

Разница между взрослыми и детьми
заключается в стоимости их игрушек.
Роберт Фрост

Автомобильный 5/2003 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ



Volvo SCC



Chrysler PT Cruise Cabrio



VAZ-3159



«Волга» универсал 2005 модельного года



ИЖ Fabula



ЭЛИТНЫЙ СПОРТСМЕН

1924



1912



ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

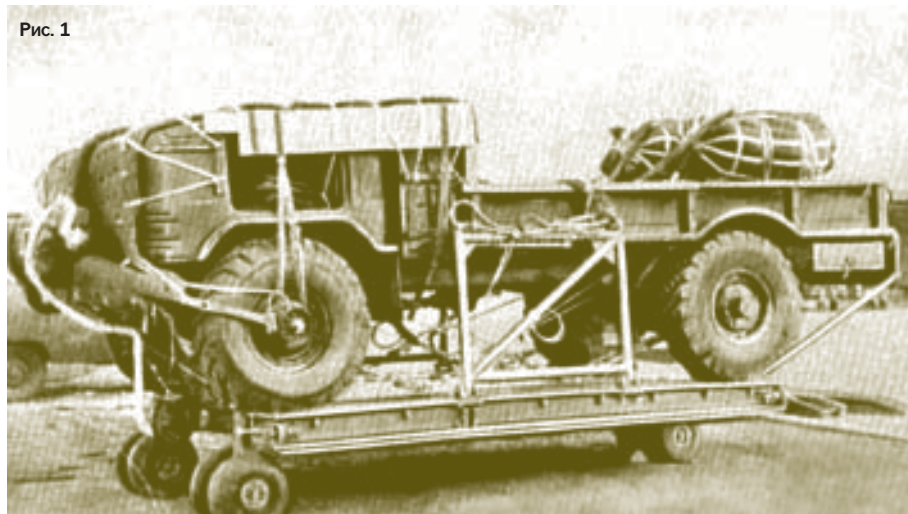
1

СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ И СПЕЦТЕХНИКА НА ШАССИ ГАЗ-66

Андрей КОЛЕВАТОВ,
г. Орлов, Кировская обл.

Прежде чем начать повествование о специализированных автомобилях, выполненных на шасси легендарного грузовика повышенной проходимости ГАЗ-66, по праву заслужившего почет и уважение среди водителей за свою действительно феноменальную проходимость и до сих пор являющегося одним из лучших образцов отечественной вездеходной техники, необходимо сделать небольшое отступление и выяснить, чем же так приглянулось шасси этого автомобиля многочисленным разработчикам монтируемого оборудования. Достаточно отметить, что из 965941 автомобиля ГАЗ-66 различных модификаций, выпущенных за 35 лет производства с июля 1964 г. по июль 1999 г., более 70% поступило на специализированные заводы для дальнейшей комплектации спецтехникой, что объясняется большой популярностью использования его шасси в качестве транспортной базы. Среди армейских автомобилей повышенной проходимости, поступавших на снабжение Советской Армии, ГАЗ-66 по классу грузоподъемности занимал промежуточное место между автомобилем УАЗ-452-Д грузоподъемностью 0,8 т и ЗиЛ-157К, имевшим грузоподъемность 3 т, однако ввиду того, что автомобили семейства УАЗ-452 не получили в армии широкого распространения, а трехтонный ЗиЛ-157К планировался к снятию с производства и замене на ЗиЛ-131, диапазон применения ГАЗ-66 можно смело расширить от грузопассажирского ГАЗ-69 (500 кг груза) до 3,5-тонного ЗиЛ-131. Таким образом, автомобильное шасси ГАЗ-66 грузоподъемностью 2,5 т (грузоподъемность базового бортового автомобиля была несколько ниже – 2 т груза) оказалось в центре внимания создателей специализированной техники. Помимо привлекательных качеств самого шасси (высокая проходимость, отработанность конструкции, массовое производство) нельзя не отметить и довольно широкий ассортимент специальных кузовов и оборудования, которые по своим массово-габаритным характеристикам соответствовали установке на шасси грузовика ГАЗ-66. В первую очередь, это различные мастерские, лаборатории, медицинские автомобили, цистерны, небольшие топливно- и маслозаправщики, техника продовольственной службы, машины обслуживания и средства связи. Это лишь небольшой перечень специальных армейских надстроек, монтируемых на шасси ГАЗ-66. Од-

Рис. 1



нако, помимо Вооруженных Сил автомобильное шасси данного типа требовалось и гражданским потребителям, ведь производство близкого по грузоподъемности полноприводного грузовика ГАЗ-66 было окончательно свернуто в 1968 г., а альтернативной замены, кроме ГАЗ-66, просто не существовало, в отличие, скажем, от ситуации с выпуском ЗиЛ-131, когда новые по конструкции машины поступали преимущественно на снабжение армии, а потребности народного хозяйства перекрывались устаревшими, но вполне работоспособными автомобилями такого же класса ЗиЛ-157К. Поэтому невольно Госнаб СССР под неодобрительные взгляды военного руководства страны был вынужден выделять фонды на часть (очень незначительную в сравнении с военными поставками) программы выпуска ГАЗ-66 сугубо гражданским организациям – Министерству сельского хозяйства, лесной и деревообрабатывающей промышленности, геологии, Минздраву, Минсвязи, торговле и многим другим ведомствам, а поскольку использовать с таким трудом добытые машины в первоначальном виде было вряд ли приемлемо, на шасси ГАЗ-66, как грибы после дождя, тотчас стали появляться молоковозы и вахтовки, бурильно-крановые машины и автолавки, передвижные отделения связи и коммунальная техника. По понятным причинам подробно рассмотреть все многообразие специализированной техники на шасси ГАЗ-66 военного и граждан-

ского назначения не представляется возможным, поэтому остановим внимание лишь на некоторых, наиболее типичных представителях огромного семейства машин специального назначения, а перед этим – всего несколько слов о модификациях автомобиля ГАЗ-66, чтобы было понятно, о чем идет речь. Первоначально, гамма грузовиков ГАЗ-66, освоенная Горьковским автозаводом в 1964 г., включала в себя пять модификаций автомобиля: **ГАЗ-66-01** – базовый вариант без лебедки, **ГАЗ-66-02** – с лебедкой, **ГАЗ-66-03** – без лебедки и системы регулирования давления воздуха в шинах, но с экранированным электрооборудованием, **ГАЗ-66-04** – без лебедки с экранированным электрооборудованием, **ГАЗ-66-05** – с лебедкой и экранированным оборудованием. Производство ГАЗ-66-03 продолжалось до 1968 г., так как без системы регулирования давления в шинах автомобиль значительно уступал по проходимости своим собратьям. С января 1985 г. начался выпуск модернизированного семейства **ГАЗ-66-11**. Модификации получили соответственно измененные индексы: **ГАЗ-66-12**, **ГАЗ-66-14**, **ГАЗ-66-15**. Автомобили отличались от своих предшественников внешним видом – измененной светотехникой с новыми передними и задними фонарями и огнями автопоезда на крыше кабины. Кстати, вопреки распространенному ошибочному мнению новыми световыми приборами машины начали комплектовать еще в 1981 г. без из-

Рис. 2



Рис. 3



менения обозначения, а вот фонари автопоезда появились лишь в 1985 г. вместе с измененной тормозной системой, с пневмовыводами для питания тормозов прицепа, с другими усовершенствованиями конструкции. Чуть раньше, в 1984 г., на ГАЗ-66 появились новые колеса с неразъемным ободом и замочными кольцами, унифицированные с ЗиЛ-157КД. Следующая модернизация ГАЗ-66 пришлась на 1993 г., когда часть машин стали оснащать дизельным двигателем ГАЗ-5441.10 мощностью 116 л.с. с воздушным охлаждением. От карбюраторных собратьев грузовик можно было отличить по воздушному фильтру с колпаком, расположенному сзади кабины на держателе запасного колеса, и независимой отопительной установке, разместившейся в проеме правого окна задка кабины в специальном отсеке. Безусловно, существовали и другие модификации ГАЗ-66, но поскольку непосредственного отношения к рассматриваемой нами теме они не имеют, перейдем к спецтехнике на базе этого уникального грузовика.

Обзор машин начнем с военной техники, максимально приближенной к базовым автомобилям. Прежде всего к ним следует отнести транспортный автомобиль **ГАЗ-66Б** (рис. 1), предназначенный для воздушно-десантных войск. Машина значительно облегчена, кабина выполнена с откидной рамкой ветрового стекла и съемным матерчатым верхом, отсутствует часть оборудования и имеются места крепления средств десантирования на специальной парашютной платформе. На базе этого автомобиля научно-производственным предприятием «Сплав» (г. Тула) была разработана установка **«Град-В» – боевая машина реактивной системы залпового огня БМ-21В** (рис. 2), аналог широко известного «Града» на базе мощного «Урала», только легче и компактнее, подходящая для транспортировки на самолетах и сбрасывания в тыл противника на парашютной платформе, оборудованной системой мягкой посадки. Пусковая установка имеет 12 стволов и способна вести огонь осколочно-фугасными снарядами на расстояние до 20 км. Масса полностью снаряженной боевой машины 6000 кг, габариты в походном положении 5655х2400х2440 мм. Огонь ведется одиночными снарядами или залпом, когда в течение 6 с установка выпускает все снаряды общей массой 292 кг. Для связи машина оборудована УКВ-радиостанцией Р-105М, а для движения ночью – прибором ночного видения ПНВ-57ЕФ. Кстати, для военных автомобилей ГАЗ-66 была разработана и серийно производилась небольшая газовая кухня КГ-30Д, которая монтировалась за кабиной на месте инструментального ящика (рис. 3) и использовала тепло отработавших газов двигателя. Используя такую кухню, прямо на марше можно было приготовить пищу из двух блюд на 30 чел. В 1981 г. был принят на вооружение **120-мм возимый миномет 2С12 «Сани»** (рис. 4). В состав комплекса входят миномет 2Б11, колесный ход (рис. 5) и транспортная машина **2Ф510** (рис. 6) на шасси автомобиля ГАЗ-66-05 с

комплексом оборудования **2Ф32**. Миномет можно перевозить в кузове машины или на буксире на небольшие расстояния, используя колесный ход. Комплекс производился предприятием «Мотовилихинские заводы» в г. Пермь. Дальность стрельбы миной от 480 до 7100 м, прицельная скорострельность 15 выстрелов в минуту, возимый боекомплект – 48 выстрелов, расчет – 5 чел. Транспортная машина 2Ф510 отличалась от серийного грузовика внешним видом – упорами на заднем борту и ог-

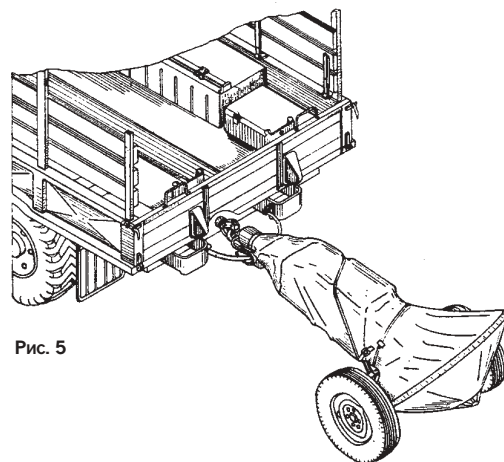


Рис. 5

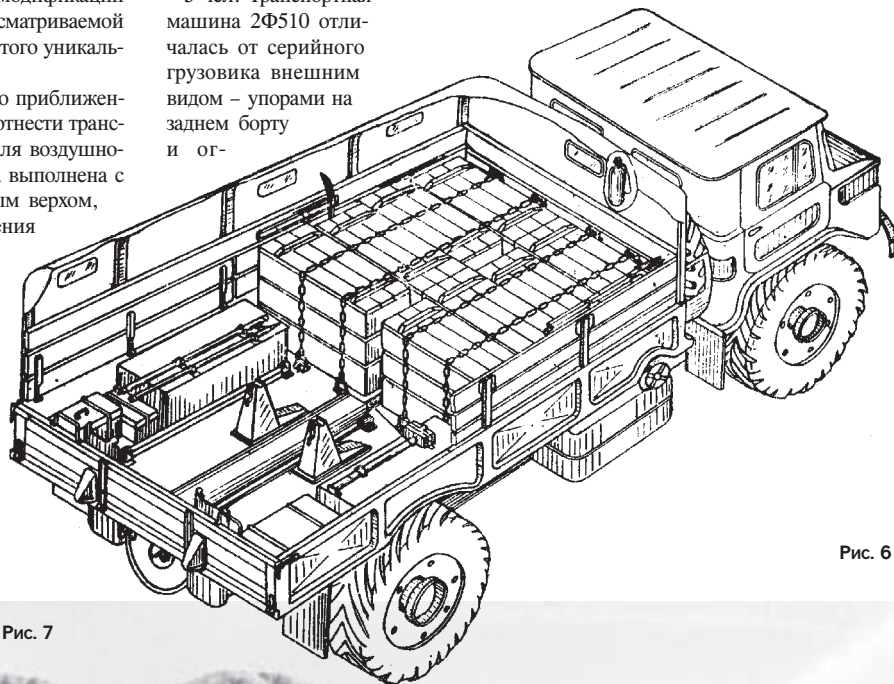


Рис. 6

Рис. 7



Рис. 4

раничителем между задними буферами, чтобы при движении на буксире миномет не опрокинулся. Масса комплекса 2С12 с боекомплектом – 5968 кг, габаритные размеры 5920х2322х2520 мм в транспортном положении, при буксировке миномета длина 7870 мм. Несколько ранее был разработан и принят на вооружение 82-мм автоматический миномет «Василек», комплекс 2К21 (рис. 7). В его состав входили транспортная машина 2Ф54 и автоматический миномет 2Б9 (рис. 8). Транспортная машина 2Ф54 располагалась на шасси грузовика ГАЗ-66-05 и отличалась от базовой модели удлиненным тентом, который закрывал перевозимый в кузове миномет, и боковыми дверями в тенте кузова для посадки и

Рис. 8



высадки расчета из 4 чел. На небольшие расстояния миномет мог перевозиться на буксире со скоростью до 60 км/ч. Дальность стрельбы наибольшая – 4270 м, наименьшая – 800 м. Практически скорострельность 100–120 выстрелов в минуту, возимый боекомплект 226 мин. Масса комплекса с боекомплектом 6060 кг, масса транспортной машины – 3930 кг. Габаритные размеры: 6750х2342х2650 мм, длина системы при буксировке 9570 мм. Для загрузки миномета массой 635 кг в кузов транспортной машины служили специальные лаги и система полиспаста. В качестве аэродромного оборудования широкое распространение получила *электрогидроустановка ЭГУ-17/210-66* на шасси автомобиля ГАЗ-66-04 (с 1985 г. – *ГАЗ-66-14*) (рис. 9). Машина предназначалась для обеспечения летательных аппаратов электро- и гидроэнергиями при проведении наземных проверок, а также для электростартерного запуска авиадвигателей. Все составные части установки смонтированы в кузове, где основным источником энергии является генератор ГТ-40-ПЧ6, который приводится от дизельного двигателя Д144-60 через раздаточную коробку. Масса машины в снаряженном состоянии 5800 кг, габаритные размеры 5806х2500х2410 мм. Наряду с электрогидроустановкой ЭГУ-17/210-66 на аэродромах ВВС и гражданской авиации применялись и другие специальные машины на шасси автомобиля ГАЗ-66: *заправщики специальными жидкостями ЗСЖ-66 и ЗСЖ-66М* производства Самарского завода аэродромного оборудования,

водоспиртозаправщики ВСЗ-66 Махачкалинского завода сепараторов, *топливозаправщики ТЗ-2-66Д* Белгородского завода «Энергомаш» (рис. 10), а также *маслозаправщики МЗ-66* и его *модификации МЗ-66А, МЗ-66АЭ, МЗ-66А-01* (рис. 11), выпуск которых освоил в 1968 г. Могилевский автомобильный завод, а позднее производство было передано Смоленскому агрегатному заводу. Маслозаправщик служил для нагрева масла и заправки летательных аппаратов и другой техники отфильтрован-

ным нагретым маслом, для чего на шасси ГАЗ-66-04 устанавливался котел емкостью 900 л с системой подогрева, насос Ш-40-6 с приводом от коробки отбора мощности, приемораздаточная система, электрооборудование и приборы. Масса снаряженной машины – 4710 кг, габаритные размеры 5820х2322х2440 мм.

Особо необходимо выделить кузова-фургоны, разработанные специально для автомобильного шасси ГАЗ-66 и предназначенные для размещения ремонтных мастерских, машин технического обслуживания, аппаратуры связи, командно-штабных машин и другого оборудования. ГАЗ-66 еще только проходил испытания, а на его базе Всесоюзным проектно-конструк-



Рис. 9



Рис. 11

Рис. 10



Рис. 12



торским и технологическим институтом мебели уже был разработан *кузов-фургон К-66*, который впоследствии стал одним из основных видов надстроек. Масса кузова-фургона 1280 кг, грузоподъемность 1230 кг с допускаемым превышением до 1590 кг при некоторых ограничениях в эксплуатации. Масса снаряженного автомобиля с кузовом-фургоном К-66 – 4540 кг, габаритные размеры 6185х2400х3260 мм. В зависимости от исполнения кузов-фургон имел несколько модификаций – различное число и



Рис. 13

расположение окон, дверей, люков, системы отопления и т.д. при одинаковых внешних и внутренних габаритах (рис. 13). В таких кузовах-фургонах размещалось оборудование радиостанций, *топопривязчиков ГАЗ-66Т и 1Т12М, мастерских средств связи М-3М2* (рис. 14), *мастерских химических войск ПРХМ-1М, контрольно-проверочных машин для текущего ремонта и*

Рис. 17



Рис. 14

ПКС-125 (рис. 16), состоящей из непосредственно кухни КА-125, автомобильной столовой СА-32 на шасси ЗиЛ-131, переходной площадки, палатки и лестницы. Время разворачивания столовой 0,4 ч. На базе ГАЗ-66 с кузовом-фургоном К-66 выпускался *санитарный автомобиль АС-66* для транспортировки 18 раненых на сиденьях или 9 раненых на носилках и 4 на сиденьях. Машина комплектовалась необходимым оборудованием медицинского назначения и опознавательными знаками Красного Креста. Наряду с кузовом-фургоном производились и армейские фургоны других типов. Одним из характерных примеров может служить *кузов-фургон КУНГ-66* снаряженной массой 1000 кг, выпускавшийся длительное время предприятием «Крона» (п. Вахтан Нижегородской области) (рис. 18) и предназначенный для монтажа на шасси автомобиля ГАЗ-66. В 1980 г. в проектно-институте мебели ВПКТИМ, где ранее был создан кузов-фургон К-66, разрабатывается новый *фургон уменьшенных габаритов К-66Н*. Он оборудован системой отопления, автомобильной установкой ФВУА-100А для очистки воздуха и электрооборудованием. Масса снаряженного кузова-фургона 1020 кг, полезная грузо-



Рис. 15

обслуживания ПТУРС-9В838 и 9В871, а также автомобильной кухни КА-125 (рис. 15), способной накормить 125 чел. личного состава. Кухня оснащалась двумя котлами, жарочной плитой, парогенератором, жарочным шкафом, баком для воды и другим оборудованием. Полная масса машины – 5710 кг, габаритные размеры 6185х2415х3366 (по трубе). Кухню КА-125 можно было использовать в составе передвижной кухни-столовой



Рис. 18



Рис. 16



Рис. 22



Рис. 23



Рис. 24



Рис. 25



Рис. 26



Рис. 27

подъемность 1460 кг с допус-
каемым превышением до 1820
кг. Габаритные размеры авто-
мобиля с кузовом-фургоном К-
66Н – 5950х2400х2975 мм.
Данный кузов-фургон также
служит для размещения оборудо-
вания радиостанций (рис.
19), командно-штабных ма-
шин, специальной техники
(рис. 20). Автомобили ГАЗ-66
с кузовом-фургоном К-66Н
очень широко применялись в
Вооруженных Силах. В после-

дние годы ведутся работы по созда-
нию нового поколения универсаль-
ных кузовов-фургонов контейнерно-
го типа (рис. 21), которые должны за-
менить существующие типы изделий
аналогичного назначения. Хотя но-
вые *кузова-фургоны типа К-3301Д и
К-3301НД*, разработкой которых за-
нимается НПЦ «Кузов», а также ку-
зова-контейнеры рассчитаны прежде
на современное шасси «Садко» ГАЗ-
3308, проводятся мероприятия по
адаптации их на шасси автомобиля
ГАЗ-66, огромное количество которых
до сих пор находится на вооружении
Российской Армии и армий других
государств. Кроме кузовов-фургонов
универсального назначения существо-
вало большое количество специали-
зированных фургонов. Так, Саран-
ским заводом «Медоборудование» по
заказу Управления начальника воен-
но-медицинской службы МО СССР
с начала 70-х гг. прошлого века был
разработан и освоен в производстве
целый ряд специализированных ав-
томобилей медицинского назначения
на шасси ГАЗ-66. *Автоперевязочная
АП-2* (рис. 22), предназначенная для
оказания первой врачебной помощи
раненым и больным при проведении
широкомасштабных войсковых операций, а так-
же в районах стихийных бедствий с большим
количеством пострадавших. Внутри цельноме-
таллического кузова-фургона собственной кон-
струкции с системами освещения, отопления,
вентиляции и водоснабжения установлен пере-
вязочный стол с гидроприводом, а снаружи к
стенкам кузова могут крепиться две палатки –
перевязочная и эвакуационная. Масса машины
полная – 5970 кг. Габаритные размеры:
6600х2456х3350 мм. В таком же кузове-фурго-
не размещалось и оборудование подвижного
стоматологического кабинета КСА-01 (рис. 23),
предназначенного для оказания стоматологичес-
кой помощи жителям отдаленных районов. Для
обеспечения автономности к машине придава-
лась электростанция мощностью 4 кВт на шас-
си одноосного прицепа ИАПЗ-738. Полная мас-

Рис. 28



Рис. 20



Рис. 19



Рис. 21

са с электростанцией – 7105 кг, габариты –
10010х2316х3300 мм. Очень похожа на преды-
дущую машину – *лаборатория санитарно-бак-
териологическая ЛСБА-1* (рис. 24), предназ-
наченная для проведения санитарно-гигиениче-
ских и бактериологических исследований в по-
левых условиях, а также отбора проб из зара-
женных очагов местности. В комплект лабора-
тории входит набор оборудования для исследо-
ваний и электростанция на прицепе ИАПЗ-738.
Масса автопоезда – 7460 кг, габаритные разме-
ры: 10010х2450х3300 мм. Для помывки лично-
го состава и дезинфекции (дезинсекции) летне-
го и зимнего обмундирования в полевых усло-
виях служила *дезинфекционно-душевая установ-
ка ДДА-66* (рис. 25). На машине смонтированы

зооэлектриче-
ский агрегат и
мотопомпа.
Установка мо-
жет обеспе-
чить помывку
40 человек с

одновременной обработкой одежды за 1 час работы. Масса машины – 5800 кг, габариты: 5800х2390х3050 мм. Кроме этих изделий завод «Медоборудование» выпускал *автомобиль медицинской службы АМС-4* (рис. 26) – мастерскую для обслуживания учреждений здравоохранения в сельской местности и ремонта медицинской техники, с набором необходимого оборудования, а также *автомобиль-фургон КС-52-02 для перевозки медикаментов* в условиях бездорожья (рис. 27). Широкую гамму автомобилей медицинской службы, правда, уже гражданского назначения, для обслуживания отдаленных сельских районов выпускал Ворошиловградский (ныне Луганский) автосборочный завод с конца 1970-х – начала 1980-х гг. Машины, смонтированные на базе высокоунифицированных кузовов-фугов с автономным отоплением, освещением, вентиляцией, водоснабжением на шасси автомобилей ГАЗ-66-01 комплектовались прицепами-электростанциями модели 8901, различались внутренним оборудованием и соответственно назначением. *Передвижная врачебная амбулатория АВП-39231* (рис. 28) состояла из двух машин – терапевтического кабинета 39501 и хирургического кабинета 39511 на шасси ГАЗ-66 и одной передвижной электростанции.



Модель от RSM (Санкт-Петербург)



Золотой

ШОРЬ ГОПОТЭК
МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ
 kimmeri@tlc.ks.ua
 www.kimmeri.narod.ru
 Украина, 73005
 Херсон-5
 а/я 54
 тел/факс: +38 (0552) 555896

ЭЛИТНЫЙ СПОРТСМЕН

Евгений СТРИЙЧАК

Киев (Украина)

e-mail: avtomobilist@ukr.net

Давным-давно, еще в 30-х гг. прошлого века, на европейском автомобильном рынке в секторе люкс-машин для VIP-клиентов присутствовало множество марок, желающих угодить богатому заказчику. Как правило, модельная гамма таких производителей начиналась с высшего среднего класса и заканчивалась автомобилями класса *grosse*. Не исключением в этом аспекте был и *Horch*. Но наряду с большими и супертяжеловесными лимузинами у *Horch* а был автомобиль-спортсмен, который хоть и не был флагманом, зато стал легендарным. Демонстрируя утонченную красоту линий кузова, выразительную пропорциональность форм и неповторимое изящество силуэта, он по праву считается одним из самых красивых автомобилей на Земле. Конечно же, это – модель *Horch 853*.

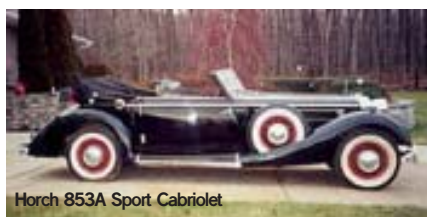


Август Хорх

Истоки Horch

Появление на автомобильном олимпе этой славной марки обязано рождению 12 октября 1868 г. в небогатой семье кузнеца маленького, но очень упрямого мальчика Августа по фамилии Хорх. Сознательная часть его детства и юности тихо протекала в кругу таких же мальчишек-ровесников и абсолютно никак не пересекалась с процессом бурного зарождения и попыток внедрения в жизнь безлошадных экипажей. В то время Август Хорх еще не знал, чем предстоит ему заниматься в жизни и как

зарабатывать на хлеб насущный, но уже тогда, оставив школу и сменив несколько рабочих мест, связанных с тяжелым физическим трудом, он понял, что кувалда в руках и баул за плечами – это не для него. Первым шагом на пути к светлому будущему стало Саксонское инженерное училище, куда Август Хорх поступил в 1888 г. Именно здесь проходит процесс его теоретической закалки. Багаж знаний, полученный в стенах этого заведения, позволяет Хорху с успехом применять его на практике, шлифуя и совершенствуя навыки. Август Хорх не останавливается на достигнутом и постоянно прогрессирует, работая на ряде крупных заводов. В дальнейшем ему удастся занимать лидирующие позиции в рабочем коллективе, что, несомненно, говорит о растущей квалификации, завидной целеустремленности и внутренней силе характера. Занимаясь конструированием двигателей для катеров, он оставался безразличен к новому явлению технической мысли – автомобилям. Но в один прекрасный день Август Хорх знакомится с конструкцией машины Бенц-Вело. Это событие для Хорха сравнимо с порывом штормового ветра в тихую и ясную погоду. Вектор деятельности инженера обретает новое направление, неизменность которого сохранится до последних дней жизни великого мастера. Доподлинно неизвестно: был ли такой характер действий следствием искренней влюбленности в первого взгляда в автомобиль или же тонким эконо-



Horch 853A Sport Cabriolet



Horch 853



Horch 853A Sport Cabriolet (1937)



Horch 853A Sport Cabriolet (1937)

мико-математическим расчетом перспективности в будущем данного рода деятельности, но в любом случае автоиндустрия от такого решения осталась только в выигрыше. Первым же «счастливчиком», которому довелось зак-



Horch 853

лючить трудовой договор с Августом был Карл Бенц (Karl Benz). Хорьх, в свою очередь, также чувствовал себя счастливым, так как устроился на фабрику к самому «отцу» автомобиля, причем после одного-единственного письма-запроса сразу же на должность шефа производства. Однако связка, в которой рациональное соприкасается с иррациональным, консерватизм с новаторством, желание укорениться с нежеланием сидеть на месте, рано или поздно разрывается, потому что силы, стоящие за данными категориями, имеют противоположные направления действия. Поэтому, проработав три года, Хорьх покидает Карла Бенца, но не для того, чтобы поставить жирную точку на автомобилях...

Horch или Audi

Владея необходимым опытом работы, соответствующей репутацией высококвалифи-

цированного техника и громадным желанием демонстрировать общественности свое видение автомобиля, Хорьх обращается за поддержкой к человеку, готовому ко всему этому добавить *n*-ную сумму реальных немецких марок. Результатом суммирования необходимых компонентов в 1899 г. стала фирма «A. Horch & Co», разместившаяся в Кельне на Рейне. Хотя, наверное, слово «фирма» – это довольно громко сказано, так как производство размещалось в бывшей конюшне. Но тем не менее с первых дней существования работа на фирме (или ферме) повелась по двум основным направлениям: поиск оригинальных технических идей и их дальнейшая материализация, а также поиск идейных материально обеспеченных людей для наращивания капитала. В дальнейшем у Хорьха появится работа еще в одном направлении: «коллекционировании» высших административных должностей в крупных и значимых организациях и учреждениях. Но это – в дальнейшем, а пока Хорьх с успехом развивал два вышеупомянутых направления, о чем свидетельствует выросший в несколько раз фонд финансовых ресурсов и выехавший из ворот первый автомобиль. Машина имела двухцилиндровый мотор мощностью 4 л.с., привод на задние колеса при помощи ремня и кузов каретного типа.

А дальше все идет по нарастающей: после увеличения штата производство переносится в Райхенбах (1902 г.), где из ворот завода выкатывается автомобиль с 2-цилиндровым мотором уже в 10 л.с. и карданной передачей; позже происходит новое пополнение рядов рабочих и обновляется место дислоцирования – город Цвикау (1903 г.). Тут появляется модель с 4-цилиндровым двигателем 16–20 л.с. Вслед за ней увидела свет еще одна 4-цилиндровая машина мощностью 14–17 л.с.

Почувствовав уверенность в собственных силах и своей продукции, Хорьх подумывает о более масштабном (в количественном понимании этого слова) выпуске автомобилей. А количество производимых авто тесно, можно даже сказать, напрямую зависит от потребительских заказов клиентов. Количество же этих заказов, опять-таки напрямую, зависит от того, насколько хорошо разрекламирован товар. И тут Август Хорьх задает себе вопрос: а как разрекламировать свой товар? И ответ не заставляет себя долго ждать, а напрашивается сам собой. Ведь в те времена лучшим способом заявить о себе и определить в реальных жизненно-экстремальных условиях качество своих автомобилей были ... автогонки. И вот, в 1906 г. немецкий автомобилист, гонщик доктор Штоцс (Stoes) выходит на Horch Type ZD 18/22 PS к стартовой линии начинающих соревнований на приз Херкомера (Herkomer). Благополучно пройдя весь этап гонок, автомобиль первым пересекает линию финиша, тем самым принося залп бурных аплодисментов, цветы, разбрызгивающееся шампанское, известность марке и ее конструктору, а в добавок к этому – еще и толпу желающих завладеть машиной, носящей имя своего создателя на решетке радиатора.

После ряда ярких побед следует единственное поражение, которое очень сильно подрывает доверие акционеров к Хорьху и отпечатывается темным жирным пятном на его кристально-чистой репутации. Дело усугубит не нашедший своего покупателя автомобиль с 6-цилиндровым мотором объемом 7,8 л и мощностью 65 л.с., на который Август Хорьх возлагал большие надежды.

Критической точкой в этих баталиях с акционерами стало 19 июня 1909 г., когда «отец» марки, ее духовный наставник, основное связывающее (отнюдь не слабое) звено, покинул созданную им компанию. Некоторое время их судьбы будут двигаться по не зависящим друг от друга направлениям, но в один прекрасный момент они пересекутся. Тем временем вакантное место на фирме занимает Георг Пульман (Georg Paulmann). Его философия по отношению к автомобилям отражается в постройке, в основном, дорогих машин для обеспеченных буржуа.

С началом Первой мировой завод Хорьха выполняет ряд правительственных заказов, что в дальнейшем поможет ему удержаться на плаву и возобновить работу по производству автомобилей в послевоенное время. Причем это удастся сделать с большим успехом, о чем свидетельствует широчайшая номенклатура предлагаемых моделей и шасси, что вкупе с традиционными для того времени разнообразными заказными кузовами давало просто-таки необъятный ассортимент продукции. Свой кураж фирма старается закрепить,



Horch 850 Sport

Horch 853 (Ломаковский музей)



приглашая на работу талантливых людей. Так, например, в 1923 г. к делам был привлечен Пауль Даймлер, с легкой руки которого внедряется в производство новый 4-цилиндровый верхнеклапанный и 8-цилиндровый моторы. В 1929 г. Даймлера сменяет Фриц Фидлер. Он запускает в серию обновленную гамму моторов: это 8- и 12-цилиндровые агрегаты. Последним с 1931 по 1934 гг. комплектуют пафосный, грациозный и, несомненно, сверх-респектабельный автомобиль – Horch 600 (670). Но нас как раз интересует больше автомобиль, оснащенный с 1935 г. 8-цилиндровым мотором. И имя его – Horch 853.

Horch 853 Cabriolet 1Mwb (1937)



К этому времени, а именно – запуску в серию (очень и очень мелкую) 853-й модели, завод входил в состав концерна Auto-Union (с 1932 г.). К слову будет сказано, что помимо него тут присутствовали фирмы DKW, Wanderer, а также Audi, созданная в том далеком 1909 г. Августом Хорьхом. Будучи членом руководящего состава Auto-Union и не желая ни с кем делить бразды правления двумя своими детищами, Хорьх вытесняет Фрица Фидлера (Fritz Fiedler) из новоиспеченного концерна. Но это ему особо не помогло, ибо другие члены правления больше не допускали Хорьха к конструированию автомобилей. А посему модель «853» – это сплав идей двух других гениев: с технической стороны – ранее упоминавшегося Фрица Фидлера, с эстетической – заводского дизайнера Гюнтера

Миквауша (хотя стоит принять во внимание и единичные кузова, сделанные на заказ некоторыми известными ателье, такими как Erdmann & Rossi, Glaser, Voll und Ruhbreck).

Спортивный акцент

Плавнo пробравшись сквозь историческую преамбулу к заветной модели, позволим себе окунуться в информационный водоем знаний об этой машине, которые вот уже почти 70 лет являются востребованными у большого числа поклонников классических автомобилей.

Итак, перенесемся мысленно в Берлин, где в феврале 1935 г. проходила автомобильная выставка. Стенд фирмы Horch помимо шикарных лимузинов украшала прелестная красавица «фрейлин» 850 Sport. Концепция этой большой спортивной машины сводилась к тому, чтобы, во-первых, привлечь к себе респектабельных клиентов (или же переманить их, например, от Mercedes), которые после очередного триумфа своей кинокартины желают перед творческим раутом с ветерком прокатиться на большой скорости по какой-нибудь пригородной «штрассе»; во-вторых, позволить персонам, не менее респектабельным, чем те, что приводились выше, вкусить дух праздника жизни, пересеив на досуге из сурово-монументальных «членовозов» в элегантный спортивный кабриолет. Иными словами, Хорьху нужна была модель, которая бы полностью сформировала его люкс-гамму, что с успехом и было воплощено в Horch 853.

К слову, первые модели серии именовались 850 Sport, что было отмечено чуть выше. Внешне от 853-й ее отличали задние крылья несколько продолговатой формы да иные щели воздухозаборников на боковинах капота. По технической части также существовала небольшая разница, которая стала объектом инженерного вмешательства и причиной смены индекса модели. А вмешательство заключалось в том, что были усилены рулевое управление, лонжероны рамы и ее крестообразная поперечина. Как ни странно, но благодаря этим преобразованиям машина, согласно некоторым данным, стала ездить аж на целых 5 км/ч быстрее (135 км/ч), а стоить на 1000 рейхсмарок дороже (14 900 рейхсмарок).

Дальнейшее модернизирование повлекло за собой присвоение буквочки «А» к цифровому обозначению модели, повышение степени сжатия с 5,8 до 6,1, внедрение нового распредвала, новой коробки передач с ускоряющей передачей и генератора не на 130, а



Horch 853A Cabriolet 2Mwb (1937)

200 Вт. В результате мощность мотора возросла со 100 л.с. при 3400 об/мин до 120 л.с. при 3600 об/мин, а цена остановилась на отметке 15 250 рейхсмарок.

Раскрыв сущность автомобиля в общих чертах, так сказать, в модификациях, кощунственно было бы умолчать о его превосходных технических данных в частности.

Начнем с двигателя. Это рядный 8-цилиндровый агрегат с верхним расположением клапанов в съемной головке блока. Их привод осуществлялся распределением без промежуточных коромысел. Вращение распределительного вала происходило через две пары цилиндрических шестерен со спиральным зубом и вертикальный валик от коленчатого вала. Этот механизм расположили в заднем конце двигателя, что гарантировало высокую точность работы газораспределения вследствие минимальных угловых смещений задней коренной шейки из-за крутильных колебаний вала.

Смазка двигателя – комбинированная. Система охлаждения – принудительная.

Питание двигателя обеспечивалось двойным карбюратором «Солекс» с падающим потоком. Ближайшая к блоку смесительная камера карбюратора обслуживала 1, 2, 7 и 8-й цилиндры, а другая – 3, 4, 5 и 6-й, для чего впускной трубопровод имел два самостоятельных пути впуска. Подогрев впускной трубы проводился отработавшими газами. На приборном щитке имелся рычаг, который позволял механически регулировать степень подогрева: при вытягивании рычага заслонка в обогревательной камере закрывалась, что означало выключение подогрева. Помимо этого рычажка на приборном щитке некоторых моделей был расположен привод ручного бензонасоса. Хитрость этой штуконины заключалась в том, чтобы облегчить пуск мотора в условиях низких температур. А осуществлялось это все при помощи специального пускового приспособления «Валекс-Доле», которое устанавливалось в карбюраторе наряду с нормальной воздушной заслонкой. В состав приспособления входили уже упоминавшийся ручной бензонасос и система трубопроводов с распылителем, помещенным во впуск-

Horch 853A Sport Cabriolet



Horch 853 Cabriolet (1939)

ном трубопроводе. Насос брал бензин из основного бака и впрыскивал его в мелкоаэрозольном виде во впускной трубопровод.

Теперь следует рассмотреть конструкцию подвесок. Задняя состояла из трубчатой подерживающей оси, подвешенной к раме на двух продольных полуэллиптических рессорах, а также качающихся полуосей, соединенных друг с другом при помощи шлицевой муфты. Дополняли картину гидравлические амортизаторы фирмы «Комет» двухстороннего действия.

Передняя подвеска трапецевидного типа имела поперечную полуэллиптическую рессору (с 1938 г. – две рессоры) и шарнирный рычаг, которые соединялись при помощи пальцев с кронштейном поворотного кулака. Так же, как и на задней подвеске, спереди устанавливались гидравлические амортизаторы двухстороннего действия фирмы «Комет».

По мягкости подвески и плавности хода Horch 853 занимал лидирующие позиции среди конкурентов. Ходила даже легенда на эту тему: однажды некими неизвестными был установлен за задними сиденьями стакан, наполненный водой, после чего машина на средней скорости прокатилась по брусчатке... и, представьте себе, ни одна капля не пролилась на благородный материал обивки салона.

Замедление автомобиля тоже заслуживает всяческих похвал и может быть источником новых легенд и баек. Ведь любой «фриц», которому выпадала счастливая возможность поноситься стремглав на Horch 853, мог быть на 100% уверен, что гидравлический тормоз с вакуумным усилителем его железного коня не допустит наезд на задний бампер Mercedes какого-нибудь фюрера. А вообще, не только скоростью подкупал этот спортивный кабриолет, а

наоборот: когда тихо, никуда не спеша, проплываешь в автомобиле с мягким опущенным верхом по залитым игривым солнцем улицам,

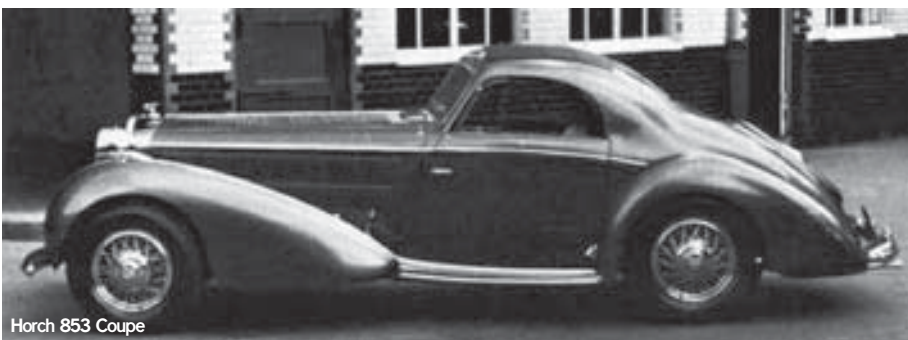
манией новой войны. Завод перешел на выпуск военной продукции и сконцентрировал свои усилия на обеспечении техникой фрон-

товиков. Окончательным аккордом стала капитуляция Третьего рейха и попадание завода в руки оккупационных властей, представлявших восточного противника. Наследниками роскошных автомобилей стали грузовики IFA, пластмассовые малы-

ши Trabant и небольшая партия 6-цилиндровых Sachsenring. Былая слава утрачена, и не смогла ее вернуть даже появившаяся на рубеже столетия и тысячелетия модель Horch, созданная по эскизам известного мастера Поля Брака.



Horch 600



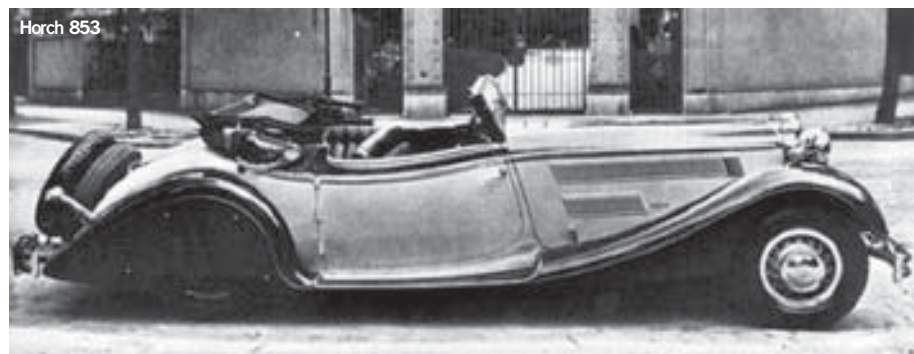
Horch 853 Coupe



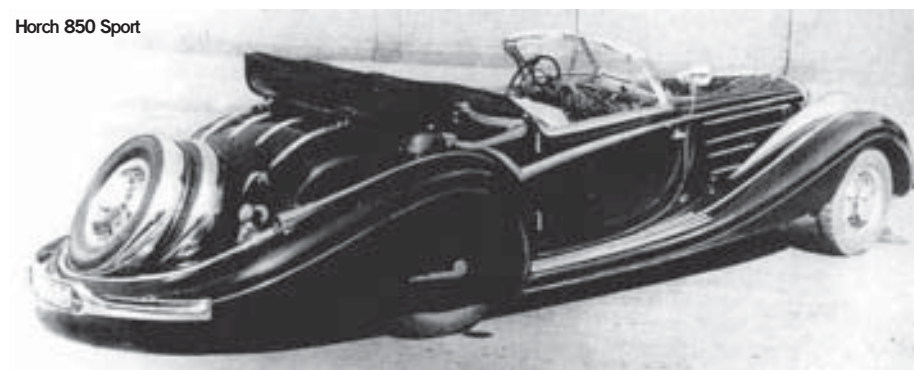
Horch 853A (1938)



Модель Horch 853 cabrio closed (CMC, 1:12)



Horch 853



Horch 850 Sport



Модель Horch 853 cabrio closed (CMC, 1:12)



Модель Horch 853 cabrio closed (Busch, 1:87)



Модель Horch 853 cabrio (1:87)

ИМЯ СО СМЫСЛОМ (VOLKSWAGEN PASSAT)

Александр БАРМАСОВ,
г. Санкт-Петербург
barmasov@pobox.spbu.ru

«Пассат» пятого поколения: 1996/1997 Volkswagen Passat (3B2/3B5)

В 1995 г. вместо Audi 80/90 появилась Audi A4 (рис. 105 и 106), которая радикально отличалась от предыдущих моделей и была признана одной из самых красивых машин. Изменился не только кузов – появились два новых двигателя (V6 2,8 л – модернизированная версия двигателя V6 от модели «100» и совершенно новый объемом 1,8 л). И опять новая Audi во много унифицирована с Volkswagen Passat пятого поколения (Volkswagen Passat 1996 г. построен на удлиненном шасси Audi A4, которое впоследствии было использовано для Audi A6). Это позволило применить более мощные и современные агрегаты Audi продольного расположения.



Рис. 108. Audi A4 (1988)



Рис. 109. Audi A6 (1998)



Рис. 110. Audi A6 (1998)

Самое радикальное изменение, отмеченное при переходе от четвертого поколения Passat к пятому, – возврат к продольному расположению силового агрегата, как это было на старых моделях Passat – B1 (1973) и B2 (1980). Следствием этого стал больший передний свес и новые очертания кузова в стиле средних Audi A4 и A6. Новый Passat по своей конструкции, размерам и техническому оснащению расположился как бы между этими моделями, имея общие с ними платформы и конструкции кузовов.

Конструкция передней подвески Volkswagen Passat 1996 г. (рис. 111) повторяет таковую на Audi A4. Да и в движении Passat и Audi A4 очень похожи.

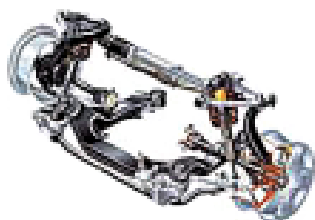


Рис. 111. Передняя подвеска Volkswagen Passat пятого поколения (1996)



Рис. 112. Задняя подвеска Volkswagen Passat пятого поколения (1996)

Передняя панель аналогична панелям Audi A4, Audi A8, Audi A3 и Skoda Octavia. Основные отличия – очень компактный трехспицевый руль с подушкой безопасности (в других версиях применяется и четырехспицевый руль диаметром побольше) и большие спидометр и тахометр, между которыми традиционно для Passat находится блок контрольных ламп.



Рис. 113. Volkswagen Passat (1996)



Рис. 114. Volkswagen Passat (1996)

Семейство моделей Passat пятого поколения было показано журналистам в августе 1996 г. в Дрездене (к этому времени общее число выпущенных Passat разных поколений достигло 6919000) и выпускается со второй половины 1996 г. в варианте «седан», а с начала 1997 г. и «универсал» (Variant). Особенность – полностью оцинкованный кузов с 11-летней гарантией. На конкурсе «Автомобиль 1997 года» новый Passat опять занял третье место, пропустив вперед Renault Megane Scenic и Ford Ka.

Внешне в Passat пятого поколения многое напоминает Concept 1, особенно форма передних стоек и крыши. Автомобиль имеет очень низкий для массовых машин коэффициент обтекаемости – 0,27. Играть роль не только плавные обводы кузова – даже днище сделано с учетом всех требований аэродинамики (выхлопные трубы тщательно упряты, резонатор и глушитель не выпирают, а каталитический нейтрализатор переехал из под днища в моторный отсек).



Рис. 115. Volkswagen Passat (1996)



Рис. 116. Volkswagen Passat (1996)



Рис. 117. Volkswagen Passat (1996)



Рис. 118. Volkswagen Passat (1996)



Рис. 119. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 120. Volkswagen Passat 1,8T (1996)

Новый Passat, получив новые двигатели более высокого технического уровня, которые, разумеется, применяются и на моделях Audi, стал рекордсменом по выбору силовых агрегатов. Ранее предпочтение отдавали моторам в типично «фольксвагеновском» духе – простым по конструкции, долговечным, сравнительно

низкооборотным и поэтому эластичным. Теперь только базовый двигатель Passat пятого поколения того же типа, что и на старой модели, – 4-цилиндровый восьмиклапанный рабочий объемом 1,6 л и мощностью 74 кВт/100 л. с. А всего можно было заказать семь различных моторов мощностью от 90 до 193 л.с. Самый скромный бензиновый 1,6-литровый мотор мы уже упомянули. Далее – 1,8-литровый 4-цилиндровый мотор, в котором применено 5 клапанов на цилиндр (125 л.с.). Этот двигатель стал неплохим конкурентом для типичных для этого класса двухлитровых моторов. На его основе создана и турбоверсия (150 л.с.). Очень интересный двигатель VR5. Это V-образная «пятерка» с углом развала цилиндров всего 15 градусов. Его рабочий объем – 2,32 л, а мощность та же, что и у двигателя 1,8 Turbo, – 150 л.с. Венчал гамму бензиновых моторов новейший 6-цилиндровый двигатель мощностью 193 л.с. Здесь впервые в мире для 6-цилиндровых моторов в механизме газораспределения применяется по 5 клапанов на цилиндр. Этот мотор применялся на полноприводной версии – Passat V6 Syncro. А еще можно было заказать на выбор два турбодизеля с непосредственным впрыском топлива мощностью 90 или 110 л.с.



Рис. 121. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 122. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 123. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 124. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 125. Багажник Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 126. Двигатель Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 127. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 128. Volkswagen Passat 1,8T (1996)



Рис. 129. Volkswagen Passat (1998)



Рис. 130. Volkswagen Passat (1998)

В 1997 г. появились версия с кузовом «универсал» (Variant) и полноприводный Syncro.

С выпуском Passat пятого поколения Volkswagen AG планировал еще более расширить свое присутствие на рынке автомобилей среднего класса. В 1996 г. было выпущено

176000 Passat, а на 1997 г. было запланировано уже 300000.

Внешне Passat 1996 г. чем-то напоминает свою «кузину» – Skoda Octavia. Модели Passat пятого поколения производятся только с кузовами седан и 5-дверный универсал Variant, и оснащены 4-, 5- и 6-цилиндровыми бензиновыми и дизельными двигателями объемом 1,6–2,8 л и мощностью 90–193 л.с. Несколько моделей Variant в комплектации Syncro имеют полноприводные шасси.

Слабые места модели:

- зубчатый ремень ГРМ;
- тормоза;
- шаровые опоры.

История модели 1996–2000 гг.:

Октябрь 1996 г. – смена модельного ряда, появление пятого поколения модели Passat, двигатели от 90 до 150 л. с.

Июнь 1997 г. – появление на рынке модели Passat Variant и начало установки V-образной «пятерки» в 2,3 л мощностью 150 л.с.

Октябрь 1997 г. – появление полноприводной версии Syncro и 2,8-литрового V6 (193 л.с.)

Март 1998 г. – установка белых подфарников и системы ESP (по заказу) на V-образные «шестерки».

Октябрь 1998 г. – установка двигателей TDI (115 л.с.)

Январь 1999 г. – появление V6 TDI мощностью 150 л.с., а также серийное оснащение моделей 5-ступенчатой АКП.

Сентябрь 1999 г. – серийная установка ESP, комплектование V6 TDI 6-ступенчатой коробкой передач.

Январь 2000 г. – появление моделей, подготовленных по специальным заказам.

Volkswagen Passat (B5) (1997) и Volkswagen W8

В середине 1997 г. произошло очередное обновление семейства Passat. Passat 1998 г. (рис. 133 и 134) стал слегка больше своего предшественника и получил новый кузов. Выпускался в вариантах седан и универсал. Новый седан получил обновленный увеличенный интерьер. Стандартный четырехцилиндровый двигатель с пятью клапанами на цилиндр объемом 1,8 л с турбонаддувом развивает мощность 150 л.с. Позднее добавился шестицилиндровый V-образный двигатель мощностью 190 л.с. Пятиступенчатая ручная коробка передач является стандартной для модификации GLS, а за дополнительную плату устанавливается Tiptronic. Также за дополнительную плату может быть установлен привод на все колеса Syncro. Стоил Passat 1998 г. \$20,750–\$26,250.



Рис. 131. Shanghai Volkswagen Passat B5

Нужно особо отметить, что Volkswagen Passat B5 выпускается в настоящее время и на Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd в КНР: Passat 1.8 GLI и Passat 1.8 GSI (четы-

рехскоростная автоматическая гидравлическая коробка передач, ремни и подушки безопасности, центральное управление стеклоподъемниками и т.п.).



Рис. 132. Shanghai Volkswagen Passat B5



Рис. 133. Двигатель Volkswagen Passat W8



Рис. 134. Volkswagen Passat 1,9TDI 4Motion (2000)

Но, хотя «Пассаты» и отличались принципиально от «Жуков», все-таки стандартные Passat продолжали оставаться «народными автомобилями» (современный рекламный слоган Passat звучит так: «Он только выглядит на миллион баксов»). И вот в 1998 г. концерн Volkswagen AG бросил вызов своим соотечественникам, производящим престижные Mercedes-Benz и BMW, разработав «автомобиль для избранных» – Passat Plus W8.

Этот автомобиль способен на равных конкурировать с BMW 5-й серии или Mercedes E-class, по некоторым параметрам превосходя их. На полноприводной машине установлен двигатель W8 рабочим объемом 3,8 л и мощностью 300 л.с., собранный из двух 1,9-литровых агрегатов V4, совмещенных под нестандартным углом 72 градуса. Благодаря такой компоновке мотор, изготовленный целиком из алюминиевых сплавов, оказался очень легким и компактным.



Рис. 135. Volkswagen Passat 1,9TDI 4Motion (2000)

Предусмотрена и более простая и дешевая модификация с одним (передним) ведущим мостом и мощными двигателями.

Отличия Passat Plus от стандартного Passat видны не только под капотом – кузов тоже немного другой, хотя и сохранил основные линии и пропорции. Автомобиль сделан на платформе Audi A6, так что его колесная база стала больше на 80 мм и достигла 2700 мм, значительно увеличив и без того просторный салон. Больше стало хромированных молдингов и рамок, обогатились оформление салона и базовая комплектация. Вслед за седаном следует универсал, а также адаптация для Skoda (Superb).

Что дальше – Passat? Phaeton? Skoda? Bentley?

Семейство Volkswagen Passat образца 2000 г. характеризуется обилием всевозможных вариантов комплектации (два типа кузова: седан и универсал; пять бензиновых двигателей мощностью от 102 до 195 л.с. и три турбодизеля от 101 до 150 л.с.; три варианта коробки передач – пяти- и шестиступенчатые механические и «автомат»; два типа привода – передний и полный 4Motion; различные варианты индивидуализации автомобиля: Comfort line, Trend line и High line).



Рис. 136. Volkswagen Passat 1,9 TDI 4Motion (2000)



Рис. 137. Volkswagen Passat Variant (2000)



Рис. 138. Багажник Volkswagen Passat Variant (2000)

Новый Passat изменился не только внешне и внутренне. В Западной Европе владельцы современного Passat в большинстве своем люди семейные, стабильно и хорошо зарабатывающие, в возрасте от 40 до 55 лет, больше всего ценящие удобство и добротность во всем. Если взглянуть на автомобиль с их позиции, придаться почти не к чему.

Passat не только округлился и потяжелел. В его облике четко обозначились солидность, респектабельность, присущие автомобилям более

высокого класса: прибавилось хроми, появились новые задние фонари, более мощные бамперы и ксеноновые фары на дорогих версиях. Не желая прямого сравнения с Audi A6, дизайнеры не поспешили на размеры «фольксвагеновской» эмблемы. Passat Variant также вообрал все атрибуты большого престижного автомобиля. Как и положено семейному транспортному средству, выглядит он еще тяжеловеснее седана, но от этого не менее привлекателен.



Рис. 139. Volkswagen Passat Variant (2000)



Рис. 140. Volkswagen Passat Variant (2000)

Внутри изменений гораздо меньше. Пожалуй, лишь ощущение простора, даже избытка свободного пространства да дороговизна отделки в самых престижных версиях вселяют чувство чего-то нового и вместе с тем более солидного. И в старом-то Passat грех было пожаловаться на эргономику, а тут – и сиденья стали изысканнее, да и диапазоны их регулировки больше. Но по сути интерьер остался таким же, во всяком случае, очень похожим. Те же удобные органы управления, массивная (и от этого пустоватая) передняя панель, те же решетки дефлекторов и комбинация приборов. В общем, и внутри новый Passat – это очень солидно.



Рис. 141. Volkswagen Passat (2001)



Рис. 142. Volkswagen Passat (2001)



Рис. 143. Volkswagen Passat (2001)



Рис. 144. Volkswagen Passat (2000)



Рис. 145. Volkswagen Passat (2001)



Рис. 146. Volkswagen Passat (2001)

Ну а окончательно вырваться из тесных рамок «народного автомобиля» должен был флагманский (класс F) Passat D1 (с 5,6-литровым двигателем W12, скрывающим в компактном блоке 64 клапана и 420 л.с.), способный поспорить с седанами Mercedes-Benz S-class (будучи на 10% дешевле) и BMW 7-й серии. Но Passat уже настолько сроднился с имиджем «автомобиля для среднего класса», что новой модели дали и новое имя: «Фазтон» (Phaeton). Видимо, имелся в виду не «конный экипаж с открывающимся верхом» (все-таки по форме кузова Phaeton – седан) или «наименование гипотетической планеты Солнечной системы» (она плохо кончила – распалась на астероиды) и не «океаническая

птица отряда веслоногих», а согласно греческой мифологии «сын бога солнца Гелиоса», управлявший колесницей огнедышащих коней. Впрочем, и этот Фазтон плохо кончил – Зевс поразил его ударом молнии, и он, пылая, упал в реку. Будем надеяться, что судьба Volkswagen Phaeton будет счастливее и эта марка будет развиваться параллельно с Passat все новых и новых поколений.

В этом потомке Passat специалисты Volkswagen воплотили все самые передовые разработки. Одна из них – пневмоподвеска, способная автоматически изменять положение кузова в зависимости от условий движения (+25 мм / –15 мм) и предоставляющая выбор любого из четырех режимов (базовый, комфортный и два спортивных). Впрочем, подвеска Phaeton опять чем-то напоминает подвеску ранее представленной концерном Audi Allroad...

Phaeton ориентирован прежде всего на американский, западноевропейский и японский рынки. Экстерьер нового автомобиля исполнен «вольфсбургским геометризмом» – более чем заметно родство с «младшими братьями» – Passat и Skoda Superb. Унификация здесь не только конструктивная – ведь Skoda Superb соответствует промежуточному классу между Passat и Phaeton.

Ну а что же завод Bentley, недавно приобретенный Volkswagen? На нем будет производиться купе высшего класса Bentley Continental R/T...

Литература

1. Автовитрина. – 2002. – № 25(180).
2. Автомир. – 2002. – № 15.
3. Автомобилист-85. Сборник / Сост. М.Г. Тилевич. – М.: ДОСААФ, 1985. – 93 с.
4. Автомобилист-86. Сборник / Сост. М.Г. Тилевич. – М.: ДОСААФ, 1986. – 111 с.
5. Воскресенский С. «Пассат» – ветер перемен // За рулем. – 2001. – № 1. – С. 42–44.
6. Далекий потомок «народных» // Автомир. – 2002. – № 17. – С. 6–7.
7. Долматовский Ю. Лучи звезды и лавровый венок // Техника-молодежи. – 1973. – № 8. – С. 54–55.
8. Дорохов М. Volkswagen Passat. Первые 15 тысяч километров // Автотест. – 2.
9. Женевский автосалон 1988 г. // Чехословацкое мотор-ревью. – 1988. – № 9. – С. 14–15.
10. Женевский юбилей // Чехословацкое мотор-ревью. – 1980. – № 6. – С. 11–20.
11. Каретный В. Ах «Пассат», мой «Пассат» // За рулем. – 1998. – № 2. – С. 148–150.
12. Конкуренцию сменяет сотрудничество // Автомир. – 1998. – № 36. – С. 6.
13. Коноп Э. Фольксваген-Пассат // За рулем. – 1997. – № 3. – С. 101–102.
14. Котиев Ю.Б. Покупаем иностранный автомобиль. – Таллин, 1991.
15. Кузнецов И., Калаушин О. Когда новый – дешевле старого // 5 Колесо. – 1997. – № 2(51). – С. 24–27.
16. Миллионный автомобиль Santana // Автомир. – 1998. – № 36. – С. 11.
17. Моделист-конструктор. – 1992. – № 6.
18. На все четыре // За рулем. – 1981. – № 11. – С. 31.

19. Орлов Денис. Horch с Аугустом и без // Автопилот. – 1994–1995. – С. 47–55.
20. Подержанные автомобили. – Изд-во «Третий Рим».
21. Подержанные иномарки. VW Passat, Opel, Peugeot (1990–1997) // Автомир. – 1998. – № 39. – С. 41.
22. Продвинутый Passat // Автомир. – 1998. – № 27. – С. 10.
23. Растагеев О., Сергеев М. Цели и средства // Тесты. – 24.
24. Руководство по ремонту и эксплуатации автомобиля Фольксваген Пассат/Сантана (1980–1988 гг. выпуска). – 1997.
25. Сергеев Р., Лазо Д., Яковлев В. Вместительный и практичный трудяга // Автомир. – 1998. – № 27. – С. 12–14.
26. Симонов С., Васильев М. Черный дрозд // Мотор. – № 8(16).
27. Смотр компромиссов // Чехословацкое мотор-ревью. – 1982. – № 6. – С. 2–8.
28. Сорокин С. Воплощенная мечта примерно-го семьянина. Красивый. Неприхотливый. Надежный // Автопилот. – 1998. – № 10.
29. Фольксваген-Пассат-B5 // За рулем. – 1997. – № 2.
30. Шугуров Л. На автомобильном фронте без перемен // За рулем. – 1987. – № 4. – С. 24–25.
31. Энциклопедия автомобилей. Фирмы. Модели. Конструкции. – М.: Изд-во «За рулем», 1998. – 576 с.
32. № 20000000 // За рулем. – 1981. – № 11. – С. 31.
33. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. – 1987. – 192 p.
34. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. – 1988. – 192 p.
35. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. 1989. – 192p.
36. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. – 1990. – 192 p.
37. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. 1991. – 192 p.
38. Bladon Stuart. Cars. Frederick Warne. 1992. – 192 p.
39. Chilton's Repair manual: Volkswagen Front Wheel Drive 1974–90. Radnor, Pennsylvania: Chilton Book Company. – 367 p.
40. Instruction manual for the Passat. With Carburetor Engine and Diesel Engine. January 1981 Edition. Volkswagenwerk Aktiengesellschaft. Wolfsburg.
41. Instruction manual for the Passat Variant. January 1987 Edition. Volkswagenwerk Aktiengesellschaft. Wolfsburg.
42. Instruction manual for the Quantum Wagon Syncro. August 1985 Edition. Volkswagenwerk Aktiengesellschaft. Wolfsburg. 47 p.
43. Kristof K., Karoly L., Gyorgy T. AutoRevu. Budapest: Muszaki Konyvkiado, 1986. – 260 p.
44. Minarik Stanislav. Automobily 1966–1985. Praha: Nadas, 1987. – 216 p.
45. Motor Kalender Der DDR. 1981. Berlin: Militarverlag der DDR. – 1980. – 240 p.
46. Rich Ceppos. VW Quantum Syncro (Think Audi) // Car & Driver magazine. – July 1986. – 136 p.
47. Volkswagen Passat B3 B4 1988–1996. Руководство по ремонту и техническому обслуживанию.

Интернет

1. <http://www.audi.com>
2. <http://www.audi.de>
3. <http://www.shanghaivolkswagen.com> – Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd.
4. <http://www.vw.com>

Моделизм

Более 500 наименований моделей, литературы, аксессуаров, красок, декалей – в одном почтовом каталоге! В «Моделизме» Вы найдете модельные новинки раньше, чем они появятся на прилавках.

ICM, KIF, Zvezda, Italeri, Modelart, Academy, Alan, Amodel, Восточный Океан, Макет, AER, BOC, Cender, Dragon.

Мы предлагаем: ФТД и траки из белого металла, раскладные материалы, инструмент и 300 разных красок. Доступные цены.

Чтобы получить каталог – пришлите свой адрес. 125413, Москва, а/я 45. Телефон: (095) 453-02-28

КОНВЕРСИИ ИЗ ТУЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Александр ГОВОРУХА,
Николаев (Украина)
e-mail: govor@aip.mk.ua
www.pegasmodels.narod.ru



«Богата талантами земля русская», – эта фраза не раз приходит в голову, когда встречаешься с человеком устремленным, чьи интересы так или иначе связаны с автомобилями. Про Сергея Трещалина мы уже рассказывали на страницах нашего журнала, когда в рубрике «Наша почта» был опубликован отрывок из его письма и фотография его моделей. Теперь настало время поближе



познакомиться с этим увлеченным человеком и его творениями.

Еще в 1986 г., когда Сергею было всего 11 лет, у него появилась первая модель – ВАЗ-2102 красного цвета, и с тех пор автомобили стали частью жизни коллекционера. Первое время коллекция пополнялась исключительно заводскими моделями, а когда долгожданное пополнение коллекции откладывалось на долгие месяцы из-за их отсутствия, приходилось приобретать уже издававшиеся модели и своими силами их восстанавливать. Почти целое десятилетие понадобилось ему, чтобы от простого пополнения коллекции перейти к более сложному увлечению – изготовлению моделей. Первая модель собственного изготовления, вернее переделка, появилась в 1997 г. Это был развозной фургон ВИС-23461, изготовленный им на базе «Нивы». С этого времени на полках коллекционера стали выстраиваться ровными рядами ижевский «пирожок», пикап на базе ГАЗ-24-02, который Сергей впервые увидел в фильме «Ты мне, я тебе», и другие



модели. Материалом для некоторых моделей служили бумага и картон. Например, самая первая появившаяся в коллекции модель КамАЗа-молоковоза имела цистерну, аккуратно склеенную из бумаги. От более простых моделей он постепенно стал переходить на более сложную технику, в первую очередь на пожарные автомобили. И, конечно, потребовались новые знания и навыки. Прежде чем приступить к постройке модели, Сергей тщательно изучает прототип, знакомится с его устройством и даже делает небольшие наброски будущей модели в масштабе. Так получилось и с моделью АХ-6(130В1)-102В, которую модельист создавал используя Каменец-Подольский седельный тягач. Не один день

был проведен в пожарной части, где он докупал пожарным распросами о назначении того или иного узла автомобиля. Затем долго разрабатывал детализировку будущей модели и только потом приступил к ее изготовлению.

Кроме переделок Сергей изготовил несколько полностью самостоятельных моделей, одной из которых является трактор Т-40А с прицепом-разбрызгивателем КО-705УРА.

Предпочтение он в основном отдает специальной технике: дорожно-строительным машинам, тракторам, пожарным автомобилям. На изготовление каждой модели тратится много времени, но зато потом она превосходит все ожидания и становится одной из любимых. Среди них: поливочная ПМ-130Б, лесовозы КамАЗ-6426 и МАЗ-509, каток на базе трактора МТЗ-80, дорожные машины ЭД-405 и КО-105 на шасси КамАЗ-53213.

Коллекция Сергея Трещалина насчитывает более 500 моделей. Значительное место в коллекции составляет отечественная техника. Но среди экспонатов есть и импортные джипы, автобусы и грузовики.

В последнее время Сергей делает модели на заказ и для обмена с коллегами. За месяц из ворот



его мини-заводика выезжает до 5 автомобилей. «Были бы заказы, – говорит Сергей, – можно было бы увеличить производство до 10–15 моделей в месяц». Предпринимались попытки по привлечению еще нескольких коллег для создания небольшой артели, но все оказалось напрасным, и Сергей по-прежнему трудится один. Для привлечения коллег из других городов создан специальный каталог, где всем предлагаются более 40 наименований переделок, среди которых и грузовые автомобили, и автобусы, и легковушки.

Когда был написан этот материал, пришло печальное известие: 18 июля Сергея не стало. При жизни он так и не смог воплотить все свои идеи. Информации как всегда не хватало. Особые надежды он связывал с публикацией этой статьи, но жизнь внесла свои коррективы...



ЛОКОТРАНС

ИНФОРМАЦИОННЫЙ АЛЬМАНАХ ЛЮБИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ТРАНСПОРТНОЙ ТЕХНИКИ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО МОДЕЛИЗМА

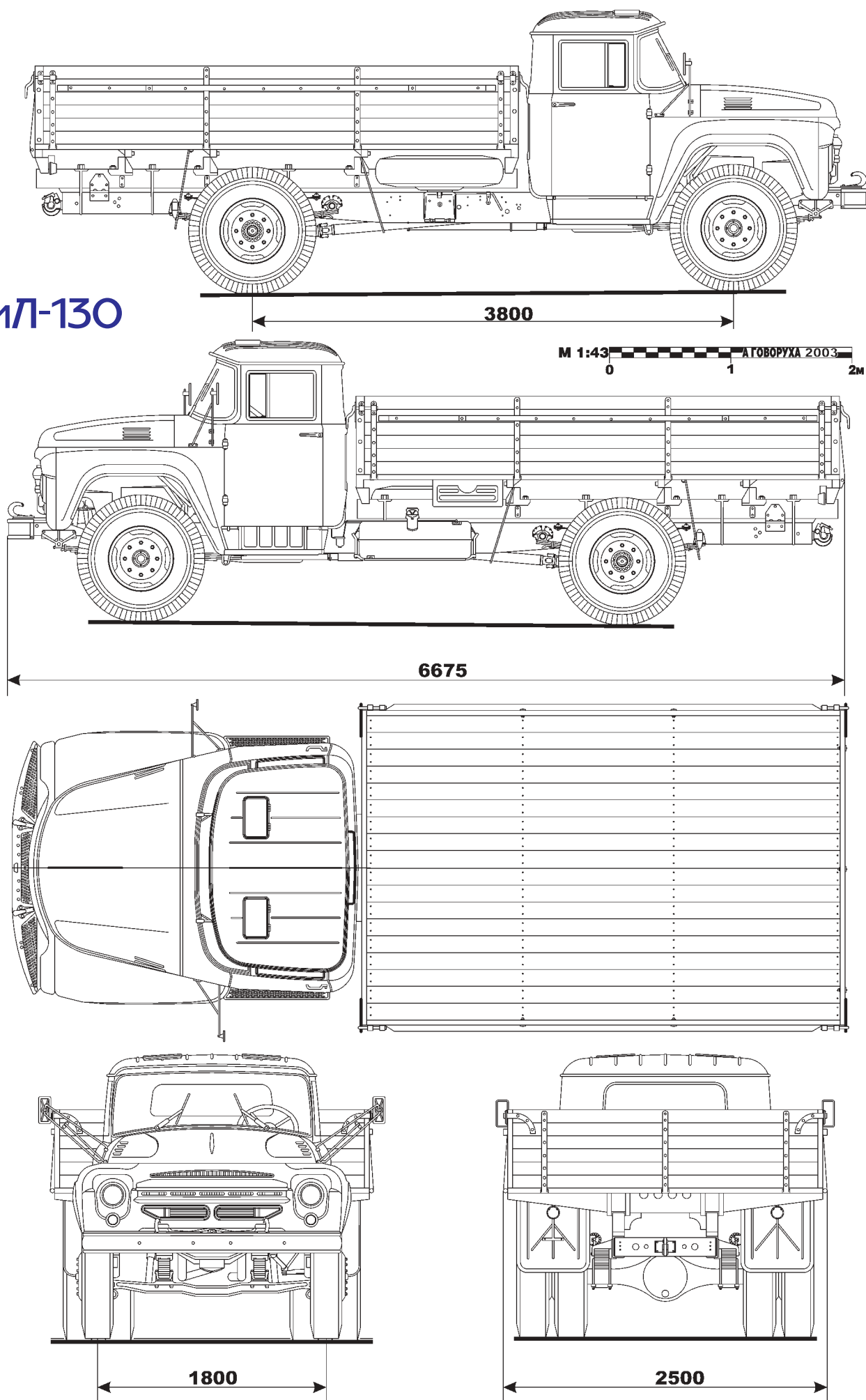
Россия, 355012, г. Ставрополь, а/я 362

Адрес для переписки:

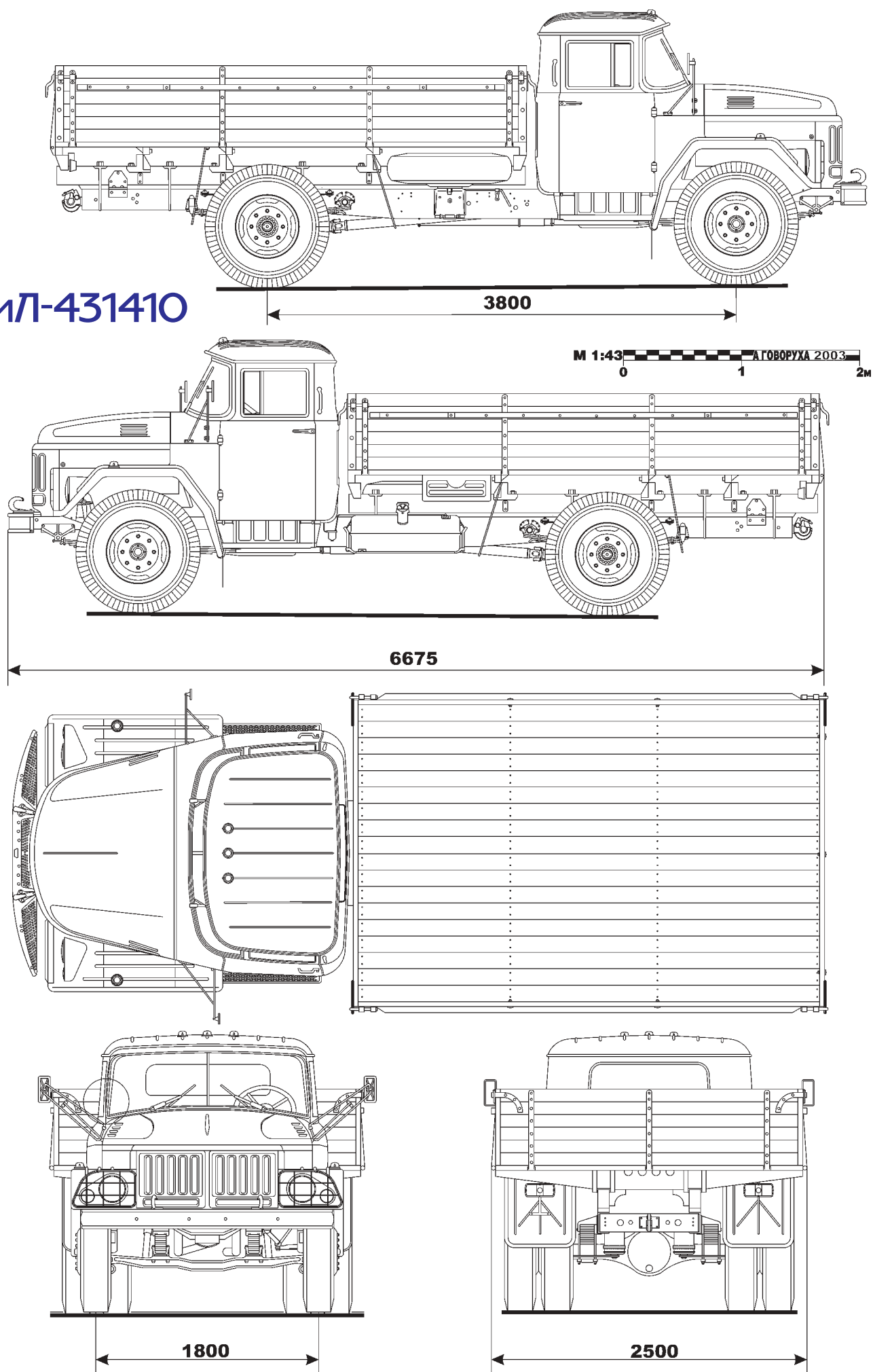
Россия, 144012, Московская обл., г. Электросталь, а/я 104

e-mail: lokotrans@elsite.ru
www.lokotrans.com

Зил-130



Зил-431410



КАТАЛОГИ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ МОДЕЛЕЙ

Александр ГОВОРУХА,
Николаев (Украина)
e-mail: govor@aip.mk.ua
www.pegasmodels.narod.ru

Ни для кого не будет секретом, что практически каждый уважающий себя производитель масштабных моделей автомобилей старается выпустить яркий красочный альбом, где все его детища представлены с самых лучших сторон. Сия участь не миновала и отечественных производителей моделей.

Сегодня речь пойдет о каталогах, буклетах, плакатах и другой печатной продукции, главное внимание на которой уделено моделям советских автомобилей.

Самым старым изданием, датированным еще началом 80-х гг. прошлого века, является каталог масштабных моделей советских автомобилей «AVTO-SSSR» выпущенный под эгидой «Запчастьэкспорта». В этом альбоме можно обнаружить массу фотографий моделей, изготовленных еще по старым технологиям с использованием декалей. Написанный на пяти языках, каталог позволял познакомиться с выпускаемой в СССР модельной продукцией не только зарубежным коллекционерам, но и нашим с вами коллегам. Кроме отлично сделанных снимков моделей автотехники на страницах этого альбома можно познакомиться и с моделями мотоциклов ИЖ-Юпитер-2 и «Днепр», выполненными в масштабе 1:30. На страницах этого уникального альбома можно найти модели спортивного Москвич-412, на котором советские автогонщики стали призе-

рами ралли «Тур-Европа-74», автомобили аэродромной службы ГАЗ-2402, машины «медслужба» ГАЗ-2402, одного из самых ранних вариантов самосвала КамАЗ-5511 с хромированными облицовкой радиатора и надписью на дверях кабины «Мосстрой». Отдельно следует выделить снимки моделей мотоциклов, которым посвящены последние страницы каталога. Это издание внесло свою лепту в распространение модельной продукции за рубежом. Теперь наши модели стали занимать одну из высоких позиций по качеству и разнообразию выпускаемой продукции.

Прошло немного времени с выхода первого альбома, и «Запчастьэкспорт» предложил еще один вариант каталога, правда, уже в виде плаката, специально для экспортных поставок фирме «СЕ-ЖЕМ». Надписи только на французском языке говорят о прямом назначении этого издания. В развернутом виде лист размерами почти 0,5х1м содержал 38 моделей уже более позднего образца в яркой заманчивой окраске. Каждая модель получила шестизначный индекс, причем легковые автомобили начинались на «190», а грузовики – на «152». Среди старых знакомых вновь можно было увидеть модель автомобиля ГАЗ-2402 с надписью «Аэрофлот». Появляются и новинки того времени: правительственный ЗИЛ-117 с антенной на крыше и отечественный джип УАЗ-469.

В 1987 г. появляется третий по счету каталог от «Запчастьэкспорта». Как и предыдущие издания, этот альбом выполнен на дорогой мелованной бумаге и содержит на каждой странице большое количество фотографий. Язык издания остался по-прежнему французским. Каждый разворот этого издания содержит информацию об определенном семействе моделей. Начиная от Руссо-балтов, представленных



всеми пятью модификациями, и заканчивая КамАЗами каталог знакомит читателей с историей отечественного автотранспорта. Из этого же альбома можно узнать, что первая продукция (модель автомобиля Москвич-412) появилась в далеком 1972 г. Среди известных по прошлым выпускам альбомов в новом издании появляется снимок цельнометаллического АМО-Ф-15 (1927 г.), изготавливаемого в городе Рославль на предприятии, входившем в объединение «ЗИЛ». Ну и, наверное, самая важная информация, содержащаяся в нем, – перечень перспективной продукции, которую следовало ожидать в ближайшее время. Перечислено эти модели в той же последовательности, как указано в альбоме: Москвич-2141, ЗАЗ-1102, «ОКА», Лада-2108 «Самара», Лада-2109, Лада-2110, ГАЗ-3102 «Волга», ГАЗ-А. Теперь по прошествии почти пятнадцати лет с момента выхода этого издания можно отчетливо видеть, насколько сбылись проекты.

Конечно, ассортимент каталогов перечисленных выше, не затрагивал всех интересов





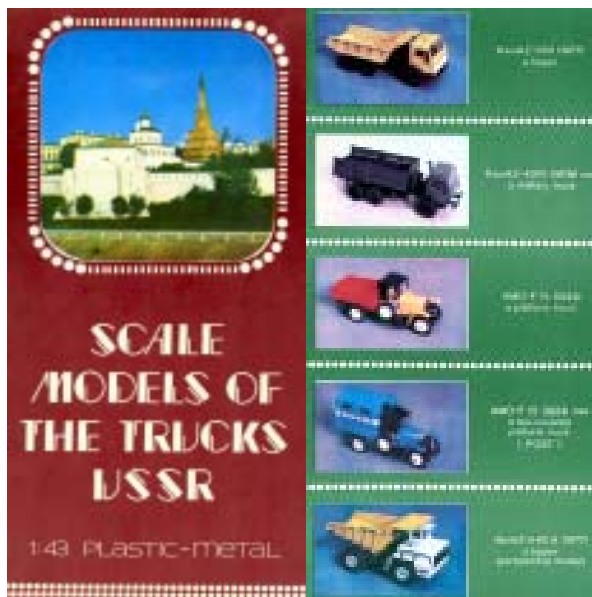
отечественных коллекционеров. Но было еще много моделей и производителей, оставшихся, так сказать, за кадром. Поэтому стали появляться самодельные проспекты и каталоги, вмещающие в себя более или менее полную информацию об отечественных моделях. Примером тому может служить **черно-белый листок под названием «Ретроспектива отечественного автомобилестроения, мини-автосалон»** распространяемый с конца 1980-х гг. в Ленинграде. На его развороте представлено 56 моделей. Последний лист содержал особо ценную информацию о стоимости моделей в советских рублях, городе, где модели производили, и материале, из которых они были сделаны.

В 1990 г. под торговой маркой «Электроника» выходит в свет каталог масштабных моделей автомобилей, включающий в себя все модели, выпускаемые в Саратове и Казани на тот период времени. Красочные снимки, небольшие исчерпывающие рассказы о каждом семействе моделей на русском и английском языках делают этот альбом необходимым подспорьем для каждого начинающего коллекционера. Впервые в этом издании приводятся заводские обозначения номеров моделей. В этом издании впервые появляется модель АМО-Ф-15 казанского производства, ВАЗ-2105 и ВАЗ-2107 из Саратова.

Начало 1990-х гг. характеризуется появлением интересной печатной продукции для наших коллекционеров. К примеру, **казанский «ЭЛЕКОН»** издает собственный буклет, который более подробно знакомит нас с его продукцией. Среди прочих моделей здесь фигурирует автомобиль БелАЗ-540А, обозначенный как перспективный образец. Жаль, что мы так и не дождались этой модели, только ее изображение и осталось в нашей памяти.

В 1992 г. появляется **самый полный каталог**, содержащий информацию о заводских моделях. Речь идет об альбоме **«Автомобили СССР»**, изданном небольшим тиражом в Ленинграде Александром Михайловичем Шемариновым. Нужно отметить, что каждый экземпляр этого издания имел свой порядковый номер. В каталоге очень подробно описана каждая модель, включая модификации. В аннотации к каждому снимку дается исчерпывающая

информация о заводских моделях. Речь идет об альбоме **«Автомобили СССР»**, изданном небольшим тиражом в Ленинграде Александром Михайловичем Шемариновым. Нужно отметить, что каждый экземпляр этого издания имел свой порядковый номер. В каталоге очень подробно описана каждая модель, включая модификации. В аннотации к каждому снимку дается исчерпывающая



информация, содержащая: время выпуска модели, габаритные размеры, массу, количество входящих деталей и даже процентное соотношение металлических и пластмассовых деталей. В альбоме расписан и перспективный план планируемых к выпуску моделей «ЛОМО» до 2000 г., включающий в себя 83 наименования. Все же в каталоге можно найти данные о 123 моделях саратовского и 30 моделях казанского производства, а также о многих других.

В следующем, 1993 г. издательством «Каталог-новости» был выпущен уникальный каталог-альбом, собравший воедино 152 отечественные модели, изготовленные как крупными предприятиями, так и небольшими мастерскими. С этого момента нам стали известны такие производители, как фирма «РАЗУМ» (Киев), объединение «Русская коллекция» (Москва), художественно-техническая студия «Moscow-models», мастерская «ААА» (Полтава) и многие другие. Альбом «Автомобиль на

ладони» позволил приобрести некоторую известность в модельных кругах небольшим мастерским и просто умельцам, своими руками создающим модели отечественных автомобилей.

Небольшие производители, тоже отдавая дань моде, стремятся представить свою продукцию с лучшей стороны, создавая рекламные листовки, содержащие перечень выпускаемых ими моделей. Примером тому может служить фирма «Екатеринбург-Модель» (ЕКАМ) из Екатеринбурга.

1995 г. стал наиболее урожайным по части появления печатной продукции. Вначале появляется небольшой **черно-белый рекламный листок «ЛОМО»** под названием «Ретроспектива автомобилей АМО-ЗИС-ЗИЛ», выпущенный тиражом в 3000 экз. На страницах этого каталога можно ознакомиться с 30 фотографиями моделей, предлагаемых предприятием.

Художественно-техническая студия «Moscow-models» в этом же году представила свой каталог с модельным рядом, состоящим из 72 автомобилей.

И, наконец, появляется **продолжение альбом-каталога «Автомобиль на ладони», изданного в Казани**, небольшой брошюрой. Вторая часть включала в себя 156 фотографий отечественных моделей, причем основной упор был сделан именно на индивидуальных производителей. В отличие от первой части весь текст только на русском языке, только названия самих моделей дублируются на английском.

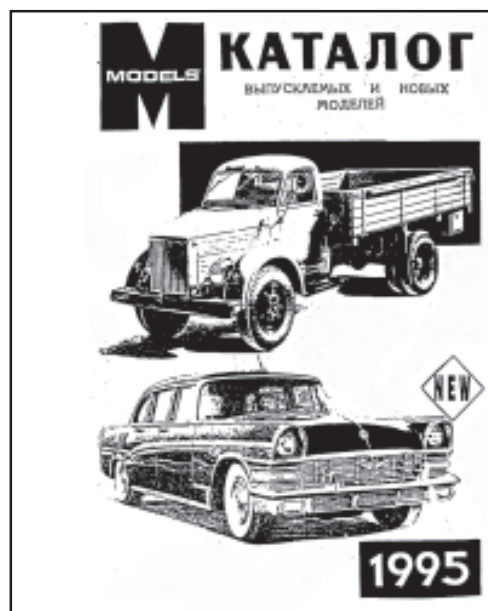
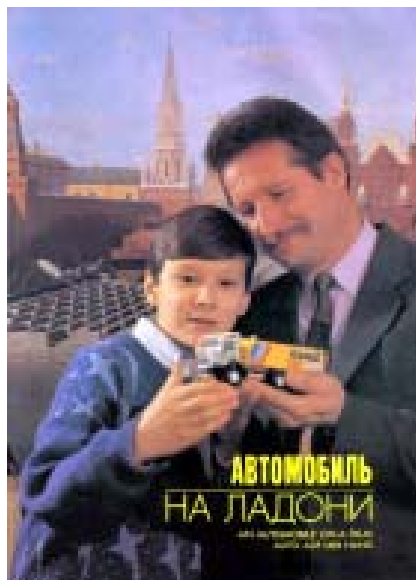
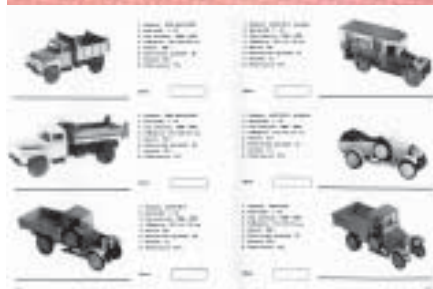
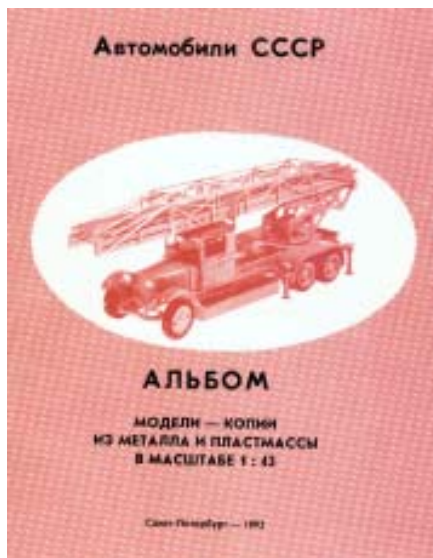
Теперь появление новых производителей зачастую сопровождается рождением небольшого альбома выпускаемой ими продукции. Украинские фирмы «МиниКлассик», «ALF», «Вектор-модельс» и другие регулярно обновляют свои каталоги, внося новинки в общий перечень.

Обещанного третьего выпуска «Автомобиль на ладони» мы так и не дождались, но вместо него с 2000 г. стал выходить наш журнал, на страницах которого ежемесячно публикуется специальное приложение со снимками моделей. Если вы хотите, чтобы модель созданная вашими руками, заняла свое место на страницах «Автокаталога», то присылайте снимки, их обязательно опубликуют.

Таким образом, и в нашей стране существует печатная продукция для коллекционеров масштабных моделей автомобилей. В рамках этого рассказа удалось рассмотреть наиболее известные альбомы и каталоги. Если вы,



коллеги, располагаете другими, менее известными изданиями, то обязательно напишите о них в наш журнал.



«ЗИС-6» – СОВЕТСКИЙ «WD»



ЗИС-6 в литовской армии

Еще лет тридцать назад, листая старые, потрепанные комплекты журналов «Карис» («Воин») 1936–1939 гг., чудом сохранившиеся в подвалах (говору «чудом», т.к. люди после 1945 г. сами уничтожали эти журналы, чтобы «не загромоздить» в Сибирь), я удивлялся многообразию армейских грузовиков, находившихся на вооружении армии Литовской Республики. В основном это были трехоски – английские «Моррис Коммершл», «Лэйланд», «Форд» датской сборки и даже советские ЗиС-6!

Да, в тридцатые годы Литва была одним из государств, покупавших советские автомобили, причем для нужд литовской армии поставлялись не столь уж частые и в СССР трехоски ЗиС-6.

Гораздо позже, уже после восстановления независимости Литовской Республики и распада СССР, стало возможным более подробно узнать о поставках автомобилей для литовской армии, в том числе и из СССР. И даже достать оригинальный проспект автомобилей ЗиС – небольшой альбомчик с темно-синей обложкой из плотной бумаги. На ней – белые буквы «ЗИС» и угловатый силуэт быстро мчащегося грузовика. Это издание 1937 г. На первой странице строчки: «Завод имени Сталина экспортирует свои грузовики в Иран, Турцию, Китай, Монголию, Эстонию, Литву...» Всего же Литва закупила за 5 предвоенных лет примерно 60 шасси ЗиС-6. В армейских мастерских для них были изготовлены несколько отличавшиеся от «фирменных» кабины и кузова. «Литовские» ЗиС-6 служили тягачами зенитных пушек, дивизионной артиллерии, использовались в инженерных подразделениях.

Но попробуем «вернуться к истокам», т.е. к номенклатуре появления трехосной машины в производственной программе московского автозавода «АМО». В начале тридцатых годов здесь выпускался лицензионный вариант американского грузовика Отокар СА под названием АМО-2. Из этой конструкции КБ



Модель ПАРМ крюковского завода (Кримм)

завода начало создавать усовершенствованные варианты. Сначала это был грузовик АМО-3 и автобус АМО-4, оба типа 4х2. Но для Красной Армии требовались трехосные автомобили. Прототипами для первой амовской

трехоски послужили английские грузовые автомобили типа «WD», выпускавшиеся по единым требованиям военного министерства Великобритании фирмами «Кроссэй», «Морри», «Торникрофт» с середины двадцатых годов. Считалось, что английские конструкции наиболее пригодны для армейских целей – их копировали и немцы, и японцы, и итальянцы. Особенностью конструкции типа «WD» были червячные главные передачи задних ведущих мостов и их подвеска: на картеры мостов надевались шарниры, к которым крепились концы верхней и нижней рессор; средние части рессор стремлянками крепились к шарнирным опорам на раме, причем крутящие моменты от мостов на раму передавались при помощи верхних реактивных тяг, а рессоры передавали толкающие усилия. Именно такой грузовик создавался в 1931–1932 гг. под маркой АМО-6 в КБ завода «АМО» под руководством тогдашнего начальника бюро Евгения Ивановича Важинского одновременно с другими автомобилями нового семейства – АМО-5, АМО-7, АМО-8.

Первые два автомобиля АМО-6, изготовленные в 1932 г., испытывались 25 июня–4 июля в пробеге на маршруте Москва–Минск–Москва. После доводки названные уже ЗиС-6 грузовики еще в экспериментальном порядке начали собирать 26 июня 1933 г., а серийное производство началось 7 декабря того же года и продолжалось до октября 1941 г. – до эвакуации завода. За это время было изготовлено 21 239 шт. ЗиС-6.

ЗиС-6 был максимально унифицирован с базовой моделью ЗиС-5: на нем стоял тот же надежный шестицилиндровый двигатель мощностью 73 л.с., то же сцепление, передний мост с подвеской, рулевое управление, кабина, оперение. Отличались рама, трансмиссия и ведущие мосты, был установлен дополнительный бензобак. За стандартной 4-ступенчатой коробкой передач стоял 2-ступенчатый демультипли-

Люцийус СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



Модель ЗИС-6 (МиниКлассик)

катор ($I_1 = 1,00$, $I_2 = 1,53$). Для специальных целей (шасси для бронеавтомобиля БА-5) он снабжался еще и задней передачей ($I_{3..x} = 1,11$), что позволяло иметь 9 передач вперед и 6 – назад. От демультипликатора крутящий момент передавался на задние ведущие мосты с червячной передачей ($I_0 = 7,4$), изготовленные по типу мостов фирмы «Тимкен». Интересным было то, что крутящий момент на задний мост передавался от среднего с помощью короткого карданного вала (т.е. по принципу «проходного моста» наподобие ЗиЛ-131 и Урал-375). Всего же на ЗиС-6 было 3 коротких карданных вала: от коробки передач к демультипликатору, от него – к среднему мосту, от которого, как уже упоминалось, – к заднему. Ведущие червяки располагались сверху, червячные колеса изготавливались из бронзы. В открытых карданных шарнирах применялись подшипники скольжения, требовавшие регулярной смазки.

Подвеска переднего моста – на продоль-



Модель ЗИС-6 (ЛОМО-АВМ)



ЗИС-6 в литовской армии

Модель бензозаправщика (ЛОМО-АВМ)



Модель БМ-13 (МиниКлассик)

ных полуэллиптических рессорах, а тележка задних мостов имела подвеску типа «WD».

Серийные автомобили имели механический привод тормозов на все колеса с вакуумным усилителем, в то время как на опытных образцах применялись тормоза с гидроприводом.

ЗиС-6 имел массу 4230 кг и по хорошей дороге мог перевозить до 4 т груза. Максимальная скорость – 55 км/ч, габаритные размеры 6060х2235х2160 мм, т.е. такие же, как у базовой модели ЗиС-5. В целом ЗиС-6 был достаточно надежным, хотя из-за низкой удельной мощности был нединамичен и имел большой расход топлива – 40–41 л/100 км по шоссе. Как грузовая машина ЗиС-6 использовался мало, в основном на Севере и в пустынях, т.е. там, где требовалась повышенная проходимость, хотя ею он и не отличался.

В войсках он применялся как тягач для артистем, на его базе строились ремонтные летучки, бензовозы, другие специальные машины. В Одессе на шасси ЗиС-6 выпускался автокран «Январец». Но наибольшую извест-



Модель БЗ-35 (ЛОМО-АВМ)



Бензозаправщик БЗ-35

ность ЗиС-6 приобрел как носитель легендарных реактивных минометов БМ-13 (или «Катюш»). До поступления импортных трехосных автомобилей «Катюши» в основном монтировались на ЗиС-6. Одна из таких машин находится в Санкт-Петербурге в Артиллерийском музее, а «на ходу» она показана в художественном фильме «Поединок» по роману Льва Шейнина. К сожалению, все памятники «Катюш», установленные в гг. Рудне, Орше, Москве, базируются на имитации шасси ЗиС-6.

Известен ряд опытных и малосерийных модификаций ЗиС-6. Еще в 1932 г. был построен вариант АМО-6 с обычной шестеренчатой 2-ступенчатой главной передачей, обладавшей лучшими показателями, но в СССР и за рубежом в то время было увлечение 3-осными машинами с червячными передачами, и это, по-видимому, решило дело. Шестеренчатые передачи были вновь применены в 1940 г. на экспериментальных трехосных полноприводных (6х6) машинах ЗиС-36, которые в принципе являлись тоже модификацией ЗиС-6, но сделанной на более высоком уровне. Небольшая часть укороченных шасси ЗиС-6 с более мощным двигателем (90 л.с.) применялась для тяжелых пушечных броневых автомобилей БА-11, использовавшихся в начале Великой Отечественной войны.

Большинство ЗиС-6 погибли в боях в первые годы Великой Отечественной войны. Например, в воспоминаниях одного из участников боев 22–23 июня 1941 г. на территории Литвы упоминается, что их артиллерийская часть, после приграничных боев отступившая к г. Каунас, из-за взорванных мостов не могла переправиться через Неман и сбросила свои пушки вместе с тягачами ЗиС-6 в реку со взорванного железнодорожного моста. К сожалению, подобная участь не редкость на войне. Поэтому после войны ЗиС-6 встречались редко. Правда, они участвовали в параде Победы, дослуживали в тыловых частях, разных мелких организациях, переоборудованные для работы с газогенераторами возили грузы далеко на Севере.

К настоящему времени этих интересных автомобилей сохранились буквально единицы. Но есть надежда, что где-нибудь – может на севере, может на юге, в заваленных Аджимушкских каменоломнях, где уже находили автомобили, а может, и в гараже какой-нибудь организации, следопыты автостарины найдут еще одну старую «трехоску» ЗиС-6 – удалось же в 1984 г. найти в Подмоскovie уникальную пожарную лестницу на удлиненном шасси ЗиС-6...

Зато моделей ЗиС-6 в настоящее время



Модель бензозаправщика БЗ-35 в масштабе 1:72

предостаточно – и самых маленьких, в масштабе 1:87, и «авиационного» масштаба (1:72), и самых популярных в масштабе 1:43.

Первыми на модельном рынке появились самые маленькие (1:87) модели из



Модель БМ-13 в масштабе 1:72

Модель ПАРМ-2 в масштабе 1:72 (AER-Moldova)



Киева. Сначала это был просто грузовой вариант, потом появилась автоцистерна. Надо сказать, что, как и у всех моделей семейства ЗиС, производимых в Киеве, не соответствовали оригиналу ни кабина, ни крылья. Их придется исправлять своими силами.

Потом появились наборы в масштабе 1:72. В этой серии вариантов было значительно больше, причем имелась даже «Катюша». Модели детализованы лучше, чем киевские, что, вообще-то, само собой разумеется ввиду больших их размеров, да и внешне собранная модель больше походила на «живой» ЗиС-6.

В масштабе 1:43 модели ЗиС-6 и специальные автомобили на их базе производят «ЛОМО-АВМ» и «МиниКлассик». В отличие от маленьких масштабов, ЗиСы от «ЛОМО-АВМ» металлические. К сожалению, санкт-петербургская модель имеет много отличий от своего прототипа. Это и радиатор угловатой формы, и «обвисшие» передние крылья, и не соответствующая оригиналу кабина. ЗиС-6 от «МиниКлассик» лучше – у него с радиатором, капотом двигателя и кабиной все в порядке. Увы, передние крылья сделать и им не удалось – видно, очень уж хитроумно переходят их поверхности одна в другую и изгибаются... Ну, и колеса великоваты для ЗиСа. А так модель приятная, ничего не скажешь.

Кстати, интересно почему никто из мелких производителей деталей для конверсии и доукомплектования моделей 1:43 не занялся производством «правильных» радиаторов для ЗиСов или нормальных крыльев для санкт-петербургских же «полторок»? Или соответствие модели прототипу – дело второстепенное?



Модель ПАРМ-2 (Дмитриев)



Егер II для МЧС



Изотермический фургон на базе ГАЗ-3310



ЗИЛ-5301ЕО с изотермическим кузовом «Мосдизайнмаш»



ГАЗ-3308 Вахта



КамАЗ-4355, премьера



ЗИЛ-5301ИО, опытный



ГАЗ-3310 «Валдай»



КамАЗ-53605



ЗИЛ-4334В1



Урал-55571-44



АЦ-5,0-40 на шасси ЗИЛ-630904, опытный



Автокран КС-55730 на шасси Урал-532365



Тягач МЗКТ-692374



Эвакуатор со сдвижной платформой Зил-53014А



Самосвал КрАЗ-65032-043



Лесовоз КрАЗ-64372

ОПЫТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ УРАЛ-377М



Опытный Урал-377 в период испытаний 1964 г.

Валерий ДМИТРИЕВ
г. Миасс (Челябинская обл.)

Многие советские автозаводы в инициативном порядке, стремясь расширить область применения своей продукции, проводили опытно-конструкторские работы по направлениям, не свойственным основной программе завода и часто после успешного завершения испытаний по тем или иным причинам не находили поддержки в Минавтопроме для постановки этих машин на конвейер.

Произошло это и с опытными работами по транспортному автомобилю Уральского автозавода – Урал-377М.

Серийный Урал-377

После четырнадцатилетнего производства на Уральском автомобильном заводе модификаций знаменитой «трехтонки», начиная от упрощенной конструкции военного времени ЗиС-5В и до его глубокой модернизации – достаточно современного грузовика Урал-355М, ЦК КПСС и Советом Министров СССР 17 апреля 1958 г. было принято решение о

коренной реконструкции завода для производства трехосных автомобилей высокой проходимости.

Во исполнение этого решения после активной, плодотворной работы всего коллектива автозавода в 1961 г. началось серийное производство полноприводного трехосного грузовика Урал-375.

Но еще при разработке прототипов уральских автомобилей НАМИ-020 и НАМИ-021 в Научно-

исследовательском автотомоторном институте предполагалось иметь в семействе и неполноприводную модификацию с худшими параметрами проходимости, но с большей грузоподъемностью и с лучшими условиями работы водителя. Тем более что в Советском Союзе была свободна ниша грузовика типа 6x4 грузоподъемностью 7–8 т.

Самым простым и дешевым путем решения этой задачи было создание на унифицированных узлах автомобиля Урал-375 (колесная формула 6x6) грузовика с неведущим передним мостом. Автомобиль должен был эксплуатироваться по дорогам с покрытием, допускающим нагрузку до 6 т на мост. Исходя из этого и из возможностей узлов и агрегатов грузоподъемность автомобиля была назначена 7500 кг. При большей перевозимой массе груза потребовалось бы вести дополнительные работы по увеличению грузоподъемности шин, по прочности рамы, усилению

тормозов и т.п. Ну, и это все привело бы к разнотипности с базовым Урал-375 и, следовательно, к увеличению себестоимости производства.

Разработка автомобиля «Урал» колесной формулы 6x4 началась в I квартале 1959 г., а первый опытный образец автомобиля Урал-377 был изготовлен в начале 1961 г. Основными отличиями Урал-377 от полноприводного Урал-375 были: двигатель с неэкранированным электрооборудованием, раздаточная коробка без привода к переднему мосту, неведущий передний мост, горизонтальный держатель запасного колеса с гидравлическим подъемником одностороннего действия, размещенный справа, под передней частью новой деревянной грузовой платформы большего объема, чем на Урале-375, и новая цельнометаллическая, двухдверная, трехместная кабина, оборудованная отопителем, которая позже стала устанавливаться и на полноприводные модификации миасских грузовиков.

Начались заводские испытания неполноприводной модификации уральского вездехода.

И в этом же 1961 г. главного конструктора Уральского автомобильного завода Анатолия Ивановича Типкова вызвали в Комитет машиностроения при Совете Министров СССР к председателю Строкину Николаю Ивановичу по следующему вопросу: «Анатолий Иванович, Ваш завод начинает производство автомобиля высокой проходимости и его стихия – бездорожье, но в связи с увеличением дорожного строительства, все более широким расширением сети новых дорог с покрытием, допускающим нагрузку до 6 т на мост автомобиля, надо подумать и о конструкции неполноприводного трехосного грузовика для этих дорог. Прошу Вас разработать на базе узлов вездехода, который осваивается в Миассе, грузовик колесной формулы 6x4 с требуемыми параметрами и принять немедленные меры по его освоению в производстве. На опыте создания и эксплуатации Вашего нового автомобиля мы проверим необходимость для транспортных организаций страны такого автомобиля, эффективность его эксплуатации и разработаем требования к массовому автомобилю для проектируемого, нового самого крупного в мире автозавода».

А этим заводом через 10 лет стал «КамАЗ».

Задание было выполнено, в марте 1966 г. Урал-377 после окончания контрольных междуведомственных испытаний был рекомендован к серийному производству. В заключении отчета по этим испытаниям было отмечено: «...автомобиль Урал-377 типа 6x4,



Серийный Урал-377 выпуска 1966 г.



Испытания Урал-377М по «водным просторам» Челябинской области.



Урал-377М для приемочных испытаний. 1967 г.



Урал-377М для приемочных испытаний. 1967 г.

грузоподъемностью 7,5 т, изготовленный с высокой степенью унификации с серийным автомобилем Урал-375, обеспечивает эффективную перевозку грузов по всей дорожной сети страны и может использоваться в качестве транспортного автомобиля тягача, седельного тягача, самосвала и шасси под различные модификации». Завод же начал производство Урала-377 несколько раньше, еще в цехах опытного производства в 1965 г., и за этот год было изготовлено уже 178 бортовых автомобилей и 50 седельных тягачей Урал-377С.

Так на Уральском автозаводе начался выпуск грузовика повышенной проходимости колесной формулы 6х4 Урал-377, незаменимого в условиях крайне низко развитой дорожной сети Советского Союза.

Пути устранения недостатков Урал-377 в модернизированном Урал-377М

Основными положительными моментами автомобиля повышенной проходимости Урал-377 была высокая степень унификации с базовой моделью завода, неплохая проходимость, но как транспортный, дорожный автомобиль повышенной грузоподъемности он был неполноценен. Эта неполноценность Урал-377 выражалась в недостаточно хорошем соотношении грузоподъемности и собственного веса по сравнению с вновь разрабатываемыми МАЗ-500 и ЗиЛ-133, недостаточно длинной платформе, большой погрузочной высоте. Автомобиль колесной формулы 6х4 размерности «Урала» должен был иметь грузоподъемность 10–12 т. Однако при этом появи-

причем он потерял бы при этом все свои преимущества по проходимости и дешевизне вследствие унификации с базовой моделью Уральского автозавода. Недостаточный размер колесной базы (4200 мм) не позволял разместить на шасси Урал-377 достаточно длинную платформу. Внутренняя длина платформы Урал-377 равна 4700 мм. Однако даже эта недостаточно длинная платформа из-за малой колесной базы оказалась чрезмерно сдвинутой назад. Это привело к тому, что при перевозке длинномерных грузов задние мосты перегружались настолько, что вывешивалась передняя ось и ухудшалась управляемость автомобиля. Погрузочная высота платформы составила 1600 мм, что превысило размер погрузочной высоты всех автомобилей данного класса (по грузоподъемности) и, по мнению комиссии по госиспытаниям Урал-377, требует механизации погрузочно-разгрузочных работ. Также на автомобиле был применен бензиновый двигатель, тогда как началась массовая дизелизация грузового транспорта.

При изложенных выше обстоятельствах трудно было говорить о соответствии автомобиля Урал-377 современному техническому уровню и мировым стандартам. Следовало ожидать известных проблем при поставках его на экспорт, особенно учитывая, что по своему внешнему виду Урал-377 сохранил очертания армейского автомобиля.

Конструкторы Уральского автозавода прекрасно понимали и принимали все эти замечания в адрес их детища и целенаправленно вели опытно-конструкторские работы по повышению уровня Урал-377 как транспортного, но в то же время пытались сохранить свойство повышенной проходимости. «УралАЗ» стремился к созданию полноценного транспортного, дорожного автомобиля с приемлемыми техническими параметрами по топливной экономичности, динамичности и в то же время с присущей всем «Уралам» проходимостью.

Эти работы вылились в изготовлении модификации Урал-377М (модернизированный). Создание этой машины в экспериментально-исследовательском производстве «УралАЗа» началось по окончании междоуведомительных испытаний Урал-377 в

1966 г. На модернизированном Урал-377 конструкторы попытались решить проблемы, которые были выявлены ранее на Урал-377. А в это же время завод имени Лихачева разрабатывался ЗиЛ-133 с подобными Уралу-377М массовыми параметрами, но это был грузовик с двухскатной ошиновкой задней тележки, и он не мог составить конкуренцию этому «Уралу» на плохих дорогах. Урал-377М должен был остаться в классе автомобилей повышенной проходимости.

Для повышения коэффициента использования веса грузовика были проведены работы по снижению веса узлов и агрегатов и увеличению грузоподъемности с 7500 до 8000 кг. Меньше стали весить шины другой размерности,

новая конструкция дополнительной коробки с передаточными числами 1 и 1,35 с пневматическим управлением, отдельные детали шасси. В целях унификации уральские конструкторы все же не рискнули на перекомпоновку установки силового агрегата и введение промежуточной опоры карданного вала вместо дополнительной коробки в трансмиссии. Это бы привело к разработке всех новых систем двигателя и удорожанию автомобиля в массовом производстве. Для установки платформы увеличенной длины с 4500 до 4850 мм и улучшения ее расположения и соответственно расположения центра тяжести груза была увеличена колесная база с 4200 до 4620 мм. Для уменьшения погрузочной высоты платформы с 1600 до 1420 мм были применены широкопрофильные, бескамерные шины ОИ-П46 размерности 1100х400-533 наружным диаметром 540 мм с колесами без монтажных болтов, для этого же было принято решение отказаться от установки запасного колеса, так как оно располагалось под платформой и своими габаритами диктовало высоту пола кузова от лонжеронов рамы, опять же это решение уменьшало снаряженную массу грузовика. Считалось, что такая конструкция шин и колес должна была обеспечить достаточную степень надежности. Тем более что и в зарубежной практике, при установке бескамерных шин, запасные колеса на шасси автомобиля не устанавливались. Такие решения применялись на РИО 6х6 и GMC типа 4х2. Таким образом, установка бескамерных шин не предполагала обязательного наличия запасного колеса. А для поддержания движения автомобиля при проколе колеса на задней тележке оставили централизованную подкачку



Двухскатный опытный Урал-377М.

шин. Ну, а при повреждении одного из передних колес можно было поменять его с одним из колес задней тележки и продолжить движение, производя подкачку проколотого колеса. Конечно, это было не самое эффективное решение, но так оно и задумывалось с мечтами об улучшении работы сервисных эксплуатационных служб автотранспортных предприятий. Если продолжить разговор о применении шин, то односкатная установка на задних мостах полноприводного автомобиля такого класса грузоподъемности являлась достаточно перспективным решением и была достаточно редка – сложно было создать конструкцию шины с достаточной «ходимостью» при необходимой грузоподъемности, да и в наше время ведущие производители в мировой шинной промышленности только начинают предлагать односкатные шины для задних мостов. Только сейчас главной целью является топливная экономичность, а в 1960-е гг. уральские конструкторы и омские шинники боролись за сохранение проходимости уральского автомобиля.

Тормоза получили отдельный пневмогидравлический привод на каждый мост, передний мост получил поворотные цапфы типа МАЗ-500.

Проведение всех конструктивных мероприятий позволило при увеличении грузоподъемности грузовика, увеличении колесной базы, увеличении длины платформы, установки на ней надставных бортов уменьшить снаряженную массу с 7275 кг до 6635 кг. По своим удельно-массовым характеристикам автомобиль стал равен перспективным МАЗ-500, ЗиЛ-133.



Урал-377М на шинах О-47А. 1969 г.

лась бы естественная необходимость введения двухскатной ошиновки колес задней тележки, увеличения базы, усиления рамы, мостов, тормозов, подвески и т.д., то есть необходимость принципиального изменения конструктивной схемы автомобиля,



Урал-377М на шинах О-47А. 1969 г.

Изменение передаточных чисел трансмиссии, увеличение числа используемых передач, применение бескамерных шин с более насыщенным рисунком протектора уменьшали расход топлива. И еще для улучшения топливной экономичности в заднюю тележку был установлен межосевой дифференциал. Это был первый изготовленный межосевой дифференциал на советском грузовике, в это же время на «Зиле» для опытного ЗиЛ-133 он только разрабатывался и в «железе» появился чуть позже, такой же появился позже и на КамАЗе. В передней подвеске применены более эффективные амортизаторы типа МАЗ-514, которые в сумме с увеличенным ходом подвески улучшали плавность хода автомобиля и дополняли вклад в уменьшение расхода топлива. Но расходы топлива по результатам испытаний оставались еще довольно высокими (средний расход по итогам приемочных испытаний составил около 73 л/100 км), и поэтому с целью его уменьшения на следующих этапах работы автомобиль должен был получить свой собственный дизельный уральский двигатель, работы по которому велись на «УралАЗе» и он испытывался на стендах и на автомобилях Урал-375.

Урал-ЭЗ377Д конструкции НАМИ

В направлении этих же работ в НАМИ коллективом лаборатории перспективных разработок отдела автомобилей высокой проходимости под руководством руководителя отдела А.Родионова и руководителя лаборатории Н.Коротконошко был разработан и изготовлен на базе узлов Урала-377 автомобиль Урал-ЭЗ377Д. Он отличался решениями, на которые уральские конструкторы не пошли по причинам унификации, – более низкой установкой дизельного двигателя ЯМЗ-236, снятием дополнительной коробки в трансмиссии, значительным облегчением ряда узлов и агрегатов.

В результате увеличение веса за счет дизеля ЯМЗ, увеличения колесной базы, установки дополнительной аккумуляторной батареи и некоторых других узлов и деталей было скомпенсировано, и снаряженный вес Урала-ЭЗ377Д уложился в вес серийного автомобиля Урал-377.

Расход топлива с дизелем по шоссе при скорости около 60 км/ч составил 28 л/100 км, а при езде по городу – около 35 л/100 км.

В итоге работы по созданию в НАМИ автомобиля Урал-ЭЗ377Д показали, что установка дизельного двигателя ЯМЗ-236 на Урале-377 технически возможна и экономически целесообразна. Но в конструкторских бюро «УралАЗ» заканчивались опытные работы по собственному дизелю, который хотелось увидеть на конвейере, а в ЯМЗ на кулманах уже появились наброски нового двигателя ЯМЗ-741, который проектировался для нового перспективного автозавода, которым позже стал «КамАЗ», и этот двигатель позже встал и на серийный Урал-4320. А старый дизель ЯМЗ-236 вынужденно был установлен на «Ураль» только через 26 лет, после пожара на камазовском заводе двигателей.

Испытания Урал-377М

Созданная уральскими конструкторами конструкция модернизированного автомобиля Урал-377М по сравнению с Урал-377 по основным технико-эксплуатационным характеристикам в большей степени соответствовала условиям перевозок грузов по дорогам низших категорий и грунтовым дорогам, что и было подтверждено на заводских испытаниях в конце 1966 г., после которых в соответствии с приказом по Министерству автомобильной промышленности от 29.04.67 г. № 118 межведомственная комиссия провела приемочные испытания этого грузовика.

Испытания проводились в период с мая по



Опытный Урал-377М на шинах ОИ-П46 . 1966 г.

ноябрь 1967 г. пробегом в объеме 35 000 км на асфальто-бетонных, гравийных и грунтовых дорогах автополигона НАМИ, Челябинской области и в дальнейшем пробеге по маршруту Миасс – Москва – Крым – Астрахань – Оренбург – Миасс. Около 15 000 км автомобиль прошел с прицепом полной массой 10500 кг.

Испытаниями было подтверждено соответствие автомобиля существующим нормативам. Качество подвески не вызывало ограничений скорости на большинстве типов дорог, за исключением сильно разбитых грунтовых дорог, где скорость приходилось снижать для сохранения груза. Автомобиль надежно «держал дорогу» на асфальте, бетоне, сухом грунте. Разъезды со встречными автомобилями и обгоны трудностей не вызывали.

Но из-за недостатков протектора шины ОИ-П46 автомобиль плохо держал дорогу на грязном грунте и трудно управлялся на профилированных грунтовых дорогах в сыром состоянии. И вообще, проходимость Урала-377М по этой же причине оказалась хуже, чем у Урала-377, но все-таки лучше, чем у ближайших по классу ЗиЛ-130 и ГАЗ-53А.

Конструктивные новинки в оборудовании кабины, а именно: пневматический привод управления дополнительной коробкой и механизмом блокировки межосевого дифференциала,

омыватель ветрового стекла, выключатель указателя поворотов на рулевой колонке, улучшили удобство управления грузовиком.

Увеличение периодичности смазки отдельных узлов в 2–5 раз, увеличение периодичности ТО-1 и ТО-2 и снижение их трудоемкости, исключение необходимости регулировки подшипников и тяг переключения, смазки подшипников вала руля, снижения трудоемкости обслуживания и путевого ремонта шин из-за применения колес без монтажных болтов и наличия центральной накачки



Конструкторы и испытатели «УралАЗ» рядом с Урал-377М. 1966 г.

Весна 1968 г. Семейство автомобилей «УралАЗ». Во главе — опытные Урал-377М





шин позволили снизить трудоемкость технического обслуживания на Урал-377М ориентировочно на 25–30% по сравнению с Уралом-377.

К серьезным конструктивным недостаткам, выявленным при испытаниях, отнесены повышенный нагрев дополнительной коробки из-за малого объема картера, прогиб изготовленных по временной технологии балок ведущих мостов, ненадежная работа застеек кабины и долговечность некоторых узлов кабины, недостаточная прочность основания платформы.

Ненадежно работали и требовали доработки широкопрофильные, бескамерные шины ОИ-П46 первой партии, всего вышло из строя 17 шин. Шины второй партии прошли всего по 13 500 км. При данной степени надежности бескамерных шин работа автомобиля без установки на нем запасного колеса была признана практически невозможной, и комиссия по приемочным испытаниям рекомендовала временно до увеличения надежности шин применить держатель запасного колеса.

В итоге актом приемочной комиссии от 15 марта 1967 г. автомобиль был так и рекомендован к серийному производству с запасным колесом. А по шинам было рекомендовано продолжать работу по увеличению их надежности и долговечности, уменьшению веса, по снижению сопротивления качению. Также было необходимо продолжить работы по применению на Урал-377М быстроходного дизеля и увеличению массы прицепа до 11,5–12 т.

На двух опытных образцах Урал-377М, изготовленных в декабре 1967 г., проводились износ-прочностные испытания в объеме 150 000 км и были окончены в декабре 1969 г. Также целью испытаний являлась оценка мероприятий по снижению трудоемкости, увеличению периодичности технического обслуживания и увеличению сроков замены смазки.

Испытания проводились по дорогам автополигона НАМИ и по дорогам общего пользования Челябинской области при полезной нагрузке 8 т.

Проведенными испытаниями было установлено, что автомобили Урал-377М, прошедшие испытания, в капитальном ремонте не нуждались, отказы и неисправности, выявленные в процессе испытаний, в основном присущи базовому автомобилю Урал-377 и работы по ним ведутся в установленном порядке.

Автомобиль можно было рекомендовать к се-

рийному производству, ставить на конвейер. Но при жестком планировании в Советском Союзе, когда между заводами были четко распределены типаж выпускаемых автомобилей, Уральскому автомобильному заводу не было разрешено завершить работы по транспортному автомобилю повышенной проходимости Урал-377М серийным производством. Уже вовсю шло проектирование Камского автозавода, автомобиля которого и должны были занять эту нишу по грузоподъемности. И еще в середине 60-х годов прошлого века московский автозавод имени Лихачева занимался разработкой семейства ЗиЛ-133 подобного же класса. Да и руководство Уральского автозавода недостаточно активно стремилось доказывать в Минавтопроме необходимость расширения типажа своего завода. А пока завод выпускал не совсем полноценный как транспортный, но незаменимый в условиях крайне низко развитой дорожной сети Советского Союза и максимально унифицированный с полноприводным собратом Урал-377, и выпускал он его до 1983 г.

Урал-377М со стеклопластиковым оперением

Создание народно-хозяйствен-

ной модификации уральского автомобиля

Урал-377М подвигло

дизайнеров завода на изменение облика автомобиля, чтобы отойти слегка от утилитарного армейского облика. А так как завод никогда не славился развитым штамповым оборудованием, да и в Советском Союзе в те годы довольно удачно велись работы в направлении применения стеклопластика на автомобилях (ЗиЛ-135, МАЗ-543 и т.д.), то была сделана попытка изготовления новой облицовки радиатора и оперения автомобиля из стеклопластика. В этих деталях нашло отклик общее направление дизайна 50–60 гг. прошлого века. Это более широкие и низкие крылья, элементы которых подобны элементам наших ГАЗ-52 и ЗиЛ-130, «надбровные дуги» над фарами переключаются с элементами ФОРД-Меркьюри, подобные крупные элементы в облицовке были и на опытных образцах МАЗ-500. Кабина и капот были оставлены без изменений.

Но у заводских испытателей – а пробеговые испытания автомобиля с измененной облицовкой и крыльями проходили с весны по июнь 1968 г. – эти работы одобрения не получили. В отчете прозвучало: «По сравнению с действующим оперением у опытного оперения широкие и низкие крылья, узкая передняя часть капота ухудшают внешний вид автомобиля, особенно при виде сзади».

И, конечно, более важным оказалось то, что при этих конструкции и дизайне было затруднено снятие и ус-

тановка брызговиков крыла из-за малого расстояния между краем крыла и колесом, неудобен доступ к креплению выпускных коллекторов с приемными трубами глушителя. Также были отмечены контакты крыльев с шинами при прожатии рессор и поворотах колес. При пробеге 5000–12000 км были отмечены трещины новой облицовки и крыльев в зонах их крепления к деталям шасси и кабины.

В итоге было рекомендовано доработать дизайн и конструкцию новых деталей и продолжить испытания. Но были начаты работы по созданию нового семейства перспективных полноприводных грузовиков Урал-379, Урал-395, а специального дизайн-бюро на «УралАЗе» не было и кадров для работы по нескольким направлениям не хватало.

Рождение шины О-47А

После получения неудачных результатов на испытаниях грузовика Урал-377М с опытными бескамерными шинами ОИ-П46 работы в направлении

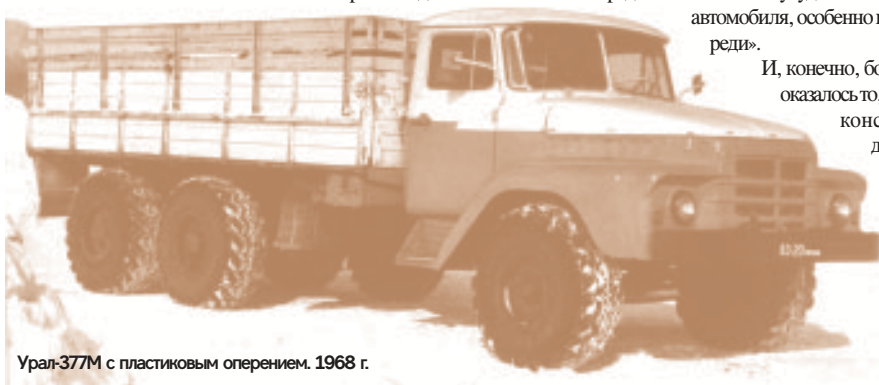
Урал-377М с пластиковым оперением. 1968 г.



создания новой конструкции шин были продолжены. Омский шинный завод по техническому заданию Уральского автомобильного завода разработал и изготовил новые широкопрофильные шины размерности 1100х400-533 модели О-47А с универсальным рисунком протектора. Они были той же размерности, что и неудачные ОИ-П46, и были изготовлены в двух модификациях – камерные и бескамерные. Шины конструктивно были выполнены на 12-слойном капроновом термовыпянутом корде, с углом в основании борта 8°, бескамерная шина имела герметизирующий слой. Отношение высоты шины к ширине профиля составляло 0,771, насыщенность рисунка протектора 55%.

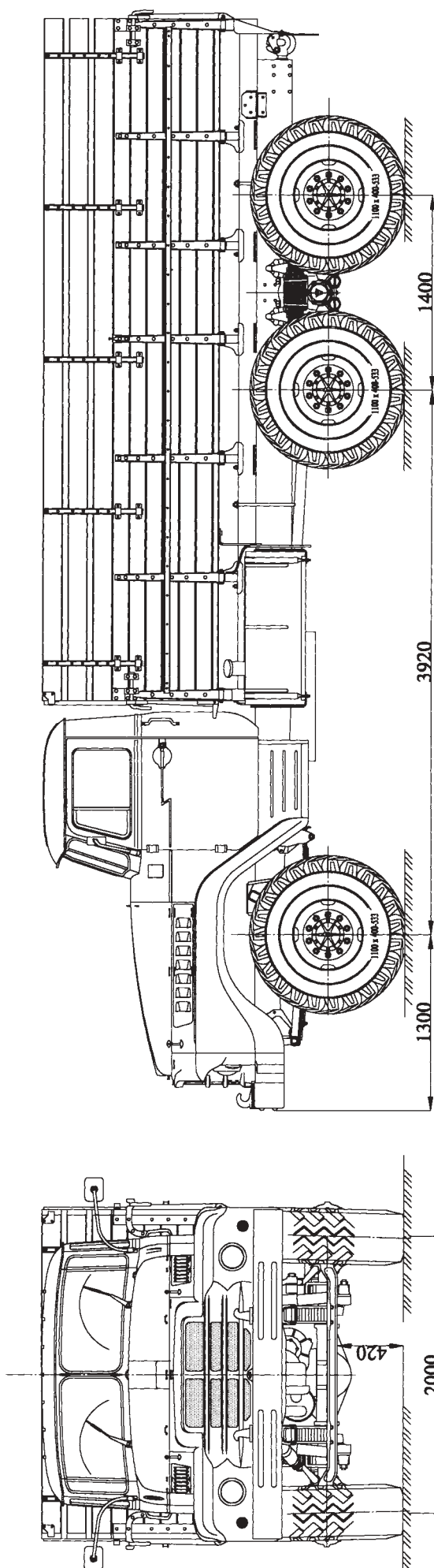
За июнь–июль 1968 г. на автомобилях Урал-377М, Урал-377 и Урал-383 было испытано 67 шин, из них 31 – бескамерные. В процессе лабораторных и лабораторно-дорожных испытаний были определены параметры износостойкости и ходимости шин в различных дорожных условиях, ремонтпригодности и разнашиваемости. Испытания проводились в сравнении с серийными ОИ-25. Камерная шина была легче на 9,7 кг, а бескамерная – еще больше. Испытания на топливную экономичность выявили уменьшение расхода топлива на 6–9%.

При испытаниях на проходимость выявилось однозначное ее повышение перед ОИ-П46, а в отдельных случаях – даже перед ОИ-25. При оценке по принципу «пройдет – не пройдет» на сравнительных испытаниях по снежной целине с плотным метелевым снежным покрытием глубиной 450 мм автомобиль на шинах О-47А прошел его с последовательным пробиванием колеи, а на ОИ-25 – с частичной пробуксовкой колес. При замере силы тяги на крюке по снежной целине автомобили показали одинаковые результаты, но шины О-47А показали на 10% меньшее сопротивление качению, а на гладком льду большая сила тяги была у ОИ-25. На скользкой грунтовой дороге тягово-сцепные свойства О-47А оказались несколько хуже.

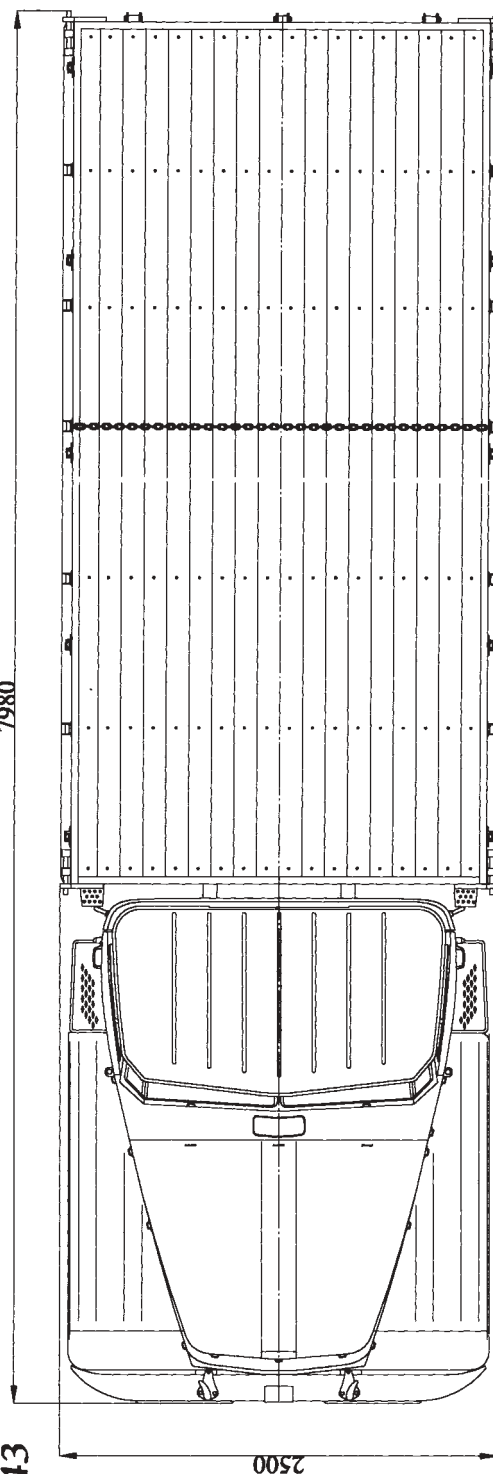


Урал-377М с пластиковым оперением. 1968 г.

Опытный образец автомобиля УРАЛ-377М со стеклопластиковым оперением (1968 год)

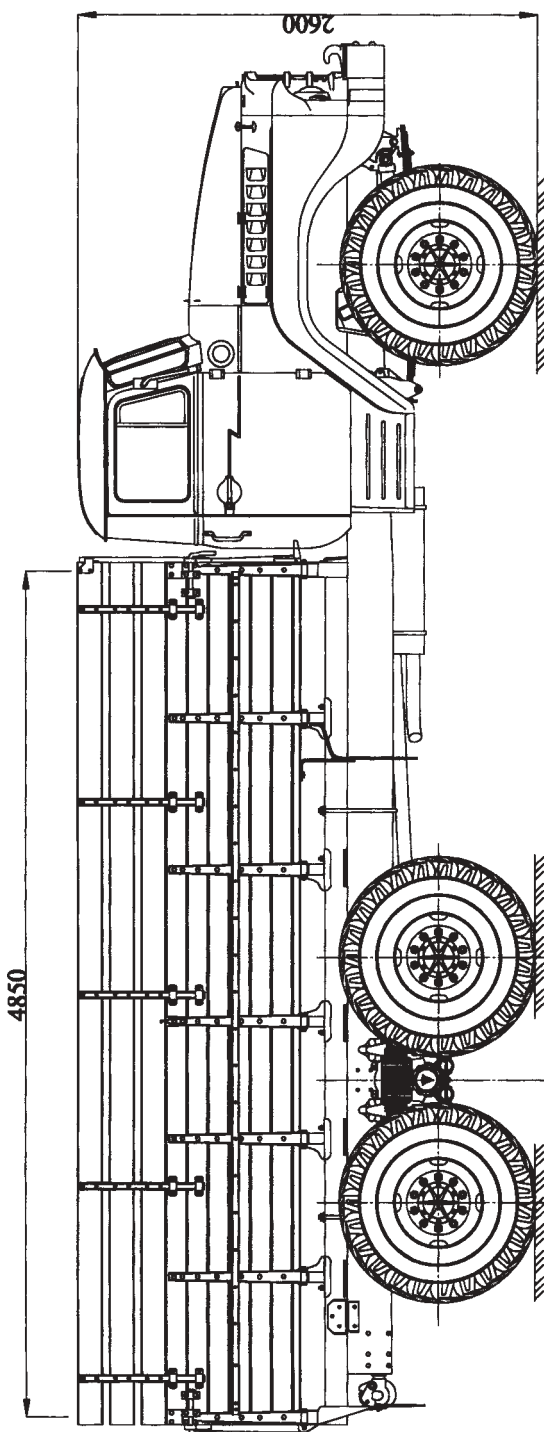
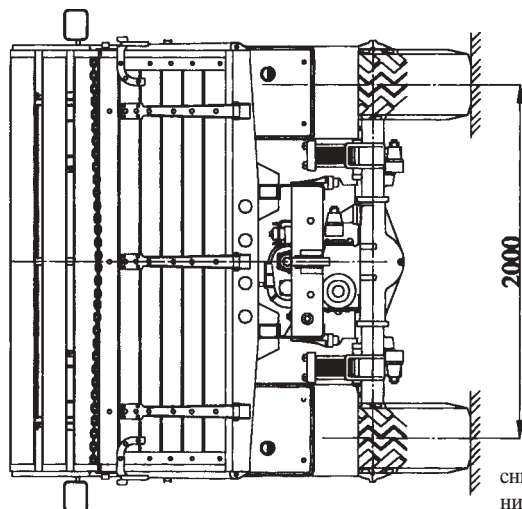


1000 0 500 1000
Д 2002 Дмитриев В.В. М 1/43



Урал-377М с пластиковым оперением. 1968 г.





1000 0 500 1000 М 1/43
Дмитриев В.В.

По ходимости шин были получены неплохие результаты. Она увеличилась по сравнению с ОИ-25 в 2,4 раза, в среднем с 31000 до 65000 км. Но на некоторых образцах за период испытаний отмечалось расслоение шашек протектора, отрыв боковых грунтозацепов, наблюдались трещины между грунтозацепами, вздутие боковин на бескамерной шине, также при низких температурах $-28-35^{\circ}$. С была отмечена недостаточная герметичность бескамерных шин. В связи с этим при общих положительных результатах пока было рекомендовано Омскому заводу поработать над увеличением надежности шин и продолжить испытания. Но в Советском Союзе уже было принято решение о строительстве нового автозавода, которым позже стал «КамАЗ», и работы по шине О-47А проводились на других модификациях «Уралов».

В итоге новая широкопрофильная шина О-47А пошла на конвейер на автомобили «Урал» колесной формулы 6х6 и 6х4, и в серийном производстве шины О-47А появились на Урал-377Н, Урал-375Н, седельных тягачах Урал-377СН и Урал-375СН в 1975 г. Индекс «Н» и обозначал установку на автомобилях шин О-47А и в среде работников «УралАЗа» и эксплуатационников она получила неофициальное название «эновская». Первые образцы серийных автомобилей Урал-377Н экспонировались в 1974 г. на ВДНХ на выставке, посвященной 50-летию автомобильной промышленности СССР. Применение О-47А снизило погрузочную высоту платформы, ходимость их была достаточной при движении по дорогам общей сети, незначительно снизилась и проходимость, и поэтому позже полноприводный Урал-375Н был принят на вооружение Советской Армии как транспортная модификация, а при установке дизеля КамАЗ-740 его сменил прямой потомок – Урал-43202 с этими же шинами, ну, а позже Урал-43202-10 и Урал-43202-31 с Ярославскими двигателями.

В 2000 г. из-за сложностей с поставкой колесных дисков из зарубежного Кременчуга, все более широкого распространения широкопрофильных шин ИД-П284, модификации с шинами О-47А были сняты с конвейера завода. Но применение этих довольно интересных шин в этом же 2000 г. неожиданно получили продолжение. Горьковский автозавод на Московском автосалоне в августе представил свой «Водник» ГАЗ-3937 именно на шинах О-47А. По отзывам создателей «Водника», на этой шине, по сравнению со стандартной от БТР-80, резко возросла проходимость, даже при отсутствии системы накачки шин. Может, О-47А и обретет новую жизнь на автомобиле совсем другого класса.

Двухскатный 10-тонный Урал-377М

Отходом от непрерывных работ по автомобилям высокой и повышенной проходимости на «УралАЗе» стала проверка возможности эксплуатации Урал-377М с двухскатной ошиновкой задней балансирной тележки, на которых были установлены шины 260-508.

В декабре 1968 г. экспериментальным цехом было изготовлено два новых опытных образца Урал-377М, на одном из которых и были проведены эти работы, и автомобиль был передан на испытания.

На переднем мосту, как более перспективное в те времена, было опробовано бездисковое крепление колес. Особое внимание уделялось опытной конструкции новых штампо-сварных балок задних ведущих мостов, измененной конструкции продольных брусков и крепления платформы. В сравнении с автомобилем на шинах О-47А, были проведены испытания на проходимость и замеры тягового усилия на крюке по различным типам грунтов, оценены средние скорости движения и расход топлива. Но эти работы как снижающие уровень проходимости дальнейшего продолжения в 60-е гг. прошлого века не получили.

Работы в направлении применения двухскатной ошиновки были продолжены только через 25 лет на одной из опытных модификаций Урала-43223, но были прекращены в связи с необходимостью и практически с невозможностью в серийном производстве коренного изменения колесно-ступиного узла машины и не совсем удачной управляемостью и устойчивостью автомобиля на этих шинах. А этот образец Урал-377М позже был переоборудован под шины О-47А для проведения дальнейших износо-прочностных и других типов испытаний автомобиля.

Одной из таких работ после окончания удачных для Урал-377М приемочных испытаний стала проверка возможности увеличения грузоподъемности автомобиля. На одном из образцов с декабря 1968 г. по июнь 1969 г. проходили испытания по подтверждению возможности работы грузовика с полезной нагрузкой 10000 кг по дорогам 1-й и 2-й категории, а это – по асфальтированному и бетонированному шоссе, по городским улицам.

Опытный образец имел очередную модификацию шины О-47Б, запасное колесо, расположенное справа-спереди под платформой. Снаряженная масса автомобиля составляла 7057 кг, при этом на переднюю ось приходилось 3102 кг. Полный вес с нагрузкой 10 т составил 17282 кг, и при этом на переднюю ось пришлось 4292 кг, что соответствовало нормативным документам для автомобилей этой грузоподъемности. При проверке машины на грузоподъемность платформа оценивалась применительно к народно-хозяйственным грузам различных классов, то есть различного объемного веса. Оценка выявила эффективное использование грузовика при перевозке металлов, песка, руды и т.п. Эксплуатация с грузами меньшей плотности будет неэффективной.

Испытания проводились по дорогам Челябинской области пробегом в 25000 км, в том числе с прицепом массой 11500 кг – около 10000 км. По их итогам определили динамические свойства автомобиля и автопоезда такой полной массы, соответствие тормозных свойств и надежности узлов и агрегатов.

На основании результатов испытаний был сделан вывод о возможности увеличения грузоподъемности Урал-377М при движении по дорогам 1–2-й категорий с 8 до 10 т. Но для эффективного использования этой полезной массы необходимо было увеличение объема платформы до 8 куб. м.

Этими работами намечались пути для дальнейшей модернизации уральских грузовиков, расширения типажа и области применения. Но зМинавтопромом авод был определен как производитель полноприводных грузовиков, а результаты работ уральских конструкторов влились достаточно мощной струей в создаваемый всей страной «КамАЗ».

Автомастерская на шасси ГАЗ-330232



YA3-23608



Тролза 5275-05 «Оптим»



Автомобиль с самопогрузчиком ГАЗ-1506 на шасси ГАЗ-3302-1020



Специальный автомобиль Скорпион-2 (Корпорация Защита)

МТРЗ-5248 на базе ЛиАЗ-5256 (Московский троллейбусо-ремонтный завод)



Химическая лаборатория МЧС на базе ГАЗ-2705



ГАЗ-2217 СОБОЛЬ



МАЗ-107

Самосвал ГАЗ-1506 на шасси ГАЗ-330232-0001014



ГАЗ-2217 «Соболь-Баргузин»



YA3-3165M



ГАЗ-32217 «Соболь» 4x4

ГАЗ-3221



Болотоход (Корпорация Защита)





ЛуАЗ-969А и ЗИЛ-157 (АГД)



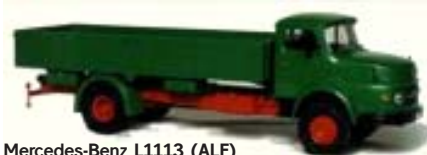
ГАЗ-53А (Pegas-Models)



ГЗТМ-892 на шасси ГАЗ-53А (Pegas-Models)



MAN Mk 25 (ALF)



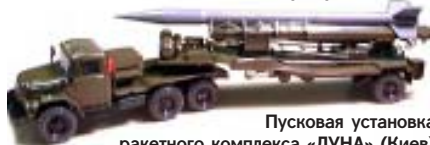
Mercedes-Benz L1113 (ALF)



Mercedes-Benz L322 (ALF)



Mercedes-Benz L911 (ALF)



Пусковая установка ракетного комплекса «ЛУНА» (Киев)



РСЗО БМ-14-16 на шасси ЗИЛ-131 (Киев)



Фургон «Продукты» на шасси ГАЗ-3307 (Компаньон-Модель)



Фургон «Продукты» на шасси ГАЗ-3309 (Компаньон-Модель)



ЗИЛ-157К (Лаборатория минимodelей)



АТ-2(157К) на шасси ЗИЛ-157К (Лаборатория минимodelей)



ГАЗ-3321 Дежурная часть Управления ФСНП России по Саратовской области (АГАТ)



ДИСА-2953 «Бастион» ЭКОНОМ-БАНК (АГАТ)



ГАЗ-3102 МЧС (АГАТ)



ВАЗ-211006 ралли (АГАТ)

В данном разделе публикуются объявления частных лиц о приобретении, продаже (в нетоварных количествах) или обмене предметов коллекционирования.

БЕСПЛАТНО публикуются **ВСЕ** объявления, присланные на бланке, помещенном в журнале (или его ксерокопии).

Объем объявления не более 30 слов, включая адрес. Предлоги, союзы, буквенно-цифровые обозначения типа АМО-Ф-15, ЗИС-5, д. 3, кв. 33 считаются целым словом.

Редакция журнала оставляет за собой право на редактирование текста объявления, а также право отказа в опубликовании объявления, содержащего антиобщественные призывы, обвинения в адрес физических и юридических лиц, коммерческую рекламу.

За достоверность информации в объявлениях редакция ответственности не несет.

Для сокращения объема объявления используйте следующие сокращения: ПП — почтовый перевод; САК — самоадресный конверт; К№ — номер по каталогу; М — масштаб; Ж — журнал; Б — брошюра; К — книга.

• Продаю коллекцию советских и зарубежных моделей в М 1:43. Тел. (095) 330-79-15, 8-926-213-82-63 (моб), e-mail: scalecars@mail.ru

• Предлагаю модели отечественных изготовителей (Компаньон-моделс, Промтрактор и др.). И.Ю.Любимов, 129110, Москва, а/я 15

• Куплю, обменяю, продам фотографии отечественных автомобилей и автобусов. 54018, Украина, Николаев, ул. 28-й Армии, д. 12, кв. 11. Говоруха Александр

• Ford T. Куплю материалы, чертежи, модели. 682480, Хабаровский край, п. Охотск, ул. Октябрьская, д. 39, кв. 2. Аминов М.Б.

• Продам недорого ГАЗ-3307, КАВЗ-3976, КАВЗ-3270, экскаватор ЭО-2621. Подробности в САК. 350075, г. Краснодар, а/я 4503, Миронов В.Ю.

БЛАНК ЧАСТНОГО ОБЪЯВЛЕНИЯ

(текст не более 30 слов, включая адрес):

Отметьте нужную рубрику:

КУПЛЮ
ПРОДАМ
ОБМЕНЯЮ
РАЗНОЕ

☐
☐
☐
☐

Почтовый адрес _____

Paul's Model Art
MINICHAMPS®



4000 32120 Smart Roadster-Coupe 2003 Yellow



4000 32130 Smart Roadster 2003 Blue metallic



4000 51102 VW 411LE 1969 Silver



4000 62020 Porsche 911 GT3 2003 Red



4000 32230 Porsche 944 Cabriolet 1991 Red



4000 32330 Porsche 968 Cabriolet 1994 Red



4000 62520 Porsche 959 1987 Silver



4000 81120 Ford Fiesta 2003 Blue metallic



4000 82000 Ford Cortina MKI 1962 Green



4000 82131 Ford Thunderbird 2002 Black



4000 82321 Ford GT 2004 Yellow



4000 886430 Ford Streetka 2003 Red



4001 12122 Peugeot 504 Coupe Silver



4001 12132 Peugeot 504 Cabriolet White



4001 20200 Alfa Romeo Alfetta 1.8 1972 Blue



4001 20290 Alfa Romeo Alfetta 1.8 1972 Carabinieri



4001 35220 Lotus Esprit «The spi who loved me»



4001 35270 Lotus Esprit Submarine «The spi who loved me»



4001 37221 Aston Martin Vanquish V12 2002 Black



4001 66230 Toyota 200GT «You only live twice»



4300 25476 BMW 323i 1975 Green

МИР АВТОМОБИЛЕЙ

Магазин-салон отечественных и зарубежных коллекционных моделей автомобилей промышленного и ручного производства

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА

Sun Star **MINICHAMPS** **NOREV** **BEST** **AMT MODEL** **MINI** **AMT**

Адрес магазина:
Москва, ул. 1-я Останковская, д. 55
(метро "ВДНХ")
торгово-деловой центр "ОСТАНКИНО"
зал "В", 2 эт., пав. 7
Время работы:
с 11.00 до 19.00 (ежедневно, без выходных)

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

АГАТ **АВТОМО**



Lada Revolution



YA3-3163



ГАЗ-310221



BA3-11113 «Ока» (КАМАЗ)



BA3-2120 4x2



ИЖ-2126 Ода



Проект Ока 1121



ИЖ Fabula 4x4



ГАЗ-3106



Проект 2170 (BA3)



YA3-23632



ИЖ-27171 Ода 4x4



ИЖ-2126 Ода



ИЖ-2126 Ода



BA3-2112 с обвеской фирмы «Grand»



ГАЗ-31105



Peugeot 307CC



Volkswagen Touareg V10TDi



Volkswagen Phaeton W12



Mitsubishi CZ2



Suzuki Concept S



BMW Z4



Ford Streetka



Volvo XC90 Executive



Mercedes CLK Cabrio



Mercedes SL55 AMG



KIA Opirus



Renault VelSatis



Renault Megane II



Saipa 141 (Iran Khordo)



Samand (Iran Khordo)



Jaguar S-type