

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 26



ВАЗ-2102: АВТОМОБИЛЬ  
ДЛЯ ДАЧНИКОВ



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ  
УНИВЕРСАЛ



АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ  
В СССР В ГОДЫ ВОЙНЫ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00026



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 26, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Байер Медиа»  
Главный редактор: Фрид Марен Александровна  
Адрес учредителя, редакция:  
127015, г. Москва, ул. Вилсома, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вилсома, 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-kollektio.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ПДС»  
E-mail: tzb@bayermedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,  
ул. Сурганова, 57 б, офис 123. Тел: +375-17-331-99-27 (40)

### КАЗАХСТАН

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

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,  
оф.15 б, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ДП ПРЭС УКРАИНА»,  
ул. Дмитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680  
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел: 067 216-57-00, 044 406-98-83  
www.rodriska@dp-press.ua  
E-mail: rodriska@dp-press.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
UL Beta 2 C  
27200 Staszowice  
POLAND  
Тираж: 7200 экз.  
Цена: 1499 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 © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель автомобиля, коллекция из пяти моделей  
частью журнала. Не продаются отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.

Подписано в печать: 12.10.2018.

Дата выхода в свет: 20.01.2019.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © ИРА ТАС; 4 © ВЛ С. Водовоз; 5 (автор в середине) © частная коллекция; (слева) © Арт Козловский/Фотобанк.Лоре; 6 (слева вверху) © частная коллекция; (справа, вверху) © РМА Новости; 7 (автор в середине) © частная коллекция; (автор слева) © РМА Новости; (автор справа) © Мальшич Андрей/Фотобанк.Лоре; 8 (автор) © РМА Новости; (автор) © ГАР-ТАСС/Меняй Миколай; 9 (автор) ТАС/Меняй Саулин; (автор) © РМА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

**VAZ-2102: автомобиль  
для дачников**

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

**Первый советский  
универсал**

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

**Авто.мобилестроение  
в СССР в годы войны**

# ВАЗ-2102: автомобиль для дачников

Модель номер



*Практически одновременно с Ваз-2101 на Волжском автозаводе начался выпуск еще одной модели «Жигулей» – автомобиля Ваз-2102, который по своему порядковому номеру и получил бытовое прозвище «двойка».*

**П**араллельный запуск в серию двух моделей в истории отечественной автомобильной промышленности произошел впервые, равно как и одновременная разработка двух модификаций одного автомобиля разными кузовами. До «Жигулей» такого еще не было. Достаточно вспомнить, например, «Волгу-универсал» ГАЗ-22, кузов которой переделывался из седана.

## Универсалы, дачники и политика партии

Достаточно необычным было и само по себе решение о массовом производстве универсала. Прежде в СССР автомобили с таким типом кузова если и выпускались, то в ограниченных количествах и только для госслужбы: считалось, что советскому человеку автомобиль, рассчитанный прежде всего на потребности частного предпринимательства, в принципе не нужен. А в данном случае новый советский автомобиль «универсал» предназначался в том числе дачникам и сельчанам для вывоза «излишков» сельскохозяйственной продукции с приусадебных участков на рынок. Столь неожиданная перемена в политике партии имела свое объяснение. Непримируемую борьбу с личным подсобным хозяйством вел Хрущев, мечтавший превратить крестьян сельскохозяйственных рабочих, а после его отставки



в 1963 году наступило время так называемых кооперативских реформ. Личные подсобные хозяйства возродились; более того, их стали рассматривать как резерв государственного и коллективного сельскохозяйственного

Автомобиль «Жигуль-универсал» на Васильевском слухе в Москве. 1971 г.

## Модель автомобиля ВАЗ-2102



Дизайнер так же же, как и Ваз-2101

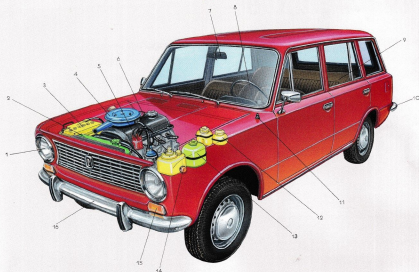


В старом и новом дизайне

Угол более узкой обшивки и более узкой дачной кабины

Применение новой обшивки и амортизаторов

## Компоновочная схема автомобиля ВА3-2102



- 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 гидропривода сцепления,

- 13 – расширительный бачок системы охлаждения,
- 14 – боковой указатель поворота,
- 15 – подфарник,
- 16 – передний бампер.

## Технические характеристики автомобиля ВА3-2102

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1020

Полная масса, кг: 1420

Габаритные размеры, мм:  
длина – 4059      ширина – 1611  
высота – 1458      база – 2424

Дорожный просвет, мм: 175

Макс. мощность двигателя, л. с.: 64 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 1198

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

Сцепление: однодисковое сухое с гидравлическим приводом вилочным

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

Рулевой механизм: глобоидальный червяк без усилителя

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

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

Размер шин: 165/80 R13

Макс. скорость, км/ч: 137

Время разгона до 100 км/ч, с: 24

Паспортный расход топлива (город/город), л/100 км:  
8 л / 10,8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 45

сектора. К примеру, 70 % потребности населения в картофеле обеспечивали именно «частники». К тому же на 1960-е годы пришелся мощный всплеск дачного строительства, и владельцам дачных шести соток тоже был нужен вместительный автомобиль.

### От «семейного» к «универсальному»

Для производства в СССР в паре с седаном Fiat T24 был выбран и Fiat T24 Familiar («Семейный») с вместительным кузовом типа «универсал». Этот автомобиль с эксплуатационной точки зрения был относительно неудачным представителем семейства: кузов универсал быстро подвергался излишним деформирующим нагрузкам, которые не удавалось компенсировать в рамках имевшейся опорно-ходовой конструкции. В связи с этим потребительский спрос на данный автомобиль в Италии и Европе оставался крайне низким, что существенно ограничило его долю в общем производстве.

По результатам испытаний «фиатов» в СССР в конструкцию универсала были внесены также же изменения, что и в конструкцию седана. Машина получила новый



ВАЗ-2102 использовалась большой популярностью у дачников.

двигатель, усиленную подвеску, барабанные задние тормоза. Увеличился дорожный просвет, были внесены изменения в конструкцию сцепления и синхронизаторов коробки передач и т. д. В общей сложности, в конструкцию «Жигулей» по сравнению с «Фиатом T24» было внесено более 800 изменений!

### Особенности конструкции автомобиля ВАЗ-2102

Автомобиль ВАЗ-2102 имеет пятидверный цельнометаллический несущий кузов, удобный для перевозки не только пассажиров, но и небольших грузов. Для этого в задней части кузова имеется багажное отделение с грузовой площадкой и задней подъемной багажной дверью, которая удерживается в открытом положении

## ★ ДЛЯ ГОРОДА И СЕЛА

Волжский универсал получил название ВАЗ-2102 и производился в период с 1971 по 1986 год. За это время было изготовлено свыше 660 тыс. экземпляров. Все параметры автомобиля, кроме кузова, повторяли технические характеристики ВАЗ-2101. Обе модели выпускались одновременно в течение 15 лет, дополнив друг друга: «единичка» рассматривалась как автомобиль для города, а «двойка» — для сельской местности.

Модель номер



Автомобили ВАЗ-2102 (слева) и ВАЗ-21011 (справа) во время дачной классической автомобильной «ГТН» Аукцион «GarageClassic-2017» Москва, 23 июля 2017 г.





VAZ-2101 на Международной выставке в Будапеште, 1972 г.

специальным торсионом. При закрывании дверь удерживается замком, расположенным в ее нижней части. Открывается дверь нажатием на кнопку замка, встроенную в наружную ручку. Снаружи дверь запирается тем же ключом, что и передние боковые двери. Задние боковые двери имеют раму и стекла измененной формы, а в боковине кузова за задней дверью расположено дополнительное неподвижное стекло. Топливный бак находится под полом кузова, сзади; заливная горловина, закрывающаяся крышкой, — слева. Запасное колесо, домкрат и инструмент размещены под полом багажного отделения, в специальной нише с крышкой, в горизонтальном положении.

VAZ-2102 внесла удобные кузов, пригодный даже для перевозки небольших грузов.



## ОТЛИЧИЯ В ИНТЕРЬЕРЕ

Изменили косынку и интерьер автомобиля: в частности, другими стали отделка багажного отделения, обивка крышки и обивка арок задних колес. Задняя часть обивки крышки, сформированная на пластмассе, закрывала механизмы навески двери задка. Задние сиденья также были обиты формованной пластмассой.

Площадь пола и объем багажного отделения можно дополнительно увеличить, изменив положение подушек и спинки заднего сиденья. Подушка устанавливается вертикально вращением на петлях, до упора в спинки передних сидений, а повернутая относительно петель в горизонтальное положение спинка увеличивает площадь пола. Упоры спинки при этом устанавливаются своими концами в соответствующие гнезда на поддоне подушки. Двигатель, которым оснащались VA3-2102, такой же, и на VA3-2101, — рядный четырехцилиндровый мотор объемом 1200 см<sup>3</sup> и мощностью 64 л. с., высокороботный и достаточно экономичный. Карбюратор типа «Вебер» работал надежно и достаточно эффективно. Однако с 1980 года начали устанавливать карбюратор «Озон», сразу вызвавший большое количество претензий от автолюбителей. Кроме того, быстро изнашивались кулачки распределительного вала и рычажные коромысла, работавшие вместе с кулачками. На рубеже 1970–1980-х годов эти детали были в большом дефиците и в магазинах, и на станциях технического обслуживания. Итальянцы на «Фиате 124» с этой проблемой не сталкивались из-за другой конструкции двигателя. Распредвал на VA3е сначала пытались азотировать для повышения износостойкости, а затем стали его «отбеливать», то есть подвергать особой закалке. Ресурс кулачков в результате применения этих технологий удалось продлить. Отличить распределительный вал обработанный таким образом, можно было по специальному вестигранному выступу в его средней части. Справедливости ради надо сказать, что износ



Универсал оказался незаменим для любителей активного отдыха.

распредвала во многом зависел от правильной регулировки клапанов, качественно выполнить которую мог далеко не каждый автомобиль. Недостаточный зазор между рычагом и стержнем клапана мог стать причиной напряжения и преждевременного износа кулачков распредвала.

Вследствие увеличившейся нагрузки на двигатель и сцепление передаточное число главной пары увеличили с 4,3 до 4,44, применив так называемую грузовую шестерню. Учитывая увеличившуюся массу автомобиля, пружины задней подвески и амортизаторы были дополнительно усилены, что позволило сохранить грузоподъемность в 250 кг с двумя пассажирами (или 60 кг с пятью пассажирами) при том, что собственная масса автомобиля в сравнении с седаном VA3-2101 возросла всего на 55 кг. Конструкция передней подвески осталась такой же, как и на седане. Обод колес стал шире, увеличился также и диаметр шин.

Задние фонари располагались вертикально, с боков задней двери. Номерной знак крепился на самой задней части подсветки заднего номера, получившая прозвище «печка», имела хромированный корпус.

### Достоинства и недостатки

Универсал VA3-2102 сохранил все элементы комфорта седана VA3-2101. Багажный отсек от салона отделяла лишь спинка заднего сиденья, поэтому он имел боковые обивки, сохранявшие единый стиль салона, и оснащался дополнительным плафоном подсветки. Пол багажника имел ровную поверхность и легко увеличивался за счет складывания заднего ряда сидений, что позволяло перевозить крупногабаритные грузы. А вот выпирающие в салон стаканы задней подвески существенно уменьшали допустимую ширину перевозимого груза, что было очевидным недостатком. Задняя дверь своей кромкой доходила до заднего бампера, что обеспечивало довольно низкую погрузочную высоту. Общая грузоподъемность универсала составляла 450 кг. Может показаться, что разница в грузоподъемности седана и универсала на его базе не слишком велика, но, к примеру, перевезти холодильник на дачу куда удобнее на универсале. К тому же зачастую размеры багажника важнее, чем собственно грузоподъемность машины. Очевидным недостатком (свойственным и зарубежным

аналогам в то время) было складывавшееся целиком заднее сиденье. Например, поехать на лыжную прогулку за город утрем, не имея багажника на крыше, было невозможно.

Технический уровень универсалов в то время отличала слабая герметизация салона от пыли со стороны задней двери и от паров бензина через горловину бензобака – как уже упоминалось выше, салон от багажного отсека отделялся лишь спинкой заднего сиденья, и, по сути, бензобак оказывался в салоне. Недостатком являлось и отсутствие омывателя и стеклоочистителя на задней двери. ★

## ЭКСПОРТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

В 1978 году был начат выпуск модификации VA3-21021 с четырехцилиндровым 69-сильным двигателем VA3-21011. Она предназначалась преимущественно для экспорта, как и VA3-21023 с карбюраторным двигателем VA3-2103 мощностью 77 л. с. В экспортном исполнении автомобиль VA3-2102, носивший название Lada Kombi, оборудовали стеклоочистителем и омывателем стекла задней грузовой двери, а кроме того – сиденьями от VA3-2106 с подголовниками.



VA3-2102: коррек введена хромированная деталь подсветки заднего номера.

# Первый советский универсал

*«Двойка», которая пошла в серию одновременно с «единичкой», вызвала у советских автолюбителей повышенный интерес, поскольку автомобили с кузовом универсал прежде населению в СССР не продавались.*

Традиционно считается, что ВАЗ-2101 с кузовом седан – это автомобиль для города, а универсал ВАЗ-2102 – для села. Подобное разделение, сформулированное, по всей вероятности, еще на стадии планирования производства «двойки», было вполне умозрительным. Откуда взялась уверенность, что сельским жителям есть что возить в большом багажнике, а городским – нет? В реальности все оказалось совсем иначе.

## Универсал широкого потребления

Об этом свидетельствуют и рекламные фотографии ВАЗ-2102 тех лет. Вот городская семейная пара загружает в автомобиль чемоданы – объем багажника впечатляет. Автомобиль у мебельного магазина – в него загружают только что приобретенные стулья. Несколько фото по теме «семья на отдыхе», демонстрирующих возможности багажного отделения ВАЗ-2102, в том числе и в качестве спального места. Кроме того, на полу багажника при открытой задней двери удобно сидеть и закусьвать на природе, причем с крышей над головой. Показаны и возможные варианты отдыха: рыбалка, дайвинг, просто прогулка в лесу и т. д. Вот, наконец, и автомобиль с саженцами где-то на дачном участке, и ялены семьи загружают в универсал немалое количество ящиков с рассадой.



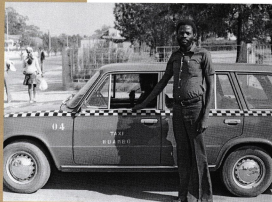
ВАЗ-2102 на демонстрации 1 мая в Бужданшты. 1975 г.

Даже если учесть, что эти снимки были рассчитаны в первую очередь на зарубежного покупателя, надо признать, что их сюжеты объективно отображали реальность. ВАЗ-2102 машиной для села не стал. Как и «единичка», он остался городским автомобилем. Машина для дачников – да! Но дачники – это те же горожане, а дачи расположены недалеко от городов, к ним ведут дороги с твердым покрытием.

Жители села предпочитали «Москвич» с его надежной рессорной подвеской. Надо признать, что в 1970–1980-е годы в советской глубинке универсалным средством передвижения оставалась лошадь, запряженная в телегу. Модернизация телеги заключалась в установке автомобильных колес с пневматиками вместо деревянных. Конкурировать с гужевым транспортом бездорожье мог только трактор «Беларусь», а «Жигули» там были неуместны.

ВАЗ-2102 и в СССР, и за рубежом был востребован просто горожанами, а любителями активного отдыха. Телевизор, стиральную машину или холодильник перевозить приходилось нечасто, зато в «двойку» прекрасно влезали велосипеды, горные лыжи, байдарки и т. д. Забитые мешками с картошкой, арбузами и бутылками с незамерзающей жидкостью ВАЗовские универсалы появились позже – в 1990-е годы, когда эти автомобили стали использоваться в коммерческих целях, а «единичку» и «двойку» стали называть «копейкой» и «дружкой».

Автомобиль ВАЗ-2102, использовавшийся как такси в Англии. 1978 г.







«Универсал» считался машиной для активного отдыха. Молдова, район Каненска, 1980-е гг.

### Универсал – электромобиль

Странно, но автомобиль-фургон на базе VAZ-2102 не выпускался, однако на базе «двойки» Минавтопром решил создать электромобиль-фургон. В отличие от «двойки», электромобиль не имел задних дверей и окон – их место занимали глухие гофрированные боковины. Задняя дверь осталась прежней. По правому борту находился люк доступа к никель-цинковым аккумуляторам. Немалую массу (580 кг) никель-цинковых аккумуляторных батарей воспринимал не несущий кузов, а специальная алюминиевая рама. Под капотом был установлен электродвигатель мощностью 25 кВт. В 1980–1981 годах была выпущена первая и последняя промышленная партия электромобилей – 47 штук. Часть из них сбоку имела надпись «ЭЛЕКТРО». Главное отличие волжских электромобилей от других подобных советских образцов заключалось в том, что они не только экспонировались на различных выставках, но и реально использовались в народном хозяйстве: например, в Тольятти развозили завтраки, работали в почтовых отделениях. Основная часть волжских электромобилей отправилась на Украину, они эксплуатировались в Киеве, в Крыму, один – на заповорском телемонтажном предприятии «Гарант». Опыт использования электромобилей, в целом успешный, выявил множество недостатков, среди которых выделялись слишком малый запас хода, большая масса

аккумуляторных батарей и трудности с их подзарядкой. Кое-где на Украине, судя по фотографиям в Интернете, еще можно встретить электромобили VAZ-2802, но уже с обычными бензиновыми двигателями (отличать их от VAZ-2802 можно по необычному для «двойки» кузову фургона типа). ★

Автомобиль «Универсал-электромобиль», Москва, 1971 г.

### ★ «ДВОЙКА» В КИНО

Автомобиль VAZ-2102 неоднократно участвовал в съемках художественных фильмов и сериалов. Например, в популярном сериале «Сваты» на VAZ-2102 ездит персонаж кинематома Иван Будыко (Федор Добронравов). Также «двойку» можно увидеть в сериалах «Спецназ» и «Маскинг», в фильмах «Танцевальная машина», «Грозные ворота» и «Даровой обгон». Появляется «двойка» и в одной из серий «Бондарины» – «Искры из глаз».



# Автомобилестроение в СССР в годы войны

*К началу Великой Отечественной войны советская автомобильная промышленность переживала настоящий подъем: разрабатывались новые перспективные модели, шла подготовка к их серийному выпуску.*

**В**ыпуск некоторых новых моделей начался в годы войны, а большинства – после ее завершения. С началом войны производство автомобилей стало быстро сокращаться, так как часть заводов была вынуждена эвакуироваться в глубокий тыл, а часть полностью или частично переключалась на выпуск иных видов боевой техники.

## *Переход на военные рельсы*

Так, Московский автомобильный завод (ЗИС) в октябре 1941 года значительную часть своего оборудования и рабочей силы эвакуировал на Урал, прекратив на некоторое время выпуск машин. Горьковский автомобильный завод в начале войны был частично переведен на выпуск танков и также сократил производство.

Значительные проблемы с выпуском возникли и на Ярославском автомобильном заводе. Не получая с ЗИСа силовых агрегатов для производства ЯГ-6, в начале 1942 года он прекратил выпуск грузовиков.

В январе 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение о восстановлении автомобильного производства на Московском автозаводе. Планировалось возобновить выпуск грузовиков ЗИС-5, не нарушая темпов роста оборонной продукции, и освоить выпуск новой модели полугусеничного автомобиля-вездехода



«Полугусеница» ЗИС-42 на ВДНХ, 2004 г.

ЗИС-42, предназначенного для буксировки артиллерийских орудий. С этой целью пришлось вернуть в Москву с востока часть оборудования, смонтировать его и восстановить коммуникации, разрушенные при эвакуации завода. Эту задачу удалось решить к июню 1942 года, и тогда из ворот ЗИСа снова стали выходить «трехтонки» – очень нужные фронту. В сентябре 1942 года на фронт поступили и первые ЗИС-42. Их производство завершилось в 1944 году. Всего было выпущено 6372 машины. Еще в конце 1941 года в городе Миасс на Урале началось строительство нового автомобильного завода на базе оборудования, эвакуированного ЗИСом. В мае 1942 год этот завод начал выпускать двигатели, а в июне 1944-го – автомобили ЗИС-5. Небольшое количество автомобилей этой же марки выпустил и Ульяновский автомобильный завод: его поставки для армии с 1942 года до конца войны составили всего 6,2 тыс. машин.

Советский военный полугусеничный ГАЗ-54 на ВДНХ, 2014 г.



## ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРОФЕЕВ

Трудно определить, сколько всего трофейных автомобилей использовалось частями Красной Армии в годы Великой Отечественной войны. Известно, что на 1 мая 1945 года в войсках имелось примерно 80,5 тыс. трофейных автомашин, что составляло около 9 % автопарка Красной Армии.





GAZ-67B на ВДНХ, 2010 г.

### Автомобили военного времени

Какими были автомобили военного времени, можно понять на примере грузовика ГАЗ-ММ. Практически сразу с автомобиля исчезли правая фара, зеркало заднего вида, бампер, глушитель, а также клаксон и передние «моза». Окружные крылья сменялись на угловатые «крыльчатые» железца, а кабина снова стала делаться из досок и фанеры. На тике упрощения с автомобиля исчез дворник и двери (их заменили брезентовым полотном), а кабина представляла собой деревянный обтянутый брезентом каркас. Такие автомобили получили обозначение ГАЗ-ММ-В («В» – «военный»), а у водителя – прозвище «прощай, здоровье».

Аналогичному упрощению подвергся и ЗИС-5. От довоенного образца автомобиль отличался предельно облегченной (более чем на 120 кг) кабиной, деревянной с дерматиновой крышей, а также угловатыми крыльями, отсутствием тормозов на передних колесах и наличием лишь одной левой фары. Машина получила обозначение ЗИС-5В.

В 1941–1942 годах на ГАЗе в ограниченных количествах (672 шт.) выпускался первый отечественный джип ГАЗ-64. В 1943 году ему на смену пришел ГАЗ-67, а затем – ГАЗ-67Б. «Иван-Виллис», так называли в Красной Армии автомобиль ГАЗ-67, уступал американскому коллеге в совершенстве форм и качестве изготовления, но превосходил солдатской простотой, неприхотливостью и проходимостью.

За время Великой Отечественной войны все советские автозаводы изготовили 205 тыс. автомобилей, из которых в Красную Армию поступило 146,6 тыс. автомашин. 55 % от этого количества составляли автомобили Горьковского автозавода.

### Автомобили ленд-лиза

В конце 1941 года началась поставка в СССР автомобилей по ленд-лизу, возраставшие год от года и ставшие основными для действующей Красной Армии. За годы войны в нашу страну поступило 477 785 американских, канадских и английских автомобилей. Следует отметить, что значительная часть импортных автомашин была повышенной проходимости, благодаря чему они успешно использовались для буксировки орудий и для установки на них вооружения гвардейских минометных частей. Часть ленд-лизских автомобилей приходила в СССР в разобранном виде. Во II квартале 1942 года на московском автозаводе ЗИС началась сборка импортных грузовиков из машинокомплектов, получаемых по ленд-лизу.

## РОЖДЕНИЕ МАЗа

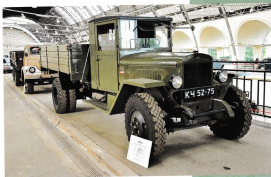
В 1944 году на окраине Минска началось строительство автозавода. Горьковский автозавод помог в оснащении сборочного цеха, отгрузил инструмент. В ноябре 1944 года на заводе начался процесс сборки грузовиков из ленд-лизских машинокомплектов. В послевоенные годы это предприятие стало Минским автомобильным заводом.

В основном это были Studebaker US6, Dodge, Chevrolet, GMC. Подобная работа проводилась и на Горьковском автозаводе. Здесь собирались Ford G8T и Chevrolet. Главным образом благодаря ленд-лизским поставкам автомобильный парк Красной Армии в конце войны составлял 664,5 тыс. автомобилей. После окончания Второй мировой войны большая часть импортных автомашин была возвращена стране-поставщику. Некоторые их количество эксплуатировалось в Советской Армии до конца 1940-х годов, а в народном хозяйстве – еще дольше. \*

Отечественное  
автомобилестроение



«Товарищ» ЗИС-5 на ВДНХ, 2010 г.



Навыки мастерской Шацкого ЗИС-33 и ЗИС-42 (с тентом) на выставке старинных автомобилей и современного автомобилестроения «VIII Олдтаймер-Галерея Ильи Сорокина», 2011 г.

# В НОМЕРЕ 27

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 27

ПРОИЗВОДИТЕЛЬ ИДЕАЛ ТАМБОВЕ



ГАЗ М-20 «ПОБЕДА»  
КАБРИОЛЕТ



«ПОБЕДА» НА РАЗНЫХ  
НАПРАВЛЕНИЯХ



ЮРИЙ АРОНОВИЧ  
ДОЛМАТОВСКИЙ

12+ ВОЗРАСТ  
ОТ 12 ЛЕТ

ТЕЛЕГРАФИЧЕСКОЕ КЛАДОВОЕ



★  
ГАЗ М-20 «Победа»

★  
ГАЗ М-20 «ПОБЕДА»  
КАБРИОЛЕТ

★  
«ПОБЕДА» НА РАЗНЫХ  
НАПРАВЛЕНИЯХ

★  
ЮРИЙ АРОНОВИЧ  
ДОЛМАТОВСКИЙ

©1999 Идея Коллекция. ООО «Идея Коллекция». Производственный адрес: 370103, г. Тамбов, ул. Ветеранов, д. 49, стр. 2.  
Коллекция предназначена для взрослых. Хрупкие предметы коллекции. Фотографии не служат для точного представления товара.

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ