

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 35



ЗАПОРЖСКАЯ ЗАЗ-1102  
«ТАВРИЯ»



ЗАЗ-1102 – «ВОСЬМЕРКА»  
В МИНИАТЮРЕ



ЕВГЕНИЙ ИВАНОВИЧ  
ВАЖИНСКИЙ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205



hachette

**РОССИЯ**

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид 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-kolleksia.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@BauerMedia.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 «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 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.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

**Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 5500 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 Ашетт Коллексьон Україна

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: 01.03.2019.

Дата выхода в свет: 06.06.2019.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков;  
5 (вверху) © TASS, (внизу) © A.Krasovsky/TASS; 6 (вверху) © Boris Dvorny/TASS,  
(внизу) © Anatoly Kuzyarin/TASS; 7 © (слева) Anatoly Kuzyarin/TASS, (вверху справа)  
© ИТАР-ТАСС/Архив, (в центре) © ИТАР-ТАСС/Boris Kavashkin; (внизу) © РИА Новости;  
8 © РИА Новости; 9 (вверху) © Boris Dvorny/TASS, (внизу) © TASS;  
10 (вверху) © Ю. Иванов, (в центре, внизу) © РИА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Запорожская ЗАЗ-1102 «Таврия»

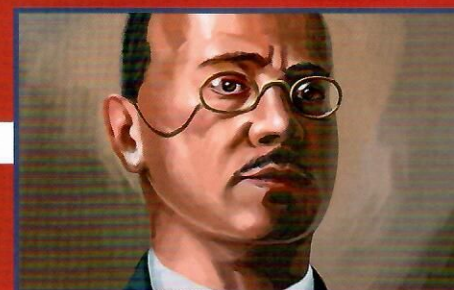
## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## ЗАЗ-1102 – «восьмерка» в миниатюре

## ПОРТРЕТ



10

## Евгений Иванович Важинский

# Запорожская ЗАЗ-1102 «Таврия»

Модель номера



*По сравнению со своим предшественником, неказистым «Запорожцем» ЗАЗ-968М, «Таврия» выглядела особенно хорошо: почти «восьмерка» в миниатюре, с кузовом хэтчбек, передним приводом; при этом была заметно дешевле.*

**А**втомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия» относится к микролитражным автомобилям второй группы особо малого класса («А+»). Он стал основой для целого семейства машин, выпускавшегося с 1987-го по 2011 год. Но его путь к конвейеру, как и у многих советских машин, складывался непросто.

## *Сделать лучше, чем Ford Fiesta*

Экспериментировать с переднеприводными автомобилями на запорожском заводе «Коммунар» начали еще в конце 1960-х годов. Была создана опытная конструкция на базе автомобиля «Запорожец» ЗАЗ-966, которая, сохранив заднемоторную компоновку, могла передвигаться с использованием переднего или заднего привода, а также использовать полный привод. Продемонстрировав свой прототип руководству завода, конструкторы получили разрешение на разработку первого в СССР переднеприводного автомобиля под кодовым названием «Перспектива». Следует подчеркнуть, что эта работа велась в инициативном порядке, без официальной санкции Министерства автомобильной промышленности СССР. Работали с энтузиазмом: примерно за десять лет было создано большое количество прототипов, исполненных



на высоком дизайнерском уровне. Наконец, в 1973 году опытный образец переднеприводной «Перспективы» с модным тогда кузовом хэтчбек был продемонстрирован руководству Минавтопрома. Официальное задание на разработку переднеприводного автомобиля было

Автомобиль ЗАЗ-1102 «Таврия», 1987 г.

## Модель автомобиля ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»

Передние сиденья раздельные, регулируемые в продольном направлении для обеспечения удобной посадки водителя и пассажира

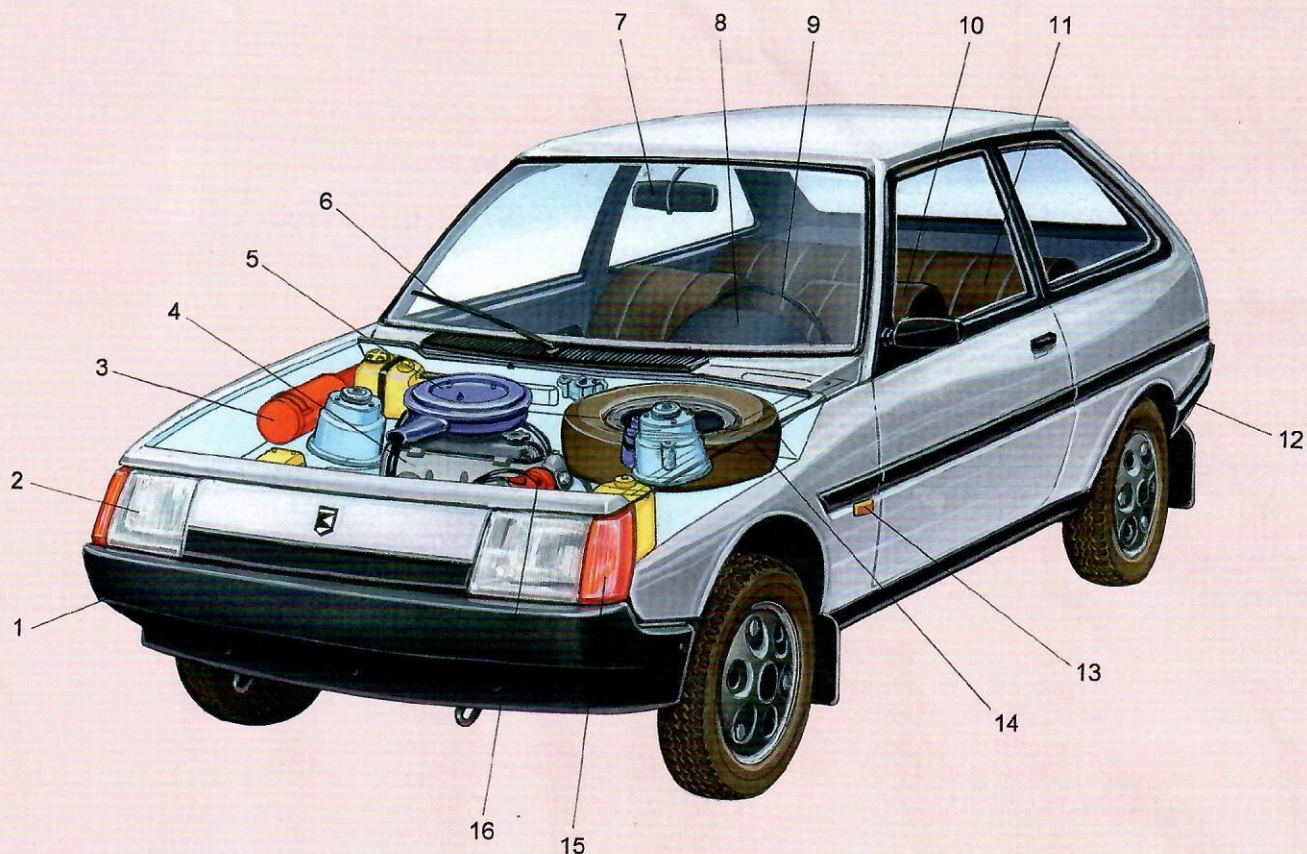


Дверь багажного отделения открывалась вверх на внутренних петлях и удерживалась в открытом положении двумя газовыми амортизаторами

Стеклоочиститель и омыватель заднего стекла имелись на автомобилях комплектации «норма»

«Таврия» довольно долго выпускалась с одним, расположенным слева, зеркалом заднего вида

## Компоновочная схема автомобиля ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»



1 – передний бампер,  
2 – передняя фара,  
3 – огнетушитель,  
4 – двигатель,  
5 – воздушный фильтр,

6 – стеклоочиститель,  
7 – зеркало заднего вида,  
8 – корпус приборной панели,  
9 – рулевое колесо,  
10 – сиденье водителя,  
11 – заднее сиденье,

12 – задний бампер,  
13 – дублирующий боковой  
сигнал поворота,  
14 – запасное колесо,  
15 – сигнал поворота,  
16 – распределитель зажигания.

## Технические характеристики автомобиля ЗАЗ-1102 «ТАВРИЯ»

**Число мест:** 5

**Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:** 745

**Полная масса, кг:** 1145

**Габаритные размеры, мм:**

длина – 3708      ширина – 1554  
высота – 1410      база – 2320

**Дорожный просвет, мм:** 162

**Двигатель:** МеМЗ-245, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

**Макс. мощность двигателя, л. с.:** 51 при 5300–5500 об/мин

**Рабочий объем, см<sup>3</sup>:** 1091

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

**Сцепление:** однодисковое сухое с механическим приводом включения

**Тормоза:** передние тормоза – дисковые, задние – барабанные

**Рулевой механизм:** реечный, с противоугонным устройством

**Подвеска передняя:** независимая, типа «качающаяся свеча» с цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизационными стойками двухстороннего действия

**Подвеска задняя:** полунезависимая с поперечной балкой, цилиндрическими пружинами с гидравлическими телескопическими амортизаторами двухстороннего действия

**Размер шин:** 155/70 R13

**Макс. скорость, км/ч:** 145

**Время разгона до 100 км/ч, с:** 16,2

**Расход топлива при скорости 90 км/ч:** 4,6 л на 100 км

**Объем топливного бака, л:** 39



Испытание автомобиля ЗАЗ-1102 на электрогидравлическом стенде. Мелитополь, Украинская ССР. 1988 г.

получено лишь в 1978 году, но вскоре Минавтопром кардинально изменил задание, фактически заставив заводское КБ отказаться от проекта «Перспектива» и создавать автомобиль, ориентируясь на Ford Fiesta 1976 года. Завод был категорически против такого решения – здесь уже испытывали Ford Fiesta и ничего достойного подражания в нем не нашли. Вот что, например, вспоминал впоследствии об этой машине заводской испытатель Иван Павлович Кошкин: «В Европе этот автомобиль с 1976 года громко рекламировали как предел совершенства. Но когда я получил его для сравнительных испытаний и проверил на дорогах, оказалось, что ничего общего с рекламой нет. У задних пассажиров потроха вышибает на небольшой выбоине. Водитель на неровной дороге все время кланяется – это у него голова так шатается из-за рассогласованности подвесок. Руль, чтобы сэкономить один шарнир, установили не по-людски, а под углом к продольной оси автомобиля. Представляете себе это “косое” руление? Нас приучили к мысли, что у западных конструкторов звезда во лбу. А они такие же смертные инженеры, не застрахованные от ошибок». Отстоять свою точку зрения на заводе не смогли – указание министерства пришлось выполнять. Похожая судьба постигла многие перспективные модели тех лет, например вполне современный и находившийся уже на предсерийной стадии заднеприводной прототип

## КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Коробка передач автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия» находится в одном блоке с главной передачей и дифференциалом.

Главная передача – цилиндрическая, косозубая.

Передаточное число – 3,875. Дифференциал – конический, с двумя сателлитами.

АЗЛК С-3. Многие историки и эксперты придерживаются мнения, что в те годы Минавтопром сознательно тормозил многие проекты, лоббируя интересы АвтоВАЗа. В это нетрудно поверить, поскольку директор ВАЗа В. Н. Поляков в то время занимал посты заместителя министра, а затем и министра автомобильной промышленности. Большая часть бюджета министерства шла на освоение новых переднеприводных моделей Волжского завода. Для производства «восьмерки» одних только лицензий закупили на сумму свыше 60 млн долларов. Полностью переделывать свой проект конструкторы ЗАЗа не стали – ограничились некоторым внешним уподоблением «Фиесте». Готовый автомобиль удалось показать Брежневу. Генсеку машина понравилась, и он разрешил начать серийное производство в 1981 году. Однако министерство вновь изменило задание: теперь автомобиль должен был равняться на Austin Mini Metro. В течение нескольких лет задания еще не раз менялись – это происходило после появления новых европейских моделей: Peugeot 205, Fiat Uno, Renault 15 и т. д. В результате первая серийная «Таврия» ЗАЗ-1102 сошла с конвейера Запорожского автозавода только 18 ноября 1987 года.

## Конструкция автомобиля

Автомобиль ЗАЗ-1102 имел закрытый цельнометаллический кузов несущего типа. Дверь багажного отделения одностворчатая, с неподвижным стеклом, снабжалась замком для запираения снаружи. Дверь открывалась вверх на внутренних петлях и удерживалась в открытом положении двумя газовыми амортизаторами. Боковые двери имели опускаемые стекла. Петли дверей располагались впереди.

Ветровое стекло – панорамное, трехслойное, полированное. Стекло двери задка, боковые стекла и стекла дверей закаленные, неполированные. Все стекла безопасного типа. Стеклоочиститель ветрового стекла – электрический, с одной большой щеткой.

Модель номера



Новая модификация модели «Таврия» ЗАЗ-1102, созданная на Запорожском заводе «Коммунар». 1991 г.





Испытатель новой модели «Таврия» ЗАЗ-1105 Евгений Гоц, Запорожье, Украина. 1992 г.

Передние сиденья раздельные, регулируемые в продольном направлении для обеспечения удобной посадки водителя и пассажира. Спинки сидений регулировались по наклону и откидывались вперед для удобного прохода к заднему сиденью. Заднее сиденье неподвижное, подушка и спинка сплошные и раскладывались для увеличения багажного отделения.

Вентиляция, отопление, обдув ветрового стекла и стекол дверей осуществлялись воздухом снаружи. Система обогрева была включена в систему охлаждения двигателя. Воздух распределялся воздухопроводами, расположенными под панелью приборов. Для усиления циркуляции воздуха был установлен электровентилятор с тремя режимами работы. Вытяжная вентиляция осуществлялась через решетки в дверях и щели в зоне петель двери багажника.

Автопробег Запорожье - Красноярск на автомобилях ЗАЗ-1102. Участники движутся по таежной дороге. Кемеровская область, СССР. 1986 г.



Рулевое управление – реечное, с противоугонным устройством, травмобезопасное. Передаточное отношение рулевого управления – 17,42. Рулевой механизм соединялся с поворотными стойками боковыми тягами шарниры которых в периодической смазке не нуждались. Рулевой вал – разрезной, части вала соединялись муфтой с резиновыми втулками. Руль – двухспицевый очень тонкий и неудобный.

Колеса – бездисковые с кронштейнами, приваренными к ободу, штампованные, размер обода 4 × 13 – крепились тремя гайками. Запасное колесо помещалось в моторном отсеке.

Наружное освещение и световая сигнализация: прямоугольные фары или блок-фары, состоявшие из фары и указателя поворота с галогенными лампами, встроенными габаритными огнями, регулятором наклона в зависимости от загрузки автомобиля; передние указатели поворотов с оранжевыми рассеивателями. Задние фонари, включавшие в себя габаритные огни и противотуманные фонари с красными рассеивателями; фонари заднего хода и освещения заднего номерного знака, с белыми рассеивателями и световозвращателями с красными рассеивателями. Конструкция оптики не менялась на протяжении двадцати лет.

### «Славута» и другие

В 1989 году «Таврия» подверглась небольшому рестайлингу. Модель ЗАЗ-110206 получила двухрядные шариковые подшипники в ступицы передних колес, новые фары с наклонными рассеивателями, дополнительные указатели поворота на крыльях, новые дверные замки, сиденья с подголовниками и декоративную облицовку молдингами.

В 1992 году появился коммерческий вариант «Таврия» с кузовом универсал – ЗАЗ-11024. Строго говоря, кузов остался прежним. Для увеличения полезного объема багажника было найдено остроумное решение: вместо обычной задней двери установили дверь с конфигурацией, увеличившей объем багажника. При этом пассажирский складной задний диван был сохранен.

Настоящий универсал появился спустя два года. Автомобиль ЗАЗ-1105 «Дана» имел пятидверный кузов, отличавшийся удлиненной задней частью, измененными внешней формой боковины, остеклением заднего бампера, новой дверью задка и задними фонарями. По сравнению с «Таврией» у «Даны» улучшилась аэродинамика кузова. Несмотря на это, а также на салон «люкс» в стандартной комплектации, «Дана» особой популярностью не пользовалась и продавалась плохо. Иное дело пикап ЗАЗ-11055! Миниатюрный развозной

### БУКСИРУЯ ПРИЦЕП

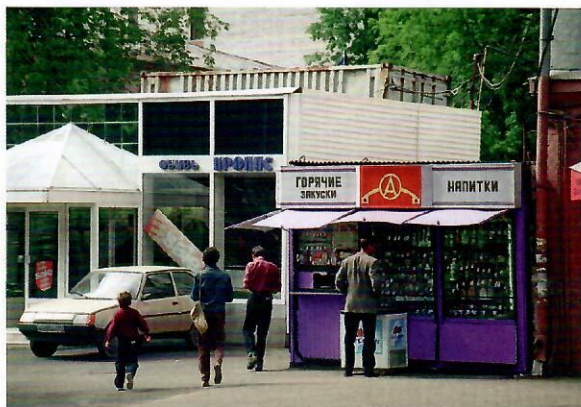
Несмотря на свою миниатюрность, «Таврия» могла использоваться для работы с прицепом, имеющим тягово-сцепное устройство шарового типа, для установки которого в конструкции задних лонжеронов автомобиля предусматривалось по два отверстия диаметром 11 мм с каждой стороны. Полная масса прицепа, не оборудованного тормозами, достигала 250 кг, а оборудованного – 500 кг.



**Участники автопробега Запорожье – Красноярск на автомобилях ЗАЗ-1102, водители – испытатели производственного объединения «АвтоВАЗ», осматривают двигатель машины. Кемеровская область, СССР. 1986 г.**



**Салон нового легкового автомобиля ЗАЗ-1102 «Таврия». Запорожье, Украинская ССР. 1986 г.**



**ЗАЗ-1102 «Таврия» на Цветном бульваре в Москве. 1996 г.**

грузовичок, поднимавший, помимо двух пассажиров, четверть тонны груза, оказался востребован в условиях зарождавшейся рыночной экономики и частного предпринимательства. Под заказ грузовая платформа могла быть оборудована мягким либо жестким пластиковым верхом, фактически превращавшим автомобиль в фургон с полезным объемом грузового отсека до 2,5 м<sup>3</sup>. Кабина водителя отделялась от грузовой платформы стационарной перегородкой со стеклом.

Появление новых моделей не избавляло от проблемы, возникших у завода с распадом СССР. Но ЗАЗу повезло; им заинтересовалась южнокорейская фирма Daewoo. Иностранцы позволили в 1998 году начать выпуск обновленной версии «Таврия-Нова». Эта модель получила новые решетки радиатора, фары головного света, задние фонари, декоративные колпаки на колесных дисках; на задней двери был установлен третий стоп-сигнал. Для повышения надежности автомобиля и повышения уровня пассивной безопасности были усилены несущие и технологические элементы кузова, что позволило снизить уровень шума в салоне.

Сотрудничество с корейцами позволило приступить к производству модификации с кузовом лифтбэк, анонсированной еще в 1992 году. Первый такой автомобиль, получивший название ЗАЗ-1103 «Славута», сошел с конвейера в марте 1999 года. Кузов лифтбек отличается от классического седана тем, что крышка багажного отделения открывается вместе с задним стеклом. Первоначально на «Слауту» устанавливались карбюраторные моторы объемом 1,1 л.

В январе 2000 года автомобиль начали комплектовать карбюраторными моторами объемом 1,2 л, а в июне 2001 года – 1,3 л. В декабре 2002 года появилась самая дорогая версия комплектации с инжекторным мотором объемом 1,3 л. В связи с ужесточением экологических норм с 1 июля 2006 года устанавливались лишь 1,2- и 1,3-литровые инжекторные двигатели. Агрессивная рекламная кампания, а также возросшее в результате контроля со стороны корейского собственника качество сборки обеспечили «Слауте» и «Таврии-Нове» неплохой спрос на украинском рынке.

Выпуск «Таврии» был прекращен в 2007 году. Конвейерную жизнь безнадежно устаревшей, но простой и дешевой модели немного продлили «Слаута» и пикап ЗАЗ-11055 – они выпускались до 2011 года. ★



**Модель номера**



Легковой автомобиль  
ЗАЗ-1102 «Таврия». 1988 г.

# ЗАЗ-1102 – «восьмерка» в миниатюре

*«Таврия» – едва ли не последний советский легковой автомобиль, запущенный в серию до распада СССР. На советский период производства этой машины пришлось только четыре года, и они были не самыми удачными.*

Экстерьер «Таврии» напоминал ВАЗ-2108, но дизайн был проще, какими-либо изысками не отличался, хотя, безусловно, был современнее, чем у предшественника – «Запорожца». Автомобиль получился на 100 кг легче и несколько просторнее, но тем не менее оставался очень тесным.

## Экстерьер и интерьер

Достаточно простой по конфигурации бампер и облицовка радиатора были отформованы из модифицированного полипропилена. Автомобили первых выпусков имели характерное расположение фар головного света – они были глубоко утоплены в наклонную пластиковую решетку радиатора. У поздних версий (до 1991 года) фары были прикрыты наклонным стеклом, расположенным в одной плоскости с решеткой радиатора. Также такие автомобили стали оснащать измененными передними крыльями – с выпуклой отбортовкой колесной ниши. «Таврии» довольно долго выпускали с одним, расположенным слева, зеркалом заднего вида. Возможность установить правое зеркало была предусмотрена лишь в люксовой комплектации.

Аскетичностью и простотой отличался и интерьер салона. В отделке преобладали пластмассовые цельноформованные элементы: потолок, дверные панели, панели багажного отделения. Возможно, они были дешевы в производстве и практичны в эксплуатации, но в сочетании со спартанским оформлением водительского места и голыми, окрашенными краской стойками кузова выглядели более чем скромно. В целом в дизайне преобладали рубленые угловатые формы, характерные в том числе



Испытания нового «Запорожца» – ЗАЗ-1102 «Таврия». 1987 г.

## ★ ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Достоинством «Таврии» была экономичность. В 1989 году Минавтопромом СССР был выпущен рекламный ролик для западного рынка, в котором водитель заправляет «Таврию» из своей зажигалки. Этот ролик завоевал в Каннах «Бронзового льва» в номинации «Торговая реклама».

★

и для передней панели, на которой выделялась только панель приборов с круглыми циферблатами (одним или двумя, в зависимости от комплектации).

Интересно был решен вопрос размещения запасного колеса: его, словно шляпу, надели на круглую выпуклую чашку крепления амортизатора передней подвески типа «Мак-Ферсон». Данное решение было даже защищено авторским свидетельством – благодаря ему полезный объем багажника удалось увеличить до 0,25 м<sup>3</sup> (при разложенном заднем ряде сидений его объем составлял 0,74 м<sup>3</sup>).

Стремясь сделать автомобиль максимально вместительным в пределах его габаритных размеров (результатом этого стали тонкие кузовные панели и размещение запаски под капотом), конструкторы ЗАЗа существенно снизили и без того невысокую у маленького автомобиля пассивную безопасность.

На фоне тенденции к упрощению и удешевлению довольно неплохо выглядел уровень оснащения автомобиля, особенно по сравнению с «Запорожцем». В базовую комплектацию входили панель приборов со спидометром и счетчиком пройденного пути, пепельница

Легковой автомобиль «Таврия» – ЗАЗ-1102, продукция Запорожского автомобильного завода. Выставка достижений народного хозяйства СССР. 1986 г.







Во время демонстрации юбилейной микролитражки ЗАЗ-1102 «Таврия». 1989 г.

## «ТАВРИЯ» В ЦИФРАХ

За годы серийного производства «Таврии» и ее модификаций было выпущено 612 525 автомобилей. Стоимость автомобиля в 1987 году в комплектации «стандарт» составляла 5100 руб., в комплектации «норма» – 5300 руб. Последний сошедший с конвейера ЗАЗ-1103 «Славута» был продан на интернет-аукционе 11 февраля 2011 года за 47 020 гривен (около 5800 долларов США).

на панели приборов и на обивках боковин, ящик для мелких вещей, противосолнечные козырьки, наружное и внутренние зеркала, поручни с крючками, ремни безопасности двух типов (передние с инерционными катушками) передних и задних сидений, полка для мелких вещей за спинкой запасного сиденья, закрывающая одновременно багажное отделение.

### Потребительские свойства

Автомобиль ЗАЗ-1102 предназначался прежде всего для внутреннего рынка и официально заводом в 1988–1990 годах выпускался в двух вариантах. «Стандарт» комплектовался фарами головного света от «Оки» и облицовкой радиатора в виде пластиковой решетки. Вариант «Норма» отличали дополнительно установленные подголовники на передних сиденьях, комбинированная обивка салона, стеклоочиститель и омыватель заднего стекла, а также иная облицовка радиатора (без прорезей) и чехословацкие блок-фары заподлицо с облицовкой. Хотя более дешевые фары от «Оки» полагались «стандарту», но на практике появлялись на всех комплектациях – ставили то, что было на складе.

Для машин выпуска конца 1980-х годов было характерно невысокое качество сборки. В частности, автовладельцы отмечали отсутствие смазки в шарнирах и других трущихся механизмах. Были проблемы с системой питания и зажигания. Двигатель часто троил и не держал



холостые обороты. Нередко «Таврии» закипали – виной тому был неработающий датчик включения электро-вентилятора. В результате положенный ресурс машины не вырабатывали, а постоянный ремонт был доступен далеко не каждому.

Самой большой проблемой «Таврии» был двигатель. Его ресурс составлял не более 100 тыс. км, после чего была необходима переборка. Поэтому использовать машину для повседневной езды, особенно на расстояния больше 50 км, мало кто решался. При интенсивной эксплуатации сильно забивались жиклеры карбюратора. Автолюбители с опытом устанавливали дополнительные фильтры. Два фильтра ставились перед бензонасосом, а один – непосредственно перед карбюратором. Отмечался постоянный подсос воздуха извне, а также негерметичность воздушного фильтра. У машин раннего выпуска нередко были проблемы с кузовом. Трескались чашки передних стоек и брызговиков моторного отсека. Казалось бы, это самые ответственные места в любом автомобиле, но низкое качество сборки давало о себе знать. ★

Продукция завода – автомобиль ЗАЗ-1102 с кузовом типа кабриолет. За рулем водитель-испытатель М. Тереник. Украина, Запорожье. 1992 г.

# Евгений Иванович Важинский

*О талантливом автомобильном конструкторе Евгении Ивановиче Важинском известно до обидного мало. Слишком рано ушел он из жизни, ушел в расцвете творческих сил, полный планов и надежд на будущее.*



Евгений Иванович Важинский.

**К**онструктор Е. И. Важинский родился в 1889 году в Киеве в семье служащего. Еще в гимназические годы он проявил склонность к математике, так что выбор дальнейшего места учебы был не случаен – физико-математический факультет Киевского университета. Однако после двух лет учебы Важинский покинул университет – его мыслями завладело автомобилестроение. Свое образование он продолжил в Киевском политехническом институте, получив в 1915 году диплом инженера-технолога.

## *На фронте и в тылу*

Вскоре Важинскому пришлось сменить инженерную фуражку на офицерскую – его призвали в армию, в автомобильные войска. Тонкости автомобильного дела молодому инженеру пришлось постигать на германском фронте. В 1916 году после тяжелого ранения, сделавшего его инвалидом, он был демобилизован. В конце 1917 года Важинский как бывший военный автомобилист был направлен Главным военно-инженерным управлением в Севастополь (по другим данным, в Симферополь) начальником тыловых авторемонтных мастерских. Здесь он приобрел колоссальный практический



Выставка «Автопром-50 лет» на ВДНХ СССР. На демонстрационной площадке – первый советский грузовой автомобиль АМО-Ф15 и современный самосвал БелАЗ. 1974 г.

инженерный опыт, хорошо овладел технологией изготовления и теорией автомобиля, научился держать в памяти массу сведений о конструкции и деталях автомобилей разных марок.

В 1923 году Важинского пригласили на завод АМО, в конструкторское бюро. На АМО в то время шла подготовка к серийному производству грузовых автомобилей АМО-Ф15. Фиатовские чертежи оставляли желать лучшего, на них отсутствовали многие размеры, да и комплект был неполным (не хватало около 400 синек). Доработкой итальянских чертежей и изготовлением новых занялся Е. И. Важинский, в отличие от других работников, легко разбиравшийся в системе допусков и посадок. Одновременно в рамках модернизации Ф15 он разработал проект заднего моста, позволивший повысить грузоподъемность автомобиля.

## *Конструктор ЗИСа*

Конец 1920-х – начало 1930-х годов стали для 1-го государственного автомобильного завода (так с 1925 года назывался АМО) периодом реконструкции. Вместе с современным станочным оборудованием за рубежом были приобретены сборочные комплекты далеко не лучшего, но достаточно простого и надежного грузового автомобиля Autocar SA. Пока шло строительство новых цехов, его под маркой АМО-2 собирали из импортных деталей. Но «американец» был временным решением – ему на

Автомобиль АМО-Ф-15.  
1970 г.



## НОВОЕ НАЗВАНИЕ

В период проведения работ произошло изменение названия завода – ему было присвоено имя И. В. Сталина. Соответственно и грузовик превратился из АМО-5 в ЗИС-5.

### Главный конструктор

В 1934 году Е. И. Важинский возглавил работу над представительским автомобилем ЗИС-101. В апреле 1936 года в Кремле два первых автомобиля были продемонстрированы Сталину и другим руководителям. Высшее партийное руководство в целом осталось довольно автомобилем, и после внесения небольших поправок ЗИС-101 запустили в серийное производство.

В мае 1936 года Важинский занял пост главного конструктора на правах помощника начальника конструкторского отдела, а в июле 1937 года стал заведующим отделом шасси в ранге заместителя начальника конструкторского отдела. Этот коллектив разрабатывал основные агрегаты перспективного грузовика ЗИС-15, трехосный грузовик ЗИС-23, вездеход ЗИС-24, тягач ЗИС-26, дизельный грузовик ЗИС-Д-7 и т. д.

6 марта 1938 года Евгений Иванович Важинский был арестован по ложному обвинению и вскоре расстрелян. Ему было 49 лет. ★

### Портрет



смену должна была прийти машина, собиравшаяся полностью из отечественных узлов и деталей. И Важинскому пришлось взяться за очень нужную, хотя и незаметную работу: перевести все размеры из дюймов в миллиметры. Помимо этого, в американскую конструкцию вносились усовершенствования, продиктованные опытом эксплуатации автомобилей в наших условиях. Так, например, гидропривод передних барабанных тормозов с особо точными деталями и регулировками был заменен на более простой механический, унифицированный с приводом задних колес. В июле 1931 года Евгения Ивановича назначили заведующим конструкторской секцией, в октябре с первого отечественного конвейера на заводе АМО сошли первые автомобили АМО-3, собранные полностью из узлов и деталей советского производства. К 1933 году объем разработанных для грузовика АМО-3 улучшений достиг критической массы. Требовался переход к новой модели, получившей название АМО-5. Работы над новой машиной велись под руководством Е. И. Важинского, в конструкторский коллектив входили Г. Г. Михайлов, Б. Д. Страканов, А. П. Зигель и др. Е. И. Важинский со своими коллегами тщательно проанализировал все недостатки АМО-3 и взялся за реконструкцию слабых мест. Он и не предполагал, что эта модель переживет его, и был далек от мысли создать шедевр автомобилестроения. Просто, исходя из инженерной логики, производственных возможностей своего завода и требований транспортников, он пришел к конструкции простой, долговечной и неприхотливой в эксплуатации. Массовый выпуск ЗИС-5 начался с декабря 1933 года.



Пожарный автонасос ПМЗ-1 на шасси автомобиля ЗИС-5. Киев. 2015 г.

ЗИС-5 в 40-м прожекторном полку. Военный парад в Куйбышеве. 1941 г.

# В НОМЕРЕ 36

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 36

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.



ГАЗ-А – ПЕРВЫЙ СЕРИЙНЫЙ  
ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ



ПРОВЕРЕНО  
БЕЗДОРОЖЬЕМ



ИНЖЕКТОРНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
ДВИГАТЕЛЬ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2597-6570



00036  
9 772597 657036



★  
**ГАЗ-А**

★  
ГАЗ-А – ПЕРВЫЙ  
СЕРИЙНЫЙ ЛЕГКОВОЙ  
АВТОМОБИЛЬ

★  
ПРОВЕРЕНО  
БЕЗДОРОЖЬЕМ

★  
ИНЖЕКТОРНЫЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ  
ДВИГАТЕЛЬ

# СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!