

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 50



ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ
ЛИФТБЭК



АВТОМОБИЛЬ
ДЛЯ ДАЧНИКОВ



ОТ «МЕДВЕДЯ» К «ЗУБРУ»



ИЖ-2125 «Комби»



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

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

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

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

оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 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 © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 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: 13.09.2019

Дата выхода в свет: 02.01.2020

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Первый советский лифтбэк

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Автомобиль для дачников

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

От «Медведя» к «Зубру»

Первый советский лифтбэк

Модель номера



Советский легковой автомобиль ИЖ-2125 «Комби» выпускался на Ижевском автомобильном заводе в 1973–1997 годах. Он был создан на базе автомобиля «Москвич-412» и относился ко 2-й группе малого класса.

Тип кузова автомобиля обозначался как комби, или грузопассажирский пятидверный. Название «комби», «комби-лимузин» взято из немецкоязычной терминологии и означает в оригинале любой автомобиль с дверью в задней стенке кузова. Если же быть абсолютно точным, то кузов этого автомобиля относится к типу «лифтбэк».

Ижевский «Москвич»

В 1967 году на Московском заводе малолитражных автомобилей (МЗМА, впоследствии – АЗЛК) начался выпуск автомобиля «Москвич-412». Годом позже производство этой модели было освоено на Ижевском автозаводе. Точнее говоря – на автомобильном производстве завода «Ижмаш». Строительство автозавода в Ижевске началось в 1965 году при поддержке Д. Ф. Устинова, который в то время был министром оборонной промышленности СССР и одновременно – членом Политбюро ЦК КПСС. Он выступал за создание внутренней конкуренции автомобилям АЗЛК и ВАЗ. Первый автомобиль ижевского производства – «Москвич-408» – сошел с конвейера 12 декабря 1966 года. Автомобиль был изготовлен по временной технологии на площадях достроенного и переоборудованного корпуса «Прогресс», принадлежащего



«Ижмашу». Судя по всему, здесь же стартовал и выпуск «412-й» модели, так как полностью новые цеха автомобильного производства, которые строились и оборудовались при содействии французской фирмы Renault, вступили в строй в 1971 году.

Легковой автомобиль ИЖ-2125 «Комби». 1972 г.

Модель автомобиля ИЖ-2125 «КОМБИ»



Усиленные рессоры для повышения грузоподъемности и трансформируемый задний ряд сидений

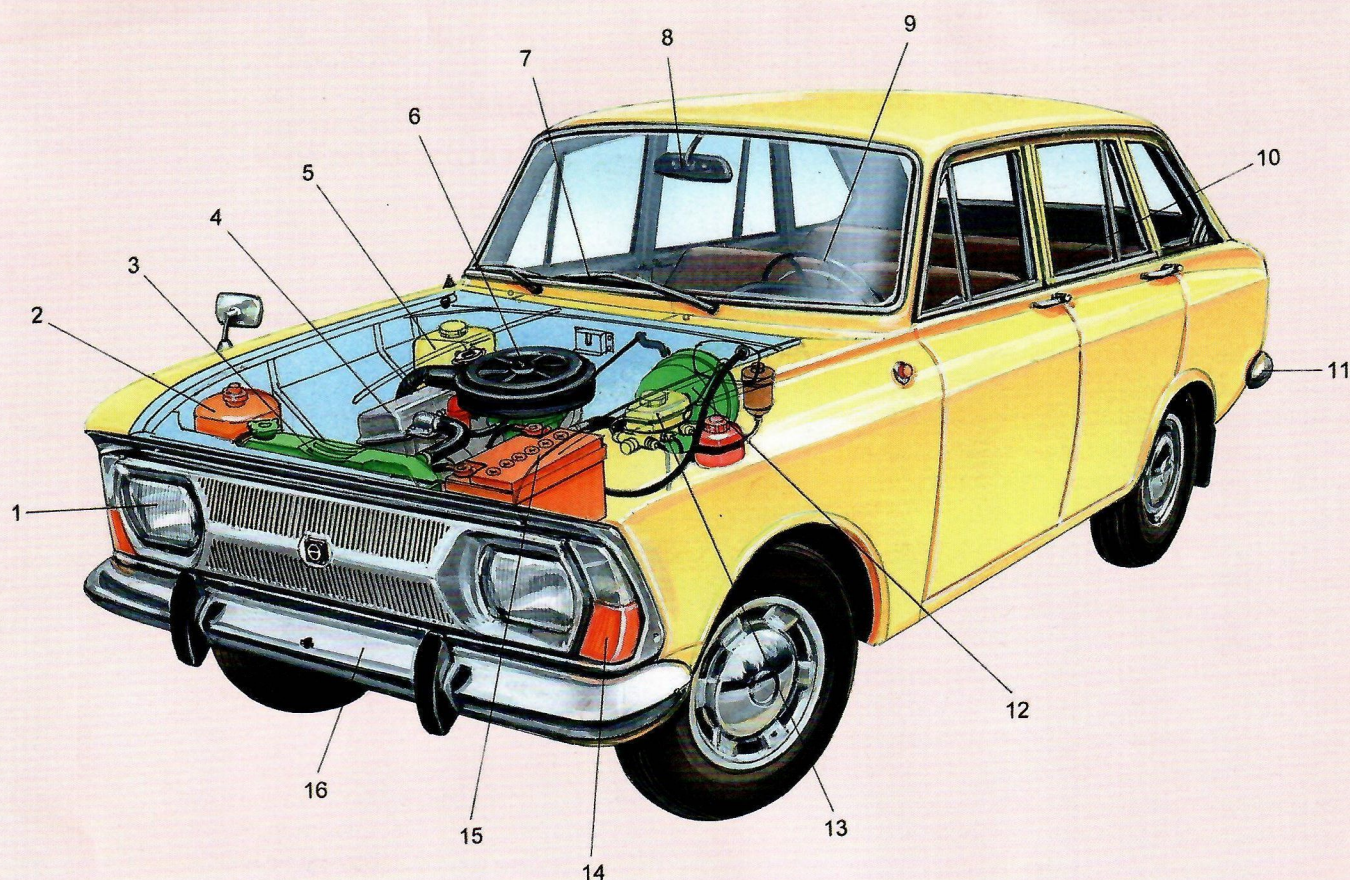
Задняя дверь в багажный отсек расположена под углом почти 45°

Оригинальная облицовка радиатора с прямоугольными фарами производства ТЭР

На уровне спинки заднего сиденья располагалась откидная полка, рассчитанная на 10–15 кг багажа



Компоновочная схема автомобиля ИЖ-2125 «КОМБИ»



- | | | |
|--|---------------------------|------------------------------------|
| 1 – фара, | 6 – воздушный фильтр, | 12 – главный тормозной цилиндр, |
| 2 – расширительный бачок системы охлаждения, | 7 – стеклоочиститель, | 13 – бачок для тормозной жидкости, |
| 3 – радиатор, | 8 – зеркало заднего вида, | 14 – передний указатель поворота, |
| 4 – двигатель, | 9 – рулевое колесо, | 15 – аккумулятор, |
| 5 – бачок омывателя ветрового стекла, | 10 – заднее сиденье, | 16 – передний бампер. |
| | 11 – задний бампер, | |

Технические характеристики автомобиля ИЖ-2125 «КОМБИ»

Число мест: 4-5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1040

Полная масса, кг: 1440

Габаритные размеры, мм:

длина – 4205 ширина – 1555
высота – 1500 база – 2400

Дорожный просвет, мм: 173

Двигатель: УЗАМ-412, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 5800 об/мин.

Рабочий объем, см³: 1480

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные с автоматической регулировкой зазора и гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухгребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, собрана на штампованной поперечине

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах

Размер шин: 6,45-13"

Макс. скорость, км/ч: 140

Время разгона до 100 км/ч, с: 19

Расход топлива при смешанном цикле: 10,3 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 46

ЛЮКСОВАЯ ВЕРСИЯ

Ориентируясь на экспортную модель повышенной комфортности «Москвич-2140 SL», в 1980-х годах Ижевским автомобильным заводом была создана люксовая версия – ИЖ-21251 SL.

От базовой модели она отличалась облицовкой передка с прямоугольными фарами и щеточными фарочистителями, спойлером на крышке багажника, хромированными вставками в уплотнители стекол, оригинальным оформлением колпаков колес, улучшенным оформлением салона. В серию этот автомобиль не пошел.

Первоначально автомобиль внешне полностью соответствовал «Москвичам» производства АЗЛК в старом «408-м» кузове с вертикальными задними фонарями, за исключением эмблемы «Иж» на решетке радиатора и руле. Вскоре появилась решетка радиатора с измененным рисунком – два горизонтальных бруса вместо трех. К особенностям «Москвичей» ижевского производства следует отнести существенно лучшее качество сборки, что неудивительно, поскольку выпускались они на оборонном предприятии с более высоким уровнем контроля, чем на АЗЛК. В частности, завод в Ижевске практически не допускал производственного брака. Тем не менее поначалу неавтомобильный профиль производства давал о себе знать: например, отделка салонов ижевских «Москвичей» была в целом выполнена грубее, чем московских.

С 1969 года ижевский «Москвич» получил новый кузов «412ИЭ» с горизонтальными задними фонарями. Но если московские машины вместе с новым кузовом получили еще и новую решетку радиатора

с широкими подфарниками и прямоугольные фары, то ижевская малолитражка сохранила круглые фары. Прямоугольными фарами и близкой по дизайну, но отличавшейся от использовавшейся на машинах производства АЗЛК решеткой в период с 1972-го по 1974 год снабжались лишь отдельные партии ижевских автомобилей, предназначенные на экспорт.

Практически сразу после начала выпуска автомобилей на «Ижмаше» заработало и собственное конструкторское бюро, которое тут же занялось разработкой перспективной модели на платформе «Москвича», санкционированной непосредственно Д. Ф. Устиновым.

ИЖ-«Комби»

В 1965 году в Европе начались продажи нового автомобиля Renault 16. В следующем году эта модель удостоилась титула «Европейский автомобиль года», и тогда же ижевские конструкторы на дизайнерской выставке в Москве продемонстрировали свой «ответ французам» – автомобиль ИЖ-«Комби». Эта модель представляла собой нечто среднее между седаном «Москвич-408» и универсалом «Москвич-426». Крыша этой оригинальной машины была несколько длиннее, чем у седана, а задняя дверь в багажный отсек располагалась под углом почти в 45°. Облик ИЖ-«Комби» был нетипичным для советских автомобилей: необычный задок в сочетании с оригинальной облицовкой радиатора и хромированными нишами фар, подфарники и поворотники, объединенные в один блок, расположенный на углах передних крыльев. На фоне привычных седанов и универсалов отечественного производства этот автомобиль производил впечатление иномарки, и лишь ижевская эмблема выдавала его советское происхождение. Минавтопром, противник подобных экспериментов, в этот раз не мог препятствовать появлению новинки: Ижевский завод ему не подчинялся.

Модель номера



Легковой автомобиль Иж, участник ретропарлада в Кронштадте. Современная фотография.





«Москвич» в Старом городе в Тбилиси. Современная фотография.

Конструкция модели

Основное отличие ИЖ-«Комби» от классического «Москвича-412» заключалось в конструкции задней части кузова. Отдельный багажник «Москвича» (третий объем) был заменен на объединенный с салоном грузовой отсек с пятой дверью, открывавшейся вверх. Помимо этого, была изменена и силовая структура кузова – передние и задние лонжероны объединялись дополнительными усилителями днища, образуя интегрированную в кузов раму со сплошными лонжеронами, от переднего бампера до заднего. Изменилась и форма рамки задних дверей. Автомобиль получил усиленные рессоры для повышения грузоподъемности и трансформируемый задний ряд сидений. Застекленная пятая дверь поднималась и удерживалась в открытом положении при помощи телескопических сервомеханизмов. Большой наклон двери не только придавал автомобилю неповторимый облик, но и улучшал аэродинамику кузова, что позволяло

свести к минимуму «родовой» недостаток универсалов: загрязнение заднего стекла и подсосывание в салон пыли, влаги и отработанных газов.

Весьма рационально было скомпоновано пространство за задним мостом. В нижней части крепился бензобак. Над ним располагался «технический этаж», в котором горизонтально укладывались запаска и комплект инструментов. Крышка этого отсека служила полом основного багажного отделения, рассчитанного на 50 кг груза. При сложенном заднем сиденье получалась длинная и ровная грузовая площадка, выдерживавшая 200 кг. При этом объем грузового отсека увеличивался до 1,15 м³. Если в «москвичах»-универсалах багажное отделение представляло собой единый с салоном объем, разделенный лишь спинкой заднего сиденья, то в ИЖ-«Комби» на уровне спинки располагалась откидная полка, рассчитанная на 10–15 кг багажа.

Для «Комби» сделали совершенно новые аутентичные задние фонари, стилистически близкие к форме фар. Фонарь заднего хода получил отдельный плафон. Опытные образцы имели решетки радиатора от серийных седанов ИЖ-«Москвич-412», но в серию «Комби» пошел со своим оригинальным оформлением передка, с характерной облицовкой радиатора, вертикальными фонарями, включавшими в себя габаритные огни и вертикальные поворотники по бокам от фар, которые на всех автомобилях-лифтбэках были прямоугольными, производства ГДР. При этом ижевские седаны имели круглые фары от «Москвича-408», и лишь небольшие экспортные партии этих машин комплектовались прямоугольными фарами.

Технически автомобиль полностью повторял обычный ижевский «Москвич-412» – точнее, его самую последнюю к тому моменту версию с двигателем УЗАМ-412 мощностью 75 л.с. и интерьером с использованием декоративных накладок.

Модернизация модели

По замыслу Д. Ф. Устинова, завод в Ижевске должен был выпускать некую «третью» модель автомобиля малого класса, своего рода альтернативу «Москвичам» и «Жигулям». Производство «Москвича-412» и его производной ИЖ-2125 «Комби» рассматривалось как временное явление. Однако процесс создания новой модели затянулся на двадцать с лишним лет, так что волей-неволей пришлось думать о модернизации машин, сходящих с конвейера. И тут без влияния АЗЛК обойтись было нельзя.

Легковой автомобиль ИЖ-2125 «Комби», 2009 г.





Иж-21251 очень ценили на селе за его вместительный багажник. 2006 г.



Небольшие экспортные партии автомобилей IZH-2125 комплектовались прямоугольными фарами. 2012 г.



Судя по отсутствию форточек на передних дверях, этот ИЖ 21251-010 был выпущен во второй половине 1980-х годов. 2009 г.

Так, уже вскоре после появления «Москвича-2140» опытные образцы ИЖ-«Комби» были оснащены травмобезопасными дверными ручками, а решетка радиатора получила новый рисунок. На серийных машинах поначалу появились лишь технические новации. В связи с этим стоит отметить переход на закрытую систему охлаждения с расширительным бачком, рассчитанную на антифриз, введение закрытых подшипников полуосей и использование в редукторе заднего моста «жигулевского» масла ТАД-17, что стало возможным благодаря фосфатированию шестерней редуктора и дифференциала. Наибольший объем изменений произошел в начале 1980-х годов и привел к созданию рестайлинговой модели ИЖ-21251. Автомобиль получил новую черную решетку радиатора с круглыми фарами вместо ГДРовских прямоугольных, утопленные в филенки сильно заниженные ручки дверей, дисковые тормоза вместо барабанных, раздельный привод передних и задних тормозов, новую электропроводку, упрощенное оформление с меньшим количеством хрома; ближе к концу 1980-х годов стали исчезать форточки на передних дверях. В салоне появились «мягкая» панель приборов и накладки обивок дверей, которые обеспечили соответствие автомобиля Правилам безопасности ЕЭК ООН. Крыша стала тоньше и обзавелась двумя усилениями (это было сделано для экономии металла). Кроме того, уже в процессе производства в конструкцию автомобиля постоянно вносились некоторые существенные улучшения. Так, с 1980 года автомобиль комплектовался вакуумным усилителем тормозов вместо гидровакуумного.

Помимо положительных изменений, были и отрицательные. После смерти Д. Ф. Устинова отношение к ижевским автомобилестроителям изменилось. Уменьшилось

финансирование, снизились дисциплина труда, контроль качества и т. д. К концу 1980-х годов качество ижевских машин резко упало, а в первые годы после распада СССР стало и вовсе удручающим: известны случаи, когда автомобили были окрашены без грунтовки, прямо по металлу; случалось, что автомобиль выпускали без амортизаторов.

К середине 1990-х годов на «Ижмаше» наконец-то запустили в серию «третью» модель – ИЖ-2126, после чего производство ИЖ-21251 было прекращено. В 1997 году в ходе реструктуризации «Ижмаша» автозавод был выделен в дочернее акционерное предприятие «Ижмаш-Авто». Почти четверть века с конвейера в Ижевске сходил один из самых необычных и легко узнаваемых советских автомобилей. ★

Фрагмент багажника автомобиля ИЖ-2125 «Комби». Современная фотография.

НАДЕЖНОСТЬ И ВМЕСТИТЕЛЬНОСТЬ

Унаследованные от «Москвича-412» живучесть, проходимость, конструктивная надежность и достаточно высокие для своего времени и класса динамические качества сочетались у ИЖ-«Комби» с повышенной грузоподъемностью (75 кг против 50 кг у седана при перевозке четырех человек; 280 кг при перевозке одного человека), практичностью и вместительностью пятидверного грузопассажирского кузова с большой дверью в задней стенке. За счет плавно снижающейся покаты крыши несколько улучшилась аэродинамика.



Автомобиль для дачников

Автомобиль ИЖ-2125 принято относить к категории семейных. Несмотря на то что в Европе и Америке семейными называют разные автомобили, базовое понятие, по-видимому, везде одинаково: семейный – значит, не для одного.

Формально понятие «семейный автомобиль» существовало и в Советском Союзе, а фактически семейным считалось любое транспортное средство – от «Волги» до мотоцикла с коляской. Размеры машины не имели значения – имела значение только грузоподъемность.

Французские заимствования

У первого отечественного хэтчбэка, а точнее даже – лифтбэка (что встречается гораздо реже) очевидны французские корни, что совершенно не удивительно. Трудно изобрести что-нибудь свое, когда все (или почти все) уже изобретено. Современный автомобильный поток предельно обезличен, его составляют практически одинаковые образы. В 1960-е годы еще было не совсем так, но и тогда что-то непривычное редко можно было увидеть. Однако почему образцом для подражания стал именно французский автомобиль? При выборе фирмы-подрядчика (и страны) для строительства автозавода в Тольятти советское руководство, как известно, рассматривало два варианта – Францию и Италию. Французы предлагали «Рено-16», итальянцы – «Фиат-124». Первый получил титул «Европейский автомобиль года» в 1966 году, второй – в 1967-м.

Мнения разделились. С политической точки зрения по ряду причин предпочтительнее выглядела Италия. С технической – Франция, потому что автомобиль «Рено-16» был явно современнее, чем «Фиат-124». Большинство специалистов НАМИ высказывались в пользу

НЕДОСТАТКИ МОДЕЛИ

Из-за более жестких рессор и шин комфортабельность «Комби» была ниже, чем у «Москвича-412».

Кроме того, неотделенный багажный отсек усложнял прогрев салона зимой и способствовал проникновению в салон посторонних запахов. Геометрические размеры салона не увеличились по сравнению с базовой моделью – соответственно, оставались небольшими по ширине.

французской машины. Их поддержал и Д. Ф. Устинов, курировавший в ЦК КПСС военно-промышленный комплекс – наиболее современную и передовую часть советской промышленности. Однако верх в итоге взяли политические соображения.

Тем не менее Устинов от своей идеи не отказался, и в результате возникло собственное автомобильное производство в Ижевске, был заключен контракт на поставку французского оборудования и т. д. Выпускать «Рено-16» в Ижевске было нереально – второй лицензионный контракт правительство заключать в любом случае не собиралось. Для производства взяли «Москвич», с тем чтобы добавить ему нечто оригинальное, подсмотренное у французов. Самой оригинальной деталью у «Рено-16» – чуть ли не первого хэтчбэка в Европе – была задняя часть кузова, расположенная под неожиданно большим углом. Именно это дизайнерское решение французов и было позаимствовано и адаптировано советскими специалистами, создававшими ИЖ-«Комби».

В нужное время и в нужном месте

Автомобильный поток в СССР в 1970–1980-е годы был предельно однообразен: десятилетиями выпускались одни и те же модели, а рестайлинг зачастую сводился к замене бампера с клыками на бампер без клыков. В начале 1970-х годов на улицах преобладали «Волги» и «москвичи», к концу десятилетия больше половины автомобильного потока составляли «Жигули». На этом однообразном фоне выделялись лишь редкие иномарки, «нивы» и ИЖ-«Комби». В 1980-е годы приелись и годами не менявшаяся «Нива», и «Москвич», прогрессивный для 1960-х годов аэрокосмический дизайн которого за два десятилетия так устарел, что его не мог спасти даже эффектный наклон задней стенки кузова (который к тому времени тоже утратил новизну). Правда, все

Автомобиль Renault 16 в Берлине. Современная фотография.





Автомобиль ИЖ-2125 перед Государственным академическим театром оперы и балета в Таллине. 1986 г.

это никак не влияло на спрос, поскольку автомобиль по-прежнему купить было весьма непросто. Автомобилей с кузовом универсал выпускалось немного, и большая их часть шла на экспорт. В 1960–1970-е годы в стране случился настоящий дачный бум – знаменитые шесть соток выделялись сотнями тысяч. И тут-то ИЖ-«Комби» пришелся как нельзя кстати.

Практически не уступавший универсалам по вместимости и грузоподъемности лифтбэк «Комби» сразу завоевал любовь и признание дачников, автотуристов и вообще всех, кто ценил вместимость автомобиля и был готов ради нее несколько поступиться комфортом. Кроме того, на популярность модели немало повлиял тот факт, что этот автомобиль чаще поступал в свободную продажу

и вообще был более доступен, в отличие от, например, универсала ВАЗ-2102, приобрести который было сложнее, чем седан ВАЗ-2101.

В первые годы после снятия официальных ограничений на предпринимательскую деятельность ИЖ-«Комби» оказался востребован в качестве развозного автомобиля благодаря большой грузоподъемности и живучести, невысокой стоимости и недорогой эксплуатации. Однако устаревшая конструкция и снятие с производства базовой модели, а также сильно ухудшившееся качество изготовления автомобилей поздних выпусков привели к достаточно быстрому падению его популярности. ★



Легковой автомобиль ИЖ-2125 «Комби» на базе автомобиля «Москвич-412». 1971 г.

От «Медведя» к «Зубру»

В конце 1950-х годов увеличилась потребность советской промышленности в специализированных автомобилях. В автомобильной промышленности был взят курс на расширение и четкую специализацию производства.

Ярославский автомобильный завод с 1920-х годов специализировался на выпуске тяжелых грузовиков. В предвоенные годы здесь собирали машины грузоподъемностью от 4 до 8 т. Эта специализация сохранялась и в первое послевоенное десятилетие.

Переезд в Минск

Проектирование грузового автомобиля для послевоенного производства началось в Ярославле в 1943 году. 23 декабря 1944 года из ворот сборочного цеха выехал первый 7-тонный двухосный грузовик ЯАЗ-200, на капоте которого ярко сияла новая эмблема – серебристая фигурка медведя со старинного герба Ярославля. Чтобы сократить время проектирования и изготовления опытного образца, кабину позаимствовали с американского тяжелого грузовика Mack, но в серию машина пошла уже с кабиной собственной конструкции. На грузовике устанавливался 110-сильный дизель GMC, серийный выпуск которого был к тому времени налажен в Ярославле. ЯАЗ-200 стал первым отечественным грузовиком с дизельным двигателем. Не заставило себя ждать и появление целого семейства «медведей». В ночь на 7 ноября 1946 года были собраны первые два самосвала ЯАЗ-205. «Двести пятому» и суждено было стать первым МАЗом. Двумя годами ранее, в августе 1944 года, вышло постановление Государственного комитета обороны СССР об организации автосборочного завода в Минске. С конца 1944 года одновременно со строительством самого

НА СТРАЖЕ РОДИНЫ

Основная часть продукции Кременчугского автозавода поступала в Вооруженные силы СССР, где использовалась в качестве транспортных машин, артиллерийских тягачей, транспортно-заряжающих машин, топливозаправщиков и т. д. На их шасси размещалось крановое и экскаваторное оборудование, оборудование для установки боеголовок баллистических ракет и обслуживания различных ракетных комплексов.

завода началась сборка грузовиков GMC и Studebaker, машинокомплекты которых поставлялись из США по ленд-лизу. С середины 1947 года сборка американских машин прекратилась и продолжалось интенсивное возведение цехов будущего завода. Уже в октябре 1947 года по документации и при непосредственной технической поддержке Ярославского автомобильного завода в Минске были собраны первые пять самосвалов МАЗ-205. Фактически это были ЯАЗ-205, но с некоторыми отличиями, обусловленными технологическими возможностями Минского автозавода. В соответствии с решением партии и правительства, завод должен был полностью принять на себя изготовление грузовиков серии ЯАЗ-200, что и было выполнено, хотя и не сразу. Только в начале 1950-х годов производство двухосных ЯАЗ-200, самосвалов, бортовых грузовиков, седельных тягачей перешло в Минск.

ЯАЗ-210Д в составе топливозаправщика ТЗ-22. Современная фотография.





МАЗ-200 в Музее ретроавтомобилей на улице Рогожский Вал, 9/2 в Москве. 2011 г.



Грузовик в советском павильоне Лейпцигской осенней ярмарки. 1954 г.

Ярославский «медведь» уступил место беловежскому «зубру». Правда, капотную фигурку зубра имели лишь выставочные экземпляры МАЗов, а на серийных машинах размещали только барельефы на боковинах капота.

Дизельные трехосные

В 1947 году в Ярославле спроектировали еще одного «медведя» – 12-тонный трехосный бортовой грузовик ЯАЗ-210 с шестицилиндровым дизелем мощностью 165 л. с. Вскоре в «двести десятом» семействе появились седельные тягачи ЯАЗ-210Д, первый советский многоцелевой балластный тягач ЯАЗ-210Г и многоцелевой 10-тонный самосвал ЯАЗ-210Е. Выпущенный в 1956 году полноприводный трехосный ЯАЗ-214 был оснащен двухтактным шестицилиндровым дизелем ЯАЗ-206Б мощностью 205 л. с., что позволяло машине перевозить 7 т груза, преодолевать подъемы крутизной до 30°, двигаться по бездорожью.

Проведенная в конце 1957 года модернизация всех выпускаемых моделей во многом повысила их экономичность и надежность. Детали и узлы были унифицированы в среднем на 95%. Просторнее стали новые трехместные кабины с отоплением, надежнее – тормоза, легче – руль. Модернизированным автомобилям присвоили индексы: ЯАЗ-219 – бортовой трехосный, грузоподъемностью 12 т; ЯАЗ-221 – трехосный тягач; ЯАЗ-222 – самосвал. Их производство продолжалось до 1958 года, а затем

майским Постановлением ЦК КПСС и Совмина СССР производство большегрузных автомобилей было перенесено из Ярославля на комбайновый завод на Украину, в Кременчуг. Уже в январе 1959 года здесь было начато производство деталей для автомобилей, а в апреле с использованием узлов и агрегатов, привезенных из Ярославля, были выпущены два первых самосвала под маркой «Днепр-222». Поначалу на заводе не было конвейера и сборку автомобилей приходилось производить на стендах. В конце 1959 года был начат выпуск грузовиков КраЗ-219 и КраЗ-214. Название «Днепр» в продукции завода больше не использовалось.

К 1960 году прекратились поставки деталей с Ярославского автомобильного завода, КраЗ самостоятельно изготавливал свыше 1150 деталей. Первый автомобиль, полностью собранный из узлов и деталей собственного производства, был выпущен в сентябре 1960 года. ★



Автомобиль ЯАЗ-214.
Современная фотография.

В НОМЕРЕ 51

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 51

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.



VAZ-1111 «ОКА» —
АВТОМОБИЛЬ ОСОБО
МАЛОГО КЛАССА



АВТОМОБИЛЬ «ОКА»:
ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ОЦЕНКИ



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2597-6570



9 772587 657205



★
VAZ-1111 «Ока»

★
VAZ-1111 «ОКА» —
АВТОМОБИЛЬ ОСОБО
МАЛОГО КЛАССА

★
АВТОМОБИЛЬ «ОКА»:
ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ОЦЕНКИ

★
НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!