

Автомобильный 3/2003 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

СТО ТРИДЦАТЬ ПЕРВЫЙ

ИЗ ПЕКИНА В ПАРИЖ НА АВТОМОБИЛЕ

Exotic

УКРАИНСКИЕ БОГАТЫРИ

BUCCIALI

VOLKSWAGEN PASSAT



Фирма ООО "Импульс Экспо" и ЗАО "Экспоцентр" приглашают принять участие
во 2-й Международной Выставке "ХОББИ - Планета Увлечений"

НОВУ

Москва 11 – 14 сентября 2003 г.
Выставочный Комплекс
на Красной Пресне, павильон № 3

Тематические разделы выставки:

"Салон коллекционирования"; "Мир подарков";
"Салон моделирования"; "Мир кукол"; "Рукоделие";
"Художественные ремесла и народные промыслы";
"Игровой салон"; "Салон флористики и икебаны";
"Птичий рынок"; "Охота и рыбалка"; "Экстрим";
"Хобби-клуб"; Специализированные издания;
Программное обеспечение; видеоматериалы

ХОББИ - ПЛАНЕТА УВЛЕЧЕНИЙ



ОРГАНИЗАТОРЫ:



ИНФОРМАЦИОННАЯ ПОДДЕРЖКА:



Всю необходимую информацию по вопросам участия в программе выставки Вы можете получить
в оргкомитете по тел. (095) 936-26-60, 936-26-44, E-mail: impulsm@col.ru, www.impulsexpo.ru



ЭКЗОТИКА/2003

Exotica

VII Московский международный автомобильный фестиваль

11/13.07.03

Москва, Аэродром Тушино

Приглашаем фестивале: тел. (095) 967-07-45, 967-07-46 / Вся информация в фестивале на сайте: www.exoticfestival.ru

Автомобильный 3/2003 МОДЕЛИЗМ

ЖУРНАЛ ДЛЯ КОЛЛЕКЦИОНЕРОВ МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ И ЛЮБИТЕЛЕЙ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЯ

Главный редактор
А. Шкаев, e-mail: shkaev@crosna.net
Зам. гл. редактора
Н. Макогонова
Редакционный совет:
А. Говоруха (Николаев)
Р. Исмагилов (Минск)
О. Курихин (Москва)
Е. Прочко (Москва)
Л. Сусливичус (Вильнюс)
Коллективный консультант:
Политехнический музей
Л. Кожина

Набор и верстка
Л. Полетаева
Фото
Ю. Мильман

Издатель
ООО «Благовест-В»
Генеральный директор
М. Гамаюнов
Тел. (095) 917-78-00, 974-88-54
E-mail: emcenter@rol.ru

Адрес для переписки:
129347, Москва,
ул. Проходчиков, 4, оф. 131
Шкаеву Александру Вадимовичу
Тел. (095) 188-19-83
<http://www.user.rol.ru/~emcenter>
www.RussianScaleModels.com

Журнал зарегистрирован в Государственном
Комитете РФ по печати.
Свидетельство ПИ № 77-1671 от 15.02.2000 г.
Редакция не несет ответственности за содер-
жание рекламных материалов.
Мнение редакции не всегда совпадает с мнени-
ем авторов статей.
Данное издание не может быть воспроизведе-
но полностью или частично без письменного раз-
решения издателя. При цитировании ссылка
обязательна.

Подписной индекс журнала по объединенно-
му каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ»

79742

© Автомобильный моделизм, 3 (27)

Тираж: 3000 экз.

Editorial office:
Moscow, 107120, Russia
Prokhorchikov Str., 4, of. 131
Phone: (095) 188-19-83

All rights reserved. This publication may not be
reproduced in part or in whole without prior written
permission of the publishers.
© Model Cars. Russia, 2003

СОДЕРЖАНИЕ



Сто тридцать первый, 2
А. Колеватов



Из Пекина в Париж на автомобиле, 8
Д. Лисин



Украинские богатыри, 12
Н. Моргул



Buccioli, 16
Е. Стрийчак



Имя со смыслом (Volkswagen Passat), 19
А. Бармасов



Неизвестный «Студебеккер», 23
Л. Сусливичус



«VF-cars» – мастерская из Белгорода, 25
А. Говоруха
Под знаком зубра: «Пятисотое семейство
бескапотных», 27
Р. Исмагилов
Фото наших читателей, 29
Отечественные новинки, 31
Зарубежные новинки, 32
Его «Credo», 3-я с. обл.

ЖУРНАЛ НАЛОЖЕННЫМ ПЛАТЕЖОМ НЕ ВЫСЫЛАЕТСЯ

Подписка на журнал «АВТОМОБИЛЬНЫЙ МОДЕЛИЗМ» на II полугодие 2003 года:
по объединенному каталогу агентства «РОСПЕЧАТЬ». Индекс – 79742;

через редакцию журнала перечислением на расчетный счет издателя 300 руб.

(за полугодие для России). Отправка журнала – заказной бандеролью.

ЖУРНАЛЫ № 3 за 2000 г. и №№ 2, 3, 4 за 2002 г. РАСПРОДАНЫ

Реквизиты издателя ООО «Благовест-В»:

р/с 40702810738000130469 Центральное отделение № 8641 Сбербанк России г. Москва,
к/с 30101810400000000225, БИК 044525225, ИНН 7725015198, КПП 770901001.

Номера журнала за 2000–2002 гг. можно приобрести в редакции или заказать по почте (стоимость
одного номера за 2000–2001 гг. – 65 руб., за 2002 г. – 85 руб., за 2003 г. – 100 руб. с пересылкой
по России). Цены указаны с учетом НДС.

На журнал можно подписаться через ИНТЕРНЕТ: <http://pressa.apr.ru/index/79742>

В розницу журнал можно приобрести:

Москва: магазин «МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ» (м. «Полянка»)

магазин «ДОМ КНИГИ НА СОКОЛЕ» – Ленинградский пр-т, 78 (м. «Сокол»)

магазин «ДОМ ТЕХНИЧЕСКОЙ КНИГИ» – Ленинский пр-т, 40 (м. «Ленинский проспект»)

магазин-салон «МИР АВТОМОБИЛЕЙ» – ул. Менжинского, 38, корп. 1, стр. 2, торговый
центр «Останкино», зал «В», 2-й эт., пав. 7 (м. «ВДНХ»)

Санкт-Петербург: магазин «МАШИНКИ» – ул. Моховая, 31

Краснодар: магазин «ДРАГУН» – ул. Коммунаров, 130

Омск: магазин-салон «МОДЕЛИСТ» – ул. Долгирева, 17

БЕЛАРУСЬ: 220015, г. Минск, а/я 307. Исмагилову Р.С.

УКРАИНА: 69006, г. Запорожье, Северное шоссе, 5, кв. 1. Никифорову В. (тел. 12-08-96)

г. Ровно, тел. 24-19-23, Городный Василий

г. Полтава, тел. 2-46-59, Лаптев Олег

СТО ТРИАЦАТЬ ПЕРВЫЙ

Андрей КОЛЕВАТОВ
г. Орлов (Кировская обл.)

Познакомившись с серийными грузовыми автомобилями Московского автозавода им. И.А.Лихачева, было бы несправедливо обойти молчанием еще одну уникальную машину – полноприводный армейский автомобиль ЗиЛ-131, тем более что этот грузовик продолжительное время являлся одним из самых распространенных в Советской Армии, да и в современных Вооруженных Силах России ЗиЛ-131 занимает одно из ведущих мест в структуре военной автомобильной техники. Внешний облик автомобиля, поставленного на конвейер во второй половине 60-х годов прошлого века, до сих пор не является устаревшим и своей подчеркнуто красивой функциональностью выделяется в потоке проходящих по шоссе машин. Многие военные автомобилисты склоняются к мнению, что «сто тридцать первый» был и остается одним из самых привлекательных и гармонично сложных армейских автомобилей. А чтобы проследить историю создания ЗиЛ-131, перенесемся на полвека назад, в далекие 1950-е годы.



Опытный образец автомобиля ЗиС-128. 1954

Наряду с глубокой модернизацией автомобиля ЗиС-151 и созданием на базе его основных узлов и агрегатов более совершенного полноприводного ЗиЛ-157 с односкатными колесами и системой регулирования давления воздуха в шинах, конструкторский коллектив «ЗиСа» приступил к созданию принципиально нового автомобиля повышенной проходимости **ЗиС-128**. Это была своего рода «проба пера» в разработке современного трехосного гру-

Опытный образец автомобиля ЗиЛ-165



зовика, предназначенного для суровых условий армейской эксплуатации. На ЗиС-128 впервые опробовали проходные задние мосты, межосевые и межтележные дифференциалы (от которых вскоре отказались), шины большого диаметра с регулируемым внутренним давлением воздуха, верхнеклапанный двигатель, новую коробку перемены передач и раздаточную коробку. Машина могла преодолевать водные преграды глубиной 1,2 м, для чего оснащалась воздухозаборной трубой двигателя, герметичным экранированным электрооборудованием и кабиной с мягким брезентовым верхом. Лебедка в передней части рамы, универсальная грузовая платформа с тентом, дополнительное оборудование уже были не в новинку для военного грузо-



Опытный образец автомобиля ЗиЛ-131

вика. Опытные образцы, построенные в 1954–1955 гг., успешно проходили испытания. Учитывая отмеченные в конструкции ЗиС-128 недостатки, к 7 ноября 1956 г. был построен экспериментальный автомобиль ЗиС-131, который по замыслу конструкторов должен был унифицированным с перспективным семейством вновь создаваемого ЗиС-130. Поскольку ЗиС-131 был создан раньше ЗиЛ-130, он оснащался еще опытным рядным верхнеклапанным шестицилиндровым карбюраторным двигателем, но даже для такого гиганта отечественного автопрома, каковым являлся Московский ЗиС (с 1956 г. – ЗиЛ), освоение полностью нового, базирующегося на оригинальных агрегатах и сборочных единицах, не взаимозаменяемых с изделиями серийного производства, полноприводного трехосного автомобиля выливалось в серьезную производственную проблему. Для того, чтобы сократить сроки освоения перспективной машины, конструкторы «ЗиЛа» разработали в 1958 г. опытный образец автомобиля **ЗиЛ-165** – переходного варианта от автомобиля ЗиЛ-157 к принципиально новому грузовику ЗиЛ-131. По своей конструкции ЗиЛ-165 представлял собой глубокую модернизацию ЗиЛ-157: кабина от раннего ЗиЛ-130Л, верхнеклапанный рядный двигатель мощностью 125 л.с., гидроусилитель руля и некоторые узлы перспективного ЗиЛ-131. По итогам заводских испытаний машина оказалась не совсем удачной, что в общем-то и предопределило ее дальнейшую судьбу. Работы по ЗиЛ-165 были прекращены. Появление опытных промежуточных моделей при создании автомобиля массового производства – процесс оправданный и вполне закономерный, так как именно при работе над экспериментальными машинами отрабатываются те или иные технические решения, получают путевку в жизнь новые узлы и агрегаты, совершенствуется технология, накапливается необходимый опыт эксплуатации. Таким образом, ни ЗиС-128, рассчитанный на бродоходность, ни ЗиЛ-165 – переходная модель, на конвейер «ЗиЛа» так и не попали. В то же время конструкторский коллектив УЭКР под руководством главного конструктора Анатолия Маврикиевича Кригера и зам. главного конструктора Георгия Александровича Феста в составе Г.Г.Михайлова, А.Г.Зарубина, Б.Я.Соскова, Я.М.Шендеровича, А.П.Зигель,

М.В.Кашлакова, Г.А.Магерева, В.И.Мапашина, В.Н.Лисичкина, В.Н.Сальцына и других конструкторов продолжил работу по совершенствованию автомобиля ЗиЛ-131. В 1959 г. были проведены заводские испытания новых грузовиков, затем приемочные, а в 1961–1962 гг. завод должен был без остановки производства перейти на выпуск автомобилей ЗиЛ-130 и ЗиЛ-131. Но как это часто случалось в истории «ЗиЛа», сроки освоения новой техники все время переносились, и если ЗиЛ-130 начали в массовом порядке выпускать с 1 октября

вика. Опытные образцы, построенные в 1954–1955 гг., успешно проходили испытания. Учитывая отмеченные в конструкции ЗиС-128 недостатки, к 7 ноября 1956 г. был построен экспериментальный автомобиль ЗиС-131, который по замыслу конструкторов должен был унифицированным с перспективным семейством вновь создаваемого ЗиС-130. Поскольку ЗиС-131 был создан раньше ЗиЛ-130, он оснащался еще опытным рядным верхнеклапанным шестицилиндровым карбюраторным двигателем, но даже для такого гиганта отечественного автопрома, каковым являлся Московский ЗиС (с 1956 г. – ЗиЛ), освоение полностью нового, базирующегося на оригинальных агрегатах и сборочных единицах, не взаимозаменяемых с изделиями серийного производства, полноприводного трехосного автомобиля выливалось в серьезную производственную проблему. Для того, чтобы сократить сроки освоения перспективной машины, конструкторы «ЗиЛа» разработали в 1958 г. опытный образец автомобиля **ЗиЛ-165** – переходного варианта от автомобиля ЗиЛ-157 к принципиально новому грузовику ЗиЛ-131. По своей конструкции ЗиЛ-165 представлял собой глубокую модернизацию ЗиЛ-157: кабина от раннего ЗиЛ-130Л, верхнеклапанный рядный двигатель мощностью 125 л.с., гидроусилитель руля и некоторые узлы перспективного ЗиЛ-131. По итогам заводских испытаний машина оказалась не совсем удачной, что в общем-то и предопределило ее дальнейшую судьбу. Работы по ЗиЛ-165 были прекращены. Появление опытных промежуточных моделей при создании автомобиля массового производства – процесс оправданный и вполне закономерный, так как именно при работе над экспериментальными машинами отрабатываются те или иные технические решения, получают путевку в жизнь новые узлы и агрегаты, совершенствуется технология, накапливается необходимый опыт эксплуатации. Таким образом, ни ЗиС-128, рассчитанный на бродоходность, ни ЗиЛ-165 – переходная модель, на конвейер «ЗиЛа» так и не попали. В то же время конструкторский коллектив УЭКР под руководством главного конструктора Анатолия Маврикиевича Кригера и зам. главного конструктора Георгия Александровича Феста в составе Г.Г.Михайлова, А.Г.Зарубина, Б.Я.Соскова, Я.М.Шендеровича, А.П.Зигель,

М.В.Кашлакова, Г.А.Магерева, В.И.Мапашина, В.Н.Лисичкина, В.Н.Сальцына и других конструкторов продолжил работу по совершенствованию автомобиля ЗиЛ-131. В 1959 г. были проведены заводские испытания новых грузовиков, затем приемочные, а в 1961–1962 гг. завод должен был без остановки производства перейти на выпуск автомобилей ЗиЛ-130 и ЗиЛ-131. Но как это часто случалось в истории «ЗиЛа», сроки освоения новой техники все время переносились, и если ЗиЛ-130 начали в массовом порядке выпускать с 1 октября



Автомобиль ЗиЛ-131 первых выпусков с тентом, имеющим окна. 1967

Модель ЗиЛ-131 (Русская коллекция, конверсия)



1964 г., то ЗиЛ-131 попал на конвейер только в 1967 г. Несмотря на все усилия заводчан и требования руководителей Автопрома и военных, освоить серийный выпуск ЗиЛ-131, автомобили гораздо более сложного в сравнении с ЗиЛ-130, раньше не удалось. Но нет худа без добра, и оставшийся промежуток времени конструкторы смогли использовать для дальнейшего совершенствования конструкции ЗиЛ-131. В этот период была разработана даже модификация автомобиля **ЗиЛ-131Х** для работы в жаропустынной местности, правда, серийно она не производилась. Военные, да и многие гражданские организации с нетерпением ждали появления ЗиЛ-131, и вот наконец первые партии автомобилей стали поступать в войска. Машина, без всякого сомнения, получилась очень красивой, современной. Во всем ее облике угадывались мощь, высокие скоростные качества, отменная проходимость, легкость управления. Даже близкие по классу, широко распространенные американские грузовики «Интернационал М-41» и РЕО-М34А1 не могли сравниться с новым зиловским красавцем. Панорамное ветровое стекло, обтекаемые формы кабины, капота, облицовки, характерные для вездеходов защитные решетки перед фарами придавали машине запоминающийся внешний вид. Довольно высокими оказались и тягово-динамические характеристики ЗиЛ-131. Его грузоподъемность в условиях бездорожья была на тонну выше, чем у ЗиЛ-157К, и составляла 3,5 т. Правда, и собственный вес ЗиЛ-131 на 900 кг больше предшественника. Максимальная скорость движения возросла до 80 км/ч, но и средняя скорость по всем видам дорог оказалась на 16–20% выше, чем у ЗиЛ-157К.

Модель ЗиЛ-131 (Эленон)



Автомобиль ЗиЛ-131 первых выпусков. Платформа и колеса старого типа. 1970



Конечно, этому способствовал новый V-образный карбюраторный двигатель мощностью 150 л.с. и рабочим объемом 6 л, унифицированный с ЗИЛ-130. Снизился в сравнении с ЗИЛ-157К и эксплуатационный расход топлива на тонну перевозимого груза. Высокой оценки у военных заслужили маневренность, устойчивость движения, высокая проходимость и самое главное – удобство и легкость управления. Применение гидроусилителя рулевого управления значительно снизило удары руля по рукам водителя при преодолении различных препятствий и облегчило управление автомобилем. Кроме того, гидроусилитель в совокупности с уменьшенной с 4224 мм (у ЗИЛ-157К) до 3975 мм колесной базой позволил уменьшить радиус поворота автомобиля на целый метр (с 11,2 до 10,2 м) и более эффективно использовать на бездорожье улучшенную маневренность. Заметно возросла комфортабельность ЗИЛ-131, его кабина была гораздо шире и удобнее тесной кабины ЗИЛ-157К. К тому же она оказалась расположена ближе на 400 мм к оси передних колес, что в свою очередь улучшило обзорность при сохранении удобного доступа к двигателю. Конечно, основным параметром для полноприводного армейского автомобиля является проходимость. Помимо компоновочных решений, принятых в конструкции ЗИЛ-131, – уменьшенной колесной базы, одинаковой колеи всех мостов, расположения их картеров в одну линию, увеличенного дорожного просвета за счет шин большого диаметра, которые непосредственно влияют на подвижность автомобиля в сложных дорожных условиях, новый грузовик получил также уже хорошо зарекомендовавшую себя на ЗИЛ-157К систему регулирования давления воздуха в шинах. Надежное взаимодействие колес с грунтом и более полная реализация тягового усилия достигаются на ЗИЛ-131 улучшением кинематики мостов балансирной тележки путем увеличения вертикальных и угловых перемещений, обеспечивающих приспособляемость колес к неровностям пути. Не последнюю роль в этом сыграла трансмиссия с так называемым средним проходным мостом, которая позволила сократить количество карданных валов и уп-



ростить конструкцию привода. Изюминка ЗИЛ-131 состоит еще и в том, что он унаследовал у опытного образца ЗиС-128 способность преодолевать глубокие броды. Если глубина брода, который мог преодолеть ЗИЛ-157К, равнялась всего 0,8 м, то «сто тридцать первый» уверенно погружался в воду до 1,4 м (кратковременно даже до 1,5 м). С этой целью были герметизированы двигатель, агрегаты трансмиссии, электрооборудование, топливные баки и другие системы.

Кстати, двигатель ЗИЛ-131 отличался от ЗИЛ-130 отключаемой при преодолении глубоких бродов системой вентиляции картера, что позволяло создавать в картере двигателя повышенное давление, препятствующее попаданию в двигатель воды. Для той же цели служил и отключаемый вентилятор системы охлаждения, а для компенсации температурных напряжений при входе в воду, когда раскаленный выпускной коллектор резко охлаждается, его сделали составным. Для того чтобы двигатель мог нормально работать на крутых подъемах – спусках и значительных боковых кренах, масляный картер имел глубокий колодец с погруженным неподвижным маслоприемником, а для защиты двигателя при эксплуатации на пыльных дорогах применили мощный пено-масляный фильтр с трехступенчатой очисткой воздуха. Для бесперебойной работы при высоких температурах система питания снабжена топ-



Артиллерийская батарея занимает огневую позицию. В качестве тягачей ЗИЛ-131 первых выпусков. 1968

ливным насосом повышенной производительности. Топливные баки, коробка передач и раздаточная коробка оборудованы системой вентиляции с



трубками, выведенными выше уровня максимально допустимого брода. Несколько слов о раздаточ-

ЗИЛ-131 с грузовой платформой старого типа



Модель Зил-131 (автор неизвестен)

ной коробке. В отличие от ЗИЛ-157К она выполнена двухвальной (на ЗИЛ-157К раздаточная коробка трехвальная из-за раздельного привода мостов) и



Автопоезд в составе автомобиля ЗИЛ-131 с грузовой платформой от ЗИЛ-130 (установлена потребителем) и прицепом СМЗ-8325

Вахтовый автофургон на шасси ЗиЛ-131



имеет две передачи: прямую и пониженную, что дает в сумме 10 передач переднего хода и две – заднего. Для облегчения управления «раздаткой» сделали один рычаг управления, который включает демультипликатор. При включении пониженной передачи автоматически, посредством электропневматического клапана, включался передний мост, а включить передний мост при движении на прямой передаче можно было выключателем на панели приборов. Все мосты автомобиля – ведущие, со сварными балками, а их редукторы – двухступенчатые с парой конических и парой цилиндрических шестерен. Редуктор переднего моста располагался горизонтально, а редукторы среднего и заднего мостов – вертикально. Подвеска автомобиля улучшена за счет применения удлинённых рессор с оптимальной упругой характеристикой. ЗиЛ-131 получил дисковые колеса с шинами увеличенного диаметра размером 12,00–20, давление в которых можно было регулировать от 4,2 до 0,5 кг/см². Надежность и работоспособность колесных тормозов с пневматическим приводом также были значительно увеличены. Автомобиль имел большой запас топлива в двух 170-литровых баках, расположенных по обе стороны рамы, увеличенных размеров дерево-металлическую платформу с дополнительной средней скамейкой со спинкой, где могли разместиться 24 человека личного состава. Платформа снабжалась мягким тентом, на первых партиях которого были застекленные окна. Между кабиной и платформой расположились вертикальный держатель запасного колеса, инструментальный ящик и кронштейны крепления дополнительного оборудования. Хотя ЗиЛ-131 был в значительной степе-

ни унифицирован с автомобилями других моделей (на 44,7% с ЗиЛ-130 и на 23% с деталями других машин ЗиЛ), 32,3% деталей (1139 шт. из общего количества 3544 шт.) были оригинальной конструкции, что, естественно, сдерживало освоение массового производства и вносило определенные сложности в снабжение запасными частями. Военные автомобилисты хорошо приняли новый автомобиль – скоростной, мощный, современный (к тому же в короткие сроки на его базе было разработано и освоено в про-

изводстве огромное количество всевозможных вариантов кузовов и спец. установок – ремонтные мастерские, топливозаправщики, штабные и т.д. Это тема следующей статьи, поэтому останавливаться на этом вопросе мы не будем), но и старичка ЗиЛ-157К по целому ряду причин не снимали с вооружения и даже настаивали на продолжении выпуска двух практически разных моделей одного класса. В небольших количествах ЗиЛ-131 поставлялись геологам, энергетикам, строителям, нефтяникам, словом, тем ведомствам, которые испытывали острую потребность в грузовиках повышенной проходимости. Однако поставки эти на первых порах были столь ничтожны, что повлиять каким-то образом на структуру автомобильного транспорта СССР ЗиЛ-131 не мог. Определенную роль здесь играла разница в цене на автомобили. Если стоимость ЗиЛ-157К составляла 3465 руб., то ЗиЛ-131 стоил 5707 руб., что непосредственно отражалось на себестоимости перевозок грузов и экономической эффективности применения нового автомобиля на транспорте. Учитывая эти особенности, автозавод им И.А. Лихачева с января 1971 г. начал выпускать автомобиль **ЗиЛ-131А**, предназначенный для использования в народном хозяйстве как на обычной транспортной работе для перевозки грузов, так и в виде шасси для монтажа различной народнохозяйственной техники, фургонов, автоцистерн и т.д. Основное отличие ЗиЛ-131А заключается в том, что на нем вместо экранированного, герметичного электрооборудования, не теряющего работоспособность при полном погружении автомобиля в воду, применено обычное электрооборудование автомобиля ЗиЛ-130 с контактно-транзисторной системой зажигания, генератором переменного тока и обычными приборами, менее требовательными к уходу. В связи с этим ЗиЛ-131А уже не мог преодолевать глубокие броды, как ЗиЛ-131. Максимальная глубина брода для ЗиЛ-131А составляла 0,9 м. Комплект специализированного дополнительного оборудования на народнохозяйственном автомобиле был значительно сокращен по сравнению с базовым ЗиЛ-131, который при поставках в Вооруженные Силы по специальным заказам оснащался лебедкой для самовытаскивания с предельным тяговым усилием 5000 кг, и длиной троса 65 м, комплектом шанцевого инструмента, прибором ночного видения ПНВ-57ЕФ, светомаскировочным комплектом СМУ, дегазационным комплектом ДК-4К (позднее – ИДК-1), огнетушителем, медцинской аптечкой, буксирным тросом, жестким буксиром и т.д., а так же деталями их крепления. ЗиЛ-131А не имел всего этого оборудования, а внешне его можно было отличить от ЗиЛ-131 по отсутствию средней скамейки на платформе и ограждению заднего борта, задних световозвращателей (катафотов красного цвета) и управляемой фары-искателя. В результате проведенной модернизации стоимость автомобиля заметно снизилась, что сделало приемлемым эксплуатацию ЗиЛ-131А в народном хозяйстве, в несколько облегченных условиях. Опыт эксплуатации автомо-

Автофургон вахтовый на шасси ЗиЛ-131НА



Модель самосвала на шасси ЗиЛ-131 (Голунцов, конверсия)



билей ЗиЛ-131 выявил и некоторые его слабые стороны, которые оперативно устранялись специалистами завода-изготовителя, постоянно улучшавших качество выпускаемых машин, по-

Автобус специальный для перевозки вахтовых бригад на шасси ЗиЛ-131



этому неудивительно, что в феврале 1974 г. решением Государственной аттестационной комиссии автомобиль ЗиЛ-131 и его модификация был присвоен Государственный знак качества. Почетный пятиугольник наносился белой краской на правой стороне автомобиля под кронштейном зеркала заднего вида. Между тем конструкция ЗиЛ-131 каждый год совершенствовалась, так как текущей модернизации автомобилем придавалось большое значение. Так, с 4 апреля 1974 г. на ЗиЛ-131 появились новые наружные зеркала заднего вида увеличенных размеров – 300х150 мм вместо прежних 200х100 мм. В конце того же месяца внедрили более надежную и долговечную систему электрооборудования с герметичным генератором переменного тока, регулятором напряжения и бесконтактно-транзисторной системой зажигания «Искра». 2 февраля 1974 г. на ЗиЛ-131 и его модификации стали устанавливать новые колеса с неразъемным ободом 228х508 и шинами модели М-93. В отличие от старых колес с разборным ободом 9,0РТ-20 новые колеса имели замочные кольца без болтов, меньший вес и значительно меньшую трудоемкость шиномонтажных работ. Через год модернизировали кузов автомобиля. Надставные борта платформы стали состоять из трех досок, вместо шести у платформ старого типа. В 1978 г. грузовики ЗиЛ-131 получили боковые повторители указателей поворота – небольшие фонарики УП-101 с рассеивателями оранжевого цвета, которые крепились на боковинках оперения чуть выше крыльев. В июле 1979 г. модернизировали лебедку и ее привод, упразднив промежуточную опору карданного вала, а с октября нача-

Машина монтажная МШТС-2АМ на шасси ЗиЛ-131НА для подъема людей с инструментами и материалами на высоту 18 м



Специальная краново-бурильная машина СКБМ-1 для использования на объектах электрификации железных дорог



Модель МТО-АТ-М1 (ПАРМ-4120) (Голунцов, конверсия)

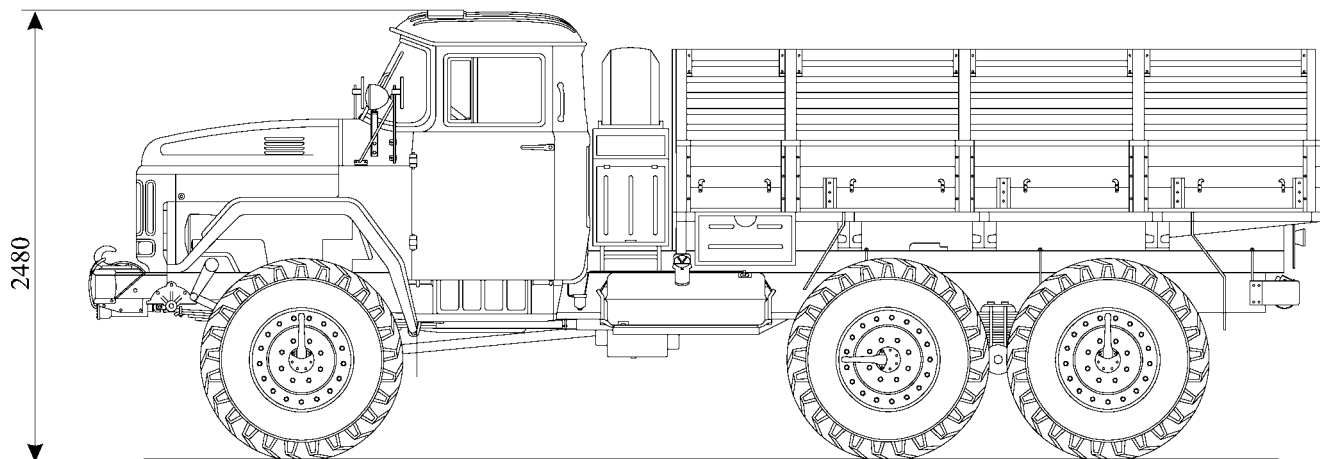
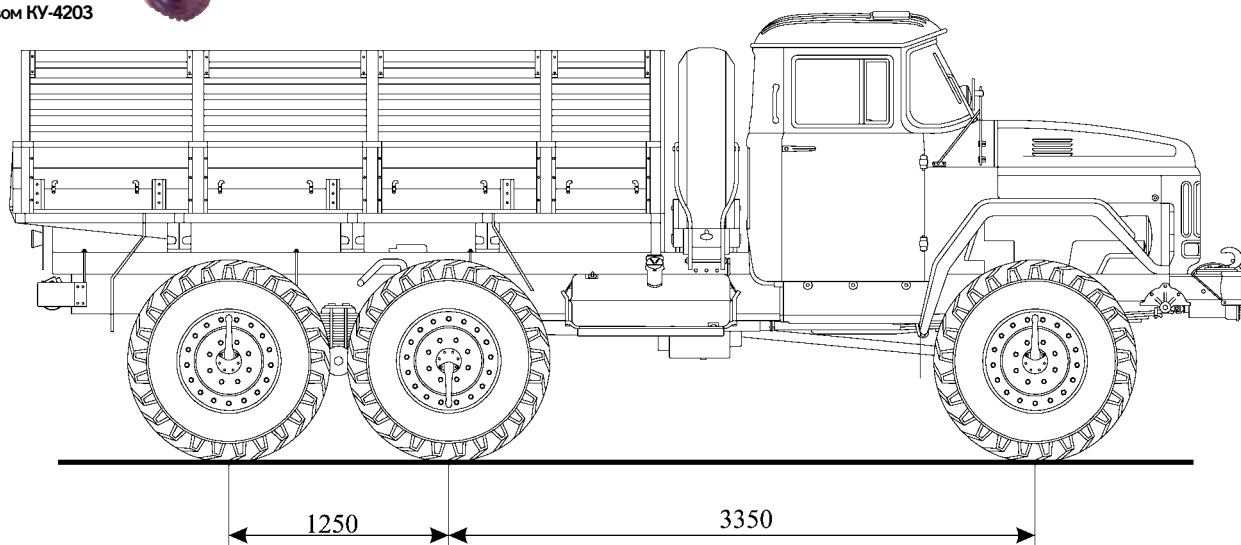




Автомобильная мастерская МС-А модели 49141 на шасси ЗиЛ-131Н. 1989



Модель ЗиЛ-131 с кузовом КУ-4203 (Скейл, конверсия)



М 1:43 0 1 2м АГОВОРУХА2002

ли устанавливать киловаттный генератор переменного тока типа Г-287-Б. С 17 июня 1980 г. в соответствии с требованиями ГОСТ 8769-75 на крыше кабины введены опознавательные фонари автопоезда – три оранжевых фонаря УП-101. В конце того же года на Читинском автосборочном заводе был освоен выпуск северных модификаций – автомобилей **ЗиЛ-131С** и **ЗиЛ-131АС**. Эти автомобили отличались кабиной с дополнительной термоизоляцией и утеплением, двойным остеклением. Аккумуляторная батарея, установленная в теплоизоляционном кожухе, подогревалась отработавшими газами. В переднем бампере монтировались противотуманные фары, а электропроводка и резинотехнические изделия изготовлялись из морозостойких материалов. Машины северного варианта собирали из узлов, получаемых с головного предприятия в г. Москве. Между тем процесс модернизации ЗиЛ-131 шел постоянно. Так, в феврале 1983 г. с целью экономии металла и снижения трудоемкости изготовления отменили левый вентиляционный люк на крыше кабины, а с 16 января 1984 г. начался выпуск автомобилей с новой светосигнальной аппаратурой. В измененных передних крыльях установили рядом с фарами двухцветные подфарники, а сбоку повторители указателей поворота. Сзади появились новые трехсекционные фонари типа ФП-133 и отдельный фонарь освещения номерного знака ФП-134. В связи с этим пришлось заменить и комплект светомаскировочных устройств СМУ-40. С 5 декабря 1986 г. начался выпуск модернизированных



Унифицированный моторный подогреватель авиационных двигателей УМП-350-131 на шасси ЗиЛ-131 образца 1978 г.



Автомобиль ЗиЛ-131Н со стандартным армейским резервуаром Р-4 емкостью 4150 л

ванных автомобилей **ЗиЛ-131Н**. Модификации также получили новые индексы: **ЗиЛ-131НА**, **ЗиЛ-131НС**, **ЗиС-131НАС**. В конструкцию автомобиля внесен ряд изменений, которые существенно улучшили его эксплуатационные показатели. Так, в двигателе применили головки цилиндров с винтовыми впускными каналами, увеличили до 7,1 степень сжатия, снизили токсичность отработавших газов, на 4% повысили экономичность. Изменения кос-

нулись также системы питания, системы охлаждения, трансмиссии, подвески, рулевого управления. В результате снижения металлоемкости агрегатов удалось увеличить на 300 кг полезную нагрузку машины (грузоподъемность 3750 кг) и одновременно довести ресурс до 250 тыс. км пробега, а гарантийный срок эксплуатации и хранения – до 10 лет. Внешне ЗиЛ-131Н отличался от ЗиЛ-131 образца 1984 г. разве что применением нового тента платформы, выполненного из износостойкого водонепроницаемого материала (как у КамАЗов) защитного цвета. В комплексном плане экономического развития «Производственного объединения ЗиЛ» на 1986–1990 гг. предусматривалось освоение производства автомобилей ЗиЛ-131Н на Уральском автомобильном заводе в г. Новоуральске Свердловской области в объемах порядка 18 тыс. машин в год с одновременным сворачиванием выпуска устаревшего к тому времени ЗиЛ-157КД. 27 октября 1987 г. на «УАЗ» был собран первый автомобиль модели ЗиЛ-131НА из деталей и узлов, поступивших с «ЗиЛа». До конца 1987 г. было собрано 50 машин, а с 1988 г. начато серийное производство семейства ЗиЛ-131Н, и к концу года Уральский филиал «ЗиЛа» вышел на программу выпуска 8 тыс. грузовиков. Машины «УАЗ» практически не отличались от своих московских собратьев, к тому же текущая модернизация автомобилей распространялась на всю гамму машин и шла в основном по пути упрощения и удешевления конструкции. Так, на ЗиЛ-131НА утратили правый топливный бак и кронштейны его крепления. А с 1989 г. исчез вентиляционный люк в крыше кабины.

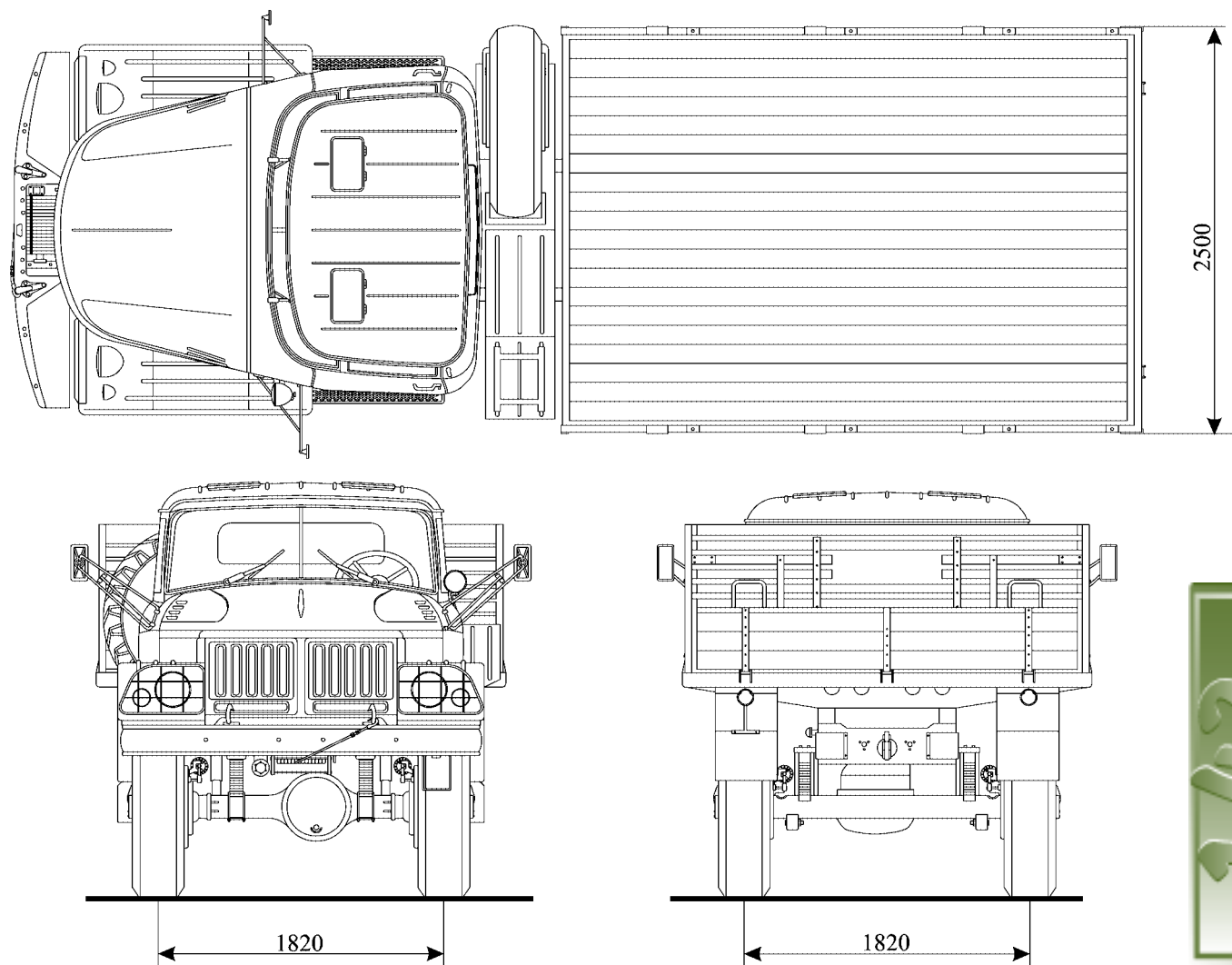
Помимо бортовых автомобилей и шасси с 1968

г. выпускался также седельный тягач **ЗиЛ-131В**, предназначенный для буксировки специальных полуприцепов зенитно-ракетных комплексов по дорогам всех видов и бездорожью с нагрузкой на седельное устройство не более 3500 кг и на колеса полуприцепа – 4000 кг. Полный вес полуприцепа с грузом по улучшенным грунтовым дорогам увеличивался до 10 000 кг, а по асфальтированным и бетонным – даже до 12 000 кг. Максимальная скорость тягача с полуприцепом весом 7500 кг достигала 80 км/ч, а преодолеваемый подъем – 20°. В отличие от ЗиЛ-131 седельный тягач ЗиЛ-131В имел укороченную раму, седельно-сцепное устройство, держатель запасного колеса с двумя ячейками для «запасок» тягача и буксируемого полуприцепа. Инструментальный ящик с двумя отделениями располагался в средней части рамы, над колесами задней тележки устанавливались штампованные крылья, а над топливными баками – защитные щитки. Все изменения, вносимые в конструкцию базового автомобиля, распространялись и на седельный тягач ЗиЛ-131В. После модернизации в декабре 1986 г. он получил индекс **ЗиЛ-131НВ**. Специально для ЗиЛ-131В на Мытищинском машиностроительном заводе были разработаны полуприцепы моделей 778М и 778Г, которые серийно выпускались на Одесском автозаводе и Донецком заводе «Точмаш». На базе полуприцепа-рефрижератора ОДАЗ-9772 изготовили полуприцеп-магазин для предприятий «Военторга» модели «9929», который в сцепе с ЗиЛ-131НВ обслуживал отдаленные от

торговых точек военные гарнизоны. В небольших количествах выпускался и специальный автопоезд **ЗиЛ-137Б** (колесная формула 10х10) с активным приводом всех колес, что значительно увеличивало проходимость в условиях предельно тяжелого бездорожья. Крутящий момент от силовой передачи тягача к силовой передаче полуприцепа передавался с помощью гидравлической передачи объемного типа. Однако из-за сложной конструкции большого распространения такая машина не получила.

Необходимо отметить, что, несмотря на большие объемы выпуска (так, в 1989 г. было изготовлено более 48 000 автомобилей ЗиЛ-131Н всех модификаций), особых проблем со сбытом этих машин до начала 1990-х годов не возникало. Как и прежде, в значительных количествах ЗиЛ-131Н закупала армия, много машин уходило в народное хозяйство. Правда, если в войсках автомобиль рекомендовал себя с самой хорошей стороны, на гражданке грузовик не очень любили. Здесь быстро выявились слабые места ЗиЛ-131 – недостаточная прочность рамы, низкий ресурс основных агрегатов, быстрый износ шин, высокий расход топлива, малая грузоподъемность. Правда, ради объективности следует упомянуть, что положенные 3500 кг в гражданских организациях никто и не возил (в отличие от военных автомобилистов), поэтому машины постоянно работали с перегрузом (особенно доставалось грузовикам в лесхозах на вывозке древесины), что, конечно, пагубно влияло на долговечность автомобиля. Экономические преобра-

М 1:43 0 1 2м А ГОВОРУХА 2002





зования в России еще более усугубили положение грузовиков ЗиЛ-131, когда тысячи конверсионных автомобилей по бросовым ценам хлынули во все отрасли страны. Много машин попало в руки частных, а на первый план стали выдвигаться высокая грузоподъемность, долговечность, экономичность в эксплуатации, комфортные условия для работы водителя. Спрос на автомобили класса ЗиЛ-131 резко упал, и завод им. И.А.Лихачева в 1990 г. прекратил производство этого грузовика, изготовив всего 998 429 шт. автомобилей. Сильно сократились объемы выпуска и на Уральском автомобильном заводе. Здесь решили провести ряд мероприятий по дальнейшей модернизации автомобилей семейства ЗиЛ-131 и повышению потребительских качеств выпускаемой продукции. Результатом этой работы стало появление грузовиков **ЗиЛ-131Н1** и **ЗиЛ-131Н2**, оснащенных экономичными дизельными двигателями. В качестве силового агрегата на ЗиЛ-131Н1 применили четырехцилиндровый тракторный двигатель Д-245.20 Минского моторного завода мощностью 105 л.с. Благодаря ему значительно улучшилась экономичность автомобиля. Контрольный расход дизельного топлива на 100 км пути при движении с полной нагрузкой (3750 кг) и скоростью 60 км/ч составлял всего 17,5 л, правда, и максимальная скорость движения сократилась до 70 км/ч. В результате ухудшившихся тягово-динамических показателей ЗиЛ-131Н1 не может использоваться для работы с прицепом. По внешнему виду автомобиль отличается от ЗиЛ-131Н измененной

формой масляного картера двигателя и панелью приборов с тахометром и дополнительными выключателями. Другая модификация дизельного грузовика – **ЗиЛ-131Н2** – оснащена двигателем ЗиЛ-0550 собственного изготовления. Этот мотор создан на основе карбюраторного двигателя ЗиЛ-130 (новое обозначение ЗиЛ-508.10) и имеет аналогичную с ним компоновку (V-образный, восьмицилиндровый), но пониженную мощность – 132 л.с. Хотя его контрольный расход топлива и сокращен до 22 л на 100 км пути, однако ЗиЛ-131Н2 тоже не рекомендуется использовать с прицепом. Основная масса всех выпускаемых сегодня на «УАМЗ» автомобилей поставляется в качестве шасси на специализированные заводы для комплектации на их базе различных установок – буровых-крановых машин, автоцистерн и топливозаправщиков, противопожарной техники, гидравлических подъемников и десятков других специальных машин, которые в силу своей надежности, неприхотливости, отработанности конструкции и относительно невысокой цены находят своих покупателей. Многие ЗиЛ-131 находятся на военной службе, не одна тысяча из них хранятся на складах НЗ, и еще длительное время удивительный грузовик ЗиЛ-131 будет верой и правдой служить людям и не один водитель выразит ему свои слова признательности и благодарности.

Модель седельного тягача ЗиЛ-131В (Голунов, конверсия)

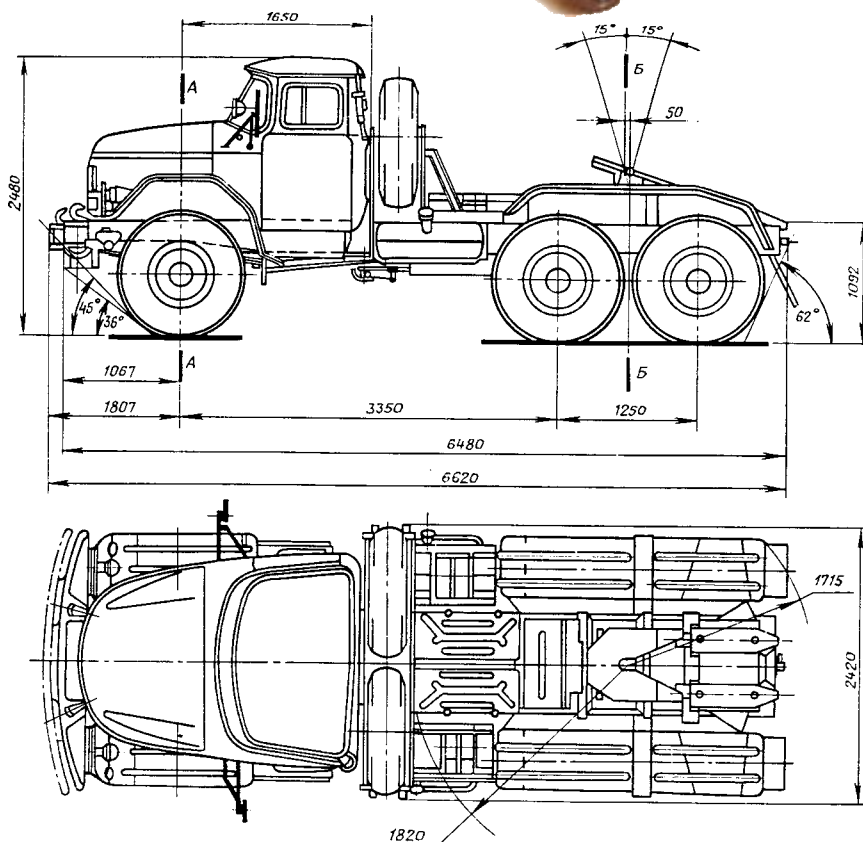


Седельный тягач ЗиЛ-131В



Модель транспортно-заряжающей машины ЗРК С-75

Транспортно-заряжающие машины зенитно-ракетного комплекса С-25 с седельными тягачами ЗиЛ-131В. 1982



Габаритные размеры автомобиля ЗиЛ-131В

* Размеры под нагрузкой.



Этторе Гуинцциарди и Сципион Боргезе. Фото перед стартом

ИЗ ПЕКИНА В ПАРИЖ НА АВТОМОБИЛЕ

Дмитрий ЛИСИН,
г. Томск

В июне прошлого года мой английский коллега прислал мне модель автомобиля Itala 35/45 производства знаменитой модельной фирмы «RIO». Очень интересная модель знаменитого автомобиля, но каково же было мое удивление, когда я понял, что ни о нем, ни о гонках, в которых он прославился, в нашей стране мало что известно. Отрывочная информация рассредоточена по разным источникам и не даёт полной картины событий. А ведь из 16 000 км, пройденных экипажами, 13 000 пришлось на территорию России. И я вместе с моим другом и коллегой по увлечению решил попытаться восполнить этот пробел, найти информацию и рассказать об интереснейшей и захватывающей истории, которая началась 30 января 1907 г. И, поверьте, нас, томичей, ждало много интересных и приятных открытий на этом пути.

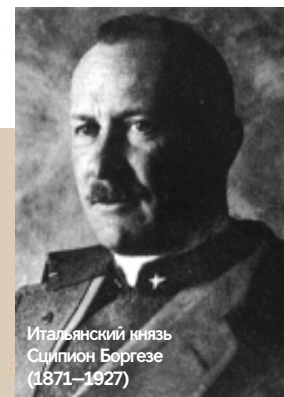
Итак, в предпоследний вечер января 1907 г. в редакции французской газеты «Ле Матэн» решали, какая новость должна быть стержнем вечернего выпуска: прибытие инкогнито в Париж короля Англии Эдуарда VII или новость, которая может подарить лавры сумасшедшего как главному редактору, так и всей газете. Несмотря на очень большой риск, редактор выбрал вторую, и 31 января 1907 г. мир прочитал и вздрогнул: «ИЗ ПАРИЖА В ПЕКИН НА АВТОМОБИЛЕ». Предлагаемая авантюра была в духе Майна Рида или Жюль Верна. К слову сказать, ведь автомобили того времени несколько отличались от современных: их двигатель был не столь силен (3–12 л.с.), деревянные колеса, кожаные тормоза, коническое сцепление и т.п. Садясь в автомобиль, хозяин точно не знал, как скоро он доберется до цели назначения и доберется ли вообще. Дороги тоже оставляли желать лучшего, а в тех местах, где должна

была пройти гонка, их по большей части и не было (16 000 км бездорожья!). Такое предложение в то время звучало действительно сенсационно, и принять его могли только очень рискованные люди. Были как скептики, которые говорили, что такой пробег в принципе неосуществим, так и оптимисты, которые были уверены в том, что техника XX в. способна преодолеть любые трудности. В редакции «Ле Матэн» это осознавали и понимали. Весь коллектив ждал откликов на вызов. Ведь если его примут, то тираж их газеты в ближайшие полгода взлетит до небес, если нет, то весь мир будет смеяться над ней и вспоминать ее выходку еще долго.

И вот вызов принят. Первым был маркиз Де Дион. Его имя было известно всей Франции, еще бы, ведь он был президентом автомобильной корпорации, основателем Автомобильного клуба Франции и бесспорным лидером автомобильного спорта этой страны. Но он сомневался, что кто-то захочет стать его соперником в этом опасном предприятии, и напрасно. Уже к вечеру 31 января к нему присоединился К.Контал. Начало было положено. В течение следующей недели к ним присоединились еще десять человек, в том числе и известные аристократы, одним из которых был князь, принц, первый аристократ и богатый Италии Сципион Боргезе. Это был сильный, образованный мужчина, экстремал, в сегодняшнем понимании этого слова. Он любил обезжать диких лошадей, в одиночку покорять самые недоступные вершины Альп, но последней его страстью стали автомобили и гонки. Получив ответ из Турина, в котором его убеждали, что завод «Itala» подготовит ему автомобиль для участия в пробеге к сроку, он с головой окунулся в подготовку к этому серьезному и опасному предприятию. Интрига стала закручиваться, ведь представители Франции, страны, в то время лидера мировой автомобильной и авиационной промышленности, которые были победителями кольцевых гонок как по стране, так и за ее пределами, были уверены в своей победе. Они были заинтересованы, чтобы

соперники, которые примут участие в этом пробеге, были так же знамениты и сильны. Князь Боргезе прекрасно подходил на эту роль. Другим персонажем этой истории, который требует, по моему мнению, такого же пристального внимания, как Де Дион и Сципион Боргезе, был Шарль Годар. Француз по национальности, бывший жокей, он был таким сильным энтузиастом автомобильного спорта, что никак не мог пропустить такого захватывающего и опасного предприятия. Но его финансовые возможности были несравнимы с финансовыми возможностями других участников пробега. Его это не остановило, так как он, по свидетельству современников, был настолько увлеченным и целеустремленным человеком, что ничего не могло его удержать при движении к поставленной цели. Он начал искать себе автомобиль, и ему повезло: его включили в команду бельгийского завода Metallurgique, который заявил три автомобиля для участия в пробеге Париж–Пекин.

В начале февраля 1907 г. в Париже и Пекине эксперты, пилоты, автовладельцы и организаторы выработали маршрут, условия участия в рейде. Именно тогда было решено изменить направление рейда: не Париж–Пекин, а Пекин–Париж. Машины должны были быть доставлены к месту старта судами. Вступительный взнос за каждый автомобиль-участник был определен в 2000 франков, к тому же каждая фирма должна была внести сумму в 100 000 франков за каждый автомобиль для покрытия дорожных расходов. Именно такие большие суммы отпугнули многих участников, в числе которых был и завод Metallurgique. Годар остался без автомобиля, но он бы не заслуживал такого пристального внимания, если бы не был столь устремлен в своем желании участвовать и победить. По совету своего приятеля, французского торгового агента голландской автомобильной фирмы Sruker, он обратился к ее руководству – братьям Якобу и Хендрику Спайкерам. Шарль убедил бра-



Итальянский князь
Сципион Боргезе
(1871–1927)



тьев вложить в него деньги, мотивируя это тем, что его победа принесет славу также и их автомобилям и выведет фирму из кризиса, в котором она находилась в тот момент. Братья колебались недолго, а Хендрик даже попытался получить в Англии кредиты для этого предприятия, но трагически погиб во время кораблекрушения. Несмотря на трагическую гибель брата, Якоб не бросил Годара, он дал ему автомобиль. Это был Spyker 12/16K. Но деньги на вступительный взнос гонщик должен был искать сам. Он и тут не растерялся. Годар убедил организаторов, что деньги он им вернет после того, как получит премию за первое место. И они согласились. Можно только удивляться напору этого человека: сколько трудностей он преодолел, а гонка ведь еще не началась, и все ее главные трудности были впереди.

И вот автомобили доставлены к месту старта. Они подготовлены, загружены маленькими чемоданами, в которых лежат вещи участников, большие чемоданы и ящики забиты запасными частями, ведь на протяжении всего пути не будет ни автомагазинов, ни автомастерских. Князь Боргезе дал команду своим помощникам рассредоточить запасы топлива и запчастей по всей трассе. Запчастей было столько, что можно было собрать новый автомобиль. Близок миг старта. И вот он дан. 17 мая 1907 г. стартовала группа, состоящая из двух автомобилей фирмы «De Dion-Bouton» и легкой трехколяски Contal. 24 мая стар-

жны были помогать друг другу до момента пересечения немецкой границы. Трудности разного характера встали на пути гонщиков с самого старта. В иной день экипажи проходили не более 30–40 км. Поэтому участники довольно быстро соединились. А через пару недель в песках пустыни Гоби безнадежно завяз трехколесный автомобиль Contal, и без того немногочисленная группа смельчаков уменьшилась на один экипаж.

Давайте познакомимся с участниками рейда поближе. На первом 10-сильном 2-цилиндровом De Dion-Bouton (вес 1400 кг) стартовали Жорж Кормьер и Эдгард Лонгони. На втором De Dion-Bouton – Виктор Колигдон и механик Жан Бизак. Шестисильной 1-цилиндровой трехколеской Contal (вес 700 кг) управлял Агост Понс с механиком Оскаром Фуколтом. К сожалению, не удалось узнать более подробно биографии экипажей и технические характеристики автомобилей De Dion-Bouton и Contal, но сказать несколько слов о составе оставшихся двух экипажей вполне возможно. Итак, первым, кто стартовал после вышеуказанных автомобилей, был Spyker 12/16K, на котором вместе с Шарлем Годаром все трудности пробега переносил корреспондент «Ле Матэн» господин Дю Тайи. Это был честный и отзывчивый человек, и он без труда сошелся с Годаром. Автомобиль Spyker 12/16K весил 1400 кг (с полной нагрузкой), число мест для сидения – 4. Двигатель 4-цилиндровый бензиновый водяного охлаждения объемом 2543 куб. см и мощностью 20 л.с. при 1000 об/мин. Число передач – 3, коробка передач механическая, но снабжена новинкой того времени – шариковыми подшипниками. Использовались две системы торможения: ручная (действовала на барабаны задних колес) и ножная (действовала на барабан выходного вала коробки). Для повышения проходимости на автомобиль поставили колеса большего диаметра, чем у стандартной модели. Топливный бак поместили под передними сиденьями, а на месте задних установили объемистый багажник с брезентовой крышкой. База автомобиля – 2400 мм. Максимальная скорость – 90 км/ч.

Спутниками Боргезе на Itala 35/45 были механик-водитель Экторэ Гуишшиарди и журналист Луиджи Бардзини. В судьбе первого своего спутника князь сыграл очень значимую роль. После катастрофы, которая случилась неподалеку от виллы Боргезе с отцом Гуишшиарди, слуги князя выхолодили сына машиниста (он был сильно ранен в лицо), и Боргезе взял его к себе на работу. Экторэ оказался шофером не только по профессии, но и по призванию, князь это отметил и отправил его учиться на фирму FIAT и в другие мастерские, а когда Гуишшиарди получил патент механика, Боргезе вернул его к своим автомобилям. Тридцатипятилетний Луиджи Бардзини был не просто специальным корреспондентом газет «Корьере делла Сера» и «Дейли Телеграф» – он уже тогда был великим журналистом. Прекрасный пловец и наездник, эле-

Шарль Годар с товарищами на своем Spyker



гантный и подтянутый, он был не меньшим «срви-головой», чем сам князь. Несколько войн, освещать которые его посылали, он провел на участках далеко не спокойных. Бардзини был одержим точностью передачи фактов, он мог после суточного сидения за столом и писания материала идти несколько десятков километров по грязи до ближайшего телеграфа. Отношения внутри экипажа регламентировал только князь Боргезе. Все было подчинено его воле, а он относился к спутникам подчеркнуто свысока. Описывают такой случай. В пустыне Гоби, в начале путешествия на песке, напротив друг друга сидели Боргезе и Бардзини. Князь, поев из банки тушенки, поставил ее на песок и сказал: «Кто хочет – утощайтесь». Забегая вперед, можно сказать, что к концу путешествия эти два великих человека подружились и сохраняли эту дружбу в дальнейшем. Что же за автомобиль князь использовал в пробе? Его изготовила специально для пробега фирма «Itala». У него был нижнеклапанный 4-цилиндровый бензиновый двигатель водяного охлаждения рабочим объемом 7433 куб.см и мощностью 45 л.с. при 1250 об/мин. Расход бензина при движении по шоссе составлял 33 л на 100 км. Коробка передач 4-ступенчатая (третья передача – прямая), сцепление – коническое, обтянутое кожей. На задний мост крутящий момент передавался карданным валом. Колеса артиллерийского типа с ободьями и спицами из дерева, шины «Пирелли» были шире, чем на других автомобилях этой модели. Барабанные тормоза только на задних колесах, подвеска всех колес зависимая, на полуэллиптических листовых рессорах. Автомобиль был снабжен дополнительными баками для бензина, масла и воды. За передними сиденьями между баками помещалось еще одно. Снаряженная масса автомобиля – 2000 кг. Максимальная скорость – 100 км/ч.

Между тем экипаж князя Боргезе выбился в лидеры, миновав горы, каменистые тропы, ко-



Трехколяска Contal незадолго после старта

товал Шарль Годар на Spyker 12/16K, а 25 мая в гонку включился князь Сципион Боргезе на Itala 35/45. Искушенный в автоспорте читатель может себе представить старт автомобилей как быстрый уход автомобиля со старта по трассе, который сопровождается клубами пыли и ревом мотора, но в то время все происходило иначе. Период «Великих дождей» наступил в тот год несколько раньше. Поэтому медленному движению автомобилей по трассе помогали мулы и носильщики, а также солдаты и зеваки, готовые помочь за небольшую плату. Первые участки пути были настоящим кошмаром для участников: ручьи превращались в бурные реки, земля раскисала под колесами автомобилей. Машины тащили на канатах, несли на руках, толкали, выкапывали из грязи, перед подъемами полностью разгружали, в долинах загружали опять. Двигатели заводили очень редко, только чтобы проехать незначительные участки твердой поверхности. По условиям рейда, утвержденным в «Ле Матэн», разрешалась буксировка машин с помощью любых средств, запрещалось только пользоваться железнодорожным транспортом в качестве буксира, это каралось дисквалификацией. Так же участники дол-



Один из автомобилей De Dion-Bouton завяз в грязи



торые часто приходилось расширять кирками и ломом, болота, топи и реки. Волы устали тянуть автомобиль, люди устали сбивать плоты из изб местных жителей, которые тут же покупали для переправы через реки. Машину разбирали на части, чтобы вытащить ее из солончаковых топей. Под колеса укладывалось сотни, тысячи метров досок, бревен, камней, песка и земли, но ничто не могло остановить наших смельчаков, они двигались вперед к финишу.

Россия встретила Боргезе и его спутников в лице большого урюмого и бородатого солдата с саблей. К этому моменту экипаж Itala опережал остальных на три дня. Солдат проводил их до полицейского участка, где путешественникам, после ряда формальностей, вручили пакеты документов, в том числе разрешение на ношение оружия. И началось погружение в тогдешнюю российскую действительность с ее гостеприимством, ужинами за полночь, снабженными разного рода снедью, начиная от исконно русских блюд и заканчивая фруктами, привезенными из теплых стран. Бородачи трясли руки в рукопожатиях, дамы с жадностью поедали глазами посланцев развитой Европы, посылали им воздушные поцелуи и были счастливы получить фото или запись в девичий альбом. Очень трудно было всем путешественникам вырваться из этих «теплых» объятий. Русские клопы съедали путешественников, несмотря на чудо европейской отравы, вместо бензина использовали склянки пятновыводителя из бакалейных лавок. А наши дороги всегда оставляли желать лучшего. Был случай, когда мост через реку рухнул прямо за задними колесами автомобиля, когда же князь с товарищами подъехали к следующей реке, то моста вообще там не было. Пришлось вернуться к рухнув-

волокиты, очень быстро в течение 24 часов после запроса. И началась тряска, изредка прерываемая останками встречных поездов. А когда возле станции Танхой путешественники чуть не погибли, железнодорожники включили автомобиль князя Боргезе в расписание поездов.

У экипажа Spyker дорога по России тоже была не без приключений. После того как в одной из гостиниц им выставили большой счет за ночлег, они вообще предпочитали ночевать в палатках. На пути им встречались каторжники, священники, которые покрывали их крестным знаменем и говорили: «Изъиди, сатана!» Многие упрасивали их включить в свой экипаж. И вот очередная напасть. При выезде из Иркутска у Spyker вышло из строя магнето, кроме того, была деформирована задняя ось. Для многих это означало бы конец пути, ведь починить все это на месте было невозможно, а для доставки новых запчастей нужно много времени! И Годар решает везти автомобиль поездом за 1360 км в Томск (!) (для нас, томичей, это было открытием, оказывается, наши земляки помогли одному из видных участников пробега и более того, возможно, автомобили ралли Пекин-Париж были первыми на нашей томской земле автомобилями (!). Такого

шему мосту, починить его и искать другой путь. И этот путь был найден. Путешественники поехали по железной дороге, а именно по Транссибирской магистрали. Российские власти разрешили это осуществить без принятых в нашей стране

открытия мы не ожидали.) Годар надеется, что ученые Томского государственного университета помогут ему починить магнето, а к этому времени посланцы Якоба Спайкера привезут новую ось. И наши земляки не подвели, они починили магнето Годар за шесть дней. А Якоб Спайкер, узнав, что Годар уже в Сибири, сильно удивился. Он думал, что Шарль продал его автомобиль и на вырученные деньги купит где-нибудь в Шанхае, а оказывается, этот человек его не обманул. И раз он доехал до Сибири, то, может, доберется и до Парижа, а значит, нужно его поддержать, ведь это поможет фирме выйти из кризиса. И вот Spyker снова на трассе, у него новый задний мост с более высоким передаточным числом, позволяющим ехать быстрее. Но коллеги-со-



Itala в Москве, во время пробега 1989 г.



Itala в Санкт-Петербурге. 1907 г.

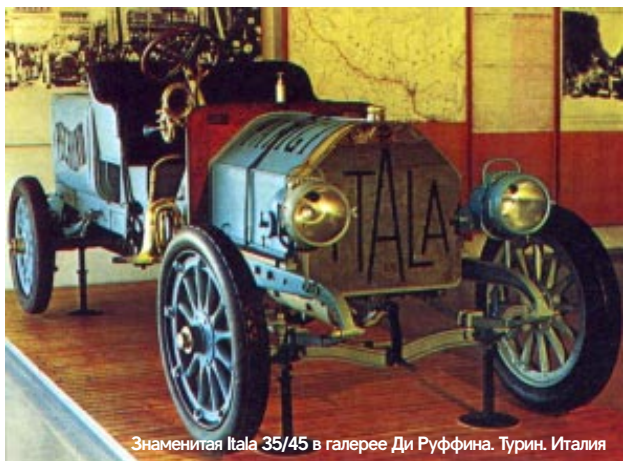
«Итала» Боргезе под Томском во время пробега Пекин-Париж



Момент, когда Боргезе впервые усомнился в своей победе



перники передают информацию о железнодорожном путешествии Годара в редакцию «Ле Матэн», и ему грозит дисквалификация; спас его от этого Дю Тайи, который сообщил судейскому комитету, что Годар вернется к тому месту, откуда он ехал поездом, и уж оттуда начнет движение на своем авто. И судьи разрешили. Они думали, что Годару (так как Шарль



Знаменитая Itala 35/45 в галерее Ди Руффина. Турин. Италия

ехал на голландском автомобиле, т.е. в этом пробеге он представлял именно эту страну) уже не догнать французов на De Dion-Bouton и второе место у них в кармане, ведь Боргезе уже был недостижим. Но Годар не дал им такого шанса: он сидел за рулем по тридцать часов, спал два-три часа и гнал дальше. Из его ладоней текла кровь, глаза слипались и ничего не видели, но он догнал французов в Казани.

Отрыв итальянскому экипажу дался тоже нелегко, канаты рвались, как нитки, так как автомо-

били были самым тяжелым среди участников, он чаще других вяз в болотах и грязи, падал с мостов на камни, тонул, горел; гнус ел людей со страшной силой, но были у них и преимущества. Они не тратили время на помощь другим экипажам, так как были далеко впереди них и слаженная работа экипажа позволяла не тратить силы впустую. Но именно под Томском князь впервые усомнился в своей победе, он даже выразил это в телеграмме газете «Дейли Телеграф», но все-таки не поддавался минуте слабости и двигался дальше. И как результат – отрыв от преследователей в Томске составил пять дней, а в Омске уже десять. В районе Перми у Itala от нагрузок сломалось колесо (они, как вы помните, были из дерева), и Боргезе во второй раз за время пути впал в отчаяние, он уже подсчитывал, сколько дней понадобится для доставки нового, но на помощь пришел наш русский каретных дел мастер, имя которого, к сожалению, не сохранилось. Он сделал колесо, и оно довезло итальянский экипаж до Парижа, а теперь хранится в музее в Турине. Экспонат так и называется «Русское колесо». Соревнование продолжалось.

Как известно, часто в спорт вмешиваются не только спортивные интересы, но и политические и финансовые. Так случилось и в этой истории. Французы, поняв, что второе место в пробеге они могут потерять, так как Шарль Годар, очень сильный противник, они решили его исключить из гонки. Французский суд приговорил гонщика к штрафу и 18 месяцам тюрьмы за финансовые махинации в Китае, а это значило, что Годар будет арестован на границе с Францией и до Парижа не доедет. И это осуществилось, правда, его арестовали еще раньше, в Германии, но ему чудом удалось

освободиться, и прибыть к месту старта. Но дальше Spyker не смог сдвинуться с места, поскольку люди из «Ле Матэн» завязали драку и при бездействии французских гонщиков не дали Годару выехать. Попутчики, с которыми Шарль ехал большую часть трассы и которым помогал, бросили его в этой ситуации, только Дю Тайи пытался защитить товарища, но все было тщетно. Годар был вновь арестован.

10 августа 1907 г. Itala 35/45 под бурные овации финишировала в Париже. Экипаж показал всему миру, что автомобиль, это надежное средство передвижения и за ним будущее. Остальные экипажи прибыли в Париж 30 августа.



Модель автомобиля «Itala 35/45» масштабе 1/43 фирмы RIO. Фото С. Колюх

© Фото Сергей Колюх

Эпилог

В дальнейшем князь Боргезе стал сенатором Королевства Италии, в 1917 г. приезжал в Россию с общественно-политической миссией. Написал книгу воспоминаний о пробеге. Умер в 1927 г.

Бордзини стал еще более знаменитым журналистом. Прожил 10 лет в Америке, где создал газету, затем вернулся в Италию, где также руководил газетой. Умер в 1947 г.

Шарль Годар вышел из тюрьмы заплатив половину суммы штрафа, неудачно участвовал в еще одном пробеге Нью-Йорк – Париж. Далее его следы теряются.

Автомобиль Spyker 12/16K Шарля Годара до наших дней не сохранился, но подобный автомобиль этой фирмы можно увидеть в голландском музее «Аутотрон».

Автомобиль Itala 35/45 хранится в автомобильном музее – «Галерее Ди Руффина» в Турине.

Фирме Якоба Спайкера пробег Пекин – Париж принес долю славы, но в финансовых делах не помог. И в 1908 г. она была закрыта, однако через четыре месяца вновь возобновила свое производство и еще 17 лет поражала мир техническими решениями.

Фирма «Itala» выпускала свои автомобили до 30-х гг. XX в., но слава, которую она приобрела за первые 10 лет своего существования, в дальнейшем только угасала. Впоследствии фирма вошла в концерн FIAT.

С 1957 г. у руководства фирмы FIAT была идея повторить этот пробег, но из-за позиции первых лиц нашей страны – она осуществлялась только в 1989 г. Специалисты FIAT подготовили машину к пробегу, используя методику и технологию 1907 г., и машина с честью повторила во второй раз путь, который прошла в далеком 1907 г.

Модель Itala 35/45, уменьшенная в 43 раза, выполнена в лучших традициях фирмы RIO. Хорошо проработаны мелкие детали. Кузов модели выполнен из металла, на пластиковых колесах резиновые шины. Все надписи соответствуют оригиналу. Очень интересная модель, которая украсит любую коллекцию и позволит иметь частичку истории у себя дома.

Огромное спасибо моему коллеге Константину Рыбакову за помощь в поиске материалов. Мы будем благодарны любой информации о фирмах-изготовителях, производящих модели автомобилей участников пробега «Пекин – Париж 1907» в масштабе 1:43. Отклики направляйте по адресу: lischita@mail.ru.

Использованная литература:

1. Кочнев Е.Д. Знаменитые автомобили (1870–1918 гг.). – М.: Изд-во «За рулем», 1998. – 144 с.
2. Энциклопедия автомобилей: Фирмы. Модели. Конструкции. – М.: Изд-во «За рулем», 1999. – 576 с.
3. Энциклопедия автознаменитостей: Конструкции. Дизайнеры. Предприниматели. – М.: Изд-во «За рулем», 2000. – 224 с.
4. Старинные автомобили: 1885–1940: Пер. со словацкого / Текст Ю.Поразика. – Мн.: «Лісь», 1996. – 224 с.
5. Гейко Ю. Большие гонки, серия статей в газете «Комсомольская правда», 1997.
6. Долматовский Ю. Техника молодежи / серия «Наш автомобильный музей», № 7.
7. Орлов Д. Галерея Ди Руффина, Автопилот № 18 от 8 сентября 1995 г.
8. Шербаков Н., Почетные путешественники, «За рулем», № 9/1989.
9. Paris Moscou Pekin, Pari Match, 1987.
10. W.Roediger, Hundert Jahre automobil. – Berlin: Urania-Verlag, 1990. – 200 с.



Аэродромный топливозаправщик ТЗ-22.
Фото из архива А.Говорухи

Бывает, что человек долго и упорно ищет свое место в жизни, пока наконец-то не найдет то единственное, что принесет ему радость, удовлетворение, признание. Точно так же искал свое призвание и Кременчугский автомобильный завод.

Еще до Великой Отечественной войны на северной окраине города, вдоль дороги, ведущей на Киев, было намечено строительство авиационного завода. Задумка была такой, что в городе образуется авиационный центр, где будут выпускаться самолеты и одновременно готовиться летчики. Но воплощению в жизнь этой задумки помешала война. Летное училище все же было организовано после Победы, и его окончил дважды Герой Советского Союза, летчик-космонавт СССР, генерал Алексей Архипович Леонов. А вот авиазавод так и не был построен: после окончания войны возникла острая необходимость в восстановлении разрушенных железнодорожных мостов. На этом месте были возведены мосто-

вой и механический заводы, которые в содружестве с коллективом, руководимым академиком Е.О.Патоном, выдали стране 600 мостов общей длиной около 27 км.

Но потом в стране появилось новое руководство, которое стучало ботинком по трибуне и очень любило кукурузу. В связи с этим все поля засеивались данной культурой, а для ее уборки нужно

было очень много комбайнов, которые решено было собирать в том числе и в



Седельный тягач КрАЗ-258Б1.
Архив А. Колееватова

Кременчуге. Кукурузная лихорадка длилась недолго, но заводчане успели изготовить около 11 тысяч кукурузоуборочных комбайнов **КУ-2**, разработанных «Ростсельмашем» (г. Ростов-на-Дону).

Снова поменялось руководство в стране, и соответственно изменились генеральные планы – был взят курс на строительство больших городов, огромных заводов, гигантских ГЭС, новых автомобильных и железных дорог и многого другого. Для осуществления задуманного нужны были мощные автомобили. В мае 1958 г. руководство страны приняло решение передать в Кременчуг производство трехосных грузовиков 210-го семейства (о которых «АМ» уже писал в № 6 за 2001 г.) из



КрАЗ-256Б.
Архив А. Колееватова



Модель КрАЗ-256Б (Студия КАН)



Самосвал КрАЗ-256Б1.
Архив А. Колееватова



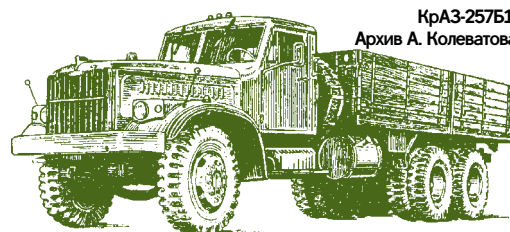
КрАЗ-258Б с полуприцепом-цементовозом С-652.
Архив А. Колееватова



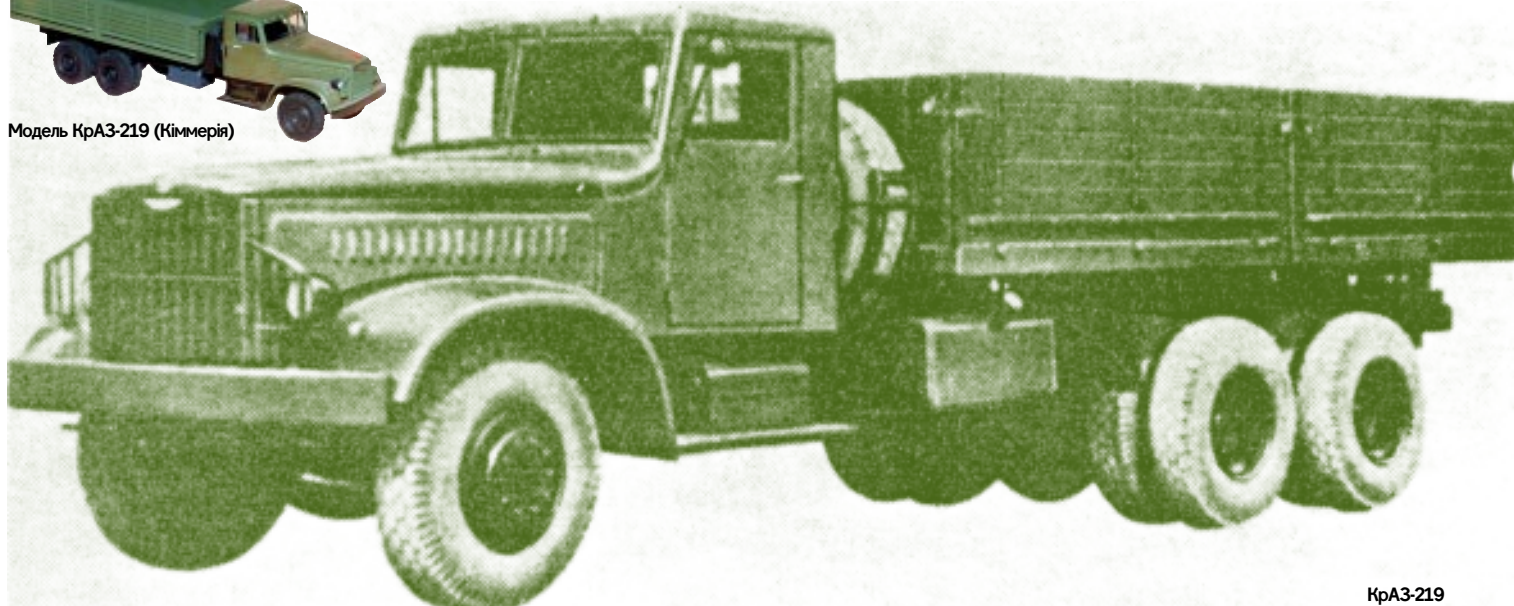
КрАЗ-222.
Архив А. Говорухи



Модель КрАЗ-219 (Киммерія)



КрАЗ-257Б1.
Архив А. Колееватова



КрАЗ-219

КрАЗ-221. Вильнюс 2003 г. Фото Л. Сусливичюса



Модель понтонного моста ПМП на шасси КрАЗ-214 (VFcars)



КрАЗ-221. Вильнюс 2003 г. Фото Л. Сусливичюса

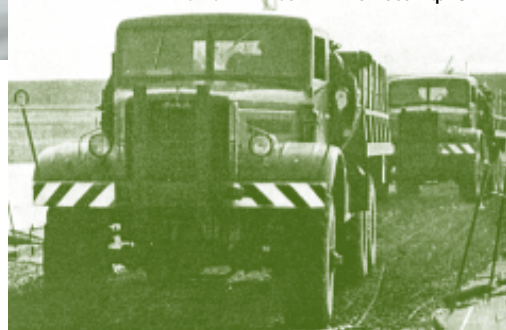


Ярославля. И уже 10 апреля 1959 г. в Кременчуге были собраны первые 10-тонные самосвалы с ярославскими двухтактными дизелями. Назывались эти автомобили **Днепр-222**, хотя потом, к сожалению, это красивое название уступило место так любимой у нас во всех сферах аббревиатуре. Коллектив укреплялся опытными кадрами с других заводов, учились кременчужане, быстрыми темпами перестраивался завод, наращивались темпы производства. Сборочный конвейер в то время был длиной 259,4 м, но при бесперебойной ритмичной работе он уже 16 апреля 1963 г. выдал 25-тысячный КрАЗ, а 30 декабря 1968 г. – 100-тысячный.

К концу 1959 г. одновременно с десятилитонным самосвалом **КрАЗ-222** был освоен выпуск семитонных грузовых автомобилей повышенной проходимости – **КрАЗ-214** и двенадцатитонных бортовых трехосных автомобилей **КрАЗ-219**. Параллельно с выпуском этих машин велись работы над созданием новых, более современных, более скоростных, более экономичных, более надежных автомобилей. И уже через два года после начала работы автозавода на конвейер встали самосвал **КрАЗ-256**, бортовой **КрАЗ-257** и тягач **КрАЗ-258**.

Для испытания этой техники и ее показа был устроен автопробег по маршруту Кременчуг – Москва – Ленинград – Таллин – Рига – Калининград – Минск – Кременчуг. Необходимо сразу же заметить, что Минск не зря намечено было посетить к концу пробега. Дело в том, что украинские автостроители сотрудничали с белорус-

Понтонный мост ПМП на шасси КрАЗ-214



Понтонный мост ПМП на шасси КрАЗ-214



Автокран КС-4571А на шасси КрАЗ-257Б1. Фото А. Крылова



Понтонный мост на шасси КрАЗ-255Б



Седельный тягач КрАЗ-258Б1. Архив А. Колеватова



Модель КрАЗ-214 (Кузнецов)



КрАЗ-214. Фото В. Чехута



КрАЗ-260

скими коллегами с самого начала производства автомобилей, да много специалистов из Минска перешло работать в Кременчуг; на КрАЗ ставили передние мосты, изготовленные на «МАЗе», велись совместные работы по улучшению рулевого механизма, держателя запасных колес, были унифицированы рессоры, фактически аналогичны по конструкции тормоза, много общего в системе электрооборудования машин обоих предприятий. Вот почему для кременчужан было так важно общение с минскими коллегами в конце пробега.

С каждым днем благодаря самоотверженному труду всего коллектива завода автомобили становились лучше и надежнее, пока наконец-то КрАЗ не дождался того часа, когда его можно было продавать за рубеж. В 1960 г. первые 148 КрАЗов отправились за границу в восемь стран, в том числе и с тропическим климатом. А уже в следующем году на экспорт пошло 496 автомобилей в 26 стран мира. В дальнейшем годовые экспортные отправки измерялись тысячами штук. КрАЗ даже удостоился чести быть изображенным на банкноте социалистического Вьетнама! Какой автомобиль может похвастаться такой судьбой?

В 1963 г. электрооборудование автомобилей КрАЗ с 12-вольтового было заменено на 24-вольтовое. Это значительный шаг вперед, шаг к более надежной работе систем автомобиля. Постепенно, шаг за шагом, повышалась надежность и долговечность узлов и агрегатов, а работы в этом

направлении велись совместно со специалистами НАМИ, ЯМЗ, испытательного полигона в Дмитрове. В это же время, после всесторонних испытаний, был заменен шестицилиндровый ЯМЗ-238. Постепенно вырос и гарантийный пробег, который в 1985 г. достиг 210 тыс. км для **КрАЗ-257Б1** и 165 тыс. км для самосвала **КрАЗ-256Б1**. Но уже в эти годы заводчане поняли, что данные автомобили не устраивают ни их самих, ни тех, кто эксплуатирует машины.

В период с 1980 по 1985 г. завод реконструировался и перестраивался, а из сборочного цеха начали выходить автомобили нового поколения – **КрАЗ-250** и **КрАЗ-260**, сменив предыдущие модели, которые на данный момент совершенно устарели (это были, по большому счету, американские довоенные автомобили с дерево-металлической кабиной, ставшие ЯАЗами, а еще позже – КрАЗом). Хотя необходимо оговориться, что семейство «250-х», параллельно со старыми автомобилями, выпускалось с середины семидесятых годов. Вообще-то, КрАЗ-250 задуман был очень давно, еще в шестидесятые годы, но долго не мог попасть на конвейер из-за нашей очень неповоротливой бюрократично-застойной руководящей верхушки. И вот наконец-то машина на конвейере. Это совершенно новый автомобиль грузоподъемностью в 13 т, с новым ярославским двигателем ЯМЗ-238М2 мощностью 232 л.с. Рама лонжеронного типа изготавливалась из швеллеров, так как для автомобиля, работающего в сложных условиях требуется очень жесткая и надежная основа. Для данной модели применили раздельный привод пневматических тормозов, межосевой блокируемый дифференциал в приводе задних колес. Цельнометаллическая кабина совершенно новой конструкции, довольно комфортабельная, с отоплением и вентиляцией, с омывателем стекол, с отдельным для водителей сидением, которое регулируется по трем параметрам (горизонтальному положению, высоте, наклону спинки), к тому же оно поддрессорено. КрАЗ-250 выпускался, в основном, как шасси для различных промышленных установок (бетономесителей, кранов, агрегатов для цементирования буровых, буровых установок и многого другого), хотя его можно встретить и с бортовой платформой.

Вслед за новым автомобилем для дорог с твердым покрытием был поставлен на конвейер автомобиль повышенной проходимости – **КрАЗ-260**, сменивший семейство КрАЗ-255 (до этого – 214). «260-й» имеет унифицированную с 250-м кабину, переднее крепление которой выполнено на двух гидравлических амортизаторах. Двигатель ЯМЗ-238Л (с 1984 г. – ЯМЗ-238А) с турбонаддувом, мощностью 300 л.с. Для более широкого тягового диапа-

Радиолокационная станция ПВО на шасси КрАЗ-250. Архив А. Колеватова



Автокран на шасси КрАЗ-65101



КрАЗ-6437



Лесовозный тягач КрАЗ-643701. Архив А. Колеватова



Лесовозный тягач КрАЗ-64372



Бензовоз КрАЗ-260Г



Опытный КрАЗ-643721 (1992)



Автокран БКМ-1501А завода «Стройдормаш»



Лесовозный тягач КрАЗ-64371



Опытный КрАЗ-65032 (1992)



КрАЗ-6510 (1990)



КрАЗ-251. Архив А.Колеватова

зона трансмиссия имеет 16 ступеней, используется механическая двухступенчатая раздаточная коробка с дифференциалом, передающая крутящий момент на передний ведущий мост и лебедку. Лебедка установлена между лонжеронами рамы за кабиной и имеет 53-метровый трос. Из-за такого расположения лебедки ею можно самовытаскиваться, подтягивать другие автомобили (как спереди, так и сзади), подтаскивать груз и, что очень немаловажно, затаскивать груз в кузов. Шины модели ВИД-201 имеют «вездеходные» грунтозацепы типа «елочка», на всех колесах установлена централизованная система регулирования и подкачки воздуха, которая управляется из кабины. Грузовая платформа КрАЗ-260 – металлическая, с откидным задним бортом, боковые и передний борта оборудованы деревянными решетками. В комплект входят также шесть трубчатых дуг и брезентовый тент.



КрАЗ-6510

На базе двестишестидесятого выпускается **КрАЗ-260В** – седельный тягач и трубовоз.

Конец восьмидесятых, начало девяностых годов для завода, как, впрочем, и для всей страны, «ознаменовался» лихорадкой горбачевской перестройки: упало производство машин, пошли перебои с поставками от смежников, появились проблемы сбыта, резко сократилось, а в дальнейшем все более уменьшалось финансирование. Чтобы как-то выжить, пытались найти партнеров и инвесторов на стороне и за рубежом. Так, очень большие надежды возлагались на сотрудничество с итальянской фирмой «Iveco». В девяностые годы была попытка выпуска итальянских «бусов» Iveco. Эти прекрасные машины должны были заполнить пустующую в Украине нишу «полторок» и выпускаться в вариантах пассажирского микроавтобуса, развозного фургона, бортового грузовика. Но высокая отпускная цена в 22000 у.е., свела на нет все хорошие начинания. Со временем украинский рынок стремительно завоевала российская «ГАЗель», стоимость ее 8000 у.е. и сравнительно доступное, в большом количестве наличие запчастей, которые во многом унифицированы с «Волгой», сыграли положительную роль, а эти же положения для Iveco сугубо индивидуальны и намного дороже. Очень важно и то, что комплектующие должны производиться в своей стране, поэтому ведутся разработки дизельного двигателя в Запорожье заводом «Мотор-Сич» и в Харькове заводом им. Малышева, налажен выпуск карданных валов в Херсоне, в Полтаве изготавливаются тормозные и подъемные системы, в Шполе – лобовые стекла и т.д.

Очень важным шагом в истории выживания завода явилось создание Открытого акционерного общества «Кременчугский автомобильный завод». Последующим этапом в развитии завода и поднятии его с колен, на которые коллектив был поставлен перестройкой и разделом страны, явилось создание холдинговой компании «Авто-КрАЗ». Холдинг взаимовыгоден, так как «гуртом і батька легше бити», как говорят украинцы. Правильность выбора такого пути подтвердилась временем: в 2001 г. было выпущено 2012 машин, прибыль составила 47 млн. гривен, тогда как в 2000 г. было 30 млн. гривен убытков, рост произ-



КрАЗ-6510

водства увеличился на 30%, а на отдельных предприятиях холдинга – на 50–60%, уже сейчас имеются заказы на 2000 машин, а до конца года выпуск должен составить более 3 500 автомобилей. Возобновились поставки КрАЗов на экспорт: украинские автомобили поставляются во все страны бывшего СССР, кроме трех прибалтийских,



КрАЗ-6444 (1990)

берут их и в Анголу, Вьетнам, Египет, Индию, Иран, Ирак, Китай, ОАЭ, ведутся переговоры о поставках в Пакистан. Для стран с постоянной высокой температурой наружного воздуха по просьбе давнишнего и постоянного клиента на кабинах самосвалов устанавливаются кондиционеры Компакт-4В фирмы «Вебасто». Эти приятные нововведения, наравне с разумной ценой, поразительной крепостью, все увеличивающейся надежностью, безусловно, способствуют увеличению числа приверженцев КрАЗа. Необходимо добавить, что в тех далеких странах водитель большегрузного КрАЗа может зарабатывать в день до 300 долларов!

Конечно же, это еще далеко не те времена, когда, к примеру, в 1986 г., во время строительства БАМа, за год было выпущено 30 680 автомобилей, но и то количество, которое выпускается сейчас, дает возможность заводу реконструироваться и разрабатывать новые модели.



КрАЗ-6444

Окончание в следующем номере

Евгений СТРИЙЧАК,
Киев (Украина),
рисунки автора

Человек, сделавший что-либо уникальное, оригинальное и перспективное и в то же время неадекватно воспринятое современниками, может по поводу последнего сильно не сокрушаться. Этого человека и его творение вспомнят, пусть и через много-много лет, но все-таки вспомнят, причем обязательно. А если сделанное им еще вдобавок окутано таинственностью и загадками, то интерес только усилится.

ДЕТСТВО

Создателями автомобильной марки **Bucciali** с весьма авантюрной и занимательной историей были два брата родом из Boulogne-sur-Mer: Angelo Bucciali (Анджело Бюччиали, 1887-1946) и Paul-Albert Bucciali (Поль-Альбер Бюччиали, 1889-1981). Младший, Поль-Альбер, с детства был влюблен во всякую технику и сложные механизмы. Анджели, обладая тонким коммерческим чутьем, был неравнодушен ко всему, что могло принести прибыль, в том числе и к разнообразной технике. Поэтому неудивительно, что их пристрастия, помноженные на артистизм, жилка которого была привита им отцом – органистом, позволила братьям быть одними из пионеров авиации и акционерами крупных пакетов акций железных дорог. Отсюда вполне логично смотрится вовлечение их, в первой четверти прошлого столетия, и в автомобильную круговерть, быстро набиравшую в то время обороты.

А начинали они с того, что в довоенное время (имеется в виду до 1914 г.) пилотировали самолеты. Во время Первой мировой братья проходили военно-воздушную службу, летая в эскадрилье «Аист», которой командовал Жорж Гюинеме (Georges Guynemer). Отсюда появилась и эмблема будущих автомобилей – фигурка птицы рода голенастых, т.е. аист (кстати очень смахивающая на ту, что украшала капоты автомобилей Hispano-Suiza).

После окончания войны Анджели и Поль-Альбер полностью посвящают себя автомобилям.

Первой «птицей», передвигающейся не по воздуху, а по земле, стал автомобиль, приводимый в движение двухтактным двухцилиндровым мотором Sicam-Violet (1340 куб. см). Это творение представляло собой максимально облегченное транспортное средство, абсолютно не обремененное



лишними навесными кузовными деталями. Машина участвует в Гран-При Вуапореток (Grand Prix de Voiturettes), организованном в честь митинга в Булонье, состоявшегося в 1922 г.

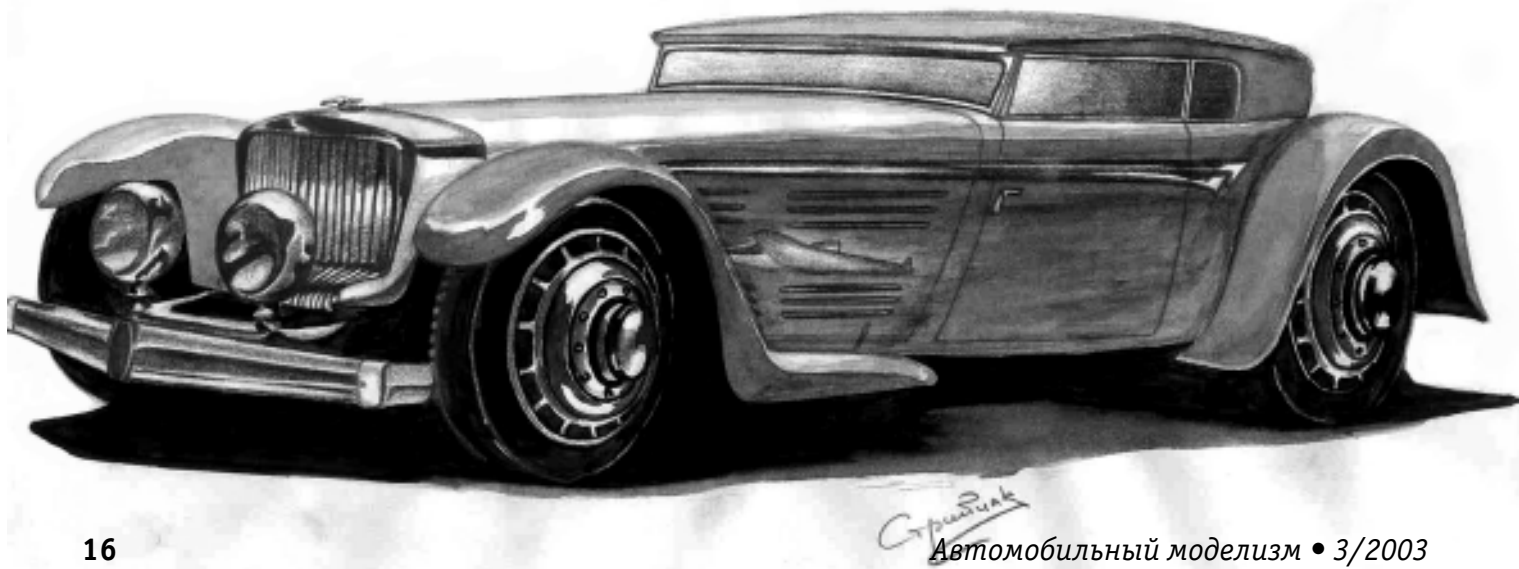
В конце того же года братья Бюччиали выпускают новый автомобиль **BUC AB 1** с закрытым кузовом, базой 2,67 м и прежним мотором от первой модели. Новый двигатель V4 (950 куб. см, 55x100 мм) еще не был подготовлен, и поэтому им автомобиль оснастят позже. Хотя машина имеет внешний вид больше туристический, чем спортивный, в 1923 г. она все же примет участие в соревнованиях Tour de France. Позже увидит свет очередной спортивный автомобиль с укороченной базой 2,28 м и 2-цилиндровым мотором в 39 л.с. До 1925 г. этот BUC выйдет в нескольких вариантах.

После выпуска своих первых трех моделей братья уже всерьез рассматривают вопрос о производстве, пусть и небольшом, но серийном. Поэтому очередная модель **BUC AB 4-5** с четырехцилиндровым мотором (1617 куб. см, 70x105 мм) фирмы Scar уже шла мелкой серией с множеством вариантов кузовов (закрытый кузов, торпедо и т.д.). А унифицированный с ней спортивный вариант **Quatre Speciale** приводился мотором фирмы Cime (1481 куб. см, 67x105 мм) с распредвалом в головке блока и оснащался компрессором Cozette. Последним автомобилем, носящим имя **BUC**, станет низкий профилированный **Type AB 6**, окрещенный «La Torpille» (Торпедо) с мотором Causap (6-цилиндровый, 1490 куб. см, 61x85 мм, 70 л.с.), участвовавший во множестве спортивных соревнований, а также в Гран-При Испании 1927 г. (Grand Prix d'Espagne).

С этого момента начинается уже новая история марки с более аристократическим названием Bucciali.

ОТРОЧЕСТВО

Проверив автомобили в соревнованиях, братья Бюччиали решают выставить свою продукцию на автосалоне. Это был осенний Париж. Здание Grand Palais. Роскошная величественная лестница, которая сохранила на себе следы сильных мира сего, была одновременно укрытием маленького стенда, где располагалась всего одна машина. Стенд, к слову, был украшен неким Андре Гране (Andre Granet), который вряд ли попал бы в объектив всеобщего внимания читателей, если бы не оформил экспозицию фирмы «Bucciali» в далеком октябре 1926 г. Тогда ее центральным экспонатом был простой и заурядный внешне кабриолет, про который, однако, очень лживо отзывался один журналист из «La pratique automobile», за ноябрь 1926 г.: «... Этот современнейший автомобиль имеет наиболее ортодоксальную внешность, которую только можно себе представить». Но все же объектом гордости для Поль-Альбера был не экстерьер, а ходовая часть кабриолета, которая создавалась при помощи Edmond Massip (Эдмонда Массипа) и Robert Dimitri Sensaud de Lavaud (Роберта Димитрия Сансо де Лаво). С мотором фирмы «Scar» в 4 цилиндра и объемом 1,7 л (были попытки также установить 8-цилиндровый мотор 1927 куб. см, 61x85 мм) с верхним расположением клапанов машина имела тормоза со вспомогательной системой Dewandre-Repousseau, мудреную независимую подвеску всех колес и передний привод. За исключением автомобилей с передними ведущими колесами Жоржа Лагила и Уолтера Кристи, на заре XX столетия Bucciali можно было бы считать пионером данного жанра. Но существовало одно «но»: машина была недееспособной. Восхваляемая трансмиссия Sensaud de Lavaud оказалась безде-





тельной, и посему первенство среди современных traction avant удерживается за «Coupe de l'Armistice» Жана-Альбера Грегуара, появившимся 11 ноября 1926 г. За случившийся казус de Lavaud отстранили от дел, и на следующем парижском автосалоне (октябрь 1927 г.) очередные труды инженера рекламировались в виде собственной марки. Позднее, в 1930-х годах, он вовлечет Ситроена в рискованную авантюру, развивая автоматическую трансмиссию «traction». А пока новые Bucciali были созданы уже без его участия. Собственно, из двух машин, одна из которых – прошлогодний кабриолет, новым можно назвать только большое шасси с базой в 3,47 м. Томившееся на величественном персидском ковре, оно, словно посаженный в клетку лев, позволяющий зевакам разглядывать его и восхищаться, демонстрировало новый передний привод и мотор корпорации Continental Motors (6-цилиндров, 2443 куб. см, 72x100 мм, 55 л.с.) с боковым размещением клапанов. Окрещенное **TAV 15** шасси будет выставлено в одном из ателье Курбеуа. На следующем автосалоне его представят, слегка изменив решетку радиатора и установив новую коробку передач и трансмиссию. А через два года, т.е. в 1930 г., это же шасси будет фокусом всеобщего внимания, неся на себе 16-цилиндровый двигатель «Double Huit» (двойная восьмерка) – так просто и в то же время устрашающе грозно (представить только – 16 цилиндров!) нарекли этого монстра его создатели. В принципе, ничего сверхъестественного: обычная для того времени поперечная листовая рессора в передней подвеске, обычные 8-цилиндровые спаренные двигатели Continental с «горшками», расположенными в шахматном порядке, – также не редкость для того времени. Но все-таки крылось в этом

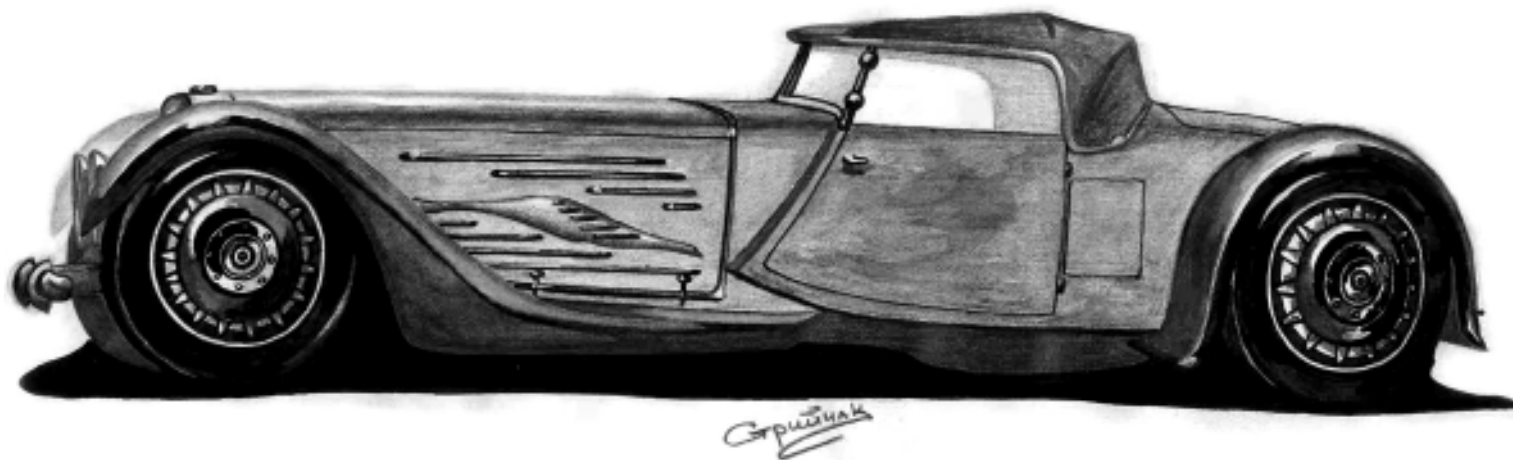
шасси что-то притягательное, впечатляющее, дурманящее. Торговый буклет относительно параметров этой конструкции заявлял следующее: 7817 куб. см, 72x120 мм, 155 л.с. Хотя, ссылаясь на «La vie automobile» за сентябрь 1930 г., отмечались и другие данные – 8036 куб.см., 73x120 мм, 170 л.с. при 3000 об/мин.

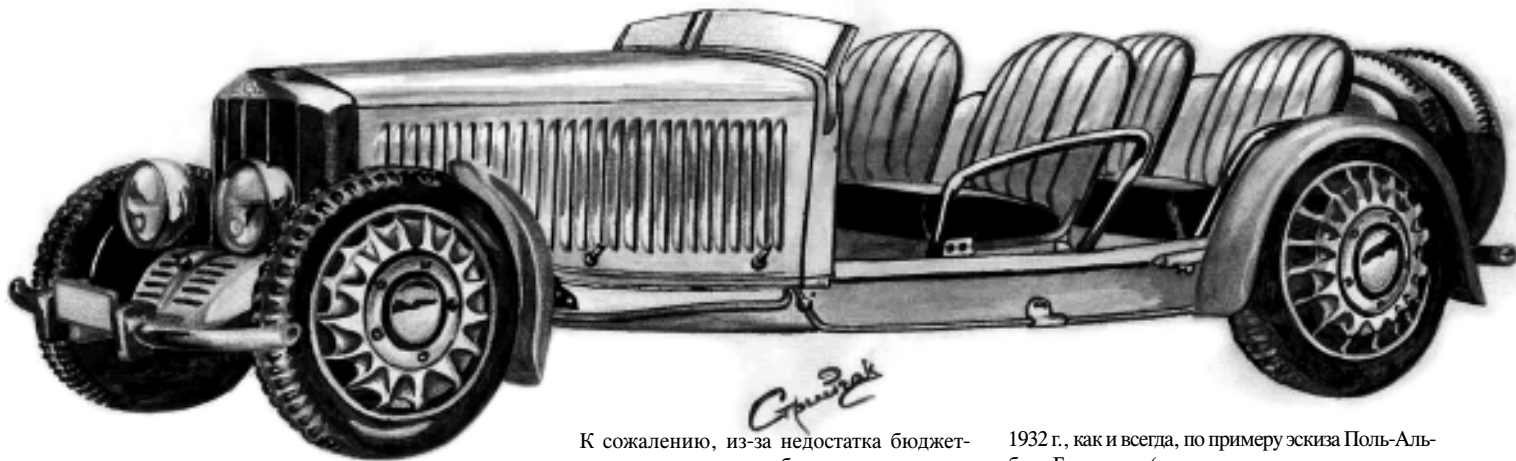
Дальнейшая судьба этого чуда связывается в 1959 г. с покупкой его историком Сержем Подзолли (Serge Pozzoli). Далее оно экспонировалось в Национальной консерватории искусства и ремесел с конца 1961 г. по февраль 1962 г., по случаю выставки, организованной в честь столетия Этьена Лемуара. Потом отправилось в музей и через руки Вильяма Арры (William Arrah) окончательно обосновалось в коллекции Blackhawk. Но перед «**Double Huit**» были созданы еще две машины, заслуживающие краткого упоминания наиболее интересных моментов их существования. Итак, Париж, октябрь 1929 г., автосалон. Стенд Bucciali украшают два автомобиля **TAV 6 coupe** и **TAV 8 «Marie»** (замаскированная, кстати, в громадном количестве фотографий **TAV 6 coupe**). Первый из них – это закрытый двухдверный кузов темного цвета от ателье Labourdette; второй – машина незамысловатой конструкции, полностью открытая, лишенная боковин, задней части и дверей, а четыре сиденья отгораживались от внешнего мира дугообразной трубой, спереди имелся капот и легкие крылья на колесах, корма венчалась двумя массивными запасками. Двигатель, опять-таки Continental, рядный 8-цилиндровый (4400 куб. см, 76,2x120,6, 85 л.с. при 3000 об/мин). Работа над «Марией» велась целое лето в мастерской Bucciali, находившейся на ул. Гамбетта, 8, в Курбеуа. С этой машиной братья связывали выход марки на

мировую арену.

Осенью 1929 г. французы готовят прельстительную поездку в США. Для этого «Марию» оснащают новым кузовом с жестким закрытым верхом, дверьми и всем прочим необходимым в су-ровых климатических условиях Северной Америки. Экспедиция в Нью-Йорк сопровождалась знакомством Поль-Альбера с Колдвиллом С. Джонстоном (Celdwell S. Johnston) и созданием совместной компании, помпезно названной «*Johnston – Bucciali Front Wheel Drive American Patent*». Но так сложилось, что новое общество, выставившее экспозицию в отеле «Коммодор» (Commodore), не продало ни одной лицензии. Фирма Peerless проявила интерес к технологии Bucciali, но она прекратила свою деятельность в 1932 г. После провала на североамериканском рынке братья возвращаются на родину и сразу же погружаются в работу по переоборудованию **TAV 8 «Marie»**. К парижскому автосалону автомобиль был подготовлен в виде «спорт-торпедо». Кузов комбинированной расцветки – кремовый с темно-зеленым – отличался остроконечной «лодочной» задней частью, ровным гладким капотом с большими прорезями для вентиляции (и как подобает истинным спортивным автомобилям, с креплением его капота при помощи ремня), изогнутыми боковинами и низом, изрезанным воздушными щелями от крыла до крыла не соединенных подножкой.

После Второй мировой войны с этого автомобиля демонтируют кузов, и он в виде шасси пролежит около 7 лет на одной из ферм Курбеуа. Его восстанавливают в А.А.Н.А. (Ассоциации друзей автомобильной истории), после чего Уве Юк (Uwe Huske) выкупит для своей коллекции. По известной только лишь одному коллекционеру причине он оденет шасси в кузов, который Савчик (Saoutchik) вначале предназначал для Mercedes-Benz SS. И в конце концов лже-автомобиль попадет в 1980-х годах в калифорнийскую коллекцию Blackhawk.





ЮНОСТЬ

Бесспорно, 1930 г. был удачливо-переломным для фирмы Biscialetti. И это неудивительно, ведь этот год дал возможность вкусить ее руководителям первые плоды накопленного опыта в автомобилестроении, у марки начинало постепенно вырисовываться лицо и очерчивался круг ее клиентов. Это вселяло оптимизм, который выразился в наибольшем по размерам и количеству выставляемых моделей стенде на парижском автосалоне: модернизированное **coupe TAV 6** (впервые показанное в 1929 г.), **TAV 16 «Double huit»** и **TAV 8 «torpedo-sport»**. Но все же новаторство и нестандартный подход в конструкциях автомобилей, к тому же сложность и дороговизна самих моделей, подточенные кризисом 1929 г., не обеспечивали рентабельно необходимого круга заказчиков. Это в дальнейшем и уничтожит столь славную марку, но перед этим она сделает два импульса, два выдоха, которые полностью обнажат грань ее возможностей и продемонстрируют во всей красе то, к чему стремились братья все эти годы.

Фирма погибнет, так и не встав на ноги, в юности. Но это потом, через два года, а пока ...

... А пока фирма поменяла свое местонахождение, братья Бюччиали переезжают в новое ателье, находящееся в городе Анжер, в долине реки Луары. Именно здесь, они изготавливают свои последние прототипы и особенно очень низкий впечатляющий родстер. Эта двухместная модель приводилась в движение мотором Lycoming (8 цил. 5219 куб.см, 85,25x114,3; 130 л.с.). Безумно красивый кузов позволил ей принимать участие в конкурсе элегантности, а потом совершить несколько показательных вояжей между Парижем и Лазурным побережьем.



К сожалению, из-за недостатка бюджетных средств родстер не был показан на парижском автосалоне в октябре 1931 г. Фирму тогда представляла одна машина, которая расположилась на маленьком стенде возле такого же увядающего BNC. Речь идет о кабриолете TAV 30, окрашенном в белый цвет, который представляет собой пароксизм стиля Biscialetti. Исключительно лестно отзывался о машине, «одетой» в ателье Saoutchik, Поль Альбер Бюччиали, тем самым пытаясь заострить внимание на прекрасных линиях ее кузова: приземистая и длинная, со сглаженными боковинами и чрезмерно увеличенным капотом, она опирается на громадно-монументальные колеса, обрамленные тяжеловесными крыльями, а увесистая облицовка радиатора величественно восседает между ними.

Шасси (его выпуск начался с весны 1931 г.) для этого автомобиля имело базу 3,74 м, что позволяло осуществлять самые безумные предложения (в том числе и данный кабриолет с длиной 5,75 м и шириной 2,07 м). В отношении механики Бюччиали окончательно оторвался от моторов Continental в пользу фирмы Lycoming, которая входила в состав группы Auburn-Cord-Duesenberg. Блок из восьми цилиндров в ряд был таким же, как и у Cord L 29, а также как и у упоминавшегося выше родстера TAV 30.

В следующем году парижский автосалон снова озарит звезда **кабриолета TAV 30**, чтобы потом угаснуть навсегда, затерявшись и не оставив после себя ни следа. Но один страстно полюбивший эту модель американец, к тому же миллиардер, Уильям Тишман (William Tishman) решился на постройку приблизительной копии этого авто и выставил ее на показ в 1981 г. в Лос-Анджелесе на салоне Auto-Expo.

На парижском автосалоне 1932 г. Biscialetti, кажется, снова обрела свой авторитет. Ее стенд занимал хорошие площади, а продукция стояла бок о бок с такими марками, как Isotta Fraschini и Rolls-Royce. Братья готовились нанести решающий удар, выставляя прошлогодний кабриолет TAV 30 и нечто визуальное и психологически не воспринимаемое с первого раза, но со скромным названием **TAV 12 «Berlina»**. Неординарные пропорции стали еще более безумными, нежели у кабриолета, а черный окрас необычайно драматизирует силуэт. Размеры автомобиля также впечатляют: база 4,09 м, длина 6,36 м.

Кузов воплотил в жизнь, Saoutchik в июне

1932 г., как и всегда, по примеру эскиза Поль-Альбера Бюччиали (интересно, что машина в июне 1932 г. была уже продана графу де Риво с возможностью показать ее в октябре на автосалоне). Устанавливался этот необычайной красоты кузов на шасси родстера 1931 г., а приводился в движение мотором, которым Габриэль Вуазен (Gabriel Voisin) оснащал свой **Type C 18** (12 цил., 4886 куб. см, 72x100 мм, 180 л.с., бесклапанный). Убранство салона было достойно королей: высококачественные породы дерева и красная кожа.

После нескольких лет эксплуатации берлина перепродается, а кузов ее демонтируют и в середине 1930-х гг. устанавливают на шасси Bugatti Type 46. Один американский коллекционер, Рей Джонс (Ray Jones), покупал, как он думал, Bugatti, но с кузовом ... Biscialetti. После этого автомобиль пройдя через руки торговца Ли Голика (Lee Gohlke) из Миннесоты, будет опять-таки переустановлен на другое шасси и продан в 1983 г. Тому Перкинсу (Tom Perkins). **TAV 12** затем стала объектом долгих и комплексных реставраций, которые длились 11 лет по указанию Кларенса Джонсона и Брюса Фолькена (Clarence Johnson, Bruce Faulken).

Великолепно восстановленный автомобиль предстал на всеобщее обозрение на выставке ретро-автомобилей в феврале 2001 г. И уже в марте того же года он был продан одному искусному в старых автомобилях коллекционеру, который пожелал сохранить анонимность.

ЧТО ЖЕ БЫЛО ДАЛЬШЕ?..

Жизнь переднеприводных Biscialetti прекратилась после автосалона 1932 г. Лимузин, предусматривавшийся для салона 1933 г., приводимый в движение мотором Mercedes-Benz, так никогда не был показан. После провала серии автомобилей TAV братья создадут еще достаточно большое количество прототипов, но ... дальше бумажного листа с чертежами их идея не пойдет. А идеи были довольно-таки интересные: одноместный TAV 30/м с мотором Mercedes-Benz (6 или 8 цилиндров); очень миловидная полноприводная машина типа «берлинетта» с V-образным 8-цилиндровым турбомотором; быстроходный, внедорожный бронеавтомобиль (8 ведущих колес) «puissante de cavalerie» с двумя командными постами, в движение приводился двумя моторами Mercedes-Benz (2x8 цилиндров, 5018 куб. см, 84x108 мм, 160 л.с.) и даже был показан военному министру в 1937 г.

Создав целую плеяду высокотехнологичных автомобилей, братья не удовлетворились результатами и всегда стремились создать еще более экстравагантные и технологически совершенные машины. Но это уже совершенно другая история.

ИМЯ СО СМЫСЛОМ (VOLKSWAGEN PASSAT)

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

«Passat второго поколения: 1980–1988 гг. Volkswagen Passat (32B)

В 1978 г. появилась Audi 80 (Typ 81) с новым кузовом, новым интерьером, но со старым двигателем (рис. 29). В Северной Америке Audi 80 (Typ 81) продавался под названием Audi 4000 (рис. 30).



Рис. 29. Audi 80 GL (Typ 81) (1978)



Рис. 30. Audi 4000 (1978)

Второе поколение Volkswagen Passat увидело свет в октябре 1980 г. И опять не обошлось без влияния Audi. Passat второго поколения имеет много общего по механике с моделью Audi 80 (Typ 81) – вплоть до одинаковых ручек дверей.

Габаритные размеры и масса модели возросли в сравнении с предшественником – хэтчбек: 4435x1685x1385 мм и 1025–1080 кг соответственно, универсал: 4540x1685x1385/1440 мм и 1060–1090 кг соответственно (база – 2550 мм у обеих версий). Кузова стали гораздо просторнее, комфортабельнее и, что немаловажно, безопаснее. Силовой каркас кузова усилили, для защиты от бокового удара сделали специальные усилители, а топливный бак расположили в безопасной зоне у заднего моста (кстати, в случае дизельной модификации 60 л топлива хватит на почти 1200 км без дозаправки!). Вообще, Passat II отличается хорошим запасом прочности и неплохой антикоррозионной защитой лонжеронов кузова и днища, которую фирма постоянно совершенствовала на протяжении цикла его производства. Первоначально были представлены **трехдверный хэтчбек** (рис. 31, 32 и 33), **пятидверный хэтчбек (тип кузова «32B»)** (рис. 34, 35 и 36) и **пятидверный универсал Variant**, удлиненный на 115 мм (рис. 37 и 38). Объем багажника хэтчбека от 390 до 1285 л (задние сиденья сложены) (рис. 36), а универсала – от 500 до 1525 л (задние сиденья сложены) (рис. 38). Ровный пол багажника при сложен-

ном заднем ряде сидений и низкая кромка багажника позволяют без усилий разместить в нём громоздкий багаж, к тому же заднее сиденье на отдельных модификациях раскладывается по частям (в соотношении 3:2).



Рис. 31. VW Passat/Quantum – 3-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 32. VW Passat/Quantum – 3-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 33. VW Passat/Quantum – 3-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 34. VW Passat – 5-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 35. VW Passat – 5-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 36. VW Passat – 5-дверный хэтчбек (1980)



Рис. 37. VW Passat Variant / Quantum Wagon (1980–1988)



Рис. 38. Багажник VW Passat Variant / Quantum Wagon (1980–1988)

Только через год появился **четырёхдверный трехобъемный седан** (длина на 105 мм больше, чем у хэтчбека), причем он даже получил собственное имя **Santana**. Производились седаны не в столь значительных количествах, как пятидверный хэтчбек или универсал. И никогда не выпускались седаны с полным приводом (ходили слухи, что этому противилась Audi, ведь она-то специализировалась именно на полноприводных седанах). Вместимость багажника седана 440 л, что не так уж много для переднеприводного автомобиля. А вот трехдверный хэтчбек вскоре сняли с производства как не пользующийся спросом, поэтому он на дорогах почти и не попадается.

Отделка салона и компоновка панели приборов если и не поражают своей изысканностью, то вполне функциональны. Острых травмоопасных выступов и углов в салоне нет. Шумоизоляция также вполне приличная. Два боковых зеркала настраиваются с места водителя. Удобная приборная панель с безбликовым стеклом, часами (кварцевыми или электронными), эконометром и т.п. Стандартным было обогреваемое заднее стекло, реостат освещения панели приборов и т.п. В списке до-

¹ Список использованных материалов будет приведен в конце статьи. В качестве иллюстраций использованы фотографии фирм-производителей, музеев, автора и коллекционеров.

полнительного оборудования был и кондиционер. Гидроусилитель рулевого управления в те времена считался роскошью и на Западе, а потому им оборудовали только самые мощные и дорогие версии Passat. На скорости плавность хода весьма приличная даже у экземпляров с большим пробегом. Автомобиль нечувствителен к боковому ветру – большая заслуга в этом специальной конструкции задней полузависимой пружинно-рычажной подвески с торсионной поперечной и корректирующими кронштейнами крепления балки, которые ликвидируют увод задней оси относительно кузова. Передняя же подвеска привычного типа «Мак-Ферсон» (McPherson). В целом подвеска вполне надёжна и с большим запасом энергоёмкости. Устанавливались как стальные диски, так и диски из легких сплавов.

Гамма двигателей всегда была довольно обширной. В нее входили простые по конструкции двигатели с карбюраторами Pierburg и Keihin: 1,3-литровые 55–60-сильные FZ и EP (последний – с 1981 г.); 1,6-литровые 75-сильные YN и WN и с января 1981 г. – DT, а также 85-сильный YP, который в январе 1983 г. сменил 1,8-литровый 90-сильный DS. Применялись и мощные, и сложные по тем временам пятицилиндровые с впрыском K-Jetronic: 115-сильный 1,9-литровый WN, который позже был заменен 2,0-литровым JS. В гамму входил также маломощный, но эффективный и очень экономичный (5–6 л на 100 км) 1,6-литровый 54-сильный дизель (JR, ME), к которому в августе 1982 г. добавился 70-сильный турбодизель (SB, IV). С декабря 1985 г. на модель Passat GT устанавливали мощный 2,2-литровый 136-сильный NY от модели Audi 100. Штатной механической коробкой передач на 1,3-литровых двигателях и дизелях была 4-ступенчатая, а начиная с 1,6-литровых двигателей ставили 5-ступенчатые и 3-диапазонные «автоматы» за доплату.

В России Passat появился в основном в подержанном состоянии в начале 1990-х гг. (хотя отдельные Passat и Santana были завезены в СССР в восьмидесятых). Основной поток Passat потек в Россию из Германии и Голландии после 1993 г. в связи с резким сбросом модели «32B» на европейском рынке. Большинство людей, продававших свои любимые Passat в Европе, совершили этот шаг в основном из-за «очень современного» внешнего вида потомка модели «32B» (т.е. Passat третьего поколения), но никак не в силу каких-либо технических недостатков модели «32B».

На вторичном рынке России наибольшим спросом пользуется, естественно, универсал. Хорошо продаются дизельные версии, но в исполнении «без турбины». Хэтчбек, по мнению покупателей (потенциальных, разумеется), ценится несколько меньше (все-таки пологий скос задней двери не позволяет перевозить в нем двухкамерный холодильник), седан почти не котируется, вместо него выгоднее купить Audi 100 тех же лет выпуска.

Полноприводных модификаций в России не очень много, и их стараются не покупать из-за предполагаемого дорогого обслуживания. О надежности и долговечности Passat второго поколения уже ходят легенды, нередки случаи пробегов 400 000 км без капитального ремонта.

Слабые места модели:

- малый срок службы водяного насоса и шлангов;
- быстро корродирует несущая рама, на которой закреплены двигатель (нижние передние рычаги) и механизм трансмиссии, ремонт (замена) очень дорогой;
- сравнительно быстро выходят из строя резиновые детали задней подвески, из-за нарушений в тормозной системе и жестких условий эксплуатации может выйти из строя задняя подвеска;
- часто выходят из строя резиновые пыльники передней подвески, особенно «неоригинального» происхождения, что влечет за собой неисправности механизма переднего привода;
- возможен выход из строя передних приводных валов, особенно у автомобилей с двигателями повышенной мощности;
- относительно небольшой дорожный просвет у стандартного варианта (127 мм);
- вследствие перегрузок часто выходят из строя амортизаторы задней подвески.

История модели 1980–1988 гг.:

- **Август 1980 г.** – представление полностью переработанной модели Passat второго поколения (модельное обозначение «32B»): 2- или 4-дверный «лимузин» в немецком варианте или saloon в английском (фактически 3- или 5-дверный хэтчбек, так как «лимузин» по немецким представлениям тех лет соответствует не автомобилю со стеклянной перегородкой, а хэтчбеку или седану²), а также 5-дверный универсал Variant (английский вариант – Estate), в вариантах исполнения G (базовая), C, L и GL, с увеличенной (по сравнению с моделью 32/33) колесной базой, более широкой колеи (1400–1422 мм) и большими размерами. Изначально устанавливались двигатели: 1,6-литровый дизельный мощностью 54 л.с. (расходует 4,6–7,8 л дизельного топлива на 100 км) и бензиновые 1,3-литровый мощностью 55 л.с. (расходует 9–12 л бензина АИ-93 на 100 км; данный двигатель с аналогичным диаметром цилиндров (75 мм) и с несколько уменьшенным ходом поршня (72 мм вместо 73,4 мм) использовался также Volkswagen Polo I (1975–1982), Volkswagen Polo II (1982–1988), Volkswagen Derby I (1977–1981), Volkswagen Derby II (1982–1988), Volkswagen Golf I, Volkswagen Golf II, Volkswagen Jetta I, Volkswagen Jetta II, Volkswagen Scirocco, Audi 80 (1979–1986), SEAT Ibiza (1993); 1,6-литровый мощностью 75 л.с. (расходует 10–12 л бензина АИ-93 на 100 км; этот двигатель получен из мотора 1,5 л путем увеличения диаметра цилиндра; начиная с 1984 г. этот двигатель не устанавливался); 5-цилиндровый объемом 1994 см³ и мощностью 115 л.с. (устанавливался по специальному заказу и не входил в базовую комплектацию; расходует около 10 л бензина АИ-98 на 100 км).

- **Октябрь 1980 г.** – бензиновые двигатели 1,3 л (55 л.с.), 1,3 л (60 л.с.), 1,9 л (115 л.с.), дизель 1,6 л (54 л.с.).

- **Январь 1981 г.** – начало установки на «лимузин» широких задних и передних спойлеров. Появление Е-моделей (электропакет), и коробки передач с «растянутой» пятой передачей. Бензиновый двигатель 1,6 л (75 л.с.).

- **Февраль 1981 г.** – появление 1,6-литрового двигателя мощностью 85 л.с., изменения в конструкции головки блока у дизельного мотора.

- **Август 1981 г.** – начало выпуска модификаций CL, изменения ГРМ у 1,3-литровых двигателей.

- **Сентябрь 1981 г.** – представление на Франкфуртском автосалоне новой модели Santana (седан) в вариантах исполнения CL и GL.

- **Август 1982 г.** – начало установки новой электрики с 22 клеммами, новый 1,6-литровый дизель с турбиной мощностью 70 л.с., изменения в обозначениях у модели Santana: CL = CX, GL = GX.

- **Январь 1983 г.** – начало установки 1,8-литрового бензинового двигателя мощностью 90 л.с. (расходует около 11 л бензина АИ-98 на 100 км; катализатор на такой двигатель ставился с октября 1984 г.).

- **Август 1983 г.** – замена 1,3-литрового двигателя мощностью 55 л.с. 1,3-литровым двигателем мощностью 60 л.с., увеличение крутящего момента у 1,6-литрового двигателя мощностью 75 л.с., замена 1,9-литрового двигателя (115 л.с.) 2,0-литровым той же мощности, начало оснащения 1,3-литровыми двигателями модели Santana.

- **Январь 1984 г.** – начало серийной установки на модели с двигателем 1,8 л и мощностью 90 л.с. катализитических нейтрализаторов.

- **Апрель 1984 г.** – начало выпуска моделей GT с 1,8-литровым двигателем мощностью 112 л.с. и Carat с 2,0-литровым двигателем мощностью 115 л.с. (оба только в варианте седан).

- **1 июля 1984 г.** – в городе Эмден (Германия) выпущен трехмиллионный Passat.



Рис. 39. VW Passat C Diesel «брюссельской сборки» (1984)



Рис. 40. VW Passat C Diesel «брюссельской сборки» (1984)

- **Август 1984 г.** – начало выпуска полноприводных моделей Passat/Santana: *Topic* и *Country*, универсал имеет также вариант *Synco* – на этой модели фирма Volkswagen впервые применила вискомуфту в трансмиссии.

- **Январь 1985 г.** – «фейслифтинг» всего модельного ряда: новые бамперы, решетка радиатора, увеличенные задние фонари и измененное заднее стекло у моделей хэтчбек; новая противокоррозионная

² Чтобы не путаться, немцы обычно добавляют к обозначению модели либо Schragheck (limousine), что в переводе означает «скошенный зад (или корма)», либо Stufenheck (limousine), что переводится как «ступенчатый зад» (зад в виде ступеньки). Французское слово «седан» упорно не используется в Германии, возможно, по этическим соображениям: 1–2 сентября 1870 г. под Седаном (Sedan) во время франко-прусской войны германскими войсками была разгромлена французская армия.

защита (шесть лет гарантии от сквозной ржавчины, три года гарантии на эмаль); Santana называется *Passat Stufenheck* (седан); появление нового 5-цилиндрового двигателя объемом 2,3 л и мощностью 136 л.с. (только для модификации GT), начало выпуска модификации GT у модели Passat Variant Syncro.



Рис. 41. VW Passat / Quantum (1985–1988)



Рис. 42. VW Passat GT (1985–1988)



Рис. 43. VW Passat Variant / Quantum Wagon (1985–1988)



Рис. 44. VW Passat Variant / Quantum Wagon (1985–1988)



Рис. 45. VW Passat Variant / Quantum Wagon (1985–1988)

• С января 1985 г. модель Santana переименовали в *Passat Carat* (позже – *Classic*).



Рис. 46. Багажник VW Passat Carat (1985–1988)

• 1985–1988 гг. – Volkswagen продает в США полноприводный универсал Passat Variant Syncro под названием *Quantum Station Wagon Syncro* (дисковые тормоза, независимая подвеска, пятиступенчатая ручная коробка, пятицилиндровый 2,2 л двигатель мощностью 115 л.с. (разгон до 100 км/ч за 10,6 с, максимальная скорость 167 км/ч, базовая цена 15 245 долл. США).



Рис. 47. VW Passat Variant Syncro / Quantum Wagon Syncro (1985)

Коллекционеры, собиратели, реставраторы — крупным планом

Великие люди и легендарные машины

Фантастические разработки, смелые эксперименты, несбывшиеся надежды

ИЗРУШКА

История мирового автомобилестроения на письменном столе

Обзоры книжных новинок

Уникальные архивные фотоматериалы

Общероссийский журнал по истории техники
 Второй год издания. 56 полноцветных страниц. Разничная цена 20 руб.
 Телефон редакции: (095) 383-91-01

• **Апрель 1985 г.** – начало установки антиблокировочной системы (ABS) на модель *Passat Variant Syncro GT*.



Рис. 48. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 49. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 50. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 51. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 52. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 53. VW Passat Variant Syncro / Quantum Station Wagon Syncro (июнь 1985)



Рис. 54. VW Passat Variant Syncro TurboDiesel / Quantum Station Wagon Syncro TurboDiesel



Рис. 55. VW Passat Variant Syncro TurboDiesel / Quantum Station Wagon Syncro TurboDiesel

• **Лето 1985 г.** – версия GT с бензиновым двигателем 2,2 л (136 л.с.).

• **Август 1985 г.** – увеличение пробега между рекомендованными ТО, начало установки гидрокомпенсаторов на большинство моделей двигателей, понижена мощность у 5-цилиндрового 2,3-литрового двигателя до 115 л.с. (варианты Syncro – до 120 л.с.) из-за установки катализатора; начало производства модификации *Passat Arena*.

• **Апрель 1986 г.** – начало установки нового 1,6-литрового двигателя мощностью 72 л.с. с нейтрализатором (катализатором) выхлопных газов; начало производства модификаций Syncro с 1,8-литровым двигателем мощностью 90 л.с. в вариантах оснащения «С».



Рис. 56. VW Passat Variant / Quantum Station Wagon (1986)



Рис. 57. Панель приборов VW Passat Syncro (1986–1988)

• **Май 1986 г.** – начало выпуска модификации *Passat Tramp*.



Рис. 58. VW Passat Variant / Quantum Station Wagon (1980–1988)

• **Август 1986 г.** – конец выпуска моделей, оснащенных 1,3-литровым двигателем и варианта исполнения *Sarat*, базовая модификация называется *Passat*.



Рис. 59. VW Passat Variant / Quantum Station Wagon (1980–1988)

• **Октябрь 1986 г.** – появление нового 1,8-литрового двигателя мощностью 87 л.с. с каталитическим нейтрализатором (катализатором).



Рис. 60. Трансмиссия VW Passat Variant Syncro (1986)

• **Февраль 1987 г.** – начало выпуска модификации *Trophy*.

• **4 марта 1987 г.** – в Emden произведен четырехмиллионный автомобиль модели *Passat* (почти 2 500 000 хэтчбеков, около 1 200 000 универсалов и 376 000 седанов).

• **Март 1987 г.** – новый 1,6-литровый двигатель мощностью 70 л.с. с каталитическим нейтрализатором (катализатором).

• **Август 1987 г.** – для 1,8-литрового двигателя до 30000 км увеличен межсервисный пробег.

• **Декабрь 1987 г.** – конец производства седана модели «32В» (*Santana*). Производство модернизированного седана *Santana* продолжалось (с 1985 г.) на Shanghai Volkswagen Automotive Company Ltd (к настоящему времени произведено свыше 1 млн. экз.). Shanghai Volkswagen Santana GLS оборудована системой ABS, 1,8-литровым карбюраторным двигателем, центральным замком. Дальнейшее развитие – Shanghai Volkswagen Santana 2000 GSI.

• **Апрель 1988 г.** – представление принципиально новой модели *Passat III* с поперечным расположением двигателя (с индексом «35I») только в модификациях седан и универсал, до этого срока с 1973 г. всего выпущено около 4 200 000 *Passat* в различных модификациях.

НЕИЗВЕСТНЫЙ «СТУДЕБЕККЕР»

Люций СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)

Армейский трехосный грузовик Studebaker US-6, поставлявшийся в годы Второй мировой войны из США в СССР, давно и прочно занял свое место в ряду российских автомобильных легенд. Созданный рассказами участников войны и многочисленными фильмами «про войну» образ этого удачного, хотя и не без недостатков, транспортного средства сегодня однозначно представляет наш «студер» как грозную машину поля боя. Да были и боевые «студера» – гвардейские минометы БМ-13Н и их модификации, но вообще-то, Studebaker US-6 создавался как уни-

трансмиссии, а тип – седельный тягач – потребовал иной (в держателе за кабиной) установки запасного колеса и седельного сцепного устройства. В остальном технических и компоновочных отличий не было.

За годы войны было выпущено 23 тысячи «студеров» этой модификации, и они сослужили добрую службу вдали от фронтов, перевоза в кузовах своих 6,4-тонных одноосных прицепов десятки и сотни тысяч тонн грузов.

Первым местом их службы было строительство дороги Аляска-Канада, сокращенно



версальный грузовик повышенной проходимости бхб для перевозки солдат, грузов и буксировки артсистемы в прифронтовой полосе.



Однако не все из сотен тысяч «студеров», выпущенных в годы войны, были такими. Существовал ряд модификаций «с гражданским уклоном», и самой многочисленной был седельный тягач. От стандартного US-6 он отличался более короткой базой (3760 мм вместо 4120 мм), неведущим передним мостом и связанными с этим изменениями в

«Alcan», связавшей источники сырья и военные базы в Аляске с дорожной сетью северных канадских провинций. Здесь «студбекеры» использовались для доставки грузов строителями дороги.

Куда более серьезное испытание ждало тягачи из Саут-Бенда, где они производились,



в далеком Иране, куда в огромных количествах поступали направляемые по ленд-лизу вооружение, техника, продовольствие и множество других остро необходимых СССР стратегических материалов. Их надо было быстро перебросить с берегов Персидского залива



на Кавказ и Каспийское побережье. Конечно, многое перевозилось по железной дороге, но ее пропускной способности не хватало, и значительная часть грузов направлялась автомобилями. Но если запчасти, шины, продовольствие и многое другое можно было грузить в кузова собираемых на автосборочных заводах «дождей», «шевроле», бортовых «студбеккеров», то для тяжеловесных или длиномерных грузов эти автомобили не подходили. Кроме того, было бы неразумно полагаться лишь на возможности перегоняемых в СССР автомобилей – стабильность перевозок могли обеспечить лишь постоянно работающие на трассе Юг-Север автомобили с постоянными водителями.

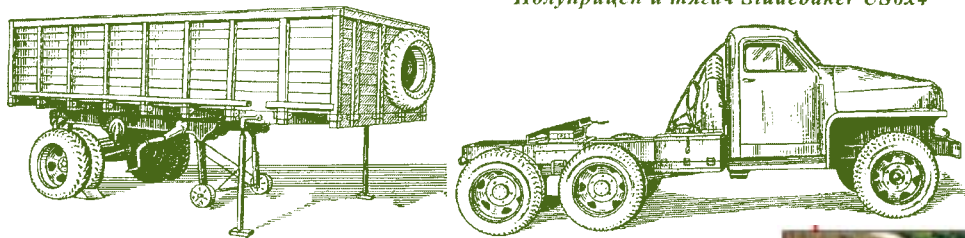
В начале 1942 г. советские представители выехали из Тегерана на трассу, ведущую к порту Бушир...

Лучше всего теперь предоставить слово участникам, и поэтому здесь уместна цитата из книги Л.И.Зорина «Особое задание»: « 11 февраля 1942 г. мы выехали на двух автомашинах в порт



Бушир. На трассе в 1200 км было всего три крупных населенных пункта: бывшая столица Ирана Исфахан, столица роз и центр виноделия Шираз, окруженный грозными вершинами и мрачными ущельями Казерун. Горы в районе Казеруна с от-





анахронизмом, но тогда это считалось нормальным и вполне приемлемым.

Третий фронт, где использовались тягачи Studebaker – Западный. После высадки в Нормандии потребности союзников в боеприпасах, питании, обмундировании, снаряжении, обеспечивали десятки тысяч грузовиков, и

весными скалами достигают высоты свыше 1000 м. По узким ущельям причудливо извивалась насыпная, без твердого покрытия, узкая дорога. Сотни, если не тысячи рабочих на всем протяжении дороги от Тегерана до Бушира вручную подсыпали подвозимые грузовиками гравий и щебень. Руководила работами Английская объединенная королевская коммерческая корпорация (ЮКСС). Потом работы стала проводить американская фирма Folsper, строившая участок через Хоремшехр и Ахваз на Север.

И вскоре по этой, далеко не готовой и небезопасной во многих отношениях трассе началось круглосуточное автомобильное движение с юга на север Ирана – перегон и передача Советской Армии собранных военных машин и рейсовая перевозка в обе стороны стратегических грузов и сырья на специально выделенном для этого транспорте, совершающем своего рода челночные движения из конца в конец страны. Этими «челноками» стали именно седельные тягачи Studebaker. Взявшие в свои руки организацию перевозок американские военные доставили в Иран тысячи этих автопоездов и, сформировав автотранспортные батальоны, начали перевозки на Север. Позднее в такие перевозки включились советские военные автомобилисты. Автопоезда двигались колоннами, останавливались для заправки и отдыха, сопровождаемые джипами с вооруженной охраной. За время движения водитель переносил и зной в пустынях, и холод в горах, и гибель товарищей в авариях. Опять же обратимся к книге «Особое задание».

«Густой шлейф белой пыли плотно застилает шоссе. Пыль лезет в глаза, хрустит на зубах, проникает под гимнастерку и вместе с обильным потом вызывает неприятный зуд. А тут еще хочется спать, ведь день и ночь за рулем: туда-обратно, туда-обратно... Спать, спать... Где там передняя машина? Она должна находиться в ста метрах. И задней нет. Разве что-нибудь разглядишь в пыльном тумане! Слепо и бессильно мерцают фары. Наконец выбрались на твердое покрытие. Но зато начался обстрел кусочками гравия. Мелкие, острые осколки так стремительно летят из-под колес, что того гляди выбьют стекла.

Дорога сужается и круто устремляется вверх, начинаются слепые повороты, когда не знаешь и не видишь, что там за очередным горным выступом. Руки устают непрерывно крутить огромную баранку. Тяжело груженная машина мечется из стороны в сторону, тревожно режут клаксоны, пре-

дупреждая встречные машины – ведь на узком полотно разехаться вряд ли удастся.

Выше, еще выше... Поворот за поворотом, кабина нависает над пропастью...

И опять повороты, пропасти, подъемы и спуски... Мощный массив Эльбруса, узкая трасса, пробитая на откосах, страшные участки дороги Кередж-Чалус и Казвин-Решт. Кандеванский перевал высотой 3 тысячи метров, снежные завалы, которые надо рассчитывать самим...

Наконец дорога ровно тянется по Южно-Каспийской низменности. Можно чуть расслабиться, отдохнуть. Не тут-то было. Машину трясет, словно в лихорадке, баранка вырывается из рук, зубы выбивают мелкую дробь. Это началась «гребенка», когда едешь будто по неровно уложенным бревнам. И опять гляди в оба. А отдых будет в конце пути, пока будут принимать груз. И снова обратный рейс.

Так шли день за днем, месяц за месяцем...

За годы войны специальными авточастями армии США было перевезено 434 тыс. т грузов, советскими – 1615 тыс. т, причем большинство – на «студебеккерах». Сейчас, конечно, автопоезда, перевозившие всего-то шесть с небольшим тонн груза и при этом расходовавшие 50 л бензина на 100 км пути, являются



Studebaker US 6x4 отреставрированный в 2002 г. в Великобритании

Studebaker US 6x4



MVmodels.com

Модель Studebaker US 6x4 в масштабе 1:48 (MVmodels)



Studebaker US 6x4 tractor & semi-trailer. Unique 2-1/2 - 5 ton classification using 6x4 fifth wheel s. orb. tractor and special trailer. Stock No. MS-48.

Модель Studebaker US 6x4 U7 в масштабе 1:87 (SZW)



среди них снова были автопоезда Studebaker. Они так и остались в Европе – после окончания военных действий ставшую ненужной автотехнику американцы и англичане распродавали по дешевке. Сотни «студебеккеров» после ремонта и замены прожорливого бензинового двигателя дизелем вышли на трассы международных перевозок. Особенно широко они использовались голландскими и бельгийскими транспортниками вплоть до начала пятидесятых годов.



Studebaker в послевоенной Голландии

«VFcars» – МАСТЕРСКАЯ ИЗ БЕЛГОРОДА

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



Среди множества студий и мастерских, занимающихся выпуском моделей, есть и небольшие, неизвестные широкому кругу коллекционеров. Именно о такой мастерской пойдет речь. Федор Волков – основатель и бессменный руководитель – моделист, основал свою мастерскую еще много лет назад. Как и многие, он в детстве пытался вылепить автомобили из пластилина, затем, набравшись опыта, переключился на переделку заводских моделей. Одной из первых серьезных работ стала переделка Mercedes 230SL киевского завода игрушек им. Ватутина.

Вот как сам Федор рассказывает про эту модель: «Она досталась в ужасном состоянии, без колес, сидений, фонарей. Бампера приклеены пластилином. Пришлось полностью разобрать, зачистить облой, изготовить заново сиденья, колеса и другую мелочевку, покрасить все это. В результате появилась «конфетка», не хуже Minichamps».

С этого момента из рук моделиста стали выходить все новые и новые модели. Первыми моделями «VFcars» были конверсии ГАЗ-АА, среди которых: автозак, молоковоз, бензовоз и т.д.

Тогда же был подобран материал, из которого в последующем изготавливались модели. Это полистирол или белая жест, а мелкие детали изготавливаются из латуни или алюминия. Так как Федор работает сам, то и темпы производства достаточно невелики. В зависимости от сложности модели ворота мастерской покидают, как правило, всего 2–3 модели в месяц.

Нужно отметить, что предпочтения каким-то конкретным автомобилям не отдается. Все зависит от желания заказчика (модели делаются исключительно под заказ). Среди наиболее удачных следует отметить ЗиЛ-130, ЗиЛ-157, Я-3, автобус Я-6 и др.

Мастерская «VFcars» начала свою творческую деятельность в г. Кишиневе еще в советские времена. Основными обладателями его моделей были местные коллекционеры. Затем, перебравшись в Белгород, Федор стал помогать белгородским коллегам. Около десятка моделей ушло в Москву. Восхищаясь аккуратностью его моделей, сотрудник посольства США приобрел для себя несколько штук.

Всего же мастерской «VFcars» было изготовлено около 130 моделей, без учета повторяющихся.



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



В прошлом году мастерская «VFcars» порадовала коллекционеров следующими моделями: пожарный автомобиль АЦЛ-3-40-17; экскаватор ЭО-3533У, МЗКТ-7930, бетономешалка СБ-234-1 на 4-осном КамАЗе, подъемник BRONTO SKYLift 330 и др. В ближайших перспективах выпуск серии автобусов НефАЗ на шасси КамАЗа.

В Белгороде, к сожалению, нет клуба, поэтому общение между коллекционерами проходит только при личных встречах.

После объявления в нашем журнале на Федора Волкова буквально обрушился шквал писем с предложениями о покупке моделей. Мастерская не в состоянии охватить такое количество заказчиков, поэтому Федор, заранее приносит свои извинения тем, кому он просто не может ответить.



ПОД ЗНАКОМ ЗУБРА: «ПЯТИСОТОЕ СЕМЕЙСТВО БЕСКАПОТНЫХ»

Рустэм ИСМАГИЛОВ,
г. Минск (Белоруссия)
Фото из архива автора

Предыстория бескапотных дизельных машин

Известно, что первый в мире грузовик с бензиновым двигателем был построен в Германии в 1896 г. Готтлибом Даймлером. Эта пионерская машина не имела ни капота, ни кабины, так как двигатель подвешивался к раме в ящике, за задней осью, а водитель располагался на открытом всем ветрам сиденье. Это вызывало неудовольствие не только первых шоферов, но и грузчиков. Из-за больших колес высота платформы над землей превышала полтора метра, что создавало неудобство при погрузке вручную. Грузчикам было привычнее вкидывать тяжести в обычные конные ломовые телеги прямо «от пупа».

Эта «псевдобескапотная» компоновка в автомобилестроении не прижилась, и с начала XX столетия грузовики стали строить по капотной схеме, прозванной позже классической. «Носатые» грузовики господствовали на дорогах мира примерно до середины 1950-х гг. Но уже в конце 30-х гг. прошлого века ряд западноевропейских фирм начали выпуск малотоннажных машин полукапотной и бескапотной компоновок. Это была реакция на требование рынка, которому были нужны небольшие развозные автомобили с большими кузовами, даже в ущерб удобства водителей. Шумный и жаркий «сосед» оказавшись в кабине, явно не повышал ее комфорт, а защитный кожух «съедал» значительную часть «жизненного пространства».

«Ренессанс» бескапотников начался в послевоенные годы, когда появились более оборотистые, с высокой степенью сжатия и довольно компактные карбюраторные двигатели. Это позволило более рационально компоновать моторные отсеки с кабинами грузовиков, в том числе и среднетоннажных. Но в классе крупнотоннажных дизельных грузовиков продолжала доминировать капотная компоновка, вплоть до начала 1960-х годов.

На 1/6 части суши

СССР стала передовой в техническом отношении державой уже к концу 30-х гг. про-

шлого века. Но в области автостроения все же отставание от Запада лет на десять было заметно. Война увеличила этот разрыв более чем в полтора раза. Внедрение прогрессивной бескапотной схемы в конструкцию отечественных грузовиков началось в 1958 г. с выпуска малыми сериями малотоннажного УАЗ-450 с колесной формулой 4x4. Годом позже в Кутаиси началось освоение производства седельного тягача КАЗ-606 «Колхида» и на его базе среднетоннажного бортового грузовика КАЗ-605.

Особенностью последних двух машин было наличие спального места – впервые в отечественной практике. Но, по мнению водителей, у всех этих машин был один заметный изъян – затрудненный доступ к карбюраторному двигателю, даже при снятом кожухе, так как кабины были неоткидными.

Минскому автозаводу предстояло стать третьим предприятием, выпускающим крупносерийно бескапотные машины, но большой грузоподъемности и главное – с дизельным двигателем. Решение весьма трудной задачи позволило бы сократить отставание в этой области до минимума.



МАЗ-503



МАЗ-503

С долей риска и оптимизма

К середине 1950-х гг. на МАЗе сложился коллектив молодых, но весьма одаренных инженеров-конструкторов. В рамках ОГК-1 их усилия объединял глава отдела – М.С.Высоцкий. В содружестве со специалистами НАМИ



МАЗ-503



МАЗ-500. Ноябрь 1958 г.

работа над новым проектом началась в 1957 г. Применение бескапотной схемы вначале не казалось очевидным. Большинство склонялось к использованию полуприкапотной компоновки, как обеспечивающей лучший доступ к дизелю, при его техобслуживании, после открытия капота аллигаторного типа. Но победили сторонники полностью откидной кабины, заверив, что сумеют обеспечить ее нормальное функционирование и надежную фиксацию даже в аварийных ситуациях. Также была решена проблема создания нового переднего моста, нагрузка на который значительно возросла в бескапотном варианте.

Во второй половине 1958 г. началось изготовление двух опытных образцов новой машины. Это были бортовой **МАЗ-500** и самосвал **МАЗ-503**. Такой разрыв в обозначении произошел оттого, что индексы «501» и «502» были ранее использованы для полноприводных капотных машин «двухсотого семейства», также позднее для них задействовали индекс «506». (об этом см. «Автомобильный моделизм» № 2, 2002 г.)

К ноябрьским праздникам собранные и окрашенные машины выкатили из экспериментального цеха и после фотосъемок для ТАСС направили на пробеговые испытания. «Проверки на дорогах» дали богатый материал по части конструктивных и технологических недоработок, но также показали перспективность нового направления развития дизельных грузовиков.

Здоровый консерватизм

Дальнейшая работа над новым семейством бескапотных МАЗов совпала с реконструкцией и реорганизацией завода. В 1959 г. начали строить новые цеха, а производство сверхтяжелых самосвалов МАЗ-250 и МАЗ-530 передали в Жодино, куда переехало много высококвалифицированных работников. Так же резко расширилось производство военных многоосных машин, располагавшееся на территории «МАЗа». Это отвлекало много сил и средств. Поэтому темпы перспективных гражданских разработок замедлились. Было бы авантюрой запускать в производство сырую машину «пятисотого семейства», и руководство отрасли нацеливало руководство завода на увеличение выпуска устаревших «двухсотых», что успешно делалось вплоть до конца 1965 г.

Однако работа над минским бескапотником шла своим чередом. В 1961 г. экспериментальный цех перешел в новое помещение, и фронт работ расширился. К лету того года в несколько заходов была выпущена опытная партия из 122 машин двух базовых типов, которые были направлены в разные уголки СССР для испытания в автохозяйствах. Много шума тогда в прессе наделал показательный автопробег по маршруту Минск–Москва–Ленинград–Рига–Минск. Но основной материал по испытаниям привозили машины-трудяги, работавшие в карьерах, леспромпхозах и в суровых условиях Крайнего Севера. Кроме самосвалов и бортовых машин в них участвовали первые образцы нового лесовоза **МАЗ-509** (4х4), седельника **МАЗ-504** с полуприцепами **МАЗ-5245**. Их также начал собирать в единичных экземплярах цех опытных серий. Всего к 1965 г. по Союзу бегало более двухсот предсерийных бескапотных минских машин, и их изображения замелькали в прессе, кинохронике и даже в справочниках, где они указывались как серийные грузовики.

Первые результаты предсерийных

В испытаниях «пятисотым» пришлось конкурировать



Длиннобазный МАЗ-500Г на испытаниях. Фото Ю. Владавского

было бы трудно соревноваться с «дизелем» поколения «шестидесятников». Так, годовая производительность МАЗ-503 против МАЗ-205 еще больше – на 25%. Средние эксплуатационные скорости возросли на 15%, а себестоимость перевозок снизилась на 20%. Показатель надежности – про-



Седельный тягач МАЗ-504 с полуприцепом МАЗ-5245



Лесовозный тягач МАЗ-509

МАЗ-510 на испытаниях (1961)



вать со старичками «двухсотыми», хотя были упоминания, что к этому делу привлекались и чешские Татра, по всей видимости, самосвалы 137-й серии. Конечно же, «младое племя взяло верх», без сомнения. Да и карбюраторной «воздушке» – чеху образца 1956 г.

бег без капремонта у новинок составил 120 тыс. км, у «200-х» эта цифра была в полтора раза ниже.

«Зеленый свет» на конвейер новому поколению был открыт, и с 16 марта 1965 г. начался серийный выпуск «пятисотых». Задание партии и правительства было досрочно выполнено. Народное хозяйство страны получило более мощные и экономичные дизельные машины, а отставание в этом классе техники, по сравнению с такой авторитетной фирмой как Mercedes-Benz, было сокращено буквально до нескольких лет.

(Продолжение следует)

ФОТО НАШИХ ЧИТАТЕЛЕЙ

Фотографии памятников прислал наш читатель из Омска Александр Кобриц



УралЗИС-5В около СибАДИ. Омск



Зил-585 около «Омскцелинстрой». Омск



ГАЗ-ММ около Омского автобусного завода



МИР МОДЕЛЕЙ

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

ОПТОВАЯ И РОЗНИЧНАЯ ПРОДАЖА



Адрес магазина:
Москва, ул. 1-я Останкинская, 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





Цистерна на шасси КамАЗ-5320
(Миниград, конверсия)



Пожарный ГАЗ-АА (ЛОМО-АВМ)



КУНГ управления полетами на шасси Зил-164
(Кіммерія)



Зил-117 (Миниград, конверсия)



Автомобиль пенного тушения АПТ (ЛОМО-АВМ)



Мусоровоз на шасси КамАЗ-53212
(Миниград, конверсия)



ГАЗ-АА с пушкой ЛБ-21 (ЛОМО-АВМ)



Мотоколяска С-1Л (Кіммерія)



Мусоровоз на шасси КамАЗ-5325
(Миниград, конверсия)



Танки М2А1 и М2А2 (Макаренко)



КрАЗ-260 с ЗСУ-23-2 «Шилка» (Кіммерія)



Мусоровоз на шасси КамАЗ-53212
(Миниград, конверсия)



Бронеавтомобиль командирский БА-6С (ХСМ)



ПРМ-33 на шасси ЯАЗ-200 (Кіммерія)



ИЖ-2715 (V-OLGA, конверсия)



Sd.Kfz 250. 1941 (ХСМ)



ГАЗ-13Б «Чайка» (V-OLGA, конверсия)



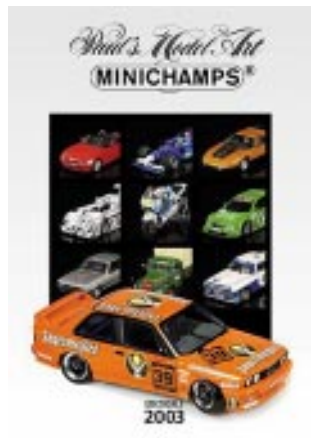
Бронированный грузовик «Берлие» учебной
автомобильной роты, Петроград, 1914 год
(Губских)



Пожарный Mercedes (Губских)



Саперная машина с манипулятором на базе БТР-152
(Кіммерія)



3431 00064 Jack Set Panasonic Toyota Racing 2002



4000 11021 Auto Union 1000SP (1958–1961)
dark green



4000 11311 Audi 60 break (1970) green



4000 11501 DKW JUNIOR de LUXe (1962) grey



4000 11701 Audi RS6 (2002) black metallic



4000 11711 Audi RS6 Avant (2002)
grey metallic



4000 21131 BMW 2002 convertible (1971) red



4000 31161 Mercedes-Benz Sprinter "Funny Frisch"



4000 61000 Porsche Cayenne Turbo (2002) blue



4000 61080 Porsche Cayenne Turbo (2002)
black metallic



4000 81200 FORD CAPRI II (1974–1977) YELLOW



4000 81400



4000 81420



4300 20301 BMW M3 street version (1987) blue



4301 71290 Volvo S60 Politie NL



4301 71894 Volvo S70 Police Geneva Switzerland



4360 30060 Mercedes-Benz C111/II
orange metallic, lim. edit. 9999 pcs.



4390 30082 Setra S8 Bus "Kroiss Reisen" (1953)
blue/cream



4393 60005 Mercedes-Benz 03500 Bus (1955)
blue/light blue



4001 12121 Peugeot 504 Coupe (1974) red

ЕГО «CREDO»

В старинном городе Воронеже живет золотых рук мастер Нечаев Вадим Владимирович. Родился он в 1954 г. в городе Люберцы. Со школьных лет занимался авиамоделлизмом, строил модели-копии. Тогда-то и появилось у него уважение к совершенству какого-либо технического устройства, и особенно к искусству воплощения его в уменьшенную копию.

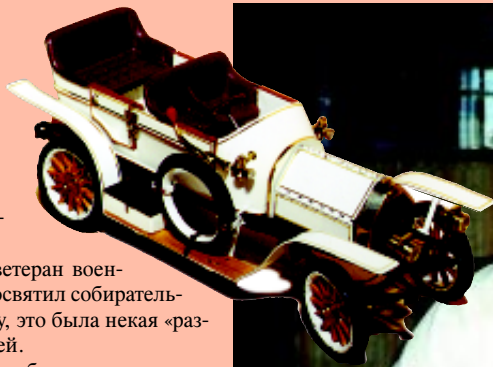
Вадим окончил авиационное училище штурманов, ветеран военной службы. Став профессиональным авиатором, досуг посвятил собирательству моделей автомобилей в масштабе 1:43. По-видимому, это была некая «разгрузочная» альтернатива постоянному общению с авиацией.

Попав в начале 1980-х гг. в дальний гарнизон, где не было возможности регулярно пополнять свою коллекцию, рискнул сделать модель «фирменного» качества сам. Тогда же появилась и подпись «Credo». И началось ... Каждый раз перед воплощением замысла максимально возможный сбор исторического, технического материала по машине-оригиналу.

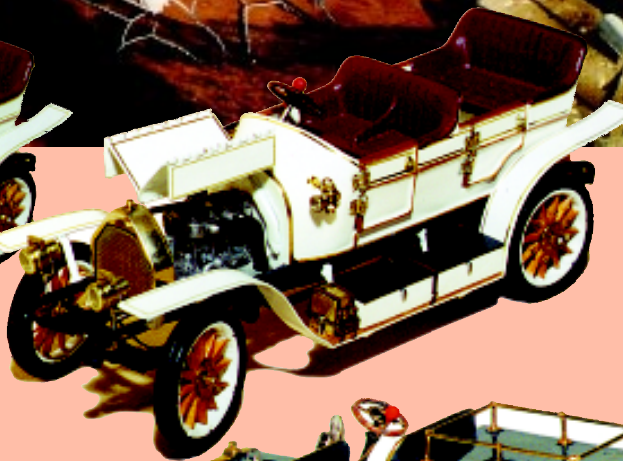
На сегодняшний день изготовлено более тридцати различных миниатюр.

В последнее время увлечен идеей воспроизвести в любимом модельном масштабе самые первые отечественные автомобили, которая с успехом претворяется в жизнь.

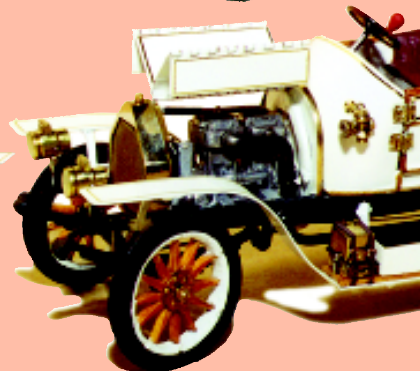
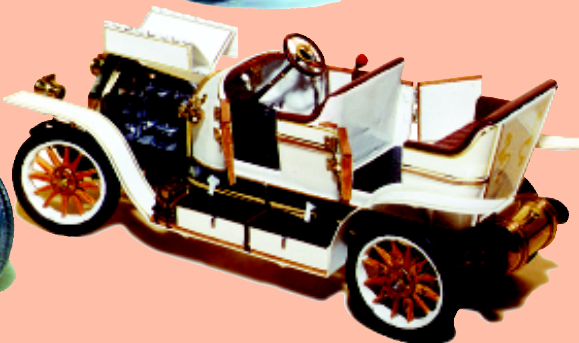
Некоторые из моделей Вадима наши читатели могли видеть на прошлогодней выставке в Политехническом музее в Москве, а остальным мы предоставляем возможность увидеть его модели на страницах журнала.



Пузырев 28-35. 1911 г.



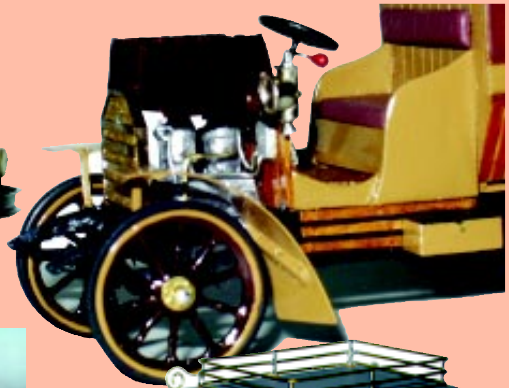
Пузырев А28-40. 1912 г.



Почтовый автомобиль Луцкого. 1904 г.



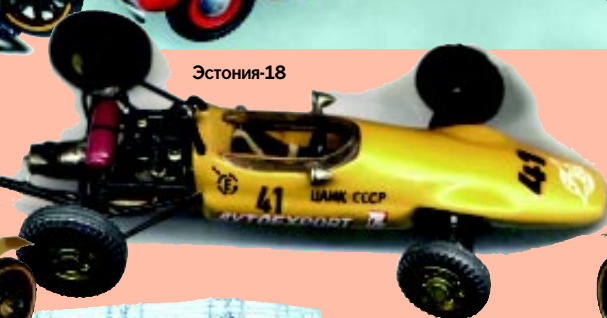
Уайт-АМО ЦУГАЗ. 1918 г.



КИМ-10-50



Фургон Фрезе для фабрики Жоржа Бормана. 1906 г.



Эстония-18



Фургон Лесснер. 1907 г.



Пожарный насос Уайт-АМО



Пожарная линейка Уайт-АМО



Бортовой автомобиль Фрезе для фабрики Жоржа Бормана. 1904 г.

