

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

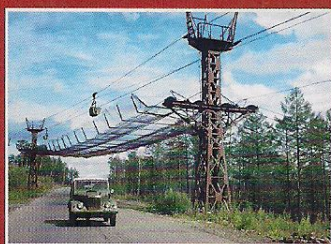
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 9



ГАЗ-69 — АРМЕЙСКИЙ
«ТРУЖЕНИК»



ПОПУЛЯРНЫЙ
«КОЗЛИК»-ВЕЗДЕХОД



НА ПУТИ К МАССОВОМУ
АВТОМОБИЛЮ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette

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: 12 100 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: 23.02.2018.
Дата выхода в свет: 17.05.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 1 © Виктория Катянова/Фотобанк Лори; 3 © Александр Фролов/Фотобанк Лори; 4 © М. О. Кондаков; 5 (слева вверху) Губский С./Фотохроника ТАСС, (слева внизу) © частная коллекция, (справа внизу) © ИТАР-ТАСС; 6 (слева вверху) © Илжихина Наталья/Фотобанк Лори, (слева внизу) © Малышев Андрей/Фотобанк Лори, (справа) © Алёшина Оксана/Фотобанк Лори; 7 (вверху) вверху) © Губский С./Фотохроника ТАСС, (внизу) © Алёшина Оксана/Фотобанк Лори; 8 (слева) © Yu.Zhitlukhin/TASS, (справа вверху) © ИТАР-ТАСС/Архив, (справа внизу) © РИА Новости; 9 (вверху) © ИТАР-ТАСС/Архив, (вторая сверху) © ТАСС/Архив, (третья сверху) © ИТАР-ТАСС; (внизу) РИА Новости; 10 (вверху) © ГАЗ, (внизу) © Валерия Попова/Фотобанк Лори; 11 © РИА Новости.

Содержание



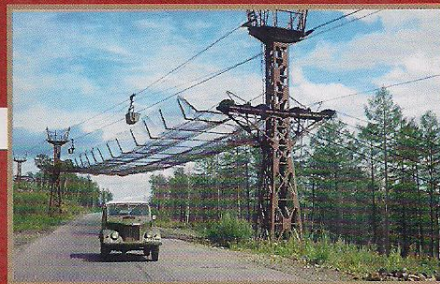
МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

ГАЗ-69 - армейский «труженник»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Популярный «козлик»-вездеход

**ОТЕЧЕСТВЕННОЕ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ**



10

На пути к массовому автомобилю

ГАЗ-69 – армейский «труженник»

«Труженник» – так в проектных материалах именовался полноприводный армейский легковой автомобиль высокой проходимости, созданный на ГАЗе в начале 1950-х годов.

В соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 21 апреля 1947 года и тактико-техническими требованиями Главного артиллерийского управления ГАЗ должен был разработать проект легкого армейского автомобиля-тягача для буксировки различных видов вооружений и прицепов массой до 800 кг. Без прицепа планировалось использовать автомобиль в качестве машины связи, разведки, командирской, а также как тягач.

Вездеход ГАЗ-69

Машина получила на заводе индекс ГАЗ-69, а в народе – имя «безотказный труженник» и ласковое прозвище «ГАЗик». ГАЗ-69 завоевал большую народную любовь за незаурядные вездеходные качества. Ведущим конструктором ГАЗ-69 был Григорий Моисеевич Вассерман. И до, и после этот конструктор создал немало удачных легковых вездеходов, но все-таки ГАЗ-69 был, безусловно, лучшим из них. Общей компоновкой занимался Ф. А. Лепендин. Немалый вклад в создание ГАЗ-69 внесли и «трансмиссионщики» В. С. Соловьев, Б. А. Дехтяр, С. Г. Зислин. Кузов машины был спроектирован под руководством ведущего «кузовщика» Б. Н. Панкратова при активном участии Ю. А. Фокина.

При проектировании автомобиля использовался богатый опыт, накопленный заводом в годы Великой Отечественной войны при создании вездеходов ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б,



Модель номера



За свои незаурядные вездеходные качества ГАЗ-69 в течение десятилетий пользовался всенародной любовью.

Модель автомобиля ГАЗ-69



Открытый грузопассажирский цельнометаллический кузов устанавливался на сварной лонжеронной раме.

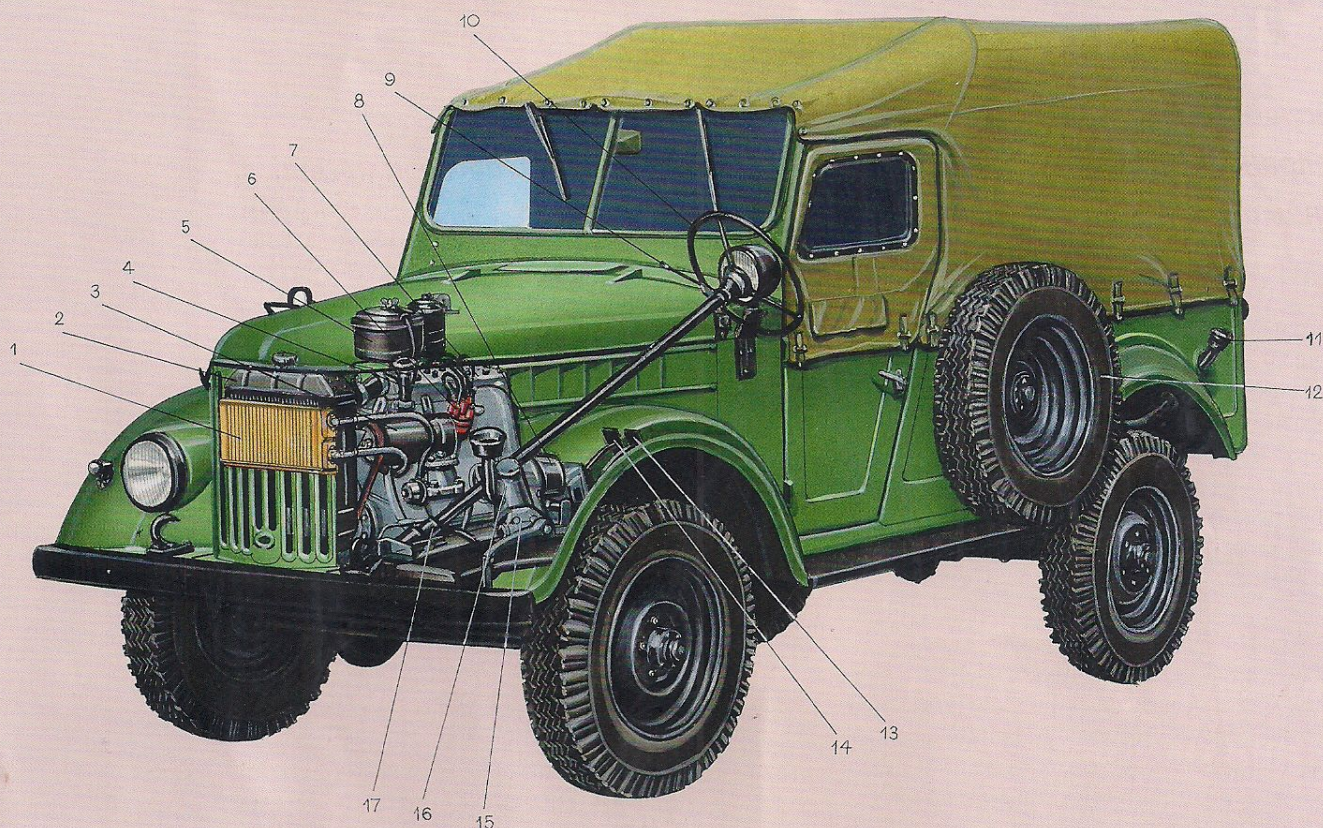
Автомобиль снабжался четырехцилиндровым двигателем М-20, заимствованным у «Победы».



Подвеска – классическая, на четырех полуэллиптических рессорах.

Со сложенными скамьями задний отсек кузова мог использоваться для доставки грузов массой до 500 кг.

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-69



1 – масляный радиатор,
2 – радиатор охлаждения двигателя,
3 – генератор,
4 – маслоналивная горловина,
5 – воздушный фильтр,
6 – распределитель зажигания,

7 – двигатель,
8 – сцепление,
9 – переключатель указателя поворота,
10 – рулевое колесо,
11 – заливная горловина топливного бака,
12 – запасное колесо,

13 – педаль сцепления,
14 – педаль тормоза,
15 – передний амортизатор,
16 – пусковой подогреватель,
17 – рулевое управление.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-69

Число мест: 8

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1525

Полная масса, кг: 2205

Габаритные размеры, мм:

длина – 3850 ширина – 1850
высота по тенту – 2030 база – 2300

Дорожный просвет, мм: 220

Двигатель: М-20, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 55 при 3600 об/мин

Рабочий объем, см³: 2120

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, двухходовая с синхронизаторами на II и III передачах

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: колодочные, барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк без усилителя

Подвеска передняя: рессорная с гидроамортизаторами двойного действия

Подвеска задняя: рессорная с гидравлическими амортизаторами двойного действия

Размер шин: 6,50-16

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 100 км/ч, с: –

Контрольный расход топлива, л/км: 14 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 48 + 27



GAZ-69 у Удорской центральной районной больницы. 1972 г.

а также опыт эксплуатации в войсках американских джипов «Виллис». По сравнению с ними вместимость и грузоподъемность были увеличены более чем вдвое – до восьми человек со снаряжением, или 0,65 т. Это обстоятельство заметно расширяло сферу применения нового автомобиля, становившегося уже универсальным грузопассажирским. Задний отсек кузова имел два продольных сиденья на шесть человек; поднимая сиденья, можно было освободить платформу для груза до 500 кг.

Использовать все лучшее

Следует отметить, что в конструкции автомобиля широко использовались узлы и агрегаты ГАЗ-67Б, М-20 «Победа», ЗИМ, а также грузовика ГАЗ-51. В новом автомобиле были предусмотрены усиленная лонжеронная рама, нижнеклапанный четырехцилиндровый двигатель М-20 от автомобиля «Победа» мощностью 55 л. с. и объемом 2,1 л с предпусковым подогревателем, новый шестиплостный вентилятор, трехступенчатая коробка передач от «Победы», новая двухступенчатая раздаточная коробка и вездеходные шины 6,50–16 с рисунком «расчлененная елка».

У «Победы» заимствовали карданные шарниры, барабанные колесные тормоза с гидроприводом, рулевой механизм и задние амортизаторы. Ручной тормоз был центральным, дисковым, как на грузовике ГАЗ-51. У него же заимствовались контрольные приборы, осветительная арматура и предпусковой подогреватель. Подвеска новой машины была классической: на четырех удлинненных полуэллиптических рессорах с параболическим профилем листов и резиновыми втулками.



GAZ-69 выпуска Ульяновского автомобильного завода.

GAZ-69 В МИРЕ

GAZ-69 экспортировался в 56 стран мира в разных климатических исполнениях (GAZ-69М и GAZ-69AM), кроме того, в 1957 году техническая документация на массовое производство была передана в Румынскую компанию ARO, а в 1962 году – в Северную Корею.

Увеличение мощности

Следует отметить, что автомобилю ГАЗ-67Б мощности в 55 л. с. вполне хватало, однако новый двигатель, будучи более современным, долговечным и экономичным, имел значительно меньший рабочий объем, и соответственно – крутящий момент (12,5 кгм против 17...18 кгм у старого). Ограниченные энергетические показатели двигателя М-20 и соответственно меньшая удельная мощность (по сравнению с ГАЗ-67Б и особенно с «Виллисом») потребовали улучшить его моментную характеристику, прежде всего в области низких оборотов. Чтобы снизить потери крутящего момента и увеличить передаточные числа в трансмиссии, в раздаточную коробку, расположенную на этот раз отдельно от силового агрегата, ввели двухступенчатый демультипликатор с необычно высоким силовым диапазоном 2,6.

Кузов

Безусловно, главной отличительной чертой автомобиля ГАЗ-69 стал весьма гармоничный, по-своему элегантный открытый грузопассажирский цельнометаллический кузов. Именно он придал машине яркую индивидуальность – ГАЗ-69 просто нельзя спутать с каким-либо

Модель номера



Улица у Большого театра. Москва. 1970 г.



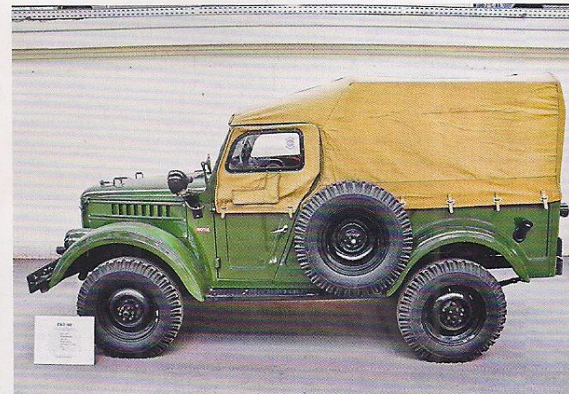
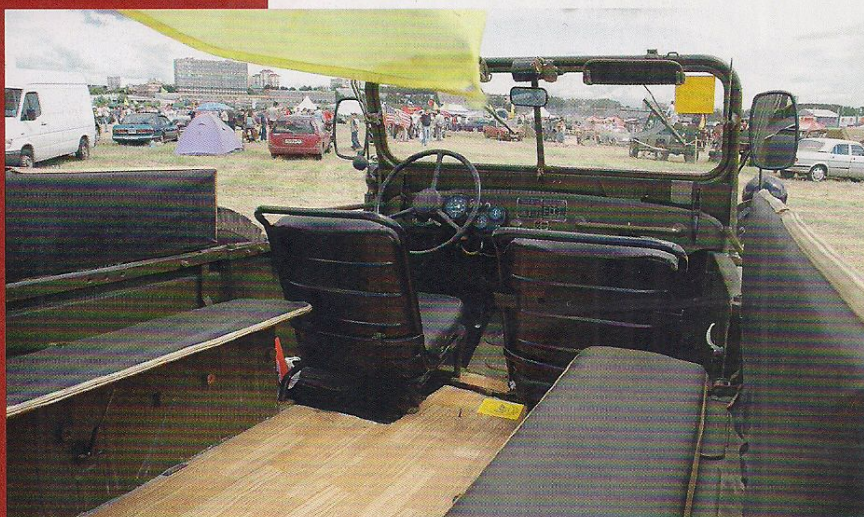


Дизайн приборной панели ГАЗ-69 удивляет своим минимализмом.

другим автомобилем. Кузов многоцелевого назначения устанавливался на сварной штампованной раме и имел две боковые двери, откидной задний борт, съемный брезентовый верх с прямоугольной задней частью и боковую установку запасного колеса на задней левой боковине кузова. На двух передних индивидуальных сиденьях и двух задних продольных откидных скамьях размещалось восемь человек. Со сложенными скамьями задний отсек мог использоваться для доставки грузов массой до 500 кг, установки носилок и вооружения. Рама лобового стекла откидывалась вперед и фиксировалась в этом положении на капоте. Для сложенного тента и съемных остекленных секций боковых дверей имелись особые отсеки. Снаружи кузова со стороны водителя устанавливалась фара-искатель. Впервые среди советских армейских автомобилей ГАЗ-69 получил системы отопления и принудительной вентиляции, обдув лобового стекла с двумя стеклоочистителями и солнцезащитные козырьки.

Испытания и доработки

К октябрю 1947 года был изготовлен первый образец, к февралю 1948 года собрали еще два, а к концу года – четвертый. Все они снабжались специальными одноосными прицепами ГАЗ-704 грузоподъемностью до 0,5 т.



ГАЗ-69 на ВДНХ.

От будущего серийного автомобиля прототипы «Труженик» отличались иной формой крыльев, лобового стекла и капотом без боковых вентиляционных окон.

Заводские испытания пробегом протяженностью 12 500 км, проведенные в мае 1948 года под руководством ведущего испытателя ГАЗ-69 инженера А. Ф. Ромачева, показали, что новый автомобиль в целом удовлетворяет предъявленным к нему требованиям. В конструкции автомобиля применялись компоненты, уже опробованные на автомобилях, в основном, ГАЗ-20 «Победа» и, частично, – ГАЗ-51 и ГАЗ-12 ЗИМ: двигатель, коробка передач, рулевой механизм, дифференциал, амортизаторы, тормоза, электрооборудование. Их удачное сочетание усиливало их достоинства и сводило на нет присущие недостатки, а в совокупности сообщало машине высокие показатели в эксплуатации и ремонте.

«Газик» уверенно брал 30-градусные подъемы, преодолевал брод глубиной 0,7 м и к тому же мог буксировать прицеп общим весом 850 кг. И сам ГАЗ-69 в двухдверном варианте при сложенных скамьях в заднем отсеке был рассчитан на перевозку полутонны груза.

По результатам испытаний конструкция машины была доработана: установлены маслорадиатор и шестилопастный вентилятор, что полностью устраняло перегревы в сложных дорожных условиях; откорректированы передаточные числа в трансмиссии; применена синхронизированная коробка передач, подобная коробке передач автомобиля ЗИМ. Заменены были и мосты автомобиля. Их разработкой занимался в том числе и В. С. Соловьев, будущий конструктор ВАЗа. В автомобиле был доработан рулевой механизм, облегчавший управление. Дисковый ручной тормоз заменили на барабанный. Усилили раму, особенно в районе первой поперечины. Наконец, установили стандартные для армейской техники круглые контрольные приборы.

МОДИФИКАЦИИ

На шасси ГАЗ-69 создавались различные машины связи, командно-штабные машины, топопривязчики, дорожный индукционный миноискатель, аэродромный пусковой агрегат, машины радиационной и химической разведки, контрольно-поверочная установка авиационных ракет и, наконец, самоходный противотанковый ракетный комплекс.



ГАЗ-69 на набережной города Калинин. 1971 г.

Производство и модернизация

В 1952 году была собрана первая пробная партия ГАЗ-69, а с 1 сентября 1953 года на ГАЗе развернулось их массовое производство. На военном параде в Москве ГАЗ-69 был впервые продемонстрирован 7 ноября 1953 года. По решению правительства с конца 1954 года производство ГАЗ-69 стало переводиться на Ульяновский автозавод (УАЗ), претерпевший серьезную реконструкцию. Первые шесть ГАЗ-69 были собраны там уже в декабре. С 1955 года на УАЗе началась их серийная сборка из деталей, поступающих из Горького. Полностью выпуск ГАЗ-69 уже из собственных комплектующих ульяновцы освоили в 1956 году. Для развития этого направления на завод была направлена группа высококвалифицированных инженерно-технических работников во главе с главным конструктором П. И. Музюкиным – активным разработчиком многих вездеходов ГАЗ.

С 1956 года ГАЗ-69 стал успешно экспортироваться за границу, в том числе в тропическом исполнении, где так же быстро приобрел большую популярность, особенно в странах Азии, Африки и Латинской Америки. Машины этого типа эксплуатировались в 56 странах. В Румынии и КНДР ГАЗ-69 производились без лицензии. Правда, по качеству они заметно уступали советским машинам и конкуренцию им составить не могли. В процессе производства машина непрерывно совершенствовалась. Так, в конце 1960-х годов появился вариант ГАЗ-69-68, оснащенный более надежными и прочными ведущими мостами от «буханки» – автомобиля УАЗ-452, с четырьмя сателлитами в мостовых дифференциалах. Одновременно был внедрен механизм отключения переднего моста, были установлены развитые шкворневые узлы,

улучшены уплотнения карданов, доработаны тормоза. Велась работа по повышению долговечности синхронных шарниров привода передних колес, в частности за счет установки надежных дисковых типа «Тракта-ЯАЗ». Внешне вариант ГАЗ-69-68 отличался установкой нового тента с встроенными в него двумя небольшими боковыми окнами и увеличенным задним стеклом.

ГАЗ-69 производился вплоть до 1973 года, когда были выпущены последние 275 машин. Всего два завода произвели 16 382 и 356 624 автомобиля ГАЗ-69 соответственно. ★



Вездеход ГАЗ-69 с грузопассажирским кузовом на ВДНХ.

Популярный «козлик»-вездеход

«...если уж покупать что-нибудь, так это "ГАЗ-69", вездеход, но их, к сожалению, не продают», – писали братья Стругацкие в своем знаменитом романе-сказке «Понедельник начинается в субботу».

ГАЗ-69 действительно не продавали. 100 % выпущенных автомобилей поступали в вооруженные силы, другие силовые структуры и различные госучреждения, а также предназначались для экспорта. Специализированные предприятия мелкими сериями выпускали (точнее – дорабатывали) «газики» с жестким верхом – для нужд милиции, ГАИ, вытрезвителей, медицинской службы. Была выпущена даже опытная партия заднеприводных цельнометаллических фургонов ГАЗ-19, предназначенных для развоза почтовой корреспонденции. Однако вскоре вектор таких грузоперевозок был перенаправлен на ульяновские «буханки», и о «газике»-фургоне забыли.

Почему-то широко распространено мнение, что ГАЗ-69 предназначался для армии, а его более комфортабельный «собрат» ГАЗ-69А – для народного хозяйства. Это не так: хватало и тех и других.

На гражданской службе ГАЗ-69 в первую очередь применялся в сельской местности. Он был служебной машиной для председателей колхозов, агрономов, партийных и советских работников районного и областного звена, которым требовалось выезжать в поля и передвигаться по дорогам без твердого покрытия в любую погоду.

Всегда востребован

Снимаемые с долговременного хранения ГАЗ-69 продолжали поступать в народное хозяйство и после прекращения их серийного производства. В частные руки в те годы попадали считанные экземпляры, в основном списанные с госслужбы. Ходили слухи, что во второй половине 1980-х годов снимаемые уже массово с долговременного хранения автомобили ГАЗ-69 поступали в свободную продажу. Из нее они исчезли быстро – новенькие машины (автомобиль ставится на долговременное хранение после обкатки – пробега в 1000 км), продававшиеся по относительно невысокой цене, пользовались огромным спросом.

НА «СЕВЕРНОМ ПОЛЮСЕ»

Автомобили ГАЗ-69 прошли проверку в экстремальных условиях эксплуатации. В 1954 году несколько ГАЗ-69 были отправлены на дрейфующие полярные станции «Северный полюс-3» и «Северный полюс-4», где они эффективно использовались в течение нескольких лет в крайне суровых климатических условиях.

Почему «козел»?

В народе за ГАЗ-69 прочно закрепилось прозвище «козел» или «козлик». Из-за чего? Основная причина – специфические нюансы подвески и относительно короткая колесная база. На минимальных неровностях и при резких торможениях ГАЗ-69 в самом деле ощутимо раскачивался с носа на корму – «козил». Дело в том, что подвеска на полуэллиптических рессорах оказалась



ГАЗ-69 в оренбургской степи, 1970 г.



Советский автомобиль ГАЗ-69 на линии экватора в Уганде. 1969 г.

Молодой агроном
на ГАЗ-69.

МНОГОЧИСЛЕННЫЕ ПРОФЕССИИ ГАЗ-69

ГАЗ-69 помогал геологам в Сибири, труженикам сельского хозяйства на целине, обслуживал работников дрейфующих полярных станций, участвовал в парадах на Красной площади, а также служил в армии – тягачом для буксировки пушек (даже противотанковых), минометов и тяжелых пулеметов.

излишне жесткой, а примитивные рычажные амортизаторы не успевали демпфировать клевки кузова, да и короткая база не способствовала его стабилизации относительно дороги. Машина переставала «взбрыкивать» только с полной нагрузкой, что и на армейской, и на хозяйственной службе случалось нечасто.

Особенности эксплуатации

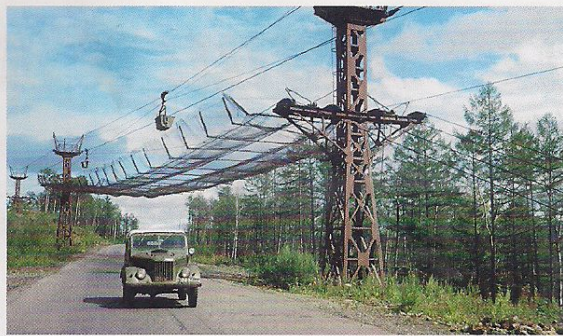
Как ни странно это покажется современному автовладельцу, но в 1950–1960 годы специальная охлаждающая жидкость для постоянного использования в системах охлаждения в СССР не выпускалась, и водители использовали вместо нее воду. При этом в зимнее время воду приходилось сливать на ночь, чтобы избежать последствий расширения после замерзания. Если же температура не снижалась до нуля, то воду оставляли в системе, а для прогрева двигателя использовали интересное приспособление, предусмотренное для этого заводом. На левой стороне двигателя в моторном отсеке был смонтирован котел предпускового подогрева. В зимнее время, прежде чем заливать воду, необходимо было вывернуть руль вправо и открыть люк в районе правого переднего колеса. За люком скрывалась жаровая труба котла, в которую можно было вставить нос паяльной лампы. Таким образом двигатель прогревался перед заливом воды и согревалось моторное масло в поддоне картера.

ГАЗ-69 в кино

ГАЗ-69 неоднократно снимали в кино, причем не только отечественные, но и зарубежные кинематографисты. Важно отметить, что ГАЗ-69 не просто мелькал в кадре, а полноценно «играл роль» – либо самого себя, либо какой-то другой машины. Из фильмов можно почерпнуть любопытную информацию о тех, кто ездил в те годы на ГАЗ-69. Это и начальник геолого-разведочной партии в фильме «Алешкина любовь» (1960), и участковый



ГАЗ-69 на дистанции. Первенство СССР по автокроссу. 1966 г.



Разработка месторождений полезных ископаемых – еще одно направление народного хозяйства, где было не обойтись без ГАЗ-69. Хабаровский край, подвесная дорога к руднику «Молодежный». 1977 г.



милиционер в фильмах «Деревенский детектив» (1968) и «Анискин и Фантомас» (1971). Не обошлись без участия ГАЗ-69 и фильмы 1950–1970-х годов об армии, пограничниках и милиции.

Что касается ролей «другого автомобиля», то в фильме «713-й просит посадку» (1962) на ГАЗ-69 развозжает наряд полиции «одной из западных стран». Ну и, конечно же, из ролей в зарубежном кино нельзя не упомянуть фильм «Индиана Джонс и королевство хрустального черепа» (2008). Здесь ветеран ГАЗ-69 участвует в безумной гонке-погоне через джунгли в компании двух амфибий ГАЗ-46, созданных, кстати, на его базе. ★



ГАЗ-69 в городе Русне, Литва.

ГАЗ-69 во время авиационного парада в Тушино. 1957 г.

На пути к массовому автомобилю

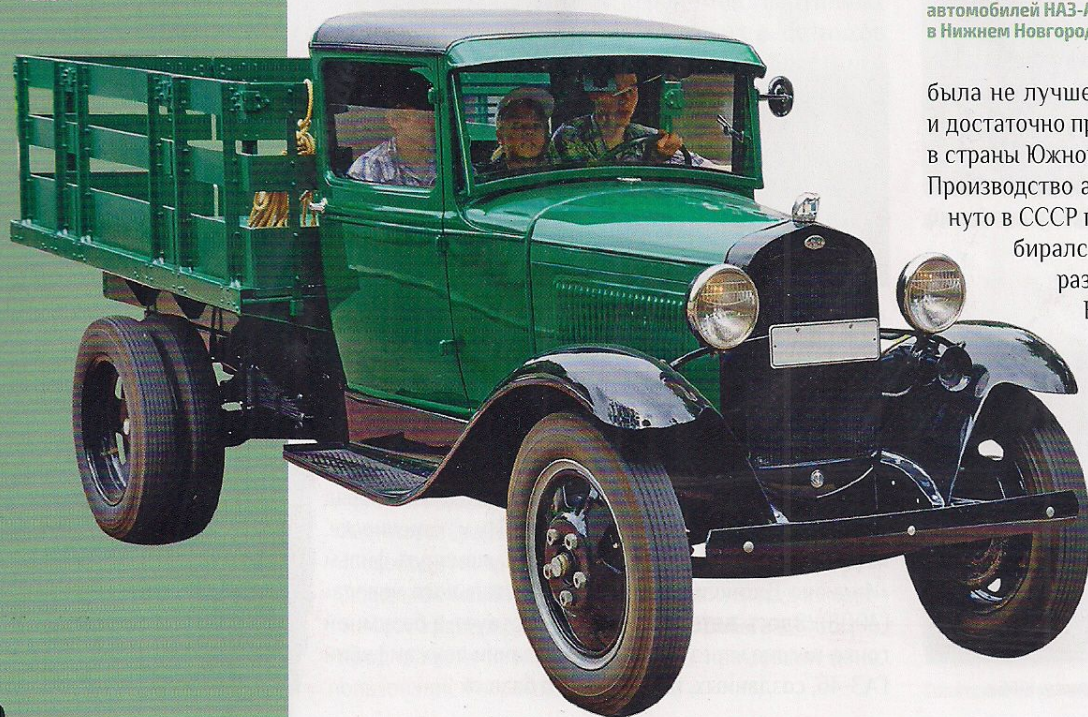
К концу 1920-х годов стало ясно, что московский автозавод АМО, на тот момент полкустарный и мало-мощный, не в состоянии удовлетворить спрос на грузовики внутри быстро развивающейся страны.

Выпускаясь на нем модель – несколько обновленный Fiat 15ter – являлась для того времени уже значительно устаревшей. Поэтому со всей остротой встал вопрос о реконструкции завода и освоении выпуска более современного грузового автомобиля. В январе 1928 года рассматривался первый вариант реконструкции АМО, предложенный главным конструктором завода В. И. Ципулиным, ориентированный на немецкое автопроизводство.

Американские гости

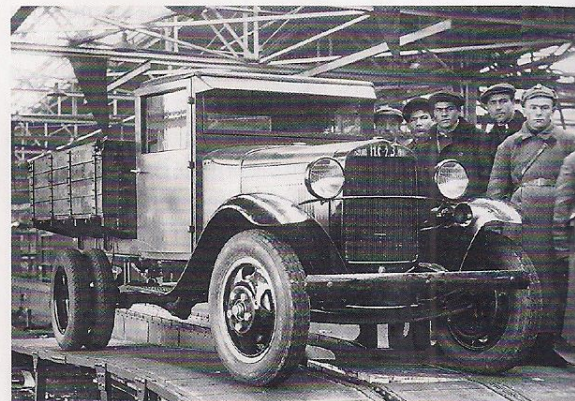
Однако уже к концу этого года первоначальный проект был приостановлен ввиду произошедшей смены ориентиров на американские образцы автомобилестроения. Пожалуй, решающую роль в этом деле сыграл назначенный осенью 1927 года председателем автотреста М. Л. Сорокин, который несколько лет, еще до революции, жил в Америке. В 1928 году он снова находился в Соединенных Штатах – во главе правительственной комиссии по выбору автомобиля для его производства на АМО. Комиссия заключила контракт, в соответствии с которым американцы обязались отправить в СССР своих инженеров, а также поставлять сборочные комплекты грузового автомобиля Autocar SA. Пусть эта модель

Американский грузовик Форд модели AA образца 1929 г.



★ АВТОБУСЫ

Первый автобус АМО вместимостью 14 пассажиров был создан в 1926 году на шасси 1,5-тонного грузовика АМО-Ф-15. В 1932 году на длиннобазном (4420 мм) шасси АМО-2 был налажен выпуск автобусов АМО-4. Их собирали на кузовном производстве АМО, заводе «Аремкуз» и на других, более мелких предприятиях.



29 января 1932 г. Начало массового производства грузовых автомобилей НАЗ-АА (ГАЗ-АА) на конвейере автозавода в Нижнем Новгороде.

была не лучшей в своей категории, зато надежной и достаточно простой; американцы уже поставляли ее в страны Южной Америки.

Производство американского грузовика было развернуто в СССР под обозначением АМО-2. Грузовик собирался из узлов и деталей, произведенных различными американскими компаниями.

В этом заключалась еще одна положительная сторона: завод АМО получил сразу весь набор вполне современных типовых автомобильных узлов и агрегатов ведущих фирм США. В общей сложности до 1931 года было изготовлено 1715 машин АМО-2. Это был первый отечественный автомобиль с гидравлическим приводом тормозов, диафрагменным бензонасосом, батарейной системой зажигания и приводимым от коробки передач насосом для накачки шин.



Автопробеги – один из символов начала советской эпохи. Рабочие завода «АМО» и готовые к пробегу автомобили на Красной площади. 1925 г.

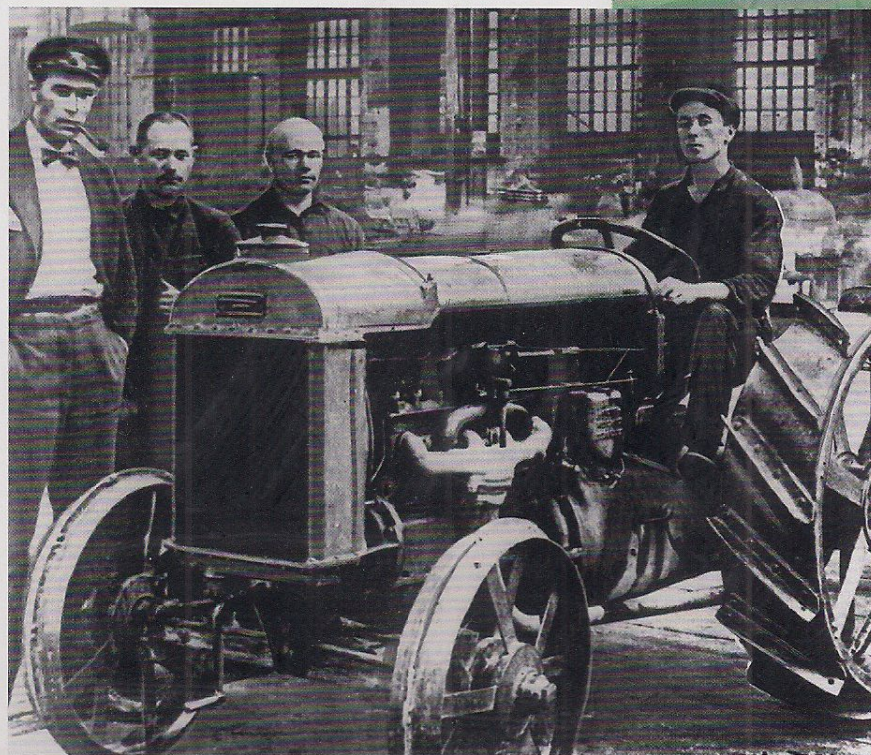
Советский «Форд»

Сотрудничество СССР с фирмой «Форд мотор компани» началось уже в начале 1920-х годов. Сначала американцы продавали нам колесные сельскохозяйственные тракторы, а затем дело дошло до их сборки в Советском Союзе. Ленинградский завод «Красный Путиловец» (ныне Кировский) с 1924 по 1932 год изготовил по американскому образцу почти 40 тыс. тракторов «Фордзон».

31 мая 1929 года советское правительство подписало с Фордом договор о технической помощи в постройке и пуске гигантского по тем временам автомобильного завода в Нижнем Новгороде, а также о передаче лицензий на выпуск легковых и грузовых автомобилей. Согласно контракту, еще до пуска нового завода в Нижнем Новгороде компания «Форд» должна была организовать в здании одного из складов прототип сборочного конвейера, чтобы советские руководители-производственники и рабочие могли получить практический опыт сборки. Уже в феврале 1930 года первые автомобили «Форд» сошли с конвейера в Канавине (окраина Нижнего Новгорода). Договор 1929 года оказался выгоден обеим сторонам. СССР получил современный завод и автомобили «Форд», которые были наиболее выносливыми из имевшихся тогда автомобилей, так что при укреплении конструкции они вполне подходили для советских дорог. «Форд» обеспечил себе сбыт машин на четыре года, причем 1930 год пришелся на самый пик Великой депрессии, когда в США производство автомобилей уменьшилось на 31 %.

Но не только экономическая целесообразность объединяла нас с Фордом. Российским автомобилистам были близки и понятны фордовские машины: с 1929 года они составляли большинство в автомобильном парке СССР. К тому же книга Генри Форда «Моя жизнь, мои достижения» в 1924–1928 годах выдержала в СССР девять изданий! Его методами производства, философией, моделями интересовались миллионы людей. И нет ничего удивительного в том, что в феврале 1935 года (за три месяца до истечения договора) была подписана в печать книга Н. Беляева «Генри Форд» из серии «Жизнь замечательных людей». Форд стал первым зарубежным промышленником, отнесенным в советской стране к этой категории. ★

Рабочий Путиловского завода К. Яковлев выводит из авторемонтной мастерской первый трактор «Фордзон-Путиловец». 1924 г.



ОБОЮДНАЯ ВЫГОДА

О том, насколько заключенный с СССР договор был выгоден для Генри Форда, свидетельствует тот факт, что с 1 марта 1929 года ежедневный выпуск автомобилей на заводах Ford Motor Company вырос до 875 штук и администрация компании объявила о дополнительном наборе 30 тыс. рабочих.

В НОМЕРЕ 10

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 10

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



ЗИЛ-111Д ДЛЯ
СОВЕТСКОЙ ЭЛИТЫ



АВТОМОБИЛИ ОСОБОГО
НАЗНАЧЕНИЯ



ЗИЛ: ЗАВОД ИМЕНИ
ЛИХАЧЕВА



ЗИЛ-111Д

ЗИЛ-111Д ДЛЯ
СОВЕТСКОЙ ЭЛИТЫ

АВТОМОБИЛИ ОСОБОГО
НАЗНАЧЕНИЯ

ЗИЛ: ЗАВОД ИМЕНИ
ЛИХАЧЕВА

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!