

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 46



ВАЗ-2106 – ВЕЛИКОЛЕПНАЯ
«ШЕСТЕРКА»



«МЕРСЕДЕС СОЦЛАГЕРЯ» –
ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»



ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Фред Марин Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витковского, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витковского, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: 8-800-200-72-12

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

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

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Россервис», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис: 123. Тел: +375-17-331-94-27 (41)

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «KazPress»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДНП ПРЕСС УКРАЇНА»,
ул. Дзюбровська, 5, корп.10а, г. Киев, 03680
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.rodrivka.dp.ua
E-mail: rodrivka@dp.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
UL Bema 2 C
27200 Stanowchice
POLAND

Тираж: 5000 экз.
Цена: 1499 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция

Copyright © 2019 Hachette Collections

Copyright © 2019 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и модельная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекция. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 19.07.2019

Дата выхода в свет: 07.11.2019

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

*ВАЗ-2106 - великолепная
«шестерка»*

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

*«Мерседес соул-лагеря» -
ВАЗ-2106 «Жигули»*

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

*Приоритетное
направление*

Фотографии и иллюстрации: 2 © Тел. Белоруссия ТАСС, 4 © М.О. Коцковск;
5 © Value Khazratov ТАСС, 6 © (верху слева) YuBeloruss ТАСС,
(верху справа) © частная коллекция, (внизу) © ТАСС, 7 (верху) © ТАСС,
(внизу) © Artzzz@rambler.com, 8 (верху) © РИМ Новости, (внизу) © akq-imagis;
9 (верху) © Тел. Белоруссия ТАСС, (в середине) © Николай Николаевич УГАР-ТАСС,
(внизу) © akq-imagis, 10 (верху) © ТАСС, (внизу) © Вадим Орлов/Обозреватель Гориз;
11 (верху) © частная коллекция, (в середине) © Игорь Колякин ТАСС,
(внизу) © РИМ Новости.

ВАЗ-2106 – великолепная «шестерка»

Модель на м...



«Шестерка» – автомобиль ВАЗ-2106 – самая массовая и популярная модель вазовской «классики». Для очень многих советских автомобилистов она стала своего рода школьной партией, особенно в 1990-е годы.

ВАЗ-2106 представлял собой рестайлинг предыдущей люксовой модели ВАЗ-2103. Перед конструкторами и дизайнерами ВАЗа стояла задача, не трогая кузов, сделать автомобиль как можно менее похожим на Fiat 124 Special, при этом улучшить итальянскую разработку и сделать ее дешевле.

История создания

В 1974 году в Центре стиля ВАЗа началось проектирование модели «2103И», которая рассматривалась как модификация «тройки», по аналогии с недавно освоенной в производстве модификацией «единички» – ВАЗ-2101П. В соответствии с требованиями технического задания необходимо было сократить количество дорогостоящих хромированных и металлизированных деталей и модернизировать светотехнику, доведя ее до последних европейских стандартов. Вазовские дизайнеры В. Антипин и В. Пашко сумели минимальными средствами модернизировать «тройку», сделать ее облик более лаконичным и одновременно – более современным. Пластиковые «клыки» и окончания бамперов, обрамление фар, совершенно оригинальные по конструкции задние «шарики», новые кофаксы – казалось бы, мелкие штрихи, но автомобиль действительно воспринимался как новая модель, а не модификация привычной «тройки».



Следует отметить, что не все изменения вносились сразу. Например, черная пластиковая облицовка радиатора появилась только на машинах поздних выпусков. Долгое время «шестерка» комплектовалась решеткой из цинкового сплава. Другое дело, что ее конструкция была упрощена: теперь она не охватывала фары, как

Автомобиль ВАЗ-2106, 1975

Модель автомобиля ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»



Зеркала заднего вида в салоне
имели две функции: во-первых, поворачивались вправо и влево, во-вторых – вверх и вниз.

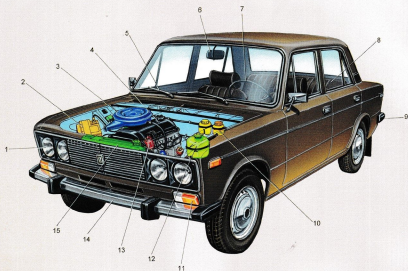
Топливный бак устанавливался с правой стороны.



Детали и узлы кузова изготовлены из алюминия и соединены между собой сваркой.

В районе фары обивка была в одном корпусе указателя поворота, габаритные огни, свет-сигналы, огни заднего хода и комбифары.

Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»



1 - фара,
2 - аккумулятор,
3 - воздушный фильтр,
4 - двигатель,
5 - стеклоочиститель,
6 - зеркало заднего вида,

7 - рулевое колесо,
8 - заднее сиденье,
9 - задний бампер,
10 - бак гидропривода сцепления,
11 - подфарник,

12 - расширительный бачок системы охлаждения двигателя,
13 - распределитель зажигания,
14 - передний бампер,
15 - радиатор.

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1045

Полная масса, кг: 1445

Габаритные размеры, мм:
длина - 4766 ширина - 1611
высота - 1440 база - 2424

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель - ВАЗ-2106, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 78 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см³: 1569

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние - дисковые, задние - барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухреберной ролик

Подвеска передняя: независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Размер шин: 6,45-13"

Макс. скорость, км/ч: 170

Время разгона до 100 км/ч, с: 14

Расход топлива при смешанном цикле: 10,9 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 39

на ВАЗ-2105, а была прямоугольной. Достаточно много оставалось и хромированных деталей, например окантовка передка и задка, колесных арок и т. д., ведь это был автомобиль категории «люкс», который должен выглядеть роскошно. В этом и была суть модернизации: при сохранении прежнего уровня комфорта и роскоши сделать машину дешевле.

В задних фонарях ВАЗ-2106 впервые в советском автомобиле были объединены в едином корпусе секции указателей поворотов, габаритных огней, стоп-сигналов, огней заднего хода и катафотов.

При рассказе о создании ВАЗ-2106 неизбежно возникает вопрос: каким образом в конце индекса оказалась цифра 6? Действительно, ВАЗ-21031 выглядит значительно более логично. Дело в том, что, помимо базовой, планировалось выпустить еще две модификации, с менее мощными двигателями, а также варианты с правым рулем. При этом позиции 21032, 21033, 21035 и 21036 уже использовались, а оставшихся пяти цифр для обозначения предполагаемых модификаций не хватало. Поэтому вариации с индексом 2105 отпали. Что же касается индексов 2104 и 2105, то они тоже уже были заняты рестайлинговыми моделями «копейки» и «двойки». Следующим свободным индексом был только «2106», который обеспечивал простор в наименовании возможных модификаций. Он и был взят для обозначения новой модели. Первая автомобиль ВАЗ-2106 был собран в канун наступающего 1976 года, однако массовый выпуск начался лишь с 21 февраля. 28 декабря того же года экзemplар этой модели стал трехмиллионным автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом, а 3 июня 1978 года – четырехмиллионным.

Описание конструкции

ВАЗ-2106 – заднеприводный автомобиль III группы малого класса с передним продольно расположенным двигателем и трехобъемным четырехдверным кузовом типа «седан». Каркас кузова состоит из подмоторной

ПРОЗВИЩЕ

Самое распространенное прозвище ВАЗ-2106 – «шестерка», но известны также и другие: «шарниры», «шона», «шапоно», «шакстер» и даже «шайтан».

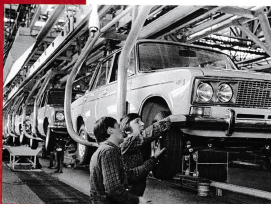
рамы с брызговиками, панелей пола с усилительными поперечинами и порогами, панелей передка, задка и др. Детали и узлы кузова изготовлены штамповкой и соединены между собой сваркой. Съемные панели и узлы: капот, двери, крышка багажника, лючок топливного бака. Спереди и сзади кузова на металлических крошечных установочных хромированных бамперах с резиновыми отбойниками и пластиковыми боксинами. Основные стекла дверей опускаемые. В передних дополнительно установлены поворотные стекла, в задних – небольшое неподвижное стекло. Зеркало заднего вида на передних дверях крепится снаружи. Ветровое стекло бесколочное, трехслойное, полированное. Остальные стекла закаленные, полированные. Заднее стекло в отдельных случаях оборудовано устройством обогрева. Своими выдающимися динамическими характеристиками ВАЗ-2106, безусловно, обязан двигателю. Конструкторы ВАЗа поступили с «троечным» мотором так же, как ранее с двигателем «копейки», увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм. Это позволило довести объем двигателя до 1,57 л. Благодаря длине ходности у нового мотора по сравнению с двигателем ВАЗ-2105 на 12 % увеличился крутящий момент, причем при меньшем числе оборотов. Расчетная мощность достигла 80 л. с., но добиться такой мощности в реальности не удалось. Ради унификации с другими двигателями семейства систему выпуска оставили без изменений. Из-за ее ограниченных характеристик максимальная мощность составила только 78 л. с. Под новый двигатель усовершенствовали и трансмиссию.

Модель на м



Автомобиль ВАЗ 2106 перенес новые данные редакции газеты «Известия» на улицах Парижа в Москве, 1978 г.





Опытная модель
ВАЗ-2105 на главном
конвейере, 1976 г.

У коробки передач на первых трех ступенях уменьшили передаточные числа. Впоследствии часть автомобилей стали комплектовать главной передачей с передаточным числом, уменьшенным до 3,9. В сцеплении увеличили усилие диафрагменной пружины и площадь frictionных накладок. Все эти новации позволили автомобилю ВАЗ-2106 преодолеть полугоразонтный рубеж скорости – машина разогналась до 154 км/ч!

Полезная нагрузка автомобиля составляла 400 кг, вместимость – пять человек. На дорогах хорошего качества автомобиль мог работать с прицепом массой 300 кг, не оборудованным тормозами, или с прицепом массой 600 кг, оборудованным тормозами.

На модификации ВАЗ-21061 устанавливался двигатель ВАЗ-2103. Причем на части машин в упрощенной комплектации с системой охлаждения без электровентилятора. Крыльчатка на ней устанавливалась на торце вала насоса охлаждающей жидкости.

Версия ВАЗ-21063 оснащалась двигателем ВАЗ-21011 в улучшенной комплектации: с датчиком давления масла и электровентилятором системы охлаждения. Система выпуска отработавших газов имела один резонатор вместо двух.

Запас топлива находился в баке, который был установлен в багажнике с правой стороны. Топливо из бака по топливopроводу через фильтр тонкой очистки поступало к диафрагменному насосу. Он приводился в действие от

Опытный образец ВАЗ-2106
(в центре) рядом с уже
известными моделями
«Жигулей», Волжата, 1975 г.



НА РАЗНЫХ ЗАВОДАХ

ВАЗ-2106 выпускался с 1976-го по 2006 год. В 1998 году производство было частично перенесено на предприятие «Рослада» в Сызрани (последний выпущенный в Волжатах ВАЗ-2106 был собран 28 декабря 2001 года), в 2001 году – на «Лито-Рус» в Харкове (Иркутск), а в 2002-м – на завод «Иж Авто» в Ижевске, где и продолжалась вплоть до снятия модели с конвейера в 2006 году.



Визитная модель Lada 1600 ES. Современная фотография.

эксцентрика валика привода вспомогательных агрегатов. При неработающем двигателе топливо в карбюратор можно было подкачать рычагом ручного привода насоса. Воздух поступал в двигатель через сменный бумажный фильтр, корпус которого был установлен на карбюратор. Система охлаждения двигателя – жидкостная, закрытого типа с принудительной циркуляцией. На холодном двигателе жидкость циркулирует по «малому кругу». В него входит рубашка охлаждения блока и головок цилиндров двигателя, насос охлаждающей жидкости, термостат, а также радиатор отопителя, когда его крышка открыта. При достижении температуры жидкости 80–85 °С приходит в действие два клапана термостата, перекрывая малый круг и открывая жидкости путь через радиатор двигателя, который интенсивно обдувается встречным потоком воздуха при движении, а также при помощи электровентилятора.

Постоянная модернизация

Стоит отметить, что все три варианта ничем, кроме шильдиков с обозначениями, друг от друга не отличались. В процессе производства в их конструкции



Производство VAZ: автомобили VAZ-2105, 1976 г.

неоднократно вносились некоторые незначительные изменения. В 1977 году были слегка изменены дефлекторы отопителя, появилась мнемоника контрольных ламп в спидометре и в тахометре, в 1981 году ее обновили, поточку заменив пиктограммами пояснительные надписи и в других контрольных приборах. С 1980 года автомобили стали оснащаться карбюратором «Озон» вместо прежнего «Вебера». В 1982 году видоизменился выключатель аварийной сигнализации. После снятия с производства модели VAZ-2105 на «шестерках» постепенно сменялся комплект молдингов: поясные элементы снабдили кощечными фиксаторами, вместо хромированных нижних молдингов появились черные пластиковые, были исключены из оформления окантовка колесных дисков и хромирование ободков боковой светотехники – указателей поворотов и катафотов задних крыльев (последние вообще упразднили в 1987 году). В 1986 году VAZ-2106 получил задние тормоза от VAZ-2105, а спустя год – и коробку передач от той же модели. От «пятерки» заимствовали и вентиляционные решетки задних стоек кузова. Некоторые упрощения претерпела схема электрооборудования: с 1987 года встроенные в торцы передних дверей красные фонари были заменены катафотами, а с 1995-го из схемы исключили реле мигания контрольной лампы стояночного тормоза. К концу 1980-х годов упразднили хромирование водостоков, а в 1990-м из ворот завода стали выходить машины со ступичными колпачками вместо колпаков дисков. В дальнейшем отказались от грязезащитных козырьков между кузовом и бамперами.

В 1990–2001 годах выпускалась модификация VAZ-21065 – модернизированная версия «шестерки» с бесконтактной системой зажигания, бамперами от VAZ-2105, электрообогревом заднего стекла, более мощным генератором, пятиступенчатой коробкой передач, карбюратором SOLEX-21053, электроподъемниками стекол передних дверей, травмобезопасным рулевым колесом, иной обивкой салона и иными сиденьями

с подголовниками. Эта модификация выпускалась прежде всего на экспорт, но значительная часть машин попала и на внутренний рынок.

После передачи производства «шестерки» на Ижевский завод начала выпускаться модификация VAZ-21067 – VAZ-2105 с двигателем VAZ-21067 объемом 1,6 л с системой непосредственного впрыска топлива и каталитическим нейтрализатором, соответствующими нормам токсичности «Евро 2». Эти машины комплектовались передними сиденьями от автомобиля ИЖ-2126. Обозначение VAZ-21068 получили автомобили – носители агрегатов и узлов периода доводки двигателей VAZ-2108 и VAZ-21085.

Существовала и модификация VAZ-21069. Эти машины выпускались в основном для спецслужб (так называемые «догонялки») и оснащались двухсекционными роторно-поршневыми моторами ИЖ-411 мощностью 120 л. с. В 1983 году его сменил мотор VAZ-413 мощностью 140 л. с., в 1997-м – VAZ-415. ★

Ралли «Северный Урал – 2010».



«Мерседес соулагеря» – ВАЗ-2106 «Жигули»

Автомобиль ВАЗ-2106 – модель-люкс «Жигулей» первого поколения – почти десять лет был предметом грез всего мужского населения Советского Союза. А в ТДР «шестерку» даже называли «Мерседесом соулагеря».

Согласно принятой в СССР отраслевой нормали 1966 года, ВАЗ-2106 по сухой массе (до 1049 кг) попадал во II группу малого класса, а по объему двигателя (от 1500 см³) – в III группу. ВАЗ-2106 был последним массовым советским автомобилем с четырехфарной системой головного света и последней моделью «Жигулей», оснащенной вентиляционными форточками и колпаками колес.

Скромное обаяние комфорта

В конце 1970-х – начале 1980-х годов ВАЗ-2106 являлся, без сомнения, самым комфортабельным советским автомобилем массового производства. Характерными деталями интерьера ВАЗ-2106 были: накладка на руль с тиснением; тиснение на обивках дверей, похожее на рисунок накладки руля; вставки «под дерево» на приборной панели с хромированной окантовкой.

К элементам локсового уровня можно отнести тахометр, механические часы на панели приборов, прикуриватель и пепельницы, радиоприемник на консоли приборной панели (такое решение стало классическим), зеркало заднего вида в салоне (с двумя фиксированными положениями: исходное – «день» и дополнительное – «ночь»), формованный ковер на водонепроницаемой основе на полу салона, термозумоизоляционные прокладки под ковром. По уровню шумоизоляции и плавности хода «шестерка» была близка к своей предшественнице – «третьей» модели. После снятия с производства «трешки»



Валковский автомобильный завод. Инженер отдела генерального конструктора Людмила Таранова, 1973 г.

в 1985 году оказалось, что самой тихой, мягкой и плавной является именно «шестерка». Вдобавок новые модели ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 по качеству отделки интерьера все же уступали «шестерке». Кроме того, опыт эксплуатации «пятерки» и «семерки» показал, что их салоны с деталями из формованного пластика гораздо шумнее ВАЗ-2106. С течением времени «шестерка» стала меняться не в лучшую сторону: постепенно пленку «под дерево» сменил пластик, велюр уступил место простому текстилю, вместо хромированных деталей снаружи и внутри стали все активнее применять черную пластмассу, а цветовая гамма интерьера заметнo посерела, лишившись прежних ярких красок. Хромированные детали по причине высокой стоимости исключались особенно активно: в конце 1980-х годов отказались от хромирования водостоков, в 1990 году колесные хромированные колпаки уступили место ступичным колпакам, полки исчезли и грязезащитные коврики между кузовом и бамперами. В 1995 году с целью дальнейшего удешевления модели завод даже пытался отказаться от боковых хромированных молдингов, однако это решение

Рабочие главного конвейера Волжского автомобильного завода, 1983 г.



ЦЕНА МОДЕЛИ

По прейскуранту 1986 года цена ВАЗ-2106 составляла 9100 руб., то есть «шестерка» в то время стоила дороже «Нивы» (9000 руб.), хотя та и была конструктивно гораздо более сложной.



На Волжском автомобильном заводе, 1977 г.



Киевлер на ВАЗе, 1999 г.

кузов пикапа, а другая часть свисала с него, опираясь на откидные опоры. Задумка интересная, хотя и не бесспорная. Важно было не забыть поставить автомобиль на ручной тормоз и позаботиться о том, чтобы опоры самопроизвольно не сложились.

Задняя подвеска была рессорной, а в перспективе этот автомобиль предполагалось сделать полноприводным, с подключаемым передним мостом и блокировкой дифференциалов, так как основное его предназначение было именно туристское. Однако единственный опытный экзemplар не успели даже оснастить палаткой – дирекция завода, узнав об инициативе конструкторов, полностью ее отвергла. Машина была довольно оригинальной, но вряд ли ее серийная судьба сложилась бы успешно, разрешив заводское руководство дальнейшую работу. Автомобильный туризм – дело семейное, а среднестатистическая семья состоит из трех человек. В этом плане конкурентов у универсала ВАЗ-2102 не было, что подтверждалось устойчивым спросом на него за рубежом, где он как раз и выступал в роли автомобиля для приверженцев активного образа жизни. ★

было быстро отменено. Экземпляры последних лет выпуска утратили хромировку ободков задних фонарей, часто не хромировались и облицовка радиатора. При этом кое-что и добавилось. Так, например, во второй половине 1990-х годов стали устанавливаться инерционные ремни безопасности, рулевое колесо от поздних версий семейства ВАЗ-2105, штатный противотуманный фонарь и опциональные передние электрические стеклоподъемники.

Несостоявшийся «Турист»

Хорошо известно, что конструкторами и дизайнерами АвтоВАЗа было создано гораздо больше моделей, чем реально запущено в серию. К их числу относится и любопытный пикап на базе ВАЗ-2106, получивший название «Турист». Обычный седан превратили в пикап, оставив только два сиденья в салоне – для водителя и одного пассажира. При этом, как бы вырезав верхнюю часть кузова по ширине второй двери, сдвинули вперед задние стойки, не меняя их наклона, и панорамное заднее стекло. Все остальное место занял грузовой кузов-багажник, в котором размещались палатка и прочий туристский скарб. Палатка, кстати, была необычной: частью ее пола при установке являлся

Автомобиль «ВАЗ-2106» 1980 г.



Приоритетное направление

Генеральная линия партии была направлена на всемерное развитие общественного и грузового транспорта. В грузовиках страна остро нуждалась: они требовались как в народном хозяйстве, так и в вооруженных силах.

В 1950-е годы производством легковых автомобилей в СССР занимались три завода (и это включая ЗИС-ЗИЛ с его практически штучной продукцией). Предприятий, выпускавших грузовые автомобили, было значительно больше. Безусловными лидерами грузового автомобилестроения в СССР во все годы его существования были заводы ЗИЛ и ГАЗ.

Среднетоннажные грузовики

Послевоенный первенец Московского автозавода ЗИС-150 – бортовой грузовик грузоподъемностью 4 т – выпускался до 1957 года. Машина устарела уже к началу 1950-х годов, но разработка новой модели откладывалась. На шасси ЗИС-150 начиная с 1949 года Мытищинский машиностроительный завод (ММЗ) изготавливал 3,5-тонные самосвалы ЗИС-ММЗ-585. С 1952 года их выпускал и Култасский автозавод (КАЗ) под индексом КАЗ-585Б. Впоследствии на ММЗ также собирали седельные тягачи ЗИС-ММЗ-120Н. Базовый автомобиль стал основой для 3,5-тонных модификаций ЗИС-156 (1949 год) и ЗИС-156А (1953 год), работавших соответственно на сжатом природном и сжиженном нефтяном газе. Всего до 1957 года грузовиков серии ЗИС-150 было изготовлено 771 615 экземпляров.

26 июня 1956 года завод получил имя И. А. Лихачёва. Переименование совпало с началом третьего этапа в развитии предприятия, который был отмечен созданием на базе ЗИС-150 нового 4-тонного грузовика ЗИЛ-164. Внешне этот автомобиль мало отличался от своего предшественника (только вертикальными



Колесня грузовика ЗИС-150 зимой лес. СССР. Январь 1963 г.

«ПРОТЕЗ» НА КОЛЕСАХ

В Магадане выпускалась так называемая «колымская модификация» ЗИЛ-164. На местном авторемонтном предприятии на обычный ЗИЛ-164 устанавливали третью, неведущую ось, что повышало его грузоподъемность и проходимость. Эти машины получили прозвище «протез». Впервые такой способ был опробован еще на ЗИС-150.

прорезями-жалюзи радиаторной решетки, а не горизонтальными), но конструктивно был существенно обновлен. Среди главных отличий перечислим следующие: усиленная рама, более мощный двигатель с новым карбюратором, телескопические амортизаторы, отопитель в кабине и синхронизаторы в коробке передач. С 1960 года серийно выпускался ЗИЛ-164А, получивший однодисковое сцепление (вместо двухдискового), модернизированную коробку передач и телескопические гидроамортизаторы.

На базе ЗИЛ-164 выпускались газо-баллонные версии ЗИЛ-166 и ЗИЛ-166А, седельные тягачи ЗИЛ-164Н, самосвалы ЗИЛ-ММЗ-585И и ЗИЛ-ММЗ-585Л.

Пожарный автомобиль
ЗИЛ-27 АШЛ-30/151/27
на базе ЗИЛ-157, 2006 г.





ZIL-MM3-565 и экскаватор на строительной площадке, Везврик, 1962 г.

«Колун» по бездорожью

Что касается мощных трехосных автомобилей, то под влиянием конструкций полноприводных армейских грузовиков, поступающих в СССР в годы войны по ленд-лизу, с октября 1948 года в производство пошел 2,5-тонный ЗИС-151 (6 × 6) с двускатной ошиновкой задних колес, в котором использовались агрегаты от ЗИС-150 и разработанные на Горьковском автозаводе ведущие мосты. Единственной модификацией этого автомобиля, поступавшего почти исключительно в армию, был ЗИС-151А, отличавшийся наличием лебедки. Работа по созданию более простого и экономичного полноприводного автомобиля была продолжена и завершилась созданием в 1957 году грузовика ЗИЛ-157 (6 × 6) с двигателем мощностью 104 л. с., синхронизированной коробкой передач, задними односкатными колесами с широкопрофильными шинами и системой регулирования воздуха в них. ЗИЛ-157 был разработан под руководством нового главного конструктора ЗИЛа – профессора, доктора технических наук А. М. Крыгера. С 1965 года серийно выпускался ЗИЛ-157К со 109-сильным мотором и модернизированным шасси. ЗИЛ-157КЕ оснащался двумя бензобаками. Автомобили предлагались также как седельные тягачи ЗИЛ-157В и ЗИЛ-157КВ. Последний вариант – ЗИЛ-157КД появился в 1978 году и выпускался в течение 15 лет на филиале ЗИЛа в Новоуральске. Еще в 1980 году в Москве в одном из механоборочных корпусов ЗИЛа велась сборка этих грузовиков (возможно, на экспорт). Всего за 29 лет производства было собрано 797 934 автомобиля марки ЗИЛ-157.

Эта поистине легендарная машина эксплуатировалась в первую очередь в Советской Армии, для которой и создавалась. В народное хозяйство «157-е» поступали в значительно меньших количествах. Их число заметно возросло, когда армия стала списывать устаревшие автомобили, снимая их с долговременного хранения. За свою простоту, надежность и поистине феноменальную проходимость грузовик пользовался любовью и уважением у водителей. В советском фольклоре этот автомобиль получил прозвища «сахар», «колун», «чупок», «бэнц», «полтергейст», «труман», «бабай», «семечка», «ступа», «крокодил», «морман», «краб» и т. д. *



Готовые грузовики покидают завод, СССР, сентябрь 1964 г.

Грузовой автомобиль ЗИЛ-164А, выпускавшийся с 1957 года, на выставке, посвященной 50-летию советского автомобильного строения, на ВДНХ.



В НОМЕРЕ 47

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 47



МОСКВИЧ-ВНЕДОРОЖНИК – МАШИНА
ДЛЯ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ



УРАЛЬСКИЙ
МОТОВЕИЧНЫЙ ЗАВОД



ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ
(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

12+

Коллекция
для взрослых



«Москвич-410»

«МОСКВИЧ»-
ВНЕДОРОЖНИК – МАШИНА
ДЛЯ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ

УРАЛЬСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ
(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ