

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 29



МАЛОЛИТРАЖКА
ПО ИМЕНИ КИМ



ИСТОРИЯ АВТОВЗВОЛЮЦИИ:
ФАРЫ



АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ
В КОНЦЕ 1940-х ГОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бур Медиа»
Главный редактор: Оливия Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Ветокан, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Ветокан, 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-kollektsia.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: rds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурикова, 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 «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевковичная, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корпус 10а, г. Киев, 03060
Заказать протушенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.rodrifka.edipress.ua
E-mail: rodrifka@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
UL Varna 2 C
27200 Stanischonice
POLAND
Тираж: 6700 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 любой
виде, полностью или частично, 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, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметные
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного сопоставления товара.
Подписано в печать: 07.12.2018.
Дата выхода в свет: 21.02.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Малолитражка по имени КИМ

МИР АВТОМОБИЛЯ



8

История автоэволюции: фары (часть 3)

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Авто.мобил.естроение в конце 1940-х годов

Малолитражка по имени КИМ

Массовое производство малолитражных автомобилей началось в Европе в 1930-е годы. Легкие (массой 750–850 кг) четырехместные машины оснащались двигателями относительно малого рабочего объема – не более 1,5 л.

Первой советской массовой малолитражкой должен был стать автомобиль КИМ-10. Планировалось, что к концу 3-й пятилетки, то есть в 1942 году, такая машина будет у каждой десятой семьи в СССР, еще пятилетку спустя – у 80 % советских семей.

И снова «Форд»!

Решение о производстве советского малолитражного автомобиля было принято в январе 1939 года Главвтопром Наркомата среднего машиностроения. Производственной базой для изготовления такой машины был избран Московский автоборочный завод имени КИМ – Коммунистического интернационала молодежи (до 1938 года он занимался сборкой «полутора» FORD-AA и ГАЗ-AA из машинокомплектов, поставлявшихся Горьковским автозаводом). В связи с принятым решением статус завода был повышен и он стал именоваться Московским автомобильным заводом имени КИМ. За основу отечественной малолитражки взяли отработанную и проверенную временем английскую легковую машину Ford Prefect 1936 года. Эта машина имела рамную конструкцию и неразрезные мосты на перевернутых поперечных рессорах. Двигатель Ford Prefect был рядным, четырехцилиндровым, нижнеклапанным, с рабочим объемом 1,172 л, мощность его составляла 26 л. с.,



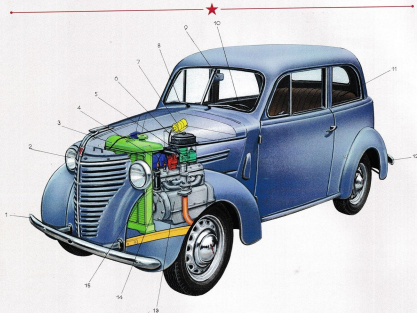
а максимальная скорость достигала 98 км/ч. Ford Prefect выпускался как с двухдверным, так и с четырехдверным кузовами, но для советского автомобиля был выбран только двухдверный вариант. Дело в том, что двери

Автомобиль КИМ-10. Разработанный на ГАЗе дизайн кузова incorporates аббрецированный облик автомобиля Ford Prefect и Buick Roadmaster, Февр. 1935 г.

Модель автомобиля КИМ-10-50



Компоновочная схема автомобиля КИМ-10-50



- 1 – передний бампер,
- 2 – фара,
- 3 – радиатор,
- 4 – генератор,
- 5 – карбюратор,

- 6 – воздушный фильтр,
- 7 – катушка зажигания,
- 8 – стеклоочиститель дворника,
- 9 – зеркало заднего вида,
- 10 – рулевое колесо,

- 11 – заднее сиденье,
- 12 – задний бампер,
- 13 – двигатель,
- 14 – распределитель зажигания,
- 15 – масляная горловина.

Технические характеристики автомобиля КИМ-10-50

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 840

Полная масса, кг:

Габаритные размеры, мм:
длина – 3960 ширина – 1480
высота – 1650 база – 2385

Дорожный просвет, мм: 210

Двигатель: КИМ, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 30 при 400 об/мин

Рабочий объем, см³: 1171

Коробка передач: механическая, трехступенчатая

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, с механическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребровый ролик

Подвеска передняя: зависимая, на одной поперечной листовой полуэллиптической перевернутой рессоре, амортизаторы гидравлические, поршневые, двухстороннего действия

Подвеска задняя: зависимая, на одной поперечной листовой полуэллиптической перевернутой рессоре, амортизаторы гидравлические, поршневые, двухстороннего действия

Размер шин: 5,00–16"

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 80 км/ч, с: –

Расход топлива при скорости 40–50 км/ч: 8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 32



Эмблема на автомобиле марки КИМ, представленная на выставке «Престижность поколений. Наследие АЗЛК». 2000 г.

представляют собой достаточно сложный элемент автомобиля, а подгонка их к проемам в условиях серийного производства – довольно трудоемкий процесс.

От «Форда» к КИМу

При проектировании шасси и двигателя нового автомобиля занималась группа конструкторов НАТИ, которую возглавлял А. Н. Островцев, главный конструктор Московского автозавода имени КИМ, а проектированием кузова занимались специалисты Горьковского автозавода. Проектирование во многом облегчалось тем, что Ford Prefect был типичным фордовским автомобилем, конструкция которого была хорошо известна советским инженерам. Например, автомобиль имел такую же подвеску на поперечных рессорах и защитную трубу карданной передачи, передающую на кузов продольные усилия, как и более крупные модели фирмы. В итоге рамное шасси и силовой агрегат «иностранца» были скопированы практически полностью, но с учетом использования отечественных материалов и технологий производства. Заимствовать было решено многие конструктивные решения, но не внешний вид автомобиля. Разработанный художником кузовной группы ГАЗа В. Я. Бродским

дизайн кузова напоминал обобщенный облик автомобилей Ford Prefect и Buick Roadmaster. Многие специалисты того времени утверждали, что художнику-конструктору удалось спроектировать более удачный кузов, чем у автомобиля-прототипа. Так, исчезли архаичные подножки, лобовое стекло из плоского превратилось в V-образное, а капот, который у прототипа состоял из пары складывающихся створок, впервые в отечественном автостроении стал аллигаторым. Планировалось выпускать седан КИМ-10-50 и фазтон КИМ-10-51. Штампы и отпадочная партия из 500 комплектов кузовных панелей были заказаны американской фирме BUDD. В дальнейшем планировалось их, а также литые заготовки изготовить на Горьковском автозаводе. Поковки, рессоры и рамы должен был делать московский ЗИС. Производство множества комплектующих, необходимых для новой машины, предполагалось организовать на 42 предприятиях-смежниках.



ПЯТЬСОТ КИМОВ

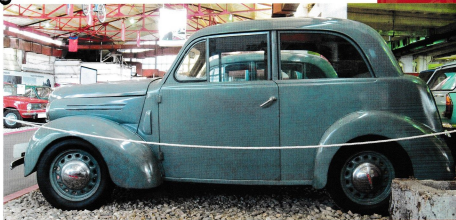
Завод получил разрешение собрать 500 машин с двухдверными кузовами из полученных из США штампов. Как потом оказалось, это была первая и последняя партия автомобилей КИМ-10-50. Фазтонов КИМ-10 было изготовлено всего около десяти экземпляров.



Конструкция автомобиля

Без преувеличения можно утверждать, что малолитражный автомобиль КИМ-10-50 был самым современным предвоенным отечественным автомобилем. Его конструкция выбрала в себя наиболее передовые технические и технологические решения мирового автопрома. Автомобиль оснащался цельнометаллическим «полунесущим» кузовом с легкой рамой, которая получала необходимую жесткость лишь после соединения ее с кузовом с помощью клепки, что приближало конструкцию

Автомобиль КИМ 10-50 в Музее ретроавтомобилей Москва, 2011 г.





ММ-10 на выставке ВДНХ, 1974 г.

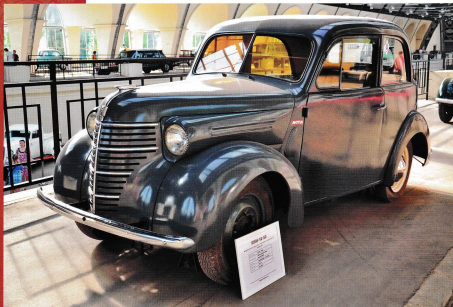
к современным несущим кузовам. Рама служила в основном для упрощения технологических операций по сборке автомобиля на конвейере.

Толщина играющей силовую роль панели пола кузова с усилителями составила 1,2 мм, центральной стойки – 1,5 мм, остальных панелей – 0,8...0,9 мм. Крыша – металлическая, оцинкованная с глубокой вытяжкой (новое и передовое по тем временам техническое решение, на других советских автомобилях тех лет крыша имела дерматиновую вставку). Двери – типа Champel, с отдельными рамками стекол из легкого металлического профиля, что позволило облегчить конструкцию и унифицировать панели дверей на открытом и закрытом кузове. Клапот – аллигаторного типа, открывавшийся вверх-назад. Ручкой для его открывания служило носовое украшение – так называемый орнамент.

Для удобного доступа к задним сиденьям двери имели увеличенную ширину, а спинки передних кресел откидывались вперед. Впервые в отечественном автостроении передние сиденья стали разделяемыми и были оснащены механизмом регулировки. У автомобилей ГАЗ разделяемые передние сиденья появились лишь на «Волге» ГАЗ-21 в варианте такси.

На автомобиль был установлен нижнеклапанный четырехцилиндровый двигатель. При диаметре цилиндра 65,5 мм и ходе поршня в 92,5 мм его рабочий объем составил 1171 см³. Степень сжатия в оригинале равнялась 6,16 и на 4000 об/мин. мотор развивал 32 л. с. Однако в Советском Союзе работу с такой степенью сжатия выдерживал лишь двигатель, работавший на авиационном бензине Б-7. Степень сжатия пришлось понизить до 5,75. Мощность тут же упала до 30 л. с., что в то время считалось вполне достаточным – постановление «Москвич» имел на 8 л. меньше. Максимальная скорость, составлявшая у британской модели 95 км/ч, уменьшилась до 90 км/ч, что было не принципиально, поскольку состояние отечественных дорог редко позволяло ехать со скоростью выше 40 км/ч. К сожалению, нижнеклапанный мотор имел существенный недостаток: его клапанный механизм не имел устройств для регулировки зазоров (при необходимости стержни клапанов можно было немного подлинять, как и ГАЗ-А), а в системе охлаждения не предусматривалось водяного насоса – она работала по извращенному себя современных машин термосифонному принципу. Из-отсутствия термостата зимой автомобиль очень долго прогревался и требовал утепления радиатора.

Малейтралка ММ-30-50
 была самым современным
 представителем отечествен-
 ных автомобилей.
 ММ-30-50 на ВДНХ,
 Москва, 2014 г.



КИМ-10-52

Начало производства автомобилей КИМ-10-52 приказом Наркома среднего машиностроения от 23 января 1941 года пришлось перенести на 1 июня. Затем приказом от 8 мая 1941 года срок был перенесен на 1 сентября. План производства КИМ-10-52 на IV квартал 1941 года предусматривала выпуск 2800 машин, но осуществить его не удалось – началась война.

Поршни изготавливали из алюминиевого сплава, а свечи – впервые в отечественном автостроении – имели М-м резьбу, система зажигания имела центробежный механизм изменения угла опережения. Коробка передач – трехступенчатая, с косозубыми шестернями постоянного зацепления и синхронизатором на второй и третьей передачах.

Кузов машины имел крышку багажника, под полом порога размещалось запасное колесо. У многих автомобилей в то время доступ к багажному отделению осуществлялся из салона, а у некоторых машин такого класса его вообще не было.

Неудачное начало

Начало серийного производства машины было намечено на начало 1941 года, при этом планировалось выпустить 2,5 тыс. автомобилей в месяц (соответственно в год – 30 тыс.), а в дальнейшем предполагалось довести годового выпуска до 50 тыс. машин.

28 апреля 1940 года было торжественно отмечено окончание строительства первой очереди завода, а на первомайской демонстрации в Москве по Красной площади в колоне автозаводцев прошли три новеньких автомобиля – опытные экземпляры. А потом произошло, по сегодняшним меркам, простое недоразумение. Однако в те годы подобные вещи стоили многим не только свободы, но и головы.

На заводе шла рутинная подготовка к серийному выпуску. К концу сентября сборочный конвейер был смонтирован и на 1 октября были назначены его технологические испытания. Три опытных экземпляра были разобраны, чтобы затем их вновь собрать на конвейере, определив при этом оптимальное время монтажа на различных сборочных постах и согласовать время сборки различных агрегатов. Присутствовавший при пробной сборке фотокорреспондент «Известий» сделал серию снимков главного конвейера, и на следующий день в газете на первой странице появилась фотография с подписью: «Вчера с главного конвейера завода имени КИМ сошли первые малолитражки». Газета попала на стол к Сталину, который был весьма удивлен, что столь важное событие прошло без его ведома. Немедленно последовал звонок наркому среднего машиностроения И. А. Лихачеву с требованием к полудню доставить машины в Кремль. Поспешные попытки «поставить на ход» вновь собранные малолитражки к указанному времени не удалось, а ближе к вечеру Сталин уже отказался осматривать новые



КИМ-10-50 в Музее ретроавтомобилей, Москва, 2011 г.

машины. Позже показ все-таки состоялся, но автомобилю не понравился Сталину. Говорят, что во время осмотра он сел на переднее сиденье и предложил автозаводцам составить ему компанию. Но когда шоферу пришлось приставить, чтобы дать им возможность протиснуться на заднее сиденье. Сталин остановил его: «Сидите, товарищ». Это был приговор, и аргументы в пользу двухдверного кузова уже ничего не значили.

Существует и другая версия событий. Еще в августе 1940 года СНК СССР и ЦК ВКП(б) было принято постановление «О малолитражном автомобиле КИМ», в котором утверждалось, что Наркомсредтяж и лично нарком среднего машиностроения И. А. Лихачев самостоятельно внесли в техническое задание ряд изменений, ухудшивших технические и экономические качества автомобиля, в частности, применили две двери вместо четырех.

В итоге директор завода А. В. Кузнецов получил 15 лет лагерей, И. А. Лихачев вернулся директором на ЗИС, а конструкторы ГАЗа в срочном порядке разработали новый четырехдверный кузов. Автомобиль с этим кузовом получил название КИМ-10-52. ★

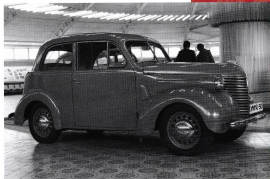


Легковой автомобиль КИМ-10 1940 года. Почтовое марку СССР.

Модель номера



Автомобиль «КИМ-50» (выпуск 1940–1941), экспонат музея АЗЛФ. Фото 1981 г.



История автоэволюции: фары (часть 3)

Как известно, первая автомобильная лампа накаливания была запатентована в 1899 году. Прошло более 100 лет, и эпоха господства ламп накаливания подходит к концу. И это касается не только автомобилей.



Ксенонная фара.
Свершена на фотографиях.

Проблема гаснущих в пути фар преследовала водителей в течение многих лет. Дело в том, что продолжительность жизни обычной лампы накаливания невелика: при нагревании вольфрам быстро испаряется с нити накаливания, и лампа приходит в негодность. Поэтому водителям приходилось постоянно возить с собой запасные лампочки и для замены каждый раз разбирать фару.

Все изменилось с появлением галогенных ламп. Чтобы избежать быстрого испарения вольфрама, лампы стали заполнять галогенидами – газообразными соединениями йода или брома. Более того, с их помощью удалось повысить все характеристики лампы: ресурс работы увеличился вдвое, снизилась теплоотдача, а мощность лампы возросла с 15 Вт до 25 Вт. В 1971 году фирма Нейба представила галогенную лампу с двумя нитями накаливания. Она объединила ближний и дальний свет в одной фаре и стала классикой на долгие десятилетия.

Пришествие ксенона

Максимальной эффективности работы традиционных фар удалось добиться только при использовании ксеноновых газоразрядных ламп. «Ксенон» потребляет значительно меньше энергии, светит вдвое ярче обычных «галогенок», а служит при этом гораздо дольше за счет принципиального отсутствия хрупкой нити.

ПЕРСПЕКТИВА СВЕТОДИОДОВ

Светодиодная техника привлекает ярким свечением, долговечностью и к тому же потребляет в три раза меньше энергии, чем ксенонные фары аналогичной мощности. По прогнозам компании Philips, к 2030 году до половины автомобилей в мире будут оснащены светодиодными фарами.

Автомобиль BMW 750i, на котором впервые были установлены ксенонные лампы.





Ауди А8 – модель, на которой начиная с 2000-х годов стали использовать светодиодные ходовые огни.

При этом устроены газоразрядные лампы сложнее. Главная задача – зажечь газовый разряд. Для этого из 12 В напряжения бортовой сети нужно получить короткий импульс из 25 кВ, причем переменного тока, с частотой до 400 Гц! Для этого служит специальный модуль зажигания. Когда лампа зажглась (для разогрева требуется некоторое время), электроника снижает напряжение до 85 В, достаточных для поддержания разряда. Появление газоразрядных ламп отразилось и на безопасности дорожного движения. Дело в том, что они излучают свет в диапазоне около 4000 К, – это больше, чем у ламп накаливания – 2700...3300 К, и значительно ближе к дневному свету – 5500...5300 К. Чем ближе освещение к дневному, тем меньше у водителя устают глаза и тем собраннее, сконцентрированнее и внимательнее в себя чувствует на дороге.

И ближний, и дальний

Применение газоразрядных ламп чревато своими проблемами. Инерция при зажигании ограничила первоначальное применение газоразрядных ламп режимом ближнего света. Дальний светил по старинке – «галогенкой». Объединить ближний и дальний свет в одной фаре конструкторы смогли во второй половине 1990-х годов. Было найдено два способа получать «биксенон». Если используется проекторная фара, то переключение режимов света осуществляется экраном, находящимся во втором фокусе эллипсоидного отражателя: в режиме ближнего света он отсекает часть лучей. При дальнем экран прячется и не препятствует световому потоку. А в отражающем типе фар «двойное действие» газоразрядной лампы обеспечивается взаимным перемещением рефлектора и источника света. В итоге вслед за фокусным расстоянием изменяется и светораспределение. Однако, согласно данным французской фирмы Valeo, применен отдельные газоразрядные лампы для ближнего и дальнего света, можно достичь на 40 % лучшей освещенности, чем у «биксенона». При этом модулей зажигания требуется уже не два, а четыре.

Использование «ксенона» вряд ли существенно превысит вышедший объем применения. Слишком сложно и дорого, тем более что нынешние технологии позволяют приблизить даже обычные галогеновые лампы по уровню свечения к ксеноновым без существенного повышения стоимости. Будущее – за светодиодами.

Светодиодные фары

Основа светодиода – кристалл, выращенный на сапфировой подложке. Проводя электрический ток, кристалл излучает свечение, а линза усиливает эффект. Кристалл крепится на алюминиевую плату, которая отводит лишнее тепло. Светодиоды потребляют энергии меньше, чем традиционные лампы, а служат существенно дольше. Но главное – устройство светодиодных фар проще, чем ксеноновых, а кроме того, у них практически отсутствует характерная для «ксенона» инерция при включении. До начала 1990-х годов их автомобильное применение ограничивалось индикацией – слишком низкой была светоотдача. Однако уже в 1992 году Hella оснастила BMW Cabrio центральным стоп-сигналом на основе светодиодов, а в начале 2000-х годов на Audi A8 W12 появились светодиодные дневные ходовые огни. А на Lexus LS 600h 2008 года передние блок-фары впервые в мире стали полностью светодиодными. ★



Светодиодные фары Audi A8-В8.



Автомобилестроение в конце 1940-х годов

В годы Великой Отечественной войны автомобилестроение в СССР было нанесен огромный урон. Чтобы восстановить серьезно сократившееся производство автомобилей, требовались титанические усилия.

Вследствие сокращения производства заметно уменьшился автомобильный парк. Если в 1940 году в СССР насчитывалось 106 900 легковых и 655 700 грузовых автомобилей, то в 1945 году эти показатели сократились примерно вдвое: 54 200 легковых и 315 600 грузовых автомобилей.

Послевоенные планы

Первые шаги по восстановлению и увеличению выпуска автомобилей в СССР были сделаны уже весной 1945 года. Речь идет об увеличении числа автозаводов. В годы войны к числу трех советских автозаводов – ЗИС, ГАЗ и ЯАЗ – добавились УралЗИС в Минске и УАЗ (УльЗИС) в Ульяновске, образованные на базе оборудования и кадров, эвакуированных с ЗИСа. Еще один завод – МАЗ



Автомобиль ГАЗ-57 преодолевает препятствие. Барнаул, 1972 г.

в Минске, формально образованный в августе 1944 года, как полноценное автомобилестроительное предприятие пока не функционировал. В мае 1945 года ГКО принял постановления «О строительстве Кутанского автомобильного завода» и «О развертывании строительства Днепропетровского автомобильного завода Наркомсредмаша и обеспечении выпуска автомобилей». В августе 1945 года увидело свет постановление ГКО «О восстановлении и развитии автомобильной промышленности». Это был фундаментальный документ, намечавший пути развития автопрома СССР на следующие пять лет. Планы эти поражают размахом: предполагалось, что в течение пяти лет автомобильная промышленность СССР достигнет уровня производства 600 тыс. автомобилей в год. Закон «О пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства СССР в 1946–1950 гг.», принятый Верховным Советом СССР 18 марта 1946 года, предусматривал примерно такой же рост показателей. К 1950 году планировался выход и

ВЫПУСК ПО ГОДАМ

О том, насколько все было непростое, можно судить по цифрам производства легковых автомобилей в первые послевоенные годы. В 1945 году заводские чеки покинули всего 4955 машин, в 1946-м – 6289.

Основной прирост в 1947 и 1948 годах дали «Москвичи» – количество выпущенных легковых машин увеличилось до 9522 и 20 175 экземпляров соответственно. С появлением «Победы» показатели удвоились: в 1949 году был произведен 45 661 легковой автомобиль.

Автомобиль ГАЗ М-20 «Победа» на выставке старинных автомобилей и технического анимационного «ХVIII Олдтаймер Салон» Милл Соревенна, 2011 г.





Автомобиль ГАЗ-71-73 на Военно-промышленном фестивале «История Победы» в Сокольниках, Москва, 2015 г.

уровень производства в 500 тыс. машин. Наряду с расширением и реконструкцией таких предприятий, как ЗИС, ГАЗ, ЯАЗ, МЗМА (бывший завод имени КИМ), УралЗИС, планировалось построить новые заводы в Москве, Днепрпетровске, Кутаиси, Одессе, Львове, Новосибирске. Провести номенклатуру до 24 моделей автомобилей. Сходится признать, что эти планы мало соответствовали реальному положению вещей: в 1947 году удалось изготовить всего 9622 легковых автомобиля, 121 248 грузовых и 2098 автобусов, что было ничтожно мало. В 1950 году автопром произвел 363 тыс. автомобилей. Невыполнение плановых заданий имело объективные причины: надо было в кратчайшие сроки укомплектовать кадрами и оборудованием не только старые, но и новые автозаводы. Если с кадрами вопрос постепенно решался (на заводы возвращались демобилизованные солдаты и офицеры Красной Армии), то с оборудованием было сложнее. Но были и положительные моменты: на Потсдамской конференции летом 1945 года Советский Союз получил право на четверть всего промышленного оборудования, находившегося в Западной зоне оккупации, в том числе и на три автомобильных завода: Daimler-Benz в Штутгарте, Büssing в Брауншвейге и Opel в Россельхайме. В Восточной зоне оккупации оказался практически целый завод BMW в Эйзенахе.

Одной сложности в СССР было вывезено оборудование 108 немецких автомобильных предприятий, располагавшихся ранее в Восточной Германии, Польше, Австрии и Чехословакии.

Послевоенные легковые

В годы Великой Отечественной войны производство легковых автомобилей в СССР было практически свернуто. В 1941–1945 годах в небольших количествах соби­рались «Эмки» – ГАЗ-II-75 (112 экз.), в 1941–1942 годах – первые советские джипы ГАЗ-64 (672 экз.). В октябре 1945 года на ГАЗе началась сборка джипа ГАЗ-67, а в январе 1944 года – ГАЗ-67Б. До мая 1945 года было изготовлено 7988 экземпляров. После окончания войны выпуск ГАЗ-67Б продолжился – последние «Виллис» по лицен­зии пришли в СССР летом 1945 года, а армия нуждалась в легком военном вездеходе. Возобновились выпуск и ГАЗ-II-75. В 1945 году собрали 286, а в 1946-м – 744 машины, ничтожно мало. В августе 1945 года началось серийное производство представительского ли­музина ЗИС-110, но он выпускался в небольших количествах и никакого существенного влияния на рост автотарка страны не оказал.

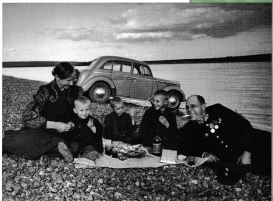
Первой массовой послевоенной машиной должна была стать «Победа» М-20, начало производства которой планировалось на 1946 год. Его начали, но лишь условно, собрав всего 25 машины. Процесс шел трудно: до октября 1948 года ГАЗу удалось собрать всего 1700 автомобилей этой марки. Массовый выпуск «Победы» начался лишь с 1949 года.

На московском заводе имени КИМ планировалось возобновить производство довоенной модели КИМ-10-52. Однако в 1945 году эти планы были пересмотрены в пользу автомобиля Opel Kadett. Есть мнение, что КИМ было лучше «Кадета». Возможно, все же это решение было правильным – ведь могла повториться история с «Победой». А в данном случае все прошло гладко: из Германии вывезли оборудование, подняли немецких специалистов – и в декабре 1946 года из ворот МЗМА выехали новенькие «Москвичи-400!» *

Отечественное
автомобилестроение



Печальный шантаж заводских шалты «Северал» с сестрой на фоне автомобиля Москва-400, 1945 г.



Автомобиль ГАЗ-67Б в Ставропольском государственном историко-культурном и природно-ландшафтном музее-заповеднике им. Г. И. Пржевальского и Г. В. Правы, 2016 г.

В НОМЕРЕ 30

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 30

КОЛЛЕКЦИОННАЯ ИГРА



ВАЗОВСКАЯ «КЛАССИКА» —
ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»



МЕРСЕДЕСОВСКИЕ АМБИЦИИ
«СЕМЕРКИ»



ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
И ТРОЛЛЕЙБУСЫ

12+

ПОДРОБНОСТИ АЗЫЖЕ

www.azyshe.com

www.azyshe.com



hachette



★
ВАЗ-2107 «Жигули»

★
ВАЗОВСКАЯ «КЛАССИКА» —
ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»

★
МЕРСЕДЕСОВСКИЕ
АМБИЦИИ «СЕМЕРКИ»

★
ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
И ТРОЛЛЕЙБУСЫ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ