

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 32



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-11-73 —
МОДЕРНИЗИРОВАННАЯ
«ЗМКА»



ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ:
СЦЕПЛЕНИЕ (ЧАСТЬ 2)



ГРУЗОВИКИ КОНЦА
1940-х ГОДОВ

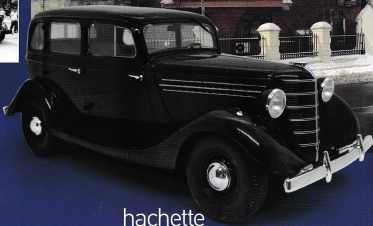
12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657030



hachette

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Федя Мирян Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/к 40
Этап обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kollekcia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bueffmedial.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 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. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 в, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дмитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.rodrivkaedipresse.ua
E-mail: rodrivka@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bemis 2 C
27200 Staszowice
POLAND

Тираж: 5900 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 журнала
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: 04.01.2019.
Дата выхода в свет: 04.04.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Автомобиль ГАЗ-11-73 – модернизированная «эмка»

МИР АВТОМОБИЛЯ



8

Из истории автомобиля: сцепление (часть 2)

**ОТЕЧЕСТВЕННОЕ
АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ**



10

Трузовики конца 1940-х годов

Фотографии и иллюстрации: 3 © Катерина Урина/ФотоBank Лоре;
4 © М. Д. Ковалев; 5 © Максименко Андрей/ФотоBank Лоре;
6 (автор) © частная коллекция, (автор) © Виктор Карасев/ФотоBank Лоре;
7 (автор) © частная коллекция, (автор) © ИМА Африканский/ФотоBank Лоре;
8 © Д. Иванов (автор) © частная коллекция, (автор) © ark-photos;
10 (автор) © частная коллекция, (автор) © ИМА Новости;
11 (автор) © ИМА Новости, (автор) © Александр Иванович/ФотоBank Лоре.

Автомобиль ГАЗ-11-73 – модернизированная «эмка»

Модель на



О легендарной «эмке» ГАЗ-М1 слышали все, а о более технически совершенном автомобиле ГАЗ-11-73 знают немногие. Эта машина имела шанс стать не менее знаменитой, но помешала война.

Серийное производство автомобиля ГАЗ-М1 началось 16 марта 1936 года, когда с конвейера ГАЗа сошли два первых серийных автомобиля, 20 мая начался их массовый выпуск, составивший до конца 1936 года 2524 машины. До 11 декабря 1938 года было выпущено 41 650 автомашин М1, которые успешно эксплуатировались в народном хозяйстве и Вооруженных Силах СССР.

Новое «сердце» для «эмки»

В процессе эксплуатации автомобиля М1 выяснилось, что мощности 50-сильного двигателя недостаточно для машины массой 1370 кг. К 1937 году на ГАЗе уже сложился сильный конструкторский коллектив двигателей во главе с Е. В. Агитовым, который и приступил к разработке нового шестицилиндрового мотора мощностью 80–85 л. с. За основу был взят американский мотор Dodge D5. По своим техническим показателям этот мотор в конце 1930-х годов находился на уровне последних достижений американской автомобильной техники: легкий, компактный и экономичный. Лицензию на выпуск этих двигателей в СССР приобрести не удалось – и пришлось ограничиться покупкой партии моторов. Планировалось после их разборки и изучения разработать собственный двигатель. Главный



конструктор завода А. А. Липгарт добился выделения средств на закупку оборудования для производства новых двигателей. В 1937 году Липгарт был направлен в США для изучения технологии производства моторов и заказа оборудования. Главный конструктор предъявлял жесткие требования и к технологии, и к заказываемому

Двадцатые отечественные машины вытесняют новый импорт у публики. ГАЗ-11-73 на параде старинных автомобилей, 2015 г.

Модель автомобиля ГАЗ-11-73



Замковые калитки
располагались снаружи,
на задней ступе кузова

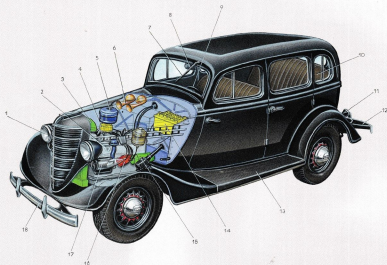
Элементы кузова
изготавливались
и сверлались
точной сборкой



Место для ручек
открывающихся
карбюраторной
пробки

Сборочное
оборудование
разработано

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-11-73



- 1 - передняя фара,
2 - двигатель,
3 - радиатор,
4 - карбюратор,
5 - воздушный фильтр,
6 - сцепление,

- 7 - стеклоочиститель,
8 - зеркало заднего вида,
9 - рулевое колесо,
10 - заднее сиденье,
11 - задний сигнальный фонарь,
12 - задний бампер,

- 13 - подвеска,
14 - аккумулятор,
15 - стартер,
16 - распределитель зажигания,
17 - генератор,
18 - передний бампер.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-11-73

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1455

Полная масса, кг: 1800

Габаритные размеры, мм:

длина - 4655 ширина - 1770

высота - 1775 база - 2845

Дорожный просвет, мм: 210

Двигатель: ГАЗ-11, четырехтактный, вентилируемый, карбюраторный, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 76 при 3400 об/мин

Рабочий объем, см³: 3485

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, с муфтой легкого переключения

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: барабанные, с механическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухуровневой ролик

Подвеска передняя: зависимая, с продольными листовыми рессорами, амортизаторы гидравлические рывчаные двухстороннего действия

Подвеска задняя: зависимая, с продольными листовыми рессорами, амортизаторы гидравлические рывчаные двухстороннего действия

Размер шин: 7,00-16"

Макс. скорость, км/ч: 110

Расход топлива при смешанном цикле: 16,5 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 60

оборудованию, что впоследствии обеспечило на долгие годы высокое качество газовых двигателей. Автомобиль Dodge D5, переоборудованный специалистами завода, переведенный, вдобавок, в метрические размеры, превратился в ГАЗ-П.

Рабочий объем мотора был уменьшен с 3560 см³ до 3480 см³, мощность соответственно снизилась до 76 л. с., для уменьшения нагрузки на подшипники коленчатого вала было увеличено межцилиндровое расстояние, была изменена масляная система (с плавающим маслоприемником), в приводе распределительного вала цепная передача была заменена на шестеренчатую (с текстолитовой ведомой звездочкой) и т. д.

Модернизированная «эмка»

Первые экземпляры двигателей ГАЗ-П были изготовлены в 1938 году, а два года спустя, с началом их серийного производства, стартовал и выпуск модернизированной «эмки» ГАЗ-П-75 с новым шестцилиндровым двигателем мощностью 76 или 85 л. с. и рабочим объемом 3,485 л. Первое значение мощности относилось к мотору с чугунными поршнями, а второе – с алюминиевыми.

ХОТЯ И НЕ ВЕЗДЕХОД

Не будучи вездеходом, ГАЗ-П-73 неплохо справлялся с бездорожьем, а первую очередь благодаря одинаковой колее передних и задних колес (1440 мм) и большому дорожному просвету. Более мощный, чем у «эмки», двигатель обеспечивал машине неплохие тяговые свойства. Например, она легко преодолевала подъем крутизной до 17%.



Машина ГАЗ-П-75 несколько отличалась от предшественницы, ГАЗ-М1 – имела более современную облицовку радиатора, иные жалюзи на капоте, обновленный приборный щиток, полцентробежный механизм сцепления, удлиненные рессоры и усовершенствованные амортизаторы. Подвеска оснащалась стабилизатором поперечной устойчивости. Необычным для отечественных автомобилей тех лет стали впервые примененные на ГАЗ-П-75 рычаг ручного тормоза под панелью приборов с наблюдателем pistolетного типа и кнопка включения стартера на приборной панели вместо напольной педали. Помимо седана ГАЗ-П-75, в количестве шести приборов с наблюдателем pistolетного типа и кнопка включения стартера на приборной панели вместо напольной педали. Помимо седана ГАЗ-П-75, в количестве шести приборов с наблюдателем pistolетного типа и кнопка включения стартера на приборной панели вместо напольной педали.

Серийно ГАЗ-П-75 выпускался с 1941-го по 1946 год, когда ему на смену пришла «Победа» М-20. За этот период было изготовлено 1142 автомобиля, из них в 1946 году – 744 экземпляра.

Выпущенные в 1940–1941 годах автомобили попали на фронт, где использовались в качестве командирских машин старшего офицерского состава. Главной заслугой ГАЗ-П-75 можно считать создание на его базе первых отечественных легковых вездеходов 4 × 4 ГАЗ-61.

Кабриолет высокой проходимости

Во второй половине 1930-х годов в СССР в качестве внедорожного транспорта рассматривались автомобили с колесной формулой 6 × 4. К 1938 году один

Модель номер



Автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-61-75 на слете «История войны». Черноголовка, Московская область, 2013 г.



Автомобиль ГАЗ-11 ТЗ
модель 88-го годовалеего
здравного Балтийского
топкового главного воева.
Форманка, 1945 г.

из ведущих конструкторов Горьковского автозавода В. А. Грачев, работавший над этими трехосными машинами, окончательно убедился в их бесперспективности и привел к выводу о необходимости создания полноприводных автомобилей-вездеходов.

В конце июля 1938 года было разработано техническое задание на автомобиль-вездеход ГАЗ-61. Проектируемая машина получила обозначение ГАЗ-61-40.

Этот автомобиль представлял собой полноприводный вариант опытного кабриолета ГАЗ-11-40. На машине устанавливался двигатель ГАЗ-11. Коробку передач заимствовали у грузового автомобиля ГАЗ-АА, а одноступенчатую раздаточную коробку разработали вновь. Крутящий момент от нее с помощью заимствованного у автомобиля ЗИС-101 карданного вала с игольчатыми подшипниками передавался на неразрезные ведущие мосты с шарнирами

Резра. Эти шарниры также планировалось производить в СССР, и оборудование для их выпуска было закуплено в США, но из-за начавшейся советско-финской войны с его получением возникли проблемы. В результате в серийных вездеходах использовались более простые американские шарниры Bendix-Weiss, способные передавать повышенный крутящий момент.

Автомобиль получил стандартную и типичную для того времени независимую подвеску на продольных полуэллиптических рессорах, снабженную гидромортизаторами. Кроме основного топливного бака емкостью 60 л на машине устанавливался 50-литровый дополнительный бак. Задние колеса крепились в нишах передних крыльев. Облицовку радиатора заимствовали у «эмки» автомобиля ГАЗ-М1. Шины использовались импортные размером 7,00-16" с развитыми грунтозацепами. Рабочие чертежи ГАЗ-61-40 были завершены в январе 1939 года, а первый прототип собран в июле. Испытания машины проходили летом и осенью 1939 года. Не дожидаясь конца испытаний, 19 декабря 1939 года, в соответствии с постановлением Совета Народных Комиссаров СССР вездеход ГАЗ-61-40 был принят на вооружение Красной Армии. Летом 1940 года автомобиль демонстрировался на ВСХВ (ныне ВВЦ) в Москве как один из лучших образцов отечественной автомобильной продукции. Серийное производство собиралось запустить в конце 1940 года, но планы эти не осуществились в связи с нехваткой кузовов типа «кабриолет». Было собрано всего пять экземпляров, причем последний был сдан военным 1 июня 1941 года.

Полноприводный седан

Отсутствие необходимого количества кузовов кабриолетов привело к тому, что все работы были перенаправлены на производство полноприводного

Советский автомобиль
ГАЗ 11 ТЗ 1940 года выпуска
на фестивале ретро-
транспорт «Фарус» 2016г.
Кронштадт, 2016 г.





Условия эксплуатации светлых легковых автомобилей заставили конструкторов особое внимание уделять их проходимости. На фото ГАЗ-61-417.

ведуща с кузовом от седана ГАЗ-11-75. Установка цельнометаллического закрытого четырехдверного кузова на шасси ГАЗ-61 не составила особых проблем. Испытания прототипов прошли успешно – показатели проходимости и динамические характеристики автомобиля, несмотря на несколько возросшую массу, остались практически прежними. На основании результатов испытаний руководство Наркомата среднего машиностроения приняло решение о начале серийного выпуска автомобиля ГАЗ-61-75. Однако процесс освоения производства затянулся, и первый полностью укомплектованный вездеход был собран только 9 июня 1941 года. Мелкосерийное производство стартовало уже после начала Великой Отечественной войны – 12 июля 1941 года. До конца года был собран 181 вездеход, после чего их выпуск был прекращен.

Автомобиль ГАЗ-61-75 предназначался для обслуживания высшего командного состава Красной Армии. На таких машинах ездили Г. К. Жуков, И. С. Конев, К. К. Рокоссовский, С. К. Тимошенко и другие военачальники. Еще одной модификацией вездехода ГАЗ-61 стал пикап ГАЗ-61-415. Пикап оснащался двухместной цельнометаллической кабиной, заимствованной у заднеприводного пикапа ГАЗ-M415. Позади кабины располагалась вместительная грузовая платформа длиной 1610 мм, рассчитанная на 400 кг груза или шесть человек, которые могли разместиться на продольных откидных лавках. Передний и боковые борты были зафиксированы, а задний мог откидываться для более удобной погрузки. Также были предусмотрены и специальные отверстия, в которые можно было вставить дуги, натянуть на них тент и таким образом защитить пассажиров или груз от ветра или осадков. В 1940 году были собраны две такие машины, но накануне войны работы над ними прекратили в пользу модели ГАЗ-61-417. ★

АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-61-417

Изготовленный в мае 1941 года автомобиль представлял собой полноприводный легкий артиллерийский тягач с упрощенным кузовом и открытой кабиной с брезентовым верхом. Он предназначался для буксировки противотанковых орудий. После начала Великой Отечественной войны было изготовлено 36 таких машин.



Модель намер



ГАЗ-11-73 отправляется на Рязань классическим автомобилем на Поклонной горе. Москва, 27 апреля 2013 г.

Из истории автомобиля сцепление (часть 2)

В начале XX века автомобилестроение знало уже несколько типов сцепления. При том что все они имели различия в конструкции, существенные недостатки были у всех одни и те же.

Главными в числе недостатков были: большая масса, сложность и нечеткость работы. Сцепления пробуксовывали, быстро изнашивались и выходили из строя.

Многодисковое сцепление

Стремясь преодолеть недостатки кожного конусного сцепления, английский профессор Хейл Шау предложил вариант многодискового сцепления. Разработанная им конструкция имела вид конуса, в выемки которого были вставлены диски, вырезанные по форме его внешнего края, чем обеспечивалось их одновременное вращение с маховиком или коленчатым валом двигателя. При этом они могли одновременно перемещаться на ось. Диски собирались в специальном порядке с использованием бронзовых и стальных пластин, которые, последовательно сжимаясь, приводили автомобиль в движение. Работало такое сцепление очень плавно, но имело одну особенность, усложнявшую его конструкцию и эксплуатацию, – оно работало в жидкой среде: либо в масле, либо в керосине.

Однодисковое сцепление

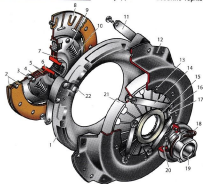
В начале 1920-х годов, с появлением накладок «Феродо» в отечественной литературе это название часто используется как имя нарицательное, обозначая вообще любую frictionную накладку) началось триумфальное шествие однодискового (да и многодискового) сухого сцепления. «Феродо» – это название термостойкого композитного

СЦЕПЛЕНИЕ СЕГОДНЯ

Совершенствование конструкции сцепления привело к формированию трансмиссии, сочетающей в себе механическую и автоматическую коробку передач. Основная ее особенность – передача крутящего момента без прерывания вращения двигателя.

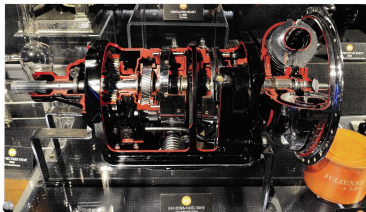
материала, изначально состоявшего из асбестовых волокон и фенолформальдегидной смолы. В конце XIX века его создал англичанин Герберт Фруд. В начале XX века накладки «Феродо» постепенно вытеснили из frictionных узлов кожу и дерево, прочно обогнав их в автомобильных тормозах и сцеплениях. И только во второй половине XX века канцерогенный асбест и токсичный фенолформальдегид уступили свое место другим, более современным frictionным материалам.

Справедливости ради стоит отметить, что первый вариант однодискового сцепления не отличался особой простотой. В его состав входило маховое колесо, к которому при помощи фланца крепились крышки сцепления с винченкой внутри крышки. В них упирались кронштейны, подпружиненные втулками, которые передавали усилие от махового колеса к дискам frictionному и тому, что находится между ним



КОНСТРУКЦИЯ СЦЕПЛЕНИЯ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ

- 1 - нажимной диск сцепления
- 2 - frictionные накладки ведомого диска сцепления
- 3 - палец упорный
- 4 - передняя пружина демпфера
- 5 - frictionное кольцо демпфера
- 6 - ступица ведомого диска сцепления
- 7 - кольцо опорное тарельчатой пружины
- 8 - ведомый диск сцепления
- 9 - задняя пластина демпфера
- 10 - пружина демпфера
- 11 - соединительная пластина нажимного диска с маховиком сцепления
- 12 - втулка сцепления
- 13 - заклепка крепления нажимной пружины и соединительной пластины упорного фланца
- 14 - соединительная пластина упорного фланца с втулкой сцепления
- 15 - frictionное кольцо упорного фланца
- 16 - заклепка крепления соединительной пластины нажимного диска с маховиком пружины сцепления
- 17 - упорный фланец нажимной пружины
- 18 - соединительная пружина вилки и муфта выключен сцепления
- 19 - муфта выключен сцепления
- 20 - подпружиненная вилка выключен сцепления
- 21 - диафрагменная нажимная пружина сцепления
- 22 - фиксатор нажимной пружины сцепления



GM Hydra-Matic — первая в мире массовая автоматическая коробка передач.

и маховиком. Фракционная часть связывалась с валом коробки передач, а включение и отключение сцепления выполнялись кольцом скольжения, перемещавшим конус вперед и назад. В результате часть конуса давила на подружженные крошечейны, а они, в свою очередь, выполняли включение и отключение сцепления. Так как кольцо скольжения занимало неподвижное положение, то данному варианту системы требовалась периодическая смазка. В большинстве случаев пружины конструкции оказывали наружное давление, но в Англии довольно широкое распространение получил тип сцепления, при котором пружины располагались во внутренней части картера. Но и в этом случае с увеличением оборотов мотора однодисковое сцепление становилось все «тяжелее».

Диафрагменное сцепление

Недостатки однодискового сцепления были в значительной степени устранены в конструкции диафрагменного сцепления, разработанного в 1936 году американской фирмой «Дженерал Моторс».

У этого сцепления пружина плоская или имеет форму усеченного конуса, в центральной ее части отштампованы лепестки (около двух десятков), служащие одновременно выжимными рычагами. При нажатии на педаль вилка выключения сцепления перемещает нажимную муфту и выжимной подшипник, внутренняя кромка пружины передвигается вперед, пружина прогибается, и ее наружная кромка отводит нажимной диск, сцепление выключается. При отпускании педали детали двоятся в обратном порядке, диафрагменная пружина возвращается к форме усеченного конуса, сцепление включается. Сцепление с диафрагменной нажимной пружиной легче и дешевле сцепления с рычагами, требует меньше регулировок при ремонте, обеспечивает независимость от оборотов двигателя.

Диафрагменное сцепление получило известность в Европе только после Второй мировой войны. Им сразу заинтересовались такие гиганты автоиндустрии, как BMW, «Порше» и «Опель». Однако массовый выпуск

диафрагменных сцеплений начался только в середине 1960-х годов. В последующие десятилетия диафрагменные сцепления стали основными на легковых автомобилях с механическими трансмиссиями.

Сцепление в автоматических трансмиссиях

В автоматических трансмиссиях чаще всего используется многодисковое сцепление в масляной ванне. Однако встречается и вариант с сухим сцеплением. Роль педали сцепления здесь выполняет специальный сервопривод — актуатор, с помощью которого, кроме того, выполняется и переключение передач. На сегодняшний день имеются разные типы актуаторов: электрические, которые представляют собой шаговый двигатель, и гидравлические, или гидроцилиндры. Работой сервопривода в электрических вариантах управляет электронный блок, для контроля над гидроактуаторами используется гидравлический распределитель.

В большинстве роботизированных коробок передач используются два сцепления, работающие по очереди: одно находится в работе, другое ждет подключения со следующей передачей. *



Фасад здания компании «Дженерал Моторс» в Чикаго, США, 1933 г.

Грузовики конца 1940-х годов

В первые послевоенные годы в Советском Союзе сложилось тяжелое положение с грузовыми автомобилями. Потери автомобильного парка, в том числе грузового, во время Великой Отечественной войны были огромными.

Советская автомобильная промышленность продолжала выпускать грузовики во время войны; союзники поставляли грузовики по ленд-лизу; наконец, парк грузовиков пополнился трофейными автомобилями – все это позволило избежать совсем уж катастрофического положения, но все-таки оно осталось очень сложным.

Итоги войны

В годы Великой Отечественной войны грузовые автомобили выпускались на ЗИСе (до его эвакуации) и в ограниченных количествах на ГАЗе, потому что главной продукцией Горьковского автозавода была бронетехника: танка, бронегрузовики, САУ. Затем к этим предприятиям присоединились заводы в Минске и Ульяновске, куда были эвакуированы оборудование и кадры с ЗИСа. В общей сложности все эти предприятия сумели выпустить около 200 тыс. грузовых автомобилей, из которых в народное хозяйство поступило около 50 тыс. машин, что было ничтожно мало. Планировалось, что после войны армия вернет в народное хозяйство мобилизованный автотранспорт, но возвращать оказалось нечего. Личные машины у военных не было, а те немногие, что все же были возвращены, находились в плачевном состоянии, их эксплуатация была практически невозможна (во всяком случае, без капремонта).

Дети рассматривают автомобиль первого семейства машин ИАЗ-265, стоящий на платформе во дворе Минского автозавода, 1996 г.



Подстанционно-уборочная машина на базе ГАЗ-51, Люблино, 1963 г.

На иностранные грузовики рассчитывать особенно не приходилось. Ленд-лизская помощь предоставлялась только на время войны, так что за оставшиеся для эксплуатации в народном хозяйстве машины приходилось платить (хотя какую-то часть машин все же удалось оставить без выплаты). Эксплуатация трофейных машин была затруднена разночарочностью и отсутствием запчастей. Главной проблемой всего автопарка страны в тот период была крайняя степень изношенности – еще один разрушительный результат войны.

Первые послевоенные

Некоторый задел на будущее у автомобилестроителей был. Так, например, в конце 1930-х годов в Горьком проходил испытания грузовой полуприцепный автомобиль ГАЗ-11-51, серийный выпуск которого отменила война. В послевоенные годы этот автомобиль был доработан и превратился в легенду советского автопрома – 2,5-тонный грузовик ГАЗ-51. «Плюс первый» начал сойти с конвейера в июне 1946 года и продержался на нем до 1975 года, став самым массовым грузовиком в мире – 3 481 033 экземпляра! Новая модель в предвоенные годы была разработана и на ЗИСе – трехтонка ЗИС-15, – но и тут помешала война. Освоить выпуск машины в уже модернизированном виде завод смог только после реконструкции в 1947 году. Грузовик ЗИС-150 стал четырехтонным, впервые в советском автомобилестроении на нем использовались пятиступенчатая коробка передач с внешними постоянным зацеплением и пневматический привод тормозов. Полностью на выпуск новой модели завод перешел в конце апреля 1948 года, а до этого продолжал сборку ЗИС-5.



НОВЫЕ ГРУЗОВИКИ

В 1945 году автозаводы выпускали все те же безнадежно устаревшие довоенные ЗИС-5 и ГАЗ-ММ, и тому же в упрощенном военном исполнении. Нужны были новые грузовики – модные и современные – и спецтехника, в первую очередь самосвалы и автокраны, ведь пострадало немало в руинах.

Помешала война и ярославским автомобилестроителям. Перспективное семейство дизельных грузовиков из бортового семитонного Я-14 и самосвала Я-17 разрабатывалось еще до войны. В 1944 году эти работы возобновились, и в 1947 году началось производство дизелей (копии американского GMC 4-7l) и грузовиков ЯАЗ-200. В том же году были выпущены первые короткобазные шасси МАЗ-205 для самосвалов, которые должен был собирать Минский автомобильный завод.

Самостоятельные модификации имелись и у других грузовиков. С 1948 года Одесским автозаводом производился 2,25-тонный самосвал ГАЗ-93 на шасси ГАЗ-51. Годом позже Мытищинский машиностроительный завод начал сборку самосвалов ЗИС-ММЗ-585 на укороченном шасси ЗИС-150.

Новые заводы, новые планы

В годы Великой Отечественной войны число советских автозаводов увеличилось с четырех до шести. Однако возможности новых предприятий в Миассе и Ульяновске еще не отвечали потребностям страны, поэтому к ним в скором времени должны были присоединиться еще несколько автозаводов и автостроительных заводов. 9 августа 1944 года на месте бывших немецких авторемонтных мастерских был образован Минский автомобильный завод. Сначала здесь собирали «Студебекеры» из американских машинокомплектов, а в 1947 году приступили к сборке самосвалов МАЗ-205.

Со сборки «Студебекеров» начинал и автозавод в Иркутске. В 1948 году их сборку свернули, и завод начал готовиться к производству грузовиков ГАЗ-51.

К 1948 году был почти построен автозавод в Новосибирске, рассчитанный на выпуск 100 тыс. автомобилей класса ЗИС-150. Но выпускать автомобили ему так и не пришлось – 25 сентября 1948 года завод был ликвидирован, а на его месте образован Новосибирский завод химконцентратов, продукция которого отправлялась на Семипалатинский полигон.

Готовились сойти автомобили и с конвейера Днепропетровского автозавода мощностью 300 тыс. автомобилей в год! Здесь планировалось выпустить усовершенствованную версию ЗИС-150 – ДАЗ-150 «Украинец». А пока завод собирал самосвалы ЗИС-585 и автокраны на шасси ЗИС-5 и ЗИС-150.

Производством самосвалов занимался Одесский автозавод, также возникший из предприятия по сборке ленд-лизовских грузовиков. В 1946 году на нем был налажен выпуск автомобильных прицепов. ★

Отечественно
автомобилестро



Грузовые автомобили ГАЗ-51 в гаражах одного из подмосковных колхозов, 1952 г.



Близко к базе автомобиля ЗИС-150. Современная фотография.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 33



ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ
ЛУАЗ-969М «ВОЛЫНЬ»



«ВОЛЫНЬ» — ВНЕДОРОЖНИК
ДЛЯ СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ



ЛУЦКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД НА УКРАИНЕ

12+
ВЕСЕЛЮК
ДЛЯ КОЛЛЕКТОРОВ

12+
ВЕСЕЛЮК
ДЛЯ КОЛЛЕКТОРОВ



★
ЛуАЗ-969М

★
ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ
ЛУАЗ-969М «ВОЛЫНЬ»

★
«ВОЛЫНЬ» —
ВНЕДОРОЖНИК ДЛЯ
СЕЛЬСКОЙ МЕСТНОСТИ

★
ЛУЦКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД НА УКРАИНЕ

© 2009 Луцкий автомобильный завод. Украина. Луцкий автомобильный завод. 12801 г. Чисельна ул. Виткова, д. 40, стр. 2.
Коллекция «Легендарные советские автомобили». Другие предметы коллекционирования. Всегда готовы к службе для покупателя своего товара.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ