

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 13



VAZ-2103 — «ЖИГУЛИ»
КЛАССА ЛЮКС



ПЕРВАЯ МАШИНА —
КАК ПЕРВАЯ ЛЮБОВЬ...

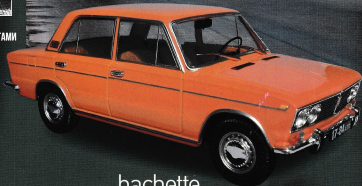


АВТОСОТРУДНИЧЕСТВО
С СОЕДИНЕННЫМИ ШТАТАМИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2583-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 13, 2018

РОССИЯ

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

По техническим вопросам пишите на:
info@ashet-collection.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@vkontakte.ru

БЕЛОРУССИЯ

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

КАЗАХСТАН

Распространитель: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7727-250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекшн Україна»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,
оф. 15 Б, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАЇНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 218 57 00, (044) 498 96 83
www.podpiska.edipress.ua
E-mail: podpiska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Betna 2 C
27200 Stanachowice
POLAND

Тираж: 10 200 экз.
Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. 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 Ашет Коллекшн Україна

Copyright © 2018 Ашет Коллекшн Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и модальная 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: 20.04.2018.

Дата выхода в свет: 12.07.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 1 © РМА Новости, 3 © РМА Новости,
4 © М. С. Коваленко, 5 (левый) © А. Буянич/TASS, (справа) © РМА Новости,
6 (левый) © Илья Ушатов/TASS, (справа) © Анастасия Казина/TASS,
7 (левый) © TASS, (справа) © А. Вуляков/TASS, 8 (левый) © Евгений Мусорин/
Фотобанк.Лоре, (справа) © TASS, 9 (левый) (слева), (в середине) © Onizko/Wikimedia
Commons, (справа) © РМА Новости, 10 (левый) (справа) © РМА Новости,
11 (справа) © Александр Абдукаши/Фотобанк.Лоре, 11 (левый), 11 (справа) (слева),
11 (справа) © РМА Новости, (левый) (слева) © Антонио Делла Вега/Фотобанк.Лоре.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



VAZ-2103 – «Жигули» класса люкс

МАШИНА И ВРЕМЯ



Первая машина – как первая любовь...

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Автосотрудничество с Соединенными Штатами

ВАЗ-2103 – «Жигули» класса люкс

Как и Ваз-2101, третья модель Волжского автозавода, Ваз-2103 «Жигули», имея бесспорные «фиатовские» корни, копией какого-либо конкретного итальянского автомобиля не являлась.

В подлинном 16 августа 1966 года в Москве между итальянской компанией Fiat и советским Внешторгом генеральном соглашении о научно-техническом сотрудничестве в области разработки легковых автомобилей определялись модели, в создании которых сотрудничество и заключалось. Два автомобиля должны были иметь комплектацию «норма» с кузовами седан (ВАЗ-2101) и универсал (ВАЗ-2102), а третий – комплектацию «люкс» (ВАЗ-2103).

Появление на свет

Если с прототипом для «нормы» разобрались быстро – им стал Fiat-124, – то с «люксом» возникли затруднения. Дело в том, что итальянцы предложили в качестве базы для «люкса» автомобиль Fiat-125. Первоначально такое предложение советскую сторону устроило – четырехфарная малолитражка действительно смотрелась эlegantнее, чем Fiat-124. Однако по мере более детальной проработки проекта выявились «подводные камни». Например, оказалось, что Fiat-124 и Fiat-125, несмотря на внешнее сходство, представляли собой, по сути, принципиально разные автомобили, минимально унифицированные между собой. Например, «125-й» превосходил «124-й» по геометрическим размерам, при этом «124-й» имел бензиновый мотор со штанговым приводом клапанов емом 1200 см³, а «125-й» – двигатель с двумя версиями



Современный дизайн люксовых «Жигулей» Ваз-2103 особенно выразительно смотрелся на фоне древних кирпичных стен. 1974 г.

Модель намер



Модель автомобиля Ваз-2103 – «ЖИГУЛИ-ЛЮКС»



Безопасный пластик
использовали для отделки
внутренней поверхности
панельки

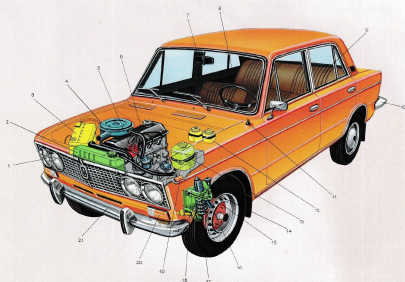


Открытость в стиль
Фирм и минимального
размера фары были
деланы объемными
более плоскими и широкими

Новые спойлеры
размещены в том месте,
где раньше располагался
для дальнобойной езды
на высоких скоростях
с резким ускорением
и торможением

Трехлучевая
система ближнего
света позволила
увеличить диаметр
различных фар
на легком варианте

Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2103 — «ЖИГУЛИ-ЛЮКС»



- 1 — фара,
- 2 — радиатор,
- 3 — аккумуляторная батарея,
- 4 — воздушный фильтр,
- 5 — распределитель зажигания,

- 6 — двигатель,
- 7 — зеркало заднего вида,
- 8 — рулевое колесо,
- 9 — заднее сиденье,
- 10 — задний бампер,
- 11 — антенна радиоприемника,

- 12 — бачок для гидропривода сцепления,
- 13 — расширительный бачок системы охлаждения,
- 14 — амортизатор передней подвески,
- 15 — тормозной барабан,

- 16 — шаровая опора,
- 17 — пружина передней подвески,
- 18 — передняя подвеска,
- 19 — боковой указатель поворота,
- 20 — подфарник,
- 21 — передний бампер.

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2103 — «ЖИГУЛИ-ЛЮКС»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1030

Полная масса, кг: 1430

Габаритные размеры, мм:
 длина — 4136 ширина — 1611
 высота — 1440 база — 2424

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель: ВАЗ-2103, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л.с.: 75 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см³: 1451

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние — дисковые, задние — барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребревой ролик

Подвеска передняя: независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Размер шин: 6,45 — 13»

Макс. скорость, км/ч: 150

Время разгона до 100 км/ч, с: 17

Расход топлива при скорости 90 км/ч: 7,7 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 39



VAZ-2103 проходит заводские испытания. Тольятти, 1973 г.

распределительными валами с ременным приводом, объемом 1600 см³ и мощностью 90 л. с. Шасси автомобилей также серьезно отличалось, поскольку «125-й» был выполнен на базе устаревшей модели Fiat 1500 разработки конца 1950-х годов и имел рессорную заднюю подвеску – мягкую и комфортную, но архаичную требовавшую освоения в СССР производства рессорного типа.

Газообразившись в ситуации, советская сторона пришла к выводу, что такое положение дел ее не устраивает. Было выдвинуто требование обеспечить максимальную – до 80 % – унификацию «первой» и «третьей» моделей, или, точнее, автомобилей № 1 и № 2 – именно так они именовались в советско-итальянских документах.

Итальянцы быстро нашли выход из положения. Как раз в это время они начали работу над улучшенной модификацией 124-й модели – Fiat-124 Special. В дальнейшем работа над обоими проектами велась параллельно

и со взаимным влиянием, а конечные результаты – пошедший в серию в 1968 году Fiat-124S и появившийся в 1972 году VAZ-2103 – если и не копировали друг друга внешне, то совершенно явно и сильно перекликались.

Серийное производство

Первая партия из 518 автомобилей VAZ-2103 появилась в IV квартале 1972 года. Кроме того, сверх плана было выпущено еще примерно 1350 автомобилей под индексом 2103B (B – «временный»), у которых отсутствовали некоторые оригинальные комплектующие (панель приборов, элементы отделки салона и радиальные шины ИЯ-170). Машины этой серии не поступили в розничную продажу, а были проданы работникам самого ВАЗа и заводов-смежников.

С начала 1975 года «тройка» приобрела законченный вид и выпускалась практически без изменений до 1984 года. Всего за 12 лет было выпущено 1304 899 экземпляров

«ЛЮКС-УНИВЕРСАЛ»

Одновременно с проектированием седана VAZ-2103 прорабатывался и его вариант с кузовом универсал – VAZ-2104. Однако из-за утилитарности универсала было принято решение отказаться от создания его на базе люксовой модели. И все же в 1976 году были изготовлены три образца «люкс-универсала», один из которых семь лет проработал в заводском дизайн-центре в качестве референсного автомобиля. Индекс VAZ-2104 был присвоен много лет спустя серийному универсалу на базе VAZ-2105.

Модель намере



Просторный салон и вместительный багажник сделали VAZ-2103 идеальным по тем временам автомобилем для путешествий всей семьей. 1973 г.

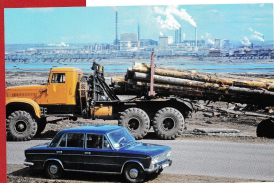




Автомобиль VAZ-2103 на заводе. Тольятти, 1973 г.

VAZ-2103. Помимо базовой версии, серийно выпускались модификации VAZ-21031 с двигателем VAZ-2106 (метко-серийно), VAZ-21032 для экспорта в страны с левосторонним движением, VAZ-21033 с двигателем VAZ-21011 (1500 см³, 69 л. с.) и VAZ-21035 для экспорта с мало-мощным, но более экономичным двигателем VAZ-2101. Интересный факт: приемочные испытания государственной комиссии новая модель проходила уже после постановки на конвейер. Надо признать, что этот случай не был чем-то необычным для советской плановой экономики. В данном случае это несоответствие отчасти объяснимо – ведь вопрос о том, будет выпускаться «тройка» или нет, не стоял в принципе. Тем не менее испытания проходили по полной программе и без всяких скидок: колонна из четырех автомобилей VAZ (два VAZ-2103 и две «единички» – для сравнения) прошла все испытания в различных условиях и климатических зонах.

На городских дорогах. Иркутская область, Братск, 1978 г.



В начале 1974 года межведомственная комиссия вынесла вердикт, подписав акт и протокол испытаний. Телескопическая «тройка» с полным правом могла считаться серийным автомобилем. 21 декабря 1975 года из ворот Волжского автозавода выехал миллионный автомобиль – и, разумеется, им оказалась наиболее современная на тот момент «тройка». А спустя год, в декабре 1974-го, VAZ-2103 отмечен государственным «знаком качества».

Комфорт и элегантность

Сразу стоит отметить, что дизайн VAZ-2103 выполнен в центре стили Fiat – разумеется, согласовывая свою работу с советскими заказчиками. При этом внешний вид советской машины выгодно отличался от Fiat-12. Так, например, у VAZ-2103 передняя часть имеет боковой отрицательный наклон, а линии передних крыльев в районе сопряжения с решеткой радиатора и капота заметно острее. Благодаря этому приему «тройка» выглядела ощутимо динамичнее и VAZ-2101 и итальянский собрат. Отражатели и стекла фар уменьшенного диаметра позволили визуально сделать автомобиль более плоским и широким – во многом и за счет того, что оптика помещалась как бы внутри решетки радиатора, образуя единый горизонтальный модуль. Даже поворотники за счет своей необычной ромбической формы подчеркивают динамичность образа.

Динамика эстерьера соответствовала и характеристикам машины. Более мощный двигатель позволял быстро набирать скорость. Разгон с места до 100 км/ч осуществлялся за 17 секунд – сегодня такой показатель представляется очень слабым, но тогда он был лучшим среди всех отечественных автомобилей и вполне сравнимым с зарубежными одноклассовиками. Максимальная скорость возросла до 150 км/ч. Повышение мощности двигателя с 62 до 75 л. с. было достигнуто не форсированием, а увеличением рабочего объема с 198 до 145 и рабочего хода поршня. Соответственно, стал в блок цилиндров, изменились размеры коленчатого вала. В тормозную систему VAZ-2103 ввели вакуумный усилитель тормозов, значительно снизивший усилие на педаль тормоза. В задних тормозах было предусмотрено устройство для автоматической установки зазора между колодками и тормозным барабаном по мере износа фрикционных накладок. Вследствие этого отпала необходимость в периодической регулировке задних тормозов. Для VAZ-2103 использовались новые покрышки диагонального типа, в отличие от применявшихся ранее. Новые колеса оказались лучше приспособлены для длительной езды на высоких скоростях с резким ускорением и торможением.

«ЛЮКС» ДЛЯ НАРОДА

Справедливости ради надо сказать, что легковые малолитражные автомобили в комплектации «люкс» выпускались отечественным автопромом и раньше. Однако предвзначались они в основном на экспорт или производились под персональный заказ для представителей советской и партийной элиты. VAZ-2103 стал первым советским автомобилем в люксовой исполнении, предназначенным для массового производства и реализации населению.



Автомобиль «Жигули» VAZ-2103 чувствовал себя достаточно уверенно на любых дорогах. 1975 г.

У VAZ-2101 передняя и задняя части кузова были практически равной длины, а у «тройки» перевернуть корму с передком было невозможно. При этом унификация по кузову с «единичкой» была максимальной и составляла около 80 % – по сути, новая машина отличалась только навесными панелями передка и задка, полностью сохранив прежнюю силовую структуру и среднюю часть. Обилие хрома на кузове VAZ-2103 объяснялось просто: таковы требования к модели «люкс».

Неожиданные решения

Были в отделке «тройки» и совершенно непривычные детали: двухцветные пластмассовые рассеиватели передних подфарников и огромные двухцветные задние фонари. Ничего подобного советская промышленность с тех пор не производила, и технология двухцветного литья далаась нашим производственникам непросто. Любопытная деталь: из-за возникших технологических сложностей с расположением катафота на красной части рассеивателя пришлось перевернуть его вверх ногами, установив красную секцию в верхней, а не в нижней части фонаря. Неожиданными и необычными, но весьма полезными оказались и красные фонарики в торцах передних дверей, которые загорались при открывании (если включено наружное освещение), обозначая в темноте габарит открытой двери. «Тройка» вошла в историю и как первый отечественный легковой автомобиль, оснащенный ремнями безопасности. С этого момента они стали обязательными.

Интерьер: стильно и удобно

Отличия в отделке салона VAZ-2103 от VAZ-2101 были не менее значительными. Пространство над головой увеличилось на 15 мм, а расстояние от потолка до сиденья составляло 860 мм. Панель приборов, в которой были установлены часы, указатель давления масла и – вследствие спортивных разработок «Фиата» – тахометр, была изменена полностью. До тех пор такие комбинации встречались только на импортных спортивных автомобилях. Кроме того, панель приборов на VAZ-2103 отделялась пластмассой, имитирующей ценные породы дерева. Тахометр облегчал контроль числа оборотов двигателя и позволял даже малоопытному водителю легко и безошибочно выбрать нужную передачу. На спидометре дополнительно появился счетчик суточного пробега – тоже новинка на советском автомобиле. Необычным было наличие и распределителя теплого воздуха от печки к ногам пассажиров заднего сиденья, и мощного стеклоомывателя ветрового стекла, действовавшего от кнопки механического насоса под левой ногой (бачок омывателя представлял собой резиновый мешок с горловиной, закрепленный на задней стенке моторного отсека). Напомним, что на «единичке» в то время омыватель приводился в действие маленькой резиновой кнопкой на панели приборов, пользоваться которой было весьма неудобно.

Не забыли конструкторы предусмотреть и место для большого радиоприемника, дополнив панель приборов центральной консолью, хотя радиоприемник устанавливался и не на всех машинах. На внутренней стороне солнцезащитного козырька появилось зеркальце. Внешний вид и шумоизоляция салона улучшились за счет толстых тканевых ковров на полу. Были введены дополнительные пластиковые накладки, благодаря чему в салоне практически не осталось «голого» металла – в соответствии со стандартами 1970-х годов. На дверях появились большие удобные подлокотники, а на заднем сиденье – откидной подлокотник посередине. Багажник «люксового» варианта также имел превосходную отделку из формованного пластика. ★

Модель номера



Автомобиль VAZ 2103 следит за вами. Советский автомобиль вскоре представит вам все достоинства новой «Жигулей». Только в 1973 г.



Первая машина – как первая любовь...

История любой машины складывается не только из строго задокументированных фактов, но также из воспоминаний тех, кто ее проектировал, собирал и эксплуатировал.

Воспоминания советских автолюбителей в данном случае ничуть не менее важны и интересны, чем официальные сведения о производстве советских машин. Вот почему человеку, который интересуется историей отечественного автомобилестроения, могут быть интересны воспоминания конкретного автолюбителя...

Состояние автомобиля с пробегом

Автомобиль ВАЗ-2103 1978 года выпуска был приобретен в 1993 году. Несмотря на приличный возраст, машина находилась в прекрасном состоянии: прежний владелец эксплуатировал ее только в теплое время года, а на зиму ставил в отапливаемый многостаяный гараж. Пробег за 15 лет составил чуть более 70 тыс. км – ничтожно мало, особенно если учесть, что за последние три года машина прошла столько же. Ничего существенного менять не пришлось – какие-то рычаги и ступки подвески, аккумулятор, кажется, лампу ближнего света (или габаритов) – и все. Да, еще пришлось купить новую резину – «родная» не менялась, кажется, ни разу с 1978 года. Поскольку все это происходило в 1993 году, то комфорт люксовых «Жигулей» уже не казался чем-то необычным – к тому времени советские автолюбители успели познакомиться и с машинами более высокого класса. По-настоящему необычным было лишь само по себе ощущение управления своим первым в жизни автомобилем.



Свойственный обладатель ВАЗ-2103, 1978 г.

Особенности конструкции: «амбивальт»...

Тем не менее стоит обратить внимание на особенности конструкции «тройки», часть из которых сейчас могут вызвать удивление. Например, омыватель ветрового стекла. Для того, чтобы из жиклеров брызнула вода, надо было надавить левой ногой на кнопку, находившуюся чуть левее и выше педального блока. Чем сильнее давили, тем сильнее брызгает. Но работа цветостеклоочистителя от этого процесса не зависела – надо было включать отдельно.

... и система охлаждения двигателя

Важным преимуществом ВАЗ-2103 был электроводяной вентилятор системы охлаждения двигателя. В ВАЗ-2101 привод был механическим, от колечка на вала двигателя. Возможно, для автолюбителей 70-х годов эта разница не имела значения, но в середине 90-х в появившихся московских пробках электроводяной вентилятор был совершенно незаменим! Механический привод полностью зависел от оборотов двигателя и



«ТРОЙКА» ИЛИ «ТРЕШКА»?

Почти во всех современных публикациях автомобилей ВАЗ-2103 именуется не иначе как «трешкой». Это в корне неверно! «Тройкой» его называли в 70-х, а пренебрежительное «трешка» появилась вместе с «пейковой» на рубеже 90-х. Но номера машин появились не сразу: до появления ВАЗ-2106 первые три модели ВАЗа именовались «Жигули», «Жигули-универсал» и «Жигули-ленкс».



Советские гонимые на истерию. Тоскин, 1977 г.





Отсутствие в СССР авторемонт превращало каждого автолюбителя в автомеханика...



... но вид роскошного салона заставлял его забывать о необходимости самому возиться с мотором.

холостью и малом газу в пробках со своей работой не справлялся – двигатели на «копейках» перегревались. На «тройке» же при достижении охлаждающей жидкостью соответствующей температуры (чуть выше 90 °C) срабатывал датчик в радиаторе и включался вентилятор, работающий с постоянной скоростью. Если все было исправно, то мотор не перегревался.

Прекрасный обзор

Следует отметить и прекрасный обзор у «тройки» (характерный для всех моделей вазовской «классики»). Для ориентирования в потоке вполне хватало левого и внутрисалонного зеркал, особенно после замены последнего на панорамное. А вот отсутствие обогрева заднего стекла зимой оборачивалось неприятными хлопотами. Пришлось приобрести электрообогреватель на присосках, работавший от прикуривателя. Одна проблема была решена, но возникла другая: не забыть выключить обогреватель после поездки. В отличие от современных машин, после извлечения ключа из замка зажигания прикуриватель не обесточивался. Говоря об обзоре, стоит отметить, что лучший, чем у «тройки», обзор из всех машин, которые впоследствии довелось эксплуатировать (включая несколько вполне современных иномарок), был только у Volkswagen Caddy. Но эта машина несколько другого класса – у него площадь остекления вдвое больше, чем у «Жигулей».

Салон и багажник

Небольшой с виду автомобиль внутри был достаточно просторным. Семья, состоявшая из четырех взрослых и ребенка, размещалась в нем вполне комфортно.

ДОПЛАТА ЗА «РОСКОШЬ»

«Жигули» VAZ-2103 резко отличались от остальных советских автомобилей. Достаточно сказать, что четырехрядные «Москвичи» шли только на экспорт или выделялись советским гражданам на особые заслуги. «Тройка» выигрывала даже на фоне престижной «Волги» ГАЗ-21. Соответственно, и платить за нее нужно было немало – 7500 рублей. VAZ-2101, например, стоил 5500 руб.

Чего нельзя сказать, например, о приобретенном после «тройки» VAZ-2109 – он оказался тесным для того же состава семьи. «Тройку» часто критикуют за передние сиденья с низкими спинками. Но такие сиденья тогда были у всех автомобилей – эра подголовников и боковой поддержки еще не наступила. Сиденье, конечно, имело минимум регулировок, но было вполне удобным. К тому же при правильной подголке по росту оно обеспечивало достаточно высокую посадку, при которой четко «читались» габариты автомобиля – фактор для начинающего водителя весьма важный! Достойн всецелого похвал и внушительного размера багажник (характерный для всех трехобъемников). Можно сказать, что по сравнению с VAZ-2103 у «девятки» багажник не было вовсе!

Исключительная надежность

Эксплуатировалась «тройка» достаточно интенсивно, но не подводила ни разу. Можно было по достоинству оценить качество сборки 1978 года! Салон поскрипывал, но не «пел», все четко открывалось и закрывалось. Ручки дверей к моменту расставания с машиной проработали 18 лет и были исправны. Для сравнения: на VAZ-2109 за пять лет ручки пришлось менять трижды. Мотор работал тихо и ровно, карбюратор не доставлял хлопот (в отличие от «девяток», с которой это случилось через полгода эксплуатации), скорость набиралась достаточно быстро даже для середины 90-х. Однако надо отметить, что при скорости, близкой к 100 км/ч, возникало ощущение, что не хватает пятой передачи в коробке. ★



Обсуждение достоинств и недостатков новых «Жигулей» VAZ-2103 продолжается на испытательном полигоне 1973 г.

Автосотрудничество с Соединенными Штатами

В 1929 году стартовало сотрудничество советских и американских автомобилестроителей, что помогло наладить в стране массовое производство легковых и грузовых автомобилей.

Соглашение об оказании технической помощи по организации в Советском Союзе массового автомобильного производства было подписано 31 мая. С нашей стороны участником договора выступил Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) СССР, с американской — фирма Ford Motor Company.

От «Форда» к ГАЗу

Как показали испытания, передаваемые в СССР автомобили «Форд» не соответствовали в полной мере требованиям, которые предъявлялись страной с плохо развитой дорожной сетью. Поэтому было решено модернизировать машины, которые планировалось собирать на ГАЗе. Так, на собранных в Советском Союзе автомобилях были усилены картеры сцепления и рулевые механизмы, изменена форма радиаторов, дюймовая

резьба была заменена на метрическую. Кроме того, были простроены кабины и кузова. В частности, ГАЗ-АА, который до конца 1932 года назывался НАЗ-АА (Нижегородский автомобильный завод), получил бортовую платформу, а также кабину из дерева и пресованного картона. Силовой агрегат Ford, который

поначалу поставлялся из США, при рабочем объеме в 3,2 л развивал мощность 40 л. с., что позволяло пустому грузовику разгоняться до скорости 70 км/ч. Аналогичный мотор устанавливался и на фазтоне ГАЗ-А, который был поставлен на конвейер к концу 1932 года и не имел наименования НАЗ. Легковая машина предназначалась для разнообразных госорганизаций, а также для военных частей и первых лиц государства; в частности руки попали лишь несколько экземпляров.



Автобус ГАЗ-03-30 вместимостью 30 пассажиров 1934 года выпуска.



ГАЗ-03-30 — советский автобус малого класса. Почтовая марка СССР 1974 г.



Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-ААА.

100 ТЫС. АВТОМОБИЛЕЙ ОДНОГО ЗАВОДА

17 апреля 1935 года с конвейера Горьковского автомобильного завода сошел столичный автомобиль. Им стал легковой ГАЗ-А. Ни одно другое автомобилестроительное предприятие страны пока не могло похвастаться подобным достижением в то время не могло.

В течение следующих двух лет на основе двух этих моделей конструкторами ГАЗа под руководством А. А. Липгарта было создано целое семейство автомобилей различного назначения.

Обширное семейство

В 1935 году свет увидел 17-местный автобус ГАЗ-03-30, который имел деревянный каркас и дерево-металлическую обшивку. Он выпускался на Автоборочном заводе № 1 в Канавино. До войны и в первые послевоенные годы ГАЗ-03-30 оставался самым массовым отечественным автобусом — в общей сложности было выпущено 18 615 машин. Этот автобус широко применялся не только как служебный и экскурсионный, но и как городской, регулярных маршрутах.

Также в 1935 году на базе автомобиля ГАЗ-А был создан пикап ГАЗ-4. Кабина использовалась стандартная — грузовика ГАЗ-АА, крылья — от легкового ГАЗ-А, только в левом переднем сделали карман для запасного колеса. Несложная в производстве грузовая платформа грузоподъемностью до 500 кг имела лавки вдоль бортов и распашную дверь вместо заднего борта. Так чикап ГАЗ-4 считался грузопассажирским автомобилем. В 1934 году появились 2-тонный трехосный грузовик ГАЗ-ААА с колесной формулой 6 × 4 и 1,2-тонный самосвал ГАЗ-410.

Грузовик был разработан в НАТИ на шасси «Форд-А» и представлял собой оригинальный трехосный вариант полупорки. В дальнейшем конструкция ГАЗ-ААА доводилась в КБ спецмашино ГАЗа под руководством В. А. Гречева. Задний ведущий мост грузовика ГАЗ-АА заменял двухосный тележник с балансирами подвески моста на четырех продольных полуэллиптических рессорах червячными главными передачами и двухступенчатый понижающим редуктором в трансмиссии. Связанный с этим увеличение числа колес позволило уменьшить



Автомобиль ГАЗ М-1, Москва, 1937 г.

удельное давление от каждого из них на грунт, что повысило проходимость автомобиля по проселочным и лесным дорогам.

Самосвал (или «опрокидка», как тогда называли такие машины) в начале выпуска имел обозначение ГАЗ-С1,

позже – ГАЗ-410. Принцип действия этого самосвала

был достаточно интересен. Равномерно распределенный в кузове груз должен был под собственной тяжестью опрокидывать платформу назад, если бы не специальное запорное устройство, рукоятка которого находилась у середины левого борта. Для разгрузки водитель отпускал рукоятку, груз сыпался назад, и пустой кузов под действием силы тяжести возвращался в горизонтальное положение, после чего фиксировался с помощью рукоятки.

В 1930-е годы на шасси ГАЗ-АА выпускалась и пожарная машина ПМГ-1.

Появление знаменитой «Эмки»

Партнерское соглашение, заключенное с компанией Ford, предполагало продолжение сотрудничества в течение пяти лет после окончания строительства завода, а потому в СССР отправилась чертежи относительно новой и весьма прогрессивной для своего времени модели Ford V8 40. На основе этой модели был создан легковой автомобиль ГАЗ М-1 – знаменитая «Эмка». На новой легковой машине устанавливался двигатель ГАЗ-М, который при таком же рабочем объеме, как у ГАЗ-А, обладал большей мощностью – 50 л. с. Это стало возможным благодаря измененным фазам газораспределения и повышенной до 4,6 степени сжатия, что соответствовало наиболее распространенному тогда в СССР сорту автомобильного бензина с октановым числом 66.

В 1938 году модернизировали и «полуторку» ГАЗ-АА. Вариант ГАЗ-ММ оснащался двигателем ГАЗ-М, усиленной подвеской, новым рулевым управлением и карданным валом. Довоенный ГАЗ-ММ внешне различий с моделью ГАЗ-АА не имел и часто именовался по-старому. На шасси ГАЗ-ММ выпускались газогенераторный автомобиль ГАЗ-42, полугусеничный грузовой автомобиль ГАЗ-60 и санитарная машина ГАЗ-55. На базе автомобиля ГАЗ М-1 изготавливался пикап ГАЗ М-415. ★



ГАЗ-410, самосвал на базе модели ГАЗ-АА / ГАЗ-ММ (1936–1944).

ГАЗ-ММ (экивентуал «полуторка») – грузовой автомобиль британского автозавода. Международный парад старинных автомобилей и моторов «Вирд Ретро» 1989 г.

Автомобиль ГАЗ М-1 на фоне разрушенного в руины Севастополя считается как символ невзломанного и своего возрождения в мировой войне. 1944 г.

САМЫЙ МАССОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Полугрузовой грузовик ГАЗ-АА был самым массовым автомобилем в СССР в 1930–1940 годы. В общей сложности с 1932 года было выпущено около 985 тыс. экземпляров ГАЗ-АА, ГАЗ-ММ и их производных, в том числе за 1941–1945 годы – 138,6 тыс. экземпляров. К началу Великой Отечественной войны в РККА числилось 151,1 тыс. автомобилей этих моделей.



В НОМЕРЕ 14

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 14



ЗИМ – ШЕСТИКОНОННЫЙ
ДЛИННОБАЗНЫЙ СЕДАН



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ 2-ГО ЭШЕЛОНА



ИСТОРИЯ АВТОЗВОЛУЦИИ:
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФАРЫ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
С 18 ФАЙЛСЫ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



ЗИМ

ЗИМ – ШЕСТИКОНОННЫЙ
ДЛИННОБАЗНЫЙ СЕДАН

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ
2-ГО ЭШЕЛОНА

ИСТОРИЯ АВТОЗВОЛУЦИИ:
АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФАРЫ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ