

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

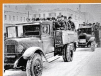
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 47



«МОСКВИЧ»-
СЕДАН – МАШИНА
ДЛЯ СЕЛЬСКИХ ДОРОГ



УРАЛЬСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



ПРИОРИТЕТНОЕ
НАПРАВЛЕНИЕ
(ПРОДОЛЖЕНИЕ)

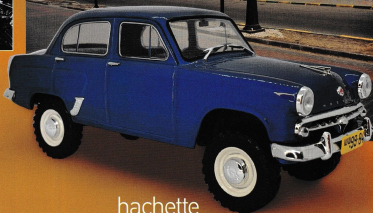
12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657005



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 47, 2019

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бузар Медиа»
Главный редактор: Витя Марин Александрович
Адрес: учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вилкокс, 4/9, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес: издателя: 127015, Москва, ул. Вилкокс, д. 4/9, 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

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

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Юсервис», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-333-94-27 (40)

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. Шевченка, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать пропускные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, 0940 490-56-83
www.podpiska.dp.ua
E-mail: podpiska@dp.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Vento 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5000 экз.
Цена: 1699 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 частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2019 Ашет Коллекция
Copyright © 2019 Hachette Collections
Copyright © 2019 Ашет Коллекция Україна
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: 16.08.2019
Дата выхода в свет: 21.11.2019

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

*«Москвич»-внедорожник –
машина для сельских дорог*

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



8

*Уральский
автомобильный завод*

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

*Приоритетное направление
(продолжение)*

Фотографии и иллюстрации: 3 © Михаила Андрюй / Фотобанк.Лоре;
4 © М. С. Коваленко / 3 (автор) © Светлана Марин / Фотобанк.Лоре;
5 (автор) © ИМА-ТАСС; 6 (автор) © Катялина Сокина / Фотобанк.Лоре;
7 (автор) © Андрей Мясоедов/ТАСС; 7 (автор) © Арт Колонков / Фотобанк.Лоре;
8 (автор) © Artizm / Dreamstime.com; 8 (автор) © Фото ИМА-ТАСС/ Владимир
Астаховкин; 9 (автор) © Михаил Просвиринов / Стобанк.Лоре; 9 (автор) © ИМА-ТАСС;
10 (автор) © Катялина Сокина/Фотохроника ТАСС; 10 (автор) © Фотохроника ТАСС;
10 (автор) © Владимир Волынец/Фотохроника ТАСС; 11 © РИА Новости.

«Москвич»-внедорожник – машина для сельских дорог

Автомобиль-внедорожник «Москвич-410» можно считать самым массовым советским кроссовером. Он пользовался огромной популярностью у населения, прежде всего – у жителей сельских районов, для которых и создавался.

Автомобиль «Москвич-410» – это советский полноприводный автомобиль I группы малого класса, выпускавшийся в 1957–1958 годах на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА).

Советские кроссоверы

«Москвич-410» не был первым отечественным внедорожником с кузовом, заимствованным у легкового автомобиля. Подобных машин было несколько, и все они создавались на Горьковском автомобильном заводе. Накануне Великой Отечественной войны здесь на базе агрегатов модернизированной «эмки» – легкового автомобиля ГАЗ-11-73 – был создан внедорожник ГАЗ-61, первоначально существовавший в виде кабриолета. Из-за нехватки кузовов-кабриолетов все работы пришлось переориентировать на полноприводный внедорожник с кузовом от седана ГАЗ-11-73. Установка цельнометаллического закрытого четырехдверного кузова на шасси ГАЗ-61 особых проблем не вызвала. Однако процесс освоения производства несколько затянулся, и первый полностью укомплектованный внедорожник был собран только 9 июня 1941 года. Мелкосерийное производство стартовало уже после начала Великой Отечественной войны – 12 июля 1941 года. До конца года был собран 181 внедорожник, после



чего их выпуск был прекращен. Автомобиль ГАЗ-61-75 предназначался для обслуживания высшего командного состава Красной Армии. На таких машинах ездили Г. К. Жуков, И. С. Конев, К. К. Рокоссовский, С. К. Тимошенко и другие советские военачальники.

Автомобиль «Москвич-410» позиционной принадлежности на выставке «Автосалон-2011», Москва, Тушино.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-410»

Кузов и основные узлы от легкового автомобиля «Москвич-402»

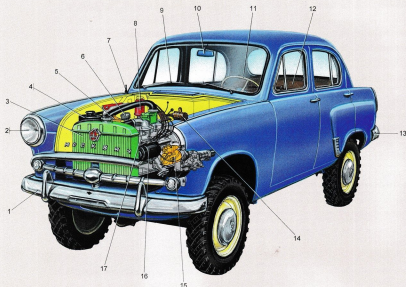
Передний бортовой лист с шарнирами рамы имеет greatest travel – большое «выес» в разрезе при шкере

Автомобиль оснащен 15-дюймовыми колесами с ступицей – зубчатая раздаточная передача

Полноприводные и отключаемые передние мосты осуществляют раздаточную раздаточную передачу



Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-410»



- 1 – передний бампер,
- 2 – передняя фара,
- 3 – радиатор,
- 4 – воздушный фильтр,
- 5 – масляный фильтр тонкой очистки,
- 6 – масляная горловина,

- 7 – антенна радиоприемника,
- 8 – распределитель зажигания,
- 9 – стеклоочиститель,
- 10 – зеркало заднего вида,
- 11 – переднее колесо,
- 12 – заднее сиденье.

- 13 – задний бампер,
- 14 – катушка зажигания,
- 15 – стартер,
- 16 – генератор,
- 17 – двигатель.

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-410»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1180

Полная масса, кг: 1490

Габаритные размеры, мм:

длина – 4055 ширина – 1540

высота – 1670 база – 2370

Дорожный просвет, мм: 220

Двигатель: М-402, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 35 при 4200 об/мин

Рабочий объем, см³: 1220

Коробка передач: механическая, трехступенчатая

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк

Подвеска передняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах

Подвеска задняя: зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах

Размер шин: 6,40–15"

Макс. скорость, км/ч: 85

Время разгона до 100 км/ч, с: –

Расход топлива при скорости 30 – 40 км/ч, л/100 км: 10 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 35



Автомобиль «Победа» ГАЗ М-72 на выставке «Ретрофест-2012», Москва, Савельево.

Следующий образец гражданского полноприводного автомобиля был создан на базе агрегатов армейского внедорожника ГАЗ-69 и кузова «Победы» М-20. Это был комфортабельный автомобиль-внедорожник М-72. За время его серийного выпуска в 1955–1958 годах было изготовлено 4677 экземпляров этой машины. Интересно отметить, что «Победой» этот автомобиль когда не назывался.

На базе «Волги» ГАЗ-21 полноприводная версия серийно не выпускалась. Нет даже достоверных данных о ее создании, а вот «Волге» ГАЗ-24 повезло больше: на ее базе был создан внедорожник ГАЗ-24-95. В его конструкции использовались узлы и агрегаты ульяновского вездехода УАЗ-469. Всего было изготовлено пять таких автомобилей, один из которых использовался Л. И. Брежневым для охоты. Если бы ГАЗ-24-95 пошел в серию, то он был бы одним из самых массовых автомобилей 4 × 4 своего времени. Производство выходило бы немного дороже обычного ГАЗ-24, а по возможностям автомобиль мог сравниться с армейскими вездеходами даже на самом сложном бездорожье.

Отнесение всех перечисленных машин к кроссоверам (иначе говоря, «паркетникам») связано с наличием комфортабельного кузова от легкой машины, а по показателю проходимости все они могли бы претендовать на звание внедорожников.

Экспериментальный «Украинец»

Такое название получал экспериментальный автомобиль-внедорожник ГАЗ М-73, разработанный в 1955 году на ГАЗе под руководством Г. М. Вассермана. Было изготовлено два автомобиля с разными кузовами. Они предназначались исключительно для испытаний в различных полях и городских условиях. Один автомобиль был выполнен в виде маленького купе и имел довольно большой багажник с запасным колесом, крепящийся сверху. Второй сделали классическим пикапом, на который можно было бы нагрузить нужные вещи в еще большем количестве. Общим в конструкции обеих машин были уникальные неразрезные мосты, двухступенчатая раздаточная коробка с передаточными числами 1,16 и 2,69, двигатель мощностью 35 л. с. и объемом 1,2 л, замкнутая у «Москвича-402» трехступенчатая механическая коробка передач, а также рама и зависимая рессорная подвеска.

Оба варианта имели одинаковые компактные габариты (длина всего 3,44 м, колесная база – 2 м) и малые свесы. На бездорожье машинки показали себя очень хорошо. Пройти удалось и за счет сравнительно малой массы – всего 1071 кг. Автомобиль получился маленьким, юрким, легким и внешне весьма привлекательным. 16-дюймовые колеса снабжались специальными покрышками с узким грязевым протектором, отлично справлявшимся почти с любой пересеченной местностью. ГАЗ М-73 испытывался вместе с ГАЗ-69 и более тяжелой

Модель на



На Московском заводе
назавтрачных
автомобилей 1950-е гг.





Оригинальное колесо с покрытием ZMA бездорожья «Москвич-410»

Полноприводный экземпляр «Москвич-410» на ВДНХ, Москва, 2014 г.

моделью М-72. Результаты были весьма впечатляющими: автомобиль действительно легко преодолевал те участки бездорожья, где другие автомобили двигались с трудом. К сожалению, до серийного производства дело не дошло – свободных мощностей на ГАЗе не было. Что случилось с пикапом, неизвестно, а экземпляр кузов, вместе со всей документацией и результатами испытаний, был передан в Москву на МЗМА. Ряд оригинальных решений был использован при создании автомобиля «Москвич-410».

Полноприводный «Москвич»

При проектировании автомобиля перед конструкторским коллективом завода была поставлена задача: создать автомобиль повышенной проходимости с максимально возможным использованием основных деталей и узлов кузова и шасси от стандартного автомобиля «Москвич-402». По внешнему виду новая модель отличалась от «Москвича-402» только высокой посадкой, но некоторые конструкции – как кузова, так и различных узлов и агрегатов – создавались заново. Конструкция кузова была частично переработана. У «410-го» было и оригинальное подкапотное пространство – вновь спроектированные локжироны, подкрылки, брызговики и передняя поперечная балка. Также, по сравнению

с «402-й» моделью, у «410-й» поменяли тип педалей для движения по бездорожью более подкачивающими, так казались педали подвешенного типа, и от напольных педалей разработчики отказались. Это также позволило улучшить герметизацию кузова.

Требование создания автомобиля повышенной проходимости обусловило введение в его конструкцию дополнительных агрегатов: переднего ведущего моста с шарами равных угловых скоростей типа «Бендикс-Вел» и разрезными шкворнями, раздаточной коробки, увеличенных карданных валов. Подключение и отключение переднего моста осуществлялось рычагом раздаточной коробки. Рычаг переключения передач был установлен непосредственно на крышке коробки передач. Пришлось изменить конструкцию рулевого управления (рулевой механизм заимствовался у ГАЗ М-20) и подвесок. Главные передачи и дифференциалы у обоих ведущих мостов такие же, как и у «Москвича-402». Картер заднего моста у модели «410» свой, с разъемом в вертикальной плоскости. Частично были изменены основные узлы подмоторная рама, передние брызговики и некоторые другие узлы, улучшена герметизация кузова. В качестве силового агрегата был оставлен двигатель от модели «402», но систему смазки оборудовали масляным радиатором. Была также увеличена производительность червячного вентилятора за счет изменения угла атаки лопастей. Повышенные тяговые качества, следовательно, способность автомобиля передвигаться в тяжелых дорожных условиях, обеспечивались в основном за счет подбора передаточных отношений в силовой передаче, введения раздаточной коробки и изменения размеров колес. Увеличение тяговых усилий стало возможным в некотором снижении максимальной скорости автомобиля. Привод на все колеса осуществлялся при помощи раздаточной коробки и дополнительных карданных валов.

Решена задача радиатора автомобиля «Москвич-410».



КОНЕЦ КАРЬЕРЫ

Столь нужную в СССР машину в 1981 году сняли с производства. Ее выпуск мешал осуществлению возросшей экспортной программы автомобиля «Москвич-407». Полноприводные «Москвичи на экспорт» не поставлялись, хотя и была разработана праворульная модификация «Москвич-410П».





«Москвич-410N» можно было увидеть на дорогах и в начале нового века. Фото 2006 г.

Амортизаторы использовались не телескопические, а на обычных «Москвичах», а рычажные, считавшиеся более надежными и непрототливыми. Передние – от М-72, задние – от М-20. Оригинальными деталями отличалась и тормозная система. Это прежде всего главный тормозной цилиндр с бачком в общем корпусе. Стояночный тормоз – трансмиссионный, по конструкции аналогичен «волговскому». Барабаны и опорные диски также отличались от обычных «москвичовских». Всесторонние испытания показали, что автомобиль хорошо преодолевал как песчаные участки, так и отдельные участки заболоченной местности. Он уверенно двигался по неровным проселочным дорогам, преодолевал подъемы до 25° и броды глубиной до 0,5 м.

Модернизация

В июне 1958 года была произведена модернизация модели «Москвич-410». Автомобилю, получившему новый верхнеклапанный двигатель М-407 и четырехступенчатую коробку передач, был присвоен индекс «410Н». Освоения в августе 1958 года аналогичная полноприводная модель с кузовом универсал на базе «Москвича-425» получала индекс «Москвич-41Н». Более мощный двигатель (45 л. с. против 35 л. с. у прежней модели) существенно улучшил эксплуатационные характеристики этих автомобилей, в том числе при движении вне дорог. Передаточное число редуктора главной передачи заднего моста было уменьшено (но при этом силовой диапазон трансмиссии вырос с 8,25 до 8,9), что увеличило максимальную скорость на 10 км/ч. Несмотря на удачность конструкции и неплохую проходимость, «Москвич-410» все-таки не являлся полноценным вездеходом, как, например, ГАЗ-69. Поэтому в инструкции по эксплуатации прямо указывалось, что полноприводный автомобиль «Москвич-410» характеризуется только повышенной проходимостью, но при этом не является автомобилем-вездеходом, поэтому нельзя

пытаться пользоваться им на особо тяжелых дорогах и в условиях, не соответствующих его возможностям. Имелись у полноприводных «Москвичей» и некоторые недостатки. Например, при прохождении поворотов на скорости и боковых кренах на склонах автомобиль имел склонность к опрокидыванию. Причина крылась в высоко расположенном центре тяжести при узкой колее. Недостаточно жестким оказался и кузов. Он не выдерживал нагрузок на кручение, его перекашивало, вело стойки, кроме того, часто лопались силовые элементы несущей конструкции при движении по проселочным дорогам. Несмотря на все это, сельские жители приняли автомобиль буквально на ура. Это объясняется еще и тем, что ГАЗ-69 население не продавался, а полноприводная «Победа» – ГАЗ М-72 – была дорогавата, да и выпущено их было существенно меньше. Полноприводных «Москвичей» изготовили 11 980 штук. ★

Идеально отреставрированный «Москвич 410» на БДНК, Москва, 2014 г.



Уральский автомобильный завод

Завод по производству грузовых автомобилей в Миассе Челябинской области почти за 70 лет своей истории несколько раз менял названия: УралЗИС, с 1962 года – УралАЗ, ныне – ОАТ «Автомобильный завод «УРАЛ»».

Продукция этого предприятия, созданного в годы Великой Отечественной войны, известна военным многих стран мира, поскольку начиная с 1961 года и до настоящего времени основным видом его продукции являются армейские грузовики.

Рождение завода

Рождение автомобильного завода в Миассе связано с эвакуацией в этот город части производства московского автозавода ЗИС. Почему был выбран именно Миасс – маленький уральский городок (в 1939 году его население составляло 38 тыс. человек), известный разве что золотодобычей и леспрохозами? Дело в том, что еще до войны в Миассе началось строительство корпусного авиабомбового завода Наркомата боеприпасов, которому в 1939 году был присвоен № 336. К осени 1941 года была подготовлена строительная площадка, а к ней протянута железнодорожная ветка. Возможно, эти обстоятельства и стали решающими при принятии 30 декабря 1941 года Государственным комитетом обороны решения об организации в Миассе литейного автомобильного предприятия – Миасского автомобильного завода.

Вскоре из Ульяновска стали прибывать рабочие с семьями и оборудованием, началась постройка цехов. Из-за недостатка стройматериалов некоторые цеха строились из дерева. Буквально «с колес» под открытым небом производился монтаж оборудования в построенных цехах. Уже в марте 1942 года заработал первый цех. К маю был



«Урал-5323» во время подготовки и открытия Международного форума «Экология в машиностроении – 2010» в Жуковском.

★ СОВРЕМЕННАЯ ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ГАММА

В настоящее время, помимо традиционного семейства трехосных грузовиков «Урал-4320» с колесной формулой 6 × 6, завод выпускает четыреевреиские грузовики семейства «Урал-5323» (8 × 8 и 8 × 4), а также бескапотное семейство «Урал-6370» (6 × 6, 6 × 4). В 2015 году общественности были представлены грузовые автомобили нового семейства «Урал NEXT».

Автомобиль ЗИС-21.



выпущен первый двигатель – для трехосного грузовика ЗИС. Всего за 1942 год было выпущено 9305 двигателей и 15 375 коробок передач.

Планировалось, что завод будет заниматься выпуском двигателей и коробок передач, а также литьем для московского, шадринского и ульяновского производств. Однако война вынудила правительство изменить планы. Автомоторный завод в Миассе 14 февраля 1943 года по решению Государственного комитета обороны был преобразован в Государственный союзный Уральский автомобильный завод им. Сталина. Для этого из Ульяновска в Миасс перевели все производство грузовиков ЗИС-1.

★ Уральские трехтонки

Монтаж главного конвейера в Миассе завершился к 27 мая 1944 года, а первая трехтонка ЗИС-5В покинула сборочный цех 8 июля. До конца года, несмотря на все трудности военного времени, завод сумел выпустить свыше 3 тыс. автомобилей.



Фронт! Байки Красной Армии в кузове ЗИС-5. Москва, 1941 г.

Наряду с ростом объемов производства автомобилей с бензиновыми двигателями УралЗИС становится главным заводом по выпуску газогенераторных автомобилей. В 1946 году с конвейера начали сходить грузовики ЗИС-21, а в 1949–1950 годах здесь был освоен выпуск газогенераторных грузовиков УралЗИС-332 и УралЗИС-НАМИ Г-78А.

С 1951 года завод приступил к выпуску модернизированного грузовика ЗИС-5М, так как выпуск сильно упрощенной модели военных лет ЗИС-5В в мирное время не был оправдан. Вплоть до начала 1956 года конструкция УралЗИС-5 постоянно совершенствовалась и развивалась отдельно от московского производства, завершено в 1947 году. Когда объем внесенных изменений и усовершенствований превысил некую критическую массу, автомобиль получил новый индекс – УралЗИС-355. В июне 1957 года Миасский завод начал производство новых 95-сильных двигателей. Автомобили УралЗИС-355 с новыми двигателями получили индекс УралЗИС-355В. Они выпускались вплоть до появления новой модели – УралЗИС-355М. Выпуск этих автомобилей, получивших ко всему прочему и новую кабину, частично унифицированную с кабиной грузовика ГАЗ-51, начался в 1958 году. Последний грузовик «Урал-355М» был собран 16 октября 1965 года, а чуть раньше начался новый этап в истории завода.

Армейские автомобили

В 1961 году стартовало серийное производство грузовика «Урал-375» – принципиально нового, трехосного автомобиля повышенной проходимости, определившего всю последующую производственную гамму предприятия. С 1964 года начался выпуск автомобилей «Урал-375Д» и «Урал-375Н», оснащенных карбюраторным двигателем ЗИЛ-375.

В 1965 году в связи с необходимостью снятия с производства двухосных автомобилей возникла необходимость замены старого конвейера. Коллектив завода

успешно справился с этой задачей и сумел организовать безостановочный перевод конвейера на производство трехосных автомобилей. В 1966 году завод за свои успехи был награжден орденом Трудового Красного Знамени. В 1977 году началось производство новой базовой модели «Урал-4320», оснащенной 210-сильным дизельным двигателем КамАЗ-740. В 1970–1980 годах более 60 % автомобилей «Урал-4320» поступало в Вооруженные Силы СССР.

В 1990-е годы УралАЗ, в связи с политическими потрясениями в стране, переживал свои худшие времена. В период с 1991-го по 1998 год объем производства упал в 12,6 раза.

В июне 2000 года из-за банкротства предприятия в рамках реструктуризации было создано дочернее предприятие «Автомобильный завод «Урал», ставшее преемником УралАЗа и унаследовавшее его традиции и историю. Это предприятие вошло в российский холдинг «РусПромАвто». ★



Погрузка готовой продукции автомобильного завода. Челябинская область, Магас, 1971 г.

Приоритетное направление (продолжение)

В отличие от ЗИЛа, другое ведущее предприятие отрасли - Торьковский автомобильный завод - было более универсальным. На нем изначально выпускались как легковые, так и грузовые автомобили. Последних было больше.

Торьковскими грузовиками первого послевоенного поколения были ГАЗ-51 и ГАЗ-63. Особенным долгожителем оказался «полста-первый» — он выпускался до середины 1970-х годов, заслужив любовь и уважение водителей. Но время шло, появлялись новые модели.

Двое из ларца, одинаковых с лица

Понятие «автомобильная мода» затрагивает и грузовые автомобили. Хотя, конечно же, смена моделей здесь происходит гораздо реже и в основном по причине морального устаревания. Так и ГАЗ-51 к середине 1950-х годов стал морально устаревать и требовать замены. Как результат, в 1961 году появился первый компромиссный вариант — ГАЗ-53Ф, кабина у которого уже была новая: со своеобразной обличью радиатора, на американский манер, с высоко поднятыми фарами. Внутри это был микст из агрегатов ГАЗ-51 и ГАЗ-53. Причиной появления такого гибрида было привычное для советского автопрома явление:

★ ГРУЗОВОЕ ТАКСИ

Иметь грузовые автомобили в частном пользовании, как сейчас, в СССР не разрешалось. Для перевозки большого количества груза или крупногабаритных предметов, например мебели, граждане могли заказать грузовое такси. Особенно часто им пользовались для переезда на дачу. В качестве грузового такси использовались грузовики ГАЗ-51 и ГАЗ-52 с увеличенной высотой бортов и брезентовым тентом.



Грузовик ГАЗ-66 на отделочном конвейере производства грузовых автомобилей, 1974 г.

новая машина была уже почти готова, а вот новый восьмицилиндровый бензиновый двигатель для нее — отсутствовал. Полноценный новый грузовик ГАЗ-53 с восьмицилиндровым мотором ЗМЗ-53, объемом 4,2 л и мощностью в 115 л. с. начал выпускаться только в 1964 году. Это легендарный автомобиль-долгожитель, сошедший с конвейера вплоть до 1993 года, одно только перечисление всех модификаций которого займет пару страниц. В 1965 году стартовало массовое производство ГАЗ-53А: грузоподъемностью 4 т, годом позже — грузовика ГАЗ-53Б с шестнадцатилитровым двигателем от ГАЗ-51. Внешняя машина была сходна с ГАЗ-53, за исключением колес, размер которых был 7,50–20 — такой же, как на «пятьдесят первом». Изначально имелись отличия в окраске: у ГАЗ-53 обличья радиатора, независимо от основного цвета кабины, окрашивалась в белый цвет, у ГАЗ-52 обличья радиатора — в цвет кабины. Изменился и дизайн решетки радиатора. Американский стиль уступил место оригинальной обличью, так называемой «улыбке». Фары сместились вниз, указатели поворота разместились над фарами в овальных выштамповках. В таком виде обличья грузовика выпускались до 1984 года, когда последний

Автомобиль ГАЗ-66 легко преодолевает крутые подъемы, 1969 г.





Новый конвейер сборки грузовых автомашин ГАЗ-52. Первомайский автомобильный завод, 1972 г.

раз подверглись рестайлингу. Изменился внешний вид решетки радиатора, исчезла заливная горловина бензобака с задней левой части кабины, топливный бак переместился под грузовую платформу. Автомобиль ГАЗ-55-12 получил двигатель мощностью 120 л. с., грузоподъемность увеличилась до 4,5 т. ГАЗ-55 и ГАЗ-52 стали самыми массовыми грузовиками Советского Союза – за время производства, до 1995 года, было выпущено свыше 4 млн экземпляров.

Культовый автомобиль ГАЗ-66

В 1957 году появились первые опытные образцы полноприводного бескапотного грузового автомобиля ГАЗ-66, но из-за отсутствия серийного двигателя необходимой мощности производство ГАЗ-66 было развернуто только с июля 1964 года. В 1958–1962 годах в малых количествах производился 1,2-тонный грузовик ГАЗ-62, с кабиной, размещенной у ГАЗ-66.

Автомобиль ГАЗ-66 выделялся на фоне существовавших моделей многими нестандартными решениями. Расположение водительской кабины над силовым агрегатом позволило добиться увеличения площади грузовой платформы при сохранении минимальной длины автомобиля. Вертикальное размещение за кабиной запасного колеса позволило опустить основание грузовой платформы. Другими особенностями конструкции грузовика были гипоидная передача, тормозная система с гидравлическим усилителем, гидросушиитель руля, цельнометаллическая конструкция грузовой платформы, омыватели ветрового стекла и т. д. Триумфом нового внедорожного грузовика стал организованный в 1967 году суператтестация по маршруту Горький – Владивосток – Горький. Основная часть пути проходила по Уралу, Сибири, Забайкалью и Дальнему Востоку, порою в условиях абсолютного бездорожья.

В 1980-е годы конструкция автомобиля подверглась частичной модернизации. Мощность двигателя была увеличена, изменена тормозная система, была установлена

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МАССЫ

Размещение кабины над двигателем у автомобиля ГАЗ-66 обеспечило равномерное распределение общей нагрузки по осям: 47 % – на переднюю ось и 53 % – на заднюю (в то время как у автомобиля ГАЗ-63, имевшего капотную компоновку, распределение нагрузки по осям составляло соответственно 37 % и 63 %). Благодаря этой особенности сцепной вес автомобиля реализуется обоими мостами в одинаковой степени.

новая светотехника. Обновленная модель ГАЗ-66-11 начала выпускаться с 1985 года. С 1995 года на некоторых модификациях начали устанавливать дизельный двигатель. Серийное производство автомобилей ГАЗ-66 полностью завершилось в 1995 году, однако отдельные партии грузовиков ГАЗ-66 с дизелем продолжали выпускать по специальным заказам и позже. Всего за годы производства с конвейера завода сошло около миллиона экземпляров автомобилей этой модели. *

Борьковский
автомобильный завод,
Новый грузовой
автомобиль ГАЗ-53, 1962 г.



В НОМЕРЕ 48

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 48

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ 360-796



СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
VAZ-2109



ЭЛЕГАНТНАЯ ВЕРСИЯ
VAZ-21093



ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
ЗАВОДА ЗИЛ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
для взрослых

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



hatch



★
VAZ-2109

★
СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
VAZ-2109

★
ЭЛЕГАНТНАЯ ВЕРСИЯ
VAZ-21093

★
ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
ЗАВОДА ЗИЛ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ