

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 60



СОВЕТСКИЙ И РОССИЙСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ ИЖ-2126



ОТСТАВШИЙ ОТ ЭПОХИ
СИМВОЛ ПЕРЕМЕН



АВТОПРОМ ПОЛУЧАЕТ ЗАКАЗ
ОТ ВОЕННЫХ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 60, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Булар Медиа»

Главный редактор: Фрид Марин Александровна

Адрес редакции, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Асмет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/л 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@asmet-collection.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ГДС»

E-mail: tola@bularmedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел: +375-17-331-96-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КадПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Асмет Коллекция Украина»

Украинский адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Дзержинська, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать распространение номера (только для жителей Украины)

можно по тел: 067 218 57 00, 044 498 98 83

www.podrybka@edipress.ua

E-mail: podrybka@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

UL Beta 2 C

27200 Skochowice

POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1699 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендованную цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Восстановление материалов в любом
виде, полностью или частично, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2020 Асмет Коллекция

Copyright © 2020 Asmette Collections

Copyright © 2020 Asmette Collection Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал

и масштабная модель автомобиля, выходящая неопубликованной

частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы

коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат

для точного описания товара.

Подписано в печать: 31.01.2020

Дата выхода в свет: 21.05.2020

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3-4 © РИА Новости; 5 (вверху) © Валерий Мамочкин
и Алексей Сидельников/Востокфото/ТАСС; (внизу) © РИА Новости;
7 (вверху) © РИА Новости; (внизу) © Павел Прилепин/Фотобанк Лори;
8 © Заульена Саенко/Востокфото/ТАСС;
9 (вверху) © Роман Власов/Фотобанк Лори; (внизу) © РИА Новости;
10-11 © РИА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



Советский и российский автомобиль ИЖ-2126

МАШИНА И ВРЕМЯ



Отставший от эпохи символ перемен

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Автопром получает заказ от военных

Советский и российский автомобиль ИЖ-2126

Назвать хотя бы один советский автомобиль, избежавший долгого и мучительного пути к конвейеру, невозможно. Не стал исключением и ИЖ-2126, за годы подготовки к серийному производству поменявший даже имя.

Ижевскому хэтчбеку особенно не повезло – долго и трудно рождавшаяся модель еще несколько лет вынужденно существовала в виде предсерийного прототипа, готового к производству. Тема «лечного прототипа» новой машины в конце 1980-х – начале 1990-х годов широко обсуждалась в связанных с автопром кругах.

От переднего к заднему

А автомобиль ждали! Впрочем, с учетом редкой сменяемости моделей и их малой номенклатуры в СССР с нетерпением ждали любой новый автомобиль, но ИЖ-2126 «Орбиту» – особенно. Считалось, что Ижевский автозавод, не входивший в структуру Минавтопрома, сможет предложить автомобилистам нечто особенное, как это было в случае с лифтбеком ИЖ-2125.

Действительно, Ижевский автозавод – дочернее предприятие Ижмаша – в структуре Минавтопрома не вошел, он подчинялся куда более серьезному министерству – Министерству оборонной промышленности. Зачем Д. Ф. Устинов решил развертывать в Ижевске производство легковых автомобилей, сказать трудно. Но пока он непосредственно курировал военно-промышленный аспект страны, дела предприятия шли в гору. Было



закуплено французское оборудование. Проектная мощность завода доведена до 200 тыс. машин в год. Были поставлены на конвейер единственный в СССР лифтбек ИЖ-2125 «Комби», фургон ИЖ-2715 и т. д. Активно велась разработка перспективных моделей. Недостаток опыта компенсировался энтузиазмом.

Легковой автомобиль ИЖ-2126, 1985 г.

Модель автомобиля ИЖ-2126

Улы и ее лопатки держало
двигатель ИЖ-2126

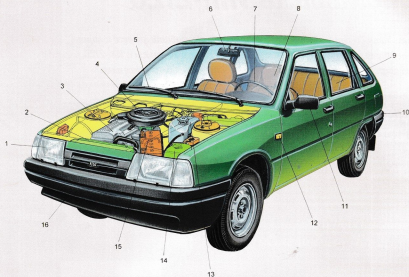


Базовый объем 300 л,
ср. сложившаяся нагрузка
составила – 958 л

Передняя подвеска -
типа «Макферсон»

Просторный комфортабельный
салон обеспечивает разную
комфортность

Компоновочная схема автомобиля ИЖ-2126



- 1 - фара,
2 - радиатор,
3 - двигатель,
4 - воздушный фильтр,
5 - стеклоомыватель,

- 6 - зеркало заднего вида,
7 - рулевое колесо,
8 - сиденье водителя
с подголовником,
9 - заднее сиденье.

- 10 - задний бампер,
11 - внешнее зеркало
заднего вида,
12 - боковой сигнал поворота,
13 - расширительный бачок
системы охлаждения,

- 14 - бачок омывателя
ветрового стекла,
15 - аккумулятор,
16 - передний бампер.

Технические характеристики автомобиля ИЖ-2126

Число мест: 5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 980

Полная масса, кг: 1380

Габаритные размеры, мм:

длина - 4066 ширина - 1650
высота - 1450 база - 2470

Дорожный просвет, мм: 155

Двигатель: УЗАМ-331, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 85 при 5500 об./мин.

Рабочий объем, см³: 1699

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

Сцепление: однодисковое, сухое

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

Рулевой механизм: шестерня + рейка

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с кинематикой телескопической пружинной стойки и со стабилизатором поперечной устойчивости

Подвеска задняя: зависимая, рессорно-пружинная, с телескопическими амортизаторами

Размер шин: 175/70R13

Макс. скорость, км/ч: 155

Время разгона до 100 км/ч, с: 15

Расход топлива (городской цикл), л на 100 км

Объем топливного бака, л: 45



Гости на выставке сфотографировались рядом с советским автомобилем ИЖ-2126, 1990 г.

В 1972 году в Ижевске в инициативном порядке собрали прототип ИЖ-13 – пятидверный хэтчбек с передним приводом, максимально унифицированный по узлам и агрегатам с «Москвичом-412». Однако дальнейшего развития эта модель не получила. Причины называют разные – от правительственного запрета до недостатка внимания со стороны руководства отрасли. В начале 1970-х годов Д. Ф. Устинов уже не был министром оборонной промышленности, но оставался куратором отрасли в ЦК КПСС. Возможно, он утратил интерес к своему детищу, но все же вряд ли его запрещал. Проблема, скорее всего, заключалась в выборе между передним и задним приводом. Все предприятия Минавтопрома, в соответствии с принятой в министерстве концепцией, разрабатывали исключительно переднеприводные автомобили. Ижевский автозавод мог рассчитывать только на силовой агрегат Уфимского моторного завода, мало подходящий для использования на переднеприводной модели. При этом заднеприводная схема все еще сохраняла весомые преимущества с точки зрения трудоемкости обслуживания и доступа к агрегатам и позволяла использовать имеющиеся на производстве хорошо отработанные детали. К тому же в номенклатуре Ижевского завода

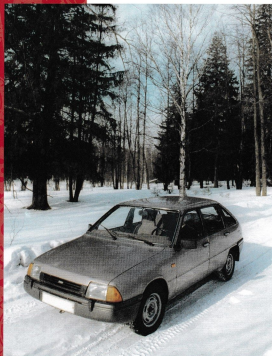
значительное место занимали грузовые автомобили, использование заднеприводной схемы при производстве которых было весьма желательным, поскольку обеспечивало повышение эксплуатационных показателей. Исходя из этого, завод начал работу над компромиссным вариантом – модернизированной заднеприводной моделью, базировавшейся на агрегатах «Москвича-412», но с современным кузовом хэтчбек. В 1975 году появился ИЖ-19 – хэтчбек классической компоновки с довольно смелым по тем временам дизайном, но максимально унифицированный с серийной моделью. Эту машину можно в какой-то мере считать первым шагом к ИЖ-2126, до появления которого оставалось еще полтора десятка лет.

И сервис все не видю

Первый прототип ИЖ-21263 появился в марте 1977 года. На этом этапе дизайном модели еще фактически не занимались, так что машина выглядела не слишком привлекательно. Главной задачей считалась отработка самой схемы просторного пятидверного хэтчбека. Работа велась очень интенсивно, практически каждый год появлялся новый прототип: в 1978 году – ИЖ-2126Т, в 1980-м – ИЖ-2126О1, в 1981-м – ИЖ-2126О и т. д. Облагораживался внешний вид, доводилась до ума ходовая. Переднюю подвеску макферсон сочетали с задней зависимой, но пружинной. Пружины сначала установили перед балкой, но такая схема оказалась неудачной – их разместили над балкой. Отказались от 14-дюймовых колес в пользу 15-дюймовых, зато пришли к вполне современному реечному рулевому механизму. Скобы передних дисковых тормозов унифицировали с перспективными – вазовскими для «восемьрки», бампер – с бампером «Москвича-2141». К сожалению, новую коробку передач запатчить не удалось: в Омске лишь модернизировали старую конструкцию, сделав коробку пятиступенчатой и отказавшись от капризных тяг. В перспективе

СМЕНА НАЗВАНИЯ

Изначально автомобиль назывался «Орбита», но это название почти нигде не указывалось, поскольку товарный знак Orbit уже был зарегистрирован за рубежом (так назывался концепт-кар компании ItalDesign). На задней двери автомобиля до 2000 года имелся шильдик ИЖ-2126. Название «Ода» ввели в 1999 году, после чего появились разнесенные шильдики ODA и 1.6 (или 1.7 и 1.8, в зависимости от объема двигателя).



Готовая к выпуску на Ижевском заводе новая модель автомобиля «Орбита» прошла все испытания. 1990 г.

на ИЖ-2126 планировали ставить уфимский двигатель с увеличенным до 1,8 л объемом и даже опытные на тот момент вазовские дизели семейства ВАЗ-341 (1,5 л) и ВАЗ-343 (1,8 л).

В 1984 году ИЖ-2126 серии 04 вывели на госиспытания, по результатам которых рекомендовалось начать серийное производство модели. Однако этого не произошло: в связи со смертью в декабре 1984 года опекавшего завод Д. Ф. Устинова денег на освоение производства выделено не было.

Недостаток средств негативно отразился на разработке следующих прототипов. В первую очередь это коснулось прототипов серии 05, появившихся в 1985 году. Для них не удалось наладить производство оригинального рулевого колеса и фар, аналогичных фарам фирмы Нива, которые использовались на прототипах предыдущей серии. В результате эти прототипы получили плохо сочетавшиеся с общим дизайном крупные угловатые фары от ВАЗ-2108, но с оригинальными поворотниками. Рулевое колесо было взято от той же модели (впоследствии, уже в ходе серийного выпуска, оно было заменено на рулевое колесо от ВАЗ-2110).

В конструкции автомобиля довольно широко использовались узлы от других моделей, выпускавшихся в то время: передние дисковые тормоза, вентилятор и радиатор

ВАРИАНТЫ МОДЕЛИ

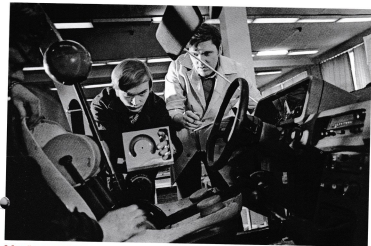
Наиболее распространенными модификациями, созданными на базе ИЖ-2126, являются ИЖ-21261 «Феюла» с кузовом универсал и пикап ИЖ-2117. Последний выпускался еще несколько лет после снятия «Оды» с производных с производства, но уже с «лицом» от ВАЗ-2104

отопителя, салонное зеркало заднего вида от ВАЗ-2108, муфта карданной передачи от ВАЗ-2106, комбинация приборов от «Москвича-254», задние тормозные колодки от «Москвича-412». Такая унификация позволила снизить себестоимость автомобиля до приемлемого уровня, однако обратной ее стороной стало использование в новой модели множества заведомо устаревших компонентов. Относительно регулярный выпуск ИЖ-2126 по так называемой обходной технологии начался 19 ноября 1990 года. Кузова условно-серийных автомобилей сваривались самым примитивным образом, вручную в кондукторах – купленная немецкая автоматизированная линия сварки фирмы KUKA не использовалась до самого конца 1990-х годов. На фоне падения интереса к «Ниве» (в стране уже хлынул поток подержанных иномарок, которые были современнее «Орбиты») к началу 1995 года по обходной технологии было выпущено всего около 5 тыс. автомобилей, которые, даже по мнению самих заводчан, «не отличались стабильным качеством».

Наладить массовый выпуск автомобиля, сменявшего имя на «Оду», удалось лишь после дефолта 1998 года и после довавшего за ним перехода контроля над заводом к группе компаний «СОК», которая сумела к апрелю 2000 года реанимировать предприятие. Был запущен главный конвейер и наконец-то полностью смонтировано все имевшееся в наличии оборудование для выпуска новой модели, включая роботизированную линию сварки кузовов. Реванс модели был недолгим. С осени 2005 года для всех новых автомобилей, реализуемых на территории Российской Федерации, стало обязательным соответствие нормам экологического стандарта «Евро-2». К этому времени на «Оде» устанавливались только мотор ВАЗ-2106, который в модернизированном под евростандарт виде под капот ижевского автомобиля не вписывался. Модернизировать автомобиль посчитали



Автомобиль ИЖ-2126. Пашьянов «Товары народного потребления и услуги населению». 1996 г.



Рабочие Ижевского автозавода проверяют место подделки в салоне. 1978 г.

нецелесообразным, тем более что существенного спроса на него не было. 1 июля 2005 года ИЖ-2126 «Ода» и его модификации были официально сняты с производства.

Сборная солянка

Что же представляла собой «Ода» серийного выпуска? Надо признать, что к 1997 году автомобиль не просто устарел, а устарел окончательно. Какой смысл был запускать его в серию, трудно понять, если не учитывать, что Ижевский автозавод тогда просто ничего другого выпускать не мог.

В стремлении снизить себестоимость автомобиля на заводе пошли по пути широкого заимствования узлов и деталей у других машин. Подобная унификация, безусловно, упрощала эксплуатацию автомобиля, но превращала его в подобие некоей «сборной солянки», что не шло на пользу имиджу модели. Кроме того, крупные угловатые фары ВАЗ-2108 неудачно вписывались в изначально рассчитанный на низкие округлые блок-фары передок ИЖа. В 2003 году автомобиль наконец получил оригинальную панель приборов. Годом позже комбинация приборов была модернизирована и получила один или два жидкокристаллических дисплея. Обновилась обивка салона – она стала двухцветной: серый низ, черный верх. Готовился и рестайлинг экстерьера, который, по имеющейся информации, должен был привести в облик автомобиля новые бамперы под цвет кузова, молдинги на боковине, а также позаимствованные у ВАЗов «тринадцатого» семейства узкие фары. Но сделать этого уже не успели. Серийная «Ода» выпускалась с тремя типами двигателей: ВАЗ-2106, УЗАМ-5317 и УЗАМ-5315. Выпускались также мелкосерийные или опытные передне- и полноприводные версии автомобиля с другими марками двигателей, в том числе импортными.

Ближе к концу выпуска модели комплектация автомобилей уфимскими моторами была полностью прекращена. Привод сцепления – гидравлический. Передняя подвеска – стойки типа «макферсон», задняя – зависимая четырехрычажная с поперечной тягой «Панара», в целом подобная подвеске «Жигулей» (однако практически все детали в ней были оригинальными).

В ходе серийного выпуска много претензий предъявлялось к жесткости кузова. С этим, действительно, дела обстояли неважно, особенно у машин мелкосерийной сборки, что и подтвердилось впоследствии при проведении краш-теста журнала «АвтоРевю» на фронтальный удар со смещением по стандартам EuroNCAP. Автомобиль получил 2 балла из возможных 16!

А это уже авария со смертельным исходом. ★



Легковой автомобиль ИЖ-2126 «Ода», 2012 г.

Отставший от эпохи символ перемен

Единственный ижевский автомобиль оригинальной разработки ИЖ-2126 и имел все основания претендовать на роль одного из символов перемен в конце 1980-х годов, но этот шанс упустил, так и не появившись вовремя.

Автомобиль ИЖ-2126, действительно, можно считать единственным оригинальным автомобилем ижевцев, потому что его предшественник – «ИЖ-Комби» – представлял собой рестайлинг «Москвича-412». Его появления ожидали с горячим нетерпением – всем казалось, что это будет новая машина, достойная нового времени, с которым тогда связывалось столько надежд и смелых планов.

Доступная альтернатива?

Есть мнение, что ИЖ-2126 задумывался как доступная альтернатива «Жигулям» и «Москвичам», но это не совсем так: альтернатива – да, а вот с доступностью все не так просто. К началу 1970-х годов «Москвичи-412» уже заметно устарели, из-за чего спрос на них на внешнем рынке заметно упал. Выходом могло стать как спешное «осовременивание» базовой модели – этим занялись на АЗЛК, – так и разработка нового легкового автомобиля – это было поручено Ижевскому автозаводу (соответствующее техническое задание завод получил не без сторонней поддержки). Цена при этом особо не оговаривалась – предполагалось, что новый автомобиль будет не дороже, но и не дешевле предшественника.

Стоимость принципиально новой модели ВА3-2108 так не сильно отличалась от цены обычной «пятерки», и «Москвич-214» был дороже прежних «Москвичей» далеко потому, что позиционировался как автомобиль класса выше – в «табели о рангах» ему отводилось место между «Жигулями» и «Волгой». ИЖ-2126 разрабатывался практически одновременно с ВА3-2108, автомобилем того же класса, и стоить сильно дешевле него никак не мог. Во время официального старта производства в 1990 году ИЖ-2126 стоил примерно 9,7 тыс. руб. – то есть практически столько же, сколько чуть раньше просили за «Москвич-214» (9,6 тыс. руб.), и заметно дороже ВА3-2108 (8,5 тыс. руб.), а также прежней модели ИЖ-212 (7,8 тыс. руб.). Хотя напрямую сравнивать цены новых ИЖа и других автомобилей не совсем корректно: в начале 1990-х годов государство начало потихоньку снижать цены на автомобили отпускать, цены стали подстраивать под спрос, и выпускавшаяся в малых количествах «Ода» никак не могла быть доступней «Жигулей». В начале 2000-х годов ситуация стабилизировалась, а ИЖ-2126 сделался распространенным и полноценным конкурентом вазовской продукции. Цена «Оды» в то время составляла от 2–3 тыс. долларов, к концу выпуска (2004–2005 годы) – уже 3,5–4 тыс. долларов, то есть «Ода» была не намного дешевле тойлантийской «классики».

Владелец-испытатель
Виктор Загудин во время
демонстрации нового
автомобиля ИЖ-2126, 1994 г.





Газовый автомобиль ИЖ-21261 «Фабула», 2012 г.

★ КОНКУРЕНТ «ЧЕТВЕРКИ»

Серийно автомобиль «Фабула» выпускался в 2004–2005 годах и позиционировался как неприхотливый и вместительный универсал для поездок на дачу и путешествий. Самым своеобразным внешним видом он выгодно отличался от привычной газовой «классики».

«Фабула» и другие

Еще на стадии разработки «Оды» ее создатели задумались о расширении модельного ряда. Прототипы фургона, грузопассажирского автомобиля на его базе и пикапа с задней рессорной подвеской появились уже в 1986 году, а вскоре – и вполне гармоничный универсал. Однако их освоение также затянулось. Лишь в 1998 году начался серийный выпуск пикапов ИЖ-2717, годом позже на конвейер встали фургоны ИЖ-2717 (с временным, а не специально спроектированным колесом над кузовом). Примерно в это же время был подготовлен к производству и универсал ИЖ-21261, который в 2003 году получил имя «Фабула» и дебютировал на Московском автосалоне. Там же была продемонстрирована и его полноприводная версия.

Отличительная особенность универсала, в сравнении с хэтчбеком, – приподнятая над багажником крыша – делала его несколько похожим на катафалк. Крыша совместно с большой задней дверью, опущенной до бампера, позволяла без труда располагать в багажнике разногабаритный груз массой до 400 кг. Кроме того, пассажиры на заднем сиденье, особенно высокого роста, чувствовали себя весьма комфортно. А задняя дверь с большим панорамным стеклом улучшала обзорность. Планируя расширить модельный ряд, ижевская фирма «Норма-Авто» решила сделать из ИЖ-2126 полноприводный автомобиль. Первую попытку предприняли в Ижевске еще в 1995 году. В концепции было заложено два варианта, условно – дорожный и внедорожный. Первый представлял собой автомобиль с передним подрамником и двигателем Ниссан, установленным поперечно. Мотор

с рабочим объемом 1,8 л развивал вполне внушительную мощность в 130 л. с. и работал в паре с коробкой передач от кроссовера Toyota RAV4. Дисковые тормоза всех колес сделали на основе деталей ВАЗ-2108. Предусмотрели блокировку межосевого дифференциала с места водителя. Максимальная скорость составила 180 км/ч, а разгон до 100 км/ч занял 10 с.

Вторая версия ИЖ-2126 4 × 4 оказалась дешевле и намного проще. На машине продольно стоял силовой агрегат от «Нивы»: двигатель 1,7 л и пятиступенчатая коробка передач. Через короткий промежуточный вал момент передавался на оригинальную раздаточную коробку без демультипликатора. Для разгона до 100 км/ч требовалось почти 20 с, а максимальная скорость едва превышала 130 км/ч.

Полный привод подходил и пикапу с неофициальным названием «Охотник», и универсалу «Фабула». Но погоды на рынке такие модификации сделать, конечно, не могли. Планировались и другие модели, но время «Оды» уже прошло. ★

Модель «Фабула» Ижевского автомобильного завода на выставке «Моторшоу-2004». 2504 г.



Автопром получает заказы от военных

Советское автомобилестроение на протяжении всей истории страны в значительной степени работало на армию. Заводов, не выполнявших заказов Министерства обороны, было совсем немного.

Смена поколений автомобилей, происходившая в советском автомобилестроении в 1960-е годы, не обошла стороной и военные машины. Последние уже давно стали специализированной отраслью автомобилестроения.

Обособленная отрасль

Общезвестно, что ни один советский легковой автомобиль не избежал, в той или иной степени, заимствования у зарубежных аналогов. Причем заимствовались не только элементы дизайна, но и отдельные узлы и агрегаты (иногда – лицензионно, иногда – нет). «Жигули» вообще представляют собой полностью заимствованный автомобиль. Поняв это явление было характерным и для советского грузового автомобилестроения. Так, советские грузовики довоенного периода являлись адаптированными копиями американских автомобилей, а в первом поколении послевоенных грузовых машин широко использовались технические решения, заимствованные у американских военных грузовиков периода Второй мировой войны.

В дальнейшем автомобильная промышленность СССР переключилась на выпуск собственных военных машин, разработанных исключительно своими силами и из отечественных узлов и материалов. Какие-либо иностранные заимствования (кроме идей, конечно) просто исключались. В профильных военных научно-исследовательских



Здание Ульяновского завода имени В. И. Ленина, 1979 г.

институтах тщательно изучались и испытывались образцы современной зарубежной военной автомобильной техники – либо доставленные как трофеи из различных горячих точек, либо закупленные через третьи страны. Производством военных автомобилей занимались крупнейшие заводы страны. С их конвейеров сходили легендарные машины УАЗ-469, бескапотные легкие армейские грузовики ГАЗ-66, капотные трехосные армейские автомобили ЗИЛ-131, «Урал-375» и КраЗ-255. На их основе было создано бесчисленное множество модификаций и специальных исполнений с различными кузовами и оборудованием.

«УАЗик» и «Шиница»

Знаменитый «УАЗик» – автомобиль-вездеход УАЗ-469 – разрабатывался на Ульяновском автозаводе в 1960-х годах. После испытаний нескольких опытных образцов в 1964 году появился прототип под индексом УАЗ-469 унифицированный по агрегатам с семейством УАЗ-452 – рама, верхоклапаный 75-сильный мотор и четырехступенчатая КПП. Передний привод был спроектирован отключаемым, раздаточная коробка-демультипликатор находилась в одном корпусе с КПП, что выгодно отличало новую машинку от ГАЗ-69, где карданная передача между узлами создавала высокий уровень шума и вибраций. Шасси получили новые мосты с редукторами внутреннего зацепления. К этому времени окончательно сложился и канонический облик УАЗ-469 с закрученным с боков капотом, как бы накрывающим фары, чуть раздутыми передними крыльями и характерными проемами дверей, скошенными в задней части. Была такая задумка у дизайнеров или нет, но именно эта выгнуто-овальная

Автомобиль высшего класса
производства ГАЗ-95,
Горьковского автомобильного
завода, 1969 г.



линия капота, охватывающая фары, придает передку УАЗа едва уловимое сходство с прародителем всех армейских внедорожников – легендарным «Виллисом». Серийное производство УАЗ-469Б с «копированными» мостами без колесных редукторов началось в декабре 1972 года, а военный УАЗ-469 начал соходить с конвейера спустя несколько месяцев.

Первый серийный экземпляр одного из наиболее удачных грузовиков Горьковского автозавода – ГАЗ-66 – был выпущен 1 июля 1964 года. Это был первый советский легкий грузовик, полностью разработанный в соответствии с требованиями Министерства обороны СССР. При этом двухтонный армейский автомобиль с колесной формулой 4 × 4 был унифицирован по основным агрегатам с народнохозяйственной моделью ГАЗ-53. В ГАЗ-66 нашли воплощение новые и наиболее передовые для отечественного автомобилестроения технические решения: мощный V-образный карбюраторный двигатель, бескапотная компоновка с оригинальной откидывающейся кабиной, гидросилитель руля, гипоидные главные передачи, межколесные кулачковые дифференциалы повышенного трения, централизованная система изменения давления в шинах и т. д. Грузовики ГАЗ-66 применялись в армии для перевозки грузов, личного состава и буксировки прицепов и артиллерийских орудий массой до 2 т в любых дорожных условиях, включая бездорожье, снежную целину и сыпучие пески. Благодаря высокой удельной мощности (33 л. с./т) «Шинига», как любовно называли автомобиль солдаты, обладала практически абсолютной проходимостью, не имея аналогов в мире. В конце ноября 1969 года ГАЗ-66 стал первым советским автомобилем, которому был присвоен Государственный Знак качества. *



Автомобили УАЗ в одном из цехов Ульяновского автозавода. 1983 г.



Первый советский автомобильный завод. На конвейере – грузовые автомобили ГАЗ-66. 1973 г.

С НЕБА НА ЗЕМЛЮ

Специально для воздушно-десантных войск выпускался грузовик ГАЗ-66Б, приспособленный к доставке военно-транспортными самолетами и вертолетами и десантированию парашютным способом с использованием специальных десантных платформ ПП-12В-5000 и П-7М. Машина имела складную кабину с брезентовым верхом и откидным ветровым стеклом, телескопическую рулевую колонку и складные спинки сидений.

Автомобиль УАЗ Ульяновского автозавода проходит испытания на специальной площадке. 1980 г.



В НОМЕРЕ 61

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 61

РОССИЙСКИЙ ДЕНА. 100 РУБ.



ЛЮКСОВЫЙ СОВЕТСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ «МОСКВИЧ»



«МОСКВИЧ»-2140SL —
ПОГОНЯ ЗА ВРЕМЕНЕМ



СОВЕТСКИЕ АВТОМАБИЛИ —
СОЛДАТЫ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКАЯ ИЗДАНИЕ



★
«Москвич-2140SL»

★
ЛЮКСОВЫЙ СОВЕТСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ «МОСКВИЧ»

★
«МОСКВИЧ-2140SL» —
ПОГОНЯ ЗА ВРЕМЕНЕМ

★
СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ —
СОЛДАТЫ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ