

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1899 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 63



КАК ИЗ «САМАРЫ»  
СДЕЛАЛИ «НАТАШУ»



АВТО БЕЗ КРЫШИ:  
НЕПРАКТИЧНО, НО НЕОБЫЧНО



ЖЕНСКИЙ ВКЛАД  
В БЕЗОПАСНОСТЬ

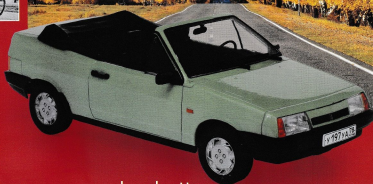
12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657220



hachette

Выпуск № 63, 2020

**РОССИЯ**

Учредитель: ООО «Буар Медиа»  
Главный редактор: Фред Марин Александрович  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Витковский, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витковский, 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@ashet-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 «ЦД»  
E-mail: tsh@BuArMedia.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: +7072) 250-21-64

**УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,  
оф. 15 Б, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ДІПРЕСС УКРАЇНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680  
Заказать подписку на номера (только для жителей Украины)  
можно по тел: 067 218-57-00, 044-408-06-83  
www.rodriska.edipresse.ua  
E-mail: rodriska@edipresse.ua

**Отмечено в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS  
LA Beta 2 C  
27200 Staszowice  
POLAND

Тираж: 5000 экз.  
Цена: 1899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержания. Воспроизведение материалов в любой  
форме, полностью или частично, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2020 Ашет Коллекция  
Copyright © 2020 Hachette Collections  
Copyright © 2020 Ашет Коллекция Украина

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: 27.03.2020.  
Дата выхода в свет: 02.07.2020.

# Содержание



**МОДЕЛЬ НОМЕРА**



3

*Как из «Самары»  
сделали «Наташу»*

**МИР АВТОМОБИЛЯ**



8

*Авто без крыши:  
непрактично, но необычно*

**ПОРТРЕТ**



10

*Женский вклад в безопасность*

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: 3 © automobile transportation / Alamy Europe  
4 © И. Д. Кошманис; 5 © Виттор Карасин/Фотобанк Парк;  
6 (автор) © МАА Новости, (автор) © Open77/Oceanline.com; 7 © Виттор Карасин/Фотобанк Парк; 8 (автор) © Михаил Рыбинский/Фотобанк Парк;  
(автор) © Арт Карпович/Фотобанк Парк; 9 (автор) © частная коллекция;  
(автор) © Staff/Shotter/Wikimedia commons; 10 (автор) © Фотограф / Фотобанк Парк;  
(автор) © частная коллекция; 11 © iag-images.

# Как из «Самары» сделали «Наташу»

*Отечественные автопроизводители всегда избегали автомобилей с кузовом кабриолет. Лишь представительские ЗИЛы и «Чайки» по прямому указанию руководства СССР штучно выпускались в открытых версиях.*

Исключение составляли серийно производившиеся в СССР в 1949–1953 годах «Победа» ГАЗ-М20Б и «Москвич-400-420А». Строго говоря, обе модели представляли собой кабри-седаны, поскольку у них сохранялись цельнометаллические рамки боковых дверей. Причина появления данных моделей была банальной: в Советском Союзе просто не хватало качественного стального проката для штамповки выгнутой крыши и в целях экономии приходилось хотя бы на части машин заменять металл брезентом. Мягкий складывающийся верх был единственным отличием этих модификаций от классических «Победы» и «Москвича». Всего изготовили соответственно 14 222 и 17 742 автомобиля, и поэтому в настоящее время обе машины являются раритетами.

## Единственный и неповторимый

В СССР долгие годы спрос на автомобили значительно опережал предложение, что не способствовало расширению и обновлению модельного ряда. Автопроизводители руководствовались принципом: при производстве массового автомобиля для массового потребителя не до изысков. Главное – побольше и попроще. Руководители



советского автопрома рассуждали так: «Страна у нас северная, кабриолеты нашим людям не нужны, главное, чтобы в машине было тепло». Производство даже единичных отечественных представительских кабриолетов было полностью прекращено в 1980–1990-х годах, а немногочисленные сохранившиеся

VAZ-2108 «НАТАША»  
Современная фотография.

## Модель автомобиля VAZ-2108 «НАТАША»



Раздвижной верх крепится к рамкам бокового стекла с помощью фиксаторов.

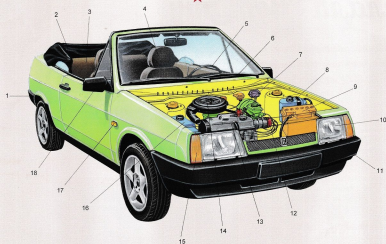
Материал верх брезент скрепляется со стальной рамкой салона и закрывается цепями.

Между порогам и рамками бокового стекла установлены специальные упоры, позволяющие фиксировать верх.

На автомобиле по желанию владельца устанавливаются дополнительные аксессуары: 54, 64 или 68 л. с.



## Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-2108 «НАТАША»



1 – задний бампер,  
2 – складная крыша,  
3 – задние сиденья,  
4 – сиденье водителя,  
5 – рулевое колесо.

6 – стеклоочиститель,  
7 – главный тормозной цилиндр,  
8 – расширительный бачок системы охлаждения,  
9 – аккумулятор.

10 – передняя фара,  
11 – передний бампер,  
12 – распределитель зажигания,  
13 – двигатель,  
14 – воздушный фильтр.

15 – передний указатель поворота,  
16 – бачок омывателя ветрового стекла,  
17 – боковой указатель поворота,  
18 – внешнее зеркало заднего вида.

## Технические характеристики автомобиля ВАЗ-2108 «НАТАША»

**Тип кузова:** купе

**Число мест:** 4

**Число дверей:** 2

**Габаритные размеры, мм:**

длина: 4006      ширина: 1650  
высота: 1402      колесная база: 2460

**Колес:**

передняя: 1400      задняя: 1370

**Дорожный просвет:** 150

**Снаряженная масса, кг:** 900

**Полная масса, кг:** 1325

**Полезная нагрузка, кг:** 425

**Объем багажника, л:** 380

**Объем топливного бака, л:** 43

**Двигатель:**

Тип двигателя: верхоклапанный, рядный, четырехцилиндровый, карбюраторный

Объем двигателя, см<sup>3</sup>: 1499

Мощности: 71 л. с./52 кВт при 5300 об/мин

**Коробка передач:** механическая, пятиступенчатая

**Привод:** передний

**Тормоза:**

передние: дисковые      задние: барабанные

**Рулевой механизм:** шестерня: рейка

**Подвеска:**

передняя: независимая типа «макферсон»

задняя: зависимая

**Размер шин:** 165/70- R13

**Максимальная скорость, км/ч:** 170

**Время разгона, до 100 км/ч, с:** 10,6

**Расход топлива, л/100 км:**

по трассе: 5,5      в городе: 8,6

**Объем бензобака, л:** 43

**Примечание:** в таблице приведены данные для автомобиля с двигателем рабочим объемом 1499 см<sup>3</sup>, но по желанию заказчика на автомобиль могли устанавливаться двигатели меньшей мощности с объемом 1100 или 1268 см<sup>3</sup>. Соответствующие снимались динамические характеристики и расход бензина.

## В ХОРОШИЕ РУКИ

Достаточно большое количество Lada Samara Fun с крышам было привезено в Россию. В руках своих новых владельцев эти неповторимые автомобили обрели вторую жизнь. Искреда позволяют объявлять о продаже полностью отреставрированных экземпляров.

экземпляры ныне являются собственностью музеев или частных коллекционеров. В постсоветской России серийных кабриолетов отечественного производства тоже не появилось. И все же попытки изменить эту ситуацию периодически предпринимались.

В 1988 году в «Центре стили» УГК ВАЗа был изготовлен опытный образец автомобиля ВАЗ-2108 с редким для нашей страны кузовом тарга. Этот прототип отличался от обычной «восьмерки» трехобъемным кузовом с несъемной центральной дугой безопасности и фиксированным задним стеклом. Легкосъемные элементы крыши открывали небо над головами водителя и переднего пассажира. Металлическая часть крыши над задними пассажирами соединялась с центральной дугой безопасности и скреплялась с рамкой переднего стекла продольным усилителем. Такой кузов практически не терял в жесткости по сравнению с обычным ВАЗ-2108. Дизайнеры под руководством Владислава Ивановича Пацко основательно преобразили базовый хэтчбек. Появился отдельный багажник, и сзади автомобиль стал похож на ВАЗ-2099. Стекла дверей обзавелись форточками. По неофициальной информации, был сделан единственный прототип этого интересного автомобиля и еще один кузов, который в 1992 году утилизировали. А единственный прототип ВАЗ-2108 «Тарга», который несколько раз перекрашивался и хранился на задворках завода, пустили на металлолом в 2008 году.

## Кабриолеты для европейцев

В тогдашней Западной Германии наши «Самары» пользовались немалым успехом. Практичные немцы оценили простоту конструкции, надежность и доступную цену русских автомобилей в сочетании с невысокой стоимостью владения. Неудивительно, что с 1987-го по 1989 год объемы экспорта «Самар» в Европу практически удвоились. Чтобы угодить требовательному европейскому клиенту, зачастую прямо в порту шашивы дорабатывались дополнительными элементами пивинга и аксессуарами. Но со временем потребители захотели получить не простые хэтчбеки, а автомобили по своему вкусу. А вкус у немцев весьма определенный – им очень нравятся кабриолеты. Обладатели «Самар» жаждали общаться с природой, не отрывая рук от руля.

Мировой опыт создания открытых версий серийных автомобилей путем эффективного усиления кузовов и конструирования легко трансформируемых крыш насчитывал уже более полувека. Следуя ему, специалисты немецкой фирмы Bohse сначала превратили трехдверный хэтчбек в настоящее ландо – кузов без задней части крыши. После «хирургической операции» по изменению задней части кузова Samara превратилась в Lada Samara Fun (так эту модификацию назвала компания Deutsche Lada – официальный экспортер Волжского автозавода в Германии). Теперь задние пассажиры могли в полной мере наслаждаться ощущениями от езды в кабриолете. Необходимость сохранения металлической передней части крыши до центральных стоек диктовалась недостаточной жесткостью кузова. В оставшейся металлической части крыши по желанию заказчика устанавливался большой прозрачный люк, придававший машине еще больше открытости. Мягкий тент вкручную складывался в отделение багажника, который закрывался пластиковой крышкой. Такая «Самара» пришлась немцам по душе, стоила недорого и очень походила на кабриолет. По некоторым данным, в странах Европы было продано около 5 тыс. экземпляров.

Модель намере



Салон автомобиля ВАЗ-2108 ВАЗ-2108 «Тарга», 2012 г.



В центре АО «Скалдия-Волга» по техническому обслуживанию световой автомобиль в Брюсселе, 1994 г.

### Бельгийская «Natacha»

Успех этой модели в Германии дал толчок развитию темы кабриолетов ВАЗ для европейского рынка. По заказу АО «Скалдия – Волга» – крупнейшего импортера советских автомобилей в странах Бенилюкса – в 1987 году началось создание на базе ВАЗ-2108 классического кабриолета. К работам подключились бельгийские фирмы Yugo Skor, Garage Meeus, а также бывший вазовский дизайнер Владимир Яревич. В результате совместной работы фирм Garage Meeus в 1989 году был изготовлен опытный образец. Прототип, названный Lada Samara San Remo, был представлен на Брюссельском автосалоне 1990 года и вызвал живой интерес публики.

В конце 1990 года бельгийская кузовостроительная компания EBS по заказу АО «Скалдия – Волга» начала производство этой модели, получившей имя Lada Natacha. Помимо «Скалдия – Волга» переводку «восьмерок» у этого кузовщика заказывали немецкие, голландские и французские экспортеры АвтоВАЗа. Заказы обычно поступали на самые дешевые модификации. Установкой обвесов, тонировкой оптики и других опций дилеры занимались самостоятельно. Этим объясняется разнообразие существующих вариантов внешнего вида вазовских кабриолетов. С ноября 1990-го по декабрь 1995 года на мощностях EBS было построено

Автомобиль ВАЗ-2108 кабриолет «Natacha». Современная фотография.



## ЧТО ТАКОЕ КАБРИОЛЕТ

Это название пришло в наши дни из далекого XIX века: кабриолетами называли двухколесные конные экипажи со складной крышей. Понятливыми чертами кабриолетов являются складной тент, заменяющий местою крышу, и полностью отсуакоющиеся боковые стекла.

456 кабриолетов. Основная часть машин ушла во Францию, Бельгию и Германию, где эти недорогие автомобили пользовались огромным успехом в течение пяти лет. Несколько экземпляров попали в Россию, где на них немало поклонников. Одно время даже планировалось наладить своего рода многоопциональное производство кабриолетов на базе ВАЗ-2108, но проект вскоре был свернут по неизвестным причинам.

### Преобразование

Поступавшие «Самары» подвергались основательной переделке. После демонтажа агрегатов и разборки салона у автомобиля срезали крышу. Чтобы компенсировать неизбежное снижение жесткости кузова, перед стойкой, к которой крепятся двери, приваривались два швеллера – усилителя. Еще более мощные и крупные в сечении усилители устанавливались в районе порогов – от передних до задних колесных арок. В салоне пара тонкостенных швеллеров размещалась в районе отсутствующей средней стойки. Они закрывались пластиковыми панелями и служили также для крепления ремней безопасности. В задней части кузова усилители из уголков и приваренных к ним листов металла располагались внутри боковин, между средними стойками и задними колесными арками. Наконец, по всей ширине кузова между задними кромками приваривалась мощная ферма из стальных листов толщиной 4 мм. Все усилители аккуратно закрывались штатными кузовными деталями и после сборки автомобиля были совсем незаметны. Заменявший крышу матерчатый тент вручную укладывался за спинкой заднего сиденья и закреплялся специальным чехлом, который на заклепках крепился к кузову. Для установки крыши достаточно было его снять, вручную развернуть гармошку тента и защелкнуть пару фиксаторов у лобового стекла – вся процедура занимала не больше минуты.

Удивительно, но снаряженная масса, даже с учетом усилителей и появившегося механизма складывания крыши, возросла всего на 70 кг. После такой трансформации обычная «Самара» приобретала романтический облик, который живого не оставлял равнодушным. Интерьер обновленного автомобиля полностью копировал самую обычную «восьмерку» с высокой передней панелью. Литые колесные диски, спортивный руль и даже кожаная отделка салона предлагались покупателю в качестве опций. По желанию заказчика устанавливали электростеклоподъемники и кондиционер.

Масштабные переделки кузова значительно удорожали автомобиль. Например, во Франции за кабриолет Lada Natacha с двигателем 1,5 л. с катализатором мощностью 68 л. с. просили 89 900 франков, а обычный



BA3-2108 кабриолет в осеннем парке. Современная фотография.

BA3-2108 с тем же двигателем стоил 55 700 франков. Несмотря на рост цены почти в полтора раза, открытые «восьмерки» все равно оставались на европейском рынке самыми дешевыми машинами с полностью убирающимся верхом. Например, бюджетный кабриолет Peugeot 205, имеющий сходные технические характеристики, продавали тогда за 91 400 франков.

На Барселонском салоне 1996 года глава испанского отделения Lada Internacional Хулио Гарсия Мартинес высказывал сожаление по поводу прекращения поставок в Испанию версии Natasha.

### Вариации на тему

Возможность создания еще одного открытого варианта «восьмерки» заинтересовал выдающийся чешский дизайнер Вацлав Крал. После года поисков и проработок он создал кабриолет Lada Bohemia и в 1993 году представил его на персональной выставке в Праге. Отличительными особенностями этой машины были мощная дуга безопасности позади дверей и значительно измененные боковины кузова. В первоначальном варианте 1993 года на машине стояла родная передняя светотехника, позднее, в переработанном варианте 1998 года, замененная фарами от BA3-2110. По словам Вацлава, некая группа влиятельных представителей чешского автобизнеса выкупила у него прототип, документацию и право производства машины. В 1998 году «Богемия» показала в России на выставке MIMS. Причем чехи даже

раздавали посетителям стенда листовки, напечатанные по-русски. Однако реального покупательского интереса здесь кабриолет не вызвал, ведь прямо в дни работы выставки в стране уже начал разгораться печально известный августовский кризис. В самой Чехии о рыночных успехах «Богемии» также ничего не было слышно. Так что, по-видимому, дело ограничилось постройкой той пары машин, что и фигурировали на фото в буклете No, пожалуй, самый оригинальный и эффектный проект кабриолета появился по другую сторону Атлантики. В 1990-х годах Lada of Canada выпустила небольшую партию «настоящих» кабриолетов на базе «восьмерки» с механическим складыванием и установкой крыши. Канадские инженеры использовали задние крылья и крышку багажника от BA3-21099, что придавало облику автомобиля законченный вид. Полностью изменилась конструкция дверей. За спинкой заднего сиденья появились усиливающие элементы жесткости. В итоге получился не очень сложный в доработке автомобиль с законченными оригинальными и гармоничными линиями кузова.

Конструкторам удалось не только сохранить все размеры салона, но и значительно улучшить комфорт пассажиров за счет установки новых сидений. Lada Samara Cabrio by Lada of Canada без труда прошла все сертификационные испытания по североамериканским нормам. Канадскую версию можно, бесспорно, считать лучшей из всех попыток сделать кабриолет на базе BA3-2108. Еще одна версия BA3-2108 с кузовом ландо производилась в Австралии. Известный гоночник Питер Брок организовал импорт и продажу автомобилей Lada на этом дальнем континенте. Однажды он решил дополнить линейку моделей открытой версией, напоминающей Lada Samara Fun. В отличие от европейского аналога, в ней подбитый матерчатый тент полностью накрывал крышу. Получившийся автомобиль явно проигрывал в элегантности своим прототипам и был скорее похож на какой-то мини-грузовик с тентом. ★

## ТАКИЕ РАЗНЫЕ ИМЕНА

«Скалдин - Волга» продавала свои кабриолеты во Франции и Бельгии под именем Lada Natasha, а в Германии их называли Lada Samara Cabrio.

# Авто без крыши: непрактично, но необычно

*На заре автомобильной эры все без исключения автомобили имели открытые кузова. Лишь к середине 1920-х годов пришло понимание, что закрытый автомобиль гораздо удобнее, безопаснее и комфортнее.*

**В**о многом тип кузова определялся основным назначением автомобиля в каждый конкретный исторический период. Со временем автомобили становились более комфортабельными и многофункциональными. Появлялись новые типы кузовов, а некоторые устаревали и теряли актуальность.

## *Дарящие ощущение свободы*

Эволюция в кузовостроении не затрагивала главного: автомобили оставались закрытыми, поскольку только такая конструкция обеспечивала максимальный уровень комфорта и безопасности для водителя и пассажиров. После Второй мировой войны сформировался традиционный набор основных вариантов закрытых кузовов: купе, седан, универсал, пикап. В 1970-е годы большую популярность приобрел хэтчбек.

Считалось, что кузова, не имеющие жесткой крыши, уходят в прошлое – ведь они не могли обеспечить того уровня комфорта, который предоставляли закрытые автомобили. Однако оказалось, что некоторые автомобилисты готовы поступиться комфортом ради возможности наслаждаться быстрой ездой под открытым небом, а также демонстрировать окружающим себя и своих пассажиров. Салон с цельной крышей подобен помещению, где есть стены, пол, потолок, а сменяющиеся за окнами виды ассоциируются со включенным телевизором. Окружающее пространство сужается, полностью исчезает чувство единения с внешним миром. В потоке автомобиль сливается с другими, превращаясь в безликое транспортное средство.

Желание выделиться из общей массы и любовь к открытому пространству – вот главные причины, по которым сохраняется спрос на открытые машины, несмотря на то



Лада 969 «Вольва» — семейство советских грузопассажирских микролитражных легковых автомобилей гольф-класса первой половины. Современная фотография.

что в своем классе они существенно дороже закрытых модификаций. Автомобили, лишенные жесткой крыши, переместились в нишевый сегмент рынка, рассчитанный на определенную категорию покупателей. Такие машины не сойдут с конвейера массово, их изготовлением занимаются мелкие и средние фирмы, имеющие опыт переработки стандартных кузовов в открытые со складным верхом. На заре автомобильной эры одним из наиболее популярных типов кузова был фазтон, изначально представлявший собой полностью открытый автомобиль с четырьмя дверями и имеющий лишь ветровое стекло. В случае непогоды можно было установить съемную, но не складную крышу и пристегнуть мягкие боковые шторки с целлюлоидными окошками. Позднее крыши фазтонов стали складными, но боковые стекла по-прежнему отсутствовали. После Второй мировой войны производство фазтонов свернуло, за исключением штучного изготовления представительских или парадных автомобилей. С того времени наиболее массовым типом кузовов открытых автомобилей становится кабриолет и его различные варианты.

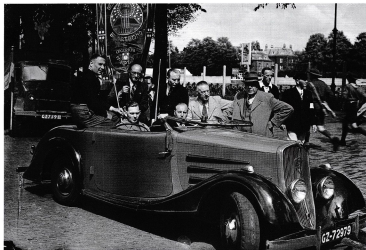
Классический кабриолет представляет собой открытый трехдверный двухдверный кузов с мягким или убирающимся жестким верхом. Меткосерийное производство, а иногда и штучное изготовление позволяют выпускать эти автомобили с различными вариантами кузовов.

Имеются как двухместные, так и четырехместные модели, а также в конфигурации 2+2 (два взрослых и два детских места). Редкие четырехдверные кабриолеты отличаются от фазтонов наличием поднимающихся боковых стекол. Крыша может складываться вручную или с помощью специального механизма – все зависит от спроса и пожеланий заказчика.

Современный автомобиль «Порше 911». Современная фотография.







Автомобиль Peugeot 401 на автосалоне в Амстердаме, 1947 г.

### Пале для творчества – крыша

Еще в 1934 году тиражом 79 экземпляров был выпущен кабриолет Peugeot 401 Eclipse с выдвинутой жесткой крышей, убирающейся под крышку багажника. Прошло много лет, и эту концепцию воплотили многие автопроизводители, но уже на основе современных технологий. Разнообразие комбинаций числа мест и дверей с конфигурацией и материалами крыши либо с ее отсутствием обеспечивает множество вариантов кузовов. В свою очередь их конструктивные особенности определяют типы автомобилей. Многие современные автопроизводители выпускают в своих модельных рядах автомобили

в кузовах типа родстер – двухместный трехобъемный кабриолет спортивного типа. Родстеры с жесткой крышей называются купе-кабриолет, а без крыши и боковых окон – спидстер. Модификация спидстера с заниженным или вовсе отсутствующим ветровым стеклом называется барьетта.

Возросшие требования к безопасности не только привели к совершенствованию привычных конструкций открытых автомобилей, но и вызвали появление новых типов кузовов. Если в стандартных краш-тестах кабриолеты не уступали закрытым аналогам, то при опрокидывании не защищенные жесткой крышей люди могли получить серьезные травмы. Проблему требовалось решать, сохранив открытую конструкцию кузова. С этой целью рамку ветрового стекла стали упрочнять, а за спинками передних сидений устанавливали жесткую стальную дугу. Иногда ее роль выполняла усиленная рамка заднего стекла. Впервые в таком кузове был выпущен Porsche 911 Targa, от названия которого пошло название такого типа кузовов тарга. Если конструкция кузова не позволяла устанавливать дугу безопасности, ее функцию выполняли жесткие каркасы подголовников. Нередко крыши открытых автомобилей представляют собой комбинацию из мягкой и жесткой частей. Так, имеются модификации кабриолетов, у которых между ветровым стеклом и центральной стойкой сохранена жесткая металлическая крыша, а задний ряд сидений закрывается складным тентом. Такие кузова называются ландоле, или ландо. До Второй мировой войны выпускались некоторые автомобили премиальных марок, у которых тент закрывал, наоборот, водительский ряд сидений, а задние пассажиры располагались под железной крышей, отгородившись от водителя стеклянной перегородкой. Кузова такой конструкции получили название броман. ★

### ФАЗТОНЫ-ТРУЖЕНИКИ

Легковые фазтоны стали достоянием истории. А вот на легких внедорожных группопассажирский кузов с мягким складывающимся или съемным тентом и со съезжающими боковыми окнами себя отлично зарекомендовал. ГАЗ-69, УАЗ-469, а также ЛуАЗ-969 – эти фазтоны хорошо известны не только в России.



Фазтон «Брда» ГАЗ

# Женский вклад в безопасность

*Фирмы-автопроизводители, марки и даже отдельные узлы машин названы именами мужчин, которые придумали основные составляющие автомобилей. Вклад женщин в развитие автомобильного дела незаслуженно забыт.*

Действительно, мужчинам принадлежит множество важных изобретений, не претерпевших принципиальных изменений до наших дней, но и женщинам мы обязаны некоторыми системами автомобилей, ставшими привычными и жизненно необходимыми.

## Мэри Андерсон

В начале XX века дождь, грязь или снег доставляли водителям много хлопот. Приходилось постоянно останавливаться, выходить из салона или открывать окна и вручную протирать стекла. Долгое время самым распространенным способом очистки было использование специального скребка с резиновой пластиной. Наверное, неслучайно идея «дворников» впервые пришла в голову женщине. Столь изобретательной дамой была Мэри Андерсон, девелопер из города Бирмингем, штат Алабама. Во время своей поездки в Нью-Йорк зимой 1902 года она наблюдала за водителем трамвая, который ехал с открытым лобовым стеклом во время сильного снегопада.



Современные стеклоочистители. Современная фотография.



## НЕ ТОЛЬКО БЕРТА БЕНЦ...

Клара Форд (1866–1950) была единственным человеком, который поддерживал Генри в его работе ради воплощения своей мечты – постройки автомобиля. Долгие три года в холодном сарае она оказывала мужу любую посильную помощь.



Генри Форд и его супруга Клара в первом автомобиле марки «Форд». Старинная фотография.



По словам историков, Мэри начала рисовать схему устройства для очистки стекол прямо на окне трамвая. Вернувшись домой, она наняла инженера из местной технологической компании для создания прототипа реального работающего устройства, позволяющего очищать ветровое стекло, не покидая салона. Патент на изобретение был получен в 1903 году. Устройство состояло из шарнирного рычага и резинового скребка в металлическом держателе, прижатого пружинами к внешней поверхности лобового стекла. Перемещение рычага выполнялось вручную поворотом рукоятки, установленной с внутренней стороны лобового стекла. Хотя 38-летняя Мэри Андерсон была опытным предпринимателем (она торговала недвижимостью и держала собственную винодельню), получить доход от стеклоочистителей ей не удалось. Так, например, в 1905 году некая канадская фирма отказалась от покупки изобретения: «Устройство не имеет коммерческой ценности, способной оправдать стоимость приобретения прав». К сожалению, автопроизводители не торопились устанавливать стеклоочистители. По мнению экспертов, подобное устройство способно сильно отвлекать водителя от дороги, что может привести к несчастным случаям. Однако когда в 1920 году истек срок действия патента, предприятия сразу начали оборудовать машины дворниками, сделанными по чертежам Мэри. Не получив от своего изобретения никаких дивидендов, Мэри Андерсон скончалась в 1955 году. К тому времени автомобиль без придуманного ею стеклоочистителя уже невозможно было представить. Впрочем, она, во всеобщем сожалении современников, не слишком сожалела о том, что не смогла извлечь прибыли из своей гениальной идеи.



Перед Форд и его супруга Клара в первом автомобиле марки «Форд». Старинная фотография.

Портрет



Звезда немого кино  
Флоренс Лоуренс.  
Старинная фотография.

### Флоренс Лоуренс

Водители первых автомобилей вынуждены были предупреждать окружающих о поворотах определенными жестами, что нередко заканчивалось авариями. Так продолжалось до тех пор, пока не вмешалась женщина, которую звали Флоренс Лоуренс. Американская звезда немого кино, сыгравшая более чем в 250 фильмах, красивая состоятельная женщина была страстным автомобилистом. Ее можно было видеть не только за рулем – актриса хорошо разбиралась в устройстве автомобиля и нередко самостоятельно ремонтировала свою машину. Она говорила: «Для меня машина – это нечто почти человеческое, реагирующее на доброту, понимание и заботу, как это делают люди». Флоренс Лоуренс придумала первый механический указатель поворота, представлявший собой устройство, которое устанавливалось на обеих сторонах заднего бампера. Перед тем как повернуть, водитель нажимал одну из двух кнопок на панели приборов, и флажок отклонялся флажок, указывавший направление поворота. Следующим в ее списке стал механический стоп-сигнал, который монтировался на заднюю часть автомобиля. При нажатии на педаль указатель поворачивался, предупреждая едущих сзади о замедлении.

Флоренс никогда не пыталась получить патенты на свои изобретения. В одном интервью она как-то сказала, что сделала их исключительно из любви к человеческой жизни и автомобилям. ★



### ДИНАСТИЯ ИЗОБРЕТАТЕЛЬНИЦ

В 1917 году Шарлотта Бриджвуд – мать  
Флоренс Лоуренс – запатентовала  
электрические стеклоочистители.

Ее изобретение такне не принесло дохода –  
стеклоочистители плохо продавались.

# В НОМЕРЕ 64

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 64

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА 1490 РУБ.



ИЗМЕНЧИВАЯ  
ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО  
ВНЕДОРОЖНИКА



УАЗ НА ЗАКАЗ: СВОБОДНОЕ  
МАЛО ОБЪЕМОЕ



ЖЕНСКИЙ ВКЛАД  
В АВТОИНДУСТРИЮ

12+ ПОДРОБНЕЕ СМ. В ИНТЕРЬЕ

ТЕНДЕНЦИИ ИДЕАЛ



★  
**УАЗ-469Б**

★  
НЕОКОНЧЕННАЯ  
ИСТОРИЯ УЛЬЯНОВСКОГО  
ВНЕДОРОЖНИКА

★  
УАЗ НА ЗАКАЗ: ОДНОЛИКОЕ  
МНОГООБРАЗИЕ

★  
ЖЕНСКИЙ ВКЛАД  
В АВТОИНДУСТРИЮ

### СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ