

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 53



ГАЗ-46 — ПЛАВАЮЩИЙ  
«КОЗЛИК»



АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ФОРСИРОВАНИЯ  
ВОДНЫХ ПРЕГРАД



ИСТОРИЯ ГОРОДСКИХ  
АВТОБУСОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657053



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 53, 2020

### РОССИЯ

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

По техническим вопросам написать на:  
info@ashet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций,  
Свидетельство ПИ № ФС:77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ЦДС»  
E-mail: [info@ashet-collection.ru](mailto:info@ashet-collection.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 «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шевченко, д. 42-44,  
оф.15 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Думитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680  
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83  
[www.pdfkaidedpress.ua](http://www.pdfkaidedpress.ua)  
E-mail: [pdfkaidedpress.ua](mailto:pdfkaidedpress.ua)

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Belta 2 C

27200 Staszchowie

POLAND

Тираж: 4700 экз.

Цена: 1699 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендованную 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 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и настольная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
использовать аккуратно. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.  
Подписано в печать: 08.11.2019  
Дата выхода в свет: 13.02.2020

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © ИЛ. О. Кожданов;  
5 (версия © Мальчик Андрей/Фотобанк Парк, (версия © Акр-Имадж);  
4 © Акр-Имадж; 7 (версия © Мальчик Андрей/Фотобанк Парк,  
(версия © Сергей Буторин/Фотобанк Парк; 8 (версия © частная коллекция,  
(версия © Акр-Имадж; 9 (версия © Акр-Имадж; (версия © частная коллекция;  
10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## ГАЗ-46 – плавающий «козлик»

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## Автомобиль для форсирования водных преград

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

## История городских автобусов

# ГАЗ-46 - плавающий «козлик»

*ГАЗ-46 - автомобиль-амфибия, выпускавшийся Горьковским автозаводом в 1953-1958 годах. В Советской армии автомобиль был известен под названием МТВ - «малый автомобиль водоплавающий».*

**П**ервые автомобили-амфибии поступили на вооружение Красной армии в годы Великой Отечественной войны. Это были американские машины Ford GPA. Конструкция этих автомобилей и была взята за основу при создании советского аналога.

## Заокеанский прототип

Амфибия Ford GPA была создана осенью 1941 года на базе 0,25-тонного автомобиля высокой проходимости Ford GPW («фордовский» аналог «Виллиса»). Все агрегаты автомобиля были сконструированы в легком сварном водоизмещающем корпусе, выполненном в виде плоскодонной лодки с нишами для колес.

На машине устанавливались четырехцилиндровый рядный карбюраторный двигатель GPA-6005 мощностью 54 л. с. при 3600 об/мин и трехступенчатая синхронизированная коробка передач Wagner T84J. Раздаточная коробка фирмы «Спайсер», объединенная с двухступенчатым демультипликатором, крепилась непосредственно к коробке передач, без промежуточного вала. Задний ведущий мост фирмы «Спайсер» имел гидроничную главную передачу и неразъемную балку. Передний мост также изготавливался фирмой «Спайсер» и был ведущим и управляемым, а по своей конструкции аналогичен заднему. Подвеска - на четырех продольных



полуэллиптических рессорах. Амортизаторы - телескопические, двойного действия. Тормоза всех колес - барабанные с гидравлическим приводом. Стояночный тормоз - центральный, ленточный, с механическим приводом. Тормозной барабан был установлен на вторичном валу раздаточной коробки. Колеса оснащались шинами размером 6,00 x 16.

Автомобиль-амфибия ГАЗ-46 из резервов авиации в парке в честь 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне. Воронежская область, Савельевская область, 2018 г.

## Модель автомобиля ГАЗ-46

Объемы масла на левую сторону редкой балки

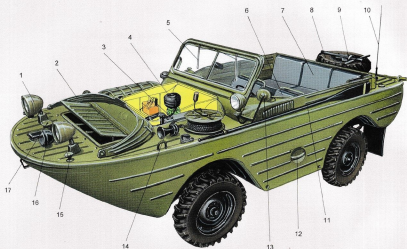
Центральная ленточная тормозная барабанная часть без обшивки

Запасное колесо размещалось в передней части корпуса



Колеса особой конструкции, ленточная тормозная барабанная часть без обшивки

## Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-46



- |                       |                      |                                 |
|-----------------------|----------------------|---------------------------------|
| 1 – фара,             | 7 – задние сиденья,  | 13 – зеркало заднего вида,      |
| 2 – волноотражатель,  | 8 – запасное колесо, | 14 – клаксон (звуковой сигнал), |
| 3 – двигатель,        | 9 – мотор,           | 15 – габаритный огонь,          |
| 4 – воздушный фильтр, | 10 – антенна,        | 16 – фара ночного света,        |
| 5 – стеклоочиститель, | 11 – крыло,          | 17 – набестан (лебедка).        |
| 6 – сиденье водителя, | 12 – подножка,       |                                 |

## Технические характеристики автомобиля ГАЗ-46

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1850

Полная масса, кг: 2053

Габаритные размеры, мм:

длина – 5070                      ширина – 1750

высота по тенту – 2000        база – 2300

Дорожный просвет, мм: 220

Двигатель: М-20, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 55 при 3600 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 2120

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, двухкошарная с синхронизаторами на II и III передачах

Сцепление: однодисковое сухое

Тормоза: колодочные, барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк без усилителя

Подвеска передняя: рессорная с гидроамортизаторами двойного действия

Подвеска задняя: рессорная с гидравлическими амортизаторами двойного действия

Размер шин: 6,50–16"

Макс. скорость, км/ч: 90 (на плаву – 90)

Время разгона до 100 км/ч, с: –

Паспортный расход топлива, л/км: 17,7 л на 100 км (на плаву – 16,5 л на 1 ч.)

Объем топливного бака, л: 60





Трехлопастный винт автомобиля ГАЗ-46 (НАМ) на выставке «Автосалон-2004». Тушино, Москва, 2004 г.

Отбор мощности на гребной трехлопастный винт диаметром 360 мм осуществлялся от коробки передач специальным карданным валом. Для движения на плаву служила вторая передача. Передний и задний мосты при этом отключались путем переключения раздаточной коробки в нейтральное положение.

Управлялась амфибия на воде лодочным рулем, установленным за кормой корпуса на вертикальном штыре. Поворот руля производился обычным рулевым колесом. Кроме стандартного автомобильного оборудования, на амфибии устанавливались водотопливные ящики и кабели. Амфибия Ford GPA вмещала шесть человек, включая водителя. Стационарное вооружение отсутствовало. Машина имела массу 1662 кг, что было почти на 500 кг больше, чем у Ford GPW. Максимальная скорость по шоссе составляла 80 км/час, на плаву – 8,8 км/час. Средний расход топлива при движении по воде достигал 187 л/100 км.

В Красной армии амфибия «Форд-4», как ее иногда называли, состояла на вооружении отдельных батальонов плавающих автомобилей и начиная с 1944 года с успехом использовалась при форсировании Днепра, Свири, Одера, озер в Прибалтике и т. д. Форсировалась с помощью небронированных американских

## СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК

ГАЗ-46 серийно выпускался до 1958 года. Поскольку производство базовой машины ГАЗ-69 перенеслось на УАЗ, предполагалось развернуть выпуск ГАЗ-46 в Ульяновске, но по производственным соображениям сделать этого не удалось.

плавающих автомобилей и более серьезные преграды. 22 августа 1944 года в полосе наступления 5-го Украинского фронта 252-й батальон плавающих автомобилей форсировал Днестровский лиман.

В Моонзундской десантной операции по овладению островами Сааремаа (Эзель), Хийумаа (Даго) и Муху (Моон) принимал участие 283-й батальон плавающих автомобилей.

### Создание советского аналога

Успешная эксплуатация на фронте амфибий Ford GPA побудила советское военное руководство задуматься о принятии на вооружение аналогичной машины собственного производства. Сразу после окончания войны в НАМИ началось проектирование амфибии на базе полноприводного отечественного автомобиля ГАЗ-67Б, неплохо зарекомендовавшего себя в войсках. Технические требования к автомобилю, получившему обозначение НАМИ-0П, были утверждены Инженерным комитетом Вооруженных Сил СССР 22 июля 1948 года. Машина предназначалась для перевозки по суше и переправе через водные преграды мелких разведывательных и других групп, буксировки по воде легких катеров или иных легких прицепов, понтонов и прочих плавучих средств, применяемых инженерными частями.

Проектные работы по машине возглавил руководитель экспериментального бюро НАМИ Б. В. Шихов. С самого начала конструкторы столкнулись с необходимостью адаптации элементов автомобиля ГАЗ-67Б к движению

Модель НАМИ



Американская амфибия Ford GPA. Современная фотография.





Андрейская амфибия Ford GPA. Вид сверху. Современная фотография.

по воде. Конструкция раздаточного редуктора вездехода не позволяла установить узел отбора мощности для привода гребного винта, без которого мореходные характеристики амфибии были недостаточными. Также имелась проблема герметизации картеров ведущих мостов, силовой агрегат не предусматривал установки дополнительного масляного радиатора. Масса цельнометаллического кузова, напоминающего корпус лодки, была вдвое больше массы кузова автомобиля ГАЗ-67Б. Из-за этого двигатель работал постоянно на пределе своих возможностей, а альтернативного силового агрегата в стране еще не производилось. В итоге с частью проблем конструкторы справились, что позволило изготовить первые прототипы амфибии под индексом НАМИ-011 в оговоренные сроки.

Подразделение инженерных войск готовится к наседанию понтонной переправы через реку. 1976 г.



Осенью 1949 года амфибии прошли межведомственные испытания, и военные признали, что с поставленной задачей НАМИ в целом справились. Причем справился настолько успешно, что в 1950 году группа из шести конструкторов во главе с Шаникиным стала лауреатами Сталинской премии 3-й степени «За работы в области машиностроения».

Амфибия, получившая в военной документации наименование МАВ, была рекомендована к принятию и вооружению, а один из опытных образцов и техническая документация переданы на Горьковский автозавод.

### Большие проблемы маленького автомобиля

Проблемы на ГАЗе возникли сразу же. Во-первых, НАМИ-011 базировался на шасси ГАЗ-67Б, который уже считался устаревшим и бесперспективным, и на завод полным ходом шла работа над ГАЗ-69. Сохранение в производстве агрегатов сразу двух вездеходов справедливо посчитали нерациональным. Во-вторых, переданный на ГАЗ прототип был весьма сырым конструктивно, а техническая документация представляла собой, по сути, эскизы проекта. НАМИ был научным институтом, а не конструкторским бюро, и разработкой документации, необходимой для производства, никогда не занимался. Слово по машине, уже получившей индекс ГАЗ-011, необходимо было выполнять серьезный объем работ.

В этой ситуации главный конструктор ГАЗа А. А. Липгар принял соломонино решение: доводить «чужой» ГАЗ-011 (постановление правительства надо было выловить и одновременно разработать свой вариант амфибии уже на базе агрегатов перспективного ГАЗ-69. Работы по разработке амфибии, получившей индекс ГАЗ-46, занимались конструкторы Г. М. Вассерман и А. А. Смолин. Липгар надеялся, что обе амфибии выйдут на испытания одновременно и заказчик выберет более современную конструкцию. Военные одобрили ГАЗ-011, доработанный группой под руководством А. А. Крещука. В середине лета 1951 года началось его мелкосерийное производство, а проект ГАЗ-46 был приостановлен. Ситуация внезапно изменилась после того, как А. А. Крещук, продвигавший свою идею создания некоей суперамфибии, написал письмо Сталину. Досталось всем: заводу, НАМИ, заказчику, министерству... Непонятно, чего в итоге добился сам Крещук, — проект суперамфибии оказался химерой (позже Крещук был уволен). ГАЗ-011 выпускался в небольших количествах (всего не более ста штук) вплоть до снятия ГАЗ-67Б с производства в 1955 году, а потом в серию пошел ГАЗ-46. То есть все получилось так, как предполагал А. А. Липгар и как диктовал здравый смысл. Но этого снятый с должности Андрей Александрович уже не увидел — его отправили рядовым инженером на автозавод в Миасс.

## ★ СЛУЖБА

Все автомобили-амфибии МАВ поступали в Советскую армию и состояли из вооруженных переправочно-десантных батальонов понтонно-мостовых полков инженерных войск. Они состояли и на вооружении армий ряда дружественных СССР государств.



Плавающий автомобиль ГАЗ-46 (МАЗ) на выставке «Автосалон-2004», Тулаво, Москва, 2004 г.

### Конструкция ГАЗ-46

Плаучивость ГАЗ-46 обеспечивал водонизмещающий корпус постоянного типа без дверей, сваренный из стальных листов, усиленный «стакжками» и стрингерами-шпангоутами и разделенный поперечными перегородками на три отсека. В переднем располагался 55-сильный двигатель ГАЗ-69. Его мощность ненамного превышала мощность мотора ГАЗ-67, но сочетание с новой трехступенчатой КП и раздаточной коробкой с демультипликатором позволяло использовать лошадиные силы с куда большей гибкостью и эффективностью.

Мотор амфибии имел принудительную жидкостную систему охлаждения замкнутого типа и штатный масляный радиатор. Подобная схема оказалась очень удобной при движении по воде, поскольку обеспечивала приемлемый температурный режим агрегата в условиях слабой циркуляции охлаждающего воздуха. Несмотря на это, конструкторы машины ГАЗ-46 ввели дополнительное охлаждение радиаторов при помощи подачи заборной воды. Для повышения надежности работы двигателя использовалась полностью экранированная система зажигания. Выхлопной коллектор был выведен на верхнюю часть корпуса и снабжен глушителем. Поддача воздуха к силовому агрегату осуществлялась через люк на капоте. На задней части корпуса машины расположено крепление запасного колеса, внутри которого имелось штатное место для якоря. Рядом выполнена горловина топливного бака, что позволяло заправлять амфибию ГАЗ-46 на воде. Для удержания амфибии у причала имелась кнехт и направляющая скоба для каната, расположенные между фарами головного света.

На плаву машина могла передвигаться с помощью трехлопастного гребного винта, приводимого карданным валом от раздаточной коробки. Для защиты винта от ударов о камни устанавливался полукруглый стальной

экран. Направление движения на воде изменялось судовым рулем, находящимся в струе воды, отбрасываемой вилетом. Привод к рулю был тросовый, от катушки, насаженной на вал рулевого колеса. При движении по воде спереди откидывался стальной волноотбойный щиток, который снижал заливаемость передней части амфибии. Отличительной особенностью амфибии являлись колеса особой конструкции, позволявшие для увеличения проходимости двигаться на подсушенных шинах без риска их проворачивания и попадания воды внутрь покрышки. Такая конструкция колес позволяла улучшить выход амфибии на берег во влажном и раскисшем грунту.

Все сиденья были оборудованы быстростелными подушками и спинками из плотного пенопласта, обтянутого кожзаменителем. Они использовались в качестве спасательных средств. Перед водителем и пассажиром устанавливалась откидная рама с ветровым стеклом со стеклоочистителями. Имелись дуги

для защитного тента, имевшего боковые клапаны с целлулонными смотровыми окнами. ★

Модель номер



Автомобиль-амфибия ГАЗ-46 перед парадом. Современная фотография.



# Автомобиль для форсирования водных преград

*Автомобиль-амфибия – это довольно специфическое транспортное средство в жизни обычного человека практически неприменимое. Нуждаются в нем лишь государственные структуры – армия, спасатели и т. д.*

**О**пыт Второй мировой войны со всей очевидностью показал, какой трудноосуществимой задачей является форсирование водных преград. Красная армия испытала особенно много сложностей в этом отношении.

## Опыт войны

Во-первых, в 1943–1945 годах по мере продвижения на запад нашим войскам пришлось переправляться через огромное количество рек, озер, проливов и лиманов. Дело осложнялось тем, что на территории как СССР, так и стран Восточной Европы большинство рек текут или с севера на юг, или с юга на север. При этом из-за направления течения Земли восточные берега этих рек низкие, а западные – высокие. Последнее обстоятельство создавало дополнительные трудности при их форсировании. Во-вторых, оснащенность Красной армии переправочными средствами оставляла желать лучшего. К тому же все они имели низкую тактическую подвижность. Так, например, наиболее удачный и один из лучших в мире в тот период отечественный понтоно-мостовой парк НЗП переправлялся на тележках, буксируемых тракторами С-65, реже – на автомобилях ЗИС-5. Самоходных переправочных средств, способных двигаться сразу за боевыми порядками наступающих войск и в одном с ними темпе, не было вообще.

Все вышеперечисленные факторы приводили к тому, что в большинстве случаев вышедшие к водным преградам подразделения Красной армии были вынуждены форсировать их с помощью подручных средств (от рыбацких лодок до заборных калиток), исключавших перевозку тяжелого вооружения. К чему это приводило,



БАР из состава 482-го вересб под Магдебургом, 1940-е гг.

## ★ СТАРШИЙ БРАТ

«Большой автомобиль водоплавающий» (БАР), он же ЗИЛ-485, выпускался на заводе ЗИС (с 1956 года – ЗИЛ) в Москве. В 1952–1959 годах здесь было собрано свыше 2 тыс. таких автомобилей, после чего производство было передано на Брянский автомобильный завод. Однако в Брянске изготовили всего 24 машины, а затем выпуск автомобилей-амфибий был прекращен.

★  
можно представить на следующем примере. Осенью 1943 года части 5-й гвардейской танковой армии, отряды отступавшие немецкие войска, вышли к Днепру. Мотострелковые батальоны с ходу форсировали реку на подручных средствах и захватили плацдарм, правому берегу в этом месте противника еще не было. Понтоно-мостовые части, способные переправить рез Днепр танки и артиллерию, подошли только через

И суток. К этому времени немцы ликвидировали плацдарм и выстрелили глубоководнопроходимый оборону, сведя на нет успех внезапного и стремительного первого броска через Днепр.

Несколько улучшить ситуацию помогли появившиеся в войсках уже в ходе войны американские плавающие автомобили Ford GPA и GMC DLK, поставлявшиеся по ленд-лизу. Эти машины, не имевшие ни брони, ни вооружения, благодаря только одному преимуществу – амфибильности – сыграли существенную роль в боевых операциях, связанных с форсированием таких крутых водных преград.

Американская амфибия Ford GPA. Вид сверху. Современная фотография.





Автомобиль-амфибия ГАЗ-67КВ. Форт Шерадах, Индонезия, США, 1960-е гг.

как Дунай, Висла, Стврь, Даугава, Одер и др. В этих случаях удавалось решать боевые задачи сравнительно быстро и с минимальными потерями.

### Памплекс переправочных средств

Вторая мировая война завершилась. Однако проблема армии, связанная с форсированием крупных водных преград, сохранялась. После знаменитой речи Черчилля в Фултон началась «холодная война», грозившая перерасти в войну «горячую». Местом возможных боевых действий в таком случае должен был стать Центрально-европейский театр, на котором водные преграды встречаются через каждые 40–50 км. Чтобы сохранить в этих условиях высокую тактическую подвижность, войскам было необходимо форсировать их с ходу, а это требовало принятия на вооружение целого комплекса переправочных средств — как классических возимых, так и высокоподвижных самоходных.

В конце 1940-х годов были разработаны и в начале 1950-х поступили в инженерные войска Советской армии понтонно-мостовые паркы ТПП, ПВД-20 и ППС. Кроме того, в этот же период велось интенсивное проектирование новых переправочно-десантных средств, которых до этого в нашей армии не было.

### ДАННЫЕ МАШИНЫ

При массе 7,35 т ЗИЛ-485 развивал максимальную скорость по шоссе 73 км/ч. Запас хода составлял 450 км. Для движения на плаву использовались трехлопастный винт диаметром 635 мм и водонепроницаемая рубка. Скорость на плаву достигала 10,7 км/ч, запас хода — 6,5 часа.

В 1948 году в ОКБ инженерных войск под руководством А. Ф. Кранцова на базе артиллерийского тягача М-2 был разработан плавающий гусеничный транспортер К-61. Годом позже на вооружение был принят большой плавающий автомобиль БАВ, созданный на ЗИСе под руководством В. А. Грачева, а в 1952 году — МАВ (ГАЗ-46), спроектированный на Горьковском автозаводе под руководством главного конструктора А. А. Смолина. В конструкциях обеих амфибий использовались узлы и агрегаты автомобилей повышенной проходимости ЗИС-151 (6 × 6) и ГАЗ-69 (4 × 4). Тактико-техническими заданиями к этим машинам предъявлялись весьма жесткие требования, которые были выполнены. В частности, осенью 1950 года два опытных образца плавающего автомобиля БАВ совершили большой испытательный пробег через Крым на Кавказ с преодолением впасть Керченского пролива в условиях достаточно серьезного волнения, прошли большие расстояния по воде реки Кубань. ★

Автомобиль ГАЗ-46, визуально замаскированный под Ford GPW, Крым. Современная фотография.



# История городских автобусов

Самым распространенным видом городского общественного транспорта в СССР всегда был автобус. Его маршруты, в отличие от трамвайных и троллейбусных, быстро протягивались до районов-новостроек в растущих городах.

**В** 1958 году производство автобусов ЗиЛ-158 было передано с завода имени Лихачёва в Москве на Ликинский машиностроительный завод, в те годы выпускавший комплектующие к московским грузовикам. С этого времени завод в Ликино-Дулево был переименован в ЛиАЗ.

## Ликинский «лириход»

Разработку автобуса нового поколения на ЛиАЗе начали в 1960 году, а первый прототип выпустили 6 ноября 1962 года – к годовщине Октябрьской революции. В заводской документации городской автобус большой вместимости нового поколения получил индекс ЛиАЗ-677. Помимо абсолютно нового кузова вагонного типа, новинка получила мощный 180-сильный бензиновый двигатель ЗиЛ-375Я7, позаимствованный у грузовика «Урал-375», который, в отличие от своего армейского варианта, был дефорсирован под бензин А-76 и получил новые головки блоков и жиклы карбюратор. Именно благодаря этому мотору автобус ЛиАЗ-677 стал печально знаменит своим расходом топлива: показатель мог достигать значения 50 л/100 км. Усугубляла проблему и двухступенчатая гидромеханическая автоматическая коробка передач ЛАЗ-НАМИ-Львов 22.17, которая из-за



Автобус ЛиАЗ-677А, предназначенный для эксплуатации в условиях Крайнего Севера, 1974 г.

низкого качества сборки гидротрансформатора имел склонность к потере масла и перегреву. Управление коробкой осуществлялось блоком клавиш на передней панели. Для улучшения плавности хода применили независимую подвеску всех колес на пневмобаллонах, а для повышения комфорта работы водителя двигатель находившийся рядом с ним, постарались максимально изолировать. Для повышения пассажироместности на ЛиАЗе применили трехрядную планировку салона и заднюю накопительную площадку с пониженным уровнем пола и пандусом, а лучшую ротацию пассажиров в остановках обеспечивали две пневматические двери увеличенной ширины. Всего автобус мог вместить до 110 пассажиров, из них 25 сидячих.

Массовый выпуск ЛиАЗ-677 начался в 1969 году, а в 1982-м появился модернизированный вариант ЛиАЗ-677М. За свой традиционный оранжево-желтый

Световой автобус ЛАЗ-695 М, выпускавшийся Львовским автобусным заводом, 1970 г.



## НЕ ГОРОДСКОЙ, А МЕЖДУГОРОДНИЙ

Надо признать, что в качестве городского автобуса ЛАЗ-695 зарекомендовал себя неважно. Узкие двери и проход между сиденьями, отсутствие накопительных площадок – все это создавало неудобства для пассажиров. А вот в качестве междугородного и туристического автобуса ЛАЗ-695 пользовался успехом.



Автобус ПАЗ-672, выпускавшийся Павловским автозаводом, СССР, Москва, 1974 г.

цвет автобус получил прозвище «луноход». Называли его и «скотовозом» — как и автобусы других марок, работавшие на напряженных маршрутах в часы пик. Выпуск автобусов ЛиАЗ-677 в Ликино-Дулево продолжался до 7 августа 1994 года, а всего было произведено почти 200 тыс. автобусов различных модификаций, их экспортировали в 16 стран мира. После прекращения производства на ЛиАЗе автобусы до 2004 года выпускались разнообразными ремонтными предприятиями в России. ЛиАЗ-677 стал самым массовым советским городским автобусом.

### Другие модели

Для перевозки пассажиров в районах и сельской местности предизначался автобус ПАЗ-652, выпуск которого начался на Павловском автобусном заводе в 1958 году. Впоследствии эти машины использовались и в более крупных городах для работы на не слишком напряженных маршрутах, а также в качестве маршрутного такси. Автобус ПАЗ-652, как и его предшественник ГЗА-651, разрабатывался на базе шасси от грузового автомобиля ГАЗ-51. Главным новшеством стало применение несущего кузова вагонной компоновки, в котором даже лонжероны изготавливались из тонкой листовой стали. Кроме того, была применена новая компоновка кузова, при которой водитель был отделен от салона прозрачной перегородкой. Сам кузов позволял перевозить 47 пассажиров, в том числе 25 в сиденьем положении. Расположение нового форсированного двигателя мощностью 90 л. с. предоставляло возможность водителю осуществлять его частичное обслуживание, не выходя из кабины, что, несомненно, было очень удобно, особенно при плохой погоде. Важным нововведением также стало наличие гидравкумного усилителя тормозов. Кроме того, гидравкумная система обеспечивала управление двумя двустворчатыми дверями. В 1958–1968 годах Павловским заводом было выпущено автобусов ПАЗ-652 всех модификаций общим числом 62 121. Затем из сборочного цеха завода стали выходить автобусы ПАЗ-672.

Выпускал городские автобусы и Львовский автобусный завод. Первые образцы автобуса ПАЗ-695 были изготовлены в 1956 году. Впервые в СССР использовалась компоновка с расположением двигателя ЗИЛ-124 в заднем свесе автобуса. Прогрессивную конструкцию с обшивкой из дюралюминиевых листов имел и кузов вагонного типа. В 1958 году автобус модернизировали. У ПАЗ-695Б вместо боковых воздухолаборников был применен выведенный на заднюю часть крыши широкий «турбинный» радиатор. Этот радиатор, придававший автобусу сходство с фюзеляжем самолета, на долгие годы стал характерной деталью внешнего облика львовских автобусов. Сохранился он и на модели ПАЗ-695Е, оснащенной восьмидесятишестидесятилитровым мотором ЗИЛ-130 и выпускавшейся до 1970 года. \*

Автобус ПАЗ-695Е, оборудованный специальными сиденьями и дополнительными полками для перевозки детей, 1974 г.



# В НОМЕРЕ 54

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 54



ПОСЛЕДНИЙ СОВЕТСКИЙ  
ЛИМУЗИН



ЗИЛ-51047 — ТРОЛЛЕЙБУС  
СССР И НОВОЙ РОССИИ



ТРОЛЛЕЙБУСЫ НА УЛИЦАХ  
СОВЕТСКИХ ГОРОДОВ

12+

ИНТЕРЕСНО  
ДЛЯ ДЕТЕЙ

ПОСМОТРЕТЬ КОЛЛЕКЦИЮ



ЗИЛ-41047

ПОСЛЕДНИЙ СОВЕТСКИЙ  
ЛИМУЗИН

ЗИЛ-41047 — ЛИМУЗИН  
СССР И НОВОЙ РОССИИ

ТРОЛЛЕЙБУСЫ НА УЛИЦАХ  
СОВЕТСКИХ ГОРОДОВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ