

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 34



ГАЗ-24-10 «Волга» —
ПЕРЕХОДНЫЙ ВАРИАНТ



ГАЗ-24-10 «Волга» —
ТАКСИ И НЕ ТОЛЬКО



СПЕЦИАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ
ДЛЯ СОВЕТСКОЙ АРМИИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657209



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 34, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Автур Медиа»
Главный редактор: Фред Мория Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вилкокс, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вилкокс, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/л 40
Сервис обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на
info@nashette-collection.ru

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

Распространение: ООО «ЦД»
E-mail: info@AvturMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Астерик», 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. Шевченков, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДРИПРЕСС» УКРАИНА,
ул. Дмитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать продолжение номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podriykaedipresse.ua
E-mail: podriykaedipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

ULBarna 2 C

27200 Staniszewice

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 содержания. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Nashedte Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и настольная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Другие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 01.02.2019
Дата выхода в свет: 02.05.2019

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © ИДР-ТАСС/Анна; 4 © М. О. Кодринс;
5 (автомобиль РИМ Новости, (автомобиль) © ТАСС; 6 (автомобиль) © ТАСС, (автомобиль) © АКР-Италия;
7 (автомобиль) © АКР-Италия, (автомобиль) © ТАСС; 8 (автомобиль) © ТАСС, (автомобиль) © РИМ Новости;
9 (автомобиль) © САМАНА-Австрия, (автомобиль) © ТАСС; 10 (автомобиль) © Александр Александров
Вероника/Возбужден Парк, (автомобиль) © УЛЬМАН-Мерседес/Возбужден Парк;
11 © РИМ Новости, (автомобиль) © Олег Пелько/Возбужден Парк.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

**ГАЗ-24-10 «Волга» –
переходный вариант**

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

**ГАЗ-24-10 «Волга» –
такси и не только**

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

**Специальные автомобили
для Советской армии**

ГАЗ-24-10 «Волга» - переходный вариант

Автомобиль ГАЗ-24-10 представлял собой частично модернизированный автомобиль ГАЗ-24 с использованием узлов и агрегатов автомобиля ГАЗ-3102, представлявшего собой глубокую модернизацию того же ГАЗ-24.

Автомобиль ГАЗ-24 производился серийно с 1970 года. За десятилетие серийного выпуска все элементы автомобиля требовали модернизации, в том числе для соответствия международным стандартам по безопасности.

Автомобиль для номенклатуры

Первый образец автомобиля, которым предлагалось заменить на конвейере ГАЗ-24, был изготовлен в декабре 1975 года. Эта машина получила индекс ГАЗ-3101. Автомобиль имел более комфортабельный, чем у «24-го», салон. В качестве силового агрегата предлагалось использовать V-образный шестицилиндровый двигатель. Планировалось запустить новую «Волгу» в производство в ближайшие годы.

Однако по ряду причин реализация проекта была задержана. Освоение нового двигателя было признано экономически нецелесообразным, что заставило отказаться от шестицилиндрового мотора и вернуться к старой «четверке», нуждавшейся в серьезной модернизации. В рамках этого процесса на ГАЗе совершили настоящий инновационный прорыв, создав двигатель ЗМЗ-4022.10 с форкамерно-факельным зажиганием. В итоге, при существенном приросте мощности, удалось добиться удивительной экономичности и снижения токсичности отработанных газов, что было особенно важно при



реализации автомобиля на экспорт. Правда, в целях экономии пришлось отказаться от гидросилителя руля и внедрить шаровые опоры и сайлент-блоки передней подвески, что предполагалось изначально. Новая тормозная система имела передние дисковые тормоза

Автомобиль ГАЗ-24-10 на Горьковском автомобильном заводе, 1986 г.

Модель автомобиля ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»



Зеркало было заменено на д ГАЗ-3102 без уз. моторной

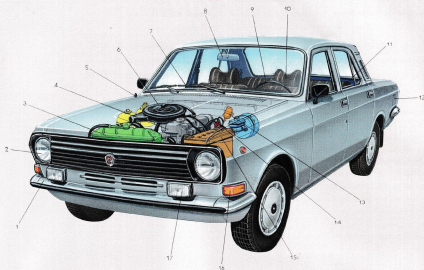
Панель приборов имела дугую конструкцию и изготовлялась из эпоксидного пластика

Панель приборов собрана на оплывки с. на машинах изготавливал совет в форме публичной оплывки с. на подфарниках

Черная пластиковая обшивка радиатора соответствовала по размерам и ширине старой



Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»



- 1 – передний бампер,
- 2 – передняя фара,
- 3 – радиатор,
- 4 – двигатель,
- 5 – вентиль радиотриемника,
- 6 – воздушный фильтр,

- 7 – стекломыватель,
- 8 – зеркало заднего вида,
- 9 – рулевое колесо,
- 10 – сиденье водителя с подголовником,
- 11 – заднее сиденье,
- 12 – ключок заливной горловины топливного бака,

- 13 – катушка зажигания,
- 14 – распределитель зажигания,
- 15 – аккумулятор,
- 16 – сигнал поворота,
- 17 – противотуманная фара.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-24-10 «ВОЛГА»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1400

Полная масса, кг: 1790

Габаритные размеры, мм:
 длина – 4735 ширина – 1800
 высота – 1476 база – 2800

Дорожный просвет, мм: 156

Двигатель: ЗМЗ-402.10, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 100 при 4500 об/мин

Рабочий объем, см³: 2645

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

Сцепление: однодисковое сухое с гидравлическим приводом включения

Тормоза: колодные, барабанные, с автоматической регулировкой зазора между колодкой и барабаном; привод тормозов – гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с трехребровым роликом

Подвеска передняя: независимая, рычажно-пружинная с телескопическими амортизаторами

Подвеска задняя: рессорная с телескопическими амортизаторами

Размер шин: 205/70R14

Макс. скорость, км/ч: 147

Время разгона до 100 км/ч, с: 19

Расход топлива при скорости 90 км/ч: 9,3 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 55



Автомобили ГАЗ-24-10 на сборочном конвейере Горьковского автомобильного завода. 1986 г.

и полностью раздельный гидравлический привод с центральным вакуумным усилителем, что существенно повысило безопасность автомобиля. Стояночный тормоз работал от напольного рычага. Применители на машине новые радиальные шины, что в дополнение к коррекции передней подвески (введение кастера) значительно улучшило устойчивость и управляемость автомобиля. Кузов автомобиля получил новые передние и задние крылья, новый капот, облицовку радиатора, переднюю



Такси на базе ГАЗ-3102 в Москве. 1987 г.

Модель намер



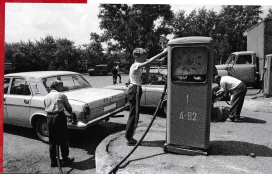
ИТОГ МОДЕРНИЗАЦИИ

Автомобиль ГАЗ-24-10 по сравнению с ГАЗ-24-10 представлял собой безусловный шаг вперед — с точки зрения безопасности, комфорта, удобства управления и эксплуатации.

и заднюю светотехнику с прямоугольными фарами. Интерьер кузова был полностью обновлен, включая панель приборов, передние и задние сиденья. Внешний вид был кардинально обновлен. В таком доработанном виде автомобиль получил обозначение ГАЗ-3102. Приступить к выпуску этой модели завод смог только в 1982 году. Когда все трудности с освоением новой модели были, наконец, преодолены, высшим руководством было решено, что автомобиль, на котором ездят чиновники и генералы, в таксомоторные парки поступать не должен. По решению Министерства автомобильной промышленности объемы производства ГАЗ-3102 были ограничены. ГАЗ оказался в сложном положении: нельзя было выпускать ни ГАЗ-24, ни массово ГАЗ-3102.

Операция по о.маложению

Помимо ГАЗа, в выпуске ГАЗ-3102 были заинтересованы и предприятия-смежники. Увеличение выпуска позволяло снизить себестоимость продукции и увеличить прибыль. ГАЗу тоже было невыгодно одновременно производить две родственные, но не взаимозаменяемые по большинству узлов и агрегатов модели. Вопрос о расширении выпуска ГАЗ-3102 не обсуждался, оставалось заниматься модернизацией ГАЗ-24. Было принято решение создать новую массовую модель на основе старого кузова ГАЗ-24 и новых агрегатов ГАЗ-3102. Это привело



Специальное устройство
заправляет автомобиль
на АЗС Новосибирск, 1993 г.

ВПЕЧАТЛЯЮЩАЯ СТАТИСТИКА

ГАЗ-24-10 продлил жизнь «двадцать-четверке» еще на семь лет – он выпускался до 1992 года. К этому времени штампы прошли уже более миллиона циклов и были предельно изношены. Всего был собран 417 487 экземпляр ГАЗ-24-10 и его модификаций.

к созданию автомобиля ГАЗ-24-10. Первый экземпляр модели ГАЗ-24-10 демонстрировался на ВДНХ в 1984 году. Однако внешне эта машина пока ничем не отличалась от ГАЗ-24 – на первом этапе модернизации заменялись только узлы и агрегаты. Важнейшим из них был двигатель, но не ЗМЗ-4022.30 с форкамерно-факельным зажиганием. «Сердцем» машины стал двигатель ЗМЗ-402.10 с бесконтактной системой зажигания, новым генератором и модернизированным карбюратором К-151 (или К-126-ГМ). В целом двигатель стал мощнее. Мощность увеличилась с 95 до 100 л. с. Потребление бензина с новым двигателем снизилось примерно на 3–4 %. Всего силовых агрегатов для ГАЗ-24-10 было три: ЗМЗ-402.10 – базовый для «общегражданских» версий (бензин АИ-93, степень сжатия 8,2, 100 л. с., 182 Нм);

ЗМЗ-402.10 – для такси и частично универсалов (степень сжатия 6,7, 90 л. с., 175 Нм); ЗМЗ-4022.10 – седанов в версии такси (сжиженный газ/АИ-93, степень сжатия 8,2, 85 л. с., 167 Нм).

Коробка передач осталась от ГАЗ-24 без изменений, а усиленное сцепление было заимствовано от мод. «3102». Задний мост ГАЗ-24-10 получил от автомобиля ГАЗ-3102, передаточное число главной пары – (у ГАЗ-24 – 4,1). Тормозная система ГАЗ-24-10 представляла собой гибрид на основе узлов ГАЗ-3102 (двойной главный тормозной цилиндр, вакуумный усилитель, регулятор давления в задних тормозах, элементы б/провода, привод ручника) и барабанные тормоза ГАЗ-24, бескамерные шины радиального типа от ГАЗ-3-

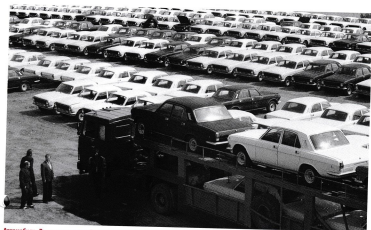
Второй этап модернизации

На втором этапе предстояло модернизировать экстерьер и интерьер ГАЗ-24. При этом речь шла о сохранении прототипически всех основных штампов, и дизайнеры смогли заниматься только «опережением». «Лицом» машины безусловно, решетка радиатора – ее-то и заменили в первую очередь. Хромированная решетка в виде ломаного уса уступила место менее изысканной, но более современной черной пластиковой. В целом хром использовался гораздо меньше: исчезли хромированные надписи «Волга» на передних крыльях и задней панели молдинг по низу крышки багажника и т. д. При этом молдинги на порогах сохранились и устанавливались вплоть до появления ГАЗ-31029 в начале 1990-х годов. Зеркала, щетки стеклоочистителей и заглушки передних окон выполнялись в черном цвете.

Автомобиль получил наружные ручки замков дверей и сами двери от ГАЗ-3102. В стеклах передних дверей отсутствовали форточки, что улучшало обзор, но ухудшало вентиляцию салона на малых скоростях. Использование современной оптики с лампами габаритного огня в фарах позволило отказаться от подфарников. С бамперов исчезли «клыки», а с дефлекторов выльной вентиляции на задних стойках – стовяничные оп. Автомобиль получил новый стеклоочиститель с увеличенным ресурсом трапеции и электрообогрев заднего стекла. Была убрана располагавшаяся под передним бампером площадка для номерного знака. Обновленный экстерьер автомобиля дополняли пластиковые декоративные колпаки на колесах.

«Волга» в степях Монголии.
Ордынство Улан-Батора,
1995 г.





Автомобили «Волга» на погрузке Горьковского автомобильного завода. 1988 г.

Существенные изменения претерпел и салон, оформление которого стало напоминать интерьер ГАЗ-3102, хотя и не копировало его. Так, например, при внешней схожести панелей приборов, новая панель имела совершенно другую конструкцию, а главное – изготавливалась из жесткого пластика, а не из упругого и травмобезопасного пенополиуретана. Сиденья с подголовниками по конструкции не отличались от сидений ГАЗ-3102, но обивались не велюром, а недорогой рубчатой тканью. Без изменений от ГАЗ-3102 достались «десятки» трехспицевый руль, подрулевые рычаги управления

указателями поворота и стеклоомывателя, подвесная педаль акселератора и рычаг стояночного тормоза, переключавшийся на тоннель трансмиссии, прикрытый таким же, как у «ноль второй», пластиковым кожухом с углублениями для мелочей.

Все перечисленные изменения вносились постепенно. Автомобили, выпущенные в 1985-м и начале 1986 года, с точки зрения внешнего вида и интерьера представляли собой произвольное смешение старых и новых элементов. Это может объясняться использованием запаса деталей ГАЗ-24, имевшегося на складе. ★

Модель ном



Автомобиль ГАЗ-24-10
в Сочи, 1990 г.



ГАЗ-24-10 «Волга» – такси и не только

«Волга» ГАЗ-24-10 – единственный в советском автомобилестроении автомобиль среднего класса (по-европейски – Е-класса) – пользовался большой популярностью. Однако приобрести новую машину с завода было крайне непросто, и не только из-за высокой цены.

Как и в случае с предшественницей, малая доступность «десятки» для частных лиц объяснялась тем, что абсолютное большинство машин поступали в госучреждения: в различные организации в качестве служебных, в таксомоторные парки, в милицию, в учреждения и т. д.

«Волги»-мутанты

Классический облик ГАЗ-24-10 сформировался не сразу. Как уже упоминалось, в 1985–1986 годах, в течение примерно полугода лет выпускались машины, несшие в себе черты как ГАЗ-24, так и ГАЗ-24-10. На заводе их называли «мутантами», или «переходками». Например, можно было увидеть машину внешне почти ГАЗ-24 (с хромированным «нитовым усом», подфарниками, «клякнами» и т. д.) и дверями от ГАЗ-3102. Или наоборот: все, как у ГАЗ-24-10, а двери – от ГАЗ-24. Играли роль и мелкие детали: полноразмерный ГАЗ-24-10, но с подфарниками и т. д. Только в 1986 году, по мере выработки задела от «двадцать-четверки», с конвейера стали сходить полноценные «Волги» ГАЗ-24-10. «Переходки» быстро стали редкостью и сейчас высоко ценятся коллекционерами.



Сиденья ГАЗ-24-10 с подголовниками по конструкции не отличались от сидений ГАЗ-3102, но обивались не велюром, а недорогой рубчатой тканью. 1986 г.

Три маски экспорта

Еще при переходе на ГАЗ-24 заводу удалось добиться отмены на экспортные и «внутренние» исполнения комплектование всех машин были одинаковыми. Этим правилом распространялось и на ГАЗ-24-10. Отличали экспортные «Волги» отсутствием радиоприемника и динамиков, в наличии имелись только антенна с электрическим приводом. Объяснялось это тем, что дилеры границей предлагали покупателям установку другой радиоаппаратуры. Еще одно отличие экспортных «десятков» скрывалось под капотом: блок цилиндров в двигатели ЗМЗ-4022 и карбюратор К-126ГМ. Автомобили с карбюратором К-151 и обычным литым блоком на экспорт не поставлялись.

Экспортные «Волги» принимались на заводе производителем Автоэкспорта, а потом на месте – дилерам после чего часть машин возвращалась обратно в СССР. Как правило, они реализовывались через сеть магазинов «Березка». В конце 1980-х годов спрос на советские автомобили за рубежом упал, и таких «реэкспортных» машин становилось все больше.

★ ЦЕНА ВОПРОСА

ГАЗ-24-10 был самым дорогим автомобилем из доступных покупателям. Во второй половине 1980-х годов розничная цена ГАЗ-24-10 составляла 16 370 руб., ГАЗ-24-12 – 19 570 руб. Вопреки расхожому мнению, никаких запретов на продажу универсалов населению не было, просто универсалов не хватало.

ГАЗ-24-10 у посольства Австрии, Москва, 1990 г.





Автомобиль ГАЗ-24-10 «мутовка», используемый как такси. Восточная Премисла, 2012 г.

В начале 1990-х годов у «Волги» появился новый рынок сбыта – Китай, торговые отношения с которым возобновились в период перестройки. ГАЗ-24-10 на китайском рынке пользовался большим спросом (местному автопрому тогда похвастаться было еще нечем). Был период, когда автомобили не продавали за валюту, а реализовывали по бартеру.

Варианты и модификации

Наиболее массовой модификацией базового седана ГАЗ-24-10 было такси. В качестве таксомотора выступали многие отечественные машины (прежде всего «Москвич»), но «Волга» в этой роли оставалась вне конкуренции. Да это и понятно: для большинства советских людей это была единственная возможность прокатиться на «Волге», неважно какой – «21-я», «24-я» или «24-Ю». На такси ГАЗ-24-10 устанавливался дефорсированный до 90 л. с. за счет уменьшения степени сжатия двигатель ЗМЗ-4021.10, работавший на бензине А-76. Радиоприемник и антенна отсутствовали. Автомобиль оборудовали таксометром ТАМ-III, оранжевым фонарем с «шашечками» на крыше («шашечки» наносились и на передние двери) и контрольным зеленым фонарем в правом верхнем углу ветрового стекла.

С 1987 года начал выпускаться универсал ГАЗ-24-02 в переднем исполнении, а с 1988-го – уже полностью новый универсал ГАЗ-24-12. На обивке жестких «лавок» двух задних рядов универсала появились тканевые вставки. Передние сиденья – с подголовниками – регулировались по длине и наклону спинки. Средний и задний ряды складывались, образуя багажное отделение длиной 2 м и высотой 1 м, что позволяло перевозить 400 кг груза. На автомобиль устанавливались усиленные задние рессоры.

Широкая колея, радиальные шины и новый усилитель тормозов улучшали управляемость, особенно на высокой скорости. Кроме того, выпускался универсал ГАЗ-24-14 с двигателем ЗМЗ-4021.10 для работы в качестве такси. Интересно отметить, что в официальной документации медицинская версия универсала ГАЗ-24-15 называлась санитарным автомобилем. Кузов машины был разделен перегородкой на два отделения: кабину водителя и санитарный отсек. Носилки устанавливались вдоль левого борта. Вдоль правого последовательно монтировались два сиденья: переднее – откидное и заднее – стационарное. Машина оборудовалась дополнительным автономным отопителем санитарного отсека, фарой-искателем и сигнальным фонарем. *

На Горьковском заводе
большим заводом 1986



Специальные автомобили для Советской армии

Существенным недостатком автомобильных войск в годы войны было отсутствие спецавтомобилей отечественного производства. Грузовики ГАЗ-ММ и ЗИС-5 имели недостаточную грузоподъемность и проходимость.

Между тем у врага подобные автомобили были. Имелись они и у наших союзников по антигитлеровской коалиции, в чем руководство страны и армии имело возможность убедиться после начала поставок автомобилей по ленд-лизу. Причем технический уровень этих автомобилей был на порядок выше, чем у наших.

Работа над ошибками

Выводы из сложившейся ситуации были сделаны правильные, и уже во время войны на ведущих автомобильных заводах страны, ГАЗе и ЗИСе, развернулась работа по созданию специализированных армейских автомобилей. И если легковой автомобиль высокой проходимости – ГАЗ-67Б – уже производился серийно, то выпуск грузовиков еще предстояло освоить. Сделать это удалось только по окончании войны.

За исключением немногих довоенных разработок, никакого опыта по созданию полноприводных автомобилей отечественные конструкторы не имели. Выход был найден в заимствовании конструктивных решений и прямом копировании лучших зарубежных, прежде всего американских, образцов. Выбор был неплохой: практически все американские полноприводные грузовики, от легких до тяжелых, поставлялись в СССР по ленд-лизу. Подверглись изучению также узлы и агрегаты трофейной автомобильной техники – немецкие армейские машины были лучшими в Европе.



Бронетранспортер Советской армии ГТР-40, 2013 г.

В результате после окончания войны на вооружение Советской армии (это название было введено в 1946 год) были приняты полноприводные армейские грузовики ГАЗ-65 и ЗИС-151.

ГАЗ-65

Предсерийный образец ГАЗ-65, собранный в ноябре 1945 года, имел Г-образные сварные крылья, защитные решетки перед фарами и кабину, выполненные по аналогии с ленд-лизоским грузовиком Studebaker US6. Машина оснащалась шестичильновым карбюраторным нижнеклапанным двигателем жидкостного охлаждения ГАЗ-II (ГАЗ-51) с предпусковым подогревателем. Максимальные 70 л. с. он развивал при 2800 об/мин.

Характерной особенностью ГАЗ-65 были вездеходные шины 9,75–18 (с середины 1950-х годов – широкопрофильные 10,00–18) и односкатные задние колеса, которые имели такую же колею, как и передние. При движении по грязи, снегу, песку все колеса шли «след в след», испытывая дополнительное сопротивление качению за счет разности ширины колес. На государственные испытания полноприводных машин ГАЗ-65 продмонстрировал, как отмечалось в отчете Главного авто-тракторного управления Красной армии, «рекордные показатели проходимости».



ВАРИАНТЫ С ЛЕБЕДКОЙ

Помимо ГАЗ-65 и ЗИС-151, выпускались их модификации ГАЗ-63А и ЗИС-151А, имевшие удлиненную раму для установки на ее переднем конце лебедки.

Тяговые усилия лебедок составляли 4,5 т, длина тросов – 65 м и 100 м соответственно.



Грузовик ГАЗ-63 на фестивале ретроавтомобилей «Московский самовоз» 2009 г.





● ГАЗ-63 и деревня Каварца в Карелии, 2016 г.

ВАРИАНТЫ И МОДИФИКАЦИИ

На шасси ГАЗ-63 и ЗИС-151 для вооруженных сил выпускалось несколько десятков вариантов и модификаций, в том числе боевые машины реактивной артиллерии, поддонные средства связи, топливозаправщики, транспортно-заряжающие машины и бронетранспортеры БТР-40 и БТР-152.

На грузовике устанавливались однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка. Подвеска всех колес — зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах; передняя подвеска — с гидравлическими амортизаторами двустороннего действия.

Для проведения всесторонних испытаний в 1945 году была построена «нулевая» серия грузовиков ГАЗ-63, но доводка этого автомобиля шла еще несколько лет. С освоением производства ГАЗ-51 конструкция ГАЗ-63 была уточнена — в 1946 году обе модели были унифицированы по деталям на 80 %, в том числе по кабине, крыльям и капоту. Затем технологи начали подготовку производства машины. 29 сентября 1948 года директор завода подписал приказ о начале выпуска. Первые ГАЗ-63 завод собрал 30 сентября 1948 года. Автомобиль ГАЗ-63 стал первым серийным отечественным грузовым автомобилем с односкатными задними колесами.

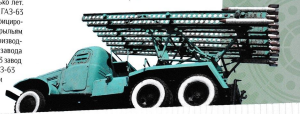
ЗИС-151

Первые предсерийные образцы ЗИС-151 появились в начале апреля 1948 года, а в октябре началось серийное производство. ЗИС-151 был максимально унифицирован с выпускавшимся параллельно народнохозяйственным автомобилем ЗИС-150. От него новая машина получила все основные агрегаты: чуть форсированный шестцилиндровый двигатель ЗИС-120 (5,55 л, 92 л. с.),

сухое двухдисковое сцепление, несинхронизированную пятиступенчатую коробку передач с пятой ускоряющей ступенью, классическую рессорную подвеску с гидравлическими рычажно-поршневыми амортизаторами двустороннего действия и барабанные тормоза с пневматическим приводом. Дополнительно ЗИС-151 оснащался двухступенчатой раздаточной коробкой с механизмом отключения привода переднего моста. Два задних ведущих моста были подвешены на балансирной подвеске с двумя продольными полуэллиптическими рессорами и имели индивидуальный привод с тремя карданными валами. В общей сложности трансмиссия состояла из пяти карданных валов с десятью шарнирами.

На автомобилях первого выпуска устанавливалась трехместная деревометаллическая кабина с фанерной облицовкой, металлической передней стенкой, левым откидным лобовым стеклом и деревянными подножками. В 1950 году ЗИС-151 получил модернизированный двигатель ЗИС-121 с новым карбюратором и двойным масляным насосом, мощность которого возросла до 95 л. с., а также цельнометаллическую кабину. *

● Бойцов машина реактивной артиллерии ИМ-31 «Катюша» на базе автомобиля ЗИС-151, 2011 г.



АВТОСТАИИ. КОЛЛЕКЦИЯ «ГОРЬКО»

1941-1943 г.



В НОМЕРЕ 35

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 35

ИЗДАТЕЛЬСТВО «САМКО»



ЗАПОРОЖСКАЯ ЗАЗ-1102
«ТАВРИЯ»



ЗАЗ-1102 — «ВОСЬМЕРКА»
В МИНИАТЮРЕ



ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ
ВАЖИНСКИЙ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ СБОРЩИКОВ



★
ЗАЗ-1102 «Таврия»

★
ЗАПОРОЖСКАЯ
ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»

★
ЗАЗ-1102 — «ВОСЬМЕРКА»
В МИНИАТЮРЕ

★
ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ
ВАЖИНСКИЙ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ