

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 30



ВАЗОВСКАЯ «КЛАССИКА» —
ВЕЛИКОЛЕПНАЯ «СЕМЕРКА»



МЕРСЕДЕСОВСКИЕ АМБИЦИИ
«СЕМЕРКИ»



ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
И ТРОЛЛЕЙБУСЫ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657030



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 30, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Фрида Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вилковая, 4/9, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вилковая, д. 4/9, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/я 40
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-700-72-12**

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.
Распространяемые: ООО «ГДС»
E-mail: tdb@BureauMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57/6, офис 123. Тел: +375-17-331-94-27 (НН).

КАЗАХСТАН

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

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространяемые: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Давыдовская, 5, корпус 10а, г. Киев, 01660
Заказать подписные номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 218-57-00, 0940 498-98-83
www.rodriska.edipress.ua
E-mail: rodriska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Vetro 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6200 экз.

Цена: 3499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Возврат нецелевого материала в любом
виде, полностью или частично, запрещен.
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 предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 07.12.2018.

Дата выхода в свет: 07.03.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Вазовская «классика» –
великолепная «семерка»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Мерседесовские
амбициозные «семерки»

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Послевоенные автобусы
и троллейбусы

Фотографии и иллюстрации: 3, 6, 9, 10 (автор), 11 (автор) © РИА Новости;
4 © М. О. Коцакина; 5 (автор), 4 (автор) © ИРАР ДСС; 5 (автор),
7 (автор) © АС Коллекция/Фотобанк.Лоре;
6 (автор) © Марина Александровна Парас;
7 (в создании) © Иван Полюканин/Фотобанк.Лоре.

Вазовская «классика» – великолепная «семерка»

Согласно официальному наименованию, ВАЗ-2107 – это советский и российский автомобиль II группы, малого класса с задним приводом и кузовом типа седан. Одновременно – это люксовая версия автомобиля ВАЗ-2105.

«Семерка» была последней, если судить по номеру, моделью в семействе вазовской «классики». Стала она последней и по сути – серийный выпуск ВАЗ-2107 завершился позже других машин семейства, в 2012 году.

История создания

В основе базовой модели «классического» семейства «Жигулей» – ВАЗ-2101 – лежал итальянский автомобиль Fiat 124, признанный в 1967 году «Автомобилем года». Конструкция итальянского прототипа претерпела сильные изменения, а его внешний вид остался практически неизменным, хотя серийный выпуск «Жигулей» стартовал через четыре года после дебюта «124-го». В автомобильной моде к тому времени произошли существенные изменения: формы стали более резкими, а углы – прямыми. Ни тем ни другим не могла похвастаться даже последняя новинка АвтоВАЗа – «шестерка», ВАЗ-2106, поставленная на конвейер в 1976 году. А вот итальянцы, с которыми в первую очередь конкурировали модели Волжского автозавода, в том же 1976 году выпустили новую модель Fiat 151, выглядящую значительно современнее автомобилей предыдущего семейства. На фоне рестайлинговой «Сити» 1978 года, получившей прямоугольные фары, «Жигули» смотрелись совсем устаревшими.



Стало очевидно, что еще до окончания разработки переднеприводного семейства необходимо произвести рестайлинг заднеприводных моделей, причем всей гаммы: стандарта, люкса и универсала.

Перед конструкторами и дизайнерами была поставлена сложная задача – добиться максимальной унификации по кузову между стандартной и люксовой моделями, чего не было ранее. То есть фактически новые автомобили должны были быть одинаковыми, но выглядеть по-разному. Так появились ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107.

Автомобиль ВАЗ-2107 выпускается Волжским автомобильным заводом с 1982 года. Фото 1994 г.

Модель автомобиля ВАЗ-2107 «ЖИГУЛИ»



В салоне установлены передние сиденья с регулируемой высотой спинки и лямочками

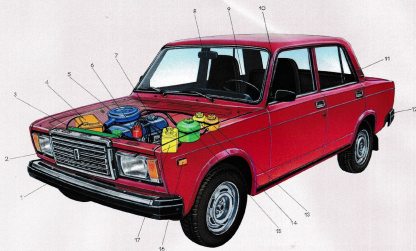
В люксовой версии передние двери открываются форточкой

Передняя часть кузова с обтекаемой радиаторной решеткой и прямоугольными фарами

Задние фары имеют полукруглую форму, напоминающую световую линзу



Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2107 «ЖИГУЛИ»



1 – передний бампер,

2 – фара,

3 – радиатор,

4 – аккумулятор,

5 – воздушный фильтр,

6 – распределитель зажигания,

7 – двигатель,

8 – зеркало заднего вида,

9 – рулевое колесо,

10 – сиденье водителя,

11 – заднее сиденье,

12 – задний бампер,

13 – бачок гидропривода сцепления,

14 – бачок тормозной жидкости,

15 – расширительный бачок системы охлаждения,

16 – боковой сигнал поворота,

17 – бачок стеклоочистителя.

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2107 «ЖИГУЛИ»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1030

Полная масса, кг: 1430

Габаритные размеры, мм:

длина – 4128 ширина – 1620

высота – 1435 база – 2424

Дорожный просвет, мм: 164

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 вала

Сцепление: однодисковое, сухое

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

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребровой 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: 155

Время разгона до 100 км/ч, с: 17

Расход топлива (городской цикл): 8,9 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 39



Сей сборки автомобилей VAZ-2107 на заводе ОАО «АвтоВАЗ», 2010 г.

Новые модели создавались под руководством нового главного конструктора Г. Мирзоева. Облик обновленной «классики» разработал дизайнер В. Степанов. Ему удалось так нарисовать «пятерку» и «семерку», что автомобили выглядели абсолютно разными, но все их детали были взаимозаменяемыми. При этом пол, каркас кузова и крыша наследовались от «единички», что позволило не менять еще относительно новое оборудование! Выпуск «пятерки» начался в 1980 году, а «семерки» начали сходить с конвейера двумя годами позже.

Дизайн и конструкция

По сравнению с базовой «пятеркой» VAZ-2107 получил совершенно новое оформление передка с выступающей в «мерседесовском» стиле решеткой радиатора. Она чаще всего выполнялась хромированной, но бывала и черной пластиковой. Под новую решетку изменили и форму капота. Идеально подошли к ней и прямоугольные фары, в сочетании с которыми весь передок «семерки» стал выглядеть элегантно и престижно. Впечатление усилили пластиковые бамперы с хромированными

накладками. Бамперы заказывали сначала в Италии, а затем в Югославии – советское производство не могло обеспечить необходимой прочности изделия, бамперы из отечественного пластика появились только в конце 1980-х годов. Как и на VAZ-2105, на «семерке» исчезли форточки на окнах передних дверей, что придавало машине более современный вид.

Завершили формирование внешнего облика новые задние фонари с отличной от VAZ-2105 компоновкой световых блоков. Изменилась и крышка багажника, на которой, в отличие от «пятерки», не было выштамповок. В целом дизайнерам, перед которыми стояла непростая задача, удалось сделать максимум, придав автомобилю легко узнаваемый и «дорогой» внешний вид. С интерьером было проще – тут конструкторов никто не ограничивал. Салоны прежних моделей «Жигулей», даже люксовых, по меркам конца 1970-х годов выглядели довольно аскетично. Иное дело – «семерка». Наиболее заметной деталью интерьера VAZ-2107 стала приборная панель с массивным козырьком и длинной центральной консолью. Поверх металлического каркаса она была покрыта слоем энергосберегающего пенополиуретана и поливинилхлоридной пленкой. Перед глазами водителя появилась развитая комбинация приборов, включающая, помимо обычного набора, вольтметр, тахометр и указатель давления масла. В центре торпедо появились модные тогда дефлекторы холодного воздуха, через которые в салон поступал воздух прямо с улицы. За счет особой конструкции воздухопроводов его температура была на пару градусов ниже, чем за бортом. Панель оборудовалась часами и установочным местом для стереоминигитолы. Новое «толстое» рулевое колесо с четырьмя спицами выгодно отличалось от прежних тонких и жестких жигулевских «баранок». Передние сиденья получили легкие подголовники и развитую боковую поддержку, задние – центральный подлокотник.

Модель на ме



VAZ-2107 во время наводнения, 2013 г.





Тюнинг. Новые легковые автомобили VA3-2107, 1981 г.

Современному интерьеру соответствовали и отделочные материалы: мягкий пластик, велюр, ворс и т. д. Технически VA3-2107 представлял собой «пятерку» с силовым агрегатом VA3-2105, оснащенный более экологичным и экономичным карбюратором «Озон» с экономайзером принудительного холостого хода. Линейка устанавливавшихся на VA3-2107 моторов была довольно широкой: от 1,3-литрового «2105» с ременным приводом ГРМ (VA3-21072) до «шестеряного» 1,6-литрового мотора мощностью 75,5 л. с. (VA3-21074). В остальном конструкция автомобиля была идентична конструкции VA3-2105 и за исключением отдельных модернизированных и усовершенствованных деталей и узлов соответствовала конструкции автомобилей VA3-2101 и VA3-2105/06.

И в наши дни на российских дорогах часто встречается «семерка» VA3-2107. Фото 2011 г.



Модификации и варианты

Выпускалось довольно большое число модификаций VA3-2107, внешне совершенно идентичных. Все отличия состояли в применении того или иного двигателя, легкого или правого руля и т. д. Так, например, на VA3-2107-2 устанавливался двигатель VA3-2104 с распределенным впрыском, соответствовавший нормам «Евро-2». Нормам «Евро-3» соответствовал двигатель модели VA3-21074-30. А на LADA-2107-40 (с 2006 года автомобиль получил новое торговое наименование LADA-2107) выпускавшегося с 2007 года, устанавливался инжекторный двигатель с катализатором. В 1986–1991 году небольшими партиями специально для нужд МВД и КГБ выпускался автомобиль VA3-21079 с роторно-поршневым мотором VA-413 мощностью 140 л. с.

На протяжении всего периода выпуска автомобиль модернизировался. Так, с 1986 года на VA3-2107 стали устанавливать другой стартер. С 1988 года с «классикой» начали активно делиться своими узлами автомобили переднеприводного семейства. Вместо датчика давления масла появился «восемьпрофильный» расходомер, от этой модели заимствовали генератор на 55 А.

В начале 1990-х годов VA3-2107 уступил свое место главному «люксовому» седану завода переднеприводному VA3-21099. С этого момента начался закат модели – вносимые изменения в основном были направлены на снижение себестоимости.

Хромированные водостойки уступили место прорезиненным, колесные диски были унифицированы с VA3-2101, но не имели хромированных накладок – «пирожков». С передних дверей пропали торцевые лампочки. Внутренних изменений было еще больше: велюровая обивка дверей уступила место дерматиновой без карманов, появились более дешевые, но при этом более износостойкие обивки сидений. Цельноформованные детали внутреннего оформления крыши и задних стоек были заменены виниловыми, как на VA3-2106. Вместо одного потолочного плафона появились два плафона в средних стойках все от той же «шестерки».

Появился «дуплый» руль. Уменьшилось количество слоев теплоизоляции пола. Но самое главное – переход на более дешевую технологию окраски и ридительно сказались на коррозионной стойкости кузова.



BA3-2105 и BA3-2107 на улицах Гелены, Куба, 2017 г.

С 2008 года из-за износа кузовных штампов на «семерки» появилась крышка багажника от BA3-2105 с парой подштамповок, а пороги лишились резиновых молдингов. Отличить автомобили последних лет выпуска можно и по другим характерным деталям, вроде черных наружных ручек дверей (вместо хромированных) и «болотной» окраски колесных дисков.

В автомобилях последних лет выпуска, попавших под программу государственной утилизации машин с целью снижения отпускной цены, удешевление элементов конструкции относительно ранее выпускавшихся комплекций достигло максимума. В обивке задних дверей пропали пепельницы; внутрисалонные ручки двери стали делать из формованного жесткого пластика вместо прорезиненного материала; на потолочных поручнях исчезли крючки для одежды; один белый и капризный звуковой сигнал «таблетка» стал устанавливаться вместо двух «рожков». В комплектации автомобилей 2010 года выпуска отсутствовал насос. Отказались и от окрашивания дверных стоек и рамок в черный цвет. На автомобили последних лет выпуска прекратили устанавливать омыватели и очистители фар.



Закат модели

С 2002 года «семерку» из топятинских машинокомплектов начали выпускать на украинских сборочных предприятиях – сначала в Луцке на ЛуАЗе, а затем и в Запорожье

САМЫЙ ПОПУЛЯРНЫЙ

Хотя серийное производство BA3-2107 завершилось более пяти лет назад, этот автомобиль часто встречается на российских дорогах. В частности, по результатам исследования, проведенного аналитическим агентством «Автостат», эти автомобили в марте 2017 года управляют 1,75 млн россиян, что позволило назвать его самым популярным автомобилем в стране.

и Кременчуге. Спустя год BA3-2107 стали собирать на заводе «РосЛада» в Сыктарке, а в 2008-м сборку наладили на заводе «Пиладмиш» в Чеченской Республике. С 2007 года сам АвтоВАЗ «семерку» уже не собирал. С 2011 года производство «семерки» началось и в Удмуртии на заводе «ИжАвто», но уже в апреле следующего года руководство АвтоВАЗа приняло решение окончательно прекратить производство классического седана LADA-2107 как на заводе «ИжАвто», так и на Украине из-за слишком низкого спроса на эту модель. Лишь в Каире на предприятии Lada Egypt сборку «семерки» продолжали вплоть до 2014 года. Таким образом, когда-то самая престижная модель «Жигулей», называемая русскими «Мерседесом», продержалась на конвейере в разных странах свыше трех десятилетий, став одним из самых массовых автомобилей, когда-либо выпущенных Волжским автомобильным заводом за его полувековую историю, а в конце выпуска стала едва ли не самым дешевым автомобилем в мире. ★

Салон автомобиля «Лада»-2107, 2011 г.

Мерседесовские амбиции «семерки»

«Хочу Догнать Мерседес», или ХДМ – так стали называть «семерку» в народе. Некую претензию на «Мерседес» в облике новых «Жигулей» заметили все. Отношение было разным, но большинству машина нравилась.

ВАЗ-2107 – это, конечно, не «Мерседес», но в иерархии отечественных автомобилей он стоял достаточно высоко. Так, например, в соответствии с ценами 1985 год «семерка», стоившая 9 тыс. руб., занимала третье место, уступая только 24-й «Волге» и «Ниве».

Цена роскоши

Переднеприводная «восемька» не смогла сместить люксовую «классику» с пьедестала: во-первых, у нее было три двери, что, по мнению отечественного потребителя тех

лет, было свидетельством неполющенности автомобилей во-вторых, новые хэтчбеки народ сразу не распробовал. Не помогло и появление пятидверной «девятки» – по сравнению с ВАЗ-2107 она выглядела гораздо проще. Сыграл свою роль и не слишком удачный дизайн переднеприводных моделей – прозвище «зубило» они получили заслуженно. Даже в 1991 году «семерка» еще находилась на вершине автомобильного хит-парада, уступая только «Волге» ГАЗ-24-10. Потом положение изменилось.

Следом за рестайлинговой «девяткой» ВАЗ-21095 появился седан ВАЗ-21099, ставший на какое-то время мечтой советских автолюбителей, уже разобравшихся в преимуществах переднего привода. Да и конструктивные «самары» были ближе к поддерживаемым иномаркам, потопком хлынувшим в страну в середине 1990-х годов. При этом последние были значительно современнее, чем подвергшийся относительно небольшой модернизации итальянский седан середины 1960-х годов. Ну а в том, что касалось основного преимущества «семерки» – комфорта, – их даже сравнивать было нельзя!

Чтобы удержать продажи, пришлось идти по пути снижения себестоимости, удешевления производства и упрощения конструкции. Спрос удавалось сохранить за счет низкой цены, что неудивительно – спрос на дешевые машины есть всегда. Этот процесс неизбежно вел к дилекции модели и к постепенной утрате престижа марки АвтоВАЗа. Положение пытались спасти вводом заградительных пошлин на подержанные иномарки. Не помогло: человека, хоть раз посидевшего за рулем иностранного автомобиля, АвтоВАЗ терять навсегда.

Ложка дегтя

Ни один автомобиль, даже самый лучший, не лишен каких-то недостатков. Были они и у ВАЗ-2107, и главный – общая устарелость конструкции на момент создания. Облагородив экстерьер кузова и интерьер салона, вс-

★ ЛЮБОЙ КОМФОРТ ЗА ВАШИ ДЕНЬГИ

Экспортные «семерки» имели полтора десятка вариантов оформления салона: от черного до светло-бежевого. В числе доступных иностранному потребителю опций были дополнительные модиики, колпаки, легкосплавные диски и даже люк в крыше.

Автомобиль ВАЗ-2107
зимой, 1985 г.





Автомобиль VAZ-2107 на берегу водоема, 1983 г.



Автомобиль VAZ-2107 на шоссе, 1983 г.

Остальные вазовцы оставили прежним. Старый двигатель, барабанные задние тормоза (в 2000-е годы у ВАЗа можно было купить комплект для переделки их в дисковые), руль без гидросилителя и регулировок, минимум регулировки сиденья водителя и т. д. Были проблемы и с передними сиденьями. Интегрированные подголовники — это хорошо, но уместны они скорее в автомобиле больших размеров, а в VAZ-2107 перекрывали обзор назад через внутрисалонное зеркало. Учитывая, что очень долго «семерка», как и другие модели «Жигулей» в базовой комплектации, не имела правого наружного зеркала, это был существенный недостаток. Критике автолюбителей подвергались и сами зеркала из-за маленьких размеров.

Конструкция передних сидений серьезно осложняла движение задним ходом классическим способом, когда правая рука лежит на спинке соседнего сиденья, а голова повернута влоборота назад. На VAZ-2107 в таком положении ничего, кроме интегрированного подголовника, увидеть было невозможно.

То, что конструкция передних сидений не позволяла раскладывать их в лежачие места, тоже являлось недостатком, но не очень существенным, поскольку у отечественных автолюбителей не принято ночевать в автомобиле. Например, в Америке ночлег в салоне

автомобиля — это практически норма, но там и автомобили другие (американские авто 1950–1970-х годов в СССР называли «раскладушками»).

Но вернемся к «семерке». Начиная с 1990-х годов к субъективным недостаткам автомобиля добавились объективные: ухудшение качества сборки и покраски, использование более дешевых пластика и материалов для обивки салона. Из люксовой модели «семерка» постепенно превращалась в бюджетную.

«Семерки» на экспорт

Как и все остальные поставлявшиеся на экспорт модели «жигулей», VAZ-2107 получил название Lada. В Великобритании и Канаде в названии автомобиля не было индекса — они именовались Lada Riva и Lada Signet GL, соответственно. При этом в зависимости от рынка менялось не только название, но и комплектация автомобиля: например, заряженная британская Lada Riva 1600SLX имела паспортный разгон 9 с до 100 км/ч. А финский вариант Koplela Lada 2307 Turbo мог похвастать турбомотором мощностью 110 л. с. и дополнительной шумоизоляцией. В обоих случаях доработки автомобиля производились дилерами и к АвтоВАЗу отношения не имели. Использовались также экспортные обозначения Lada Nova и Lada 1500. ★

Легкий автомобиль VAZ-2107. Экспортный вариант 1988 г.



Послевоенные автобусы и троллейбусы

Вопрос с общественным транспортом после войны встал очень остро – значительная часть и без того немногочисленного довоенного автобусного парка была мобилизована в армию и в большинстве своем утрачена.

На маршруты выходили малопригодные транспортные средства – от предельно изношенных старых автобусов до самодельных, изготовленных силами авторемонтных предприятий. Попадались и трофейные машины.

Вагонные и капотные

Рост перевозок и необходимость стандартизации автобусного парка требовали создания единой модели городского автобуса. Им стал появившийся в 1946 году автобус ЗИС-154. Машина с цельнометаллическим несущим кузовом вагонного типа оснащалась двухтактным дизелем ЯАЗ-204 мощностью 112 л. с. и электротрансмиссией. Салон автобуса был рассчитан на 60 пассажиров (34 сиденья). Пассажирам автобус нравился, а вот тем, кто его эксплуатировал, он казался слишком сложным. Поэтому и выпустили этих автобусов совсем немного: за период 1946–1950 годов – всего 1165 экземпляров. На смену ЗИС-154 пришел внешне с ним схожий, но более простой в производстве ЗИС-155. Он был короче (8 м против 9,5 м). Завод ЗИС уже не зависел от поставок Ярославских дизелей, так как новый автобус оснащали двигателем ЗИС-125 от грузовика ЗИС-150. Автобус вмещал 50 пассажиров (28 сиденья) и стал по-настоящему массовым: в 1949–1957 годах выпуск составил 21 741 машину. Эти автобусы были основой автобусных парков

Автобус ЗИС-154 (на первом плане) во время парада разлетевших автобусов, посвященного 91-й годовщине открытия в Москве регулярного автобусного сообщения. Современная фотография.



Советский троллейбус МТS-82 на выставке в Нижнем Новгороде. Современная фотография.

Москвы и других крупных городов СССР вплоть до середины 1960-х годов. В глубинке отдельные машины эксплуатировались вплоть до 1990-х годов. Существовала и междугородная версия ЗИС-155 с 15 комфортабельными креслами самолетного типа. Такие машины эксплуатировались на линии Москва – Симферополь. С 4-часовой остановкой в Харькове расстояние в 1399 км автобус преодолевал за 38 часов. Поставлялся этот автобус и на экспорт: в Польшу, ГДР, Китай, Монголию и Афганистан.

Острая нехватка автобусов стала причиной появления машины АКЗ-1 (или ЗИС-Аремуз). Такие машины выпускались московским авторемонтным предприятием «Аремуз» в 1947–1948 годах на шасси грузовика ЗИС-150. Они имели конструктивно аналогичный довоенному автобусу ЗИС-16 кузов, а капот и оперение – от ЗИС-150. Всего было изготовлено 80 таких машин. Их главным недостатком был деревянный каркас кузова, который уже через пять лет начинал гнить.

Гораздо более массовым автобусом вагонной компоновки стал появившийся в 1949 году ГЗА-651. Его часто и ошибочно именуют ГАЗ-651, однако он был создан и выпускался серийно на Горьковском заводе автобусов



★ ПОБЕДА АВТОБУСА

В 1949–1959 годах доля автобусов во всех перевозках общественного транспорта в СССР возросла с 10 % до 27 %. В 1958 году автобус обогнал в этом отношении троллейбус, а в 1959-м – трамвай.



Троллейбус МТБ-82Д во время празднования Московского троллейбуса. Современная фотография.

НЕДОСТАТКИ МТБ-82

Главным недостатком МТБ-82 было отсутствие комфорта у пассажиров и водителя: вход и выход осуществлялись через две узкие двери, передняя накопительная площадка отсутствовала, между сиденьями тянулись длинные узкие проходы, кабина водителя плохо отапливалась и зимой настолько промерзала.

в Канавинском районе, с 1946 года юридически с ГАЗом не имевшим ничего общего. В то время это был единственный в СССР специализированный автобусный завод. До 1950 года из-за нехватки средств на приобретение новых шасси завод продолжал выпускать старые довоенные автобусы ГАЗ-03-30 и ГАЗ-55. С 1950 года начался выпуск ГЗА-651, которому была суждена долгая жизнь. Эта машина, созданная на шасси грузовика ГАЗ-51, предназначалась для эксплуатации в маленьких городах и сельской местности, для работы на коротких пригородных маршрутах. Она выпускалась в течение 25 лет многими автобусными и авторемонтными предприятиями страны. В 1952 году производство ГЗА-651 было передано на Павловский автобусный завод, где оно выпускалось под названием ПА3-651.

Первый троллейбус

Троллейбусное сообщение в СССР было открыто в 1933 году и не прекращало своего развития в последующие годы, не исключая период Великой Отечественной войны. Но завод в Ярославле, производивший до войны троллейбусы марки ЯТБ, был перепрофилирован на выпуск военной продукции, и возобновление производства на нем троллейбусов не планировалось. Поэтому разработка и выпуск троллейбусов были поручены заводу № 82 Наркомата авиационной промышленности в Тушине.

Что касается «троллейбусной начинки», то новый троллейбус МТБ-82 повторил довоенный ЯТБ-4, а конструкция кузова была заимствована у автобуса ЗИС-155. В ходе совершенствования конструкции кузов троллейбуса стал алюминиевым (сказалось авиационное прошлое завода). Первые машины покинули заводские цеха в 1946 году. К началу 1950-х годов стало понятно, что мощностей завода № 82 недостаточно для удовлетворения растущей потребности страны в машинах этого типа. Поэтому в 1951 году выпуск троллейбусов МТБ-82 был перенесен в город Энгельс на завод им. Урицкого (ЗиУ), обладавший необходимыми мощностями. Первые поволжские троллейбусы были выпущены в 1951 году, а вскоре завод достиг годового объема выпуска в 520 машин. В общей сложности было выпущено свыше 5 тыс. троллейбусов МТБ-82, составивших основу троллейбусного парка страны в 1950-е годы. Списание машин этого типа началось только в начале 1960-х годов. Последние МТБ-82 были выведены из эксплуатации в Кутаиси в 1983 году. *

Светский ретроавтобус АК.
Современная фотография.



В НОМЕРЕ 31

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 31

КОЛЛЕКЦИОННАЯ ИГРА



«МОСКВИЧ-403» —
ПЕРИОДА ИЩЕДЬ

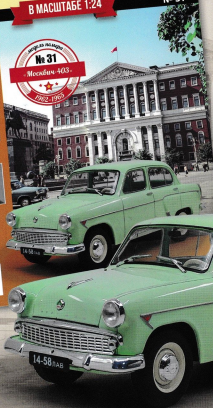


КУТАЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ
ПОЛЯКОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ



★
«Москвич-403»

★
«МОСКВИЧ-403» —
ПЕРЕХОДНАЯ МОДЕЛЬ

★
КУТАЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

★
ВИКТОР НИКОЛАЕВИЧ
ПОЛЯКОВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ