

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 12

ЛАЗ-8905 (130)



ФУРГОН-РЕФРИЖЕРАТОР ☆ ХОЛОДИЛЬНЫЕ АВТОПЕЗДА ☆ СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №12, 2017

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
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

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 Сервизиз»
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,
тел./факс: +375 17 331-94-27
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 «Казхаско-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 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

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

Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида
в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © m3dhdr.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска
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,
Максим Омельченко и Алексей Радованов

Дата выхода в России 02.11.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GR
GROUP





Отечественные рефрижераторы, несмотря на малочисленность, невольно привлекали внимание харизматичным внешним видом. Особенно выделялся фургон-рефрижератор ЛуМЗ-890Б на шасси грузовика ЗИЛ-130 с «бугкой» со скошенными верхними углами, вентиляционными решетками по бокам фургона и относительно небольшой двустворчатой задней дверью.

Отсталый участок

Мясо, рыба, полуфабрикаты, мясная, рыбная и овощная кулинария — все это скоропортящиеся продукты с определенным сроком годности и температурным регламентом. Для их транспортировки обычно применяют специальные фургоны-рефрижераторы, оснащенные холодильными установками.

Авторефрижератор отличается от обычного изотермического фургона тем, что может не только изолировать перевозимые продукты от окружающей среды, но и длительное время автономно поддерживать заданный температурный режим внутри кузова. Фургоны-рефрижераторы сначала получили широкое распространение в США, а уже потом «разбежались» по всему миру. Американцы задали и основные типы рефрижераторных установок: для поддержания определенного температурного ре-

жима в кузове стали применяться системы охлаждения водным льдом, сухим льдом, ледосоляные и, наконец, самые совершенные — холодильные с механическим или электрическим приводом.

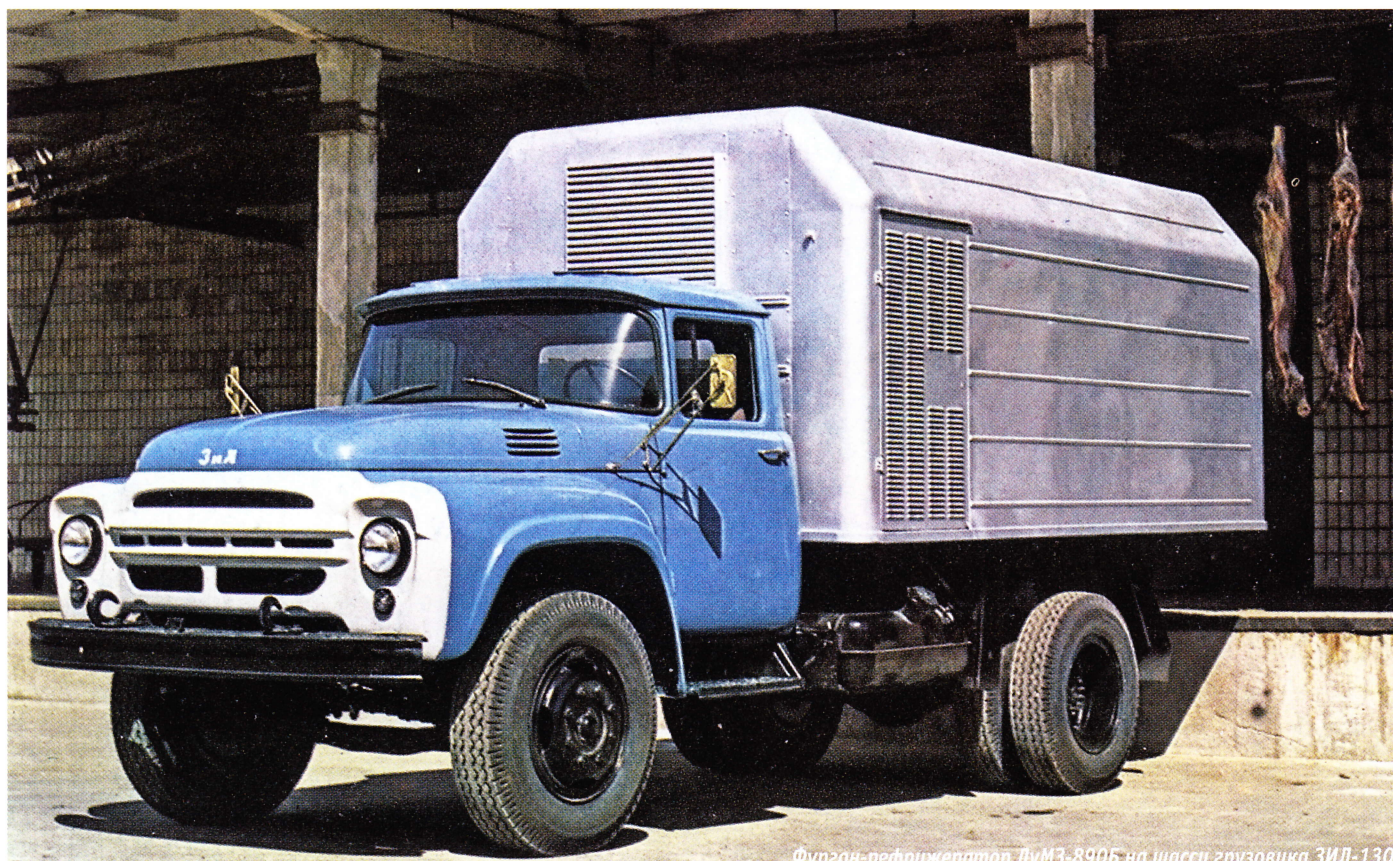
Первые отечественные рефрижераторы появились в 1932 году. Это были самые простые в техническом плане машины — с резервуарами сухого льда. Их разработкой занимался Всесоюзный научно-исследовательский холодильный институт (ВНИИ) Наркомпищепрома СССР, а производство было организовано на Московском автокузовном заводе, Одесском заводе «Фригатор» и в собственных мастерских Ленинградского мясокомбината.

Последние рефрижераторы такого типа в 60-х годах прошлого века строил Оренбургский завод холодильного оборудования на шасси ГАЗ-51. Но у всех этих машин был серьезный недостаток: время исполь-

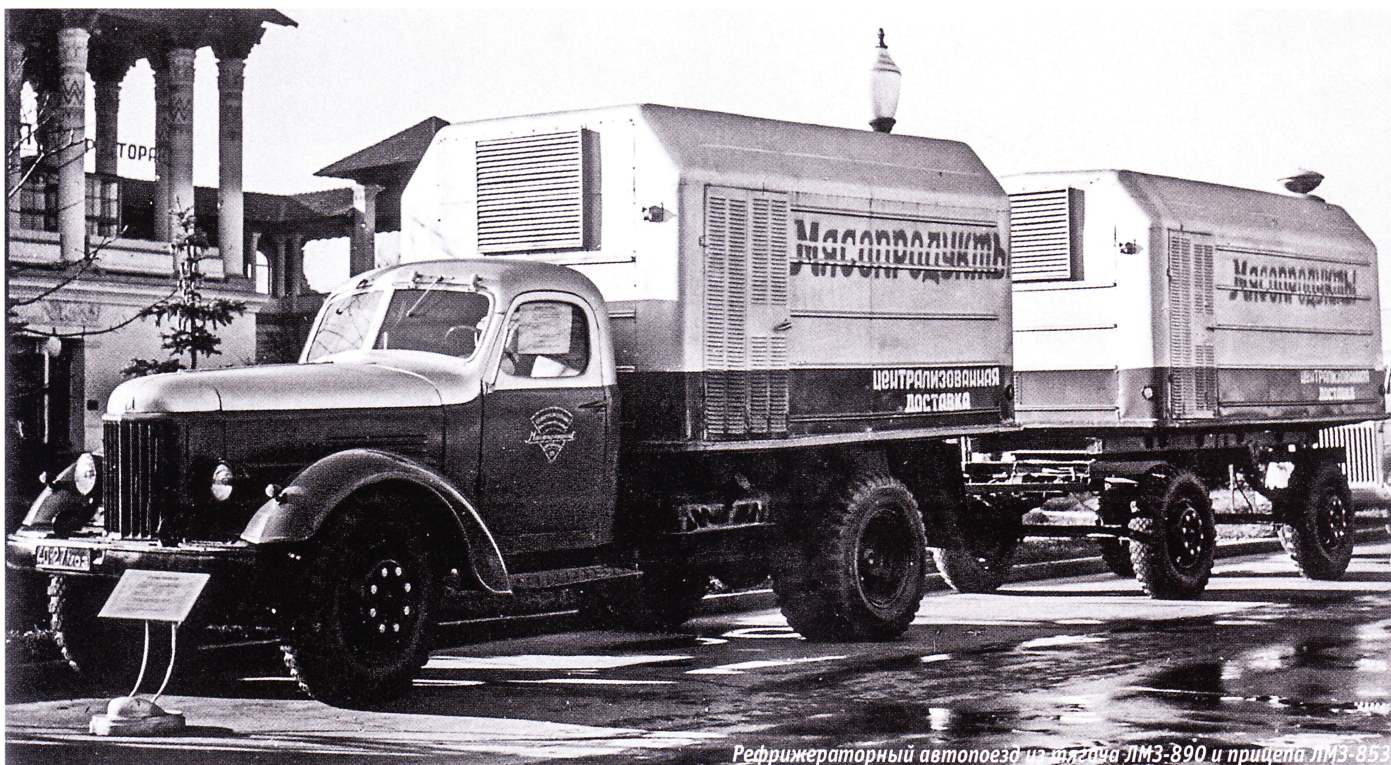
зования ограничивалось запасом охлаждающего вещества.

Еще один тип рефрижератора — газовый — также пришел к нам из-за океана. В качестве хладагента в системе охлаждения кузова в таких машинах использовался сжиженный газ (пропан и бутан): переходя в парообразное состояние, он поглощал тепло в кузове, а затем в том же парообразном состоянии использовался для питания автомобильного двигателя, приспособленного для работы на газе. Такие машины на базе «полупороков» до Великой Отечественной войны создавались в конструкторском бюро Азово-Черноморского крайисполкома и во ВНИИ, а после войны — на Горьковском заводе торгового машиностроения (рефрижератор ГЗТМ-953 на шасси ГАЗ-51А).

В марте 1935 года руководство страны обратило внимание на проблему холодильного



Фургон-рефрижератор ЛуМЗ-890Б на шасси грузовика ЗИЛ-130



Рефрижераторный автопоезд на базе ЛМЗ-890 и прицепа ЛМЗ-853

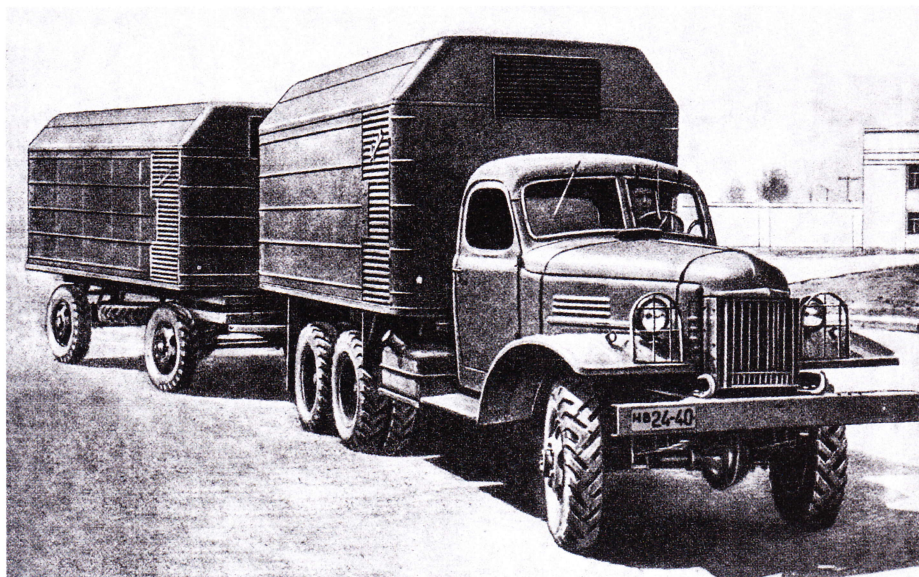
транспорта. Анастас Микоян, возглавлявший Наркомат пищевой промышленности, на всесоюзной конференции холодильщиков сказал: «...наша холодильная промышленность имеет еще один отсталый участок — это рефрижераторный автотранспорт». А на XVIII съезде ВКП(б) в 1939 году Вячеслав Молотов, председатель Экономического совета СНК СССР, в своем докладе особо подчеркнул: «Необходимо также развернуть строительство торговых баз и складов, холодильное хозяйство, правильно организовать доставку и завоз товаров». Развитию автомобильного рефрижераторного транспорта помешала война,

поэтому отечественная промышленность смогла вернуться к решению этой проблемы лишь спустя десять лет, уже на новом техническом уровне. Именно тогда у нас появились фургоны-рефрижераторы, оснащенные автономными холодильными установками, способными поддерживать низкий температурный режим в кузове как угодно долго. Даже летом температура в кузове могла варьироваться от -25 до $+13^{\circ}\text{C}$, что позволяло перевозить скоропортящиеся продукты практически на любые расстояния. В машинах с механическим приводом холодильного оборудования отбор мощности

мог осуществляться от двигателя базового шасси, но чаще всего для этих целей использовались дополнительные двигатели внутреннего сгорания небольшой мощности, работающие независимо, в том числе и во время недолгих стоянок фургона-рефрижератора с выключенным двигателем базового шасси.

Проблема заключалась в том, что у нас в стране не выпускалось специальное холодильное оборудование для автотранспорта, поэтому на автомобили пытались приспособить промышленные охлаждающие устройства, занимавшие слишком много места, достаточно тяжелые, съедавшие полезную нагрузку фургона-рефрижератора. Кроме того, в условиях постоянного движения (тряска, вибрация) эти установки демонстрировали низкую надежность, быстро выходили из строя и требовали постоянного внимания со стороны обслуживающего персонала.

Тем не менее, отечественным проектным организациям в этих условиях удалось создать несколько более или менее рациональных конструкций. В начале 60-х годов в Советском Союзе сразу два машиностроительных предприятия приступили к серийному производству автомобильных фургонов-рефрижераторов. В 1961 году на Луцком машиностроительном заво-



Опытный рефрижераторный автопоезд во главе с тягачом ЗИС-151



де освоили выпуск рефрижераторов ЛМЗ-890 (ЛуМЗ-890) на базе ЗИЛ-164А и ЛМЗ-853 (ЛуМЗ-853) на базе двухосного автоприцепа ИАПЗ-754В, оснащенного точно таким же рефрижераторным кузовом, как и автомобиль-тягач. А год спустя, в 1962 году, на Черкесском заводе холодильного оборудования началось изготовление рефрижераторов ЧАР-51А (позже 1АЧ) на шасси ГАЗ-51А.

Но даже максимально компактные холодильные установки, применяемые на этих фургонах, значительно уменьшали их грузоподъемность (так, грузоподъемность ЧАР-51А снижалась до 1500 кг) и занимали слишком много полезного пространства (полезная длина кузова у ЛМЗ-890 сократилась более чем на 1 м и составляла всего 2,3 м). Громоздкие холодильные установки целесообразнее было размещать не на автомобилях, а на полуприцепах большей грузоподъемности. Именно поэтому в нашей стране широкое распространение получили не одиночные автомобили-рефрижераторы, а холодильные автопоезда в составе седельных тягачей и полуприцепов к ним — в основном импортного производства (Чехословакия, Австрия). Тем не менее, отечественные рефрижераторы на шасси ГАЗ-51А, ЗИЛ-164А и ЗИЛ-130 в относительно небольших количествах выпускались довольно долго.

Луцкий «холодильник»

Опытный образец фургона-рефрижератора на шасси автомобиля ЗИЛ-164 с холодильной установкой АР-1 в Луцке построили в 1960 году — на этом этапе он назывался АР-164. Автомобиль предназначался для перевозки и кратковременного хранения (до двух-трех суток) скоропортящихся продуктов, например мяса, рыбы, животных жиров, овощей. Его кузов был разделен на две неравные части: та, что поменьше, отводилась для встроенной, автоматически действующей фреоновой холодильной установки, приводимой от автономного бензинового двигателя с воздушным охлаждением, смонтированного там же, а большая часть изотермического (теплоизолированного) кузова предназначалась для размещения груза.

Кузов АР-164 — цельнометаллический, сварной, состоящий из поперечин, штампованных из листовой стали, наружных панелей из листовой стали толщиной 0,8 мм,



Опытный образец рефрижератора ЛуМЗ-890Б

приваренных к поперечинам, усилителей пола и балок машинного отделения для крепления холодильной установки. Для погрузки продуктов питания в грузовое отделение в задней стенке кузова устроена двустворчатая дверь с резиновым уплотнением.

Внутренняя обшивка кузова изготовлена из оцинкованной листовой стали. Между наружной и внутренней обшивками размещена термоизоляция кузова из мипоры (изоляционный материал): для пола — толщиной 110 мм, для стен и двери — 170 мм, для потолка — 135 мм.

При такой конструкции металлический кузов-фургон имел существенную собственную массу, плюс холодильная установка добавляла еще 700 кг, поэтому полезная нагрузка автомобиля-рефрижератора при допустимой грузоподъемности шасси

в 4000 кг оказалась совсем небольшой — всего 2500 кг.

Грузовое отделение кузова оборудовалось деревянными напольными решетками, способствующими циркуляции воздуха и предохраняющими пол кузова от повреждений. Расположенная в машинном отделении фреоновая холодильная установка со стороны грузового помещения также защищалась деревянной решеткой. При транспортировке замороженного мяса в тушах загрузка холодильной камеры фургона производилась навалом на напольные решетки, а парное или охлажденное мясо для лучшей сохранности транспортировалось в подвешенном состоянии, на потолочных крюках, каждый из которых мог выдержать нагрузку в 125 кг. Таких крюков в кузове было десять. Соответственно, при перевозке мяса на крюках грузоподъемность



Рефрижераторный автопоезд из тягача ЛуМЗ-890Б и прицепа ЛуМЗ-853Б



Автопоезд ЛуМЗ-890Б+ЛуМЗ-853Б поставлялся на экспорт (рекламная съемка для «Автоэкспорта»)

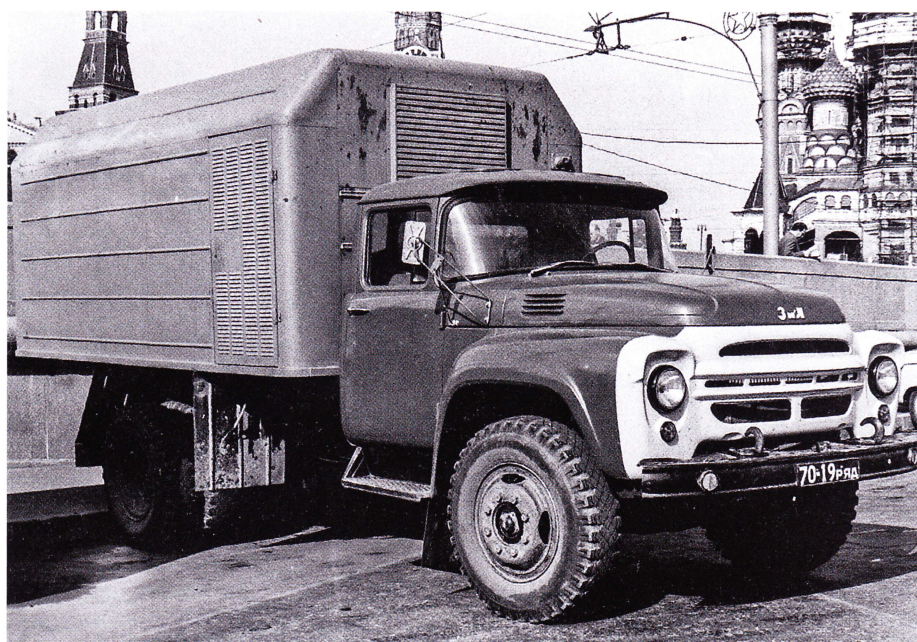
машины снижалась до 1250 кг. Мороженая рыба и животные жиры транспортировались в специальной таре — ящиках. Холодильная установка с фреоновым хладагентом приводилась в действие от стандартного четырехтактного бензинового двигателя воздушного охлаждения УД-2 (мощность 7,6 л.с. при 2830 об/мин) производства Ульяновского завода малолитражных двигателей, установленного в машинном отделении в передней части кузова. С ним холодильная установка могла работать как во время движения автомобиля-рефрижератора, так и на кратковременных стоянках. При длительных стоянках рекомендовалось подключать машину к внешней электросети напряжением 220/380 В. Для этого холодильная установка оснащалась трехфазным короткозамкнутым электродвигателем А-51-2 (мощность 4,5 кВт при 2870 об/мин), который питал ее вместо бензинового мотора. В холодильную установку, помимо бензинового и электродвигателя, входили поршневой компрессор вертикального типа, горизонтальный теплообменник со змеевиком, конденсатор, ресивер, фильтр-осушитель, воздухоохладитель блока вентиляторов и приборы автоматики управления холодильной установкой. Конденсатор и воздухоочиститель — радиаторные, воздушного

охлаждения. Они охлаждались потоком воздуха, создаваемого блоком вентиляторов, состоящих из двух четырехлопастных вентиляторов, установленных на одной оси. Мощность холодильной установки составляла 220 ккал/ч. Диапазон регулируемой температуры внутри кузова от +4 до -8 °С. Температура в кузове контролировалась автоматически при помощи температурного реле: оно отключало холодильную установку при снижении температуры до заданной величины и включало ее при повышении температуры. Управление холодильной

установкой осуществлялось с щитка управления, расположенного в кабине водителя. Серийно этот рефрижератор выпускали в Луцке под наименованием ЛуМЗ-890 на шасси ЗИЛ-164А. Ежегодный тираж в среднем составлял 250 автомобилей.

На новом шасси

В 1965 году на смену шасси ЗИЛ-164А пришло более совершенное — ЗИЛ-130. Рефрижератор на новом шасси получил наименование ЛуМЗ-890Б. Кстати, это был один из первых специализированных



Рефрижератор ЛуМЗ-890Б из Рязанской области на стоянке перед гостиницей «Россия» (Москва)



Автомобиль ЛуМЗ-890Б-ЛуМЗ-850Б. На борту фургона надписи «Продтопарм» и «Централизованная доставка»

автомобилей на шасси ЗИЛ-130, который освоила отечественная промышленность. Поскольку грузоподъемность нового шасси оказалась на тонну больше предыдущего, появилась возможность несколько увеличить внутреннее пространство кузова за счет увеличения его длины. В результате, если у ЛуМЗ-890 на шасси ЗИЛ-164А площадь холодильной камеры составляла всего 7,5 м², то у ЛуМЗ-890Б на шасси ЗИЛ-130 — уже 10 м². А количество крюков для подвески мясных туш выросло с 10 до 12. Правда, за счет увеличения длины

кузова (а значит и увеличения его массы) номинальную грузоподъемность машины менять не стали, оставив ее на прежнем уровне — 2500 кг. Новая фреоновая холодильная установка АР-4 фургона-рефрижератора ЛуМЗ-890Б позволяла автоматически поддерживать в кузове более низкую температуру — в пределах от -15 до +4 °С. Рефрижераторная установка была способна понизить температуру в кузове с +30 °С (при наружной температуре +30 °С) до максимальных -15 °С за четыре часа работы. При этом

сама холодильная установка принципиально не изменилась, она по-прежнему приводилась в действие с помощью бензинового двигателя типа УД-2 или электродвигателя мощностью 4,5 кВт (при присоединении к электросети 220/380 В). Рефрижератор ЛуМЗ-890Б выпускался в Луцке до 1979 года. В этом году его производство было передано в город Брянск Ворошиловградской области в исправительное учреждение УЛЗ14/II. На новом месте производство рефрижератора было освоено на модернизированном шасси ЗИЛ-130-76 с повышенной грузоподъемностью, в результате чего грузоподъемность машины удалось увеличить до 4500 кг. Выпуск рефрижераторов в Брянске продолжался до начала 90-х годов. Еще во времена «перестройки» было принято решение о дальнейшем совершенствовании выпуска специализированного автотранспорта, в том числе и изотермических фургонов, оснащенных рефрижераторными установками. Для этого на базе Одесского автосборочного завода (ОдАЗ) — здесь продолжительное время занимались выпуском полуприцепов-рефрижераторов — был создан единый научно-технический центр по разработке автомобильных и прицепных рефрижераторов, который занялся координацией их выпуска на отечествен-

Продолжение на стр. 10



Рефрижератор ЛуМЗ-890Б прибыл в Москву из Саратова





ЛуМЗ-890В (130)



ГРУЗОВИКИ





ных предприятиях. В этом центре были созданы более совершенные фургоны-рефрижераторы с холодильными установками намного меньших размеров и массы, чем ЛуМЗ-890Б.

В результате вместо ЛуМЗ-890Б в 1991 году в Одессе был организован выпуск рефрижераторов ОдАЗ-47091 на шасси ЗИЛ-4331. История повторилась: фургон-рефрижератор стал одним из первых специализированных автомобилей на шасси грузовика ЗИЛ-4331.

К сожалению, смена поколений рефрижераторов на зилевских шасси пришлось как раз на момент развала Советского



Союза — в результате старую модель сняли с производства, а новую толком не поставили. И хотя Московский автозавод имени И. А. Лихачева (ЗИЛ) в 90-х годах пытался наладить сотрудничество с Одесским автосборочным заводом для продолжения совместного изготовления рефрижераторных фургонов для грузовиков ЗИЛ, ничего путного из этой затеи не получилось. Одесский завод, сложенный резким уменьшением объемов выпускаемой продукции, большую часть которой во времена Советского Союза закупали военные, вскоре обанкротился и фактически прекратил хозяйственную деятельность.

Один из немногих сохранившихся рефрижераторов ЛуМЗ-890Б (Украина)



Унифицированный кузов рефрижератора, разработанный в Луцке, предназначался для установки не только на автомобильное шасси ЗИЛ-130, но и на шасси автоприцепа ИАПЗ-754В.

Производство фургонов-рефрижераторов (экз.)

Год выпуска	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978
ЛуМЗ-890Б	250	250	Н/д*	350	351	350	450	500	500	490	510	550	550
ЛуМЗ-853Б	Н/д	Н/д	Н/д	Н/д	301	301	350	352	403	380	350	350	39
ЛуМЗ-8930	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	311

*Нет данных

Ежегодные объемы выпуска автомобилей и прицепов для рефрижераторов на Луцком заводе примерно совпадали. Это говорит о том, что по государственным планам луцкие «холодильники» должны были эксплуатироваться в основном в составе автопоездов ЛуМЗ-890Б+ЛуМЗ-853Б, что экономически было вполне оправдано. Такая однотипная сцепка позволяла вдвое увеличить объем перевозимого груза одним автомобилем и облегчала водителям и эксплуатирующим организациям ремонт и обслуживание однотипных холодильных установок на автомобиле и прицепе.

ЛуМЗ-853Б

Помимо рефрижераторных установок, смонтированных на автомобильных шасси, в Луцке выпускали прицепы-рефрижераторы. Впервые такая конструкция была создана еще в 1960 году, когда продемонстрировали рефрижераторный автопоезд, состоящий из автомобиля-фургона ЛМЗ-890 (на шасси ЗИЛ-164А) и прицепа-фургона ЛМЗ-853 (на шасси ИАПЗ-754В) с абсолютно одинаковыми изотермическими кузовами тягача и прицепа.



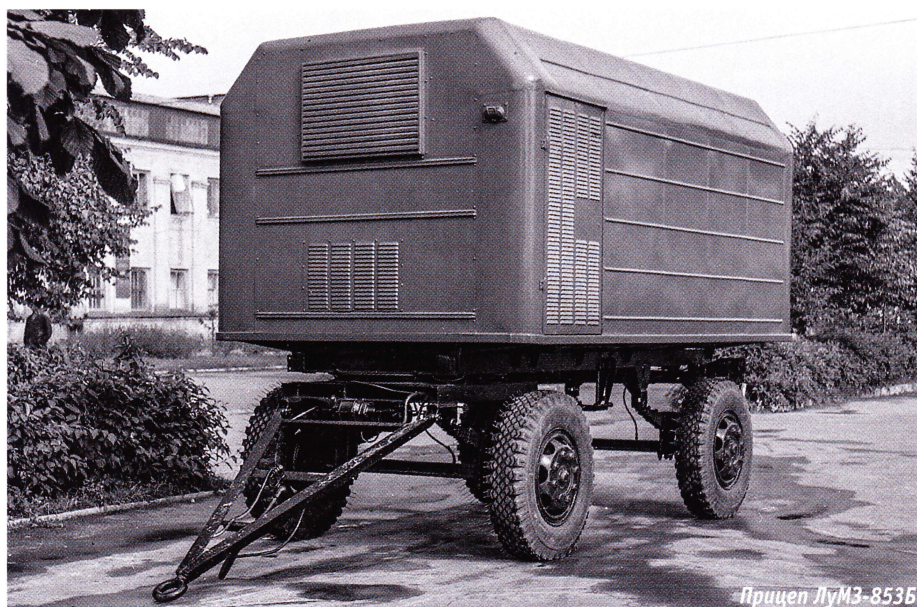
Прицеп-рефрижератор ЛуМЗ-853Б

При переходе Луцкого механического завода в 1965 году на выпуск более совершенного рефрижератора ЛуМЗ-890Б на шасси грузовика ЗИЛ-130 модернизации был подвергнут и выпускаемый прицеп: на шасси прицепа ИАПЗ-754В стали

устанавливать новый кузов увеличенных размеров (от ЛуМЗ-890Б), в результате прицеп-рефрижератор получил новое наименование — ЛуМЗ-853Б. Шасси для этих прицепов поставлялись на Украину с Урала, с Ирбитского завода автоприцепов.

В 1978 году выпуск шасси ИАПЗ-754В на Урале был прекращен, и для рефрижераторного кузова приспособили шасси более современного прицепа — ГKB-819. На новом шасси прицеп получил четырехзначный индекс по отраслевой нормали 1966 года — ЛуАЗ-8930. По сравнению с ЛуМЗ-853Б, у ЛуАЗ-8930 немного выросла грузоподъемность (с 2500 до 3850 кг). Остальные характеристики практически не изменились.

Производство этого прицепа-рефрижератора было организовано в 1978 году, но уже в следующем году передано на предприятие УЛЗ14/II в город Брянка Ворошиловградской (Луганской) области. Кстати, прицепы-шасси ГKB-819 для рефрижераторов выпускались здесь же, по соседству — на Ворошиловградском автосборочном заводе (ВАСЗ).



Прицеп ЛуМЗ-853Б



Луцкий автомобильный завод

В феврале 1951 года небольшие ремонтные мастерские в Луцке (Волинская область, Украина) преобразовали в авторемонтное предприятие — Луцкий авторемонтный завод.

Луцкий авторемонтный завод производил различное несложное оборудование, в частности транспортеры ТСМ-6 для силосных масс, стенды-тележки КДМ-46 для разборки и сборки тракторных двигателей, вентиляторы ВР-6, ЭВР-6 и т.д. С октября 1955 года предприятие занималось ремонтом грузовиков ГАЗ-51 и ГАЗ-63 и изготовлением запчастей к ним.

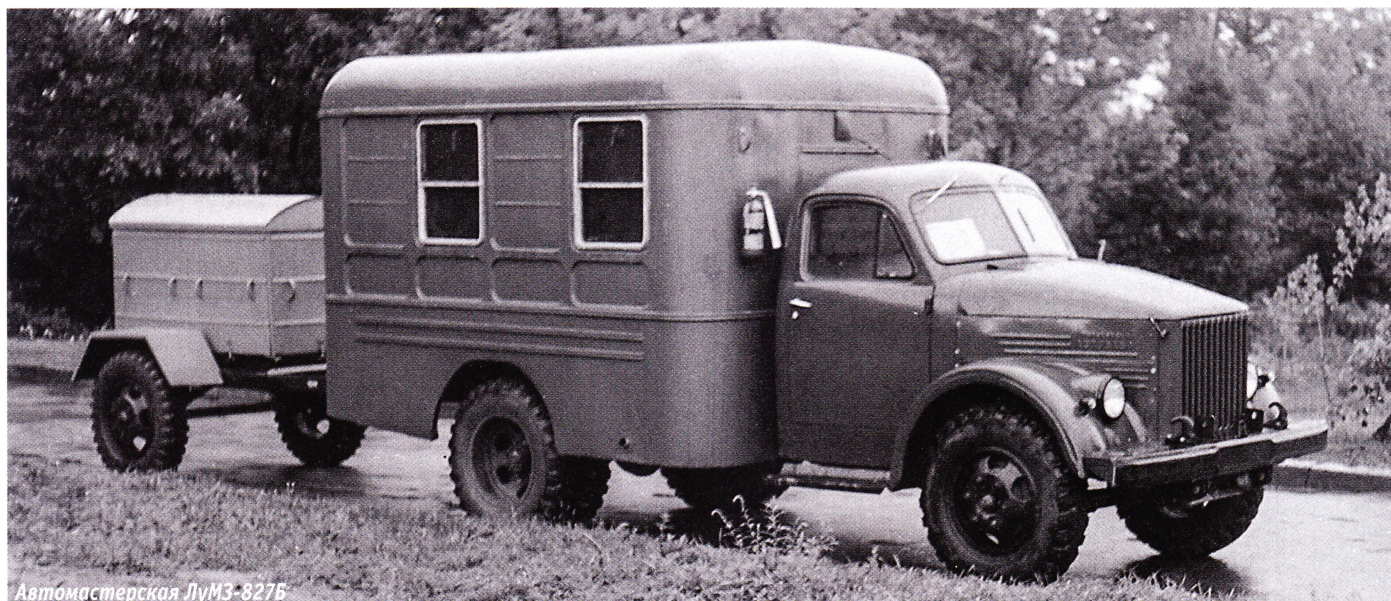
В 1959 году завод, входивший в состав Львовского совнархоза, был переименован в Луцкий машиностроительный завод (ЛумЗ). Здесь началось изготовление передвижных автолавок ЛумЗ-827 и ЛумЗ-827В (книжная автолавка) на базе автомобиля ГАЗ-51А и прицепов-лавок ЛумЗ-825, а также передвижных автомастерских ЛумЗ-827Б (типа ГОСНИТИ-2) и сварочных агрегатов к ним (на одноосных прицепах). В 1961 году заводу поручили выпуск фургонов-рефрижераторов ЛумЗ-890 на шасси ЗИЛ-164А, а позже — ЛумЗ-890Б на шасси ЗИЛ-130. С 1964 по 1965 год здесь строили рефрижераторные фургоны ЛумЗ-945 на базе «Москвича-430», а с 1965 года освоили выпуск рефрижераторов ЛумЗ-946 на базе цельнометаллических фургонов УАЗ-451 и УАЗ-451М. Эти машины оборудовались машинно-ак-

кумуляционной системой: в кабине вместо пассажирского сиденья устанавливались холодильные агрегаты ФГК-07, работающие от наружной электросети, а в кузове — два аккумулятора холода. Для полной зарядки аккумуляторов холода требовалось 6 ч, после чего необходимая температура в кузове могла поддерживаться в течение 12–24 ч (в зависимости от режима работы автомобиля).

Во второй половине 60-х годов, после того как завод перешел в подчинение Министерства автомобильной промышленности, было принято решение об организации производства компактных военных полноприводных транспортеров переднего края ЗАЗ-967 на агрегатах легкового автомобиля «Запорожец». Одновременно с этим на базе транспортера был создан легковой автомобиль для сельских жителей — ЗАЗ-969.



Передвижная автолавка ЛумЗ-827



Автомастерская ЛуМЗ-827Б

Первую партию легковых автомобилей собрали в 1966 году, а серийное производство начали в 1967 году. В декабре 1967 года Луцкий машиностроительный завод переименовали в Луцкий автомобильный завод (ЛуАЗ). Сначала ЛуАЗ-969В имел двигатель мощностью 30 л.с. и привод только на передние колеса, и только с 1971 года привод стал полным (ЛуАЗ-969). В 1975 году на заводе освоили модель с более мощным двигателем в 40 л.с. — ЛуАЗ-969А. В октябре 1975 года было создано производственное объединение «АвтоАЗ», в состав которого, помимо Запорожского автомобильного завода «Коммунар» и Мелитопольского моторного завода, вошел и Луцкий автомобильный завод. С 1979 года в Луцке наладили выпуск модернизированных легковых автомобилей ЛуАЗ-969М с несколько измененным внеш-

ним видом и улучшенной отделкой салона. При этом на заводе сохранялось производство военных транспортеров переднего края ЛуАЗ-967М.

В том же 1979 году, в связи с расширением выпуска легковых автомобилей и военных транспортеров, производство авторефрижераторов и прицепов-рефрижераторов перенесли в город Брянка Ворошиловградской области. Производство автолавок, ремонтных мастерских и рефрижераторов ЛуМЗ-946 было свернуто.

22 сентября 1982 года с конвейера завода сошел юбилейный 100-тысячный легковой автомобиль марки ЛуАЗ.

В 1988 году заводом начато производство аэродромного малогабаритного тягача ЛуАЗ-2403, предназначенного для буксировки багажных и грузовых тележек массой до 3000 кг на территориях аэропортов,



Прицеп-автолавка ЛуМЗ-825

и внедорожников ЛуАЗ-1302, которые вместо V-образного двигателя с воздушным охлаждением получили рядный мотор от «Таврии» с жидкостным охлаждением (52 л.с.). После 1991 года резко снизились объемы производства — луцкие внедорожники не выдерживали конкуренции на свободном рынке. Заводчане попробовали расширить ассортимент выпускаемой продукции за счет коммерческих моделей: бортового грузовика ЛуАЗ-13021, грузопассажирского автомобиля ЛуАЗ-13021-04, автофургона ЛуАЗ-13021-07 и т.д. Однако спрос на них оказался низким. Специально для небольших фермерских хозяйств попытались создать небольшой самосвал на базе ЛуАЗ-13021 и сельский автомобиль скорой медицинской помощи на базе фургона ЛуАЗ-13021-07, но не смогли организовать их выпуск. Определенные надежды на заводе связывали с освоением в производстве новой модели легкового автомобиля ЛуАЗ-1301, разработка которого началась еще в совет-



Фургон-рефрижератор ЛуМЗ-946



Легковой автомобиль ЛуАЗ-969 и фургон на его базе (справа)

ское время, но довести эту перспективную машину до серийного производства заводу не удалось в связи с постоянно сокращавшимися объемами выпуска и отсутствием финансирования нового производства. 27 июля 1998 года завод был исключен из перечня предприятий, имеющих стратегическое значение для экономики и безопасности Украины, а в сентябре 1998 года ранее закрепленный в государственной собственности контрольный пакет акций предприятия был выставлен на продажу. Тогда же по ряду причин, в том числе не зависящих напрямую от завода (МеМЗ прекратил выпуск двигателей и коробок передач для ЛуАЗов), производство легковых автомобилей было фактически остановлено. В 1999 году завод выпустил 27 автомашин и один опытный образец универсального колесного мини-трактора ТМК-30.

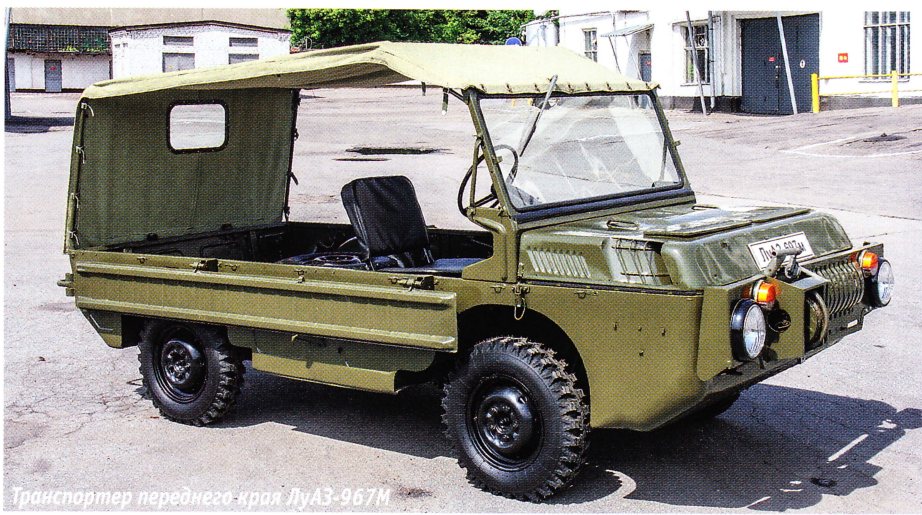
В 1999 году автомобильный завод приобрел концерн ЗАО «Укрпроминвест» и с весны 2000 года организовал здесь сборку российских внедорожников УАЗ-31512

и УАЗ-31514 и нескольких моделей легковых автомобилей ВАЗ (ВАЗ-21043, ВАЗ-2107, ВАЗ-21093, ВАЗ-21099 и ВАЗ-21213) из машинокомплектов. Одновременно была сделана попытка реанимировать проект ЛуАЗ-1301, но уже на новом уровне, со стеклопластиковым кузовом и двигателем МеМЗ-2457 (ЛуАЗ-1301М).



Модернизированный легковой автомобиль ЛуАЗ-969М

В феврале 2005 года владельцем завода стала корпорация «Богдан». В мае 2005 года здесь начали сборку автомашин ВАЗ-2110, а с апреля 2006 года ввели в эксплуатацию линию по производству автобусов. В дальнейшем завод полностью перешел на сборку автобусов «Богдан», а сборка автомобилей ВАЗ и УАЗ была прекращена. С 2009 года предприятие называется ДП «Автосборочный завод № 1» ПАО «Автомобильная компания "Богдан Моторс"». Сегодня завод специализируется исключительно на производстве автобусов и троллейбусов.



Транспортер переднего края ЛуАЗ-967М



Перспективный легковой автомобиль ЛуАЗ-1301



Колесный мини-трактор ТМК-30

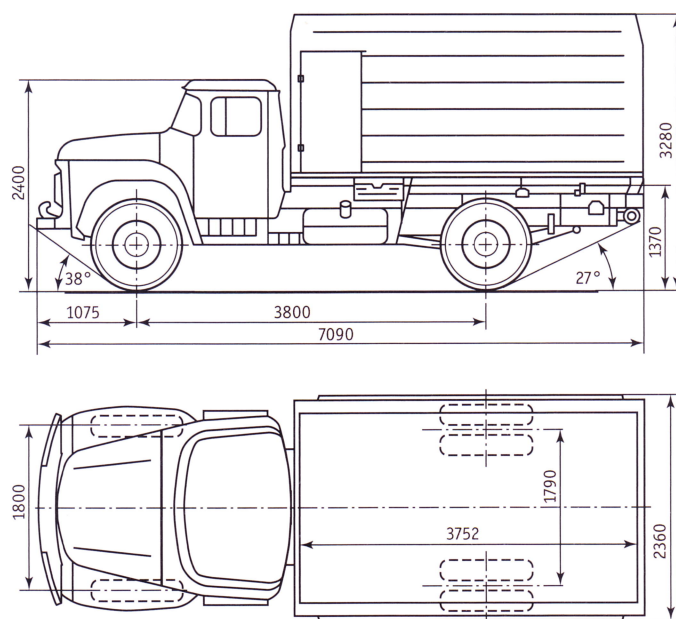


Схема автомобиля ЛуМЗ-890Б (130)

Технические характеристики ЗИЛ-130-76	
Число мест	3
Грузоподъемность	6000 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	28 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-90
Генератор	Г-250-И1
Реле-регулятор	РР-350А
Стартер	СТ-130-А1
Прерыватель-распределитель	Р-4Д
Свечи зажигания	А11-1
Размер шин	260-508Р
Масса, кг	
снаряженная	4300
полная, в том числе:	10525
на переднюю ось	2625
на заднюю ось	7900
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	8,3
Рулевой механизм	
винт и гайка с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса

ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

Передаточные числа

I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29; IV — 1,47; V — 1,00; задний ход — 7,09

Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 6,32

Двигатель

ЗИЛ-130, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	100,0
Ход поршня, мм	95,0
Рабочий объем, л	6,0
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-88АМ

Максимальная мощность

150 л.с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент

41 кгс.м при 1800-2000 об/мин

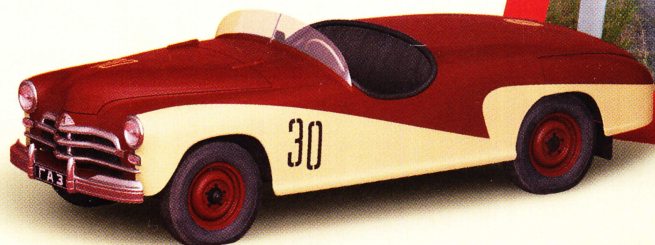
Технические характеристики ЛуМЗ-890Б

Грузоподъемность, кг	2500 (при перевозке мяса на крюках — 1100)
Собственная масса, кг	5770
полная, в том числе:	8495
на переднюю ось	2450
на заднюю ось	6045
Объем кузова, м ³	10
Полезная площадь пола, м ²	6,4
Диапазон регулирования температуры	от -15 до +4 °С
Коэффициент теплопередачи кузова	0,565 ккал (м ² ·ч·°С)

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск «Спорт» М20 «Победа-Спорт»

Спрашивайте в киосках в октябре 2017!
Или закажите на www.deagoshop.ru



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ГАЗ-3307 ЦИСТЕРНА «МОЛОКО»



DeAGOSTINI

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

ISSN 2071-095X
00012
9 772070 095019