

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 59



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-69А —
КОМАНДИРСКИЙ «КОЗЛИК»



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-69А
НА СТРАЖЕ МИРА И ТРУДА



СОВЕТСКИЙ АВТОПРОМ
В 1970-е ГОДЫ. ГРУЗОВИКИ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657009



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 59, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрида Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Витязя, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витязя, 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-collection.ru

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

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57Б, офис 123. Тел: +375-17-331-94-27 (41)

КАЗАХСТАН

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

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченківська, д. 42-44,
оф. 15-В, г. Киев, 01601
Регистрационные: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАЇНА»,
ул. Димитрова, 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.rodrickaledipresse.ua
E-mail: rodricka@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
UL Bena 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1699 руб.

Издатель оставляет за собой право уведомить
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 каждый номере журнал
и настраиваемая модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекция. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 31.01.2020
Дата выхода в свет: 07.05.2020

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



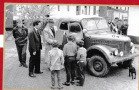
МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

*Автомобиль ГАЗ-69А –
командирский «козлик»*

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

*Автомобиль ГАЗ-69А
на страже мира и труда*

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

*Советский автопром
в 1970-е годы. Грузовики*

Фотографии и иллюстрации: 1 © Источники: Мария/Осетия/Борис Паркс
2 © частная коллекция; 6 © Алёна Оксана/Волонтер, Борис;
7 (версия) © РИА Новости, (в сравнении) © Lufthansa/WWildimedia.com/press,
Земель © фотобанк, Lufthansa/WWildimedia.com/press; 8 © частная коллекция;
9 © частная коллекция; 10 (версия) © РИА Новости, Земель © Алёна Оксана/
Осетия/Борис; 11 (версия) © High Contrast/WWildimedia.com/press,
Земель © Арт. Корольков/Волонтер, Борис.

Автомобиль ГАЗ-69А – командирский «козлик»

По поручению советского правительства в 1947 году Горьковский автозавод начал разрабатывать легкий армейский многоцелевой автомобиль ГАЗ-69, серийное производство которого стартовало в 1952 году.

Годом позже начался выпуск нового варианта, ГАЗ-69А с пятиместным пассажирским четырехдверным кузовом. Эти машины использовались в армии как командирские (в том числе – персональные), а также для фельдьегерской связи. Именно они в значительных количествах поступали в народное хозяйство.

История создания

В армии всегда широко использовались легковые автомобили: развозные, фельдьегерские, связные и личные – для командиров и начальников. При этом долгое время никаких особых требований к этим автомобилям не предъявлялось. Иногда устанавливались дополнительные фары, уширенные покрышки и т. д. Лишь массовая механизация армий в 1950-е годы и связанное с ней появление большого количества бездорожных машин – тусенничных, полугусеничных и колесных полноприводных – выявили потребность в легком универсальном легковом автомобиле-внедорожнике. Требовался автомобиль утилитарный, конструктивно простой, дешевый в производстве и эксплуатации, надежный и неприхотливый. Первым таким внедорожником стал появившийся в 1940 году в США «Банкам», за ним последовал ставший легендарным «Валлис».



Помимо США, только Советский Союз практически в то же время приступил к созданию подобных автомобилей. Первым в 1941 году появился ГАЗ-64, который использовался в войсках как многоцелевой легкий грузовик-внедорожник. Он мог перевозить (хотя

Автомобиль ГАЗ-69А на фестивале «Величественная самоводья» 2009 г.

Модель автомобиля ГАЗ-69А

Топол состоит из сварных элементов металлического ребристого листа, покрытого лаком и из дубовых бревенчатых стоек

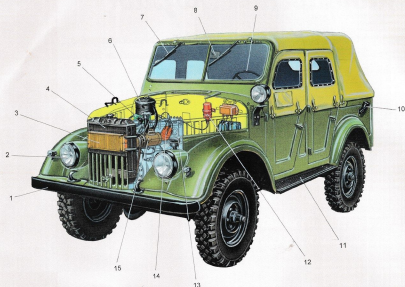


Ветровое стекло имеет блинцы с рифленой поверхностью склеиваемые на клею и фиксируемые с помощью резиновых уплотнителей

Безопасное расстояние в узкой части кузова и прикреплена к полу с помощью двух стальных стоек

Открытый двухместный пассажирский четырехдверный кузов с потереками, расположенными сзади

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-69А



1 - передний бампер,
2 - фара,
3 - масляный радиатор,
4 - радиатор водяного охлаждения,

5 - карбюратор,
6 - воздушный фильтр,
7 - стеклоочиститель,
8 - зеркало заднего вида,

9 - рулевое колесо,
10 - заливная горловина топливного бака,
11 - подножка,
12 - катушка зажигания,

13 - двигатель,
14 - распределитель зажигания,
15 - генератор.

Технические характеристики автомобиля ГАЗ-69А

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1525

Полная масса, кг: 2205

Габаритные размеры, мм:

длина - 3850 ширина - 1750

высота по тенту - 1920 база - 2300

Дорожный просвет, мм: 220

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

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

Рабочий объем, см³: 2120

Коробка передач: механическая, трехступенчатая, двухосевая 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 гидромортизаторами двойного действия

Подвеска задняя: рессорная с гидравлическими амортизаторами двойного действия

Размер шин: 6,50-16"

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 100 км/ч, с: -

Паспортный расход топлива, л/км: 17,7 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 60



Командирские автомобили ГАЗ-69А во главе колонны бронетранспортеров перед Первомайским парадом. Москва, 1955 г.

и с перегрузкой) до отделения бойцов, обслуживать командиров среднего звена и штабных офицеров. Машины успешно эксплуатировались в подразделениях связи, с размещением на них радиостанций различных типов. В основном в 1942 году шасси ГАЗ-64 шли под монтаж бронекорпусов броневых автомобилей БА-64.

К концу 1942 года стало очевидно, что потребность Красной Армии в легковых вездеходах не может быть удовлетворена только за счет поставок по ленд-лизу. Поэтому в феврале 1943 года в КБ ГАЗа под руководством ведущего конструктора Г. М. Вассермана началась работа над новым автомобилем – ГАЗ-67. Первый такой автомобиль выехал из сборочного цеха 21 августа 1943 года, а с начала следующего года стала выпускаться модернизированная версия – ГАЗ-67Б. После войны производство ГАЗ-67Б не только сохранилось, но и расширилось. Автомобиль выпускали до августа 1955 года, в общей сложности было изготовлено 92 843 машины. Новый вездеход, задание на разработку которого было выдано в 1947 году, также создавался под руководством Г. М. Вассермана. При проектировании автомобиля использовался опыт, накопленный заводом в годы Великой Отечественной войны при создании вездеходов ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б, а также опыт эксплуатации в войсках американских джипов «Виллис». В конструкции автомобиля широко использовались узлы и агрегаты не только его предшественника ГАЗ-67Б, но и автомобилей М-20 «Победа», ЗИМ, а также грузовика ГАЗ-51.

В 1952 году была собрана первая пробная партия ГАЗ-69, а с 1 сентября 1953 года на ГАЗе развернулось их массовое производство. ГАЗ-69 был впервые продемонстрирован на военном параде в Москве 7 ноября 1953 года.

С самого начала новая машина выпускалась в двух модификациях: ГАЗ-69 с двухдверным восьмиместным кузовом (шесть человек на продольных трехместных лавках, откидной задний борт) и командирский (сельскохозяйственный) ГАЗ-69А с четырехдверным пятиместным кузовом с комфортабельными трехместным задним сиденьем. Параллельно с Горьковским атозаводом с декабря 1954 года эти вездеходы собирал

ОТКЛЮЧАЕМЫЙ ПЕРЕДНИЙ МОСТ

Ступицы переднего моста были отключаемыми, что позволяло незначительно снизить расход топлива на дорогах с хорошим покрытием. Выйдя из машины, водитель торцовым трубчатым ключом открывал защитный колпак (этот же ключ применялся для регулировки подшипников ступицы), а затем обычным гаечным ключом «на 12» подключал отключающую соединительную муфту.

и Ульяновский автозавод. Полностью на выпуск ГАЗ-69 и ГАЗ-69А из узлов собственного производства УАЗ перешел после 1956 года. Для развития этого направления на завод была направлена группа высококвалифицированных инженерно-технических работников во главе с главным конструктором П. И. Музюковым, который принимал участие в разработке многих вездеходов ГАЗ. С 1956 года ГАЗ-69 стал успешно экспортироваться за границу, в том числе в тропическом исполнении, и приобрел большую популярность в странах Азии, Африки и Латинской Америки. Машины этого типа эксплуатировались в 56 странах. В Румынии и КНДР ГАЗ-69 производился без лицензии, хотя по качеству они заметно уступали советским машинам и конкуренцию составить им не могли.

Конструкция ГАЗ-69А

В основу конструкции автомобиля положена штампованная из листового стали рама, состоящая из двух лонжеронов, соединенных между собой шестью поперечинами. Пять поперечин к лонжеронам приварены дуговой сваркой. Одна поперечина (третья спереди), на которой установлена раздаточная коробка, соединена с лонжеронами заклепками.

Кузов автомобиля открытый, цельнометаллический, четырехдверный, с поперечным расположением сидений, снабжен быстро складывающимся тентом, багажником

ПАНЕЛЬ ПРИБОРОВ

Панель приборов у внедорожника ГАЗ-69А такая же, как у ГАЗ-69: указатель скорости, тахометр, индикатор количества топлива в баке, указатель температур двигателя и манометр системы смазки. Комбинация приборов оснащена двумя лампами подсветки, закрытыми металлическими рассеивателями света. Кроме приборов имеются две контрольные лампы: дальнего света (красная) и перегрева двигателя (зеленая).

двумя петлями и запирается кулисами с фигурными ключами. Кулисный механизм и откидная рама панели имеют три положения ветрового стекла: закрытое, поднятое вверх и полностью открытое (откинутое) с фиксации специальными застегивающими накатками. На раме ветрового стекла смонтированы также электрический стеклоочиститель с приводом для второй щетки и два противосолнечных козырька и зеркало заднего вида. Расположенный в салоне отопитель поддувал при помощи электрического вентилятора теплый воздух на ветровое стекло. К ногам водителя и пассажира теплый воздух поступал только при движении автомобиля, а при стоянии за капотом воздухозаборник. Зимой в салоне стоящего автомобиля было холодно.

Тент автомобиля ГАЗ-69А состоит из шарнирно-завязных металлических звеньев – каркаса, покрытого пологом из дублированной ткани. В отличие от тента автомобиля ГАЗ-69, тент не съемный, а складной. Верхние боковины дверей съемные брезентовые, металлические дуги (со стеклами).

Двигатель автомобиля ГАЗ-69 – четырехцилиндровый, карбюраторный, отличается значительной износостойкостью и экономичностью в эксплуатации. Большинство его деталей такие же, как у двигателя М-20 и ГАЗ-51, однако он имеет несколько повышенную номинальную мощность и крутящий момент в сравнении с двигателем М-20.

Цилиндры двигателя расположены вертикально в блоке и отлиты из серого чугуна заодно с верхней частью картера. Блок цилиндров полностью взаимозаменяем с блоком двигателя М-20.

Головка блока общая для всех цилиндров, съемная, отлита из алюминиевого сплава. Взаимозаменяема с головкой двигателя М-20.

Система питания двигателя состоит из бензинового бака, бензопровода, фильтра-отстойника, бензинового насоса, карбюратора, воздушного фильтра и выпускного трубопровода.

Бензобак автомобиля ГАЗ-69А, штампованный оцинкованной сталью, расположен в задней части кузова и прикреплен к полу посредством двух гибких стальных стяжек.

Коробка передач двухходовая, имеет три передачи вперед и одну назад с передаточными числами: первая передача – 3,115, вторая – 1,772, третья – 1, задний ход – 3,77. От коробки передач автомобиля М-20 отличается лишь механизмом переключения передач (обычный качающийся рычаг вместо рычага, вывешенного на рулевую колонку у М-20) и устройством задней крышки (отсутствуют шестерни привода спидометра, встроены



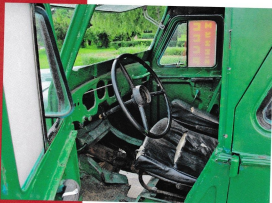
ГАЗ-69А (МАЗ) и Девы Победы на Тверской улице, Москва, 2013 г.

для ручной кладки и запасного колеса. Двери каждой стороны взаимозаменяемы и несколько расширены по сравнению с левой восьмиступенчатой кузовом ГАЗ-69 (за счет размещения запасного колеса в багажнике). Передние сиденья раздельные, их конструкция аналогична сиденьям ГАЗ-69. Задние сиденья – трехместные, нераздельные. Кроме расположения, отличается от восьмиступенчатой модели ГАЗ-69 наличием пружинного каркаса и за счет этого – большей комфортабельностью. Для удобства пассажиров, сидящих сзади, на спинках передних сидений имеются поручни.

Задний борт ГАЗ-69А – откидной, двойной, внутреннее пространство в борту предназначено для хранения буксирного троса, знака аварийной остановки и других предметов.

Как и ГАЗ-69, автомобиль ГАЗ-69А оснащается откидными ветровыми стеклами. Стекла вставлены в раму с резиновой прокладкой. Стекла безосколочные – (триплекс) или закаленные – (сталинит). Рама ветрового стекла крепится

Фрагмент салона ГАЗ-69А, 2014 г.





Автомобиль ГАЗ-69 на дистанции первенства СССР по автокроссу, 1966 г.



Автомобиль ГАЗ-69АМ. Современная фотография.

в раздаточную коробку). Таким образом, почти все основные детали коробки передач – картер, шестерни, валы, подшипники, сальники и др. – на автомобилях М-20 и ГАЗ-69 одни и те же. Это представляет значительные удобства в эксплуатации.

Раздаточная коробка, установленная за коробкой передач и соединенная с ней промежуточным карданным валом, служит для передачи крутящего момента к заднему и переднему мостам. Имевшаяся в раздаточной коробке понижающая передача позволяет в необходимых случаях увеличивать тяговое усилие на колесах. Карданная передача состоит из трех трубчатых валов и шести карданных и шлицевых валов частично унифицированы с карданами автомобилей М-20 и ЗИМ; валы отличаются только длиной. Один вал (промежуточный) передает усилие от коробки передач к раздаточной коробке, а два других вала (главных) передают усилие от раздаточной коробки к главной передаче заднего и переднего мостов.

Колеса штампованные из листовой стали. Состоят из обода с глубокой выемкой и приклепанного к нему диска. От колес автомобиля ГАЗ-67Б отличаются только диском

с другим вылетом и отверстием для ступицы. К ступице колесо крепится пятью шпильками с гайками, входящими своими сферическими поверхностями в конические поверхности гнезд колеса. Диаметр обода 406 мм, ширина обода 114 мм.

Шины низкого давления, размером 6,5 × 16". Протектор снабжен грунтозащепами.

Буксирное устройство состоит из двух кривоков, установленных в передней части рамы на лонжеронах, и буксирного прибора, установленного на задней поперечине рамы. Буксирный прибор двухстороннего действия снабжен сильной спиральной пружиной, смягчающей ударные нагрузки при трогании автомобиля с прицепо

с места, а также при движении по неровной дороге. ★



Автомобиль ГАЗ-69А в Венгрии.

Модель по



Автомобиль ГАЗ-69А на страже мира и труда

ГАЗ-69А зачастую воспринимается как гражданский «сельскохозяйственный» вариант внедорожника ГАЗ-69. На самом деле «козлики» обеих модификаций предназначались прежде всего для вооруженных сил.

Часть машин, оборудованная несъемным жестким верхом, поступала в другие силовые структуры, а часть – в народное хозяйство. Наиболее распространенной версией ГАЗ-69, как и ГАЗ-69А, была базовая, предназначенная для перевозки личного состава.

Машины специального назначения

Одновременно существовали и весьма специфические варианты использования этих машин. Одним из широко распространенных вариантов был ГАЗ-69Т – базовый топорнячок, выпускавшийся также в вариантах ГАЗ-69ТТ и ГАЗ-69ТТМ разной комплектации. Машина представляла собой подвижной комплекс топографической аппаратуры для непрерывного определения координат расположения на местности военных подразделений, дорог и отдельных объектов. С ее помощью осуществлялись рекогносцировка местности, прокладка путей сообщения, определение на карте местоположения и перенесение на местность полученных данных. Вся аппаратура размещалась поперечно в центральной части кузова, а сиденья одного или двух операторов – у заднего борта. В варианте подвижной радиостанции в заднем отсеке серийного ГАЗ-69Э размещалась коротковолновая ламповая радиостанция Р-104М «Кедр», а сложная телескопическая антенна монтировалась на правой боковине кузова. Мощность передатчика с питанием от собственных аккумуляторных батарей составляла не менее 20 Вт. Впоследствии выпускался командно-штабной вариант Р-104АМ с увеличенной мощностью и расширенной комплектацией.

Автомобиль ГАЗ-69А можно было встретить в разных странах социализма.



Автомобиль ГАЗ-69А во время парламентских выборов в Венгрии, 1971 г.

★ АВТОМОБИЛЬ-ДОЛГОЖИТЕЛЬ

«Козлики» производились вплоть до 1973 года, когда были выпущены последние 275 машин. В целом завод выпустил 634 285 ГАЗ-69 различных модификаций.

★
На базе ГАЗ-69Э и 69МЗ выпускались легкие командно-штабные машины (КШМ) Р-125/125М «Алфавит» со съемным тентом. КШМ обеспечивала радиосвязь между командирами частей и начальниками различных служб сухопутных войск. Все оборудование устанавливалось поперечно в центральной части кузова за передними сиденьями, радист размещался на поперечной скамейке между штатными задними продольными сиденьями. Кабельная катушка находилась внутри кузова или на его правой внешней панели, одна или две штырьевые антенны – на специальных хронштейнах с левой стороны. На вооружении инженерных войск состоял ДИМ – дорожный индукционный миноискатель на переоборудованном шасси ГАЗ-69. Это был первый советский легкосамодвижный миноискатель оригинальной конструкции с поисковым индукционным сканирующим устройством. Он служил для прокладки путей передвижения военных колонн, а также для поиска и обнаружения на больших территориях, на дорогах или аэродромах противотанковых и противопехотных мин в металлических корпусах, установленных на глубине до 25 см. По воде он мог обнаруживать мины на глубине до 0,7 м. Выносная трубчатая рама миноискателя ДИМ с двум-



GAZ-69 всегда был привычной частью сельского ландшафта. 1973 г.

управляемыми колесами и шестью поддерживавшими роликами монтировалась в передней части рамы автомобиля на специальной рычажно-пружинной подвеске. Интересной особенностью машины была установка второго рулевого колеса для оператора, управлявшего положением миноискателя. Кроме того, она получила пневматические приводы сцепления и тормозов с питанием от воздушного компрессора, приводившегося от трансмиссии шасси. При обнаружении мины эта система срабатывала автоматически, приводя в действие тормоза автомобиля и выключая сцепление. Для обозначения границ проверенной полосы шириной 2,2 м на заднем борту автомобиля крепился бачок с электромагнитными кранками и красящей трансирочной жидкостью ярко-желтого цвета. На задних сиденьях размещались также четыре сапера с приспособлениями для обезвреживания мин. Рабочая скорость движения миноискателя составляла 10 км/ч.

«Козлик» с ракетами

Единственной по-настоящему боевой машиной на базе ГАЗ-69 была ЗПЗБ, принятая на вооружение в 1960 году и входившая в состав самоходного противотанкового ракетного комплекса 2К15 «Шмель». Разработка комплекса началась в 1957 году в колхозном СКБ машиностроения, боевая машина была сконструирована и выпускалась на саратовском автоагрегатном заводе № 614. Ее испытания начались летом 1959 года. 1 августа 1960 года комплекс был принят на вооружение и поступил в серийное производство. Пусковая установка ЗПЗБ снабжалась двухместной кабиной с бронированной задней стенкой и повышенным расположением брезентовой крыши. В задней части рамы автомобиля с высоким складным тентом на съемных дугах устанавливалась артиллерийская часть с четырьмя направляющими для запуска ракет ЗМБ со стартовой массой 22,5 кг и длиной 1148 мм, которые имели дальность стрельбы до 2 км. В кабине рядом с водителем на специальном сиденье, обращенном спиной против движения, находился оператор-наводчик, управлявший запуском вручную, посредством двухпроводной линии связи. Выносной пульт управления обеспечивал управление с расстояния

до 30 м, а ручное зарядание установки производилось силами боевого расчета из двух человек. В комплект установки входили гранатомет, две аккумуляторные батареи, бинокль и радиостанция Р-113. Ее боевая масса составляла 2570 кг. Выпуск системы «Шмель» продолжался до 1966 года. ★



Боевая машина ЗПЗБ ПТРК «Шмель» на базе ГАЗ-69 на огневой позиции.

Командирский ГАЗ-69 как один из символов советской эпохи. 2014 г.



Советский автопром в 1970-е годы. Грузовики

Период массовой автомобилизации в Советском Союзе в 1970-е годы характеризовался существенным обновлением не только модельного ряда легковых автомобилей, но и парка грузовиков.

Обычно во всем мире модели грузовых автомобилей обновляются гораздо реже, чем легковых, но на период 1970-х годов в Советском Союзе пришелся массовый выпуск новых, во многом революционных моделей грузовиков.

В ногу с Америкой

Советский автопром изначально ориентировался на американский; в большинстве случаев подражать американским образцам приходилось по прямому указанию свыше. В первую очередь это касалось легковых автомобилей, но не избежали этой участи и грузовики. Так, в дизайне самого массового и популярного советского грузовика 1960–1990-х годов – ЗИЛ-130 – явно прослеживаются следы американской автомобильной моды 1950–1960-х годов: панорамное лобовое стекло, дугие крылья и капот. ЗИЛ-130 не был точной копией какого-то конкретного американского грузовика, он просто копировал стиль.

Почти все советские машины ЗИЛ-130 производятся с успехом служить и в городском хозяйстве и в новом веке. 2012 г.



Московский автомобильный завод, Автомобили «ЗИЛ-130», 1967 г.

Грузовики ЗИЛ-130 начали сходиться с заводского конвейера в 1963 году. Автомобиль оснащался восьмицилиндровым карбюраторным четырехтактным V-образным верхнеклапанным двигателем мощностью 150 л.с. комплектовался гидроусилителем руля, синхронизированной пятиступенчатой КПП, омывателем лобового стекла, частично предпусковыми подогревателями двигателя. После модернизации ЗИЛ-130 получил транзисторное зажигание, генератор переменного тока и измененную конструкцию шарниров карданной передачи. Модельный ряд включал бортовой грузовик, шасси, седельный тягач и также варианты с удлиненной колесной базой. В 1977 году грузоподъемность ЗИЛ-130 была увеличена до 6 т, изменилась радиаторная решетка.

Еще одним последователем американской дизайнерской школы был грузовой автомобиль ГАЗ-53. Эта машина, ставшая преемником знаменитого «поясастерного» грузовика ГАЗ-51, – производилась на ГАЗ более 30 лет, с 1961 по 1993 год, и за это время



В СООТВЕТСТВИИ С ЕВРОСТАНДАРТОМ

В 1977 году появилась модернизированная версия МАЗ-500А грузоподъемностью 8 т и с еще более длинной колесной базой, но с уменьшенной шириной. В результате грузовик стал соответствовать европейским стандартам, что позволило использовать его на международных рейсах.

общий выпуск превысил 4 млн экземпляров. Автомобиль в базе оснащался четырехтактным карбюраторным двигателем ЗМЗ-53-II мощностью 115 л. с., который работал в паре с четырехступенчатой КПП.

Внешне мало отличался от ГАЗ-53 грузовик ГАЗ-52, имевший такую же кабину, но оснащался эта модель первым шестицилиндровым двигателем от ГАЗ-51 и имела иную грузоподъемность. Вплоть до 1975 года параллельно с ГАЗ-52 и ГАЗ-53 выпускался «старичок» ГАЗ-51.

С кабиной над двигателем

В 1960–1970-х годах попала и семья отечественных тяжелых коммерческих грузовиков. Потребность в таких автомобилях возникла с развитием сети автомобильных дорог и возможностью перевозки грузов на дальние расстояния автомобильным транспортом. Для этого требовались машины повышенной грузоподъемности. Одним из способов ее повышения были отказ от капота и смещение кабины вперед. Это позволяло увеличить размеры грузовой платформы. Первым отечественным грузовиком, созданным по такой компоновочной схеме, стал МАЗ-500.

Этот легендарный советский грузовик начал серийно выпускаться на Минском автозаводе в 1963 году и успешно собирался до 1977 года. Он заменил капотный МАЗ-200.

Последний экземпляр которого сошел с конвейера в самом конце 1965 года.

МАЗ-500 имел отличающуюся от «200-й» модели компоновку с кабиной над двигателем, что позволило снизить массу машины, увеличить длину кузова и, соответственно, увеличить грузоподъемность до 7,5 т. Грузовик оснащался дизельным шестицилиндровым двигателем ЯМЗ-236 объемом 11,2 л и мощностью 180 л. с., а также механической пятиступенчатой коробкой передач с синхронизаторами на четырех высших передачах и гидросилителем руля.

Базовой моделью стал грузовик с деревянной бортовой платформой. Кроме него, модельный ряд включал голое шасси (МАЗ-500Ш), бортовой грузовик с металлической платформой (МАЗ-500В), вариант с удлиненной базой (МАЗ-500Г), комплектировки северного и тропического исполнения. Кроме того, были созданы самосвал (МАЗ-505), седельный тягач (МАЗ-504) и лесовоз (МАЗ-509), а также полноприводный вариант МАЗ-505.

Бестселлером 1970-х годов стали, конечно, грузовики Камского автозавода. Семейство трехосных грузовых автомобилей большой грузоподъемности с колесной формулой 6 × 4 производилось Камским автомобильным заводом с 1976 по 2001 год. Автомобиль КамАЗ-5320 имел трехместную кабину, которая располагалась над



Грузовик МАЗ-504 на шоссе. Современная фотография.

двигателем и откидывалась вперед. В качестве силового агрегата в этой модели применялся четырехтактный V-образный восьмицилиндровый дизель КамАЗ-740 мощностью 210 л. с. Рулевое управление было оснащено гидросилителем, объединенным с рулевым механизмом. Тормозные механизмы всех колес – барабанного типа, с двумя колодками. Сзади к раме было прикреплено буксирное устройство с двухсторонней амортизацией, рассчитанное на работу с прицепом общей массой 11,5 т. *

Отечественные
автомобили



Автор фото в городе Рязань, 2016 г.



В НОМЕРЕ 60

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 60

Коллекционная модель 1/24



СОВЕТСКИЙ И РОССИЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ ИЖ-2126



ОСТАВШИЙ ОТ ЭПОХИ
СИМВОЛ ПЕРЕМЕН



АВТОПРОМ ПОЛУЧАЕТ ЗАКАЗ
ОТ ВОЕННЫХ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ОТ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ

ИНТЕРНЕТ-КОДИС



hachette



ИЖ-2126

СОВЕТСКИЙ И РОССИЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ ИЖ-2126

ОСТАВШИЙ ОТ ЭПОХИ
СИМВОЛ ПЕРЕМЕН

АВТОПРОМ ПОЛУЧАЕТ
ЗАКАЗ ОТ ВОЕННЫХ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ