

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

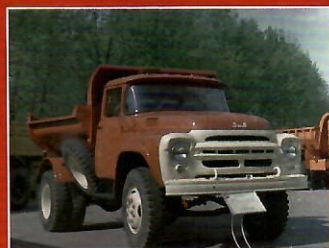
№ 57



ВАЗ-2105 – ВТОРОЕ
ПОКОЛЕНИЕ «КЛАССИКИ»



ВАЗ-2105 – ПОСЛЕДНИЙ
ИЗ МОГИКАН



САМОСВАЛЫ ЭПОХИ
ВЕЛИКИХ СОВЕТСКИХ
СТРОЕК

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

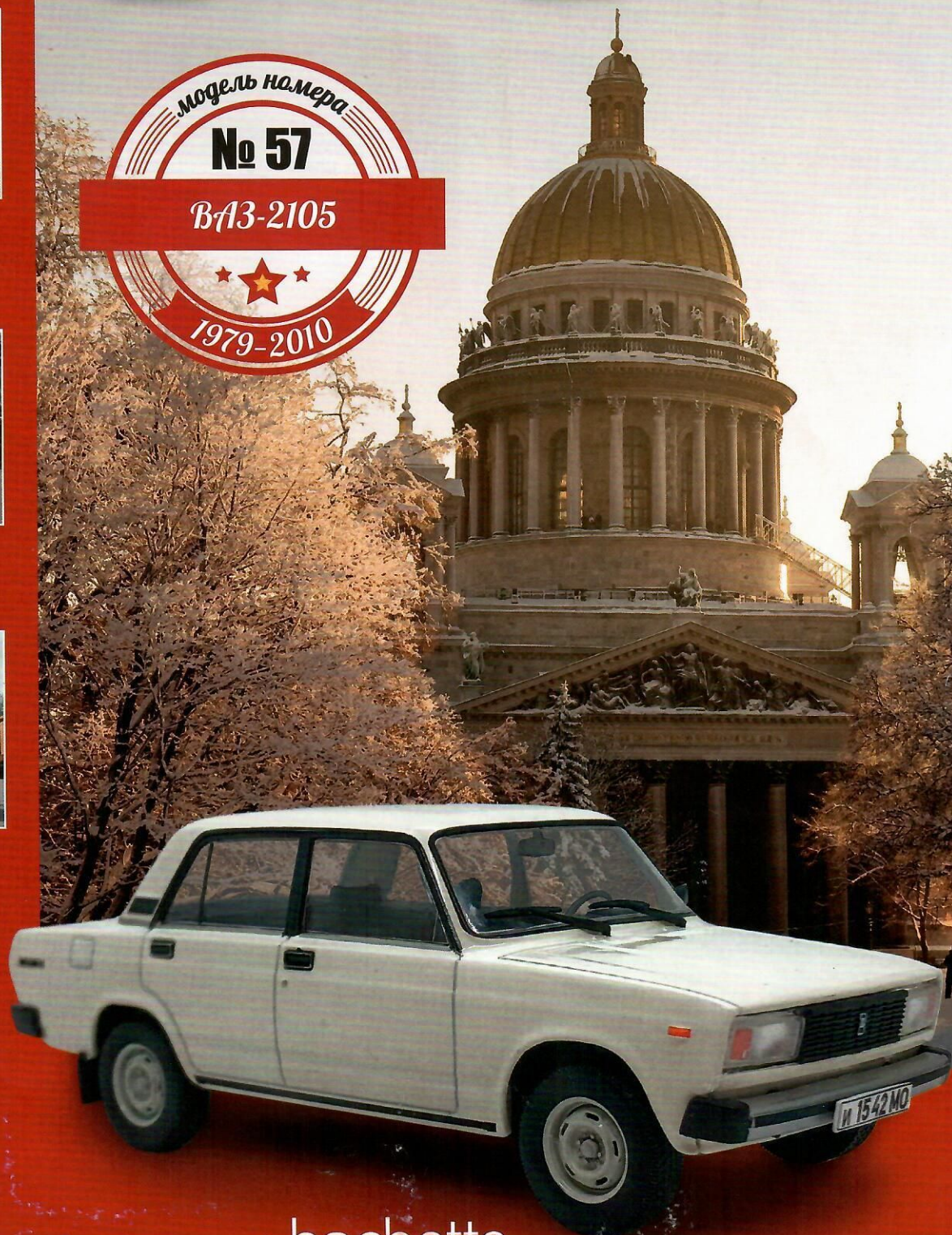
ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



00057

9 772587 657205



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 57, 2020

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: 03.01.2019

Дата выхода в свет: 09.04.2020

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © Максим Мицун/Фотобанк Лори;
4 © М. О. Кондаков; 5 © Ю. Белозеров/Фотохроника ТАСС;
6 (вверху) © Калачьян Григорий/Фотохроника ТАСС,
(внизу слева) © Ю. Белозеров/Фотохроника ТАСС,
(внизу справа) © Виктор Филиппович Погонцев/Фотобанк Лори;
7 (вверху) © Artzzz/Dreamstime.com, (внизу) © Torsten Maue/Wikimedia commons;
8 (вверху) © Данила Васильев/Фотобанк Лори, (внизу) © РИА Новости;
9 © РИА Новости; 10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

ВАЗ-2105 - второе поколение «классики»

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

ВАЗ-2105 - последний из могикан

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Самосвалы эпохи великих советских строек

ВАЗ-2105 - второе поколение «Классики»

Модель номера



Автомобиль ВАЗ-2105 представляет собой модернизированную версию «копейки» ВАЗ-2101, то есть имеет фиатовские корни. Но число внесенных в его конструкцию изменений позволяет говорить о глубоком рестайлинге.

Задача по совершенствованию внешнего облика и конструкции ВАЗ-2101 была поставлена еще в 1971 году. Это было непросто, поскольку для того времени дизайн автомобиля Fiat 124, а значит, и ВАЗ-2101 находился на очень высоком уровне, представляя собой полностью завершенный рисунок.

Новое семейство

Сложность проектирования заключалась еще и в том, что сразу создавалось целое семейство модернизированных автомобилей: стандарт, люкс, универсал. Дизайнерам предстояло максимально унифицировать кузова всего семейства и одновременно – крупные штамповки с уже существующими в производстве. Остекление автомобиля в целом сохранялось неизменным, за исключением стекол передних дверей, утративших форточку. При этом между собой автомобили семейства должны были отличаться настолько, чтобы их не путали на дороге. Поэтому облицовки радиаторов, бамперы и задние фонари у них были разными. Базовая модель ВАЗ-2105 была разработана первой, за ней последовали ВАЗ-2107 и ВАЗ-2104.

Стоит подчеркнуть, что модернизированный автомобиль должен был удовлетворять множеству противоречивых требований. «С одной стороны, – писал впоследствии



Г. К. Мирзоев, – автомобиль должен быть изменен до неузнаваемости, чтобы рынок воспринял его как новый автомобиль (внешне ВАЗ-2101 мало чем отличался от Fiat 124, а тому было уже более 10 лет). С другой стороны,

Легковой автомобиль ВАЗ-2105 можно увидеть на улицах российских городов и в наше время. 2017 г.

Модель автомобиля ВАЗ-2105 «Жигули»



Передние сиденья с регулируемой по высоте подголовниками

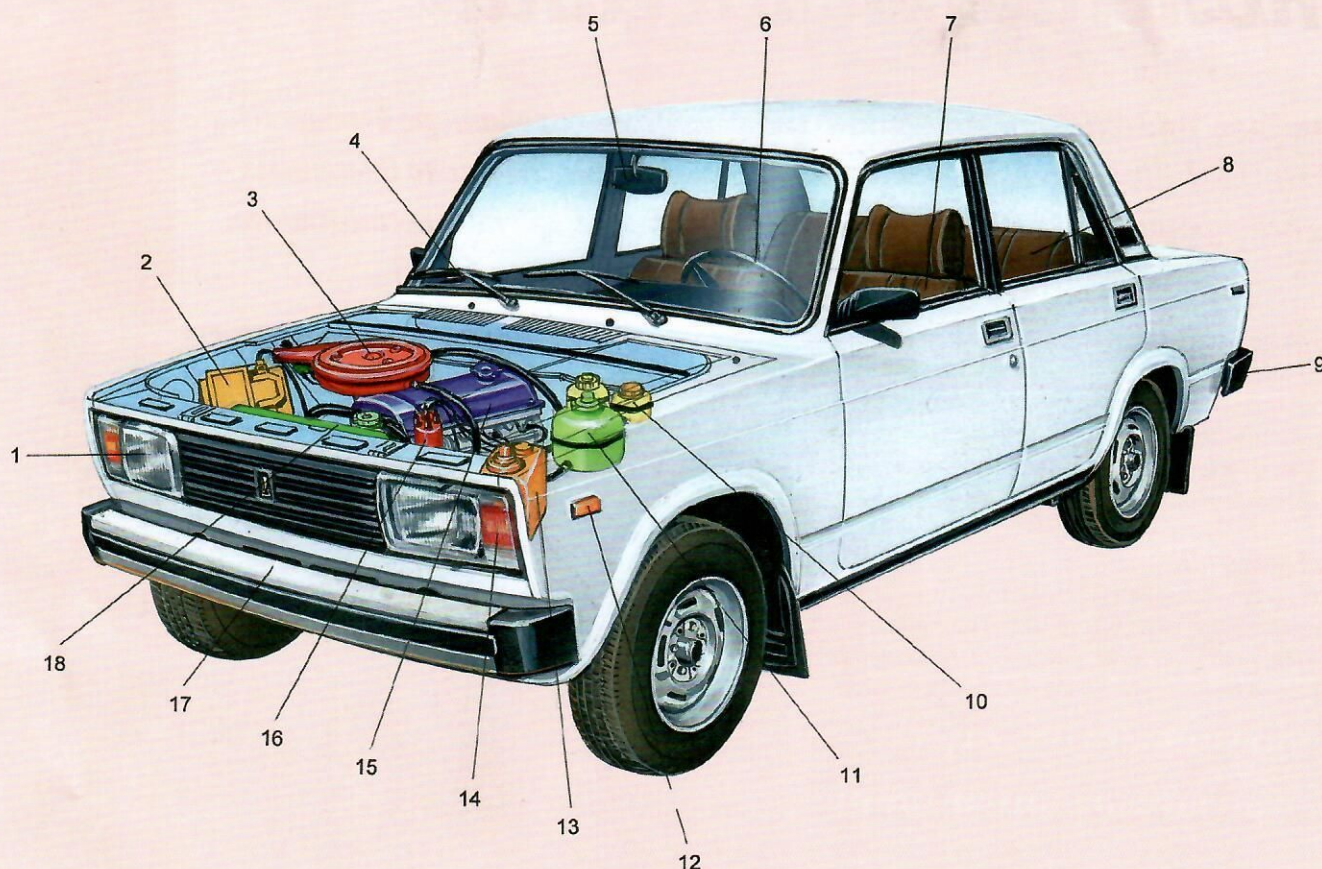
Боковые зеркала с возможностью регулировки изнутри салона

Двигатель с ременным приводом газораспределительного механизма

Прямоугольные блок-фары с гидрокорректором



Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»



1 – передняя фара,
2 – аккумулятор,
3 – воздушный фильтр,
4 – стеклоочиститель,
5 – зеркало заднего вида,

6 – рулевое колесо,
7 – сиденье водителя,
8 – заднее сиденье,
9 – задний бампер,
10 – бачок гидропривода сцепления,

11 – расширительный бачок системы охлаждения двигателя,
12 – боковой сигнал поворота,
13 – бачок стеклоочистителя,
14 – сигнал поворота,

15 – двигатель,
16 – распределитель зажигания,
17 – передний бампер,
18 – радиатор.

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 995

Полная масса, кг: 1395

Габаритные размеры, мм:

длина – 4130 ширина – 1620
высота – 1446 база – 2424

Дорожный просвет, мм: 164

Двигатель: ВАЗ-2105, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

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

Рабочий объем, см³: 1290

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

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние – дисковые, задние – барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребневой ролик

Подвеска передняя: независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: с цилиндрическими пружинами и реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Размер шин: 6,45 – 13"

Макс. скорость, км/ч: 145

Время разгона до 100 км/ч, с: 18

Расход топлива (городской цикл): 10,1 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 39



С конвейера Волжского автозавода сходят новые модели «Жигулей» ВАЗ-2107 и ВАЗ-2105. 1982 г.

ЗАМЕНА ФАР

С точки зрения дизайна ключевым элементом внешности автомобиля являются фары. Самыми доступными были прямоугольные фары производства ГДР, которые устанавливались на автомобили «Москвич-412». Дизайнеры В. Пашко и В. Антипин выполнили два варианта передка с такими фарами – и внешность автомобиля существенно изменилась при небольших затратах.

двигателя являлась модульная конструкция привода клапанов – вазовцы применили отдельную клапанную коробку с постелью для распредвала, что значительно облегчило ремонт двигателя и обслуживание ГРМ. Карбюратор «Озон», получивший электромагнитный клапан принудительного холостого хода, способствовал повышению экологических показателей и топливной экономичности.

При всех своих достоинствах двигатель ВАЗ-2105 имел и ряд недостатков. Во-первых, он отличался повышенным расходом топлива. Так, например, в городских условиях этот мотор потреблял около 11 л бензина на 100 км. На трассе показатели расхода топлива были лучше и составляли 8 л на 100 км. Также из недостатков можно отметить повышенный расход масла, из-за которого автовладельцам требовалось каждые 2–3 тыс. км пробега доливать масло и часто проводить его замену. Расход на 1 тыс. км пробега достигал в среднем 700 г масла. Причем подобное не считалось результатом каких-то неисправностей, и снизить расход масла было невозможно. Еще одним недостатком нового двигателя был короткий срок службы зубчатого ремня ГРМ: его рекомендовалось менять через 60 тыс. км, но в реальности ремни не выдерживали такого срока. Никакой катастрофы при этом не происходило, не считая того, что машина вставала там, где случился обрыв. Опытные водители возили в багажнике запасной экземпляр, поскольку замена зубчатого ремня ГРМ ВАЗ-2105 не составляла особого труда. В целом, можно отметить, что двигатель ВАЗ-2105, который стал первым отечественным мотором с ременным приводом ГРМ, опередил свое время и по этой причине оказался недооцененным. Впоследствии, по мере повышения надежности и долговечности ремней, на автомобилях такого класса они стали встречаться чаще цепей.

всего этого нужно было достигнуть «малой кровью», с минимальными изменениями в технологии основного производства завода».

Новый двигатель

Важнейшим элементом модернизации автомобиля, помимо внесения заметных изменений во внешний вид, стало использование нового двигателя. Двигатель ВАЗ-2105 разрабатывался на основе ВАЗ-21011. Он имел чугунный неогильзованный блок цилиндров. При этом использовавшийся сплав отличался повышенной устойчивостью к перегреву (выход двигателя из строя по этой причине был редкостью). Рядный четырехцилиндровый мотор развивал мощность в 64 л. с. в карбюраторном и 70 л. с. в инжекторном вариантах (в последнем случае мотор мог работать исключительно на бензине с октановым числом 93). Основным отличием двигателя ВАЗ-2105 от предыдущих вазовских моторов являлось наличие ременного привода газораспределительного механизма (ГРМ), благодаря которому двигатель стал работать тише. Это обеспечивалось использованием в приводе ГРМ зубчатого ремня вместо металлической цепи, которая не отличается бесшумностью, особенно когда выжата; при этом натяжка ременной передачи стала автоматической. Также снижению уровня шума способствовало использование литой алюминиевой крышки, закрывавшей газораспределительный механизм. Еще одним достоинством нового

Дешевле и проще

Помимо модернизированного кузова, замены хромированных декоративных деталей на матовые черные, изготовленные из пластика и окрашенного металла, и нового двигателя с ременным приводом, ГРМ-«пятерка»



Инженер В. Куприянов, начальник цеха А. Зверев, дежурный электрик В. Мишков, слесарь М. Шестаков в зале управления и координации производства кузовов ВАЗ-2105. 1983 г.

получила немало других усовершенствований. При этом многие из них были призваны удешевить конструкцию автомобиля и упростить процесс конвейерной сборки. Так, например, отсутствие хромированных деталей позволило отказаться от продолжительного технологического процесса нанесения на стальные детали последовательно меди, никеля и хрома с предварительной полировкой и травлением обрабатываемых поверхностей. Без такой подготовки слой хрома либо становился матовым, либо отшелушивался. Впервые в СССР в новом автомобиле использовались цельноштампованные полиуретановые панели интерьера и блок-фары с гидрокорректором. Если на предыдущих вазовских моделях единственный противотуманный фонарь подвешивался под задним бампером, то на «пятерке» противотуманки разместили в задних фонарях. Впервые под одним плафоном задних фонарей объединили, помимо противотуманок, еще и габариты, поворотники, стоп-сигналы и огни заднего хода. Стоит, однако, отметить, что печатные платы задних фонарей достаточно быстро выходили из строя и включение поворотника

Один из участков сборки автомобилей ВАЗ-2105. 1982 г.



ИЗЪЯТИЕ ЗАВОДНОЙ РУКОЯТКИ

При разработке «пятого» семейства было принято одно достаточно революционное решение – исключение заводной ручки из комплекта возимого инструмента. ВАЗ-2105 стал первым отечественным автомобилем, лишенным этого аксессуара.

с одновременным нажатием на тормоз могло сопровождаться бессистемными световыми эффектами. В этой связи нельзя не вспомнить «классику» первого поколения, фонари которой имели отдельные контакты под каждую лампу и отличались куда большей долговечностью. Самые противоречивые оценки современников вызвала ликвидация форточек в окнах передних дверей. С одной стороны, такое решение соответствовало тенденциям мировой автомобильной моды (прежде всего – экспорт!) и заметно упрощало и удешевляло производство, с другой – существенно ухудшило вентиляцию салона, в результате чего при отсутствии кондиционера в дождливую погоду, например, бороться с запотеванием стекол было весьма затруднительно. Отсутствие форточек в какой-то степени компенсировал обдув стекол передних дверей через боковые сопла. Одновременно, правда, из-за прокладки воздухопроводов отопителя пришлось уменьшить объем перчаточного ящика. С запотеванием и обмерзанием заднего стекла боролись с помощью электроподогрева, впервые включенного в штатную комплектацию. Боковые зеркала теперь можно было регулировать изнутри салона. Новые колесные диски с пятью прямоугольными отверстиями не закрывались хромированными колпаками. Была разработана принципиально новая конструкция сидений в связи с необходимостью



Медицинские автомобили ВАЗ-2105. 2007 г.



Автомобиль VAZ-2105 участвует в ралли на Южном Урале. 2011 г.

замены импортных кокосовых очесов на пенополиуретан. Передние сиденья получили регулируемые по высоте подголовники.

В тормозной системе появился вакуумный усилитель, а задние тормозные механизмы оснастили «самоподводящимися» цилиндрами, благодаря чему регулировка зазора между барабаном и колодками уже не требовалась. «Пятерка» стала заметно легче в управлении благодаря модернизированному рулевому управлению и новым радиальным шинам модели МИ-166.

Целый ряд решений, апробированных на VAZ-2105, – в частности, плоскозубчатый ремень, гидрокорректор фар, блок-фары, монтажный блок, цельноформованный потолок, цельноформованная шумоизоляция салона – впоследствии органично вошли в конструкцию следующих моделей – VAZ-2108 и VAZ-2109.

«Пятое» семейство

Первые опытно-промышленные партии автомобиля VAZ-2105 появились в конце 1979 года, а полномасштабное производство началось с 25 января 1980 года. В августе 1983 года автомобилю был присвоен Государственный знак качества СССР. На базе модели VAZ-2105 позже были освоены люксовый седан VAZ-2107 (1981 год) и универсал VAZ-2104 (1984 год).

Конструкторы и дизайнеры получили жесткое требование: добиться максимальной унификации по кузову между стандартной и люксовой моделями, чего не было ранее. То есть фактически новые автомобили должны быть одинаковыми, но выглядеть по-разному. Так появились VAZ-2105 и VAZ-2107.

Облик обновленной «классики» разработал дизайнер В. Степанов. Ему удалось так нарисовать «пятерку» и «семерку», что автомобили выглядели абсолютно разными, при этом все их детали были

взаимозаменяемыми. Ну а пол, каркас кузова и крыша наследовались от «единички», что позволяло не менять еще относительно новое оборудование!

Технически VAZ-2107 представлял собой «пятерку» с силовым агрегатом VAZ-2103, оснащенным более экологичным и экономичным карбюратором «Озон» с экономайзером принудительного холостого хода. В остальном конструкция автомобиля была идентична конструкции VAZ-2105 и, за исключением отдельных модернизированных и усовершенствованных деталей и узлов, соответствовала конструкции автомобилей VAZ-2101 и VAZ-2103/06.

Техническая документация на новый универсал была подготовлена к концу 1980 года – как раз к тому моменту, когда VAZ-2105 начал сходить с конвейера. Однако запуск «четверки» в серию пришлось отложить – помешали запуск VAZ-2107 и работа по подготовке к производству переднеприводной модели VAZ-2108. ★



Легковой автомобиль VAZ-2105. 2012 г.

ВАЗ-2105 - последний из мозжков

Автомобиль ВАЗ-2105 - единственная и при этом удачная попытка рестайлинга базовой модели «Жигулей» ВАЗ-2101. Автомобиль действительно обновился. Однако сама необходимость рестайлинга вызывала сомнения.

Дизайн «копейки» по своей стилистике и законченности образа был одним из лучших для автомобилей малого класса в 1960-е годы. Рестайлинг в некоторой степени изменил облик модели в соответствии с новыми требованиями автомобильной моды, лишив ее индивидуальности.

Рестайлинг на экспорт

Задача по модернизации «копейки» была поставлена в начале 1970-х годов. Вот что вспоминал по этому поводу бывший главный конструктор ВАЗа Г. К. Мирзоев: «За прошедшее десятилетие случился очередной нефтяной кризис, и у покупателей изменилось отношение к двигателю (он должен быть не только резвым, но и экономичным). К тому же ужесточились законодательные требования по токсичности, внешнему и внутреннему шуму и т. д. Все это потребовало не только изменений по кузову, но и серьезной доработки двигателя: замены цепи привода распредвала на плоскозубчатый ремень, применения нового карбюратора и т. д. Надо было ввести пятиступенчатую коробку передач, убрать форточки, модернизировать интерьер до уровня международных требований. Ведь до автомобиля ВАЗ-2105 все новые детали интерьера делались по технологии, полученной нами от «Фиата» вместе с автомобилем № 1. За 10 лет наши конкуренты ушли далеко вперед, и откладывать эту гонку до совершенно новой модели было бы неразумно. На новой модели – все новое, и все это необходимо одновременно отработать, налаживать, запускать в производство. И все – впервые. А самое главное – нет альтернативы». Да, альтернативы не было, но все перечисленные

Автомобиль ВАЗ-2105 «Жигули». Кольцевая гонка на выносливость на классических автомобилях «Классика-300». Гоночная трасса Moscow Raceway, 2019 г.



Полицейский автомобиль ВАЗ-2105. 2013 г.

ПИКАП ВИС-2345

В 1997–2010 годах на базе ВАЗ-2105 предприятием АО «ВАЗинтерСервис» выпускался пикап ВИС-2345 грузоподъемностью до 600 кг. Последние годы выпуска ВИС-2345 оснащался 1,5-литровым мотором мощностью 71 л. с.

Г. К. Мирзоевым причины действуют только на свободном рынке. Получалось, что главной причиной совершенствования продукции советского автопрома были интересы экспорта, стремление соответствовать интересам покупателя с валютой. А вот интересы отечественного производителя отходили на второй план.

Модификации и варианты

Поначалу в пользу «пятерки» работали внешняя новизна (какое-то время она воспринималась практически как новая модель) и некоторые технические новинки, в частности новый двигатель с ременным приводом газораспределительного механизма (ГРМ).



Станеры из Вьетнама на Волжском автомобильном заводе. 1984 г.

Однако в таком варианте (собственно ВАЗ-2105) «пятерок» было выпущено относительно немного. Одновременно с базовой версией началось производство модификаций ВАЗ-21051 и ВАЗ-21053. Первая оснащалась карбюраторным двигателем ВАЗ-2101 мощностью 64 л. с. и четырехступенчатой КП, вторая получила мотор ВАЗ-2103 мощностью 71,4 л. с. и четырех- или пятиступенчатую (позже) КП. Последняя версия и стала самой массовой, поскольку выпускалась до 2010 года. Первые модификации были сняты с производства в 1994 году.

Для периода 1990–2000-х годов характерны изменения в конструкции ВАЗ-2105, которые либо удешевляли производство, либо способствовали еще большей унификации с моделью ВАЗ-2107. К концу 1990-х годов завод отказался от фарочистителей из-за их низкой надежности, а также от антибликовых стекол комбинации приборов, оставив последние только на модели ВАЗ-2107. От цельноштампованных панелей внутренней обивки дверей отказались еще раньше, в середине 1990-х годов, унифицировав их с салонами ВАЗ-2107. Тогда же колесные диски с пятью вентиляционными отверстиями, разработанные специально для ВАЗ-2105, были сняты с производства, а на автомобили устанавливались колеса с дисками ВАЗ-2103 и ступичные колпачки от ВАЗ-2107. В середине 2000-х годов в салон начали устанавливать сиденья от ВАЗ-2107 с несъемным подголовником. С лета 2007 года сравнительно дорогие алюминиевые бамперы уступили место пластмассовым бамперам от ВАЗ-2107. Во второй половине 2008 года отказались и от внешних металлических ручек с хромовым покрытием в пользу пластмассовых.

В результате в ноябре 2008 года после прекращения выпуска микролитражки «Ока» ВАЗ-2105 стал самым дешевым легковым автомобилем на российском рынке, а на начало действия программы утилизации, с учетом компенсационного сертификата на 50 тыс. рублей, его

цена составила всего 99 тыс. рублей. Спрос на «пятерку» после спада в кризисном 2009 году подхлестнула именно программа утилизации, в рамках которой наиболее востребованы рынком оказались как раз «классические» модели АвтоВАЗа, для чего эта программа и задумывалась. Помимо массовых вышеупомянутых модификаций, ограниченными сериями выпускались ВАЗ-21054 и ВАЗ-21054-30, предназначенные для различных силовых структур (ГАИ, МВД, КГБ, ФСБ и т. д.). Эти машины оснащались карбюраторными моторами ВАЗ-2106 и инжекторными ВАЗ-21067 соответственно. На них устанавливались дополнительный бензобак и аккумулятор. Для работы в такси выпускалась мелкосерийная модификация ВАЗ-21055, оснащенная дизелем ВАЗ(БТМ)-341 завода Барнаултрансмаш мощностью 50,3 л. с. Наконец, для спецслужб изготавливали вариант ВАЗ-21059 со 140-сильным роторно-поршневым мотором ВАЗ-4132. ★

Финальная сборка автомобиля ВАЗ-2101 на Волжском автомобильном заводе. 1972 г.



Самосвалы эпохи великих советских строек

Советское время называли эпохой великих строек. В строй вступали гиганты индустрии, возводились электростанции, каналы и железнодорожные магистрали. И на всех этих стройках ежедневно нужны были самосвалы.

Самосвал был в Советском Союзе наиболее распространенной и востребованной модификацией грузового автомобиля. Существовали строительные и карьерные самосвалы.

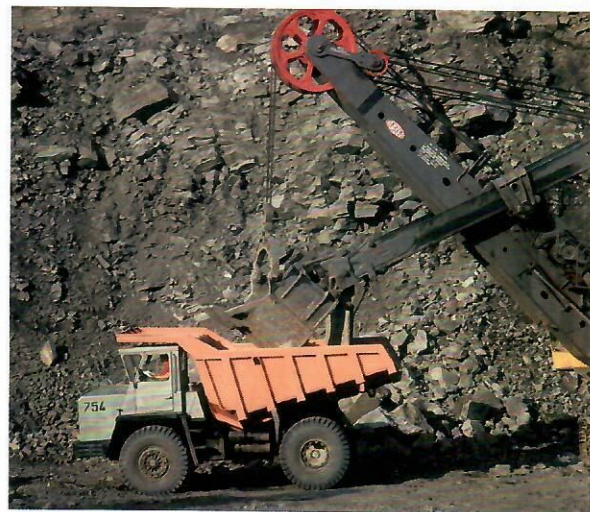
Строительные самосвалы

Самым массовым советским самосвалом малой грузоподъемности был ЗИЛ-ММЗ-555. Без этого небольшого самосвала трудно представить какую-либо городскую стройку в СССР 1960–1980-х годов. Автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 грузоподъемностью 4500 кг предназначался для перевозки строительных и промышленных грузов и выпускался на шасси ЗИЛ-130Д1 (1964–1966 годы), а затем на шасси ЗИЛ-130Д1-66 (1967–1977 годы), входивших в семейство ЗИЛ-130. С апреля 1977 года началось производство самосвала грузоподъемностью 5250 кг на модернизированном шасси ЗИЛ-130Д1-76, а с 1 января 1986-го и до начала 1995 года (до момента полного исчерпания складских запасов базовых шасси) – той же грузоподъемности, но на шасси ЗИЛ-495810 (снят с производства 30 декабря 1994 года).

Управление подъемом кузова осуществлялось рычагом в кабине, он приводил в действие шестеренный гидронасос, от которого единственная масляная магистраль шла на подъемный цилиндр. Этот же рычаг управлял и простеньким распределителем.

Двигатель в основном был стандартный, ЗИЛ-130 мощностью 150 л. с., но выпускалась и газобаллонная модификация самосвала с двигателем ЗИЛ-138. В конце 1960-х годов на некоторые партии шасси для самосвалов устанавливали устаревший шестицилиндровый ЗИЛ-157Д мощностью в 110 л. с.

Автомобиль-самосвал МАЗ-503А производства Минского автомобильного завода. 1974 г.



Самосвал БелАЗ-540, выпущенный на Белорусском автомобильном заводе. 1974 г.

Другой массовой моделью строительного самосвала был МАЗ-503. Самосвал был создан с использованием узлов и агрегатов базового автомобиля МАЗ-500 и предназначался для вывоза скальных пород и грунта из карьеров. Шасси самосвала отличалось от базового шасси бортового грузовика уменьшенной до 3200 мм колесной базой. Автомобиль комплектовался грузовой платформой ковшевого типа, без заднего борта. Наряду с базовым самосвалом была разработана и запущена в серию модификация МАЗ-503Б, снабженная прямобортной грузовой платформой универсального типа с задним бортом. Грузоподъемность этого самосвала также составляла 7 т. В результате проведенной в 1970 году модернизации семейства начался выпуск самосвала МАЗ-503А. При обновлении базового автомобиля получил аналогичные изменения и самосвал – была изменена облицовка кабины, увеличена колесная база (до 3400 мм), исчез кожух за кабиной. МАЗ-503А получил модернизированную грузую платформу универсального типа с вертикальными ребрами, аналогичную применявшейся на МАЗ-503Б, а ближе к концу выпуска использовалась самосвальная платформа с горизонтальными ребрами, перешедшая впоследствии на МАЗ-5549, который встал на конвейер в 1977 году и выпускался до 1990 го.

Карьерные самосвалы

Первый тяжелый советский карьерный самосвал – МАЗ-525 – был создан в 1950 году. Несмотря на гигантские размеры, его грузоподъемность составляла

ВЫПУСК САМОСВАЛОВ

В общей сложности самосвалов МАЗ-525 изготовили не так уж и мало: в Минске в 1951–1959 годах – 940 машин, на БелАЗе в 1958–1965 годах – 6021 самосвал этой модели. Общий объем выпуска МАЗ-525 составил 6961 экземпляр за 15 лет производства на двух заводах. Самосвалам МАЗ-530 повезло меньше: их было собрано всего 30 штук.

всего 25 т (хотя для того времени это было очень много). Машина была очень медлительной: максимальная скорость не превышала 30 км/ч. Задняя ось жестко крепилась к раме, упругой подвески не было. Впервые на автомобильное шасси был установлен 12-цилиндровый танковый дизель – вернее, его дефорсированный (с 450 до 300 л. с.) вариант под обозначением Д-12А. В историю советского автомобилестроения эта машина вошла и как модель, на которой впервые нашли применение планетарные редукторы в ступицах задних колес, подъемный механизм кузова с отдельным от рабочих цилиндров гидронасосом и гидроусилитель руля.



Грузовой автомобиль-самосвал ЗИЛ-ММЗ-555, выпускавшийся с 1964 года Мытищинским машиностроительным заводом. 1965 г.



Самосвал БелАЗ 540. Погрузочная площадка. 1969 г.

Следующий тяжелый карьерный самосвал, выпущенный в нашей стране, – трехосный МАЗ-530. Его грузоподъемность была значительно выше, чем у МАЗ-525, – 40 т. Увеличилась и максимальная скорость – до 43 км/ч. Два задних ведущих моста имели рессорно-балансирную подвеску, а трансмиссия стала гидромеханической. Двигатель сохранился прежний. Производство самосвалов МАЗ-525 и МАЗ-530 было начато на Минском автозаводе, а затем, на рубеже 1960-х годов, передано на Белорусский автозавод в город Жодино (БелАЗ). В 1961 году был разработан, а с 1965-го запущен в серийное производство карьерный самосвал БелАЗ-540 грузоподъемностью 27 т. Это был первый грузовой автомобиль с гидропневматической подвеской колес, объединенными гидросистемами усилителя руля и подъемника кузова, произведенный в Советском Союзе. Помимо этого, в самосвале были установлены винтовой рулевой механизм (вместо шарикового), гидромеханическая трансмиссия, пневмогидравлическая подвеска заднего и переднего мостов и сварная рама коробчатого сечения. ★



Отечественное автомобилестроение



Грузовой автомобиль МАЗ-525 Минского автомобильного завода. 1954 г.

В НОМЕРЕ 58

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 58

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА. 1699 РУБ.



ЗИЛ-117 – АВТОМОБИЛЬ
ВЫСШЕГО КЛАССА



СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ
В 1970-е ГОДЫ



КОНТРОЛЬНО-
ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ:
СПИДОМЕТР

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



ЗИЛ-117

ЗИЛ-117 – АВТОМОБИЛЬ
ВЫСШЕГО КЛАССА

СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ
В 1970-е ГОДЫ

КОНТРОЛЬНО-
ИЗМЕРИТЕЛЬНЫЕ
ПРИБОРЫ: СПИДОМЕТР

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!