

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 54



ПОСЛЕДНИЙ СОВЕТСКИЙ
ЛИМУЗИН



ЗИЛ-41047 — ЛИМУЗИН
СССР И НОВОЙ РОССИИ



ТРОЛЛЕЙБУСЫ НА УЛИЦАХ
СОВЕТСКИХ ГОРОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 54, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фред Марин Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витоска, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витоска, 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-kolleksiya.ru

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

БЕЛОРУССИЯ

Интернет в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (M).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КапПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченкова, д. 42-44,
оф. 15 б, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать пролонгацию номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 238-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.edipress.ua
E-mail: podpiska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
UL Beta 2 C
27200 Staszowice
POLAND

Тираж: 4600 экз.
Цена: 1699 руб.

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

Copyright © 2020 Ашет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 Ашет Коллекция Украина

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: 08.11.2019
Дата выхода в свет: 27.02.2020

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Последний советский лимузин

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

ЗИЛ-41047 - лимузин СССР и новой России

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Троллейбусы на улицах советских городов

Фотографии и иллюстрации: 3 © ТАСС; 4 © М. О. Кошкин;
5 © Сергей Бутурин/Фотобанк.Порт; 6 © Михаил Барсов/Фотобанк.Порт;
7 (автор) © Данила Васильев/Фотобанк.Порт; 8 (автор) © РМА Новости,
(иллю) © Михаил Барсов/Фотобанк.Порт;
9 (автор) © Сергей Бутурин/Фотобанк.Порт; (иллю) © Сергей Карпухин/ТАСС;
10 (автор) © Наталья Арсеньевна/Фотобанк.Порт; (иллю) Виталий;
11 © РМА Новости; 11 (автор) © Алексей Бояков/Фотобанк.Порт;
(иллю слева) © РМА Новости; (иллю справа) - частная коллекция.

Последний советский лимузин

В 1985 году цех легковых автомобилей ЗИЛа покинул лимузин ЗИЛ-41047 – самый совершенный представительский автомобиль, созданный в СССР. Он стал самым последним советским автомобилем этого класса.

Исторически сложилось так, что ЗИС, впоследствии ЗИЛ, создавал свой новый автомобиль для обслуживания первых лиц государства при смене этих первых лиц. Каждый новый руководитель страны должен был ехать на автомобиле, которым пользовался его предшественник.

От ЗИЛа к ЗИЛу

Не стал исключением и правила и представительский ЗИЛ-41047, производство которого началось в 1985 году, после прихода к власти М. С. Горбачева. Этот автомобиль стал последней модификацией лимузина ЗИЛ-4104, производство которого началось в 1978 году.

Следует отметить, что создание первых образцов этой элитной техники проходило под неусыпным контролем первых лиц государства, которые позволяли себе вмешиваться даже в процесс проектирования. Первым отказался от этой практики Л. И. Брежнев, который разбирался в автомобилях значительно лучше, чем Сталин и Хрущёв, но при этом в процесс создания не вмешивался. В результате, создавая новый правительственный лимузин ЗИЛ-114, автостроители впервые отошли от покаянного копирования американских образцов и начали разработку собственных дизайнерских и технических



решений. Серийное производство ЗИЛ-114 началось в 1967 году, но уже в начале 1970-х годов на ЗИЛе, понимая, что рано или поздно 114-й устареет, приступили к проектированию новой модели.

«Президентский» лимузин ЗИЛ-41047, 1997 г.

Модель автомобиля ЗИЛ-41047

Прямые углы
фары фары Bosch

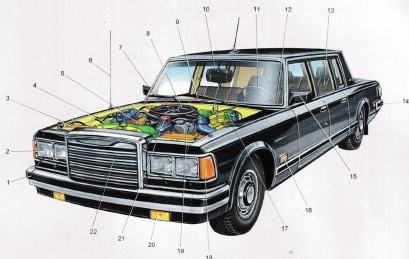
Верхние окна
обязательно
раздвигаются



Технически
прямые углы фары
при раздвигании
раздвигаются
раздвигаются

Добавлена ЗИЛ-4104
с бесконтактной электронной
системой зажигания

Компоновочная схема автомобиля ЗИЛ-41047



- 1 - передний бампер,
- 2 - фара,
- 3 - аккумулятор,
- 4 - радиатор,
- 5 - защелка замка капота,
- 6 - антенна радиоприемника,

- 7 - стеклоочиститель,
- 8 - воздушный фильтр,
- 9 - воздухозаборник,
- 10 - зеркало заднего вида в салоне,
- 11 - рулевое колесо,

- 12 - сиденье водителя,
- 13 - двухместный задний диван,
- 14 - задний бампер,
- 15 - наружное зеркало заднего вида,
- 16 - боковой сигнал поворота,

- 17 - главный тормозной цилиндр,
- 18 - сигнал поворота,
- 19 - двигатель,
- 20 - противотуманная фара,
- 21 - распределитель зажигания,
- 22 - решетка радиатора.

Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-41047

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 3335

Полная масса, кг: 3860

Габаритные размеры, мм:

длина - 6339 ширина - 2086
высота - 1500 база - 3880

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель: ЗИЛ-4104, четырехтактный, восьмичилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 315 при 4400 об/мин

Рабочий объем, см³: 7690

Коробка передач: автоматическая гидромеханическая (гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач)

Сцепление: -

Тормоза: дисковые с автоматической регулировкой зазора, привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса. Система снабжена тремя вакуумными усилителями

Рулевой механизм: винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейна с зубчатым сектором, с гидравлическим усилителем

Подвеска передняя: независимая, рычажная, бесшарнирная, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Размер шин: 245/70 R16

Макс. скорость, км/ч: 190

Время разгона до 100 км/ч, с: 13

Расход топлива: 22 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 120

САМЫЙ-САМЫЙ

При длине 6339 мм и массе 3335 кг на момент начала производства ЗИЛ-41047 был самым длинным (не считая специально удлиненных моделей) и самым тяжелым серийным легковым автомобилем в мире.

Полномасштабная работа, приведшая к появлению полноразмерного пластилинового макета, началась в 1974 году. К этому времени был готов к испытаниям форсированный мотор ЗИЛ-114. Мотор имел большой рабочий объем, мощность, увеличенную до 315 л. с., два верхних распредвала вместо одного нижнего. Окончательно внешний облик автомобиля был сформирован уже к началу 1977 года.

Ключевой деталью обновленного дизайна стала решетка радиатора – более массивная, прямоугольная, уже не табутовавшая фары. Изменилось положение передних и задних световых приборов, иным стали бамперы. Колесные арки получали хромированные накладки. Первые испытания автомобилей, имеющих еще обозначение ЗИЛ-115, прошли в начале 1978 года. В октябре этого же года собрали первые серийные экземпляры, которые в связи с введением в СССР новой системы классификации автомобилей назывались уже ЗИЛ-4104. В общей сложности с 1978-го по 1985 год было изготовлено 106 автомобилей ЗИЛ-4104 различных модификаций. В 1982 году умер Л. И. Брежнев. По уже сложившейся традиции, новый генеральный секретарь Ю. В. Андропов получил новый лимузин (учитывая свежесть конструкции,

обновление ограничилось фейслифтингом). Убрали хромированные накладки с колесных арок, идущий по порогу молдинг перенесли выше – на двери, – изменили переднюю часть кузова – решетку радиатора и фары, установили несколько иные задние фонари, ряд других внешних элементов, но в целом автомобиль остался прежним. Не поменялись ни ходовая часть, ни салон, ни кузов. Обновленный лимузин, получивший обозначение ЗИЛ-41045, выпускался с 1985-го по 1985 год, до очередной смены генерального секретаря ЦК КПСС, после чего был заменен следующей модернизированной версией, получившей индекс ЗИЛ-41047.

«Последний из мозикан»

Строго говоря, вносить какие-то изменения в ЗИЛ-41045 никакой необходимости не было. Машина была достаточно свежа, а конструктивно создана с большим запасом, позволившем еще лет десять не вносить в узлы и агрегаты никаких изменений. Потребность в рестайлинге диктовалась скорее политическим соображением: молодой, энергичный, современный лидер много ездил по стране и часто бывал за рубежом, где особенно важно было «произвести впечатление». Новый автомобиль главы государства должен был символизировать уверенность в необратимости перемен и обновление во всех сферах жизни общества. В 1986 году появился ЗИЛ-41047, изменения в котором коснулись главным образом внешнего оформления. Более выразительной стала облицовка радиатора, круглые фары уступили место прямоугольным производства фирмы Bosch, псеворельефы вернулись на углы передних крыльев, а задние фонари заполнили собой все пространство задка. С передних боковых стекол исчезли форточки, а зеркала заднего вида получили новый корпус и стали устанавливаться

Модель на м...



Советские автомобили
ЗИЛ-41047 и ГАЗ-14 «Чайка»
в Тюмени, 2015 г.





Представительский ЗИЛ-4104? Насыщенная геометрическая решетка радиатора не акцентирует форму. 2010 г.

СТАПЕЛЬНАЯ СБОРКА

ЗИЛ-4104? производилась штучно, по стальной технологии: не автомобиль двигался по конвейеру от одного специалиста к другому, а ответственные за ту или иную операцию работники по мере необходимости сами подходили к автомобилю.

Цикл изготовления длился около пяти с половиной месяцев.

не на двери, а в угол окна. Этих косметических изменений оказалось вполне достаточно, чтобы добиться впечатления относительной новизны.

Одновременно была проведена и доработка некоторых систем автомобиля. Двигатель ЗИЛ-4104 оснастили бесконтактной электронной системой зажигания. В 1988 году гидромеханическая передача, унаследованная «47-м» от своего предшественника ЗИЛ-41045, подверглась модернизации: у нее были изменены конструкция муфты свободного хода и несколько прилегающих деталей, что увеличило надежность узла. Обновленному агрегату присвоили индекс 4105-01. ЗИЛ-4104? получил 16-дюймовые колеса и еще более широкую (245 мм) резину. Шины

Представительский ЗИЛ-4104? Фотоугол с передних боковых стоек убраны, дерзкая задняя люда изменила форму и место крепления - не на двери, а в углу окна. 2010 г.



особой марки «Гранит» имели конструкцию, позволявшую двигаться при «разгерметизированном» колесе, что достигалось за счет очень жестких боковых покрышек и находящегося внутри специального геля. Такая шина была способна выдержать до семи пулевых попаданий.

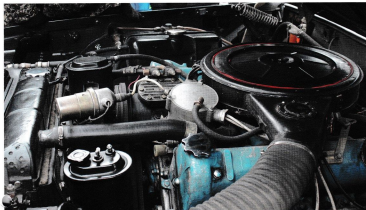
«Скорпион» и другие

Как и в случае с предшественниками, на базе ЗИЛ-4104? создавались различные автомобили специального назначения. Так, например, в 1985–1999 годах было произведено восемь машин ЗИЛ-41072 «Скорпион». Выделиться на глаз из стремительно проносящегося правительственного кортежа было довольно трудно, но при ближайшем рассмотрении не заметить отличия невозможно. В первую очередь это широкие подножки, огромный люк в крыше и отгибающие крышу длинные поручни. Дело в том, что «Скорпион» предназначался для охраны и сопровождения кортежей. Широкие подножки и поручни позволяли охране вскакивать на движущийся автомобиль – вод правительственный кортеж не должен останавливаться, чтобы не стать неподвижной мишенью. Люк в крыше позволяет вести круговой обстрел.

Абсолютно иначе выглядел пассажирский отсек, не имевший ничего общего с аналогичным отсеком лимузина. В нем находились рабочие места охраны – пять пластиковых кресел, наподобие устанавливаемых в стадионах. Центральное кресло имело возможность двигаться влад-перед по двум направляющим посередине пола. Водительское отделение ничем не отличалось от обычного ЗИЛ4: два широких мягких кожаных кресла, такая же отделка салона.

Водитель «Скорпиона» мог таранить тяжелый внедорожник и даже грузовик – заслон устранился. Для подавления сигналов, приводящих в действие радиоуправляемые взрывные устройства, «Скорпионы» оборудовали радиоэлектронными комплексами «Персей» и «Лелена». ЗИЛ-41072 имел огромное преимущество перед исполняемыми сейчас для охраны большими джипами – его невозможно было перевернуть, а precedence с перевертыванием джипов уже имели место.

С 1986 года выпускался на базе ЗИЛ-4104? и медицинский универсал – «Черный доктор» ЗИЛ-41042. В целом по конструкции он был аналогичен своим предшественникам на базе ЗИЛ-4104? и ЗИЛ-41045, отличалась лишь конструкция задней двери. На машинах первого и второго поколений эта дверь состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась, верхняя – поднималась. У «Черного доктора» последней серии задняя дверь полностью поднималась вверх. Изменилась и форма заднего окна – его углы заметно скруглились. Задняя левая дверь была фальшивой. Салон в этом месте имел глухую стенку, а со стороны улицы открывалась ниша, в которой хранилось запасное колесо. Передняя часть салона, рассчитанная на водителя и одного пассажира, ничем не отличалась от стандартных лимузинов, а перегородкой находился медицинский отсек, рассчитанный на одного лежащего пациента и бригаду из трех врачей. Направляющие с фиксаторами для носилок были смещены к левому борту, рядом располагалось складное сиденье для врача. Еще два складных сиденья для медперсонала занимали места стропантов. По периметру отсек обрамляли шкафы, стойки и розетки для медоборудования. Конструкторы предусмотрели



Подкапотное пространство у правительственного лимузина ЗИЛ-41047. 2016 г.



Автомобиль ЗИЛ-41047 во время автопаробе, посвященного Дню автомобилиста, в Приморском крае. 2015 г.

возможность трансформации медицинского отсека в грузовой. Для этого носилки убирались, кресло врача складывалось и поверх него устанавливалась специальная платформа. Для какого груза мог предназначаться «фургон» представительского класса, трудно представить (ничего, кроме гроба, на ум не приходит).

На базе ЗИЛ-41047 было изготовлено три «Черных доктора». С 1986 года на базе лимузина ЗИЛ-41047 выпускался автомобиль сопровождения с пятиместным кузовом седан и укороченной до 3300 мм базой. Уменьшение длины до 5750 мм и снижение массы до 3160 кг придали автомобилю более высокие динамические показатели. Максимальная скорость возросла до 200 км/ч. В 1986 году были изготовлены два седана, в 1990-м – еще один. Остальные были выпущены с 1997-го по 2000 год. Формально производство модели

не прекращено, но реально автомобили не выпускаются. Всего в 1986–2000 годах выпущено 26 экземпляров, 12 из них – в конце 1990-х годов по заказу мэрии Москвы (по другим данным – шесть).

Помимо широко известных модификаций существовали, например, автомобили спецсвязи, внешне неотличимые от обычных лимузинов: ЗИЛ-4107 с оборудованием «Диск» и ЗИЛ-41071 с оборудованием «Дереза».

С 1986-го по 2003 год, когда производство представительских машин и их модификаций на ЗИЛе практически прекратилось, было построено около двухсот экземпляров автомобиля ЗИЛ-41047 и его специальных версий. ★



Эмблема завода им. Дзержинского на капоте автомобиля ЗИЛ-41047. 2010 г.

ЗИЛ-41047 - лимузин СССР и новой России

Последний серийный лимузин, созданный на закате советской власти, выпускался недолго: новое российское руководство пересело на Mercedes-Benz, а к отечественным лимузинам сохранили интерес лишь коллекционеры.

Среди многих модификаций зилевского лимузина особое место занимает совершенно секретная бронированная версия и весьма публичный фазтон, многократно принимавший участие в военных парадах на Красной площади.

Броня крепка

Решение о начале разработки бронированных лимузинов для первых лиц государства было принято после неудачного покушения на Л. И. Брежнева 22 января 1969 года. Первый такой лимузин ЗИЛ-4105, внешне неотличимый от обычного ЗИЛ-4104, появился в 1985 году. За ним последовали ЗИЛ-41051 (внешне ЗИЛ-41045) и ЗИЛ-41052 (внешне ЗИЛ-41047). Все эти автомобили объединены общим названием «Бронекапсула» и, кроме внешнего вида, идентичны. Они стоят особняком среди подобных иностранных автомобилей. Дело в том, что традиционная технология бронирования предполагает усиление базовой конструкции элементами брони. На Западе бронируют машины, размещая под обшивкой листы кевлара, который обладает достаточной прочностью при стрельбе из мелкокалиберного оружия и вполне успешно противостоит взрывной волне. Однако защитить от более серьезного оружия кевлар не в состоянии.

Наши конструкторы пошли другим путем – они сварили бронекапсулу, а потом построили вокруг нее автомобиль! Такая конструкция абсолютно невозможна при

Автомобиль ЗИЛ-41047 на выставке автомобилей Гарма особого назначения и мотоциклов Почетного эскорта ФСБ России на территории ВДНХ, 2019 г.



Советский автомобиль ЗИЛ-41047 на параде, 2008 г.

★ НОВЫЙ КАБРИОЛЕТ

Для участия в парадах созданы три кабриолета «Парадный автомобиль Аугус» без конкретного названия, которые заменили автомобиль ЗИЛ-41041 АМГ. Аугус имеет специальный «парадный» режим движения, который ограничивает максимальную скорость 20 км/ч и обеспечивает наиболее плавную работу подвески и переключение передач. Парадный автомобиль Аугус-412314 создан на базе седана Аугус-412300 Senat.

★
серийном производстве, поэтому на Курганском заводе было изготовлено всего 25 бронекапсул, из которых пять были предназначены для огневых испытаний. ЗИЛ «Бронекапсула» обладает наивысшим классом безопасности. Конструкция шасси такова, что его невозможно перевернуть. А отечественная броня (сталь 68ХГСЛМН со спецдобавками) является одной из лучших в мире. Толщина брони от 4 до 10 мм. Толщина пуленепробиваемых стекол: лобового – 45 мм, боковых и заднего – 47 мм. Многослойные самозатягивающиеся прорезиненные пожаровзрывобезопасные топливные баки разрабатывались и производились в опытно-производстве НИИ стали. Сварка жёсткой массы бронированного автомобиля, в зависимости от предназначения и наличия оборудования, колеблется в пределах 5160–5225 кг.

На момент создания автомобиля ЗИЛ-4105 в его конструкции были использованы самые современные и первоклассные материалы. Броневая защита автомобиля ЗИЛ-4105 была аналогична защите боевой разведывательно-дозорной машины БРДМ-2, то есть это уровень В6 и В7 по евростандарту СЕН 1065, или класс 5 по российскому стандарту ГОСТ Р50963-96. Если говорить проще, то бронекapsула держит 7,62-мм патрон 57-Н-325С с пулей ЛПС для винтовки Драгунова и 7,62-мм патрон 57-Н-321 с пулей ТУС с термоупрочняемым сердечником для автомата АКМ.

Парад, смирно!

В 1981 году по заказу Министерства обороны СССР был разработан парадный фазтон ЗИЛ-41044. Эти машины принимали участие в военных парадах на Красной площади вплоть до 2009 года. Однако автомобиль устаревал, к тому же стали возникать проблемы с поддержанием технической надежности – запасные части становились все менее доступными. Поэтому в 2007 году Министерство обороны обратилось к ряду предприятий отечественного автопрома с предложением изготовить машину, которая могла бы стать достойной заменой заслуженным ветеранам.

К военному параду 9 мая 2010 года свои автомобили представили две конкурирующие группы – АМО «ЗИЛ» и фирма «Атлант-Дельта», ассоциирующаяся с группой ГАЗ.

ЗИловцы представили фазтон ЗИЛ-410441, созданный на основе седана ЗИЛ-41041. Двухдверный открытый кузов со складным мягким верхом был выполнен методом ручной выкатки по деревянным моделям. Машину украсили новые интегральные бамперы и современная светодиодная светотехника. Двигатель ЗИЛ-4104 оснастили системой распределенного впрыска и привели в соответствие с экологической нормой Евро-4. Высокая динамика была достигнута за счет применения пятиступенчатой

АКПП Allison серии 3000 с электронным управлением. Нижегородцы поступили иначе: за основу фазтона взяли рамную конструкцию американского пикапа GMC Sierra и установили на нее кузов ЗИЛ-41041, переделанный в двухдверный. Интерьер машины получился строгим и элегантным. Сиденья обтянуты натуральной кожей лучших сортов, панели изготовлены из добротного пластика со вставками из ценных пород древесины. Переднее пассажирское сиденье отсутствует. В центре салона установлено необходимое для парадных эскортных оборудование (поручень, микрофоны и т. д.). При необходимости автомобиль может оснащаться радиостанцией. В отличие от своих предшественников, новый автомобиль был окрашен в черный цвет.

Министерство обороны сделало выбор в пользу ЗИЛ-41041 АМО фирмы «Атлант-Дельта», и с 2010-го по 2018 год эти автомобили принимали участие в парадах на Красной площади.

9 мая 2019 года на Красную площадь впервые выехали разработанные в НАМИ новые отечественные кабриолеты Aurus проекта «Кортеж». ★



Автомобиль ЗИЛ-41041 на выставке «Автоэкспона-2005». Москва, Тушино, 2005 г.

Машина и б...



Министр обороны С. К. Шойгу на кабриолете Aurus во время парада в честь Дня Победы, 2019



Троллейбусы на улицах советских городов

Первые троллейбусы появились на улицах советских городов в 1930-е годы. Первоначально они рассматривались как пригородный транспорт, но позднее стали заменять трамваи там, где их использование было затруднено, например в исторических центрах крупных городов.

В СССР троллейбусы получили широкое распространение благодаря относительной дешевизне электроэнергии. Кроме того, механическая часть троллейбуса проще, чем у автобуса, проще и ее эксплуатация.

Первые послевоенные

Первыми советскими троллейбусами стали машины марки «ЛК» («Лазарь Каганович»). В период 1933–1937 годов в Москве, Киеве и Ленинграде было собрано 84 машины пяти модификаций. Их эксплуатация завершилась с началом Великой Отечественной войны.

В 1936 году в Ярославле был разработан троллейбус ЯТБ-1, ставший родоначальником целого семейства. Следом за ним появились облегченный ЯТБ-2 и двухэтажный ЯТБ-3, который эксплуатировался только в Москве и в конце 1930-х годов даже был одним из ее современных символов. Последним довоенным серийным троллейбусом ярославского производства стал ЯТБ-4. Выпуск еще более совершенного ЯТБ-5, имевшего цельнометаллический кузов, наладить не успели – помешала война.

После войны производство троллейбусов возобновилось не в Ярославле, а в тогда еще подмосковном Тушине, на авиационном заводе № 82. За основу конструкции первого послевоенного троллейбуса взяли довоенный ЯТБ-4. Главным новшеством стал цельнометаллический кузов – стальные листы обшивки крепились к сварному каркасу заклепками. В июне 1946 года в Москве эксплуатировалось уже пять троллейбусов МТБ-82А. Но в массовое производство этот троллейбус не пошел, как и троллейбус МТБ-82М, кузов которого был унифицирован с кузовом автобуса ЗИС-154. С целью уменьшения

«ГАРМОШКА»

Из-за сильфона – гибких шлангов, защищавших узел сочленения от внешней среды, – троллейбус ТС-1 получил прозвища «гармошка», «колбаса» и «пылесос».



Троллейбус СВАРЗ ТБС-8СВ8 в составе ретропарка на Празднике московского троллейбуса, 2015 г.

массы кузов обшивался дюралевыми листами. Отметим, что для троллейбусов МТБ-82М использовались рамы и шасси от списанных или вышедших из строя во время войны ЯТБ-4. Поэтому изготовили их немного.

Перым массовым послевоенным троллейбусом стал МТБ-82Д. Его выпуск начался в 1947 году. Эта машина получила совершенно новое шасси с шинами большого размера на всех колесах, новый тяговый двигатель, доработанные токоприемники и т. д. В 1951 году производство троллейбусов было передано с Тушинского авиазавода на завод им. Урицкого в городе Энгельс Саратовской области. Первые выпущенные там машины были идентичны тушинским, но впоследствии ряд агрегатов заменили на более современные.

В общей сложности на двух заводах изготовили 5346 троллейбусов МТБ-82, которые вплоть до середины 1960-х годов составляли основу троллейбусного парка советских городов.

Новая модель ЗИУ-6Б, 92. Драматический, 1961 г.





● Первый советский тrolleyбус МТБ-1 1936 года выпуска. Пример современного тrolleyбуса, 2016 г.

Родом из Сокольников

В 1954 году в Москве после многолетнего перерыва вновь открылась Всесоюзная сельскохозяйственная выставка (ВСХВ). На ее территории проложили тrolleyбусный маршрут для экскурсий и пустили несколько специально модернизированных для выставки тrolleyбусов МТБ-82Д. Но эти машины мало подходили к роли экскурсионных. Нужен был образцово-показательный современный тrolleyбус, способный продемонстрировать достижения СССР в создании общественного транспорта. Завод им. Урицкого работал над перспективной моделью ТБУ-1, но этот проект был еще далек от завершения. Поэтому было принято решение поручить разработку и производство нового тrolleyбуса столичному предприятию СВАЗ (Сокольнинский вагоностроительный завод). Первые два тrolleyбуса СВАЗ-ТБЭС-ВСХВ были готовы к августу 1955 года. Агрегаты эти машины получили от ТБ-82, но вот кузова отличались совершенно новыми футуристическими формами с огромными боковыми окнами и лобовыми стеклами, за счет чего салон был очень светлым. На задней стенке в салоне было установлено зеркало. Кроме того, ТБЭС получил привычную сегодня компоновку с дверями в заднем и переднем свесе, что

было, несомненно, большим шагом вперед в то время. Первые два тrolleyбуса предназначались для внутреннего маршрута выставки, однако вскоре было решено наладить производство этих машин на заводе с целью обеспечения ими тrolleyбусных парков Москвы. Однако тrolleyбусы, предназначенные для перевозки экскурсантов на ограниченной территории, не слишком подходили для обычных городских маршрутов. Поэтому вскоре на заводе была разработана упрощенная модификация МТБЭС. За 1955–1964 годы на заводе было выпущено 18 ТБЭС и 524 МТБЭС. До 1959 года несколько десятков тrolleyбусов было собрано также на Киевском заводе электротранспорта.

В августе 1959 года на СВАЗе была изготовлена первая машина ТС-1 (тrolleyбус сочлененный, первая модель), а уже в ноябре – вторая. Внешне тrolleyбус повторил облик МТБЭС, но был почти в два раза длиннее. Три моста из четырех были управляемыми, а один – ведущим. Узел сочленения комплектно поставлялся из Венгрии. В 1964 году появился тrolleyбус ТС-2 с усовершенствованной ходовой частью. Выпуск этих машин продолжался до 1967 года. ★

Московский тrolleyбусный парк, 1936 г.



● Тrolleyбус МТБ-82 среди участников Санкт-Петербургского международного парада ретроавтомобилей, 2019 г.



В НОМЕРЕ 55

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 55

РЕКОМЕНДОВАНА ЦЕНА 1000 РУБ.



«ДЕВЯНОСТО ДЕВЯТАЯ» ИЗ
«ВОСЬМОГО» СЕМЕЙСТВА



ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА



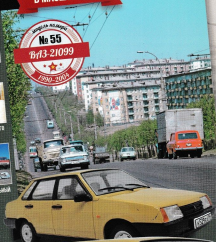
КАМСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВОЗРАСТА

ПОДРОБНОСТИ И ВАРИАНТЫ
ПОКУПКИ НА СТОРИНЕ

WWW.DOR-LETO.RU



★
ВАЗ-21099

★
«ДЕВЯНОСТО ДЕВЯТАЯ» ИЗ
«ВОСЬМОГО» СЕМЕЙСТВА

★
ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА

★
КАМСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ