пришел неожиданно вызов, старых людей почти не нашли – поехали другие, заранее не информированные и не подготовленные. Такой механикой пользовалось МГБ.

Вызов пришел неожиданно, без указания часа! Автомобили содержались все время в порядке, и с ними затруднений не было. Сложнее оказалось собрать команду. Часа через 2 приехала группа в 15–18 работников МГБ и начался осмотр автомобилей. Снимали колпаки колес, подушки, спинки, коврики. Все тщательно осматривали. Начальник “бригады” нервничал, поминутно смотрел на часы, но торопить нельзя – “не положено”. Наконец досмотр окончен, и все мы во главе с И. А. Лихачевым поехали в Кремль. Настолько торопились, что времени на проверку документов при въезде в Кремль уже не было. Промчались мимо Успенского собора и подъехали к Арсенальной башне, на которую выходит крыльцо из



Зис-110 в московском музее «Автотилье».



Зис-110 на автопробеге во Владивостоке. 2015 г.

апартаментов Сталина. Расставили автомобили согласно дислокации, и тут к нам присоединился “тишайший” нарком среднего машиностроения С. А. Акопов, очень хороший квалифицированный инженер и человек с одним недостатком – боялся Сталина и ничего для наркомата не просил из оборудования. В этом его заменяли (не всегда успешно) директора заводов Лоскутов (ГАЗ) и Лихачев (ЗИС). За это был любим Сталиным. Все затали дыхание: это для нас первая встреча. Нам повторили, что нужно запоминать все замечания, которые он сделает, ибо, по своей привычке, потом проверит, что отметил. Он очень “пмятлив”! Наконец появляется сам. Все Политбюро сзади. В маршальском мундире (он еще не генералиссимус), без орденов, только с маршальской звездой. Акопов поспешно снимает шляпу и спешит навстречу. Сталин небрежно дает руку, идет к стоящему Лихачеву, снимает фуражку и кланяется в пояс, тем самым подчеркивая свое недовольство поведением Акопова, и потом просто здоровается с каждым за руку. Начинается непринужденный разговор на технические (оценка ЗИС-110) темы.

Наконец, прием был закончен, и мы уехали на завод. Сразу после приезда Иван Александрович собрал бывших на приеме у себя, позвал стенографистку и заставил всех, начиная с людей самого низшего ранга, рассказать, что они запомнили. Из всех записей был составлен «коктейль», который лег в основу плана доработок. Тогда мы не предполагали, что основой “сверхпамяти” Сталина был магнитофон, о котором мы просто не знали и которого не видели».

И такси тоже!

Представительские автомобили ЗИС-110 собирали вручную, машины проходили всесторонние испытания, за которыми следовала госприемка. Поэтому никаких технических недочетов, поломок, отказов двигателя и других механизмов не было. Эксплуатация машин была малоинтенсивной, каждый ЗИС за год проходил не более 15 тыс. км. Один раз в два года автомобили списывали, но ни один из них не попал в частные руки – индивидуальное владение правительственным лимузином не допускалось. ЗИСы обслуживали членов Политбюро, правительства, руководителей других партийных и государственных органов, но не только. Их использовали, например, в качестве маршрутных такси на междугородных линиях Москва – Симферополь, Москва – Владимир и Москва – Рязань, а на юге – как такси в версии кабриолет. В московской таксомоторной службе ЗИС-110 работали в 1947–1958 годах. На январь 1958 года в Москве их было 86. Эти машины окрашивали в два цвета: белый верх, коричневый низ. Во второй половине 1950-х годов появились и черные машины-такси.

Другой задачей кабриолетов стало обслуживание военных парадов: с 1955 года в Москве и Ленинграде они заменили лошадей для командующего и принимающего парад. Любопытно отметить, что сам Сталин по-прежнему предпочитал свой Packard. По словам свидетелей, на закрепленном за ним лимузине ЗИС-110 обычно ездил его дочь. ★

КИНО

Такси-фаэтон ЗИС-110Б можно увидеть в художественных фильмах «Верные друзья» (1954) и «Удивительное воскресенье» (1957). В ЗИС-110Б укротительница Маргарита Назарова (Марианна) в комедии «Полосатый рейс» (1961) везет по улицам Одессы заболевшего тигра. Довольно много кабриолетов, завершив работу в гараже особого назначения, попало на киностудии, где их переоборудовали под операторские машины. На таком автомобиле ездит, например, режиссер Якин (Михаил Пуговкин) в фильме «Иван Васильевич меняет профессию» (1973).



Н. С. Хрущев в Берлине. ГДР. 1960 г.



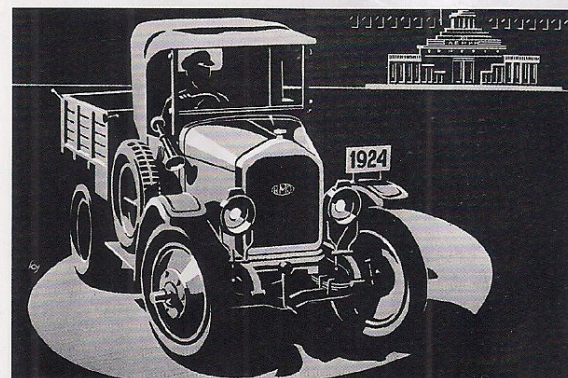
Советские грузовики 1920-х годов

Несмотря на бурное развитие автомобилестроения в СССР в 1920-х годах, автомобиль еще долго оставался роскошью не только в провинции, но и в крупных городах.

12 мая 1923 года Президиум Госплана СССР под председательством Г. М. Кржижановского, рассмотрев вопрос о плане развития автомобилестроения, принял решение о начале серийного выпуска советских грузовиков. Единственно пригодным предприятием был признан завод Автомобильного московского общества (АМО). В качестве базовой модели, учитывая состояние дорог и требования военного ведомства времен Первой мировой войны, решили использовать легкий полуторатонный грузовик FIAT-15.

Условная дата

Первые десять советских грузовиков были выпущены к 7 ноября 1924 года, и этот день традиционно считается днем рождения советской автомобильной промышленности. Однако такое толкование этой даты имеет скорее идеологический, нежели фактический характер. Ведь первый грузовик собрали на АМО 1 ноября. А еще раньше, 8 октября 1922 года, на Первом бронетанковом заводе (БТАЗ) собрали первый автомобиль «Промбронь». Серийное же производство АМО-Ф-15 реально началось



Первый автомобиль советского производства АМО-Ф-15. Рисунок. 1963 г.

только в марте 1925-го. Но 7 ноября 1924 года, 7-я годовщина Октябрьской революции, – символическая дата. На Красной площади – десять выкрашенных в красный цвет грузовиков с надписями «1-й АМО 1-й» на бортах кузовов. Так и родилась легенда. Впрочем, какая-то конкретная дата принципиального значения не имеет, важно то, что действительно в ноябре 1924 года собрали первые десять грузовиков АМО-Ф-15.

АМО-Ф-15

Автомобиль был небольшого размера. Число 15 в его марке – это упрощение от 1,5, то есть грузоподъемность всего 1,5 т. В основе – итальянский автомобиль образца 1916 года FIAT-15 Ter, поставлявшийся в Россию в годы Первой мировой войны и хорошо зарекомендовавший себя на русском фронте. Собственно говоря, для производства этого автомобиля и строился завод АМО. Просто событие, которое должно было произойти в 1917 году, благодаря революции и Гражданской войне произошло в 1924-м.

«Обрусешую» версию разрабатывали под руководством главного конструктора АМО В. И. Ципулина. По сравнению с итальянским прототипом конструкция автомобиля была несколько изменена. Рядный четырехцилиндровый двигатель мощностью 35 л. с. снабжался

Картина Д. Малбандяна «В. И. Ленин выступает перед рабочими завода АМО». 1970 г.



ПО ПЛАНУ ПЕРВОЙ ПЯТИЛЕТКИ

Положение с выпуском автомобилей должно было измениться в первой же пятилетке. Автомобилестроение было включено в число важнейших отраслей тяжелой индустрии, которые предлагалось развивать наиболее быстрыми темпами. В соответствии с оптимальным вариантом, утвержденным в 1929 году, намечалось к исходу первой пятилетки довести ежегодное производство автомобилей до 100 тыс. штук.



Грузовик АМО-Ф-15 1924 года выпуска на выставке «Автопром-84». ВДНХ. 1984 г.

новым карбюратором «Зенит-42» советского производства и радиатором увеличенной площади. Он заводился рукояткой, зажигание работало от магнето, а бензин поступал в карбюратор самотеком из бака емкостью 70 л, размещавшегося под лобовым стеклом. Сцепление состояло из 28 пар стальных дисков, работавших в масляной ванне. Итальянские деревянные колеса со спицами заменили стальными штампованными, с пневматическими шинами 880 × 185 мм. Первые машины имели высокий капот и открытую кабину с правым расположением рулевого колеса, ацетиленовые фары и деревянную грузовую платформу с тремя откидными бортами. На машинах, выпускавшихся в 1927–1928 годах, устанавливалась закрытая кабина, капот стал почти плоским, рычаги управления коробкой передач и ручного тормоза были перенесены внутрь кабины, а топливный бак – под сиденье водителя. Сцепление стало сухим, шестидисковым. После 1928 года были введены модернизированный рулевой механизм, стартер, сигнал и фары стали электрическими, бензобак переместился под капот, а руль – на левую сторону (в 1930 году). В общей сложности до 1931 года был собран 6971 грузовой автомобиль АМО-Ф-15.

Ярославские грузовики

Еще одним заводом в СССР, на котором в 1920-е годы производили автомобили, был Ярославский автомобильный (ЯАЗ). Его строительство, как и ряда других аналогичных предприятий, шло с весны 1916 года в рамках программы «импортозамещения». К осени 1917 года корпуса завода были построены, однако все оборудование туда завезти не успели. В 1918 году завод переименовали в 1-й Государственный авторемонтный завод. Он занимался ремонтом американских грузовиков «Уайт ТAD» и сборкой «Уайт-АМО». Когда на АМО началось производство машин АМО-Ф-15, в Ярославле решили самостоятельно создать собственный автомобиль на основе «Уайта».

Разработкой трехтонного грузовика Я-3 руководил главный конструктор В. В. Данилов. Первые два образца были изготовлены к 7 ноября 1925 года. На машине устанавливались четырехцилиндровый двигатель мощностью 30 л. с. и четырехступенчатая коробка передач. Машина получилась очень тяжелой, тихоходной и шумной. Открытую трехместную кабину делали из лакированного дуба, а сиденье обивали натуральной кожей. Всего было изготовлено 160 грузовиков Я-3.

СПОРНЫЙ ВОПРОС

Несмотря на рост выпуска автомобилей на АМО и ЯАЗ, некоторые советские партийные и хозяйственные руководители продолжали выступать против ускоренных темпов автомобилизации СССР. Дискуссии по проблеме автомобилизации отражала и партийная печать. 20–22 июля 1927 года газета «Правда» опубликовала статью Н. Осинского (В. В. Оболенского, известного деятеля партии, члена Президиума Госплана СССР) «Американский автомобиль или российская телега?». Эта статья положила начало широкому и активному обсуждению автомобильной проблемы.

Вслед за ним последовали четырехтонный Я-4 (1928) и пятитонный Я-5 (1929), отличавшиеся, помимо грузоподъемности, широким использованием импортных узлов и агрегатов. Наиболее многочисленным стал Я-5, оснащенный американским 93-сильным двигателем и американской же трансмиссией. За три года изготовили 2273 таких машины.

Однако говорить о действительно массовом автомобилестроении в СССР было еще рано. ★



Грузовики Я-3 перед испытательным пробегом. За рулем первого автомобиля – главный конструктор ЯАЗа В. В. Данилов. 1926 г.

Отечественное автомобилестроение



Грузовик АМО-Ф-15 на параде машин. 1966 г.

В НОМЕРЕ 8

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 8

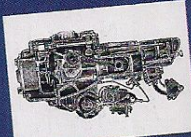
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



ГАЗ-24 «ВОЛГА» —
СТАТУС И ПРЕСТИЖ



КАК ПОКУПАЛИ «ВОЛГУ»



ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО
СГОРАНИЯ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00003

9 72587 657003



★
ГАЗ-24 «Волга»

★
ГАЗ-24 «ВОЛГА» —
СТАТУС И ПРЕСТИЖ

★
КАК ПОКУПАЛИ «ВОЛГУ»

★
ДВИГАТЕЛЬ ВНУТРЕННЕГО
СГОРАНИЯ



hachette



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!