

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 499 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 202

СССР
И СОЦСТРАН



ZUK A-07M

МАЛОТОННАЖНЫЙ ГРУЗОВИК
ПРОСТОТА И НАДЕЖНОСТЬ
ПО АСФАЛЬТУ И ПО РЕЛЬСАМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №202, 2016

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: О. С. Кравцова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,
тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.
Розничная цена: 114,99 грн,
8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 12 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
12 (верх): © hdrmaps.com;
стр. 3–7, 10, 11, 12 (низ), 13, 14: : частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Алексея Иванова,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Алексей Катков**

Дата выхода в России 23.11.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Польские малотоннажные грузовики Żuk были очень популярны в Советском Союзе. Их ценили за простоту конструкции и ремонтпригодность, к тому же они отлично приспособлены к передвижению по плохим дорогам.

Точка отсчета

История польских грузовиков *Żuk* началась... с двигателя! Занимаясь организацией лицензионного производства советских легковых автомобилей ГАЗ-М20 «Победа» по полному циклу, поляки просто вынуждены были озадачиться изготовлением четырехцилиндровых нижнеклапанных двигателей М-20. А раз так, то логично было приспособить этот силовой агрегат и к другим транспортным средствам, например к небольшим грузовичкам, которые в Польше были в дефиците, особенно в сельской местности, где в большом количестве сохранились мелкие частные фермерские хозяйства.

Инженеры *Roman Skwarek* и *Stanisław Tański*, создатели фермерского грузовичка, вынуждены были отталкиваться от существующей агрегатной базы с мотором М-20. Первые прототипы с кузовом «пикап», построенные в конце 1957 года, были

представлены широкой публике на Международной ярмарке в Познани в 1958 году под наименованием *Żuk A-03*.

Имя *Żuk* («Жук») возникло случайно — первые прототипы имели гофрированные борта кузова, окрашенные в контрастные цвета. Благодаря этой полосатой окраске к модели и прицепилось прозвище *Żuk*, которое вскоре стало ее официальным названием.

Автомобиль «Жук» стал узнаваемым не только из-за гофрированных бортов и оригинальной окраски, но и за счет своеобразной решетки радиатора, предложенной дизайнером *Mieczysław Lukawski*. Она придавала всей машине несколько печальный, зато запоминающийся облик. Производство пикапа *Żuk A-03* началось в 1959 году на Люблинском заводе грузовых машин (*Fabryka Samochodów Ciężarowych, FSC*). Вскоре к пикапу добавился цельнометаллический фургон

Żuk A-05 и бортовой грузовик *Żuk A-09*. Все эти модели оснащались нижнеклапанным двигателем М-20 мощностью всего 52 л.с. и трехскоростной коробкой передач. В 1958 году выпускаемый в Польше легковой автомобиль *Warszawa* подвергся коренной модернизации — в частности, получил новый, более мощный (70 л.с.) верхнеклапанный двигатель *S-21*. Правда, в серийном производстве новый силовой агрегат смогли освоить только в конце 1962 года, да и то он первое время шел на комплектацию легковых автомобилей *Warszawa*. Возможность оснащать польские грузовички *Żuk* двигателем *S-21* появилась только в 1966 году.

Базовая модель *Żuk A-03* с новым двигателем, получившая индекс *Żuk A-13*, предназначалась в основном на экспорт. Замена силового агрегата никак не сказалась на облике автомобиля — внешне отличить

Грузопассажирский автомобиль *Żuk A-07*





Фургон Żuk A-06

Żuk A-13 от Żuk A-03 практически невозможно. Зато благодаря более мощному силовому агрегату машина стала динамичнее — максимальная скорость поднялась с 80 до 95 км/ч (иногда максимальную скорость в технических характеристиках округляли до «красивой» цифры — 100 км/ч). В 1967 году новым мотором стал комплектоваться бортовой грузовик Żuk A-11

(развитие модели Żuk A-09) и фургон Żuk A-06 (развитие модели Żuk A-05). Знаменательным событием стало появление в 1970 году грузопассажирской версии Żuk A-07 сразу с двигателем S-21. Машина с частично застекленными боковинами кузова могла перевозить либо семь пассажиров (шестеро на откидных лавках вдоль бортов кузова и один в кабине) и 425 кг

груза, либо 875 кг груза и одного пассажира. В Польше автомобили такого типа принято называть *Towos* — от слов *towarowo* и *osobowo* («грузы» и «пассажиры»). В 1972 году автомобили Żuk получили модернизированный передок. Вместо «печальной» решетки радиатора появились многочисленные четкие ячейки прямоугольной формы. Новый передок создал дизайнер *Stanisław Tański*, принимавший участие и в создании «Жуков» первого поколения.

Главная особенность нового передка — увеличенный капот, который был призван облегчить доступ к двигателю. Дело в том, что у «Жуков» предыдущего поколения был очень узкий капот и после установки нового двигателя S-21 подобраться к его навесным агрегатам для ремонта или обслуживания стало практически невозможно. Модернизированные машины также получили увеличенное по высоте ветровое стекло и стеклоомыватели. В кабине появились места для крепления ремней безопасности и новый обогреватель с двумя независимыми вентиляторами. Впервые обновленные автомобили показали на Международной ярмарке в Познани в 1972 году, а в следующем году они были



Грузопассажирский автомобиль Żuk A-07 на выставке в Москве



запущены в серию. При этом в индексе машин появилась литера «М», например Żuk A-07M.

От «М» go «В»

Немного неуклюжий Żuk отличался неприязательностью в эксплуатации и ремонте. Этому способствовала рамная конструкция машины, простой и надежный двигатель, а также широкая унификация с другими польскими и отчасти советскими автомобилями.

Силовая передача состояла из однодискового сцепления, трехскоростной коробки передач с синхронизаторами на второй и третьей передачах и заднего ведущего моста с конической главной передачей. Рулевое управление сконструировали в виде глобоидальной передачи, в которой червяк взаимодействует с двойным роликом. Передние колеса имели независимую подвеску на винтовых пружинах с телескопическими гидравлическими амортизаторами двустороннего действия и поперечным стабилизатором, уменьшающим наклоны и боковую раскачку кузова в поворотах. Задний ведущий мост подвешивался на продольных полуэллиптических рессорах, работающих совместно с гидрав-



В Польше до сих пор можно встретить практически аутентичные автомобили Żuk

Хорошо обогреваемая и вентилируемая двухместная кабина обеспечивала экипажу

от кузова перегородкой, которая легко демонтировалась, а в грузопассажирских

Хорошо обогреваемая и вентилируемая двухместная кабина «Жука» обеспечивала экипажу сносные условия работы

лическими рычажными амортизаторами двустороннего действия.

сносные условия работы. В грузовых версиях (Żuk A-06) кабина отделялась

вариантах (Żuk A-07) кабина составляла одно целое с салоном.

В цельнометаллических фургонах и грузопассажирских модификациях доступ к грузовому помещению обеспечивали боковая дверь с правой стороны фургона и двустворчатая задняя дверь, одна из створок которой открывалась вверх и удерживалась в этом положении благодаря специальной подпорке, а вторая открывалась вниз и удерживалась в горизонтальном положении цепями. Если цепи снять, то нижнюю створку можно было полностью откинуть вниз.

Такая схема задних дверей на развозных фургонах и автомобилях с кузовом «универсал» была популярна в 50–60-х годах, но позже от нее отказались, поскольку она была неудобной в эксплуатации. Даже удивительно, что на «Жуках» эти двери продержались до 1998 года, хотя была возможность заказать для машины цельную подъемную дверь в виде опции.



Грузопассажирский Żuk A-07 с цельной задней подъемной дверью



Автомобиль Żuk A-07 в Польше

С ноября 1974 года на автомобилях Żuk стала использоваться совершенно новая тормозная система — с вакуумным усилителем и двумя отдельными контурами, действующими на передние и задние колеса, а вместо прежнего стояночного тормоза, воздействующего на карданный вал, использовали «ручник» с приводом на задние барабанные тормозные механизмы. Перемены затронули двигатель S-21 (изменили систему смазки, поставили воздушный фильтр с «сухим» фильтрующим элементом и новый карбюратор), шасси

(рычаг переключения передач перенесли с рулевой колонки на пол, изменили характеристики амортизаторов и рулевого механизма), электрическое оборудование, кабину (сиденья водителя и переднего пассажира поменяли на более удобные). Объем внесенных изменений отразился на наименовании усовершенствованных автомобилей — отныне вместо буквы «М» к индексам добавлялась буква «В», например Żuk A-07B.

В августе 1975 года полностью свернули выпуск грузовиков с двигателями М-20, и отныне в производственной программе

завода остались только машины с двигателями S-21.

О значимости автомобилей марки Żuk для польской автомобильной промышленности и страны в целом говорит тот факт, что на них приходилось 16% от общего количества выпущенных в Польше машин. Для сравнения: в 1960 году на заводе FSC было произведено 3144 автомобиля Żuk, а в 1975 году уже 31 613 штук!

Чужой среди своих

С конца 60-х годов автомобили Żuk стали активно экспортироваться в СССР. В 70-е

Кабина автомобиля Żuk



С ноября 1974 года на автомобилях ŻUK использовалась совершенно новая тормозная система — с вакуумным усилителем и двумя отдельными контурами, действующими на передние и задние колеса, а вместо прежнего стояночного тормоза, воздействующего на карданный вал, использовали «ручник» с приводом на задние барабанные тормозные механизмы.



Автомобиль Żuk A-07 (Украина)

годы счет шел уже на тысячи, но отношение к этим машинам поначалу было неоднозначным. С одной стороны, они базировались на знакомой отечественным автомобилистам агрегатной базе (в основу «Жуков» была положена польская копия советской «Победы»), были неприхотливы в эксплуатации и хорошо приспособлены к плохим дорогам, поскольку предназначались для польских фермеров. С другой, обладали множеством врожденных недостатков. Вот нелестное заключение экспертов НИИАТ (Научно-исследовательского института автомобильного транспорта) по автомобилям марки Żuk: «Не рекомендован для эксплуатации в СССР из-за дефектов, выявленных при испытаниях (неудовлетворительная обзорность, неудовлетворительная работа амортизаторов, поломка зубьев шестерен коробки передач, кузов не обеспечивает сохранность перевозимых грузов)». Возможно, это несколько предвзятое мнение, тем более что при модернизации в начале 70-х годов многие из перечисленных выше недостатков были поляками

устранены. Но первое впечатление от машины у советских специалистов было явно негативным. С годами оно сгладилось, и польские «Жуки» завоевали популярность у советских автомобилистов. Тем не менее, при эксплуатации «Жуков» отмечалась низкая прочность передней

подвески, большая погрузочная высота кузова, особенно на бортовом грузовике, и, как следствие, расположенный высоко центр тяжести («Жуки» с узкой колеей колес и высоким центром тяжести всегда

Продолжение на стр. 10



Много автомобилей Żuk и сегодня эксплуатируется на Украине



ZUK A-07M



**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**
СССР
И СОЦСТРАН



Опытный образец FCS B-40 1962 года



Опытный образец FSC 40

были склонны к перевороту, даже на относительно небольшой скорости).

О надежности и ремонтпригодности машин говорит тот факт, что некоторые из экземпляров, выкупленных в 90-е годы у государства в частную собственность, используются по прямому назначению до сих пор, хотя с момента прекращения поставок самих автомобилей и запасных частей к ним прошло уже как минимум четверть века.

Неоспоримое преимущество

В 70–80-х годах автомобили *Żuk* выпускались без серьезных изменений. Лишь в конце 80-х годов на некоторых «Жуках» бензиновый двигатель S-21 заменили более современным дизельным двигателем *Andoria 4C90* (2,4 л, 70 л.с.). Дизельные моторы выпускались специализированным

предприятием *Wytworni Silnikow Wysokopreznych (WSW Andoria S.A.)* в городе Андрихов (*Andrychow*) и в первую очередь предназначались для грузовиков нового поколения *Lublin*, но так как их производство постоянно переносилось, дизельные моторы приладили к «Жукам».

Нельзя сказать, чтобы эта пересадка пошла на пользу — по сравнению со старым бензиновым двигателем дизель *Andoria* оказался ужасно шумным. Кроме того, вибрации от мотора передавались на весь кузов и ощущались экипажем. Зато новый дизельный двигатель был значительно экономичнее бензинового и обладал заметно большим ресурсом.

В 1988 году модельный ряд «Жуков» обзавелся новым серийным вариантом — микроавтобусом, выполненным на базе *Żuk A-07*. Эта машина получила обозначение *Żuk A-18*.

Все это время «Жуки» продолжали пользоваться неплохим спросом, прежде всего в самой Польше. Интерес к ним не упал даже после того, как в 1989 году в страну хлынул поток импортных машин и появилась возможность свободно приобрести автомобиль практически любой известной марки. Преимущество «Жуков» над конкурентами заключалось в относительно низкой стоимости, доступности запасных частей и лучшей приспособленности к местным условиям эксплуатации, особенно

в сельской местности. Немалую роль играла и проходимость автомобиля — благодаря высокому дорожному просвету на «Жуках» можно было проехать практически везде, где было что-то похожее на дорогу.

Но с 1993 года классический *Żuk* стал постепенно сдавать позиции и вытесняться с конвейера своими преемниками, более современными автомобилями *Lublin 3252* и *Lublin 3352*.

Последний *Żuk* изготовили в Люблине 13 февраля 1998 года. За сорок с лишним лет автомобили марки *Żuk* успели разойтись тиражом 587 500 экземпляров.

Запоздалая замена

Еще в 1958–1959 годах инженер *Stanisław Tański* пытался создать на базе польского «Жука» легкий коммерческий автомобиль грузоподъемностью 1500 кг. Изначально *Żuk A-08* оснащался все тем же двигателем M-20 мощностью 50 л.с., но для этой машины он был откровенно слабым. Оптимальным для *Żuk A-08* выглядел более мощный и современный мотор S-21 мощностью 71 л.с., на который впоследствии и попытались сделать ставку.

Из-за возросшей грузоподъемности многие агрегаты, стоявшие на *Żuk A-08*, пришлось переделывать или усиливать. Несмотря на сходство с серийной моделью, *Żuk A-08* не пошел в производство — возникли трудности с организацией выпуска задних



мостов с двускатной ошиновкой, которые для этой модели пришлось проектировать практически заново.

Всего изготовили 12 экземпляров *Żuk A-08*, проходивших испытания до 1963 года.

В 1962 году группа инженеров *FSC Lublin* разработала прототип бортового грузовика *FSC A40* грузоподъемностью до 1500 кг с новой кабиной, расположенной над двигателем. Еще один прототип, *FSC B40* в виде цельнометаллического фургона вагонной компоновки, построили в Люблине на рубеже 1965–1966 годов. Как и его предшественники, он имел грузоподъемность в полторы тонны. На нем был установлен двигатель *S-21* и новая четырехскоростная синхронизированная коробка передач.

В 1968–1973 годах специалисты завода в Люблине в сотрудничестве с инженерами *BKPMot* из Варшавы на основе опыта, накопленного в ходе разработки предыдущих моделей, создали новое унифицированное семейство малотоннажных автомобилей с передним приводом и независимой подвеской всех колес сразу для двух польских автозаводов — *FSC* и *ZBNS (Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych)*, выпускавшего микроавтобусы марки *Nysa*. Унифицированные автомобили могли оснащаться двигателем *S-21M* или *Fiat* в 1500 см³ типа 115C.

Преимущество «Жуков» над конкурентами заключалось в относительно низкой стоимости, доступности запасных частей и хорошей проходимости — благодаря высокому дорожному просвету на «Жуках» можно было проехать практически везде, где было что-то похожее на дорогу.

В общей сложности были изготовлены и испытаны около 50 прототипов в различных версиях: модель 40 — цельнометаллический фургон, модель 42 — бортовой грузовик, модель 43 — грузопассажирский автомобиль, модель 45 — скорая помощь и модель 41 — микроавтобус. Причем первые три модификации строились на предприятии в Люблине под маркой *FSC*, а остальные — на заводе *Nysa*.

Ни одна из этих моделей не пошла в массовое производство, хотя выпускаемые автомобили *Żuk* и *Nysa* к этому времени уже считались устаревшими. Причины носили скорее всего экономический характер — переход на новые модели с передним приводом и независимой подвеской колес требовал значительных инвестиций в автопроизводство, чего Польша в тот момент себе позволить не могла.

Примерно в это же время шла интенсивная работа над автомобилями с электрическим приводом. Совместно с Институтом электротехники и Центральной лабораторией батарей и элементов питания был создан малотоннажный бортовой грузовик модели *FSC A32E*, унифицированный с опытным «сороковым» семейством. На нем стоял электрический двигатель постоянного тока мощностью 22 кВт (30 л.с.) и тиристорная система управления. Поскольку аккумуляторные батареи имели массу 1200 кг, грузоподъемность самого автомобиля оказалась небольшой — всего 500 кг. Не впечатляла и его максимальная скорость — 60 км/ч. Следующая попытка создать современный малотоннажный грузовик на замену семейства «Жуков» относится ко второй половине 70-х годов. В это время были разработаны новые модели *Lublin 25* (полная масса 2,5 т,



Опытный образец фургона *Lublin 35*



грузоподъемность 1 т) и *Lublin 35* (полная масса 3,5 т, грузоподъемность 1,5 т) полукapotной компоновки, которые в дальнейшем стали основой семейства автомобилей *Lublin I*. С помощью британской компании *Ricardo* для них в Польше был создан новый дизельный двигатель *Andoria 4C90*. Эти машины уже в начале 80-х годов должны были полностью заменить на конвейере семейство «Жуков», но этого не случилось по ряду причин, в том числе из-за сложной экономической ситуации в стране.

В 1984 году на заводе *FSC* перспективное семейство немного обновили, не только придав машинам новый облик, но и оснастив их новой 5-ступенчатой коробкой передач. Модернизированные автомобили получили наименование *Lublin 325* и *Lublin 335*, но их выпуск также задерживался. Были изготовлены лишь небольшие промышленные партии.

В 1991 году семейство обновили еще раз, после чего базовые машины стали именоваться *Lublin 3252* и *Lublin 3352*. Именно

этому поколению грузовиков было суждено добраться до конвейера — выпуск таких машин поляки начали 15 октября 1993 года. В 1994 году производство грузовиков *Lublin* по польской лицензии стартовало на Белорусском автомобильном заводе в Жодино. Эти машины в Белоруссии выпускали в течение нескольких лет, самостоятельно изготавливая многие узлы и детали (из Польши поставлялись только силовые агрегаты в сборе и кабины), но они не смогли выдержать конкуренцию с российской «Газелью», которая оказалась дешевле и проще в эксплуатации.

В 1995–1996 годах собственником польского завода *FSC* стала южнокорейская компания *Daewoo Corporation*, создавшая совместное предприятие *Daewoo Motor Polska*. После прихода новых владельцев все семейство автомобилей *Lublin* было еще раз модернизировано. Машины *Lublin II* стали оснащаться передними дисковыми тормозами, немного изменился дизайн кабины и элементы салона. В 2004 году в Белоруссии сделали попытку вернуться к производству польских грузовиков на своей территории, теперь уже серии *Lublin II*. Сборка автомобилей из польских машинокомплектов была организована на автосборочном заводе в поселке Обчак под Минском. Но и эта попытка не увенчалась успехом.



Лицензионная копия автомобиля *Lublin I*, изготовленная на Белорусском автомобильном заводе (БелАЗ-3352)

Говоря о малотоннажных грузовиках марки ŻUK, мы, как правило, обращаем внимание на базовые модели и основные модификации. Но каждая модель «Жука» за время длительного производства обзавелась множеством комплектаций.

Грузопассажирский автомобиль Żuk A-07 имел следующие варианты комплектации: Żuk A-0701 — с шестью пассажирскими местами на откидных лавках и задней цельной подъемной дверью; Żuk A-072 — с шестью пассажирскими местами на откидных лавках и дополнительным заводским багажником на крыше; Żuk A-073 — специальная версия для аварийных служб; Żuk A-074 — с трехместным диваном в кузове и остеклением только в передней части кузова; Żuk A-075 — только с четырьмя пассажирскими местами на откидных лавках и большой грузовой площадкой. Кроме того, автомобили Żuk A-07 иногда становились основой для создания не только новых модификаций и комплектаций, но и транспортных средств, таких как железнодорожная грузопассажирская мотриса.

Mitor 01

Малодеятельные железные дороги, существующие в странах с обширной территорией, часто нуждаются в особом подвижном составе для перевозки людей и грузов. Использовать на таких путях огромные дизель-поезда с прицепными пассажирскими или товарными вагонами не всегда имеет смысл с экономической точки зрения, тем более если объем перевозимых грузов исчисляется лишь сотней килограммов, а пассажиропоток — десятком человек. Вот для таких линий командой инженеров технологического университета Włodzimierza Czaczyły под руководством профессора Краковского в 1995 году была спроектирована простейшая железнодорожная мотриса Mitor 01, состоящая из двух автомобилей Żuk A-07, сцепленных между собой сзади так, чтобы кабины смотрели

в противоположные стороны. Это позволяло легко использовать мотрису для движения в любом направлении, не разворачивая ее. При этом во время движения один из «Жуков» действовал как локомотив, а второй — как прицепной вагон.

Грузопассажирский автомобиль Lublin 325w



Железнодорожная мотриса Mitor 01



Фургон Lublin 35, предоставленный польской стороной, на испытаниях в НАМИ

Для движения по рельсам обычные колеса «Жука» заменили специальными железнодорожными колесами с ребордами, благо колея автомобиля практически совпадала с европейской железнодорожной колеей

и каких-то глобальных изменений в ходовой части машин не потребовалось. Максимальная скорость движения сцепки по железнодорожной колее достигла 60 км/ч. Мотриса за один раз перевозила до 14 пассажиров.

Mitor 01 успешно прошла предварительные испытания на линии Tarnow-Szczucin, но польские железнодорожные власти не проявили интереса к этому проекту, и он так и не был реализован.



На фургоне Lublin 35 хорошо видна боковая сдвижная дверь

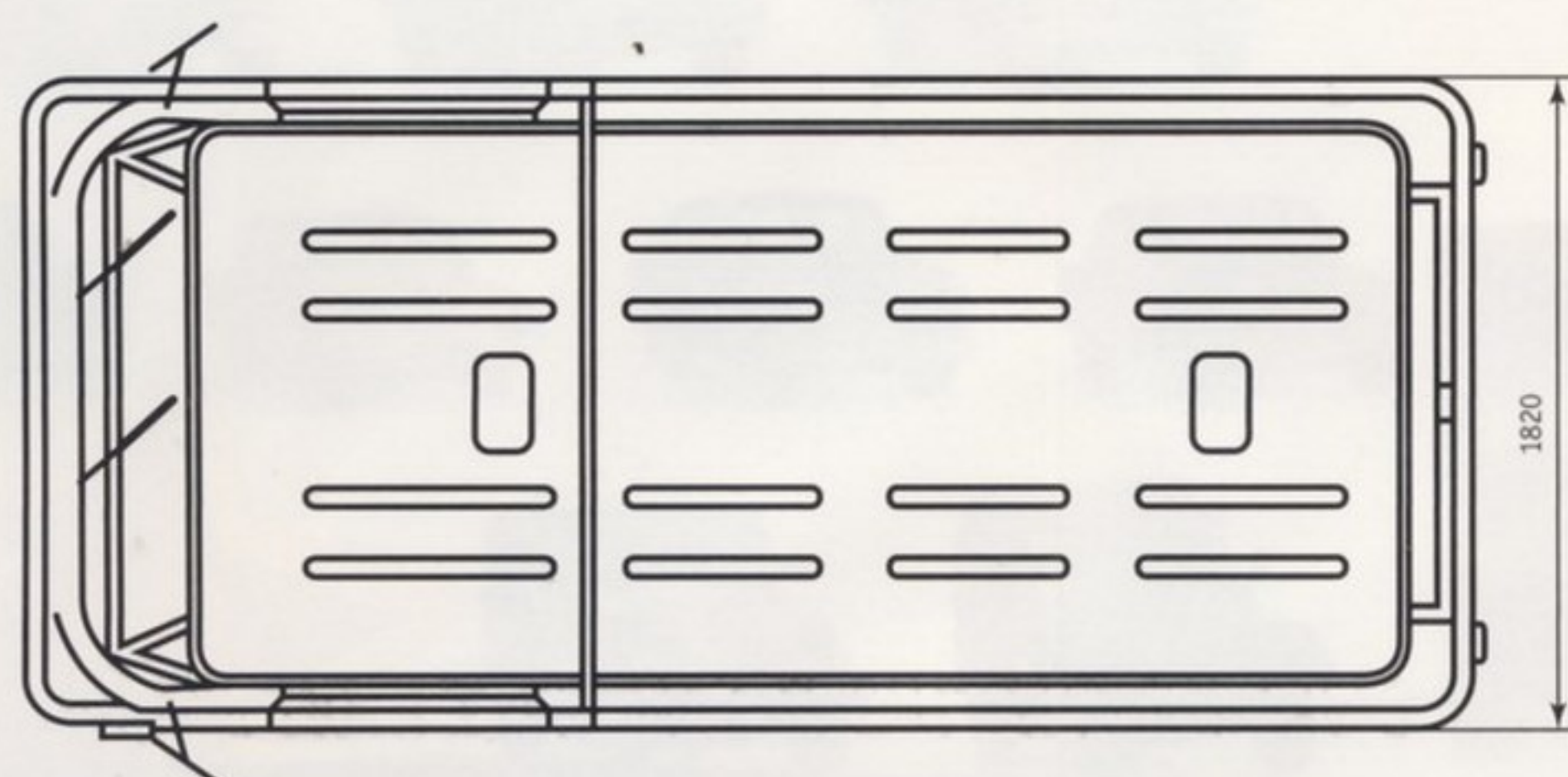
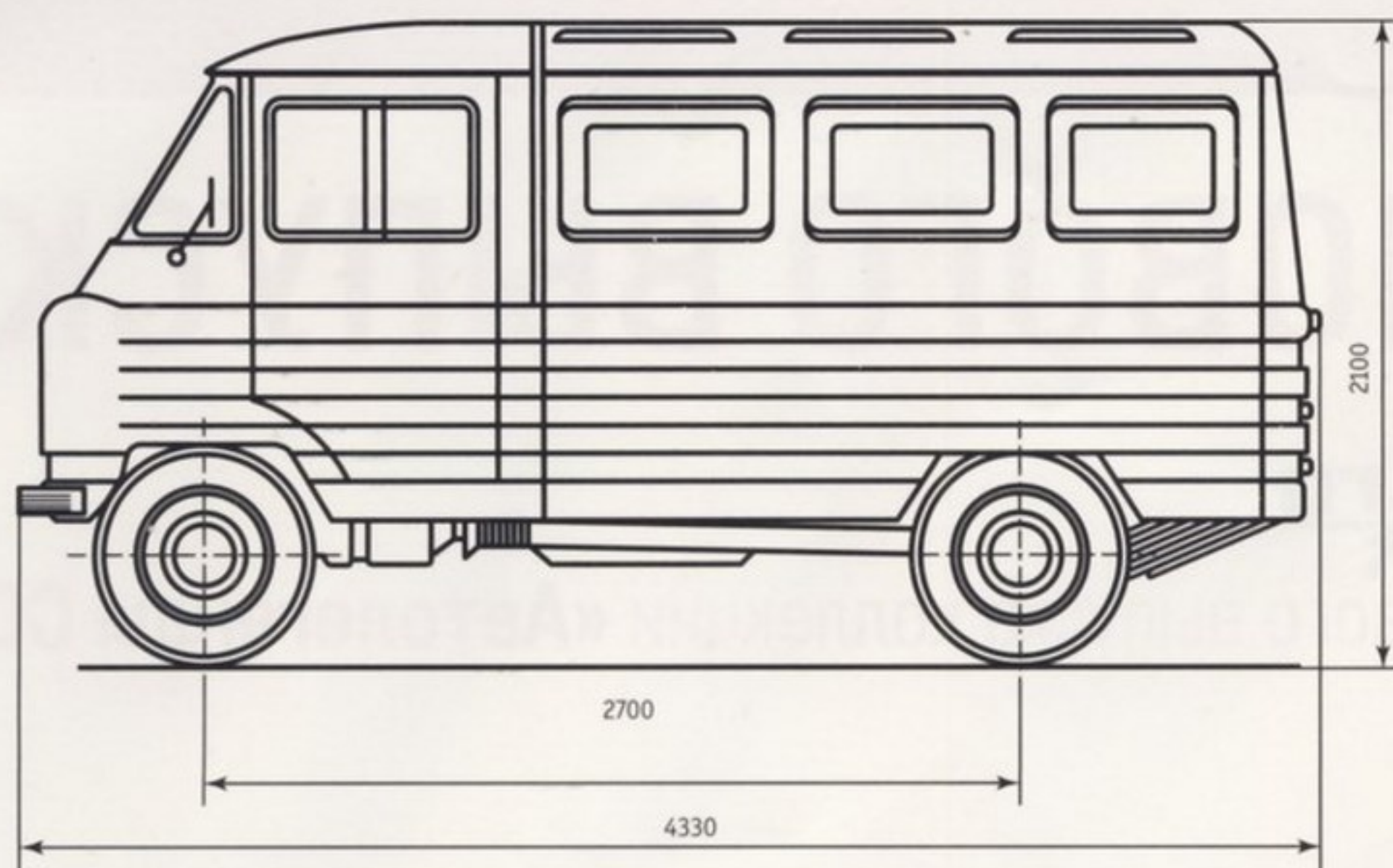


Схема автомобиля ŽUK A-07M

Технические характеристики Žuk A-07

Грузоподъемность	950 кг или 7 чел.
Максимальная скорость при полной нагрузке	95 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	14 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	6,50-16
Объем топливного бака	55 л
Масса, кг	
снаряженная	1550
полная	2425
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк и двойной ролик, передаточное отношение — 16,6:1	

Подвеска передняя

независимая, пружинная, амортизаторы телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы рычажные

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — на карданный вал, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах

Передаточные числа

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738

Передаточное число главной передачи

5,125

Двигатель

S-21, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см ³	2120
Степень сжатия	7,5
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

70 л.с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

15 кгс.м при 2500 об/мин

КОНКУРС «ПРЕДЛОЖИ ИДЕЮ!»

ТВОЯ ИДЕЯ ДЛЯ НОВОГО ВЫПУСКА

- зарегистрируйся на club.deagostini.ru
- предложи свою модель автомобиля для нового выпуска коллекции «Автолегенды СССР»
- получи свой выпуск **В ПОДАРОК***

* Подробные условия акции на club.deagostini.ru
Заявки принимаются до 01.02.2017



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-13 ЧАЙКА Э-2

DeAGOSTINI

16+

