

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 55



«ДЕВЯНОСТО ДЕВЯТАЯ»
ИЗ «ВОСЬМОГО» СЕМЕЙСТВА



ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА



КАМСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ
ЗАВОД

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: 4600 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: 06.12.2019.

Дата выхода в свет: 12.03.2020.

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации:

3 © Grigory Kalachyan, Vladimir Medvedev/TASS;

5 © Никитин Николай/Фотохроника ТАСС;

6 (вверху) Егор Журавлёв/Wikimedia commons,

(внизу) © Никитин Николай/Фотохроника ТАСС;

7 © Никитин Николай/Фотохроника ТАСС;

8-9 © akg-images; 10-11 © РИА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Девяносто девятая»
из «восьмого» семейства

МИР АВТОМОБИЛЯ



8

История автомобильного
кузова

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

Камский автомобильный
завод

«Девяносто девятая» из «восьмого» семейства

ВАЗ-21099 «Спутник» – советский и российский переднеприводный легковой автомобиль 2-й группы малого класса с кузовом седан. Представляет собой наиболее полноразмерную модель «восьмого» вазовского семейства.

Первоначально семейство переднеприводных машин должно было включать в себя модели с двумя типами кузовов (трех- и пятидверный хэтчбек) и тремя двигателями объемом 1,1, 1,3 и 1,5 литра, однако позже стала понятна и необходимость освоения седана. Это освоение растянулось до 1990 года.

Дурное влияние экспорта

Исторически сложилось так, что в Советском Союзе наиболее популярным типом кузова был седан. Выпуск всех новых моделей начинался с седанов, а порой им и ограничивался. Однако почему-то с моделями переднеприводного семейства на ВАЗе поступили обратным образом: открыли его не седаном, а хэтчбеком, то есть кузовом в СССР практически неизвестным и малопопулярным. Причиной в данном случае была ориентация на экспортные поставки. Экспорт не только отнимал у внутреннего потребителя едва ли не больше половины выпускаемых в стране автомобилей, но и оказывал существенное влияние на их конструкцию. С одной стороны, это было неплохо, поскольку соответствие международным требованиям и запросам рынка повышало планку автопрома, но с другой – особенности



внутреннего рынка учитывались далеко не всегда. До появления «Жигулей» – автомобиля, соответствовавшего западным стандартам, – удавалось сохранять некий баланс интересов. Однако коммерческий успех вазовских машин настроил чиновников Минавтопрома решительно – этим-то и объясняется решение начать новое семейство автомобилей ВАЗа с хэтчбека.

Модель номера



В научно-техническом центре ВАЗа ведутся доводочные работы новой модификации автомобиля ВАЗ-21099. 1988 г.

Модель автомобиля **ВАЗ-21099 «СПУТНИК»**

У багажного отделения сохранился высокий борт, характерный для хэтчбеков

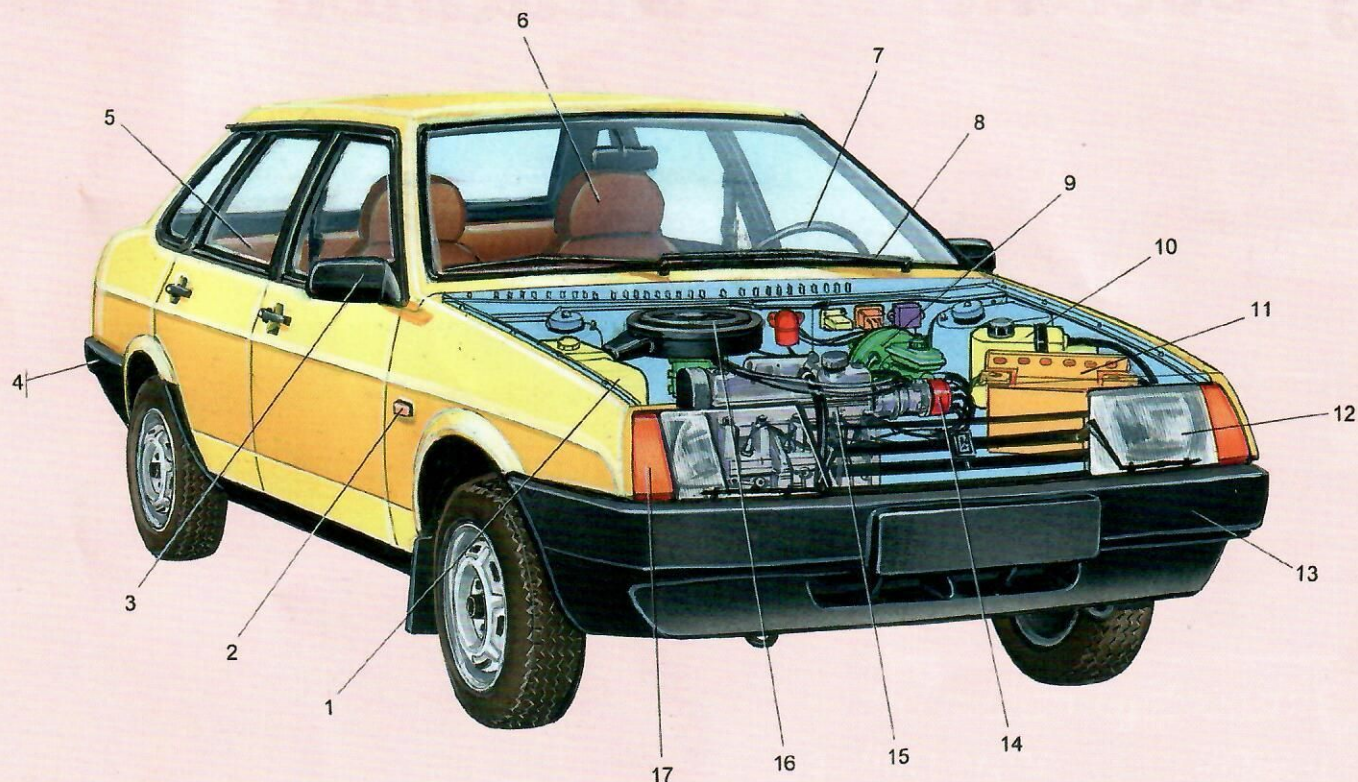
Новая, «высокая» панель приборов

В качестве силового агрегата устанавливали как карбюраторные, так и инжекторные двигатели

Новый дизайн передка с «длинными» крыльями, удлиненной крышкой капота, новой облицовкой радиатора



Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-21099 «СПУТНИК»



- | | | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|---|-----------------------------------|
| 1 – бачок омывателя ветрового стекла, | 5 – заднее сиденье, | 10 – расширительный бачок системы охлаждения, | 14 – распределитель зажигания, |
| 2 – боковой указатель поворота, | 6 – сиденье водителя, | 11 – аккумулятор, | 15 – двигатель, |
| 3 – внешнее зеркало заднего вида, | 7 – рулевое колесо, | 12 – передняя фара, | 16 – воздушный фильтр, |
| 4 – задний бампер, | 8 – стеклоочиститель, | 13 – передний бампер, | 17 – передний указатель поворота. |
| | 9 – главный цилиндр тормозов, | | |

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-21099 «СПУТНИК»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 950

Полная масса, кг: 1425

Габаритные размеры, мм:

длина – 4205 ширина – 1650
высота – 1402 база – 2460

Дорожный просвет, мм: 160

Двигатель: ВАЗ-210993, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 64 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см³: 1296

Коробка передач: механическая пятиступенчатая с синхронизаторами на передачах переднего хода

Сцепление: однодисковое сухое с центральной диафрагменной пружиной

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

Рулевой механизм: шестерня – рейка

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

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

Размер шин: 165/70 R13

Макс. скорость, км/ч: 174

Время разгона до 100 км/ч, с: 14

Расход топлива город/трасса: 8,9/5,9 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 43



Мастер Николай Суворов и сборщицы его бригады из цеха 45/3 сборочно-кузовного производства заняты на сборке автомобилей VAZ-2109, VAZ-21099 и других марок. 1993 г.

СЕРИЙНЫЙ ВЫПУСК

«Девяносто девятая» серийно выпускалась на АвтоВАЗе с 22 декабря 1990 года по 30 июня 2004 года. До конца 2011 года модель собиралась на Украине на заводе ЗАЗ из российских машинокомплектов с оформлением салона как у VAZ-2115. Всего было изготовлено 1 040 475 автомобилей.

Автомобили с кузовом этого типа были весьма популярны на Западе, прежде всего в Европе, где относительно небольшие компактные автомобильчики соответствовали запросам и менталитету покупателя – жителя маленьких густонаселенных стран с острым дефицитом свободного места в целом и для парковки в частности. Московская область, например, по площади в полтора раза больше Бельгии, а одна из самых больших стран Европы – Франция – по размеру уступает Красноярскому краю. Основными потребителями была молодежь, в том числе молодые семьи, и домохозяйки. Хэтчбек (трехдверный в особенности) мог быть первой машиной у юноши или девушки, но не первой и уж тем более не единственной машиной в семье. Покупали его обычно родители. Эта машина могла стать первой и в молодой семье, еще толком не вставшей на ноги. Автомобиль для домохозяйки – это как минимум второй автомобиль в семье, который подходит для коротких поездок: в магазин, в школу с детьми и т. д. Причем с точки зрения безопасности детей предпочтительнее именно трехдверный хэтчбек. Совершенно очевидно, что в СССР подобные категории покупателей отсутствовали. Конечно, молодежь и домохозяйки в стране были, но они не имели возможности приобрести машину. Если советская семья покупала автомобиль, то он был, как правило, один на всю жизнь (ездил по 15–20 лет, а то и дольше). И этот автомобиль

должен был быть семейным, объединяя в себе абсолютно все варианты использования, для чего трехдверный хэтчбек абсолютно не годился.

И все же VAZ-2108 был встречен автомобилистами неплохо – они оценивали не столько его потребительские качества, сколько его новизну, способность немного разнообразить автомобильный поток, двигавшийся по улицам и дорогам страны. Иное дело – VAZ-2109! Разместиться в салоне этого автомобиля стало гораздо проще. Поскольку передние двери «девятки» стали более узкими, а центральная стойка передвинулась вперед, то увеличилось расстояние от стойки до спинки заднего сиденья. Пятидверный хэтчбек уже воспринимался как семейный автомобиль, что сразу



Переднеприводный автомобиль VAZ-21099 на главном конвейере АО «АвтоВАЗ». 1997 г.



Автомобиль VAZ-21099 на улице Тулы. Современная фотография.

сказалось на продажах: в 1988 году VAZ-2109 занял лидирующие позиции в семействе, обойдя «восьмерку» по количеству выпущенных автомобилей.

Долгожданный седан

В серию переднеприводный седан запустили только в конце 1990 года, и он сразу же стал хитом начала десятилетия. Автомобиль в лучшую сторону отличался от хэтчбеков дизайном передка (VAZ-2108 и VAZ-2109 получили его в 1993 году) с длинными крыльями, не имевшего пластиковой маски-«клюва», и с удлинненной крышкой капота. Для седана разработали новую панель приборов, за свою форму получившую название «высокой». Но самое главное – машина получила багажник в виде третьего объема кузова!

Новая модель получила не ожидаемое обозначение VAZ-2110, а VAZ-21099. Фактически на заводе пошли на хитрость: присвоение новой модели индекса модификации избавляло от утомительного и длинного процесса приемочных испытаний и ускоряло ее путь к конвейеру. VAZ-21099 действительно быстро прошел госприемку по упрощенной программе.

Конструктивно решение задней части кузова оставляло желать лучшего. Прибавка в 20 см длины целиком и полностью пришлась на задний свес, благодаря чему объем багажника стал больше. При этом у багажного отделения



Новинка 1990 года – автомобиль VAZ-21099. Этот автомобиль вполне можно было назвать семейным. 1990 г.

КОНЕЦ КАРЬЕРЫ

Как ни странно, но наиболее успешную модель рестайлингового семейства «Самара-2» VAZ-2115 сняли с производства раньше всех – в декабре 2012 года. За время производства заводские цеха покинули 752 957 автомобилей этой модели.

сохранился высокий борт, характерный для хэтчбеков. В результате размеры проема багажника были ограничены, что накладывало определенные ограничения и на габариты груза, который мог пройти внутрь. Например, большая коробка там по габаритам могла разместиться, но протиснуть ее через узкий прямоугольный проем было невозможно. Зато VAZ-21099 сохранил возможность трансформации заднего сиденья – откинув его спинку, в багажнике можно было перевозить длинномеры (если, конечно, удавалось просунуть их в салон).

В качестве силового агрегата на седан VAZ-21099 устанавливали как карбюраторные, так и инжекторные двигатели объемом 1,3, 1,5 и 1,6 литра. Совместно с двигателем устанавливали механическую пятиступенчатую коробку передач, от четырехступенчатой коробки отказались изначально.

VAZ-21099 был на 400 руб. дороже «девятки» – в 1990 году розничная цена седана составляла примерно 9400 руб., однако совсем скоро цены отпустили, а денежный эквивалент стали измерять не в национальной, а в американской валюте. При этом цена автомобиля уже не назначалась сверху, а диктовалась спросом.

Продление жизни

В 1990-е годы переднеприводные модели АвтоВАЗа вошли с уже устаревшим дизайном, что было неизбежным из-за длительного периода проектирования и освоения, характерного для советского автопрома. К этому времени автомобильная мода перешла от угловатых форм и резких линий к более плавному и спокойному дизайну. Законы аэродинамики никто не отменял – и кузова автомобилей стали оплывать, а переходы между объемами и плоскостями, наоборот, потеряли явную выраженность. На фоне новейших «одноклассников», таких как Volkswagen Golf III, Opel Astra F, Ford Escort V или Peugeot 306, появившихся в период 1989–1993 годов, угловатое «зубило» с любимым типом кузова смотрелось несовременно. Вместе с тем мировой опыт подсказывал, что модель, которая выпускается пять лет, еще рано отправлять на покой, а вот подретушировать и «омолодить» ее внешность к такому сроку уже не помешает. Кроме того, чрезвычайно затягивалась разработка новой модели «110-го» семейства, начавшаяся еще в 1983 году.

Первенцем в модернизированной линейке переднеприводных моделей стал VAZ-2115 – рестайлинговая модель седана VAZ-21099. От предшественника новую модель отличали скругленная форма капота и передних крыльев, крышка багажника, новая передняя и задняя оптика, окрашенные в цвет кузова бамперы, спойлер багажника с дополнительным стоп-сигналом, обтекатели порогов, молдинги дверей, а также новый салон и модернизированное электрооборудование.



Салон автомобиля VAZ-21099 стал более просторным и комфортным. 1990 г.

Головная оптика «прищурилась», что было модным в начале 1990-х годов. Фары заметно уменьшились по высоте, а указатели поворотов стали заходить на боковину крыла. Более массивной деталью стал и капот, заметно прибавивший в длине и доходивший почти до бампера. За счет этого передок визуально стал казаться более низким, чем у автомобиля первого поколения, хотя по базовым точкам на кузове крылья не отличались. Небольшая прибавка габаритной длины и уменьшение высоты фар сделали передок динамичнее, современнее и привлекательнее.

Существенно изменилась и корма – крышка багажника стала накладной и доходила теперь до бампера, что существенно облегчило погрузку вещей в багажник. За счет новой крышки и размещенного на ней спойлера задняя часть автомобиля стала выше, а весь его профиль – стремительнее.

Наиболее заметной новой деталью интерьера стало абсолютно оригинальное торпедо. Для него характерна массивная консоль приборов, которая немного развернута на водителя и плавно переходит в центральный тоннель. Панель получила функциональную комбинацию приборов VDO с внутренней подсветкой и жидкокристаллическими дисплеями.

Первоначально планами модернизации предусматривалось не только изменение экстерьера кузова и отделки, но и усовершенствование подвески, трансмиссии и тормозной системы. Однако в конечном итоге все эти узлы были заимствованы от предыдущего семейства без значительных изменений.

Основным двигателем для семейства постепенно стал восьмиклапанный 1,5-литровый двигатель VAZ-2111 с системой распределенного впрыска, хотя первые партии VAZ-2115 оснащали преимущественно карбюраторным мотором VAZ-21083. Кроме того, в 1999–2002 годах на заводе под заказ поштучно собирали версию VAZ-2115-91 «Ротор» с двухсекционным роторно-поршневым двигателем VAZ-415.

Первая модель модернизированного семейства, получившего неофициальное, но широко распространенное название «Самара-2», – седан VAZ-2115 – появилась на рынке в 1997 году, то есть тогда, когда вышеупомянутые иностранные модели достигли пика популярности. ★



Автомобиль VAZ-21099 в лучшую сторону отличался от хэтчбеков дизайном передка. 1990 г.

История автомобильного кузова

Можно долго рассуждать о том, какой из агрегатов и узлов автомобиля важнее: двигатель или колеса, трансмиссия или тормоза и т. д. Все важно – при отсутствии одного или пары агрегатов автомобиля не будет.

Однако не будет его даже при наличии всего вышеперечисленного, если не будет одной вещи – кузова. Кузов – важнейшая часть современного автомобиля, несущая основа всех его узлов и деталей. Но так было не всегда.

Все началось с кареты

Как и все прочие части современного автомобиля, кузов прошел сложный путь эволюции, уложившийся, впрочем, в одно столетие. По меркам истории человечества – совсем немного, особенно если учесть, что с момента появления колеса до изобретения сколько-нибудь эффективных систем поддрессоривания, например, прошло несколько тысячелетий. Однако вернемся к кузову.

Как известно, первые автомобили представляли собой экипажи, оборудованные ДВС. Никакой необходимости в изготовлении специальных кузовов поначалу не было. По сути, это были шасси с сиденьями, размещение которых на первых «механических повозках» имело два варианта: визави (vis-a-vis) и досадо (dos-a-dos). В первом случае сиденья были расположены друг напротив друга, во втором – по ходу движения одно за другим. Но ездить на таких открытых всем ветрам (и не только) экипажах состоятельные граждане – а другим автомобиль был просто не по карману – не хотели. Аналогия с каретой в данном случае просматривалась совершенно очевидная, и за изготовление автомобильных кузовов взялись каретные мастерские.



Буикорет «визави». 1895 г.

Материалом для изготовления кузова тех лет служило дерево, обитое фанерой или жстью (алюминиевой, медной или железной – на усмотрение заказчика), а внутренность салона обивалась сукном или кожей. Наружные панели шлифовались и лакировались до идеального блеска. Кузов не являлся несущим элементом конструкции, поэтому состоятельные владельцы автомобилей заказывали два варианта исполнения кузова: зимний (закрытый) и летний (открытый), которые могли менять в зависимости от времени года.

Одна из книг по автостроительному производству того периода дает следующие рекомендации: «Ничто не должно быть изготовлено ненадлежащим образом – окна и дверцы должны запираются легко и при этом плотно, лакировка должна быть произведена лучшими материалами, так как автомобиль при частом неизбежном мытье должен долго сохранять хороший вид. Подушки и спинки должны набиваться ни слишком мягко, ни слишком жестко, и идущие в дело сукно или кожа должны быть наилучшего качества. Дешевый материал или плохая работа подушек скажутся при первых же поездках. Вполне понятно поэтому, что только лучшие фирмы, успешно строящие, например, кареты для лошадей, могут построить хороший кузов для автомобиля».

Сходство кузова автомобиля и кузова конного экипажа на начальном этапе развития первого обуславливалось еще и тем,

Семья в седане Ford V-8. 1940 г.





Автомобиль с открытым кузовом в ралли MG Car Club Abingdon Trial. 1939 г.

«ТОРПЕДО» — ЭТО НЕ ТОРПЕДА

В 1908 году появился кузов торпедо. Это название придумал бельгийский дилер Тео Масуи, бывший военный моряк. Когда он начал продавать французский автомобиль Gregoire 18HP, имевший обтекаемый кузов, то в своей рекламе сравнил его с торпедой.

что скорости их движения отличались не слишком значительно, а с необходимостью учитывать аэродинамические характеристики конструкции предстояло познакомиться в ближайшие десятилетия.

Многообразие кузовов

На рубеже XX века терминология в названиях автомобилей на разных берегах Атлантического океана заметно различалась. Так, в Европе легкие французские автомобили назывались «вуатюрет» (voiturette). А более просторные семейные, для четырех или для шести пассажиров, именовали «сёрри» и «брики». В начале прошлого века практически все автомобили были открытыми и можно было, не рискуя ошибиться, назвать любой открытый автомобиль «тоурер» (tourer) или «тоуринг» (touring), у некоторых производителей – «бакет» (baquet) (в русском варианте – «турист»). Такая машина имела пять или более мест, оснащалась складной крышей и боковыми тентами. Закрытые автомобили начали появляться лишь перед Первой мировой войной. Причем даже в роскошных закрытых автомобилях сиденье шофера оставалось под открытым небом: считалось, что шофер (в прошлой жизни – кучер) не может ехать под одной крышей с господами. С тех пор ведет свою историю известный ныне тип кузова под названием

«лимузин». Правда, теперь шофер ездит под крышей, но по-прежнему от пассажиров его отделяет перегородка. Тогда же стали употребляться и два других ныне широко распространенных термина – «купе» и «седан». Так стали называть двухместные и четырехместные закрытые авто. В Америке до начала XX века все двухместные машины называли runabout («малолитражка»). Это были маленькие автомобили с тентом, иногда оборудованные третьим откидным сиденьем сзади, тента не имевшим. Такое сиденье получило в народе название «тещино место». Большие автомобили со складным верхом чаще называли фаэтонами. При этом именно фаэтонам отдавали предпочтение наиболее состоятельные и именитые покупатели. Более скромные представители американской буржуазии пользовались менее габаритными и роскошными стэнхоупами и викториями. Кстати, термин «седан» тоже американского происхождения, в Европе такие кузова назывались «салон» (saloon). ★

Вуатюрет La Mouche производства A. Teste Moret & Cie. Ф. Тамано. 1900 г.



Камский автомобильный завод

Публичное акционерное общество «КамАЗ» – российская компания, занимающаяся производством дизельных грузовых автомобилей, автомобильных дизельных двигателей и другой техники. Компания функционирует с 1976 года.

ПАО «КамАЗ» представляет собой автомобилестроительное производство полного цикла, объединяющее металлургическое, кузнечное, прессово-рамное, механосборочное, специального машиностроения и инструментальное производства со всеми необходимыми объектами энергетического и вспомогательного назначения.

История строительства

К середине 1960-х годов в СССР существенно возрос объем автомобильных грузоперевозок. В связи с этим экономика стала остро нуждаться в большегрузных автомобилях грузоподъемностью свыше 8 т, в первую очередь способных работать в составе автопоездов. Существовавшие автомобильные заводы решить эту задачу не могли.

В августе 1969 года ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли постановление «О строительстве комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах Татарской АССР». Планировалось, что заводы будут специализироваться на производстве только большегрузных автомобилей. Выбор города для строительства заводов объяснялся его удачным месторасположением – в центре страны. Наличие судоходных рек Камы и Волги, близость железной дороги позволяли обеспечить будущий автогигант строительными материалами, сырьем, оборудованием и комплектующими. Несомненным преимуществом было и наличие организации



Строительство Камского автомобильного завода. Бригада монтажников-высотников. 1973 г.

КАМАЗ В XXI ВЕКЕ

В настоящее время ПАО «КамАЗ» – это современное, гармонично развивающееся предприятие, которое ежегодно увеличивает количество выпускаемых большегрузных автомобилей. В него входит девять крупных заводов, расположенных в городе Набережные Челны. Сборкой грузовиков КамАЗ занимаются и в других городах России, а также на Украине, в Казахстане, Польше и Эфиопии.

«Камгэсэнергострой» – крупнейшей многопрофильной строительной организации в Татарской АССР и во всем Советском Союзе. Именно ей и было поручено строительство жилья, заводских объектов, а также возведение плотины и ГЭС. Для выполнения всех поставленных задач в строительстве было задействовано свыше 100 тыс. человек, которые приехали со всех концов страны. Технический проект завода был разработан институтом «Гипроавтопром» и проектным управлением КамАЗа совместно с ведущими проектными организациями СССР: институтом «Промстройпроект» Госстроя СССР и «Гипродвигателем» из Ярославля. Кроме того, широко использовался зарубежный опыт. В частности, к проектированию отдельных производств были привлечены иностранные фирмы: американская «Свинделл – Дресслер» – технологические и специальные части литейного завода,

Первые опытные образцы КамАЗов. Камский автомобильный завод. 1976 г.





На территории завода ОАО «КамАЗ». 2007 г.

французская «Рено» – проект завода двигателей, западно-германский «Либхерр» – производство коробок передач. 13 декабря 1969 года экскаваторщик Михаил Носков вынул первый ковш земли на промышленной площадке будущего автогиганта. Строительно-монтажные работы начались с февраля 1970 года, а уже к концу года были уложены первые кубометры бетона в фундамент ремонтно-инструментального завода, а также корпуса серого и ковкого чугуна литейного завода.

В начале 1970-х годов КамАЗ был объявлен Ударной комсомольской стройкой.

Официально об открытии завода было объявлено в 1976 году, после проверки готовности первой очереди Государственной комиссией СССР, тогда же в названии предприятия появились слова «производственное объединение». Датой производства первого грузовика Камского автомобильного завода считается 16 февраля 1976 года.

Больше грузовиков, хороших и разных

По первоначальному проекту завод должен был производить 150 тыс. большегрузных автомобилей и 250 тыс. двигателей в год.

Конструкция первого поколения автомобилей и двигателей КамАЗа была построена на основе перспективного семейства автомобилей ЗИЛ-170 (6 × 4) и ЗИЛ-175 (4 × 2) разработки Московского автомобильного завода им. Лихачёва и Ярославского моторного завода 1967–1969 годов. В итоге, правда, сам ЗИЛ остался без перспективного грузовика.

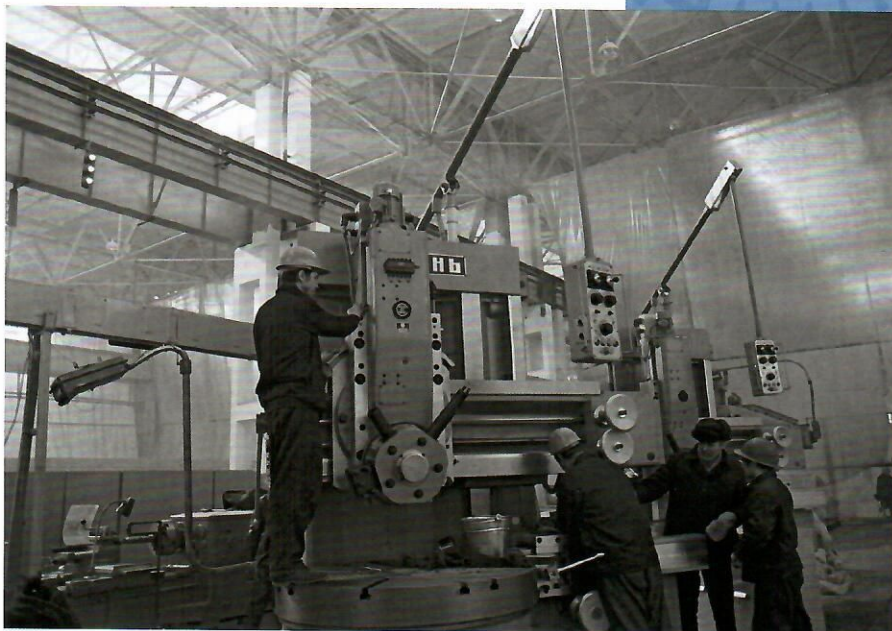
В 1976–1978 годах производственная программа завода включала только три базовые модели: грузовой автомобиль КамАЗ-5320 с бортовой платформой полной массой 15,3 т и грузоподъемностью 8 т, 10-тонный строительный самосвал с задней разгрузкой КамАЗ-5511 полной массой 18,9 т и седельный тягач КамАЗ-5410 для работы в составе автопоезда полной массой 26 т.

Производство машин на заводе шло ускоренными темпами, опережая годовые планы. Так, уже к осени 1977 года было выпущено 15 тыс. большегрузных автомобилей. Юбилейный 100-тысячный грузовик сошел с конвейера летом 1979 года. Спустя полтора года был выпущен уже 200-тысячный, а еще спустя год, в марте 1982-го, – 300-тысячный автомобиль КамАЗ.

В 1990-х годах в связи с общим спадом производства в России и финансовыми затруднениями завод фактически простаивал, от чего в первую очередь страдали жители Набережных Челнов, так как КамАЗ являлся градообразующим предприятием.

К концу 1990-х годов усилиями руководства предприятия, при поддержке правительств России и Татарстана удалось восстановить производство после пожара на заводе двигателей, освоить выпуск новых моделей грузовиков и выйти на режим безубыточности. ★

Механо-монтажный цех Ремонтно-инструментального завода в составе КамАЗа. 1973 г.



Грузовые автомобили КамАЗ (сельскохозяйственный вариант) и седельный тягач с полуприцепом. 1974 г.



Продукция Камского автомобильного завода (КамАЗ). 1982 г.

В НОМЕРЕ 56

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 56

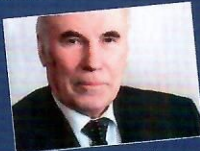
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА. 1699 РУБ.



ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ
«МОСКВИЧ-427»



ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА. ЧАСТЬ 2



МИХАИЛ СТЕПАНОВИЧ
ВЫСОЦКИЙ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette



★
«Москвич-427»

★
ГРУЗОПАССАЖИРСКИЙ
«МОСКВИЧ-427»

★
ИСТОРИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО
КУЗОВА. ЧАСТЬ 2

★
МИХАИЛ СТЕПАНОВИЧ
ВЫСОЦКИЙ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!