

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1699 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 61



ЛЮКСОВЫЙ СОВЕТСКИЙ
АВТОМОБИЛЬ «МОСКВИЧ»



«МОСКВИЧ-2140SL» —
ПОГОНА ЗА ВРЕМЕНЕМ



СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ —
СОЛДАТЫ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6370



9 772587 637039

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 61, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Витосов, д. 49, стр. 2

Издатель: ООО «Асмет Коллекция»

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

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

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

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksiya.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: info@bureauMedia.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 «КейвПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел: +7727-250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Асмет Коллекция» Украина

Юридический адрес: ул. Шейковича, д. 42-44,

оф. 15 в, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Давитроа, 5, корпус 70а, г. Киев, 03680

Заказать пропускные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, 0441 498-98-83

www.rodriska.edipress.ua

E-mail: rodriska@edipress.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Verna 2 C

27200 Slavachovice

POLAND

Тираж: 5000 экз.

Цена: 1699 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет за собой право изменить последовательность номеров и их содержание. Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2020 Асмет Коллекция

Copyright © 2020 Hachette Collections

Copyright © 2020 Асмет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнала и масштабная 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: 28.02.2020

Дата выхода в свет: 04.06.2020

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © Маркович Анатолий/Фотостроения ТАСС;
5 © РВА Новости; 6 (левый) © Андрей Мазюков/ТАСС,
(правый) © Александр Мельниченко/Фотобанк Сток;
7 (левый) © Маркович Анатолий/Фотостроения ТАСС,
(правый) © Gutzkow/Petabre/Wikimedia commons;
8 (левый) © частная коллекция, (правый) © Андрей Мазюков/ТАСС;
9 (левый) © iku-images, (правый) © РВА Новости;
10 © РВА Новости; 11 © РВА Новости.

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



Люксовый советский
автомобиль «Москвич»

МАШИНА И ВРЕМЯ



«Москвич-2140S1» –
погоня за временем

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



Советские автомобили –
солдаты

Люксовый советский автомобиль «Москвич»

В советском автомобилестроении, в отличие от западного, существовали особые экспортные модификации автомобилей, экстерьер и интерьер которых отличались от моделей, продававшихся внутри страны.

Экспортные варианты имелись и на Западе, но их отличия были связаны исключительно со спецификой стандартов страны-получателя (правое расположение руля, особые требования к светотехнике и т. п.). Экспортные модели советских автомобилей, помимо технических изменений, отличались улучшенной внешней и внутренней отделкой, наличием импортных деталей и узлов. Иными словами, экспортное исполнение было тождественно люксовому.

Экспорт – двигатель прогресса

Если зашла речь об экспорте, то следует признать: в развитии советского автомобилестроения он сыграл исключительно положительную роль. На зарубежном рынке советские автопроизводители сталкивались с тем, чего были лишены внутри страны, – с конкуренцией. Начиная примерно с середины 1950-х годов главной причиной создания новых отечественных легковых автомобилей и модернизации старых были именно интересы экспорта. Половина, а в иные годы до двух третей продукции советских автозаводов уходило на экспорт. Гражданам СССР, годящимся ожидать своей очереди на покупку автомобиля, оставалось с тоской смотреть вслед составам, увозящим за границу пожеланные импортные средства.



Вместе с тем, если бы не экспорт и «необходимость соответствовать», мы, наверное, до конца века ездили бы на «Победе» и «Москвиче-400». Кстати, именно потребностям экспорта обязана своим появлением последняя заднеприводная модель АЗЛК – «Москвич-2140SL».

«Москвич-2140SL». Варианты исполнения для внешнего рынка (слева) и для внутреннего. 1980 г.

Модель автомобиля «МОСКВИЧ-2140SL»

Несколько рабочих экземпляров сделали автомобиль визуально более дружелюбным и удобным

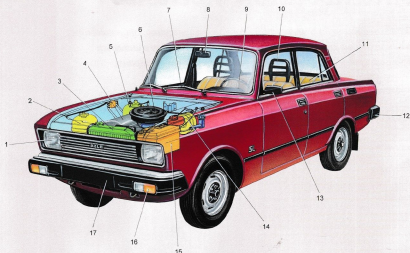
Передние сиденья с бескаркасной регулируемой высотой спинки

Регулируемые сиденья с мягкой спинкой

Объемные бамперы с интегрированными фарами и декоративными вставками



Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-2140SL»



1 - фара,

2 - расширительный бачок системы охлаждения,

3 - радиатор,

4 - двигатель,

5 - бачок стеклоочистителя,

6 - воздушный фильтр,

7 - стеклоочиститель,

8 - зеркало заднего вида,

9 - рулевое колесо,

10 - подголовник сиденья водителя,

11 - заднее сиденье,

12 - задний бампер,

13 - наружное зеркало заднего вида,

14 - вакуумный усилитель тормозной системы,

15 - аккумулятор,

16 - передний сигнал поворота,

17 - передний бампер.

Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-2140SL»

Число мест: 4-5

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1080

Полная масса, кг: 1480

Габаритные размеры, мм:

длина - 4250 ширина - 1550

высота - 1480 база - 2400

Дорожный просвет, мм: 173

Двигатель: УЗАМ-412, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 5800 об/мин

Рабочий объем, см³: 1480

Коробка передач: механическая четырехступенчатая, с синхронизаторами на передних передачах

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: передние - дисковые, задние - барабанные с автоматической регулировкой зазора, привод - гидравлический

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухреберный ролик

Подвеска передняя: независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бескамерная, собрана на штампованной поперечнике, амортизаторы - гидравлические телескопические

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы - гидравлические телескопические

Размер шин: 6,45-13"

Макс. скорость, км/ч: 142

Время разгона до 100 км/ч, с: 19

Контрольный расход топлива на 100 км, л: 8,8

Объем топливного бака, л: 46



Автомобиль «Москвич-2140» на международном выставочном чемпионате ретроавтомобилей, 2019 г.

Дело в том, что в своем первоначальном виде «Москвич-2140» к концу 1970-х годов уже не отвечал требованиям внешнего рынка. Завод работал над новой моделью «Москвич-214», но до постановки ее на конвейер было еще далеко. Поэтому и было принято промежуточное решение – осуществить рестайлинг «40-й» модели с целью улучшения ее потребительских качеств.

Иностранная помощь

К рестайлингу «Москвича» было решено привлечь иностранных специалистов. Руководство АЗЛК получило «добро» свыше и начало вести переговоры с представителями ателье Raymond Loewy Design, которое принадлежало матру индустриального дизайна Раймонду Фернанду Луи. К тому времени американский дизайнер уже давно сделал себе имя в масштабах всей планеты – в частности, им были разработаны модернизированный дизайн бутылки Coca Cola, интерьер авиалайнера «Конкорд» и даже раскраска «борта № 1» – самолета президента США. Непосредственно проектом модернизации «Москвича» занимался французский офис европейского отделения Луи. Исполнявший тогда должность главного дизайнера АЗЛК Игорь Андреевич Зайцев впоследствии вспоминал:

«Пожалуй, именно на «Люксе» удалось практически все, что можно было бы сделать. Этот проект сначала в Америке заказали. Американцы сделали демонстрационный макет интерьера, альбомы шикарные привезли... Правда, воспроизвести такой интерьер в серии не получилось бы – много там было элементарных эргономических просчетов. Заплатили за эту работу 80 тысяч долларов. Наши мужики, когда узнали, в восторг были: «Если бы нам заплатили хотя бы 80 тысяч рублей – мы бы им такое сделали!» И сделали потом. Только обшивки дверей оставили «американские» – и те с доработками. «Люкс» делали в кооперации с югославами: они поставили нам комплектующие, а мы расплавляли их машинами. Интерьер получился – приятно посмотреть! Жалко только, что мало кто в состоянии оценить, сколько в него вложено сил, знаний, опыта...»

Действительно, вариант, предложенный американским ателье, оказался мало подходящим для массового производства. В итоге московские художники-конструкторы (иностранного слова «дизайнер» в СССР тогда не употребляли) были вынуждены заняться модернизацией своего седана собственными силами. Решили действовать по той же схеме, какую применяли многие производители: «люксовая» модель отличалась от базовой лишь элементами наружной отделки и интерьером, в то время как силовая структура кузова и его «начинка» оставались практически без изменений. Иными словами, предстояло разработать более богатую комплектацию «Москвича-2140» – исполнение «люкс». Такой автомобиль должен был побороться за покупателя как на внешнем, так и на внутреннем рынках. Ведь даже в условиях дефицита продукция московского автозавода пользовалась спросом лишь в том случае, если приобрести «Жигули» не представлялось возможным. Сотрудничество с югославами, а точнее, с фирмой Saturnus, велось на условиях своеобразного бартера: из СФРЮ получали бамперы, оптику, детали интерьера, а обратно отправляли готовые автомобили.

БЕЗНАДЕЖНО ОПОЗДАВШИЙ

«Москвич-2140SL» поставлялся как на внутренний рынок, так и на экспорт – преимущественно в страны СЭВ, но спросом, и то не слишком существенным, пользовался только в Болгарии и Югославии. Дело в том, что к середине 1980-х годов заднеприводный автомобиль концептуально устарел. Свободно конкурировать с переднеприводными моделями могли лишь «Мерседесы» и BMW.

★ КОНЕЦ КАРЬЕРЫ

В сентябре 1986 года с конвейера АЗЛК сошел 4-миллионный автомобиль – окрашенный в металлик «Снежная королева» «Москвич-2140SL». Уже в следующем году в связи с начавшейся перестройкой «Москвич-2141» откровенно устаревший «Москвич-2140» был снят с производства. Люксовую модификацию перестали выпускать даже чуть раньше обычной модели, в связи с отсутствием импортных комплектующих.



Автомобиль «Москвич-2140SL» на фестивале «Москвичу 70 лет» в музее «Московский транспорт», 2017 г.

Экстерьер и интерьер

В первую очередь облик рестайлинговой модели формировали объемные (сейчас сказали бы «трехмерные») бамперы тщательно проработанной формы. Помимо своего прямого назначения, эти детали скрывали технологические швы и отверстия в передней панели. Вдобавок передние «подфарники» (совмещенные габаритные огни и указатели поворота) передвинулись на бампер, изменив форму в соответствии с самой деталью. В итоге внешность скромного седана стала более элегантной, новый «обвес» придавал машине «заграничный» вид. Еще более инновационно выглядела задняя оптика. По исполнению и габаритам она превзошла не только прежние «Москвичи», но и вазовские машины! Стекла боковых задних фонарей были выполнены из поликарбоната – казалось, что они взяты от какого-то автомобиля иностранного производства, в то время как эти детали были изготовлены в Югославии специально для «Москвича». В согласии с тенденциями автомобильной моды тех лет

отказались на «Москвиче» и от хрома – ему на смену пришли техдизайн и функциональная эстетика. Мированные колесные колпаки на «люксе» упразднили, а рамки дверей зачернили. Был тщательно продуман дизайн ступенных вставок из пластика, диски на люксовой версии лишились «ушек» под колпаки классической конструкции. Чтобы автомобиль визуально казался более длинным и низким, боковины украсили аэродинамичными молдингами. Чтобы подчеркнуть исключительность модификации с индексом «2140» на плоскости передних крыльев между колесной аркой и передней дверью установили шильдики SL, которые расшифровывались как «суперлюкс». Впрочем, современники расшифровывали аббревиатуру и по-другому: например, Special Luxe, Soviet Luxe или Saturnus Lux. Существенно омолодило внешнюю облик люксовой модели использование эмалей с металлизированным эффектом. АЗЛК был пионером в использовании эмалей в СССР – уже в 1978 году впервые в своей автомобильной практике с его конвейера сошел «Москвич», окрашенный «металликом» финской фирмой Tikurila, – правда, не «люксовый», а обычный «2140». Впрочем, этой весьма недешевой краской окрашивали лишь отдельные партии автомобилей.

Заметно изменился и люксовой модели и интерьер. Чрезмерно громоздкую, по мнению многих, панель приборов заменили новой, похожей на «низкую панель» ВАЗ-2108, – но сделали это раньше толматичцев. В модификация приборной стала более лаконичной и информативной. Рулевое колесо получило элегантную накладку, а передние сиденья – лицензионную бесступенчатую регулировку наклона спинки. Сиденья были оббиты в том, по салону покрыт ворсовым ковром, новую форму обшивки получили двери. Кардинально изменилась и внутренняя обивка салона – вместо мрачных и тусклых оттенков и убогого черного пластика появились более приятные оттенки. Прежних «Москвичей» в интерьере «люксов» преобладали оттенки серого и бежевого цветов. Характерной деталью люксовой версии стало наличие в приборной панели диодного индикатора югославского производства и подогрева заднего стекла. Впервые в СССР на панели приборов появились электронные часы.

Автомобиль «Москвич-2140 Люкс», 2016 г.





Новая модель «Москвич-2140 Локс» в экспортном исполнении 1600 SL, 1980 г.

Конструкция автомобиля

Широко распространенное мнение, что «Москвич – суперлокс» отличался от обычного седана «2140» лишь экстерьером и интерьером, на самом деле ошибочно. Немало изменений произошло и в технической начинке автомобиля. Ведь к моменту проведения рестайлинга появились новые узлы и агрегаты, использовались в фактически экспортной модели также импортные детали. От своего предшественника – «Москвича-2140» – «локс» унаследовал достаточно надежный мотор УЗАМ-412. Иногда по особому заказу АЗЛК устанавливал на этот автомобиль двигатель УЗАМ-412ДЭ, имевший мощность 65 л. с. Препятой осталась и механическая четырехступенчатая коробка передач. Кроме того, «Москвич-2140SL» получил современное диафрагменное сцепление, модифицированную под международные правила безопасности тормозную систему, такую же рулевую колонку, усиленный кузов и новую систему глушения выхлопа. Вместо устаревшего карбюратора К-126Н на автомобиль установили сначала жигулевский карбюратор «Вебер», а затем и более совершенный «Озон». Нашел свое место под капотом и производимый по лицензии немецкой компании Bosch распределитель зажигания Р147. Такое оснащение топливной системы позволяло обеспечивать высокий уровень экономии топлива при работе двигателя автомобиля.

Кроме того, снижению объема потребляемого топлива способствовало применение шкив МН-166 радиального типа, оснащенных металлокордом. Инженеры завода связали с 4,22 до 3,89 передаточное число главной передачи. В результате при движении со скоростью от 40 до 40 км/ч расход топлива на 100 км/ч снизился на 0,5 л, при сохранении тех же скоростных характеристик. Это

значительно снизило износ узлов и агрегатов двигателя. По сравнению с базовым седаном на новом автомобиле удалось существенно повысить срок службы и эффективность работы синхронизаторов коробки передач, деталей дифференциала, а также срок службы шестеренок в КПП, кроме того, значительно улучшилась и ее герметичность. «Локс» получил модернизированную систему отопления, благодаря которой в седанах московского автозавода стало заметно теплее и уютнее. И не только в «локсах»: с 1982 года усовершенствованный отопитель появился и на обычном «2140-м». ★

Модель «Москвич-2140 Локс» в Молдавии, 2006 г.



«Москвич-2140SL» - погоня за временем

В заднеприводном семействе «Москвичей» самым совершенным с технической точки зрения был автомобиль «Москвич-2140SL». Для своего времени он также был весьма комфортабельным и привлекательным.

Время постоянно играет с людьми злую шутку – за ним никак не успеть. Характерно это и для автомобильной отрасли, где успеть вовремя значит обеспечить сбыт своей продукции. С «Москвичами» бывало по-разному.

В погоне за временем

С «Москвичом-408» успели вовремя. Дизайн модели оказался в абсолютном тренде 1960-х годов. Внешне практически неотличимый от предшественника, «412-й» тоже не опоздал, а будучи технически совершеннее и современнее, вплоть до появления «Жигулей» считался одной из главных удач отечественного автопрома. На начало 1970-х годов пришелся и пик продаж этих автомобилей за рубежом. А вот дальше стало хуже. По расчетам завода АЗЛК, к 1975 году должна была полностью износиться штамповая оснастка, на которой выпускали «Москвич-412». Требовалось либо полностью менять модель, либо заказывать дублирующую оснастку. Исходя из мирового и собственного опыта, да и с точки зрения здравого смысла, надо было менять модель. Но этого не произошло!

Для плановой социалистической экономики важнейшим показателем был план по валу. Реализаций продукции в условиях тотального дефицита проблемы не составляла. Аргументом мог быть только экспорт, но тут лидировал ВАЗ, которому выделялся почти весь бюджет министерства. В такой ситуации на АЗЛК и решили осуществить запасной вариант. При дублировании штампов можно путем минимальных вложений модернизировать автомобиль, изменив переднюю и заднюю части кузова, то есть провести рестайлинг. К 7 ноября 1972 года была представлена опытная модель модернизированного седана. Серийный выпуск нового автомобиля на заводе стартовал в 1976 году. Но потребителя не обманешь. И если внутри страны граждане были готовы покупать любую



Американская версия интерьера «Москвича-2140 SL».

ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ МЕТАЛЛИК

Специально для версии SL были созданы два оттенка металла – «Снежная королева» (серебристо-серый) и «Страдивари» (оранжево-красный). Впрочем, большинство из 170 700 выпущенных до 1987 года люксовых «Москвичей» окрашены той же краской, что и остальные «серые» – и это были обычные эмали без всяких спецэффектов.

автомобиль, то за рубежом спрос на «Москвичи» стремительно падает. Время уходит, а «Москвич», хоть и немного осовремененный, так и остался в 1960-х годах. Спасли положение не смог и люксовый рестайлинг. Да и что можно было сделать, если «412-е» семейство задержалось на конвейере лишние полтора десятка лет?

Конец спортивной карьеры

Неуклонно нарастающее отставание от времени иллюстрировать на примере автоспорта, достигнутом в котором именно «Москвичей» в 1970-е годы так способствовали успеху модели на мировом рынке. В 1985 году появилась раллийная версия «Москвича-2140SL», которая получила название AZLK 1600 SL Rallye. Машина была зарегистрирована по международной группе 1 (до 1600 см³). Спортсмены АЗЛК уделили большое внимание ходовым качествам машины. Был установлен форсированный двигатель объемом 1,6 л и мощностью 145 л. с. со сдвоенными карбюраторами «Вебер», новая К-два амортизатора на каждое колесо, передние дисковые тормоза с четырехрычовыми суппортами, передние и задние стабилизаторы поперечной устойчивости, заднем мосту автомобиля для лучшей управляемости

Автомобиль «Москвич-2140SL Rallye» на фестивале «Москвичу – 70 лет в музее «Московский транспорт», 2017 г.





Новые легковые автомобили АЗЛК модели 2140 «Лекс», 1980 г.

был установлен параллелограмм Уатта. На SL Rallye советские раллисты неоднократно принимали участие в зарубежных соревнованиях, в частности в югославском ралли «Сатурнус», стабильно занимая места в первой десятке финишировавших. Не менее примечательно участие раллийного «2140SL» в знаменитом финском ралли «1000 озер». В 1984 году в Финляндии AZLK 1600 SL Rallye под управлением Владислава Штыкова занял 35-е место в абсолютном зачете, 2-е место в группе А-6 и 11-е место в общем зачете группы А. В 1985 году Валерий Филимонов оказался быстрейшим в Финляндии среди всех советских спортсменов, заняв 26-е место в абсолютном зачете, 3-е место в группе А6 и 15-е место в общем зачете группы А.

Как видим, постепенно спортивные достижения «Москвичей» на международных соревнованиях стали сходить на нет. И дело тут не в самих автомобилях – они как были, так и оставались надежными рабочими лошадками. Изменялись время и сама концепция соревнований типа ралли. Если раньше это был марафон, где главную роль играла не скорость, а равномерность движения, которую задавали организаторы, а наибольшее влияние на нее оказывали дорожные условия и надежность автомобиля, то затем все поменялось. Теперь маршруты стали короче, с преобладанием скоростных спецучастков. И на первое место вывали мощность, динамика и управляемость. Уходило в прошлое поколение почти серийных раллийных автомобилей, их сменили совсем другие машины – мощные, легкие, в конструкции которых широко применялись алюминий и стеклопластик. Чтобы бороться с такими соперниками, нужен был другой автомобиль. ★

ГРИМАСЫ ДИЗАЙНА

Интерьер автомобиля предлагается всего в двух вариантах – сером и бежевом. Причем «цветным» был весь интерьер, за исключением отдельных деталей вроде рулевого колеса, накладок на стойки и козырька комбинации приборов.

При этом автомобили комплектовали салонами в случайном порядке без особой привязки к цвету кузова. Поэтому нередко на зеленых, желтых и красных «Москвичах» можно было встретить нейтральный серый интерьер, а на машинах синего или серого цвета – бежевый.

Легковая «Москва» 11-й серии выпускается на Производстве Автомобильных Заводов им. Ленинского комсомола 1981 г.



Советские автомобили – солдаты

В отличие от народного хозяйства, армия нуждалась в более специфическом типаже автомобилей. Армейские машины должны были обладать высокой проходимостью, простотой и надежностью, а также собираться из отечественных комплектующих.

В 1960–1980-е годы Советская армия получала целую гамму специализированных армейских грузовых автомобилей, от легких до тяжелых. Среднее положение занимали грузовики ЗИЛ-131 и более тяжелый «Урал-375».

ЗИЛ-131

Первые прототипы грузовика с обозначением ЗИЛ-131 увидели свет в 1956 году, но были отвергнуты военными. Дело в том, что новый автомобиль представлялся своим создателям недорогой комбинацией узлов уже выпускавшихся грузовиков с добавлением некоторого количества новых агрегатов. Однако такие наборы узлов разного происхождения никак не соответствовали ужесточившимся требованиям военных. В конце концов конструкторы ЗИЛА пришли к пониманию, что необходимо создать совершенно новое шасси, со своим оригинальным набором агрегатов.

Процесс создания нового грузовика затянулся. Серийное производство началось только в 1967 году. За десять лет кропотливой работы был достигнут прекрасный результат: вооруженные силы СССР получили современней,



Грузовик-легенда ЗИЛ-131. Завод им. И. А. Лихачева, 1970 г.

надежный многоцелевой 3,5-тонный грузовый автомобиль высокой проходимости. Долгие годы ЗИЛ-131 оставался самым массовым грузовиком советской армии и основой самого многочисленного семейства специальной военной автотехники.

От полноприводного грузовика ЗИЛ-157К новый ЗИЛ-131 отличался увеличенной в 1,5 раза (до 150 л.с.) мощностью двигателя, укороченной на 250 мм колесной базой, возросшей на 1 т грузоподъемностью, а также большими скоростью и проходимостью. ЗИЛ-131 был максимально унифицирован (двигатель, узлы трансмиссии и ходовой части) с массовым народнохозяйственным грузовиком ЗИЛ-130.

В советской армии ЗИЛ-131 являлся основным транспортным средством средней грузоподъемности, способным работать во всех климатических зонах, при температурах от -40° до $+50^{\circ}$ на всех видах дорог и пересеченной местности. Грузовик штатно везет 18–24 человека личного состава, являлся тягачом для прицепов и артиллерийских систем малого и среднего калибров.

С 1986 года выпускался модернизированный вариант ЗИЛ-131Н с лебедкой грузоподъемностью 3,75 т, оснащенный модернизированным двигателем ЗИЛ-5081 мощностью 150 л.с. С 1987 года грузовик собирался на Уральском автомобильном заводе (с 2004 года под маркой «Амур»). Производство ЗИЛ-131 на заводе им. Лихачева завершилось в 1990 году, после выпуска 998 429 автомобилей всех модификаций.

Армейский грузовик ЗИЛ-131, вытаскиваемый на Московском аэродроме им. И. А. Лихачева, 1971 г.





Светский грузовой автомобиль «Урал-375Д», выпускавшийся с 1964 года Уральским автомобильным заводом города Миасса. 1970 г.

«Урал-375»

В 1955 году в НАМИ начались работы по перспективному многоцелевому вездеходу. Разрабатывавшаяся машина грузоподъемностью 5 т должна была занять промежуточное положение между ЗИС-151 и КраЗ-214. Прототип получил обозначение НАМИ-020 и оснащался бензиновым мотором мощностью 180 л. с. В конструкции использовались мосты проходного типа и пневмогидравлические тормоза. После проведения испытаний документацию передали на Уральский автомобильный завод. Первый серийный «Урал-375» был собран 7 ноября 1960 года. Полноценное серийное производство стартовало в январе 1961 года.

Первоначальная модификация «Урала-375» имела складную брезентовую крышу и плоское лобовое стекло, скрывающееся на капот. В 1964 году автомобиль получил цельнометаллическую кабину от народнохозяйственной версии «Урал-577». Модернизированная машина получила индекс «Урал-375Д». На некоторых машинах в задней части рамы устанавливалась лебедка с тяговым усилием 7 тыс. кгс. Грузовик оснащался бензиновым восьмцилиндровым V-образным двигателем ЗИЛ-375 мощностью 180 л. с., системой централизованного изменения давления в шинах (от 0,5 до 5,2 кгс/см²), пятиступенчатой коробкой передач, двухдисковым сцеплением. На автомобилях до 1965 года выпуска устанавливались раздаточные коробки с принудительно подключаемым передним мостом.

По своим техническим характеристикам, в первую очередь по показателям проходимости, автомобиль «Урал-375Д» стал лучшим в классе автомобилей повышенной проходимости того времени. Этому грузовику была в 1972 году присвоена высшая категория качества, а в 1973-м «Урал-375Д» был удостоен государственного «Знака качества». «Урал-375Д» был одним из немногих советских грузовиков того времени, что поставлялся на экспорт. Впервые эти грузовики отправились в середине 1960-х годов в Монгольскую Народную Республику, затем две

АРМЕЙСКИЙ ДОЛГОЖИТЕЛЬ

Армейский грузовик «Урал-375Д» оставался в производстве до 1982 года, когда его окончательно сменила дизельная модель «Урал-4320». Однако выпуск машин 375-й серии продолжался до начала 1990-х годов в облике модернизированного и упрощенного варианта «Урал-375ДМ». В общей сложности до 1991 года было изготовлено 710 тыс. грузовиков «Урал-375».

экспортные партии были поставлены в ГДР. За долгие годы выпуска на шасси «Урал-375Д» было построено большое число различных специальных автомобилей, которые поставлялись в Вооруженные силы СССР, стран – участниц организации Варшавского договора и ряда дружественных государств Азии, Африки и Латинской Америки. *

Трехосный автомобиль «Урал-375», Уральский автомобильный завод, г. Миасс, 1970 г.



В НОМЕРЕ 62

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 62



АВТОМОБИЛЬ ЗИЛ-111 –
ЛИМУЗИН НОВОЙ ИСТОРИИ



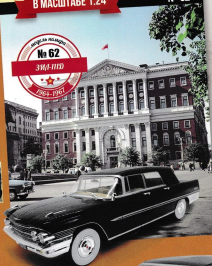
ЧЕТЫРЕХКОЛЕСНЫЕ
СИМВОЛЫ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА



МЕХАНОБОРОЧНЫЙ ЦЕХ
ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

12+
возраст от 12 лет

100% металл



hachette



ЗИЛ-111

АВТОМОБИЛЬ ЗИЛ-111 –
ЛИМУЗИН НОВОЙ ИСТОРИИ

ЧЕТЫРЕХКОЛЕСНЫЕ
СИМВОЛЫ СОВЕТСКОГО
СОЮЗА

МЕХАНОБОРОЧНЫЙ ЦЕХ
ОСОБОГО НАЗНАЧЕНИЯ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ