

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 20



«БУХАНКА» УАЗ-452В —
60 ЛЕТ НА ДОРОГАХ СТРАНЫ



НЕСОВЕРШЕННАЯ,
НО НЕЗАМЕНИМАЯ



СОВЕТСКИЕ АВТОБУСЫ
1930-х ГОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657200



hachette

Легендарные советские автомобили 12*

Выпуск № 20, 2018

РОССИЯ

Издатель: ООО «Буар Медиа»
Главный редактор: Фрид Марин Александровна
Адрес издателя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витосов, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издания: 127015, Москва, ул. Витосов, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/н 40
Служба 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,
Сведельство ПИ № ФС77-60578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ЦД»
E-mail: izdavatel@mediala.ru

БЕЛОРУССИЯ

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

КАЗАХСТАН

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

УКРАИНА

Издатель и импортер: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шейкманна, д. 42-44,
оф. 15/В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корпус 10а, г. Киев, 03680
Заказать подписные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067-218-57-00, (044) 498-08-83
www.podpiska.dipress.ua
E-mail: podpiska@dipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Varna 2 С

27000 Stara Zagora

ROMANIA

Тираж: 6 000 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендованную цену изданий. 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 Ashette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Україна

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

Подписано в печать: 13.07.2018.

Дата выхода в свет: 18.10.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © Юлия Машкина/Отебана Парс; 4 © М. О. Кошадзе; 5 (левый) © Евгений Завьялов/Отебана Парс, (правый) © Юрий Справин/Отебана Парс; 6 (левый) © Алексей Зларайко/ТАСС, (правый) © РИА Новости; 7 (левый) © Олег Шиньков, (в середине) © Павел Валышев, (правый) © Татьяна Юрьевна/Отебана Парс; 8 © РИА Новости; 9 © частная коллекция; 10 © Николай Власов/Отебана Парс; 11 © Ксения/Ашет Коллекция Парс.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



«Буханка» УАЗ-452В – 60 лет
на дорогах страны

МАШИНА И ВРЕМЯ



Несовершенная,
но незаменимая

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Советские автобусы
1930-х годов

«Буханка» УАЗ-452В – 60 лет на дорогах страны

УАЗ 452 – грузопассажирский, полноприводный, двухосный автомобиль повышенной проходимости, с колесной формулой 4 × 4. Прозванная «буханкой», машина занимает особое место в истории автопрома.

Автомобиль УАЗ-452 в 2018 году исполнилось 55 года. А если считать с семейством УАЗ-450, то знаменитой «буханке» уже 60! Шесть десятилетий на конвейере – завидное и удивительное долголетие. Связано оно не столько с выдающимися достоинствами этой машины (хотя их немало), сколько с ее исключительной utility-тарностью, а еще – с отсутствием достойной замены!

УАЗ-450

Автомобиль УАЗ-450 был создан на Ульяновском автозаводе по заказу Министерства обороны. Детали техзаданий отражают требования военных: полноприводный автомобиль грузоподъемностью 800 кг, на шасси армейского вездехода ГАЗ-69, с задней распашной дверью, приспособленный для перевозки пяти носилочных раненых. В 1956–1958 годах появились первые прототипы с двигателем М-20 мощностью 55 л. с. и удлиненными цельнометаллическими кузовами с двумя высокими плоскими лобовыми стеклами и округленной крышей, с чуть смкнутым вперед полукаботом и массивной передней облицовкой с широкими горизонтальными воздуховодными щелями и декоративной «галочкой» (стилизованной буквой «У») в центре. Дизайном занимался один из пер- советских специалистов в этой сфере В. И. Арямов. Серийные машины получили упрощенные внешние



формы с округлым, менее вызывающим передком, встроеными в него фарами и решеткой радиатора меньшего размера, состоявшей из трех горизонтальных накладок, плоскую крышу и единое гнущее лобовое стекло. Характерной особенностью фургона (базовая модификация семейства) УАЗ-450 было отсутствие второй боковой

УАЗ-452В на бездорожье.
Сопровождающая фотография.

Модель автомобиля УАЗ 452В

Летомобильные четырехступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка

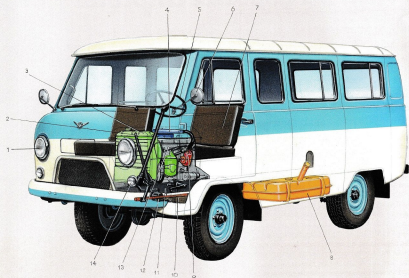


В салоне микроавтобуса размещаются 10 человек, включая водителя

Передний мост был усилен оппечкаемыми

Широкое лобовое стекло и боковые окна облицоваными десятилитровый газоразрядной обгор

Компоновочная схема автомобиля УАЗ-452В



- 1 - фара,
- 2 - рычаг переключения передач,
- 3 - радиатор системы охлаждения,
- 4 - воздушный фильтр карбюратора,
- 5 - рулевое колесо,

- 6 - зеркало заднего вида,
- 7 - сиденье водителя,
- 8 - левый топливный бак,
- 9 - распределитель зажигания,
- 10 - передняя рессора,

- 11 - рама,
- 12 - пружины рессоры,
- 13 - двигатель,
- 14 - петля двери.

Технические характеристики автомобиля УАЗ-452В

Число мест: 9

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1870

Полная масса, кг: 2690

Габаритные размеры, мм:
 длина - 4440 ширина - 1940
 высота - 2101 база - 2300

Дорожный просвет, мм: 220

Двигатель: УМЗ-451, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, к. с.: 72 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 2445

Коробка передач: механическая четырехступенчатая

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребровой рулик

Подвеска передняя: зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя: зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Размер шин: 8,40-15"

Макс. скорость, км/ч: 95

Время разгона до 100 км/ч, с: -

Расход топлива при скорости 30-50 км/ч: 13 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 85



Автогонки на УАЗ-452.

двери. У автомобилей ранних выпусков, кроме того, двери водителя и переднего пассажира были навешены на задние петли, что существенно облегчало посадку в тесную кабину.

В качестве силового агрегата в машину установили роторный аналог четырехцилиндрового двигателя от «Победы» (ГАЗ М-20). Диаметр цилиндров в нем был увеличен с 82 до 88 мм, в результате рабочий объем мотора достиг 2452 см³, а мощность составила 62 л. с. У «Победы» также позаимствовали и трехскоростную КП. Двухступенчатую «раздатку», штампованную раму и оба неразрезных моста УАЗ-450 получил от ГАЗ-69. Передний привод, как и у «шестьдесят девятого», был отключаемым.

Массовый выпуск УАЗ-450 начался осенью 1958 года. В начале семейства серийных «буханок» включало в себя три модели: фургон УАЗ-450, медицинский автомобиль УАЗ-450А («таблетка», «пшлюпа») и грузовик с деревянной платформой и двухместной цельнометаллической кабиной – УАЗ-450Д («головастик»). Первый опытный образец микроавтобуса увидел свет лишь в 1958 году, когда работы по основным моделям семейства были практически завершены.

С 1961 года на основе УАЗ-450 началось производство УАЗ-451, отличавшегося от базовой модели отсутствием полного привода – ведущим остался только задний мост. При этом машины немного прибавили в грузоподъемности. Кроме того, у фургонов УАЗ-451 появилась вторая дверь в правом борту кузова.

УАЗ-452

В 1965 году УАЗ прекратил выпуск автомобилей повышенной проходимости УАЗ-450 и приступил к выпуску обновленной модели, которая получила название УАЗ-452. Машину сделали более технологичной, уйдя от прямого заимствования узлов у армейского внедорожника: изогнутую сварную раму заменили на оригинальную прямую, сделанную из швеллерного профиля, рычажные амортизаторы уступили место телескопическим.

УАЗ-452 получил двигатель ЗМЗ-21 от автомобиля ГАЗ-21 «Волга». Новый двигатель с немного увеличенным объемом в 2445 см³ имел мощность 70 л. с. (впоследствии 77–80 л. с.). Диаметр цилиндров был равен ходу поршня и составлял 92 мм. Изменилась и коробка передач вместо трехступенчатой, которую ставили на УАЗ-450, установили четырехступенчатую от автомобиля ГАЗ-24. Рукоятка переключения передач переместилась с рулевой колонки на пол.

Был проведен и фешнестим: воздухозаборное отверстие в передке кузова опустили ниже и сделали трапециевидным, снабдив его простой металлической сеткой (эта деталь сохраняется до сих пор).

Колесная база в 2500 мм сохранилась прежней, не изменились и основные параметры, не считая увеличения максимальной скорости разных версий до 95–100 км/ч. Не изменился и состав семейства: многоцелевой цельнометаллический фургон УАЗ-452 (в отличие от УАЗ-450, кузов оборудован правой распашной дверью); санитарная машина УАЗ-452А; 1-тонный бортовой грузовик УАЗ-452Д и наконец-то микроавтобус УАЗ-452В. Стоит упомянуть и дополнительные модификации: санитарный автомобиль в северном исполнении УАЗ-452АС, оборудованный дополнительным отоплением, двойными стеклами в салоне, усиленной теплоизоляцией пола,

УАЗ-452К

В 1973 году был выпущен экспериментальный 16-местный трехосный микроавтобус с колесной формулой 6×4. Этот образец был создан с целью улучшить проходимость и вместимость неополноразрядной «буханки», но слабые конструкции, возросшая масса и повышенный расход топлива свели на нет все преимущества. В серийное производство запущен не был, но на его базе был разработан реанимационный автомобиль «Медик» для нужд грузинских горноспасателей. В небольшом количестве эти автомобили производились кооперативом «Бездезд» из грузинского города Болниса в 1988–1994 годах.

Модель номер



УАЗ «Формер»





Передвижная диагностическая станция ПМ-1 с автомобилем УАЗ-452, 1974 г.

крыши и боковин; шасси УАЗ-452А3 с экранированным электрооборудованием и гражданский санитарный автомобиль УАЗ-452Г.

Одновременно была модернизирована и заднеприводная версия, но никаких изменений в индексе, кроме добавления буквы «М», не произошло. Грузоподъемность этих машин была увеличена до 1000 кг.

В 1966 году автомобиль УАЗ-452Д был награжден золотой медалью на Московской международной выставке сельхозтехники. 18 февраля 1974 года с конвейера Ульяновского автозавода сошел миллионный автомобиль: им был фургон УАЗ-452. В ноябре 1977 года автомобиль УАЗ-452 был удостоен Знака качества.

До середины 1980-х годов автомобиля УАЗ выпускались без изменений. Очередная модернизация была проведена в 1985 году, тогда сменились и индексы автомобилей. Базовый 1-тонный грузовой автомобиль получил индекс УАЗ-3303, фургон – УАЗ-3741, микроавтобус – УАЗ-2206, санитарная машина – УАЗ-3962. До 1989 года автомобили комплектовали прежними 2,45-литровыми бензиновыми двигателями. Затем мощность двигателя подняли до

Микроавтобус УАЗ-452В повышенной проходимости, предназначенный для работы в степных местностях, 1974 г.



УАЗ-468

Опытный образец, вариант «452-го» с редукторными мостами, подвеской с задельной рессорой по типу УАЗ-469 и телескопическими амортизаторами взамен рычажных, а также с матирующими рычагом в рулевой трапеции и др. УАЗ-468 не был запущен в производство,

а остался в стадии испытаний и доводочных работ. Машина имела склонность к опрокидыванию из-за высокого расположения центра тяжести.

90 л. с., поставили двухконтурный привод тормозов с вакуумным усилителем и модернизированные мосты с другими передаточными числами.

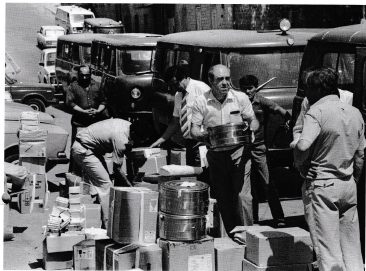
В 1997 году автомобиль получил новый мотор УМЗ-4288 объемом 2,9 л и мощностью 98 л. с. В 2008 году, в результате сотрудничества УАЗа с фирмой Bosch в области электронного впрыска топлива, этот двигатель был доработан и стал соответствовать нормам «Евро-3». Получивший наименование УМЗ-4215 (2,9 л, 99 л. с.) двигатель в марте 2011 года был доведен уже до уровня «Евро-4». Одновременно с этим автомобиль был снабжен ремнями безопасности того же стандарта, системой ABS и гидроусилителем руля.

УАЗ-452В

Из всех УАЗов вагонной компоновки у микроавтобуса оказалась самая грубая судьба. Народное хозяйство и армия нуждались прежде всего в фургонах и бортовых грузовиках, так что микроавтобусы покачато отошли на второй план. Первые опытные образцы микроавтобусов УАЗ-450В появились в 1958 году, за основу был взят стандартный полноприводный фургон, в котором разместили пассажирские сиденья. Исходя из нового назначения автомобиля, проектировщики предложили застеклить все кузов по периметру, включая створки задних дверей и скаты крыши. Боковые окна получили форточки для лучшей вентиляции салона, а переднее ветровое стекло сделали цельным панорамным. На колеса добавили хромированные колпаки. Рассчитанный на перевозку девяти человек, включая водителя, опытный микроавтобус впервые в новом семействе получил дополнительную дверь по правому борту для входа и выхода пассажиров. В 1959 году на базе заднеприводной машины был создан микроавтобус УАЗ-451В.

Несмотря на многообещающее начало микроавтобусы УАЗ первого поколения так и остались опытными образцами. Отчасти освоению помешали разработка и подготовка к производству семейства УАЗ-452, в котором так-

же был предусмотрен микроавтобус УАЗ-453 (его производство было освоено лишь в 1968 году и в очень ограниченных количествах). Но основных причин было две. Во-первых, автозавод работ в основном на армию, а военным микроавтобус не нужен. Во-вторых, при высокой себестоимости и низкой рентабельности увеличивать выпуск было невыгод-



УАЗ-452 в Иране. Материальная помощь СССР пострадавшим от землетрясения, 1990 г.

особенно принимая во внимание, что спрос на УАЗ-452В у организаций был огромным (а в частные руки продукция УАЗа не продавалась). В том, что микроавтобус все-таки добрался до конвейера, была заслуга «Автоэкспорт», но и практически весь объем выпуска уходил в распоряжение этой внешнеэкономической организации. Дефицит микроавтобусов УАЗ вызвал к жизни новое направление автомобилестроения: производство микроавтобусов на шасси УАЗ силами различных авторемонтных механических заводов ведомственного подчинения. Первые альтернативные конструкции появились уже в конце 1960-х годов. До этого дело обычно ограничивалось простым остеклением фургонов и установкой сидений внутри кузова. У таких машин обычно отсутствовали нормальная вентиляция салона и отопление кузова, они мало подходили для перевозки людей. Другое дело – специально созданные, пусть и на авторемонтных заводах, автобусы. Они, как правило, не уступали в комфорте оригинальному УАЗ-452В, а иногда даже превосходили его за счет более удобной планировки салона, увеличенной высоты потолка, большого вентиляционного люка в крыше и т. д. Пионерами в освоении собственных микроавтобусов на шасси УАЗ стали Краснодарский механический завод, Псковский завод «Гидромпульс», Черниговский и Ставропольский заводы специального автотранспорта и другие предприятия. Микроавтобусы на шасси УАЗ этих и других заводов в советское время встречались на дорогах намного чаще, чем фирменные ульяновские.

С 1989 года Ульяновский автозавод выпускает микроавтобус УАЗ-2206, который отличается от предшественника мощностью двигателя, передаточными числами коробки передач и приводом тормозов. ★



Кабина УАЗ-452.

Машина скорой помощи УАЗ-2962 с цветной раскраской, 2011 г.



Несовершенная, но незаменимая

«Буханка» в России – нечто большее, чем просто автомобиль. Зачастую это единственное транспортное средство, которое позволяет россиянам добраться до цивилизации. Или рассчитывать на то, что цивилизация явится к ним.

Народное название автомобиля настолько прочно вошло в обиход, что из имени собственного превратилось в имя нарицательное. Мало кто задумывается, откуда взялось столь неожиданное прозвище – «буханка».

Происхождение прозвища «буханка»

Относительно странного имени этого автомобиля есть несколько версий. Согласно одной из них, поперечные ребра жесткости на крыше автомобиля делают его сверху похожим на «нарезную буханку». Но эта версия кажется сомнительной: во-первых, нарезным бывает не буханка, а батон, а во-вторых, большинство людей видят эту машину с высоты собственного роста, откуда крыша не видна. И все же совсем отвергать эту версию не стоит, ведь УАЗ-450/452 иногда называют «батонам».

Вторая версия основана на простом факте: достаточно просто посмотреть на автомобиль – он действительно похож на буханку, то есть на формованный хлеб прямоугольной формы. Вообразите буханку Бородинского и мысленно придайте к ней четыре колеса – получите УАЗ-450! Прозвище появилось еще на стадии испытаний автомобиля, а значит, у УАЗовцев и с фантазией, и с чувством юмора все было в порядке. Интересно отметить, что прототип с его чуть выпуклой крышей похож на буханку больше, чем серийная машина.

Многозарядный автобус УАЗ-452В производства Ульяновского автомобильного завода им. Ленина (сейчас – ОАО «Ульяновский автомобильный завод»). Выставлен в Метрополис-50 (посвященное 50-летию советского автомобилестроения (1924–1974 годы) ВДНХ СССР, 1974 г.



Советский микроавтобус УАЗ-452 В, выпускавшийся с 1965 года Ульяновским автомобильным заводом, 1970 г.

Секрет догадаться

Каждый, кто хоть раз видел «буханку» (а не заметить этот автомобиль в потоке машин невозможно), наверняка задавался вопросом: почему эта машина до сих пор выпускается? Ведь очевидно, что у нее много недостатков. Во-первых, стандартный краш-тест эта машина не пройдет. У шоферов даже есть про «буханку» грустная шутка: «До смерти полтора миллиметра». Имеется в виду расстояние, которое отделяет сидящих в кабине от «улицы» — ничего, что могло бы гасить энергию удара при лобовом столкновении, в этом автомобиле нет в принципе. Во-вторых, полное отсутствие комфорта в его современном понимании. Тем, кто не ездил на этой машине, стоит попробовать – ощущения исключительные, причем



ЗА РУБЕЖОМ

В Италии существует несколько клубов фанатов этой машины, которые объединились в ассоциацию. На счету этого объединения – рейд на «буханках» через пустыню Сахара протяженностью 11 тыс. км, автопробег «Рим – Москва» и «Рим – Ульяновск», ралли в Исландии. УАЗ-452 по сей день используется для перевозок туристов на вулканы Везувий и Этна. На базе ульяновских внедорожников в Италии создаются пожарные машины, «драны на колесах». Их используют для горноспасательных работ, геологической разведки, доставки воды и продовольствия в отдаленные горные поселения.



UAZ-2206 в аэропорту Гумрак.

даже на ровной дороге. Есть понятие «подвеска глотает неровности», а тут все наоборот – все неровности передаются на пассажиров. Разогнаться при движении практически невозможно из-за рева мотора. В-третьих, очень высокий расход топлива: по характеристикам – 13 л/100 км, но реальный в зависимости от дорожных условий – на 5–7 л больше. И, наконец, надежность, которая традиционно считается достоинством этого автомобиля, проявляет себя первые три года, а потом начинаются проблемы. В чем же причина устойчивой популярности «буханки»?

Трудно требовать соблюдения современных норм безопасности от автомобиля, созданного в 60-х годах прошлого века, причем для армии. Средняя уставная скорость армейской автоколонны – примерно 40 км/ч, на дорогах с твердым покрытием. Даже при эксплуатации в гражданских организациях и в городах в те годы об этом никто не задумывался – интенсивность движения была в десятки раз меньше.

Большой расход топлива в советские времена тоже не казался проблемой: бензин был дешевый и государственный (в индивидуальном пользовании «буханок» не было). Сейчас это, конечно, недостаток, но установка на UAZ3 современного мотора, решая одну проблему, создает другую. Старые двигатели можно перебрать и отремонтировать своими силами, что особенно актуально, когда до ближайшей мастерской 100, 200, а то и 300 км! Многие отмечают, что надежен и безотказен UAZ-452 только первые годы его эксплуатации; далее уже не получится быть просто водителем, а придется ознакомиться со всеми техническими особенностями конструкции машины на практике. Однако серьезные поломки – все-таки редкость, даже на старых UAZиках. Проблемы возникают в основном по мелочам. Относительно недостатка комфорта можно сказать только одно: тот, кому нужен комфорт, просто не покупает «буханку». Это предельно простая, утилитарная машина, которая создавалась не для комфорта и не для рекордов по безремонтной эксплуатации. Ее

задача – сопровождение воинской колонны на марше. К примеру, санитарный UAZ-452A – штатная техника медицинского мотострелкового или танкового батальона. Все остальное – лишь попытки придать армейской машине гражданской облик. В некоторых случаях эти попытки можно признать удачными: UAZ-452A – стандартный автомобиль «Скорой помощи» вне пределов крупных населенных пунктов: стоиц, областных и республиканских центров. То есть на всей остальной территории страны!

Незаменимая «буханка»

В России, где, несмотря на все достигнутые за последние полвека успехи в дорожном строительстве, бездорожья еще хватает, альтернативы «452-му» просто нет. Даже заднеприводная версия «буханки» способна пройти там, где застревают обычные микроавтобусы: разница клиренса – 220 мм против 170–180 мм – играет существенную роль. Полноприводные «буханки» способны преодолевать 40-сантиметровую снежную цепочку и спокойно двигаться по колее, раскатанной грузовыми грузовиками. Им сложно подобрать замену! ★

UAZ-TN1 (модификация А52) в Польше.



Советские автобусы 1930-х годов

До войны в СССР легковые автомобили в частном пользовании практически отсутствовали. Политика государства была направлена на развитие общественного транспорта. Одним из его массовых видов стал автобус.

Первые автобусы в СССР были импортными. Так, в 1929 году на 15 автобусных маршрутах в Москве работало более 130 английских автобусов «Лейланд». С 1926 года в автопарки страны стали поступать 14-местные автобусы на шасси грузового автомобиля АМО-Ф-15. Выпущено их было довольно много – почти 200 штук, включая и открытую модификацию для курортных районов Крыма и Кавказа. Выпускал автобусы и Ярославский автозавод, и тоже на шасси грузовиков. Однако в силу незначительных объемов выпуска грузовых автомобилей и автобусов там изготовили немного. Например, в 1927–1928 годах в Москве работали только три автобуса Я-3, что показательно, так как в те годы Москва была крупнейшим потребителем автобусов в СССР. Показатели выпуска следующего ярославского автобуса – Я-6 – были значительно выше. По состоянию на конец 1931 года из 237 автобусов, обслуживавших

Москву, 50 автобусов были ярославскими. Появились они и в других городах страны. Автобусы Я-6 оказались очень практичными и долговечными: хотя в 1932 году их производство прекратилось, многие экземпляры долго сохранялись в эксплуатации. Так, в Ленинграде в 1935 году 29 % автобусного парка все еще приходилось на Я-6, а на некоторых пригородных линиях они сохранялись вплоть до начала Великой Отечественной войны. Самыми массовыми довоенными автобусами были машины московского завода ЗИС.

ЗИС-8

Автобус ЗИС-8 был создан на длинноразном шасси ЗИС-II. Последнее представляло собой шасси ЗИС-5 с удлинённой на 610 мм базой. Кузов автобуса, мало чем отличавшийся от предшественника АМО-4, был спроектирован конструктором Н. И. Францевым и художником ЗИСа И. Ф. Германом. Он представлял собой обшитый металлом каркас из различных пород дерева. В отличие от принятой тогда кустарной практики изготовления деревянного каркаса в виде неразборной клетки, Герман предложил для ЗИС-8 делать «подобранные» элементы каркаса. Борты, заднюю и переднюю стенки, двери, крышу, основание пола изготавливали отдельно, а затем собирали водно. Такое решение значительно упростило и удешевило сборку.

ЗИС-8 имел никелированные бамперы, над ветровым стеклом размещался специальный указатель маршрута. Кроме основной модификации, существовала разновидность «люкс» с иной планировкой салона – клапанной обивкой сидений и с одной входной дверью. Для южных районов страны имелся вариант со складывающимся матерчатом верхом.

За два года производства непосредственно ЗИСом было выпущено 547 автобусов ЗИС-8. Со второй половины 1936 года производство данной модели было прекращено в связи с переходом на более совершенную модель ЗИС-16. Изготовление ЗИС-8 продолжили авторемонтные предприятия во многих других городах страны: за основу брали конструкцию ЗИС, но вносили в нее необходимые изменения.

ЗИС-16

К Первомайскому празднику 1938 года был изготовлен первые 10 автобусов ЗИС-16. Эта машина выглядела необычно для того времени. Вместо традиционного угловатого радиатора и вертикального лобового стекла

ЗИС-8 В КИНО

До наших дней оригинальных автобусов ЗИС-8 не сохранилось. Так называемый «ярославский» ЗИС по прозвищу «Фердинанд», на котором ездила группа оперативников МУРа в телесериале «Место встречи изменить нельзя», не может считаться полноценным ЗИС-8, поскольку построен на шасси обычного ЗИС-5.

Старый автобус «ЗИС» на фоне Национального академического театра оперы и балета вл. Шевченко в Киеве в дни Великой Отечественной войны. Украина, колхоз.





Москва, 1935 с Угол Кузнецкого места и Петровка.

В МОСКВЕ И ЛЕНИНГРАДЕ

Ленинградское городское управление автомобильного транспорта на своем ремонтном заводе выпускало, исходя из концепции ЗИС-16, городские автобусы собственной конструкции, в том числе трехосные. После Великой Отечественной войны московское предприятие «Аремтуз» наладило производство машин, конструктивно подобных ЗИС-16, но с использованием узлов и деталей нового грузовика ЗИС-150.

жившественных у грузовика ЗИС-5 (от которого и ЗИС-16 унаследовал немало узлов и деталей), появились обтекаемые капот двигателя, крылья, облицовка радиатора. Их формы напоминали скорее стремительные легковые автомобили, а не тяжелые автобусы. Все это соответствовало тенденциям автобусной моды тех лет. Непривычным был и интерьер: мягкие сиденья, обитые дерматином и выпаленные на трубчатых каркасах. Блестящие наклепированные поручни, опускаемые стекла, мягкий свет трех плафонов, отражаемый белой обшивкой потолка и стен, создавали ощущение комфорта. На фоне изношенных и аскетичных ЗИС-8 новые машины представлялись верхом совершенства. Основной кузов ЗИС-16 служил каркас, выполненный из деревянных брусьев, обшитых штампованными из стального листа панелями. В результате он получился изливше массивным, на 900 кг тяжелее прежней модели. Чтобы шасси выдержало солидный, как тогда говорили, «мертвый вес» автобуса, 27 сиденья и 10 стоящих пассажиров (плюс некоторое число «сверхнормативных» пассажиров), новый автобус снабдили шинами увеличенного размера. С увеличением массы автобуса изменился и двигатель.

Цилиндры двигателя ЗИС-16 изготавливались из алюминия, а мощность увеличилась с 73 до 85 л. с. Максимальная скорость автобуса при полной загрузке пассажирами достигала 65 км/ч. Весьма прогрессивным для тех лет было применение на ЗИС-16 гидравлических рычажных амортизаторов двустороннего действия, вакуумного усилителя в приводе тормозов, отопления пассажирского салона. Водитель следил за работой машины и агрегатов по приборам, размещенным на щитке, подобном тому, что устанавливался в легковом автомобиле ЗИС-101.

С 1939 года ограниченной серией выпускался санитарный автобус ЗИС-16С с отдельной кабиной от ЗИС-5, рассчитанный на перевозку 10 носителей и 12-14 сидящих больных. Всего было выпущено 3250 автобусов ЗИС-16. *



Отечественный
автомобилестр



ЗИС-16 – светский автобус. Почтовая марка СССР, 1975 г.

ЗИС-8 – светский автобус с красными флагами, 2011 г.

В НОМЕРЕ 21

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 21



«МОСКВИЧ-412» — ТУМАН
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА



КУЛЬТОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ЭПОХИ



АВТОМОБИЛИ ДЛЯ КРАСНОЙ
АРМИИ

12+

Коллекция
«СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ»



★
«Москвич-412»

★
«МОСКВИЧ-412» — УДАЧА
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА

★
КУЛЬТОВЫЙ
АВТОМОБИЛЬ ЭПОХИ

★
АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ КРАСНОЙ АРМИИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ