

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 37



ЗАЗ-968А: НОВОЕ – ХОРОШО  
ЗАБЫТОЕ СТАРОЕ



СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ  
НА РУБЕЖЕ 1950-Х ГОДОВ



ВЛАДИМИР СЕРГЕЕВИЧ  
СОЛОВЬЕВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00037



9 712587 000370



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 37, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»  
Главный редактор: Фриц Марсел Александрович  
Адрес: учредитель, редакция  
127015, г. Москва, ул. Вилковая, 40, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес: издатель, 127015, Москва, ул. Вилковая, д. 40, стр. 2  
Адрес для писем: 127230, г. Москва, д/л 40  
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**  
По техническим вопросам пишите на:  
info@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.  
Распространение: ООО «ДС»  
E-mail: tds@buerMedial.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 «Кайпресс»  
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шелковична, д. 42-44,  
оф.15 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Дмитрова, 5, корпус 10а, г. Киев, 03680  
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел: 067 218-57-00, (044) 498-96-83  
www.podrifka.edipress.ua  
E-mail: podrifka@edipress.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
UL Beta 2 C  
27200 Staszowice  
POLAND

Тираж: 5500 экз.  
Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендованную цену выпуска. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом  
виде, полностью или частично, 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 автомобилей, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.  
Подписано в печать: 29.03.2019  
Дата выхода в свет: 04.07.2019

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

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



*VAZ-968A: новое -  
хорошо забытое старое*

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



*Советский автопром  
на рубеже 1950-х годов*

## ПОРТРЕТ



*Владимир Сергеевич Соловьёв*

Фотографии и иллюстрации: © ИТАР-ТАСС/Арена; 4 © И. О. Кононов;  
5 (автор) © ИТАР-ТАСС/Арена; (автор) © РИА Новости; 6 (автор) © ИТАР-ТАСС;  
(автор) © Арт Колосовский/Фотобанк.Лига; 7 (автор) © РИА Новости; 8 (автор)  
© Лобков Георгий/Фотобанк.Лига; (автор) © ИТАР-ТАСС/Арена;  
9 (автор) © РИА Новости; (автор) © частная коллекция;  
9 (автор) © частная коллекция; (автор) © Peter Wind/Фотобанк.Лига;  
10 (автор) (справа) © АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ/Фотобанк.Лига; (автор) (справа)  
© АЛЕКСАНДР ИВАНОВИЧ/Фотобанк.Лига; (автор) © частная коллекция;  
11 (автор) © РИА Новости; (автор) © Юрий Белоусов; © Государственная ТАСС.

# ЗАЗ-968А: новое – хорошо забытое старое

*В 1971 году Запорожский автомобильный завод приступил к производству новой модели «Запорожца». Новой она была лишь формально: отличия от предыдущей модели ЗАЗ-966 не достигали даже до рестайлинга.*

**К** 1971 году ЗАЗ-966 выпускался уже пять лет – по большому счету, надо было уже думать не о рестайлинге, а о запуске в производство действительно новой модели (и завод над ней работал). Однако в условиях плановой экономики решения о переходе на новые модели (и не только в автомобиле) принимались на другом уровне, и выбор зачастую делался в пользу продолжения выпуска проверенных временем моделей. ЗАЗ не был исключением.

## Как все начиналось

В 1950-е годы руководство автопрома стремилось следовать за мировой автомобильной модой, и решения о внедрении новинок тогда не затягивались. Задача по созданию массовой советской микролитражки была поставлена почти сразу после появления подобных машин на западном автомобильном рынке. Во второй половине 1950-х годов разработчики спроектировали, изготовили и испытали несколько опытных образцов микролитражных автомобилей. Одновременно с этим руководство автопрома было вынуждено признать, что отечественная промышленность технологически не готова к производству микролитражных автомобилей. Примененные технологические процессы, которые использовались при производстве больших автомобилей, негативно сказались бы на стоимости маленькой машины. Было



принято решение скопировать иностранный образец, уделив особое внимание вопросам технологического характера. В качестве образца для подражания был взят итальянский микролитражный автомобиль Fiat 600. Вопреки расхожему мнению, никакого копирования не

Автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-968, 1975 г.

## Модель автомобиля ЗАЗ-968А

Первое серийное от ВУЗ-210V

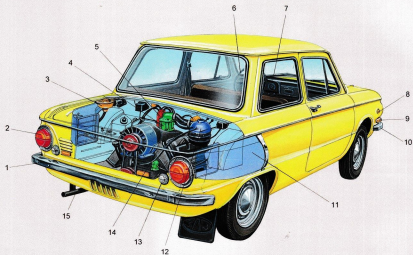
Эргономичная схема приборов

Центральная задняя дверь с воздушного обогрева

Трамбованный рулевой механизм



## Компоновочная схема автомобиля ЗАЗ-968А



- 1 - задний бампер,
- 2 - задний фонарь,
- 3 - заливная горловина топливного бака,
- 4 - карбюратор,
- 5 - распределитель зажигания,

- 6 - рулевое колесо,
- 7 - приборная панель,
- 8 - дублирующий указатель поворота,
- 9 - основной указатель поворота,
- 10 - передний бампер,

- 11 - воздухозаборник охлаждения,
- 12 - воздушный фильтр,
- 13 - фонарь заднего хода,
- 14 - двигатель,
- 15 - выхлопная труба.

## Технические характеристики автомобиля ЗАЗ-968А

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 750

Полная масса, кг: 1110

Габаритные размеры, мм:  
 длина - 3730    ширина - 1570  
 высота - 1400    база - 2160

Дорожный просвет, мм: 190

Двигатель: ММЗ-968А, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, V-образный, воздушного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 45 при 4400 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 1197

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с двухребровым роликом

Подвеска передняя: независимая рычажно-торсионная

Подвеска задняя: независимая пружинная

Размер шин: 6,5-13"

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 32

Расход топлива при смешанном цикле, л/км: 8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 40



На главном сборочном конвейере автозавода «Заммукар», Запорожье, 1982 г.

Однако были у новой запорожской модели и недостатки: она оказалась больше, тяжелее и дороже предшественницы. При этом, как ни парадоксально, динамика и вместительность не улучшились. Компоновка «горбатого» ЗАЗ-965 была более рациональной, поэтому салон «966-го» при больших габаритах практически не стал просторнее, а увеличение массы свело на нет дополнительную мощность.

Серийный выпуск ЗАЗ-966 начался в 1966 году, а завершился в 1972-м.

В течение 1960-х годов на ЗАЗе работали над созданием новой модели микролитражного автомобиля, причем новой во всех отношениях – переднеприводной. Оптимальную конструкцию сначала создали на базе ЗАЗ-966, потом в инициативном порядке разработали и изготовили несколько прототипов нового автомобиля под кодовым названием «Перспектива». К 1975 году опытный образец переднеприводного микролитражного автомобиля с модным тогда кузовом хэтчбек (на советских автомобилях еще не применявшимся) был готов и продемонстрирован руководству Минавтопрома. Окончательный ответ от руководства был получен только в 1978 году: завод получил официальное техзадание на разработку переднеприводного автомобиля, который был уже давно разработан.

В этой ситуации заводу пришлось продолжать выпускать «новый», постепенно становившийся старым «Запорожец» (тем более что плановое задание никто не отменял), внося в его конструкцию какие-то улучшения. Так появилась модель ЗАЗ-968.

было, от итальянского прототипа сохранились лишь общая компоновка, конструкция несущей системы кузова и то, из-за чего и пришлось обратиться к зарубежному опыту: характер технологического членения и взаимного сопряжения кузовных деталей. Почти без изменений была заимствована только наиболее сложная, с технологической точки зрения, конструкция проемов дверей. В остальном советская машина напоминала, но не копировала итальянский прототип. Поэтому появление «Запорожца» никаких протестов с итальянской стороны не вызвало – автомобиль спокойно экспортировался. Серийное производство ЗАЗ-965, получившего в народе прозвище «горбатый», началось в 1962 году. Автомобиль пользовался популярностью, поскольку в результате всех новаций из городской европейской микролитражки получился автомобиль, пригодный для эксплуатации на отечественных дорогах любого качества, включая проселочные, и вполне пригодный для самостоятельного ремонта, что было очень важно для советского потребителя. Машина модернизировалась и выпускалась до 1969 года.

### От «горбатого» к «ушастому»

К разработке новой модели на Запорожском автозаводе приступили практически сразу же после освоения серийного производства ЗАЗ-965. В отличие от «горбатого», у новой запорожской модели не было прямого иностранного аналога. Конструктивно создатели этой модели отталкивались от предшественника, но дизайн можно назвать собирательным образом.

На новом «Запорожце» ЗАЗ-966 использовался 40-сильный мелитопольский двигатель (на машинах раннего выпуска – ЗАЗ-966В – ставили старый двигатель мощностью 30 л. с. Существенно были переработаны подвеска и кузов. Для того времени дизайн нового «Запорожца» был весьма современным. В 1960-е годы вполне современных, с точки зрения дизайна, советских легковых автомобилей было всего два: ЗАЗ-966 и «Москвич-408/412». ГАЗ-24 и «Жигули» появились на дорогах позже, уже в 1970-х годах. Характерной деталью облика нового «Запорожца» были бортовые воздуховоды в задней части кузова – знаменитые «уши», из-за которых он и получил прозвище «ушастый».

Модель номер



Сборка автомобилей ЗАЗ-966. Запорожский автомобильный завод «Заммукар», 1971 г.





Автомобиль «Запорожец» ZAZ-968 в музее старинных автомобилей «Автомобиль», 2008 г.

### Последний «цуканьей»

Автомобиль ZAZ-968 формально относился к третьему поколению легковых автомобилей Запорожского автомобильного завода «Коммунар». При этом отличия от предыдущей модели не были принципиальными: оформление передка, укороченные воздухозаборники системы охлаждения двигателя («ушан»), задние фонари заднего хода, новая приборная панель и прочие незначительные изменения. В ходе производства в конструкцию ZAZ-968 постепенно вносились изменения и улучшения, такие, например, как фары типа «европейский луч».

### ЗАВОДСКАЯ ЗМБЛЕМА

Земблема ZAZa представляла собой пятиугольник, внутри которого на красном фоне была изображена плотина Днепрогэса – символ города Запорожье. Выше, над каскадом электростанции, помещалась аббревиатура ZAZ – Запорожский автомобильный завод.

На ZAZ-968 устанавливались такой же, как и на ZAZ-966, четырехцилиндровый V-образный двигатель воздушного охлаждения МемЗ-968 мощностью 40 л. с. и механическая четырехступенчатая коробка передач с синхронизаторами на всех передачах переднего хода. Как и в случае с ZAZ-966, характерной особенностью коробки передач было отсутствие прямой передачи: четвертая передача в ней была повышающей, то есть имела передаточное отношение менее единицы – 0,964.

Общая схема передней подвески осталась прежней: два поперечных торсиона и крепящиеся к их концам четыре продольных рычага. Торсионы были заключены в стальные трубы, которые при помощи штампованных кронштейнов соединялись в агрегат, включавший в себя всю переднюю подвеску и детали рулевого управления, за исключением рулевого редуктора, и крепившийся на несущем кузове. Задняя подвеска с треугольными продольно-качающимися рычагами и полуосями с двумя шарнирами на каждой (внешние – карданные, внутренние – типа «копкол») также осталась прежней.

Вскоре пришлось вносить новые изменения, связанные в первую очередь с безопасностью: к 1975 году во всем мире ужесточились требования к пассивной безопасности автомобилей, что вынуждало производителей дорабатывать выпускаемую продукцию до приемлемого уровня, чтобы сохранить за собой рынок сбыта. Экспорт автомобилей для Минавтопрома СССР всегда был важнейшей задачей, так что приходилось соответствовать новым требованиям. В результате проведенных работ по модернизации автомобиля появился новый вариант «Запорожца» – ZAZ-968A. От базового «968-го» он отличался травмобезопасным рулевым механизмом с энергопоглощающим элементом в рулевом валу, торсионами с раздельным приводом на передние и задние колеса, с сигнализатором выхода из строя каждого контура, ремнями безопасности, «мягкой» панелью приборов и замком зажигания с противоугонным механизмом. Одновременно был повышен уровень комфорта: передние сиденья заимствовали у ВАЗ-2101, салонное зеркало заднего вида – у «Жигулей». В результате внедрение новшества ZAZ-968A в первой половине 1970-х годов успешно выдержал проверку на соответствие европейским требованиям по безопасности.



Легковой автомобиль ZAZ-968A в 1990 г. 2017 г.



Автомобили «Запорожец» модели «ЗАЗ-968», выходящие с конвейера Запорожского автомобильного завода «Коммунар», 1973 г.

Добавим, что на автомобиле ЗАЗ-968А устанавливался двигатель МеМЗ-968А мощностью 45 л. с. Производство ЗАЗ-968А началось в 1975 году и велось параллельно с выпуском ЗАЗ-968.

### Эксплуатация ЗАЗ-968

В 1970-е годы «Запорожец» со своим небольшим пропорциональным кузовом выглядел вполне достойно. Отечественный потребитель особо ценил в кузове этого автомобиля жесткость, позволявшую устанавливать на крыше багажник, а также плоское днище, благодаря которому «Запорожец» мог

ездить по разбитой проселочной дороге без риска что-нибудь оторвать. Хорошей проходимости «Запорожец» способствовал полностью независимая подвеска всех колес и большой для такого маленького автомобиля дорожный просвет, а также хорошо нагруженные ведущие колеса (на них приходилось не менее 60 % от общей массы автомобиля). Ну а если «Запорожец» все же застревал, то вытолкнуть легкий автомобиль не составляло особого труда.

Что касается комфорта, то установка «жигулевских» сидений мало что изменила. Четыре человека в небольшом салоне помещались с трудом, поэтому длительные поездки в таком составе практиковались редко. Оптимальная нагрузка машины – один-два человека. В дальней дороге сидения можно было быстро трансформировать в спальные места, устроившись таким образом на ночлег. Нестандартно располагались в машине и некоторые органы управления. Связано это было с заднемоторной компоновкой. Так, например, ручка «подсоса» находилась между передними сиденьями, а рычажок замка капота – за средней стойкой кузова.

Стоит отметить, что ресурс двигателя оказался небольшим. Формально он составлял 125 тыс. км, но в реальности не превышал 40–50 тыс. км. Сервис в то время был неразвит, понятия «плановое ТО» фактически не существовало, и в большинстве случаев автомобили обслуживались самими владельцами, не всегда вовремя и не всегда правильно.

Двигатель был шумным, с характерным завыванием воздушного осевого вентилятора – «Запорожец» можно было узнать по звуку. Еще одной особенностью автомобиля были постоянно нарушавшиеся углы установки колес, из-за чего «Запорожец»

ездили «вразвалочку». Вернуть колесам первоначальное положение было достаточно сложно, и владельцам просто приходилось мириться с повышенным износом шин на своих автомобилях. ★



Почтовая марка СССР. Автомобиль ЗАЗ-968.

Автомобиль «Запорожец» ЗАЗ-968 выпуска 1970-х годов. Фото 2010 г.



# Советский автопром на рубеже 1950-х годов

К началу 1950-х годов отечественное автомобилестроение в основном преодолело негативные последствия войны. Практически в полном объеме было восстановлено производство легковых и грузовых автомобилей, автобусов.

З а два первых послевоенных года почти все советские автозаводы сумели обновить типаж выпускаемых машин. Это было важно не только с технологической, но и с моральной точки зрения, поскольку воспринималось народом как признак перехода к нормальной мирной жизни.

## Трудности послевоенного времени

Послевоенный период развития советского автомобилестроения был нелегким. Тесно связанное со многими другими отраслями народного хозяйства, оно не могло существовать изолированно от них. Выпуск автомобилей невозможен без производства тонкого стального листа для штамповки кузовных деталей, каучука для покрышек, специальных станков, выплавки свинца для аккумуляторов, изготовления бесколочного стекла. Многие заводы сильно пострадали во время войны. Так, металлургический комбинат «Запорожсталь», который традиционно поставлял холоднокатанный тонкий стальной лист нашим автозаводам, в 1946–1947 годах еще не мог обеспечить производство металла в необходимом объеме. Закупки тонкого стального листа в США прекратились вскоре после войны: американцы внесли его в перечень стратегических материалов и перестали нам продавать. Как следствие, у послевоенных грузовиков ГАЗ-51 и ЗИС-150 приходилось делать обшивку дверей и крыши кабин не из металла, а из фанеры, брезента, дерева. И только с 1949 года, после того как первая очередь восстановленной «Запорожстали» вступила в строй и страна стала получать в нужных количествах тонкий стальной лист, ГАЗ и ЗИС смогли перейти на выпуск цельнометаллических кабин.



Процесс раскатки стали в цехе Запорожского металлургического комбината «Запорожсталь» им. С. Орджоникидзе, 1981 г.

Имелись проблемы и со станочным парком. С началом «холодной войны» американцы перестали продавать Советскому Союзу определенные типы специальных станков. В их числе оказались зуборезные станки для изготовления спиральных зубьев конических шестерен главной передачи. Их монополистом поставщиком для большинства автомобильных заводов мира являлась американская фирма «Глисон». Пришлось создавать такие станки своими силами.

## Новый автомобильный типаж

Несмотря на трудности, отечественная автомобильная промышленность за короткий срок перешла на выпуск целого ряда новых моделей. Почти все они знаменовали заметный скачок советского автомобилестроения. Появились первые модели с несущими кузовами (ГАЗ-20 «Победа», «Москвич-400»), независимой подвеской передних колес (ЗИС-110, ГАЗ-20, «Москвич-400»), дизельными двигателями (ЯАЗ-200), пятиступенчатый коробками передач (ЗИС-150, ЯАЗ-200), полноприводные двух- и трехосные машины (ГАЗ-65, ЗИС-151), автобусы вагонного типа (ЗИС-154). Последним в ряду автомобилей первого послевоенного поколения стал ЗИМ (ГАЗ-12). На этом автомобиле впервые в СССР появились гидромуфта, гипoidalная главная передача, коробка передач с алюминиевым картером и многое другое. Серийный выпуск ЗИМа начался в 1950 году.

ГАЗ-51 и ЗИС-150 в Армавирском Музее техники Валерия Задорного. Современная фотография.







Грузовик И-303 на шасси ЯАЗ-210 и прототип грузовика MAZ-530 на ДВЦК, 1957 г.

## СЕДЕЛЬНЫЕ ТЯГАЧИ

В начале 1950-х годов на дорогах страны появились первые автопоезда с полуприцепами. Первыми стали седельный тягач MAZ-210Д и полуприцеп MAZ-5203. Вслед за ними появились седельные тягачи MAZ-200В и MAZ-120Т, который оснащён полуприцепом-самосвалом.

номер от 1 до 99, ЗИС – от 100 до 199, ЯАЗ – от 200 до 249, УралЗИС – от 350 до 399, МЗМА – от 400 до 449, ЯАЗ – от 450 до 499, MAZ- от 500 до 549, ММЗ – от 550 до 599, КАЗ – от 600 до 649, ПАЗ – от 650 до 690, ПАЗ – от 691 до 699. Таким образом, в технической документации достаточно было указать индекс модели, и при передаче ее производства на другой завод обозначение машины не претерпевало изменений. Например, автобус «Б51» сначала выпускали на Горьковском заводе автобусов (ГЗА), потом – на ПАЗе в Павлове, затем – на Курганском автобусном заводе (КААЗ). При этом конструкция машины и, следовательно, ее индекс оставались без изменений. В условиях административно-командной системы не существовало каких-либо патентных ограничений или авторского права заводов, препятствовавших такой передаче. \*

Послевоенный период отмечен также появлением большого количества разнообразных специализированных автомобилей. На улицах городов появились мусоровозы МС1, МС2 и МС4, подметально-уборочные машины ПУ-4, ПУ-7 и ПУ-8, пескорозбрасыватели ПУ-4М, поливомочные машины ПМ-8 (шасси ЗИС-150) и ПМ-9 (MAZ-200), различные виды пожарной и аварийной автомобильной техники. Интенсивный рост строительства закономерно вызвал к жизни большое количество самосвалов различной грузоподъемности: СМ1, ЗИС-585, ПАЗ-93, MAZ-205 и ЯАЗ-280Е.

Среди других специализированных автомобилей этого периода, выпускавшихся промышленностью, надо отметить изотермические фургоны КМ-51 и П-578, хлебозовы КХА-2-57 на шасси ГАЗ-51, цементовозы КАЗ-601, цистерны АЦ-4-150 и АЦМ-4-150 на шасси ЗИС-150, цистерны АВЦ-28-151 для доставки воды на шасси ЗИС-151. Кроме того, на шасси ЗИС-151 изготавливались топливозаправщик АТЗ-5-151 и водомаслозаправщик ВМЗ-151.

### Новая система обозначений

Для обозначения новых моделей, которые изготавливались на разных заводах, в послевоенные годы в отрасли получила распространение система индексации моделей и модификаций машин. Прежде у каждого завода существовали конструкции с одинаковыми индексами: ЯГ-10, КЗМ-10, ЗИС-10 или ЗИС-6, ГАЗ-6. Приспосаблились они непосредственно заводами. В соответствии с новой системой, ГАЗ получил группу



Советский представительский седан первого поколения ГАЗ-12 (ВАЗ), 2016 г.

# Владимир Сергеевич Соловьёв



Владимир Сергеевич Соловьёв.

*Первые годы существования любого предприятия – самые трудные. Особенно если речь идет о предприятии, построенном с нуля, не имеющем никаких производственных традиций. Волжский автозавод не был исключением.*

**В** эти трудные первые годы, когда завод еще существовал в основном на бумаге, его главным конструктором был Владимир Сергеевич Соловьёв. На период его руководства конструкторским коллективом пришлось испытать итальянских прототипов, пуск завода, освоение первых серийных и разработка первых перспективных моделей АвтоВАЗа.

## Становление инженера

Владимир Сергеевич Соловьёв родился 16 февраля 1919 года в городе Ветлуга Нижегородской губернии. В 1932 году семья переехала в Горький. Здесь у юноши состоялось первое детальное знакомство с автомобилем: отец, занимавший на автозаводе высокую должность, имел в личном пользовании автомобиль ГАЗ-А, что было в ту эпоху редкостью. Обслуживанием этого автомобиля занимался в основном Владимир, он же чаще всего и управлял автомашиной.

После окончания в 1936 году средней школы Соловьёв поступил в Горьковский индустриальный институт. В 1941 году, получив диплом с отличием по специальности «Автомобили», Владимир пошел работать на Горьковский автозавод. С июля 1941 года он – конструктор в конструкторско-экспериментальном отделе ГАЗа (КЭО ГАЗ).

Главный вход в Нижегородский государственный технический университет. Современная фотография.



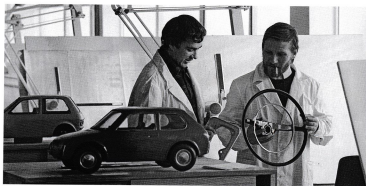
Легковой автомобиль ГАЗ-24 «Волга». Современная фотография.

Заниматься ему пришлось не автомобилями, а танками – война внесла свои коррективы. Соловьёв участвовал в разработке главных передач и бортовых фрикционов для трансмиссии легкого танка Т-70, принятого на вооружение в январе 1942 года. Уже в должности ведущего конструктора участвовал в работе по созданию самоходно-артиллерийской установки СУ-76М.

## Конструкторско-экспериментальный отдел ГАЗа

В 1945 году Владимиру Соловьёву наконец-то пришлось заниматься тем, к чему он так стремился, – проектированием автомобилей. Война еще не закончилась, но на ГАЗе уже началась проработка новых конструкций – на перспективу. 26-летний инженер проектировал агрегат трансмиссии легковых автомобилей «Победа», ГАЗ-67Б, ГАЗ-69, ГАЗ-12 ЗИМ. Впервые на заводе разработал для ГАЗ-12 задний мост с гипоидной главной передачей. Первым в стране разработал и внедрил резиновые самоподжимные манжеты для уплотнения валов, стальные детали с фосфатным антизадириным покрытием. Совместно с химлабораторией КЭО Владимир Сергеевич активно участвовал в создании первого в СССР масла для гипоидных мостов.

В 1951 году главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт поручил Соловьёву возглавить группу, начинавшую проектировать новый легковой автомобиль, который должен был прийти на смену «Победе» М-20. Соловьёв провел тяговые расчеты и собрал огромный материал по аналогам, в том числе зарубежным. Развивая идеи Липгарта, предложил смелую концепцию: в автомобиле названном впоследствии «Волгой», появились верхнеклапанный двигатель, автоматическая коробка передач с гидротрансформатором, система централизованной смазки передней подвески и рулевой трапеции, гидроривод



Художники-конструкторы ВАЗа за работой. 1975 г.

## НАГРАДЫ ГЛАВНОГО КОНСТРУКТОРА

Государственных наград у В. С. Соловьёва до обидного немного: ордена Октябрьской революции и Трудового Красного Знамени, медаль «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». В здании Научно-технического центра ОАО «АвтоВАЗ» установлен бюст первого главного конструктора завода.

Соловьёв стал инициатором разработки первых самостоятельных конструкций, в том числе микролитражки ВАЗ-1101. За несколько лет было подготовлено несколько версий будущей «Оки». К сожалению, при жизни главного конструктора до постановки на конвейер оригинальной и перспективной модели дело так и не дошло. Многие тогдашние наброски легли в основу автомобиля ВАЗ-1111, увидевшего свет лишь спустя десять лет.

В 1971 году по предложению Соловьёва началось проектирование плавающего автомобиля ВАЗ-2122. Последней важной работой, которую начал, но не успел закончить Соловьёв, стало проектирование автомобиля для села – заменителю «Нивы» ВАЗ-2121. «Без Соловьёва не было бы "Нивы"», – говорили его коллеги. Первый серийный образец ВАЗ-2121 сошел с конвейера 5 апреля 1977 года, но этого Владимир Сергеевич Соловьёв уже не увидел – 16 июля 1975 года его не стало. ★

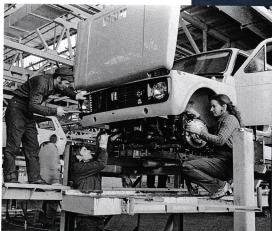
сцепления с подвесной педалью и совершенно новый кузов. К сожалению, недостаточный технологический уровень завода позволил освоить в производстве далеко не все предложения Соловьёва.

В 1953 году Владимир Соловьёв был назначен начальником бюро легковых автомобилей и заместителем главного конструктора, в 1956-м – главным конструктором по легковым автомобилям, в 1960-м – начальником КБ легковых автомобилей, заместителем главного конструктора ГАЗа. Последней его работой на Горьковском автозаводе стала «Волга» ГАЗ-24.

### Главный конструктор

В 1966 году Владимир Сергеевич Соловьёв стал главным конструктором завода, но не Горьковского, а Волжского автомобильного, строительство которого только началось. Казалось бы, чем может заниматься главный конструктор завода, которого еще нет? Соловьёв занимался испытаниями автомобиля Fiat 124, доработкой и переработкой его конструкции под советские условия эксплуатации – фактически руководил созданием автомобиля Fiat 124R – будущего ВАЗ-2101. Под его руководством испытывались, дорабатывались и готовились к серийному производству и другие первенцы ВАЗа: автомобили ВАЗ-2102 и ВАЗ-2105.

Пуск завода означал только одно: работы будет еще больше. Параллельно с освоением первых моделей началось проектирование модернизированных ВАЗ-2101П и ВАЗ-2106.



Волжский автозавод. На участке сборки автомобильной ВАЗ-2121 «Нивы». 1976 г.



# В НОМЕРЕ 38

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 38

ТИПОВАЯ ЦЕНА: 100 РУБ.



«МОСКВИЧ-2141» —  
СИМКА ПО-МОСКОВСКИ



ТРИУМФ И ТРАГЕДИЯ  
ПОСЛЕДНЕГО «МОСКВИЧА»



НОВОЕ ВРЕМЯ — НОВЫЕ  
АВТОМОБИЛИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ПО СПЕЦИАЛУ

ПРЕДПРИЯТИЕ «ИЖИД»



★  
«Москвич-2141»

★  
«МОСКВИЧ-2141» —  
«СИМКА» ПО-МОСКОВСКИ

★  
ТРИУМФ И ТРАГЕДИЯ  
ПОСЛЕДНЕГО «МОСКВИЧА»

★  
НОВОЕ ВРЕМЯ — НОВЫЕ  
АВТОМОБИЛИ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ