

Юрий Медовщиков

Автомобили СССР



Юрий Медовщиков
Автомобили СССР

«Издательские решения»

Медовщиков Ю. В.

Автомобили СССР / Ю. В. Медовщиков — «Издательские
решения»,

ISBN 978-5-44-852380-9

Данная книга является справочником по большинству основных моделей
автомобилей, выпускавшихся в СССР, и истории автомобилизации в стране.

ISBN 978-5-44-852380-9

© Медовщиков Ю. В.
© Издательские решения

Содержание

Предисловие о развитии отечественного автомобилестроения	6
В СССР	8
Конец ознакомительного фрагмента.	11

Автомобили СССР

Юрий Владимирович Медовщиков

© Юрий Владимирович Медовщиков, 2018

ISBN 978-5-4485-2380-9

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Предисловие о развитии отечественного автомобилестроения

Отечественное автомобилестроение имеет свою историю и важные вехи на пути его развития, что заслуживает должное внимание и подробно изложено в данном материале.

Начало этому положил первый автомобиль, собранный Яковлевым и Фрезе на базе комплектующих двухместного автомобиля Бенц еще в 1896 г. С этого периода времени началась эпоха появления в России мелких мастерских, фабрик и даже заводиков по производству автомобилей и двигателей для них.

Они строились на базе имеющихся производственных мощностей, например, каретных фирм или велозаводов, а так же фирм по производству небольших двигателей. Часто уже тогда открывалось лицензионное предприятие по выпуску автомобилей зарубежных фирм из комплектующих. Производственная гамма таких предприятий включала выпуск грузовых автомобилей, легковых, омнибусов (автобусов) и даже троллейбусов, пожарных и санитарных автомобилей. Самый первый мелкосерийный выпуск автомобилей был начат еще в 1896 г.

Можно привести многочисленные примеры выпускаемой продукции и непосредственно этих фирм. Одной из первых автомобильных фирм по выпуску автомобилей в России был завод Фрезе, который выпускал с 1901 г сначала грузовой автомобиль-платформу грузоподъемностью 1000кг мощностью 6 л.с. и скоростью 15 км/ч. А уже в 1902 г это была модификация с бортовым кузовом и пролеточной кабиной для водителя в модификации грузопассажирский, а также почтовый фургон грузоподъемностью 250 кг мощностью 4,5л.с. и скоростью 20 км/ч и омнибус на 10 человек мощностью 8 л.с.

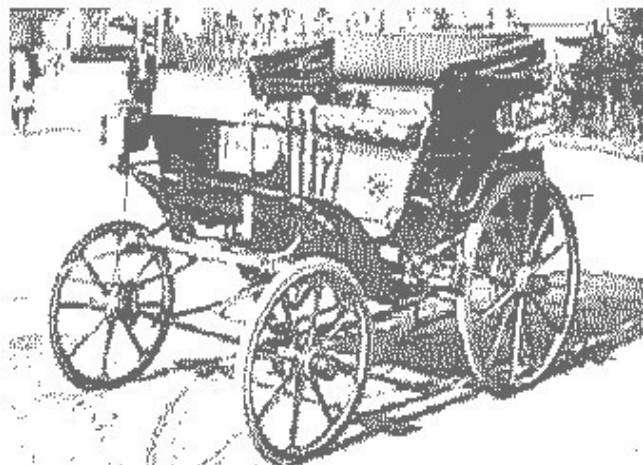
Другие фирмы уже выпускали лицензионные автомобили: это четырехместный легковой автомобиль завода «Россия» по лицензии фирмы «Де-Дион» с рабочим объемом двигателя 500 см³, мощностью 3,5 л.с., массой 400 кг и скоростью 35 км/ч (1901г); а также фабрика Меллера «Дукс» – лицензионный легковой двухместный автомобиль фирмы «Олдсмобиль» мощностью 6 л.с. и скоростью 35 км/ч, а кроме того – свою продукцию: электрический омнибус 1902 г. Фирма «Лесснер» начала также сперва лицензионный выпуск грузовиков немецкой фирмы «Даймлер», а потом уже в 1905 г выпускала почтовые автомобили грузоподъемностью 400кг, рабочим объемом 1,5 литра, мощностью 6—8 л.с., массой 1200 кг и скоростью 30 км/ч; а в 1907 г – фургон, грузоподъемностью 1200 кг, мощностью 10 л.с. и скоростью 20 км/ч; а также который пятиместный легковой автомобиль мощностью 32 л.с. и скоростью уже 65 км/ч. Самую интересную продукцию выпускала мастерская Романова, которая известна как электрический омнибус 1901 г на 17 человек, мощностью 6 л.с., массой 160 кг и скоростью 11 км/ч и запасом хода 60 км; а также с 1902 г трехместный тоже электрический легковой автомобиль мощностью 2 л.с. и скоростью 37 км/ч. Выпуском автомобилей занималась также «Московская экипажно-автомобильная фабрика» Ильина, которая была организована на базе экипажной по выпуску пролетов и первый русский автомобильный завод Пузырева в Петербурге, построенный только для выпуска автомобилей, а позднее – автомобильных двигателей. В 1912 г выпускался открытый легковой автомобиль «Пузырев А-28/40» с рабочим объемом 6,3 л, мощностью 40 л.с., массой 190 кг, а скорость уже достигала 80 км/ч.

Но самым известным автомобильным заводом в России является Рижский «Руссо-Балт», который имел филиал также в Петербурге. Его отличительная черта заключается в том, что он уже выпускал полноценные легковые автомобили с цельнометаллическим кузовом (т.е. наподобие продукции американской фирмы «Форд», которая впервые освоила серийный выпуск таких «жестянок»). Первая модель была выпущена в 1909 г. имела индекс «С24/30», имела рабочий объем 4,5 литра, мощность 30 л.с., массу 1300 кг и скорость уже 80 км/ч.

ч. Она принимала уже участие в известных тогда автомобильных спортивных состязаниях. В 1910 г эта модель имела модификацию закрытого кузова «лимузин», а в 1912 г – уже имела модификацию кузова «торпедо». В этом же году выпускалась и модель «K12/20» с тен-том мощностью 20 л.с. и скоростью 70 км/ч. Кроме того выпускалась модель с металличе-ским кузовом-лимузин «C24/40» объемом двигателя 4,5 л, мощностью 40 л.с., массой 2000 кг и скоростью 70 км/ч. В производственную гамму завода входил выпуск чисто специальных спортивных легковых автомобилей, которые принимали участие в различных зарубежных ралли (например, «Монте-Карло») и трансконтинентальном пробеге Москва-Пекин, причем добиваясь престижных побед и результатов, что свидетельствует уже о качестве и надежно-сти выпускаемой заводом продукции. Это модель «C24/30», на которой был установлен все-российский рекорд скорости 129 км/ч для того времени. Кроме того в производственную гамму выпуска такой продукции входили так же открытый грузовик «D15/35» 1912 г грузопо-дъемностью 1000 кг, мощностью 35 л.с., который имел в 1916г также модификации «санитар-ный» и «пожарная линейка» (скорость всего 35—40 км/ч).

Несмотря на качество выпускаемой продукции и производственные возможности до революции завод обанкротился и закончил свое существование, после чего был бук-вально разобран и его мощности перевезены в Москву и Тверь. Кроме этого, в царские вре-мена уже существовали заводы Пузырева, которые выпускали подобные легковые автомобили и на момент изменения государственной формы они уже имели серийный выпуск, поэтому СССР появился с готовой автопромышленностью и первые автомобили таким образом выпус-кали эти автосборочные заводы, которые были объединены в заводы «Промбронь», а позже стали строить новые.

Подобная участь – то есть банкротство и прекращение выпуска автомобильной продук-ции постигла почти все эти заводы в России еще до революции. Но при этом их еще и пытались создавать. Последний известный завод того периода времени был заложен в 1916 г в Трюфе-левой роще в Москве и известен под названием «Автомобильное московское общество» Рябу-шинских или просто АМО (позднее ЗИЛ). Он сразу же освоил выпуск из комплектующих гру-зовиков ФИАТ.

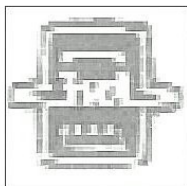


ПЕРВЫЙ РУССКИЙ АВТОМОБИЛЬ ЯКОВЛЕВА И КО, 1898

В СССР

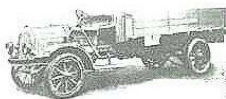
Революция в стране принесла новые перемены и означала новый этап развития автомобилизации у нас. Первым шагом в этом направлении была национализация этих известных заводов и их мощностей. Например на базе фабрики Ильина появился завод «Спартак», часть остальных заводов были сформированы в объединение «Промбронь». Все они также осваивали мелкосерийный выпуск автомобилей в том числе для нужд армии. Об этом периоде времени и о выпускаемой тогда продукции почти ничего сейчас не известно. Основное же направление развития, которое было принято тогда заключается в курсе страны на строительство больших автомобильных заводов и освоение новой продукции. Речь шла уже не о мелких фирмах, а о предприятиях по выпуску новой серийной продукции. При этом в стране уже появились свои первые автопроекты, т.е. у нас уже пытались создавать свои конструкции автомобилей, самым известным из которых является легковой НАМИ-1 (но он не смог выдержать конкуренции с эксплуатировавшимися тогда автомобилями). Но после этого отечественное проектирование одолело новый этап и стало выпускать серийно собственные конструкции.

Таким образом, в наступившей новой тогда эпохе был известен один действующий автомобильный завод АМО и некоторые мелкие автомобильные предприятия, которые по тем меркам проще назвать автомобильными гаражными мастерскими. АМО же выпускал сперва лицензионную модель «ФИАТ-Уайт» (грузовик, 1922): грузоподъемность 3 т, объем двигателя, 7 л, мощность 30 л.с., скорость 20 км/ч. А уже с 1924 по 1931 гг выпускался первый самостоятельно сделанный грузовой автомобиль «АМО-Ф15», который сошел с конвейера сперва в пролетарском красном цвете: грузоподъемность – 1,5 тонны, масса – 1900 кг, объем двигателя 4,4 л, мощность 35 л.с., скорость 40 км/ч. Таким образом завод АМО, который впоследствии получил название сперва ЗИС, а потом ЗИЛ (в честь известного вождя партии и страны – Сталина, а так же по имени первого его директора – Лихачева) специализировался первоначально на выпуске лишь грузовиков, крайне необходимых молодой стране, но потом также освоил выпуск легковых автомобилей высшего класса и конечно автобусов. Но в настоящее время сам завод не существует, является закрытым, но производство осталось где-то на авторемонтных предприятиях-сателлитах, новых моделей неосваивается.



Модельный базовый ряд завода представляет из себя большой список:
– АМО-Ф15, первый советский грузовик 1500 кг, 4x2, 50 км/ч,

АМО - УАЙТ



- АМО-3,грузовик 2500 кг,4х2,60 км/ч (1931—33),
- модификация АМО-Ф15 в виде первого советского автобуса на 14 мест (1924—31),
- ЗИС-10 (1933—46),седельный тягач 4х2,6 т.48 км/ч,
- ЗИС-5 (1933),грузоподъемностью 3 т, мощностью 73л.с. и скоростью 60 км/ч,
- ЗИС-8 (1934) – автобус на 29 мест,73 л.с.,
- ЗИС-6 (1933—1941) – модификация 4 т, трехосный,
- ЗИС-5В (1942—1946),грузоподъемностью 3 т, объемом двигателя 5,5 л, мощностью 76 л.с.,
- ЗИС – 21 (1939—1941),газогенераторный грузовик, 2,5 т, 4х2,45 км/ч,40 л.с.,
- ЗИС-32 (1941),модификация базовой машины с повышенной проходимостью грузоподъемностью 2,5т, мощностью 82л.с.,
- ЗИС-42М (1942—1944) – полугусеничный автомобиль на базе ЗИС-6,
- ЗИЛ-150 (1947—1957) грузоподъемностью 4т, объемом 5,5л, мощностью 90 л.с. со скоростью 65 км/ч,
- ЗИЛ-151 (1948—58) 6х6,60 км/ч,
- ЗИЛ-156 (1949—57), 3,5т, 4х2,74 л.с.,
- ЗИЛ—156А (1953—57), 4 т, 4х2,65 км/ч,85 л.с.,
- ЗИЛ-120Н (1956—57),седельный тягач,9.5 т,4х2,55 км/ч,
- ЗИЛ-ММЗ-585 (1959—57),самосвал,3,5 т,4х2,55 км/ч,
- ЗИЛ-159 (60-е гг) – усовершенствованная модификация,
- ЗИЛ-154/155 (1947—1955) – автобус на 50—60 мест, мощностью 95—110 л.с. со скоростью 65 км/ч,
- ЗИЛ-157 (1958—61), 6х6,65 км/ч,
- ЗИЛ-164 (1957—61),4 т,4х2,85 км/ч,100 л.с.
- ЗИЛ-164А (1961—64), -*-,70 км/ч,
- ЗИЛ-164Г, АГ (1957—61),самосвал,3,5т,4х2,85км/ч,
- ЗИЛ-164Н, (1958—64),седельный тягач,4х2,10,5т,85км/ч,
- ЗИЛ-130 (1964) грузоподъемностью 5т, мощностью 150л.с.,скорость 90км/ч,и модификации ЗИЛ-130А,В (тягач),Г (увеличенная база и грузоподъемность),С (северная),
- ЗИЛ-131 (с1966) – трехосная полноприводная модификация, модификация В (седельный тягач),
- ЗИЛ-133 (1979) – длиннобазный трехосный с повышенной грузоподъемностью,



– ЗИЛ-4331 (1986), дизельный, грузоподъемностью 5 т, мощностью 200 л.с. со скоростью 110 л.с.,

– ЗИЛ-3906 (90-е гг) – среднетоннажный грузовик,

– ЗИЛ-5301ФА (90е), с низкой платформой, полноприводный.

Дополнительно можно представить еще и ряд выпускавшихся легковых автомобилей высшего класса только для членов правительства: ЗИС-101 (1937—1939), ЗИМ-ЗИС-110 (1946), ЗИЛ-111А,Г (1963—1968), ЗИЛ-118 (микроавтобус), ЗИЛ-114 (1967), ЗИЛ-115 (1980), ЗИЛ-117 (1971), ЗИЛ-41047 (1985) – на этом выпуск легковых автомобилей этого класса прекратился. Более того на рубеже нового века автозавод не смог преодолеть сильный кризис и практически остановил производство.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.