

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 33

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



Грузопассажирский
ЛуАЗ-969М «Волынь»



«Волынь» — внедорожник
для сельской местности



ЛУЦКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД НА УКРАИНЕ

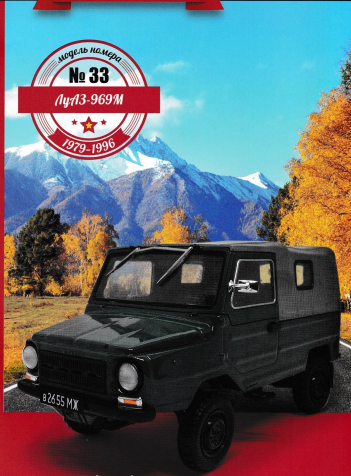
12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2387-6570



9 772387 657203



hachette

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Баур Медиа»
Главный редактор: Фриц Мария 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, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

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

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

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Босчер», 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. Шаломича, д. 42-44, оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДИПРЕСС УКРАИНА», ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03060
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины) можно по тел: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.rodrick@dipresse.ua
E-mail: rodrick@dipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Wata 2 C
27200 Staszowice
POLAND

Тираж 5700 экз.
Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. 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, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара.
Подписано в печать: 01.02.2019.
Дата выхода в свет: 09.05.2019.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3, 7 (автор, слева вверху), 8 (Испания), 9 (Израиль), 10 (Италия), 11 © ТАС, 4 © М. С. Козачко, 5, 6 (Израиль), 8 (Италия), 10 (Израиль), © РИВ Новости © Испания), 9 © Сергей Лавренко/Израиль, Луки; 4 (Италия), 6 (Италия) Рабочий Фотобанк; Фотобанк; Луки; 7 (Италия) 9 (Израиль) слева © частная коллекция; 9 (Израиль) вверху © Johannes Maximilian/Wikimedia Commons.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

*Трехпассажирский
ЛуАЗ-969М «Вольнь»*

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

*«Вольнь» – внедорожник
для сельской местности*

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

*Луцкий автомобильный
завод на Украине*

Тружопассажирский ЛуАЗ-969М «Волынь»

Советская оборонная промышленность не делилась своими технологиями с народным хозяйством. Исключение составляло лишь автомобилестроение. Почти все модели армейских автомобилей имели народнохозяйственные аналоги.

В 1954 году Главное автотракторное управление Министерства обороны СССР поручило автомобилестроителям создать специализированную легкую машину – легкий вездеход-амфибию с большим дорожным просветом, предназначенный для транспортировки раненых, боеприпасов и другого имущества непосредственно на переднем крае.

Военные корни

Разработка вездехода была поручена НАМИ, руководителем темы назначили Б. М. Фиттермана, который в то время находился в заключении. В 1956 году, сразу после амнистии, он возглавил отдел легких автомобилей НАМИ. Работа над вездеходом шла в сотрудничестве со специалистами Ирбитского мотоциклетного завода, где планировалось развернуть его серийное производство. Первый прототип автомобиля изготовили в 1958 году. Машина имела стеклопластиковый корпус с усиленным несущим основанием, независимую подвеску на продольных рычагах и торсионах, а также постоянный привод на передний и задний мосты.

Испытания показали, что прочности стеклопластикового кузова и мощности мотоциклетного двигателя недостаточно.



Второй прототип разрабатывался уже совместно с Запорожским автомобильным заводом. Двигатель заменили на 27-сильный мотор от «Запорожца», кузов сделали стальным, водонепроницаемым, встроив в него раму. В трансмиссии ликвидировали межосевую дифференциал,

Автомобиль ЛуАЗ-969М на дороге не чувствует себя не так уверенно, как на бездорожье. 1975 г.

Модель автомобиля ЛуАЗ-969М

Силы с малой массой привора, вездеходы создали редкой компоновки в старом от «Запорожца», оборудованные рамными безразличиями

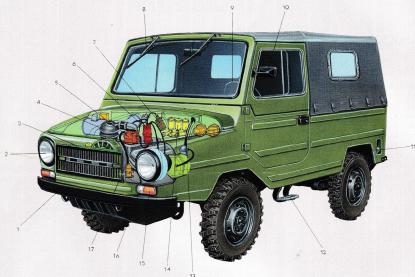
От модели автомобиль разрабатывался прототипом

Кузов – металлический, открытый, четырехместный, оборудован с сиденьями и бортиками

Водительские сиденья переделаны и полностью оборудованы, в них встроены сиденья



Компоновочная схема автомобиля ЛуАЗ-969М



1 – передний бампер,
2 – передняя фара,
3 – радиатор,
4 – воздушный фильтр,
5 – карбюратор,

6 – распределитель зажигания,
7 – катушка зажигания,
8 – стеклоочиститель- дворник,
9 – рулевое колесо,
10 – зеркало заднего вида,

11 – залитая горловина топливного бака,
12 – подножка,
13 – главный цилиндр гидропривода сцепления,

14 – главный цилиндр гидропривода тормоза,
15 – указатель поворота,
16 – габаритный огонь,
17 – двигатель.

Технические характеристики автомобиля ЛуАЗ-969М

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 960

Полная масса, кг: 1360

Габаритные размеры, мм:
длина – 3385
ширина – 1560
высота – 1770 База – 1800

Дорожный просвет, мм: 280

Двигатель: МетЗ-969А, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, V-образный, воздушного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 40 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 1797

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, торсионная, на продольных рычагах с амортизаторами

Подвеска задняя: независимая, торсионная на продольных рычагах с амортизаторами

Размер шин: 5,20-13"

Макс. скорость, км/ч: 85

Время разгона до 100 км/ч, с –

Расход топлива при средней скорости 60 км/ч: 10 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 34



Грузопассажирский автомобиль ЛуАЗ-969М на выставке, посвященной 50-летию автомобильной промышленности в СССР, 1975 г.

а задний мост сделали отключаемым. Для увеличения дорожного просвета в конструкции использовались колесные редукторы. Повышению проходимости способствовали понижающая передача и блокировка дифференциала заднего моста.

Место водителя располагалось посередине машины; за ним, спиной к направлению движения, находилось сиденье санитара, а справа и слева от членов экипажа можно было установить носилки с ранеными или посадить двух пассажиров.

В 1961 году, после завершения испытаний, вездеход ЗАЗ-967 был рекомендован к серийному производству. Заняться им поручили Луцкому механическому заводу (с 1967 года – Луцкий автомобильный завод). Сборка опытных серий вездехода началась в 1969 году в Луцке уже под названием ЛуАЗ-967, в том же году машина была принята на вооружение. В полноценную серию машина пошла только в 1975 году под индексом ЛуАЗ-967М.

Народнохозяйственный вариант

Разработка народнохозяйственного варианта ТПК велась параллельно и вновь под руководством Б. М. Фиттермана. Предполагалось создать легкий многоцелевой грузопассажирский автомобиль, рассчитанный на перевозку

четырёх человек или двух человек и 200–250 кг груза. По сути, это был первый отечественный автомобиль-вездеход, проектировавшийся для жителей села. В 1958 году совместно с Ирбитским моторозаводом был изготовлен опытный образец НАМИ-049 «Огонек», во многом базировавшийся на конструкции военного вездехода ТПК. Затем к работе подключились конструкторы ЗАЗа, создавшие опытные образцы легкого грузовика НАМИ-049А и грузопассажирского вездехода ЗАЗ-969. И в том, и в другом случае использовались силовые агрегаты автомобиля ЗАЗ-965 «Запорожца». Первая опытно-промышленная партия ЗАЗ-969 в количестве 50 машин была выпущена в Запорожье в 1964 году. Но руководство Минавтопрома посчитало нецелесообразным изготавливать этот автомобиль на Запорожском автомобильном заводе и передало его на Луцкий механический завод, занимавшийся выпуском прицепов, рефрижераторов и различных специальных автомобилей. Опытные образцы были собраны в Луцке в 1965 году, а начавшееся через два года массовое производство в связи с дефицитом агрегатов велось медленно, да и выпускался вариант ЛуАЗ-969В (временный) с приводом только на передние колеса. Только в 1971 году начался выпуск автомобилей ЛуАЗ-969 «Волны» с полным приводом. В 1975 году был освоён выпуск более мощной модификации ЛуАЗ-969А с 40-сильным мотором. Наконец, в 1979 году появился вариант ЛуАЗ-969М, получивший новый кузов.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПРИЗНАНИЕ

Еще до запуска в серию ЛуАЗ-969М получил высокую оценку на ВДНХ СССР. В 1978 году на международном салоне в Турине он вошел в десятку лучших инновационных Европы. В 1979 году на международной выставке в городе Чесне-Бузевилле ЛуАЗ-969М получил золотую медаль как один из лучших автомобилей для жителей села.

Грузопассажирские многоцелевые легковые автомобили повышенной проходимости «Волны» производства Луцкого автомобильного завода. 1982 г.





ЛуАЗ естественно смотрится в деревенской обстановке. Новосаберская область, 2012 г.

От переднего привода к полному

ЛуАЗ-969В – первый советский переднеприводный автомобиль. Замысел этой машины непосредственно связан с переднеприводным армейским ТПК, у которого имелся подключаемый задний мост, но в связи с тем, что Мелитопольский моторный завод не успел вовремя разработать, а затем долго осваивал редуктор заднего моста, в серию пошла машина только с передним приводом. При этом вал отбора мощности в КП приспособили для привода различного сельхозоборудования.

В целом военный внедорожник, пекащий в основе конструкции «Волын», чувствуется во всем. Кузов – металлический, открытый, четырехместный, двухдверный, с откидывающимся задним бортом, снабжен съемным тентом с каркасом безопасности. Передние сиденья – раздельные, регулируемые в продольном направлении, спинки имеют регулировку наклона и откидываются назад. Два задних сиденья – одноместные, откидные, складывающиеся над колесными нишами. В кузове с интегрированной лонжеронной рамой компактно размещены двигатель, коробка передач, главная передача и карданный вал, причем все узлы находятся в едином герметичном корпусе.

Двигатель – V-образный, четырехцилиндровый, воздушного охлаждения. До 1975 года – МемЗ-969 рабочим объемом 877 см³ и мощностью 30 л. с. (аналог моторов «Запорожца» моделей «965А» и «966В»), после 1975 года – МемЗ-969А, 1197 см³ и 40 л. с. (аналог «968»). Вне зависимости от версии, двигатели снабжались системой охлаждения

Способность преодолевать бездорожье можно назвать главным преимуществом автомобиля ЛуАЗ-969 «Волын», 2015 г.



ПОПЫТКИ АПГРЕЙДА

В 1984 году в Луцке была разработана машина, увеличивающая пропускную способность, но с совершенно новыми кузовом из пластика – ЛуАЗ-1301. Сроки ее выпуска постоянно откладывались, в последний раз это произошло в 2003 году. В 2006 году все работы над внедорожниками в Луцке были прекращены.



Автомобиль ЛуАЗ-969А «Волын». Автомобиль Соча, 2016 г.

с магнетами (а не пылящим, как у рамных моделей «Запорожцев») вентилятором, который забирал воздух через решетку в обшивку передка и прогонял его через рубашки охлаждения головок и блока цилиндров двигателя. При этом направление потоков воздуха задавала система установленных на двигатель кожухов и листового металла (на поздних моделях «Запорожцев» эта система была существенно доработана). Расположенный спереди двигатель внедорожника работал гораздо эффективнее, чем на заднемоторном «Запорожце», поскольку не имел склонности к перегреву.

Для трансмиссии характерна сравнительная простота устройства по меркам внедорожников (двухвальная коробка передач, отсутствие карданных валов и раздаточной коробки), что положительно сказалось на массо-габаритных характеристиках и надежности автомобиля. Главная передача и коробка передач расположены в передней части автомобиля и объединены в блок, подобный используемому на автомобилях «Запорожцев» (картер, кроме задней крышки, и многие другие детали унифицированы с коробкой передач 1,2-литровых 40-сильных моделей «Запорожцев»). Переключение передач осуществляется наполным рычагом, расположенным на задней крышке картера коробки передач. Внутренние крышки картера коробки передач смонтированы таким образом, что механизм отбора мощности со вторичного вала, используемый для



Автомобиль ЛуАЗ-969М «Больша». Украинская ССР, 1975 г.

привода различного сельскохозяйственного оборудования. На полноприводных модификациях он служит для привода заднего моста. Кроме того, на полноприводных модификациях имеется и понижающая передача.

Полноприводных модификаций крутящий момент передается с вала отбора мощности коробкой передач на редуктор заднего моста при помощи не имеющего шарниров тонкого вала, заключенного внутри трансмиссионной трубы, соединяющей картеры коробки передач и заднего моста. Таким образом, все агрегаты трансмиссии, кроме полуосей, заключены в общий герметизированный картер, что является наследием амфибийного прошлого. Задний мост в обычном состоянии трансмиссии отключен, он может быть подключен с места водителя. Поскольку межосевой дифференциал отсутствует, то при движении по дорогам с твердым покрытием задний мост необходимо отключать, при этом автомобиль становится передериводным.

ЛуАЗ-969М, серийное производство которого началось в 1979 году, отличался увеличенным до 100 тыс. км пробегом до первого капитального ремонта, более мощным аккумулятором БТСТ-50ЭМС, новыми фарами, а также формой, конструкцией и отделкой кузова. ЛуАЗ-969М имел прежний 1,2-литровый двигатель, однако оснащался

раздельным приводом тормозов с гидровакуумным усилителем на передней контуре. Внешность автомобиля стала более современной: изменились панели передка, форма лобового стекла. Двери были оборудованы замками (на предыдущих модификациях их не было), их боковые окна получили жесткое обрамление и открывающиеся «форточкой», в салоне появились мягкая панель приборов, травмобезопасная рулевая колонка и сиденья от «Жигулей», оборудованные ремнями безопасности. Последней модификацией стал ЛуАЗ-1502 с двигателем МеМЗ-245-201К жидкостного охлаждения мощностью 55 л. с., заимствованный у «Таврии». Внешне машина «969М» отличалась мало – стоит упомянуть проставку между панелью передка и передними крыльями и габаритный фонарь, переключавший из подфарника в фару. Машина получила усиленные лонжероны, новую панель приборов, дополнительную шумоизоляцию и более комфортабельные сиденья от «Таврии» (на части машин по-прежнему устанавливались «жигулевские» сиденья). Расход топлива и шумность существенно снизились, динамика улучшилась. Малосерийный выпуск ЛуАЗ-1502 начался в 1991 году и завершился в 2002-м. ★

Модель номера



Страница журнала, который издавался в Белогорском, с описанием технических возможностей ЛуАЗа 969М.



What's more of a two in the first place? A high reliability, ability, versatility and stability. The LADA 969M has a capacity designed to give drivers the best of both worlds. It's rugged, reliable in maintenance and long life. A body, capable on all ground clearance, wheelbase and axial track makes give the car an excellent manoeuvrability and stability.

The advanced engine, a 1200cc 1600 cc of the LADA 969M, also offers a high maximum torque and expands its operational capability.

The body is designed to be as simple using the car for one or two people and loads.

So, the car and you'll be equipped for every necessary driving can be.

SPECIFICATIONS

Wheel size (mm)	1300 x 1300 x 1300	1300 x 1300 x 1300
Number of seats and weight of load-carrying	2 + 2	2 + 2
Max. engine (l)	1.2	1.2
Drive weight of LADA 969M kg	1300	1300
Overhead valve (mm)	1300 x 1300 x 1300	1300 x 1300 x 1300
Stroke (mm)	1300	1300
Ground clearance (mm)	1300	1300
Power (CV / kW)	1300	1300
Fuel tank	1300	1300
Body size	1300	1300
Speed (km/h)	1300	1300
Speed (km/h)	1300	1300

AVTOEXPORT

AVTOEXPORT
11, Bulvarul
19902, Bucuresti, ROMANIA
Telefon: 202.30.30
Fax: 1100, 11000
11000



Кабина автомобиля ЛуАЗ-969М. Передние сиденья – раздельные, регулируются в продольном направлении, спинки откидываются назад; задние – единые, откидываются назад, складываются над колесными нишами. 1975 г.

«Волынь» – внедорожник для сельской местности

Преимущества ЛуАЗ-969 ограничивались его способностью успешно преодолевать бездорожье. На нормальных дорогах, а тем более в городе этот простой и надежный, но совсем некомфортный автомобиль много терял.

В качестве доказательства исключительных вездеходных качеств ЛуАЗа приведем конкретный пример. Автору этих строк довелось в 1981–1982 годах лично удостовериться в том, насколько ЛуАЗ отличался от прочих машин в условиях бездорожья.

Первая встреча

Ехали на их «Жигульки» довольно далеко от Москвы – под Дубну. Садовые участки были новыми и представляли собой осушенные болота. С одной стороны, это обеспечивало садоводам постоянное присутствие комаров, а с другой, ирригационные каналы превращали СНТ в некое подобие Венеции или Амстердама. Но главное – дорога к поселку отсутствовала. Точнее, она была, но проселочная, зачем-то еще засыпанная песком, который после дождя превращался в жижу. Да и в сухую погоду дорога была не лучше. Поэтому ею никто и не пользовался, все ехали по траве, отступая все дальше и дальше от разбитой колеи. Туда мы добрались без приключений – погода была сухая. Но на следующий день небо стало хмуриться, набегали облачка и начал накрапывать дождь. И начался массовый исход – дачники рванули наперегонки, спеша проскочить проблемные 5 км до шоссе. Болотное прошлое давало себя знать – даже поросший травой грунт быстро впитывал воду, которая начинала противно хлопать под колесами. Поток машин разных

Автомобиль ЛуАЗ-969М выпускался Луазинским автомобильным заводом с 1979 по 1996 годы. 1981 г.



★ ЛуАЗ ЗА ОКЕАНОМ

В 1992 году 28 автомобилей ЛуАЗ-969М были проданы в США. Перед отправкой их разобрали на части и упаковали в ящики, которые поместились в два 40-футовых контейнера. В сопроводительных документах было написано: оборудование для охоты. На самом деле так оно и было. Эти машины сейчас работают в частном охотничьем хозяйстве размером с Москву, и они вне конкуренции.



В проектно-конструкторском отделе Луазинского автомобильного завода. 1979 г.

марок, включая и несколько «Нив», медленно, практически с одинаковой черепашьей скоростью полз по полдюжины параллельными колоннами. Как вдруг... Резкое тархтение моторчика раздалось откуда-то сбоку и быстро приближалось. Прямо по разбитой дороге разбрызгивая грязь, бойко катил маленький уродливый автомобильчик красного цвета с черным текстом. Двигался он с приличной скоростью, быстро обгоняя общий поток. И не мудрено – основная дорога-то была свободна! Поражала проходимость!

«ЛуАЗ», – завистливо вздохнул наш водитель. – Это в грязи кого хочешь уделает: и УАЗ, и «Ниву». Маленький но смелый. В основе военная амфибия, кузов у него герметичный, днище плоское – вот и прет по грязи как танк! А мотор от «Запорожца».

Большинство машин были еще на полпути к шоссе, когда автомобильчик бодро вполз по насыпи на асфальт и, тархтя моторчиком, скрылся из глаз.



Автомобиль ЛуАЗ-969М. Военный вездеход, созданный в основе конструкции «Вольны», выпускается во всем, 1977 г.

«Того любим, того и дражим»

Название автомобиля – «Вольны» – стало известно уже в 1969 году, когда машина еще не выпускалась. Сразу в двух изданиях – № 1 журнала «Моделист-конструктор» и № 5 «За рулем» – появились статьи о новом внедорожнике для села. Что характерно, название «Вольны» больше использовалось применительно к машинам ранних выпусков, до рестайлинга 1979 года. Потом оно как-то вышло из употребления. Для справки: Вольны – это область в Западной Украине, административным центром которой и является город Луцк.

Экстраординарная проходимость машины и ее необычная внешность стали темами народного творчества: такого количества прозвищ и кличек не имел, наверное, ни один советский автомобиль.

Одними из первых стали Лумумзик (от ЛумЗ – Луцкий машиностроительный завод; так предприятие называлось до того, как стало автомобильным) и Луиза (это уже от ЛуАЗа). За ними, по мере освоения фольклором новых слов и понятий, последовали Фантомас (за комедийно-злодейскую внешность) и Чебурашка (за большие фары и общую странность). Не могло не появиться прозвище Луноход: во-первых, ЛуАЗ-969 и «советский лунавый трактор» появились в одно и то же время, а во-вторых, подчеркивалась проходимость нового автомобиля – и по Луне проедет. В 2000-х годах

Луноход превратился в Лунтика – герой мультфильма был ближе молодому поколению, чем луноход, которого никто не видел. ЛуАЗ-969М за свою форму кузова получил прозвище Угюг. Военные корни луцкого вездехода, по-видимому, нашли отражение в прозвище БМВ – «Боевая машина Вольны». Вне времени оказались прозвища Вольнык (тут и название региона, и характерный звук мелитопольского мотора), Тушканчик (за умение «прятать» по любой поверхности), Штудебеккер (за прожорливость), Хаммер (за проходимость, что довольно странно, так как в этом плане огромный американский внедорожник ЛуАЗу совсем не пара!) и, наконец, Еврейский броневик (за совокупность качеств, полученных за небольшие деньги). Реже встречаются клички Лошарик, Чапик, Луцк, Жужик и Пяноно. Последние довольно точно отмечают форму кузова ЛуАЗа, хотя особенно походили на этот музыкальный инструмент автомобили раннего выпуска (до 1979 года) с капотом прямоугольной формы. ★



Автомобиль ЛуАЗ-969М позиционировался прежде всего как машина для сельской местности.



Луцкий автомобильный завод на Украине

Как и остальные автомобильные предприятия современной Украины, автозавод в Луцке был построен при советской власти. В древнем городе Луцке до конца 1940-х годов вообще не было никаких заводов.

Развитие промышленности в городе началось после Великой Отечественной войны. Тогда были созданы мастерские по ремонту сельхозтехники. Превращение их в завод началось после постановления Совмина УССР от 2 февраля 1949 года «О реорганизации межрайонных мастерских».

Создание завода

Фактически этот документ предусматривал строительство нового завода. С 1951 года завод начал выпускать душевые установки, вентиляторы, транспортеры для силовых масс, стелды-тележки для разборки и сборки тракторных двигателей. В 1955 году была введена в эксплуатацию первая очередь авторемонтного завода. Предприятие занималось ремонтом грузовых автомобилей ГАЗ-51 и ГАЗ-63 и выпуском запасных частей для них. В 1959 году Луцкий авторемонтный завод, входивший в состав Львовского совнархоза, был преобразован в Луцкий машиностроительный завод (ЛумЗ). При этом изменение коснулось не только названия, но и ассортимента продукции. Теперь завод выпускал авторемонтные

Навигатор Луцкого
автомобилестроительного
завода. 1977 г.



Продукция Луцкого автомобильного завода на площадке. Украинская ССР, 1982 г.

мастерские, малотоннажные рефрижераторы на шасси автомобилей «Москвич-432» и УАЗ-452, автомобили-рефрижераторы на базе грузовиков ЗИП-164А и ЗИП-151. В состав продукции входили и прицепы-рефрижераторы.

Перемена судьбы

Кардинально изменил судьбу Луцкого машиностроительного завода транспорт переднего края – ТП. Выпускать его, как и гражданскую версию ЗАЗ-990, планировалось на Запорожском автозаводе. Но там с трудом справлялись с плановыми заданиями по выпуску автомобилей «Запорожец» – свободных мощностей просто не было. Начался поиск другой производственной площадки, она нашлась в Луцке. Для завода это был звездный час.

В декабре 1967 года Луцкий машиностроительный завод был преобразован в Луцкий автомобилестроительный завод (ЛуАЗ). В 1971 году заводу была определена специализация по выпуску автомобилей повышенной проходимости для сельского хозяйства и автомобилей специального назначения для Советской Армии.

ОБЪЕДИНЕНИЕ «АВТОЗАЭ»

В октябре 1975 года было создано производственное объединение «АвтоЗАЗ», в состав которого вошли Запорожский автомобильный завод «Коммунар», Мелитопольский моторный завод, Луцкий автомобильный завод и несколько других предприятий автомобильной промышленности СССР.

АЗРОДРОМНЫЙ ТЯГАЧ

В январе 1988 года завод начал производство аэродромного малогабаритного тягача ЛуАЗ-2403, предназначенного для буксировки багажных и грузовых тележек массой до 3000 кг на территориях аэропортов с асфальтобетонным или цементным покрытием.



Полные испытания автомобилей ЛуАЗ. 1977 г.

Завод выпускал машины с пластиковой крышей, с различными моторами, с дизельными агрегатами. Однако объемы выпуска снижались из года в год, а инфляция съедала все доходы. В 1998 году завод выпустил всего шесть автомашин, и основным направлением деятельности предприятия стало изготовление автозапчастей к ранее выпущенным автомобилям. Как автомобилестроительное предприятие завод перестал функционировать. В 1999 году концерн ЗАО «Укрпроминвест», ставший владельцем 81 % акций предприятия, принял решение переориентировать ЛуАЗ на сборочное производство автомашин из российских машинокомплектов. Завод быстро стал ведущим автосборочным предприятием Украины, продолжая небольшими партиями изготавливать внедорожники ЛуАЗ-1502.

В 2005 году владельцем завода стала корпорация «Богдан». Еще год в Луцке собирали легковые автомобили, а в 2006 году завод был полностью переориентирован на выпуск автобусов. 28 октября 2009 года ЛуАЗ официально сменил свое название и стал называться Публичное Акционерное Товарищество «Автомобильная компания «Богдан Моторс» (сокращенно – АТ «АК «Богдан Моторс»). На заводе началась новая эпоха. ★

Спрос на недорогие внедорожники был огромен, поэтому в 1976 году на предприятии началась реконструкция под выпуск 50 тыс. автомобилей в год. В то время ЛуАЗ стоил 5100 руб. и был единственным внедорожником, который свободно продавался населению. Ни ГАЗ-69, ни УАЗ-469 гражданским лицам не продавались, а «Нивы» еще не было. Хотя, скорее всего, причина реконструкции завода заключалась в необходимости обеспечить массовый выпуск военной продукции – именно она была приоритетной для предприятия. 22 сентября 1982 года конвейера завода сошел 100-тысячный автомобиль.

От внедорожника к автобусам

В начале 1990-х годов положение предприятия осложнилось. В условиях резкого увеличения импорта автомашин иностранного производства и при отсутствии государственной поддержки объемы производства внедорожников начали быстро сокращаться. По логичным причинам исчез и военный заказчик.

И все же завод не бездействовал. Конструкторы ЛуАЗа в 1990-е годы в попытке найти новую рыночную нишу разработали множество модификаций. К ним относились удлиненная версия ЛуАЗ-15021-04, типик ЛуАЗ-15021, фургон ЛуАЗ-15021-07. Появилась пляжная версия ЛуАЗ-1502-05 «Форос», был создан даже санитарный автомобиль для сельской местности ЛуАЗ-15021-08.



Новые автомобили ЛуАЗ-3601 «Вольфи» готовы отправиться во все уголки огромной страны. Украинская ССР, Волынский край, 1977 г.

В НОМЕРЕ 34

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 34

КОЛЛЕКЦИОННАЯ ИГРА 1:24



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА» —
ПЕРЕХОДНЫЙ ВАРИАНТ



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА» —
ТАКСИ И НЕ ТОЛЬКО

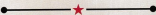


СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

12+ ПОДРОБНО
ОБЗОР



ГАЗ-24-10 «Волга»



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА» —
ПЕРЕХОДНЫЙ ВАРИАНТ



ГАЗ-24-10 «ВОЛГА» —
ТАКСИ И НЕ ТОЛЬКО



СПЕЦИАЛЬНЫЕ
АВТОМОБИЛИ ДЛЯ
СОВЕТСКОЙ АРМИИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ