

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 51



VAZ-1111 — АВТОМОБИЛЬ
ОСОБО МАЛОГО КЛАССА



АВТОМОБИЛЬ «ОКА»:
ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ОЦЕНКИ



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ
ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

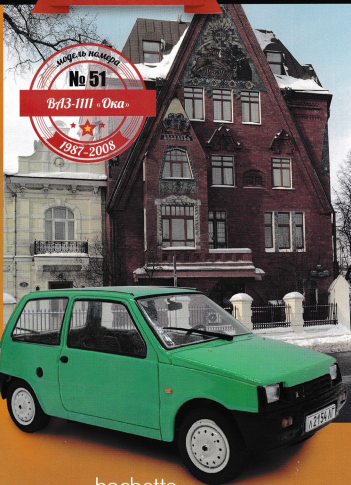
12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657269



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 51, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»
Главный редактор: Фриц Мисия Александрович
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витская, 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@ashet-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 «ТДС»
E-mail: tds@buenmedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «АшТранс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7727-250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шелковина, д. 42-44,
оф. 15 в, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дмитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать подписные номера (только для жителей Украины)
можно по тел: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.edipress.ua
E-mail: podpiska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Verty 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 4950 экз.

Цена: 1699 руб.

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

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Achette Collections

Copyright © 2020 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, выполненная из высококачественной
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.

Подписано в печать: 04.10.2019

Дата выхода в свет: 16.01.2020

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © PMA Новости; 4 © И. Д. Коцман; 5 © (ТАВ-TASS) Vladimir Savurin; 6 (автор) © Евгений Мусорин/Слободан Париз; (автор) © Alexander Muf/Wikimedia Commons; 6 (ТАВ-TASS); 7 (автор) © Желаяев Алексей/Фотострелка ТАСС; (в центре) © (ТАВ-TASS) Vladimir Savurin; (автор) © Шенк/Слободан Париз; 8 (автор) © Илья Мухоморов/ТАСС; (автор) © Евгений Мусорин/ТАСС; 9 (автор) © PMA Новости; (в центре) © ТАСС; (автор) © Vasyi Sazonov, Gettyimages/Wikimedia/TASS; 10-11 © PMA Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



ВАЗ-1111 – автомобиль особо малого класса

МАШИНА И ВРЕМЯ



Автомобиль «Ока»: противоречивые оценки

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Новое поколение легковых автомобилей

ВАЗ-1111 – автомобиль особо малого класса

Этот автомобиль изначально задумывался как транспортное средство для инвалидов и должен был заменить устаревшую к концу 1970-х годов мотоколяску С-3Д (СЗД), выпускавшуюся Серпуховским мотоциклетным заводом.

По официальной классификации, принятой в СССР, «Ока» – это легковой автомобиль первой группы особо малого класса. Для этой модели характерно многообразие индексов из-за обилия заводов, ее выпускавших: – ВАЗ-1111, СеАЗ-1111, КамАЗ-1111 и «Астро П501».

Наследник мотоколяски

Все помнит эпизод из фильма Леонида Гайдая «Операция «Ы» и другие приключения Шурика» – скаждат из-за неправильно припаркованного на колхозном рынке маленького автомобилчика, на котором развезает неразлучная тройка: Трус, Балбес и Бывалый. Могучий Бывалый, которого играет Евгений Моргунов, грозно объявляет, что он – инвалид. Соответственно машина его, которую в народе называли просто инвалидкой, – это мотоколяска СМЗ С-3А. Автомобиль этот выпускался в Серпухове в 1958–1970 годах в качестве своего рода моторизованной инвалидной коляски. В 1970 году ее сменила более современная мотоколяска С-3Д с закрытым двухместным трехобъемным кузовом. Такие автомобили распространялись (иногда с частичной или полной оплатой) через органы соцобеспечения среди инвалидов различных категорий. Мотоколяска выдавалась на пять лет, в середине срока ее ремонтировали, а по



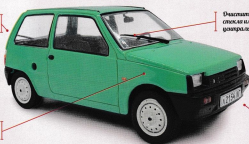
истечении срока эксплуатации инвалид получал новую. Для управления мотоколяской требовалось водительское удостоверение категории «А» (мотоциклы и мотороллеры) со специальной пометкой. Обучение людей с ограниченными физическими возможностями организовывали органы социального обеспечения.

Легковой автомобиль
ВАЗ-1111 «Ока», 1983 г.

Модель автомобиля ВАЗ-1111 «ОКА»

Вместе базовыми
опциями составляет
около 200 л

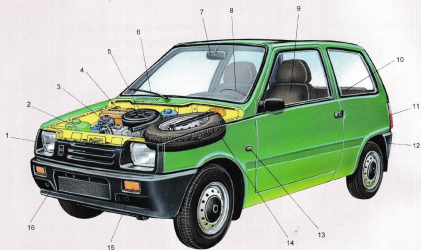
Оснащение базовое
отсутствует и имеет
различную стоимость



Заднее сиденье и фары
размещаются по желанию,
рядом с фронтальными

Дизайн базовый
разработчик разрабатывает
на основе фронтальной
проекции модели
ВАЗ-2108

Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-1111 «ОКА»



- | | | |
|--|--------------------------------|-------------------------------|
| 1 – передняя фара, | 6 – стеклоочиститель, | 12 – задний бампер, |
| 2 – расширительный бачок системы охлаждения, | 7 – зеркало заднего вида, | 13 – боковой сигнал поворота, |
| 3 – двигатель, | 8 – рулевое колесо, | 14 – запасное колесо, |
| 4 – аккумулятор, | 9 – сиденье водителя, | 15 – сигнал поворота, |
| 5 – воздушный фильтр, | 10 – заднее сиденье, | 16 – передний бампер. |
| | 11 – задний сигнальный фонарь, | |

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-1111 «ОКА»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 645

Полная масса, кг: 975

Габаритные размеры, мм:

длина – 3200 ширина – 1420
высота – 1400 база – 2180

Дорожный просвет, мм: 150

Двигатель: ВАЗ-1111, четырехтактный, двухцилиндровый, карбюраторный, ридный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 29,3 при 5600 об/мин.

Рабочий объем, см³: 649

Коробка передач: механическая четырехступенчатая

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние – дисковые, задние – барабанные

Рулевая механика: шестерня-рейка

Подвеска передняя: амортизационная стойка

Подвеска задняя: винтовая пружина

Размер шин: 135/80 R12

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 30

Расход топлива при смешанном цикле: 4 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 30

МОДЕРНИЗАЦИЯ

За годы выпуска «Окс» регулярно подвергались модернизации: неоднократно менялись панель приборов, система отопления и вентиляции кузова, а также некоторые кузовные детали, прежде всего пластиковые обвесы, включая решетку радиатора и бамперы.

26 апреля 1982 года Минавтопром выпустил приказ № 135, согласно которому проектирование автомобиля особо малого класса для инвалидов поручалось конструкторскому коллективу Волжского автозавода при участии конструкторов СМЗ и НАМИ.

Первые наработки

Некоторый опыт для создания нового микроавтомобиля имели все три упомянутых в приказе Минавтопрома коллектива. На ВАЗе, например, еще в декабре 1971 года был изготовлен ходовой опытный образец микролитражного автомобиля ВАЗ-ЭПО1, получивший за свою неслучайную точность название «Чебурашка». С этой машины начал свою самостоятельную деятельность конструкторский коллектив ВАЗа. За «Чебурашкой» последовали прототипы ЭЭПО1 и ЭЭПО1 «Ладога». Документация на последнюю была передана на Запорожский автомобильный завод, где использовалась при создании «Таврии». От одного из вариантов проработки внешнего вида ВАЗ-ЭПО1 будущей «Окс» досталась конфигурация арок задних колес. Что касается Серпуховского мотоциклетного завода, то он начиная с 1979 года совместно с НАМИ вел работы по созданию альтернативы мотоциклам С-3Д. В НАМИ за отправную точку взяли подхваченный по габаритам кузов выпускавшегося по лицензии в Польше микроавтомобиля Fiat 126p «Малюк» («Мальчик») с продольно расположенным сзади двухцилиндровым мотором

воздушного охлаждения, который послужил в качестве «мула» (носителя агрегатов). Поскольку автомобильного двигателя подходящего типа в СССР не было, силовой агрегат также позаимствовали у «Малюка», но перенесли его вперед и адаптировали под привод на передние колеса (НАМИ-0219М, НАМИ-0231). Впоследствии был спроектирован и изготовлен оригинальный кузов (НАМИ-0266).

К 1982 году, когда к работе подключились технологи СМЗ, которые учитывали скромные возможности своего завода, проект вылился в достаточно примитивную конструкцию микроавтомобиля СМЗ-1101, получившего название «Окс» – в честь реки, на которой стоит Серпухов.

Создание модели

В соответствии с приказом Минавтопрома, в июне 1982 года на ВАЗ прибыла группа из восьми сотрудников СМЗ, которую возглавляли заместитель главного инженера И. Ивневский и заместитель главного конструктора А. Попов, группа привезла опытный экземпляр СМЗ-1101. Ознакомившись с наработками серпуховчан, конструкторы Волжского автозавода нашли их достаточно интересными, однако признали выбранную для СМЗ-1101 концепцию в целом ошибочной: машина получалась излишне узко специализированной в качестве инвалидной и имела невысокий технический уровень, в то время как на ВАЗе рассчитывали создать автомобиль современной конструкции. Кроме того, чтобы добиться требуемой низкой себестоимости, было необходимо обеспечить унификацию с уже выпускаемыми автомобилями, учитывать сложившуюся структуру поставок от заводов-смежников. Этим требованиям серпуховская разработка не удовлетворяла, и в результате от нее осталось лишь название «Окс». Государство финансировало освоение производства автомобиля только в Серпухове, где должен был собираться инвалидный вариант. Волжскому и Камскому автозаводам предстояло наладить производство за свой счет,

Модель на м...



Инициатором проекта
работы на автомобиле
ВАЗ-1111 «Окс» по маршруту
Волжск-Кам - Муромск
2003 г.





«Ока» ВАЗ, российский легковой автомобиль первой группы особо малого класса. Современная фотография.

★ ПРОИЗВОДСТВО

До 1995 года производством малолитражки занимался АвтоВАЗ, который передал его на основных мощностях по причине низкой рентабельности. Производство «Оки» было передано из Тольятти в Серпухов, на СоАЗ и в Набережные Челны на ЗМА, легкое подразделение КамАЗа.

по программе выпуска товаров народного потребления. До этого два крупнейших и современнейших автозавода страны в рамках этой программы выпускали только скоростные и аркальные чугунные утюги. В качестве ориентиров при создании «Оки» на ВАЗе выбрали японские кей-кары – миниатюрные автомобили, разработанные в соответствии с жесткими правилами налогообложения и страхования в Японии. Один из таких кей-каров – «Дайхатсу-Куорен» – завод получил от НАМИ. В конце июля 1982 года японская новинка проходила испытания вместе с СМЗ-1101. До 1984 года были собраны и проходили испытания две серии прототипов с двигателем ВАЗ-1101, который разработали конструкторы В. Мешков и А. Розов. Технологическая проработка этого двигателя показала, что его себестоимость не

Автомобиль СМЗ. Современная фотография.



соответствует заданному уровню. В результате в сентябре 1985 года было принято решение о полной унификации двигателя микролитражки с 1,3-литровым двигателем ВАЗ-2108.

За основу мотора с обозначением «111» взяли средние два цилиндра мотора «2108» с двигающимися синхронно поршнями (на заводе этот мотор окрестили «пол-восьмого»). Так как конструкция в целом получалась несбалансированной, вместо двух «недостающих» поршней применили балансирные валы, расположенные в картере двигателя по бокам от коленвала и вращающиеся в противофазе с ним. Согласованная с производственными требованиями документация на двигатель была выдана в ноябре 1985 года. Он получился тяжелее и немного менее мощным, чем «110», за счет больших потерь на привод «восьмерочных» водяного и масляного насосов, но намного дешевле в массовом производстве благодаря использованию серийных деталей и узлов, а также – по той же причине – потенциально проще в ремонте. В 1986 году изготовили третью серию прототипов уже с новым двигателем. К этому времени к работе над автомобилем подключились и Камский автозавод. Впоследствии КамАЗ освоил производство агрегатов передней и задней подвески, регулятора давления задних тормозов, подрамника рулевого механизма, амортизаторов, которые он поставил на ВАЗ и СМЗ.

★ «Конструкция автомобиля»

«Ока» имеет несущий трехдверный кузов типа «сетка». Так как в узком моторном отсеке с поперечно расположенным силовым агрегатом не оставалось места для расположенных пониже, вместо них в качестве силовых элементов передка автомобиля использовались усиленные брызговики передних крыльев, которым был придан коробчатое сечение. Для крепления рычагов подвески и рулевого управления служил отъемный подрамник, крепящийся к шкту передка и брызговикам крыльев.

Двигатель ВАЗ-111 – двухцилиндровый, разработанный в основе средних двух цилиндров мотора ВАЗ-2108 и широко унифицированный с ним. Поршни в нем движутся синхронно и приходят в верхнюю мертвую точку одновременно, но рабочий такт происходит только в одно из них. Особенностью двигателя является пара уравновешивающих валов, расположенных в картере двигателя по бокам от коленвала и представляющих собой эдакие трики, призванные компенсировать момент инерции



Новый легковой автомобиль «Ока» в цехе мелкого серийного автомобильного завода, 1987 г.



Опытные образцы автомобиля «Ока» производства Серпуховского завода, 1987 г.



Начало автопробега Владивосток - Мурманск на автомобиле ВАЗ-1111 «Ока», Март 2002 г.

Тормозная система гидравлическая, с передними дисковыми и задними барабанными тормозами марки Brembo. Регулятор давления в задних тормозах находится под капотом, в отличие от большинства советских автомобилей, в которых он располагался у заднего моста. Зазор в задних тормозных механизмах регулируется вручную, хотя изначально планировался механический автомат их регулировки.

Интерьер «Оки» весьма скромен даже по советским меркам. Передняя панель, изначально образца была максимально упрощена (открытые полки слева и справа от блока, включавшего в себя спидометр и отопитель салона), комбинация приборов использовалась от ВАЗ-2101. Вещевой ящик отсутствовал. В салоне много металла, не прикрытого какими-либо декоративными накладками. ★

синхронного движения обеих поршней одновременно вверх и вниз. Уравновешивающие валы приводятся во вращение с помощью косозубого колеса на коленвале, со стороны маховика стартера, и делают один оборот на каждый один оборот коленвала.

Система охлаждения точно такая же, как у ВАЗ-2108, и имеет в своем составе термостат, блокирующий движение жидкости через основной радиатор до достижения ею рабочей температуры. Насос охлаждающей жидкости тоже заимствован у двигателя ВАЗ-2108, что гарантирует уверенное охлаждение двигателя даже при высокой температуре окружающей среды. При низких температурах, однако, возможен перегрев двигателя до рабочей температуры, поскольку много тепла забирает отопитель. В системе питания применяется карбюратор оригинальной конструкции. В жаркую погоду возможно образование паровых пробок в топливной магистрали из-за высоких температур в подкапотном пространстве и отсутствия обратной магистрали циркуляции топлива. Карбюратор имеет изначально не используемый (с глухим отверстием) привал на крышке под штуцер обратной топливной магистрали, позволяющий прокладывать ее до топливного бака самостоятельно, чем полностью решается проблема подачи топлива.



Автомобиль молодого класса ВАЗ-1111 «Ока». Современная фотография

Автомобиль «Ока»: противоречивые оценки

Ни один отечественный автомобиль не вызывал столь противоречивых оценок: от откровенного неприятия до преданной любви, особенно со стороны тех, для кого «Ока» стала первым долгожданным автомобилем в жизни.

Задуманная изначально исключительно для инвалидов, «Ока» в процессе работы над проектом сменила статус и превратилась в полноценный бюджетный автомобиль – недорогой, простой и симпатичный. Такой автомобиль идеально подходил молодым семьям, которые еще не могли позволить себе приобретение более солидной машины.

Планов громадье

Изменение концепции не вписывалось в планы министерства. Подготовку производства новой модели собирались начать в 1984 году, причем в соответствии с имеющимися у Минавтопрома ресурсами, масштабы выпуска закладывались небольшими – всего 50 тыс. автомобилей в год (по 20 тыс. на Волжском и Камском автозаводах и 10 тыс. – в Серпухове). Производству



Автомобиль «Ока» для инвалидов, Татарстан, 1995 г.

массового бюджетного автомобиля эти планы не соответствовали. Затянулась и подготовка серийного производства. Тем временем к власти пришел М. С. Горбачев, и в рамках новой объявленной партией политики производство массовой бюджетной «Оки» оказалось весьма своевременным. Производственные планы были резко пересмотрены.

Увеличить объем выпуска вывели перечисленные заводы просто не могли, и массовое производство автомобилей ВАЗ-III «Кам» (почти копии «Оки», отличавшейся деталями) решили организовать в городе Елабуга Татарской АССР, на реке Кама, недалеко от Набережных Челнов. В 1988 году Камский тракторно-технологический завод в рамках идеологической компании по конверсии

★ УДИВИТЕЛЬНАЯ ПРОХОДИМОСТЬ

«Ока» отличалась неплохой проходимостью, чему способствовали малая масса, достаточный клиренс и передний привод. Если же автомобильчик все-таки застрял, то при наличии двух-трех пар мужских рук его легко вытаскивали из любой грязи.

Ка Дню Победы ветеранам Великой Отечественной войны вручили ключи от автомобилей «Ока», Чита, 2002 г.





Автомобиль «Ока» соходит с конвейера, Камский автомобильный завод, 1991 г.

Военно-промышленного комплекса и увеличению выпуска товаров народного потребления был перепрофилирован в Елабужский завод легковых автомобилей (ЕЛАЗ). Новый по масштабу АвтоВАЗу или КамАЗу, ЕЛАЗ должен был выпускать 900 тыс. автомобилей ВАЗ-1117 в год. Планировалось, что численность населения Елабуги резко вырастет до 300–400 тыс. человек, для работников завода с семьями будут выстроены новые жилые кварталы, а с Набережными Челнами промплощадку завода свяжет линия скоростного трамвая.

В конце 1980-х годов о Елабуге много писали, говорили на телевидении, в трудовых коллективах, да и просто на кухнях, 900 тыс. автомобилей в год должны были решить проблему дефицита автомобилей в стране! Но за этими оптимистичными подсчетами забывали, что завод еще только предстоит построить. Фактически тракторно-технический завод не перепрофилировали, а просто переименовали, перепрофилировать там было нечего – 80 % промплощадки занимал нулевой цикл. Трудно сказать, с учетом резко сократившегося финансирования, насколько продвинулось строительство в Елабуге за 1988–1991 годы, зато точно известно, что в 1992 году стройка встала. В условиях свободного рынка дефицит автомобилей в стране исчез сам собой, в 900 тыс. микролитражек оказались никому не нужны. В немногочисленных построенных производственных помещениях ЕЛАЗа наладили мелкосерийную отверточную сборку иномарок.

«Хожение по мукам»

До 1995 года «Оку» выпускал только АвтоВАЗ. Затем, сочтя выпуск 20 тыс. дешевых микролитражек в год экономически нецелесообразным, он передал производство модели ВАЗ-1117 на Серпуховской автомобильный завод (бывший СМЗ), до этого обеспечивавший лишь программу выпуска автомобилей для инвалидов, и на Завод микролитражных автомобилей (ЗМА – подразделение КамАЗа). Примерно в то же время был разработан 0,75-литровый двухцилиндровый 55-сильный двигатель ВАЗ-1117, представлявший собой «половинку» 1,5-литрового мотора ВАЗ-21083.

В конце 1998 года, после дефолта и резкой девальвации рубля, микроавтомобиль «Ока» оказался одним из наиболее дешевых в мире четырехколесных средств передвижения, что резко увеличило его популярность на внутреннем и внешнем рынках. До 2005 года ЗМА

и СеАЗ постоянно наращивали производство единственной российской модели сегмента «А», но в дальнейшем спрос на морально устаревшую «Оку» стал падать из-за укрепления рубля и импорта более современных автомобилей, прежде всего узбекского Daewoo Matiz. Кроме того, ВАЗ свернул производство двигателя для «Оки», посчитав нерентабельной его дальнейшую адаптацию под нормы Евро-2, вводимые в России с 2006 года. В 2006 году производство «Оки» на ЗМА прекратилось. На СеАЗе в том же году было налажено производство модификации СеАЗ-111Б с импортным китайским трехцилиндровым 1-литровым инжекторным двигателем, а в 2007 году завод сделал попытку выпустить пикапы и фургоны. Однако спасти «Оку» уже ничто не могло – в 2008 году производство безнадежно устаревшего автомобиля было полностью прекращено. ★



СЛИШКОМ ЛЕГКАЯ

Формально по результатам ряда краш-тестов «Ока» набирает больше баллов, чем вазовская «классика». Но все портят небольшие размеры, малая масса, отсутствие «коробчатых» передних лонжеронов и большие дверные проемы. В итоге при реальном ДТП «Ока» складывается, как картонный домик, не оставая пассажирам никаких шансов.

Секретарь ЦК КПСС Егор Латышев (в центре) во время посещения подразделения «АвтоВАЗ» Toyota, 1988 г.

Автомобиль ВАЗ 1117, мощность – 38 л.с., расход топлива – 5,25 л/100 км, скорость – 120 км/час, 1991 г.



Новое поколение легковых автомобилей

Наиболее плодотворной эпохой в истории советского автопрома были, без сомнения, 1960-е годы. На созданные в это время модели автомобилей отечественные производители ориентировались все последующие десятилетия.

В данный период автомобильная отрасль активно развивалась, и это касалось не только количества выпускаемых автомобилей, но и их качества. Не в последнюю очередь это объяснялось появлением совнархозов – местных органов управления промышленностью в экономических административных районах.

Из одного десятилетия – в другое

Советы народного хозяйства, которые функционировали в 1957–1965 годах, благодаря децентрализации руководства хозяйством дали входившим в их район предприятиям некоторую хозяйственную самостоятельность. Кроме того, экономические связи, которые стали налаживаться между отдельными районами, означали сотрудничество на взаимовыгодной основе, а не на базе чисто административной структуры. Потому именно на эти годы в нашем автомобилестроении пришелся всплеск творческой инициативы, выразившейся в создании большого числа новых конструкций, расширении типажа, специализации предприятий. Легковое автомобилестроение страны, представленное на рубеже 1960-х годов фактически двумя заводами, вошло в новое десятилетие с моделями, созданными еще в 1950-х годах. Московский завод малолитражных автомобилей (МЗМА) с 1958 года выпускал автомобиль «Москвич-407»,

ВЛИЯНИЕ ЭКСПОРТА

На развитие конструкций советских автомобилей наложило свой отпечаток и то обстоятельство, что к концу 1950-х годов СССР стал в заметных количествах экспортировать свои машины, прежде всего легковые. В этой связи наши заводы обязаны были неутомительно соблюдать требования по патентной чистоте, вытекающие из Международной патентной конвенции.

сменивший на конвейере более раннюю модель «Москвич-402». Внешне эти модели различались мало, главное отличие «407-го» находилось под капотом – более мощный вернеекалыванный двигатель с алюминиевой головкой блока цилиндров. С 1959 года на автомобиле стали устанавливать главную передачу заднего моста и (впервые на отечественных легковых машинах) четырехступенчатую коробку передач вместо трехступенчатой. В 1960 году на автомобиле появились новая облицовка радиатора, существенно изменившая экстерьер малолитражки, а также новые задние фонари. Больше внимание стало уделяться антикоррозийной обработке. В новое десятилетие МЗМА вошел с «Москвичом-408». Аналогичная картина сложилась и на Горьковском автомобильном заводе (ГАЗ). С его конвейера в 1957 году начали сходить новенькие «Волги» ГАЗ-21, ставшие символом и иконой стиля следующего десятилетия.

ГАЗ-21 «Волга» перед входом на Международную выставку «Автосервис-73» в Москве, 1973 г.



Москва, Ленинский проспект у Октябрьской площади, 1969 г.



Автомобили «Москвич-4072» и «Москвич-403» Московского завода малолитражных автомобилей, 1960 г.

Дело в том, что освоение «Волги» шло трудно, и до конца 1950-х годов завод сумел изготовить не слишком много этих автомобилей. Основной объем выпуска пришелся как раз на 1960-е годы. «Москвичи», «Победы» и «Волги» составляли 95 % легкового автомобильного парка страны в начале 1960-х годов.

Автомобили шестидесятники

В самом начале 1960-х годов номенклатура советских автомобилей пополнилась новым названием. Впоследствии этот автомобиль станет объектом насмешек и героем анекдотов, но тогда микролитражка «Запорожец» ЗАЗ-965 вызвала только улыбку. Долгожданный народный автомобиль был хорошо принят потребителем. Горожане быстро оценили его маневренность, экономичность и прочность. Независимая подвеска всех колес обеспечивала автомобилю хорошую устойчивость и управляемость на дороге. Кроме того, малая масса силового агрегата, простота и разборная конструкция позволяли отремонтировать автомобиль практически в чистом поле или во дворе. Пользовались уважением «запорожцы» и в сельской местности, в том числе благодаря своим вездеходным способностям. Хорошей проходимостью ЗАЗ-965 был обязан гладкому днищу и грамотной разводке по осям (даже намертво засевший в грязи 650-килограммовый «Запорожец» легко вытаскивался усилиями двух-трех человек). Отраден был и факт появления нового производителя легковых автомобилей, каковым стал Запорожский автомобильный завод. Обновили свою продукцию и ГАЗ с МЗМА, хотя обновление это было внешне мало заметно. На смену «Москвичу-407» в 1965 году пришел «Москвич-403» – МЗМА оставался верен своей стратегии постепенной замены моделей. «403-й» представлял собой «407-ю», в котором использовался ряд агрегатов, предназначенных для перспективной модели «Москвич-408», в частности передняя подвеска, рулевое управление и подвесной педальный

узел. Установленный на нем двигатель «Москвич-407Д» отличался от обычного «407-го» передней опорой подвески и установкой гидравлического привода сцепления. Появился и более компактный и легкий, но одновременно и более эффективный радиатор. «Москвич-403» представлял собой переходную модель. Обновилась и «Волга». С 1962 года и до конца десятилетия выпускалась самая массовая (около 470 тыс. машин) 3-я серия. Базовый седан выпуска 1962 года обозначался ГАЗ-21Л, а 1965 года – ГАЗ-21Р. Эту машину принято считать результатом мягкой модернизации «Волги». Ее характерными внешними признаками являются обличья радиатора с 37 вертикальными прорезями, прозванная «коготный ус», и бамперы без «клыков». Именно внешний вид этой модификации и установился в массовом сознании в качестве канонического. *

Автомобиль ЗАЗ 965А с двигателем М493-966 мощностью 27 л. с., 1966 года на выставке ретроавтомобилей, 2014 г.



В НОМЕРЕ 52

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 52

КОЛЛЕКЦИОННАЯ ЦЕНА: 400 РУБ.



ЗАЗ-968М — ДОСТУПНЫЙ
«ЗАПОРОЖЕЦ»



«ЗАПОРОЖЕЦ» — ДОСТУПНЫЙ
И НЕОБЫЧНЫЙ



ГИБРИДНЫЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ



hachette



★
ЗАЗ-968М

★
ЗАЗ-968М — ПОСЛЕДНИЙ
«ЗАПОРОЖЕЦ»

★
«ЗАПОРОЖЕЦ»:
ДОСТУПНЫЙ И НЕОБЫЧНЫЙ

★
ГИБРИДНЫЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ

©2019 Аван Коллекция. ООО «Аван Коллекция». Производство: ДИРС.С. Москва, ул. Вятская, 48, стр. 2.
Коллекция предназначена для продажи. Не подлежит возврату. Возвратная стоимость для перепродажи отсутствует.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ