

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

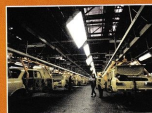
РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1899 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 65



ВАЗ-21011 – ЕДИНСТВЕННАЯ
МОДЕРНИЗАЦИЯ
«ЕДИНИЧКИ»



ИЖМАШ – ПАСЬНОК
СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА



ВНИИТЗ-ПТ – ТАКСИ,
ОБОГНАВШЕЕ ВРЕМЯ



12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00065



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 65, 2020

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрида Марья Александровна
Адрес учредителя, редакция:
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**
По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kolleksia.ru

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

БЕЛОРУССИЯ

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

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,
оф.15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЗДП ПРЭСС УКРАИНА»,
ул. Димитрова, 5, корпус 10а, г. Киев, 03680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.edipresse.ua
E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 5000 экз.
Цена: 1899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2020 Ашет Коллекция
Copyright © 2020 Hachette Collections
Copyright © 2020 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: 15.05.2020
Дата выхода в свет: 06.08.2020

www.avtomobili-collection.ru

Фотографии и иллюстрации: 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков;
5 © Зларда Брелкманеню/Фотохроника ТАСС; 6 (аверху) © Мальшев Николай/
Фотохроника ТАСС, (вниз) © Егор Журавлев/Wikimedia Commons;
7 (аверху) © Вит Во/Wikimedia Commons, (вниз) © Виталий Солинов/Фотохроника
ТАСС; 8 © РИА Новости; 9 (аверху) © Загулев Евгений/Фотохроника ТАСС,
(вниз) © Загулев Евгений/Фотохроника ТАСС; 10 © РИА Новости;
11 (аверху) © Витко-Фотобанк.Лора, (в середине) © Солинов Виталий/Фотохроника
ТАСС, (вниз) © Мальшев Андрей/Фотобанк.Лора.

Содержание



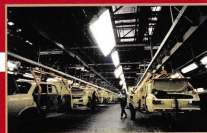
МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

*ВАЗ-21011 – единственная
модернизация «единички»*

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

*Ижмаш – пасынок
советского автопрома*

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

*ВНИИТЭ-ПТ – такси,
обогнавшее время*

ВАЗ-21011 – единственная модернизация «единички»

За восемь лет, в 1968–1974 годах, итальянцы сделали несколько модификаций Fiat 124, которые внешне значительно различались. Конструкторы Волжского автозавода тоже не сидели сложа руки.

Массовое производство ВАЗ-2101 началось в 1970 году, а уже год спустя главный конструктор Волжского автозавода В. С. Соловьев поставил перед художниками задачу подготовить варианты обновления внешности машины. Дизайнеры Владислав Пашко и Владимир Антипин, взявшиеся за эту задачу, почти сразу же зашли в тупик. «Итальянец» покорно сносил все эксперименты советских стилистов, но лучше не становился.

Автомобиль, начавшийся с двигателя
Глядя на лаконичные, ничем не примечательные черты Fiat 124 или ВАЗ-2101, трудно поверить, что эти автомобили с полным правом входят в число дизайнерских достижений, не теряющих своей актуальности. К этому времени у европейских автопроизводителей сформировалась концепция массового компактного экономичного автомобиля, наиболее полно отвечающего потребностям жителей Старого Света. Однако в дизайне кузовов стиль «детройтского барокко», доминировавший продолжительное время, неохотно уступал свои позиции. Облик легковых автомобилей стал строже и интеллигентнее, но стилистические пережитки угадывались даже в самых прогрессивных моделях.



Дизайнеры, стремившиеся к простоте и элегантности, зачастую компенсировали скудость форм хромированным декором. И вот в 1964 году появился Fiat 124, в облике которого был минимум декоративных элементов. Но при этом итальянским стилистам удалось найти идеальные

Легковой автомобиль
ВАЗ-21011 «Жигули», 1975 г.

Модель автомобиля ВАЗ-21011

Первая модель, имевшая фанары заднего хода

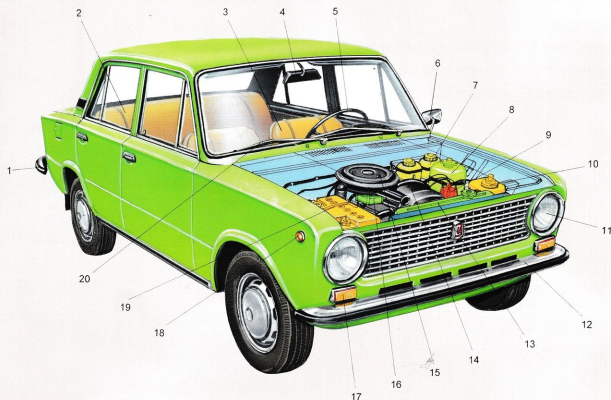
На задних стойках появились вентиляционные решетки



Передние сиденья с боковой поддержкой

Под капотом находится форсированный мотор

Компоновочная схема автомобиля ВАЗ-21011



- | | | | |
|---------------------------|--|-----------------------------|--------------------------------------|
| 1 – задний бампер, | 6 – боковое зеркало заднего вида, | 10 – бачок стеклоомывателя, | 16 – карбюратор, |
| 2 – заднее сиденье, | 7 – бачок гидропривода сцепления, | 11 – передняя фара, | 17 – указатель поворота, |
| 3 – сиденье водителя, | 8 – расширительный бачок системы охлаждения, | 12 – передний бампер, | 18 – повторитель указателя поворота, |
| 4 – зеркало заднего вида, | 9 – распределитель зажигания, | 13 – радиатор, | 19 – аккумулятор, |
| 5 – рулевое колесо, | | 14 – двигатель, | 20 – стеклоочиститель. |
| | | 15 – воздушный фильтр, | |

Технические характеристики автомобиля ВАЗ-21011

Число мест: 5

Тип кузова: четырехдверный седан

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 955

Полная масса, кг: 1355

Габаритные размеры, мм:

длина – 4043 ширина – 1611
высота – 1440 база – 2424

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель: верхнеклапанный, рядный, четырехцилиндровый, карбюраторный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 69 при 5600 об/мин.

Рабочий объем, см³: 1300

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая

Тормоза: передние – дисковые, задние – барабанные

Рулевой механизм: червячный

Подвеска передняя: независимая пружинная, на поперечных рычагах

Подвеска задняя: зависимая

Размер шин: 165/70 – R 13

Макс. скорость, км/ч: 145

Время разгона до 100 км/ч, с: 18

Расход топлива, л/100 км: по трассе – 8, в городе – 11

Объем топливного бака, л: 39



Оперативная группа прибыла на место происшествия на автомобиле VAZ-21011. 1982 г.

пропорции, делающие эту машину по-настоящему красивой и выразительной. Помимо очевидной простоты, в облике автомобиля чувствовалась завершенность, что называется, «ни добавить, ни убавить». Эта завершенность и стала основной проблемой для дизайнеров Пашко и Антипина в работе над улучшением экстерьера VAZ-2101. Предпринятые ими попытки косметического изменения формы передка и расположения фар, а также добавления декоративных элементов оказались неудачными, а менять конструкцию кузова базовой модели никто не собирался. И все-таки работу дизайнеров нельзя считать бесполезной – напротив, был получен бесценный опыт, позволивший сделать важный вывод: поверхностный рестайлинг шедевра итальянских кузовщиков противопоказан. Казалось, что сложилась безвыходная ситуация, но тут приятный сюрприз преподнесли конструкторы двигателей и заводские технологи. Увеличив диаметр цилиндров с 76 до 79 мм, из 62-сильного двигателя VAZ-2101 рабочим объемом 1,2 л они создали 69-сильный объемом 1,3 л. Когда стало ясно, что возможности и мощности автозавода позволяют быстро освоить массовое производство новых моторов, к вопросу модернизации базовой модели подошли с другой стороны. Решено было создать модификацию «единички» с более мощным двигателем, одновременно устранив замеченные за несколько лет эксплуатации «Жигулей» недостатки. При всей тщательности проработки конструкция VAZ-2101 не была идеальной (идеальных автомобилей, наверное, и быть не может). Интерьер салона и эргономика водительского места оставляли желать лучшего. Тонкий и скользкий руль вынуждал практически всех владельцев надевать на него сверху какой-нибудь чехол. Хлипая резиновая кнопка ручного насоса стеклоомывателя располагалась в не очень удобном месте. Чтобы присунуть на стекло, приходилось на нее долго и усердно нажимать пальцем. Отыскать в темное время суток клавишу стеклоочистителя можно было только на ощупь, отчего опытные водители самостоятельно придумывали к ней специальный рычажок. На мелких окошечках

ЗАСЛУЖЕННОЕ ПРИЗНАНИЕ

Именно VAZ-2101 удостоился чести стать двухмиллионным автомобилем, сошедшим с конвейера Волжского автозавода. Это произошло 9 июля 1975 года.

контрольных ламп приборной панели отсутствовали пиктограммы. Передние сиденья с плоскими спинками были неудобными, что особенно чувствовалось при длительных поездках. Словом, в «ноль первой» было что улучшать как снаружи, так и внутри. Все работы по модернизации VAZ-2101 выполнялись своими силами – то есть на VAZe занялись уже самостоятельной доработкой «Жигулей». Перед дизайнерами стояла очень непростая задача – им нужно было минимальными средствами «освежить» внешность базовой модели, не нарушив при этом цельности «фиатовского» образа. Именно поэтому доработки носили такой аккуратный и даже в чем-то сдержанный характер. Ведущим дизайнером проекта был уже поднаторевший в косметических экспериментах с VAZ-2101 Владимир Антипин.

Количество, перешедшее в качество

Дизайнерам хотелось быстро облагородить базовую модель, чтобы повысить ее привлекательность на внешних рынках. Было решено провести небольшие косметические доработки внешнего облика и интерьера, не меняя конструкций кузовных деталей. Прежде всего были переделаны решетка радиатора, бамперы и светотехнические приборы – те элементы, которые формируют первое впечатление от облика автомобиля. Бамперы лишились массивных клыков – наследия «детройтского барокко». Теперь верхнюю и нижнюю части разделяла сплошная резиновая полоса черного цвета. В передней части между бампером и решеткой радиатора появились





Испытания автомобиля VAZ-21011 на пассивную безопасность методом удара саади на автополигоне НАМИ. 1988 г.

четыре крупных отверстия, которые не только добавили внешнему облику целостности, но и улучшили обдув моторного отсека. Сама решетка стала более частой и броской: вместо девяти вертикальных перемычек – девятнадцать. Заводская эмблема в центре стала прямоугольной. Фары остались прежними, но теперь лампочки габаритных огней переместились внутрь оптических элементов, что повысило заметность машины в условиях плохой видимости.

Новые оранжевые подфарники превратились в указатели поворотов, их плоская фронтальная поверхность гораздо меньше загрязнялась, а световые сигналы стали различимы лучше, чем у VAZ-2101. Сзади новая машина также сильно изменилась. Новые задние фонари стали, как и подфарники, плоскими, на них появились светоотражающие катафоты, которые у «единички» крепились отдельно. Их место справа занял прямоугольный фонарь заднего хода, а слева – шильдик «Жигули 1300» (на экспортных версиях – «Lada 1300»). Примечательно, что фонарями заднего хода оснащали даже «Москвич-408», который

Автомобиль VAZ-21011.
Рига, Латвия. 2015 г.



ДОГОНЯЛКА ДЛЯ СПЕЦСЛУЖБ

В апреле 1980 года на базе кузова VAZ-21011 была изготовлена опытно-промышленная партия автомобилей VAZ-21019 с двухсекционным роторно-поршневым двигателем VAZ-411 мощностью 120 л. с. при 6000 об./мин. Максимальная скорость такого автомобиля составляла 160 км/ч.

встал на конвейер еще в 1964 году. Тогда конструкторы VAZ-2101 по каким-то соображениям отказались от этого полезного устройства.

На задних стойках крыши появились черные решетки вытяжной вентиляции, такие же, как на VAZ-2103. Обновленное зеркало заднего вида прямоугольной формы переместилось с переднего крыла на водительскую дверь. В совокупности все эти мелкие изменения определили облик «одинадцатой» модели – ее стало невозможно спутать с «ноль первой».

Внутреннее пространство

Значительно изменился и интерьер автомобиля, особенно водительское место. Новые передние сиденья – аналогичные тем, которые ставили на VAZ-2103, с улучшенной боковой поддержкой – были обтянуты, как и весь салон, кожзаменителем с крупным тисненым рисунком. Изменилась травмобезопасная накладная передняя панель на ребре между горизонтальной и вертикальной плоскостями: если у VAZ-2101 вертикальные канавки визуально делили этот элемент на 20 узких сегментов, то у «ноль одинадцатой» на пять широких. Вертикальная плоскость панелей приборов, на которой располагались клавиши управления, пепельница и рычажки отопления и вентиляции



Автомобиль Lada-1200S в Гаване. Куба. 2007 г.

сменила облицовку: из ребристой она стала гладкой, вместо окраски под алюминий – пленка под дерево. С рулевого колеса исчезла кольцевая кнопка звукового сигнала, которая затрудняла чтение показаний приборов. Вместо нее на единственной спице руля появилась длинная клавиша. Цвет фона комбинации приборов стал черным, на нем легко читались контрастные белые надписи. Увеличились окошечки контрольных ламп, на их светофильтрах появились пиктограммы. Лампа контроля ручного тормоза обрела дополнительную функцию – сигнализировать о падении уровня тормозной жидкости в бачке. С левой стороны панели исчезла резиновая кнопка омывателя ветрового стекла. Вместо нее возле педали сцепления появилась удобная гашетка привода ножной помпы. Освободившееся пространство позволило разнести клавиши управления габаритными огнями, освещением щита приборов и дворниками. С 1980 года на все автомобили стали устанавливать бачки стеклоомывателей с электрическим насосом. Его включением и выбором режима работы стеклоочистителей заводцевал рычажный переключатель на правой стороне рулевой колонки. С левой стороны панели остались только две клавиши. Вместо напольной педали газа установили подвесную. Иными стали рисунки на дверных картах и ручки стеклоподъемников. Пепельницы задних пассажиров переместились из подлокотников в обивку дверей, а сами подлокотники обрели новую форму. В целом обновленный салон стал более гармоничным, чем у VA3-2101. Примечательно, что VA3-2101P выпускался только в кузове седан. Для всех остальных моделей классической компоновки имелись кузова универсал. Вместе с более мощным двигателем под капотом появился новый sdвоенный бачок главного тормозного цилиндра. В его крышку вмонтировали датчик, который в случае падения уровня тормозной жидкости включал контрольную лампочку на приборной панели. Кольцевая проточка на рулевом валу, усиленные замки и фиксаторы дверей – эти невидимые снаружи конструктивные улучшения повысили безопасность водителя и пассажиров при аварии.

Долгая жизнь «одинадцатой»

На конвейер VA3-2101P встал довольно быстро. 22 июня 1974 года генеральный директор объединения «Авто-VA3» В. Н. Поляков подписал приказ № 211 «О запуске

ПРЕДЕЛЬНАЯ УНИФИКАЦИЯ

У старой и новой моделей сохранилась взаимозаменяемость деталей, так что при необходимости можно было использовать любые бампер, решетку радиатора или задний фонарь, какие имелись в наличии.

в производство автомобиля VA3-2101P, в июле начались пусконаладочные работы на линии сборки новых двигателей. 23 июля на первой линии главного конвейера в процессе проведения пусконаладочных работ началась экспериментальная сборка новой модели. Одновременно монтировалась новая конвейерная линия для сварки кузовов, запущенная 17 сентября. Датой начала серийного производства VA3-2101P считается 5 декабря 1974 года – День конституции СССР. При этом параллельно выпускались и VA3-2101. В народной «табели о рангах» VA3-2101P занимал промежуточное положение между самой дешевой «единичкой» и люксовой «ноль третьей». В 1977 году появилась еще одна модификация с двигателем объемом 1,2 л – VA3-2101S. Внешне отличить такую версию от модели 2101P можно было разве что по шильдику «Жигули 1200» (на экспортных версиях – «Lada 1200»). На европейском рынке обновленную «Лад» встретили хорошо, во многом благодаря дизайнерским находкам, которые улучшили уже привычный облик детища итальянских автостроителей.

Производство VA3-2101P прекратилось уже в 1981 году – прежде всего потому, что в модельной линейке Волжского автозавода ему на смену пришла «ноль пятая» модель с мотором такого же рабочего объема и мощности. Затем в мае 1985 года перестали выпускать VA3-2101, а вот «тринадцатая» сходилась с конвейера вплоть до 1988 года. Таким образом, выполненные в 1974 году доработки первой модели пошли ей на пользу и позволили продержаться на конвейере долгие 18 лет. ★

Модель номер



Автомобиль «Жигули» VA3-2101P. 1974 г.



Ижмаш – пасынок советского автопрома

В результате послевоенной конверсии Ижевский автозавод стал крупнейшим производителем мотоциклов в СССР, а потому советское руководство выбрало его для выпуска массовых малолитражных автомобилей.

К середине 1960-х годов в СССР производилось менее 150 тыс. легковых машин в год. В связи с этим ощущалась острая необходимость в комфортабельных и доступных автомобилях. Производственные мощности Московского завода малолитражных автомобилей (позднее переименованного в АЗЛК) не соответствовали существовавшему платежеспособному спросу на массовый автомобиль.

Автомобиль оборонного комплекса

Для производства нужного количества автомобилей требовались новые заводы, поскольку никакая модернизация предприятий этой отрасли (ЗАЗ, МЗМА, ГАЗ) не позволяла существенно нарастить объемы производства легковых автомобилей.

Рассматривались разные пути решения этой задачи. Одни предлагали приобрести лицензии и оборудование на выпуск зарубежной марки (примерно так, как это было сделано в 1930-е годы на ГАЗе). Другие – организовать



Автомобиль «Москвич-408» в сборочном цехе. Ижевский автомобильный завод, 1968 г.

производство автомобилей на существующих машиностроительных предприятиях. В итоге развитие советского автопрома пошло разом по двум путям: одновременно с переговорами с иностранными автопроизводителями (Renault, Fiat) в СССР оперативно занялись диверсификацией ряда заводов машиностроительной отрасли.

В 1965 году по инициативе и при поддержке Д. Ф. Устинова, курировавшего оборонную промышленность страны, в Ижевске началось строительство автозавода проектной мощностью более 220 тыс. автомобилей в год. Весной 1966 года в экспериментальном корпусе Ижмаша началась организация мелкосерийного производств

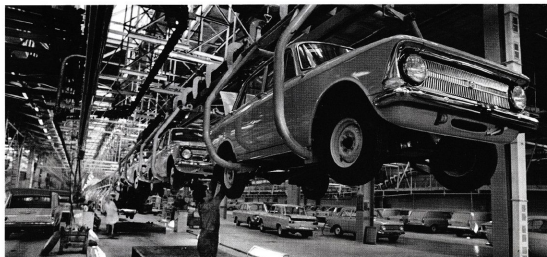
★ ДВЕ ИЖЕВСКИЕ «ЗИМЫ»

К 1966 году с использованием узлов и агрегатов «Москвичей» были созданы прототипы двухдверного седана Иж-ЗИМА-1 и четырехдверного Иж-ЗИМА-2 (ЗИМА – Завод ижевских малолитражных автомобилей).

Машины имели рамную конструкцию, сдвоенные вертикальные фары и кузовные панели упрощенной формы.

Сборочный цех автомобильного завода. Производственное объединение «Ижмаш», 1982 г.





Сборка «Москвичей» на второй линии главного сборочного конвейера. 1971 г.

автомобилей из готовых московских машинокомплектов, а уже 12 декабря был собран первый «Москвич-408» с буквами «Иж» на решетке радиатора. До конца года было изготовлено 300 машин, а к маю 1967 года с конвейера сошел 1000-й автомобиль. За 1966–1968 годы здесь собрали чуть более 4 тыс. «Москвичей-408».

В это же время в Ижевске на территории в 120 га возводились новые корпуса общей площадью более полумиллиона квадратных метров. В 1969 году вступил в строй цех мелкой штамповки, сварочно-кузовное производство, был достроен корпус для цехов сварки и окраски. Правда, без иностранной помощи обойтись все же не удалось: основное оборудование прессового, сварочно-кузовного, окрасочного, гальванического и сборочного цехов было решено приобретать через фирмы «Рено» и «Эрфурт».

Одновременно с ВАЗом

Производственные линии вводились в строй в течение нескольких лет, поскольку основные ресурсы направлялись на строительство Волжского автозавода. Несмотря на уже имеющуюся на месте строительства производственную инфраструктуру, полностью готов завод был только в 1971 году.

В отличие от ВАЗа и МЗМА, Ижевский автозавод не имел собственного моторного производства. Поставку двигателей обеспечивал Уфимский завод авиационных моторов – еще одно предприятие военно-промышленного комплекса. В 1971 году, практически одновременно с первыми «Жигулями» с конвейера сошли более 70 тыс. внешне обновленных «Москвичей-412ИЭ». В 1975 году завод изготовил 165 тыс. «Москвичей» различных модификаций. Стоит отметить, что запланированного объема выпуска – 220 тыс. автомобилей в год – Ижмаш так и не достиг. Пик выпуска автомобилей пришелся на 1988 год, когда было произведено около 190 тыс. машин. Модельный ряд пополнился собственными лифтбеком Иж-2125 и пикапом Иж-2715, были готовы опытные образцы Иж-2126 «Орбита».

Неожиданное банкротство

К ситуации, возникшей в связи с распадом СССР в 1991 году, Ижевский автозавод оказался совершенно не готов. Юридически он даже не существовал, а являлся

ПРЕДШЕСТВЕННИК «НИВЫ»

В 1970 году на Ижмаше был начат эксперимент по созданию легкового внедорожника. Первый опытный образец назывался Иж-5. Но это был пробный вариант, на базе которого в 1972 году был создан первый в мире паркетный внедорожник Иж-14.

всего лишь не самым большим подразделением огромного оборонного предприятия, где работало больше 100 тыс. человек. И если остальные автозаводы России акционировались уже в 1992 году и пытались выжить самостоятельно, то Ижевский героически тонул вместе со всем производственным объединением «Ижмаш». Выпускаемые заводом архаичные модели не выдерживали конкуренции с продукцией ВАЗа и поддержанными иномарками, хлынувшими в страну. К середине 1990-х годов выпуск автомобилей в Ижевске упал до 5 тыс. машин в год; конвейер простаивал месяцами, задержки зарплаты доходили до полугода. Большинство квалифицированных кадров с предприятия ушло. ★

Отгрузка ижевских «Москвичей». 1970 г.



ВНИИТЭ-ТТ – такси, обогнавшее время

В начале 1960-х годов в СССР было решено создать специальный автомобиль такси как один из символов наступивших в стране перемен. Этот необычный заказ был выполнен НИИ, не подчинявшимся Минавтопрому.

С каждым годом в Советском Союзе увеличивалось число людей, пользующихся услугами такси. Так, согласно статистике, в 1940 году таксомоторные парки страны перевезли 21 млн человек, а спустя 20 лет это число увеличилось до 389 млн. Машин с шашечками на улицах становилось все больше, и одновременно с этим росло понимание, что стандартные легковушки плохо приспособлены для коммерческой эксплуатации в городских условиях.

По стопам англичан

Даже идеально спроектированные легковые автомобили по многим параметрам не полностью соответствуют зачастую противоречивым требованиям, диктуемым специфическими условиями эксплуатации в такси. С одной стороны, автомобиль должен быть компактным и иметь хорошую обзорность для облегчения труда водителя в городских условиях. С другой стороны, он должен быть вместительным и иметь широкие дверные проемы для удобства пассажиров. Кроме того, место для багажа должно быть организовано таким образом, чтобы его погрузку и выгрузку производили пассажиры при минимальном участии водителя. И, наконец, необходимо обеспечить комфорт и безопасность самого водителя. Двигатель и ходовая часть такси должны выдерживать длительную интенсивную эксплуатацию в режиме городского трафика.

Первыми в мире специализированный автомобиль такси создали англичане: с 1958 года черные кэбы Austin FX4 начали колесить по улицам Лондона, превратившись в один из символов города.

«Перспективное такси» на территории ВДНХ, 1965 г.



Отдел художественного конструирования изделий машиностроения Всесоюзного научно-исследовательского института технической эстетики. 1971 г.

Художники, построившие автомобиль

В 1962 году сотрудникам Всесоюзного научного исследовательского института технической эстетики (ВНИИТЭ) было поручено разработать специальный автомобиль для таксомоторной службы. Руководителем проекта, названного «Перспективное такси», был назначен дизайнер Юрий Аронович Долматовский, известный своими предыдущими разработками – автомобилями вагонной компоновки НАМИ-013 и «Белка». Согласно его концепции, автомобиль-такси должен представлять собой маленький автобус – надежный, компактный, маневренный, вместительный, с ровным полом кузова, внутренним багажником, раздвижными дверями и отдельной кабиной водителя. Таким образом «перспективное такси» обеспечивало комфорт и пассажиру, и водителю.

СОХРАНЯЯ ТРАДИЦИИ

Специализированные автомобили FX4 с различными изменениями выпускались с 1958-го по 1997 год. Всего было построено более 75 тыс. экземпляров. В какой-то момент 100% лондонских такси были именно этой марки.

ДВЕ ФИРМЫ НА ВЕСЬ МИР

В 2007 году компания LTI, выпускающую автомобили-такси, приобрела китайская Geely и начала выпускать модель для китайского и других рынков под брендом Englon TX4. В США такси марки MV-1 производит AM General, основной продукцией которой являются всемирно известные армейские Humvee.



Перспективная модель такси марки ВНИИТЭ. 1975 г.

водитель. Неподвижное сиденье водителя располагалось практически по центру автомобиля, непосредственно над передним мостом, и отделялось от салона прозрачной перегородкой. Взамен регулировки сиденья был сделан подвижный мостик с подвесными педалями. Все это, в сочетании с большой площадью остекления, создавало наиболее комфортные условия для водителя. Двигатель, коробка передач, многие узлы трансмиссии и ходовой части были взяты от «Москвича-408». Поскольку мотор переместился назад и разместились поперек машины, коробка передач соединялась с задним мостом через специальный угловой редуктор. Рулевое управление также подверглось значительным переделкам.

С московских улиц – в музей

Всего было изготовлено два опытных образца «перспективного такси», один из которых в течение месяца работал на московских улицах. Но из-за трудноразрешимых технических проблем и организационных противоречий в массовое производство автомобиль запущен не был. Тем не менее ВНИИТЭ-ПТ вполне может считаться предшественником появившегося почти 20 лет спустя минивэна – одного из самых популярных типов автомобилей Европы и Америки.

Долгое время ничего не было известно о судьбе самого прототипа, переданного в историческую экспозицию московского таксомоторного парка № 19. Теперь ВНИИТЭ-ПТ выставлен в Музее московского такси. ★

Отечественно
автомобилестро



Разработка ВНИИТЭ «Перспективное такси» на Красной площади.

В 1964 году был создан опытный прототип автомобиля ВНИИТЭ-ПТ (перспективное такси). Несущий кузов вагонной компоновки представлял собой стальной каркас, обшитый стеклопластиковыми панелями. Модный в те времена, не подверженный коррозии пластик казался материалом будущего, хотя со временем и оказалось, что он малопригоден для массового производства. Несмотря на необычный авангардный дизайн, кузов отличался практичностью и функциональностью. Главным козырем машины, несмотря на компактность (длина чуть более 4 м) и небольшую колесную базу (1,9 м), был внушительный внутренний объем. Просторный салон вмещал четырех пассажиров и водителя. Три человека размещались на диване по ходу движения, а четвертый – на откидном кресле, возле обособленно сидящего водителя. Диван имел продольную регулировку. Багаж также размещался в салоне, и теперь для его погрузки не требовалась помощь водителя. Посадка и высадка осуществлялись через правый дверной проем шириной 74 см, достаточный даже для погрузки детской коляски. Пол в салоне был ровный. Для удобства пользования в стесненных городских условиях правую дверь сделали сдвижной, с электроприводом, которым управлял



Опытное такси ВНИИТЭ в Государственном военно-техническом музее. Черноголовая, Московская область, 2011 г.

В НОМЕРЕ 66

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 66

РЕКОМЕНДОВАННАЯ ЦЕНА: 1599 РУБ.



СВЕРХКОМПАКТНЫЙ ДЖИП
ЛУАЗ-969М «ВОЛЫНЬ»



АВТОМОБИЛЬНЫЕ
КОНДИЦИОНЕРЫ



НИКОЛАЙ БРИЛИНГ —
ТЕОРЕТИК И ПРАКТИК

12 КОЛЛЕКЦИЙ
ДЛЯ СОБРАНИЯ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ



★
ЛуАЗ-969М

★
СВЕРХКОМПАКТНЫЙ ДЖИП
ЛУАЗ-969М «ВОЛЫНЬ»

★
АВТОМОБИЛЬНЫЕ
КОНДИЦИОНЕРЫ

★
НИКОЛАЙ БРИЛИНГ —
ТЕОРЕТИК И ПРАКТИК

©2020 Арт Коллекция, ООО «Арт Коллекция», юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вавилова, д. 49, стр. 2.
Коллекция предназначена для взрослых. Другие предметы коллекции. Фотографии и текст для точного описания товара.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ