

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 48



СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ВАЗ-2109



ЭЛЕГАНТНАЯ ВЕРСИЯ
ВАЗ-21093



ПОСЛЕВОЕННЫЕ АВТОБУСЫ
ЗАВОДА ЗИЛ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



00048

9 772587 657205



hachette

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: 5000 экз.

Цена: 1699 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: 16.08.2019

Дата выхода в свет: 05.12.2019

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Семейный автомобиль VAZ-2109

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Элегантная версия VAZ-21093

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Послевоенные автобусы завода ЗИЛ

Семейный автомобиль ВАЗ-2109

Модель номера



Трехдверный переднеприводный хэтчбек ВАЗ-2108 особого энтузиазма не вызвал: всего две двери для посадки пассажиров были непривычны для советского автолюбителя. Исправил положение пятидверный хэтчбек ВАЗ-2109.

Наиболее популярной моделью автомобиля в СССР был четырехдверный седан. При том что наличие двух машин в семье было редчайшим исключением, именно такая модель полностью удовлетворяла требованиям, предъявляемым к семейному автомобилю.

«Старшая сестра»

29 мая 1979 года вышло постановление Совета министров СССР № 470 «О разработке и освоении на Волжском автозаводе семейства переднеприводных автомобилей». Официально о создании в Тольятти новой модели легкового автомобиля объявил министр автомобильной промышленности В. Н. Поляков в своем выступлении на XXVI съезде КПСС в феврале 1981 года. Он сообщил, что в 11-й пятилетке на ВАЗе будет создана машина с передними ведущими колесами, не связанная по конструкции и технологии с выпускаемыми «Жигулями» классической компоновки.

В своем решении администрация Минавтопрома руководствовалась интересами не столько отечественного, сколько зарубежного потребителя, ведь советская автомобильная промышленность ориентировалась на возможность экспорта – во всяком случае, по части производства легковых автомобилей.



В конце 1970-х годов Европу захлестнула мода на хэтчбеки. И вазовцы, стремясь идти в ногу со временем, при проектировании новой модельной линейки включили в нее совершенно новые для советской промышленности трех- и пятидверные хэтчбеки. Появление

Автомобиль ВАЗ-2109. 1987 г.

Модель автомобиля ВАЗ-2109 «САМАРА»



Пятидверный кузов
типа «хэтчбек»

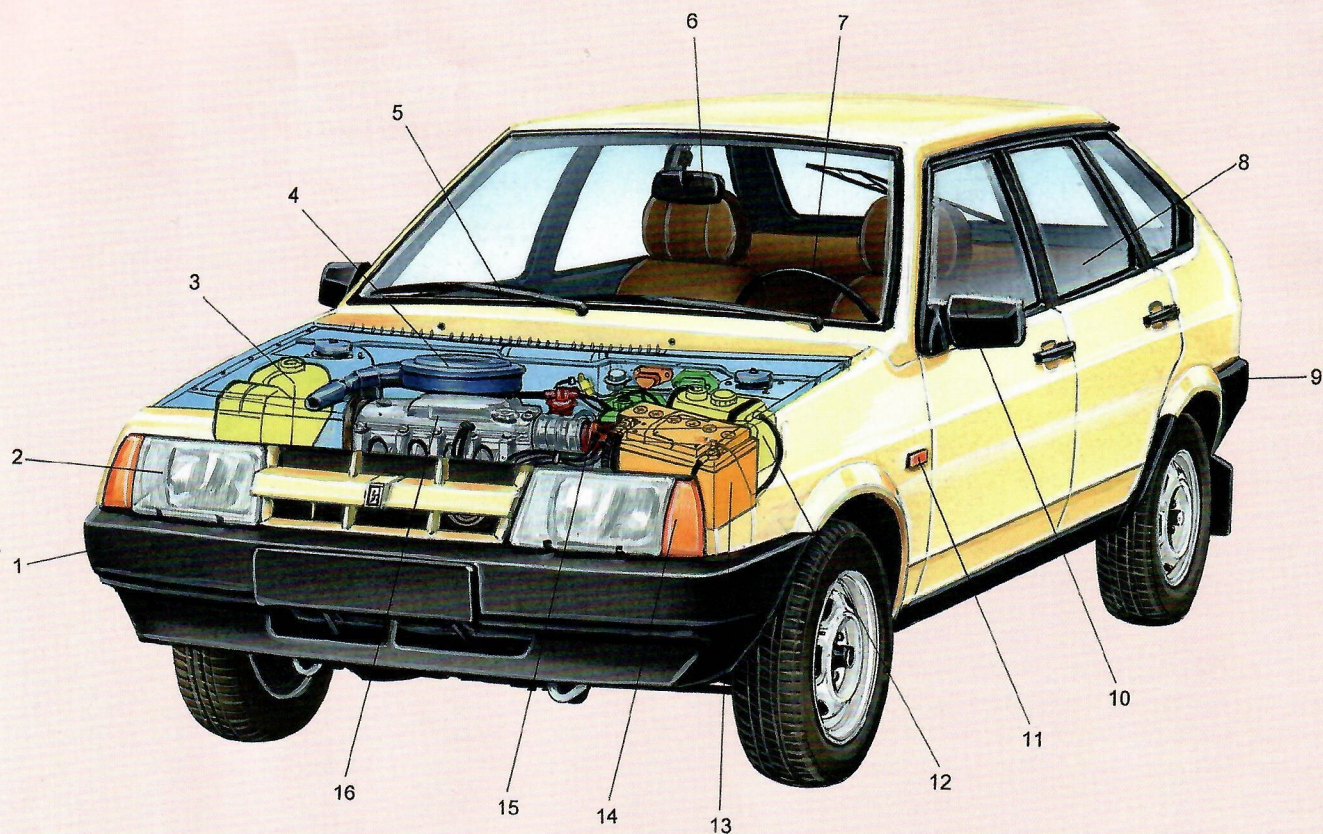
Стекло пятой двери
оснащено омывателем
и стеклоочистителем

Короткие передние
крылья и специальная
пластиковая маска фар

Спинка заднего сиденья
складывалась целиком,
обеспечивая размещение
крупногабаритных грузов



Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2109 «САМАРА»



1 – передний бампер,

2 – передняя фара,

3 – бачок омывателя ветрового стекла,

4 – воздушный фильтр,

5 – стеклоочиститель,

6 – зеркало заднего вида в салоне,

7 – рулевое колесо,

8 – заднее сиденье,

9 – задний бампер,

10 – внешнее зеркало заднего вида,

11 – боковой указатель поворота,

12 – расширительный бачок системы охлаждения,

13 – аккумулятор,

14 – передний указатель поворота,

15 – распределитель зажигания,

16 – двигатель.

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2109 «САМАРА»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 915

Полная масса, кг: 1340

Габаритные размеры, мм:

длина – 4006 ширина – 1650

высота – 1402 база – 2460

Дорожный просвет, мм: 160

Двигатель: ВАЗ-2108, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 63,7 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см³: 1289

Коробка передач: механическая пятиступенчатая с синхронизаторами на передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое сухое с центральной диафрагменной пружиной

Тормоза: передние – дисковые с подвижным суппортом и автоматической регулировкой зазора; задние – барабанные с самоустанавливающимися колодками и автоматической регулировкой зазора

Рулевой механизм: шестерня – рейка

Подвеска передняя: независимая с телескопическими гидравлическими амортизаторными стойками, с витыми цилиндрическими пружинами, нижними поперечными рычагами с растяжками и стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя: с витыми цилиндрическими пружинами, гидравлическими амортизаторами двустороннего действия и продольными рычагами, упруго соединенными поперечной балкой

Размер шин: 165/70 R13

Макс. скорость, км/ч: 148

Время разгона до 100 км/ч, с: 16

Расход топлива город/трасса: 8,2/5,4 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 43

на внешнем рынке нового автомобиля, созданного с учетом мировых тенденций, должно было упрочить экспортные позиции ВАЗа.

Так как машина планировалась во многом революционной для советского автопрома, решено было привлечь к ее созданию западных партнеров. Велись переговоры с несколькими компаниями, и в конечном итоге в качестве основного партнера была выбрана немецкая фирма «Порше». В результате этого сотрудничества в 1978 году на свет появился первый прототип автомобиля ВАЗ-2108. В салоне автомобиля могли разместиться до пяти человек, но для того, чтобы сесть на задний диван, нужно было отодвинуть одно из передних кресел и опустить его спинку. Первая серийная «восьмерка» сошла с конвейера 19 декабря 1984 года, а уже с 1985-го первые партии товарных автомобилей попали в автомагазины. Дебют получился не очень удачным: тотальный дефицит запасных частей (в первую очередь ненадежного коммутатора) и неожиданно шумная пластиковая отделка салона, получившего за это отдельное прозвище «погремушка», нанесли серьезный удар по репутации новинки. Однако спустя несколько лет, когда часть недостатков была устранена, советские автолюбители по достоинству оценили высокие динамические качества ВАЗ-2108.

Пятидверный вариант

Автомобиль с пятидверным кузовом – ВАЗ-2109 – был спроектирован параллельно с «восьмеркой», но в производство его запускать не торопились. По экономическим соображениям к производству в 1984 году был принят более дешевый хэтчбек ВАЗ-2108, а пятидверную версию запустили в производство лишь спустя два года. Оба автомобиля были максимально унифицированы, что удешевляло стоимость их производства.

НЕУДОБНЫЙ БАГАЖНИК

Главным недостатком кузова хэтчбек автомобиля ВАЗ-2109 была большая погрузочная высота у пятой двери: загружать багаж в такую машину было сложнее, чем в классические «Жигули» с кузовом универсал. При этом размеры багажника были меньше, чем у седана.

Несмотря на идентичные габаритные размеры и общую стилистику, концептуально «восьмерка» и «девятка» получились совершенно разными автомобилями. Непривычно широкие двери и массивная центральная стойка ВАЗ-2108 придавали машине спортивный облик. На ВАЗ-2109 ширину передних дверей уменьшили с 1264 мм до 1025 мм, за счет чего дизайнерам удалось вписать в боковину кузова задние двери шириной 885 мм. В дизайне «девятки» еще угадывалась стремительность линий, однако «спортивность» ушла на второй план, уступив место практичности. По сравнению с «восьмеркой» ВАЗ-2109 немного потяжелел – с 900 кг до 915 кг. К моменту запуска в серию ВАЗ-2109 появилась возможность найти место для дефлекторов вытяжной вентиляции. На ВАЗ-2109 ранних лет выпуска небольшие решетки были расположены в нижнем углу неподвижных окон боковин. С 1991 года от наружных дефлекторов отказались ради унификации хэтчбека с седаном ВАЗ-21099. Боковые окна седана были меньше, поэтому вентиляционные решетки разместили в торцах задних дверей. Это же решение применили и на ВАЗ-2109, а отказ от наружных решеток позволил немного увеличить размер окон. Разместиться в салоне автомобиля ВАЗ-2109 стало

Модель номера



Автомобили новой модификации ВАЗ-2109. 1987 г.





Легковой автомобиль
VAZ-2109. 1987 г.

гораздо проще. Поскольку передние двери «девятки» стали уже, а центральная стойка была перенесена вперед, то увеличилось расстояние от стойки до спинки заднего сиденья. Еще одним плюсом пятидверного кузова стало то, что из-за смещения центральной стойки стало проще накидывать ремень безопасности: теперь не требовалось тянуться за ним, и он не стеснял водителя и пассажира при езде.

В январе 1987 года ВАЗ освоил производство бензобаков из пластмассы – значительно более легких и простых в изготовлении, чем стальные. Обе модели семейства комплектовались и пластмассовыми, и стальными бензобаками. Правда, позже от пластмассовых баков пришлось отказаться из-за проблем с проницаемостью паров топлива. На «девятке» нашел применение и новый привод сцепления беззазорного типа, обеспечивавший четкое выключение сцепления.

За счет новых деталей и систем повысилась безопасность автомобиля. В стандартную комплектацию VAZ-2109 вошли задний стеклоочиститель и стеклоомыватель, а объем бачка омывающей жидкости увеличился вдвое. На всех «девятках» устанавливался гидрокорректор фар, часть машин комплектовалась щеточным фарочистителем.

Автомобиль VAZ-2109. 2011 г.



Сотрудники АвтоВАЗа у новых автомобилей VAZ-2109. 1987 г.

КАЧЕСТВО СБОРКИ

Качество изготовления VAZ-2109 в первые годы выпуска было достаточно высоким. Во всяком случае, европейская пресса тех лет отмечала, в частности, ровные и не чрезмерно большие стыки кузовных панелей, в целом соответствовавшие европейским стандартам. Однако в 1990-е годы качество сборки резко упало, да так и не восстановилось на первоначальном уровне.

Первые серийные автомобили, несмотря на длительные испытания и доводку, все же имели целый ряд недостатков, исправлять которые приходилось непосредственно в процессе производства. В частности, отмечались проблемы с надежностью компонентов сложного по отечественным меркам электрооборудования автомобиля, например системы бесконтактного зажигания. Также не слишком высокой надежностью отличались относительно сложные карбюраторы «Солекс» (весь период производства), стойки подвески, шарниры равных угловых скоростей.

В 1988 году VAZ-2109 занял лидирующие позиции в семействе, обойдя «восьмерку» по количеству выпущенных автомобилей. VAZ-2109 «Спутник» стал 11-миллионным (23 февраля 1988 года) и 12-миллионным (6 июля 1989 года) автомобилем, выпущенным Волжским автозаводом.

Рестайлинг «девятки»

Первые серийные автомобили VAZ-2109 по аналогии с «восьмеркой» выпускались с короткими передними крыльями, которые дополняла специальная пластиковая маска фар, вызвавшая появление обидного прозвища «зубило». Эта маска вызывала недовольство и инженеров-кузовщиков. По их мнению, заходящая вверх облицовка задавала очень жесткие параметры для установки капота. Опыт эксплуатации подтвердил их правоту. В итоге с 1989 года начались работы по устранению этого недостатка с последующей заменой передних крыльев. Изменению облика способствовала и замена неказистого «клюва» новой элегантной фальшрадиаторной решеткой.



Участник Чемпионата Омской области по автомобильному многоборью на автомобиле VAZ-2109. 2017 г.

«Наращивание крыльев» совпало с внедрением в производство 70-сильного двигателя VAZ-21083 наиболее мощного мотора, предусмотренного для «восьмого» семейства. Технические данные 1,5-литрового двигателя были обнародованы еще в 1987 году, одновременно с презентацией VAZ-2109, но серийный выпуск запаздывал. Вместе с 1,5-литровым мотором на автомобиль устанавливались пятиступенчатая коробка передач (впервые в истории отечественных легковых автомобилей) и главная пара с измененным отношением 3,7 против 3,9. Оснащенные таким силовым агрегатом «девятки» получили индекс VAZ-21093. В течение 1989–1990 годов с конвейера сходили «девятисто третьи» со старым оформлением передка – с «клювом» и «короткими» крыльями. С запуском в серию в конце 1990 года седана VAZ-21099 «длинные» крылья начали устанавливать и на VAZ-21093. Окончательный переход на рестайлинговый вариант завершился лишь к середине 1990-х годов, когда

из линейки моторов были исключены двигатели объемом 1,1 л и 1,3 л, а 1,5-литровый мотор стал оснащаться системой впрыска топлива.

Еще один рестайлинг

Освоение всей модельной линейки семейства «Самара» (в начале 1990-х годов экспортное название «Самара» в обиходе полностью вытеснило принятое для внутреннего рынка название «Спутник») затянулось на шесть лет. В результате завод столкнулся с новой проблемой: вчерашние новинки стали стремительно устаревать. Что и неудивительно, если учесть, что их дизайн соответствовал моде 1970-х годов! В начале 1990-х годов в моду вошли плавные округлые формы, и угловатая архитектура «восьмерок» и «девяток» стала выглядеть архаичной. Для поддержания спроса на внешнем рынке было принято решение модернизировать модели переднеприводного семейства. Утвержденный в 1991 году проект получил название «Самара-2». На этот раз подготовка к производству пошла в обратном порядке: первым на конвейер попал седан VAZ-2115, за ним настала очередь пятидверного хэтчбека VAZ-2114, а последним стал рестайлинговый вариант «восьмерки» VAZ-2113. Любопытно отметить,

что появление модели VAZ-2114 долгое время не сказывалось на судьбе VAZ-21093. Маркетологи развели автомобили старого и нового поколений по разным ценовым нишам, и завод выпускал их параллельно до 2004 года. ★



Выставка «Машиностроение-88». Новая модель VAZ-2109. 1988 г.

Элегантная версия ВАЗ-21093

Пик популярности «девятки» пришелся на начало 1990-х годов, когда появилась рестайлинговая версия ВАЗ-21093. «Вишневая девятка» даже попала в песню, хотя самым модным был кузов цвета «мокрый асфальт».

В начале 1990-х годов «девятка», как и ее «сестры», устарела, но качество сборки оставалось удовлетворительным. Иномарки еще не захватили рынок, «Москвичи» и «Волги» не могли похвастаться качеством сборки, так что автомобили ВАЗ-2109 были фаворитами спроса. По этой причине, а также из-за своих высоких динамических качеств, они пользовались успехом у криминалитета.

Наш ответ португальцам

Одним из самых ярких моментов биографии ВАЗ-2109 стал трансъевропейский скоростной автопробег-марафон Москва – Лиссабон.

История этого необычного автопробега началась в июле 1986 года, когда в Москву на открытие корпункта португальского телевидения журналисты Карлуш Фину и Нуну Вашку прибыли на автомобиле Austin Montego. Путь от Лиссабона до Москвы они преодолели за 51 час 30 минут и предложили советским коллегам показать свой результат.

Для португальцев автопробег на время был не более чем увлекательным спортивным состязанием, а в Советском Союзе такое соревнование приобретало также и отчетливый идеологический оттенок. Отстаивать честь страны в этом марафоне доверили редакции «За рулем» – главного автомобильного журнала страны. Предстояло решить главный вопрос: какой из советских

автомобилей способен выдержать скоростной автопробег из конца в конец Европы? Ответ напрашивался сам собой: конечно, самая новая модель самого современного завода ВАЗ-2109! К лету 1988 года, когда шла подготовка марафона, на ВАЗе уже был испытан (но еще не выпускался серийно) тот самый 1,5-литровый двигатель ВАЗ-21083. Было решено, что в пробег отправится именно такая машина – мощная и в то же время экономичная (за счет пятиступенчатой коробки передач).

Итак, двухлитровый Austin Montego мощностью 115 л. с., разгоняющийся до 185 км/ч, против 1,5-литрового 76-сильного ВАЗ-2109 с максимальной скоростью 155 км/ч. Расклад сил был явно не в нашу пользу. Однако усилиями специалистов ВАЗа, помудривших с фазами газораспределения, системой зажигания и жиклерами карбюратора, удалось «научить» машину ускоряться до 180 км/ч.

Организация марафона сразу же вышла на государственный уровень. Достаточно сказать, что к организации питания гонщиков был привлечен Институт медико-биологических проблем, курировавший подготовку космических экипажей. Ученые предложили безотходный космический рацион, сводивший к минимуму количество возможных биологических пауз. Питание было организовано таким образом, что по мере накопления усталости и увеличения нагрузки на организм повышалась калорийность пищи. Журналисты могли ехать без остановок на еду: все свое они везли с собой в пакетиках, распределенных строго по часам приема. Чтобы убедиться в том, что люди и техника способны двое суток напролет находиться в движении, за месяц до старта на скоростном кольце Дмитровского автополигона был проведен пробный безостановочный заезд на 5 тыс. км, имитировавший гонку по дорогам Европы.

В Тольятти по заявке заказчика на автомобиль ВАЗ-21093 (на снимке) ставят дизельный двигатель производства французской фирмы «Пежо». 1997 г.



LADA SAMARA BALTIC

Экспортный вариант ВАЗ-21093-22 выпускала финская фирма Valmet. Из внешних отличий этой модификации стоит отметить объемные бамперы с противотуманными фарами, иную облицовку радиатора, легкосплавные диски колес. Оснащение автомобиля включало электрические стеклоподъемники, магнитола, противогогонную систему и «торпеду» нового образца, так называемую европанель. В 1996–1998 годах фирма Valmet выпустила 14 048 таких автомобилей.



Автомобиль ВАЗ-2109. 1989 г.



Юбилейный 100-тысячный автомобиль ВАЗ-21093 сошел с конвейера завода «РОСЛАДА» в Сызрани. 2002 г.

Через всю Европу – к победе!

Несмотря на вполне объяснимое желание подстраховаться, заменив часть деталей в автомобиле на импортные аналоги, делать этого не стали. Подготовленная к пробегу «девятка» была оборудована лишь выносным высокоточным спидометром, электронной системой зажигания Bosch, четырьмя дополнительными фарами Hella и покрышками Michelin на легкосплавных дисках. Справедливости ради нужно сказать, что успех пробега во многом зависел от шин: ни одна из серийных моделей покрышек, выпускавшихся тогда в СССР, не была рассчитана на продолжительную езду на высоких скоростях.

Ранним утром 14 сентября 1988 года вишневая «девятка» с тремя журналистами «За рулем» – Виктором Панярским, Олегом Богдановым и Владимиром Соловьёвым – стартовала с площади 50-летия Октября в центре Москвы (ныне Манежная площадь). Спустя 45 часов советский экипаж достиг португальской столицы, преодолев расстояние в 4811 км со средней скоростью 107 км/ч.

Это был настоящий триумф! К чести «девятки», автомобиль ни разу не доставил неприятностей пилотам, хотя добрая треть пути была пройдена с постоянной скоростью 150–170 км/ч (автобаны ФРГ и скоростные шоссе Франции позволяли ехать в таком режиме, не нарушая правил). Не обошлось и без форс-мажорных ситуаций, однако их причиной была не техника, а человеческий фактор. Допустив ошибку на границе Бенилюкса, экипаж «девятки» вместо Бельгии очутился в Нидерландах. Второй курьез случился уже при въезде в Лиссабон. В 18:00, свернув с моста через реку Тежу, автомобиль остановился у пункта оплаты. Нужны были эскудо – другие деньги португальцы принимать отказались. Чтобы добраться до башни Белен в центре Лиссабона, откуда в свое время стартовали Фину и Вашку, участникам пробега потребовалась помощь пресс-атташе советского посольства. 16 сентября 1988 года в 7:30 экипаж официально финишировал, преодолев 4827 км за 46 часов 30 минут. Без преувеличения можно утверждать, что этот скоростной пробег, широко освещавшийся западной прессой, стал апогеем достижений советской автомобильной промышленности. ★



Автомобиль ВАЗ-21093. 2006 г.

Послевоенные автобусы завода ЗИЛ

Несмотря на стратегию по развитию общественного транспорта, в СССР долго не было специализированных заводов по производству автобусов – их выпуском занимались два ведущих автомобильных завода страны: ЗИС и ГАЗ.

Относительно небольшой пассажиропоток и фактическое отсутствие дорог с твердым покрытием позволяли обходиться небольшим количеством автобусов. Ситуация стала меняться после завершения Великой Отечественной войны.

Городской ЗИЛ-158

Восстановление страны, а особенно развернувшееся в начале 1950-х годов дорожное строительство и быстрый рост городов потребовали увеличения автобусного парка и оснащения его более современными и вместительными машинами. Первыми послевоенными ЗИСовскими автобусами стали дизельный ЗИС-154 и его уменьшенный вариант ЗИС-155 уже с бензиновым мотором. ЗИС-155 и стал наиболее массовым типом городского автобуса вплоть до начала 1960-х годов. Уже ко второй половине 1950-х годов ЗИС-155 морально устарел. Его дизайн фактически повторял довоенную отечественную экспериментальную разработку НАТИ-А 1938 года.

Замена этой во многом компромиссной городской модели произошла в 1957 году, когда в серию пошел автобус ЗИЛ-158 длиной 9,03 м, вместимостью 60 пассажиров (32 сидячих места). Двигатель ЗИЛ-158 был форсирован до 109 л. с., но машина, потяжелевшая до полной массы 10,84 т, могла разгоняться только до 65 км/ч. Первые машины новой модели ЗИЛ-158А, с остеклением скатов крыши, были собраны в мае 1957 года на заводе имени Лихачёва специально к открытию VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов в Москве.

Советский автобус ЛиАЗ-158 (ЗИЛ-158В). 2016 г.



Фрагмент передней части советского автобуса ЗИС-127 1956 года выпуска. 2017 г.

Освоение автобуса ЗИЛ-158 совпало с процессом специализации автозаводов СССР, когда начался переход от предприятий-универсалов к специализированным производствам. По состоянию на 1957 год завод ЗИЛ, например, выпускал представительские легковые автомобили, грузовые автомобили, автобусы, а в спеццехах – еще и бронетранспортеры БТР-152. Причем объемы выпуска по всем позициям, за исключением легковых автомобилей, требовалось постоянно увеличивать.

Поэтому в 1958 году было принято решение перепрофилировать машиностроительный завод в подмосковном Ликино-Дулёво в автобусный и передать ему производство ЗИЛ-158. Первые машины с табличкой «ЛиАЗ» на решетке радиатора (из-за чего их иногда называют ЛиАЗ-158, хотя в технической документации только ЗИЛ-158) сошли с ликинского конвейера в середине 1959 года. До переноса производства на ЗИЛе было изготовлено 9515 автобусов этого типа.

В течение двух лет конструкторами Ликинского завода была проведена модернизация автобуса с целью унифицировать ряд агрегатов с новыми серийными грузовиками ЗИЛ-130 и приспособить конструкцию

ПРОИЗВОДСТВО И ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Автобусы ЗИЛ-127 выпускали в течение шести лет – до 1961 года. За это время с конвейера сошел 851 автобус.

Они эксплуатировались на междугородных маршрутах вплоть до середины 1970-х годов, после чего были вытеснены автобусами «Икарус».



Городской автобус в Воркуте. 1958 г.



Автобус ЗИС-127 в Таллине. Современная фотография.

к местным производственным возможностям. Эта модель получила название ЗИЛ-158В и стала самой массовой: в 1961–1970 годах было изготовлено 62 400 автобусов.

Междугородный ЗИЛ-127

Помимо городских автобусов, в те годы немалое внимание уделялось и автобусам междугородным. Первой отечественной машиной такого класса стал автобус ЗИС-127, созданный в 1955 году. В 1956 году завод ЗИС был переименован в ЗИЛ, а автобус – в ЗИЛ-127. Автобус имел эффектный дизайн благодаря гофрированным алюминиевым бортам и обилию хромированных деталей в стиле популярных американских дальнемагистральных автобусов (тогда советские и европейские производители автобусов ориентировались на американский стиль). Салон автобуса был радиофицирован и оборудован системами вентиляции, отопления, освещения, часами и термометром. На каждом пассажирском месте установили индивидуальные источник света и вентилятор. Над креслами закрепили сетки для ручной клади, а под полом с обеих сторон машины сделали два багажных отсека, между которыми поместили топливный бак. В салоне ЗИЛ-127 были установлены 32 пассажирских кресла полуспального типа, с откидывающимися спинками. Кресла были заполнены губчатой резиной и обиты шерстяной тканью в комбинации с искусственной кожей. Спинки и подушки кресел пассажиры могли регулировать по своему желанию. Двухтактный шестицилиндровый

двигатель ЯАЗ-206Д располагался в заднем свесе поперечно. Привод на задний мост осуществлялся через четырехступенчатую коробку передач с угловым редуктором и короткий карданный вал. Подвеска всех колес на полуэллиптических рессорах с креплением концов к раме через резиновые подушки. Автобус оснащался небьющимися стеклами со шторками, эффективными системами отопления, вентиляции и освещения, радиоточкой, часами, термометром. Над ветровым стеклом располагался прожектор с дальностью светового пучка, составлявшей 200 м. Мощность лампы прожектора – 100 вт. ЗИЛ-127 одним из первых в отечественном автомобилестроении был оснащен гидроусилителем рулевого управления. В январе 1956 года началась эксплуатация серийных ЗИЛ-127 по маршруту Москва – Вязьма, а затем на линиях Москва – Симферополь, Москва – Ленинград, Москва – Рига, Москва – Минск и Ленинград – Таллин. В основном машины работали на дальних трассах, но встречались и некоторые исключения. Так, на ЗИЛ-127 доставляли пассажиров самолетов от столичной гостиницы «Москва» в аэропорт Внуково. ★



Ретроавтобусы советской эпохи. ЗИЛ-158. 2014 г.

В НОМЕРЕ 49

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 49

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.



ПОСЛЕДНИЙ ЛИМУЗИН
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА



ПЕРСОНАЛЬНАЯ МАШИНА
ЭПОХИ ЗАСТОЯ



ГРИГОРИЙ МОИСЕЕВИЧ
ВАССЕРМАН

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



★
ГАЗ-14 «Чайка»

★
ПОСЛЕДНИЙ ЛИМУЗИН
ГОРЬКОВСКОГО
АВТОЗАВОДА

★
ПЕРСОНАЛЬНАЯ МАШИНА
ЭПОХИ ЗАСТОЯ

★
ГРИГОРИЙ МОИСЕЕВИЧ
ВАССЕРМАН

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!