

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 27

МОДЕЛЬ 42104 (ЗИЛ-131НА)



ВАХТОВЫЙ АВТОБУС ☆ УДАЧНАЯ КОНСТРУКЦИЯ ☆ ИСПЫТАНИЯ ПЕРЕВОРОТОМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №27, 2018

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: С. В. Юхина

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 Сервиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной 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 «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 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: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

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

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра Павленко и Максима Шелепенкова

16+

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 Радованов и Вадим Садыков

Дата выхода в России 14.06.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Понятие «вахтовка», или вахтовое пассажирское транспортное средство, пришло к нам относительно недавно, с интенсивным развитием в Советском Союзе нефтегазового, строительного и лесохозяйственного комплексов.

В срочном порядке

Когда в СССР появились первые вахтовые автомобили — грузовики с автобусоподобными кузовами, предназначенными исключительно для перевозки людей, — сказать трудно. Еще на заре автомобилизации в нашей стране на базе грузовиков пытались создавать транспортные средства с простейшими пассажирскими кузовами, но тогда это было вызвано дефицитом обычных автобусов. Скорее всего, «вахтовки» как самостоятельный класс автомобилей зародились лет сорок назад. Они создавались для перевозки рабочих вахтовых бригад (отсюда и название) к местам добычи полезных ископаемых и валки леса, объектам ударныхстроек и т.д. То есть главным образом в неосвоенные районы, где не было полноценных дорог с твердым покрытием. Обычные автобусы в таких условиях работать не могли, поэтому потребовался отдельный класс пассажирских транспортных средств, выполненных на шасси автомобилей повышенной проходимости.

Первоначально производство «вахтовок» носило стихийный характер — почти в каждом ведомстве, где возникала постоянная потребность в данном виде транспорта, пытались решить проблему собственными силами, поручая эту работу подчиненным предприятиям. За очень редким исключением, выпускаемые ими доморощенные конструкции пассажирских транспортных средств не отвечали самым элементарным требованиям удобства и безопасности, поэтому государство задумалось об упорядочении данного вида деятельности.

Логично было создать некое специализированное предприятие по выпуску пассажирских вахтовых транспортных средств, которое будет снабжать ими все заинтересованные ведомства. Такие «вахтовки», выпускаемые относительно большими тиражами, стоили бы дешевле и, наверняка, были бы более качественными, а главное, соответствовали бы всем нормам и требованиям безопасности пассажирских перевозок.

Разработку нескольких моделей вахтовых автобусов в конце 70-х годов поручили специалистам Всесоюзного конструкторско-экспериментального института автобусостроения (ВКЭИА) ВПО «Союзавтобуспром» во Львове, а промышленный выпуск «вахтовок» решили организовать на недавно построенном в Башкирии Нефтекамском заводе автосамосвалов (НЗАС) — спутнике КАМАЗа. Специально под эти задачи на заводе в Нефтекамске начали возводить дополнительные производственные площади, которые позволили бы изготавливать до 6000 вахтовых пассажирских транспортных средств в год.

Потребность в вахтовых автобусах в стране была настолько велика (как раз в это время началось интенсивное освоение новых газовых и нефтяных месторождений), что ждать, когда построят новые заводские корпуса, просто было невозможно. Поэтому опережающими темпами производство вахтовых автобусов на шасси «Урал-375А» (северная модификация «Урала») в срочном порядке поручили Курганскому автобусному заводу (КАвЗ).



Специальное пассажирское транспортное средство мод. 32104 на шасси ЗИЛ-131НА

Опытный образец «вахтовки» мод. 32104, построенный на Апшеронском заводе «Лессельмаш»

Но даже такому мощному автобусному предприятию сделать это в кратчайшие сроки оказалось не под силу — для изготовления большой партии необходимо было отработать технологию производства, изготовить оснастку, что требовало времени, дополнительных сил и средств. И тогда курганцы обратились в министерство с просьбой разрешить им (вместо конструкции, предложенной ВКЭИА) выпуск временных вахтовых автобусов с кузовом собственной разработки. Они просто решили использовать для вахтового автобуса на шасси «Урал-375А» кузов от серийного автобуса КАвЗ-685, производство которого было хорошо освоено на предприятии. Благо размеры кузова КАвЗ-685 идеально подходили для данного шасси, а поскольку они изначально монтировались на рамные шасси (ГАЗ-53А), то больших переделок не потребовалось — были лишь увеличены колесные арки, изменено обрамление колесной ниши и добавлена вписанная в общий облик передняя стенка с небольшим окошечком. Вот так, совершенно неожиданно, Курганский автобусный завод с транспортным средством для перевозки вахтовых бригад КАвЗ-49471 в 1981 году стал пионером в освоении нового вида пассажирского транспорта. Всего по такой технологии в 1981–1986 годах изготовили 200 курганских «вахтовок».



Вахтовый автобус мод. 32104 постройки Казанского завода «Лесхозмаш»



Вахтовый автобус завода «Лессельмаш» на испытаниях на Дмитровском автополигоне НИЦИАМТ



После полного переворота автобуса задняя дверь открылась без применения дополнительных средств



Салон вахтового автобуса мод. 32104

Запущены в серию

В конце 1981 года на НЗАСе сдали в эксплуатацию первую очередь корпуса вахтовых автомобилей. Еще велись строительные и монтажные работы, а на этих производственных площадях уже начали изготовление узлов и деталей для новой продукции. На первомайской демонстрации 1982 года нефтяники увидели первый вахтовый автобус мод. 4947 (на шасси «Урал-375А») собственного изготовления. В июле того же года для испытаний нефтяникам Башкирии были отправлены первые десять машин. Испытания прошли успешно и «вахтовки» были запущены в серию. Опыт применения в СССР вахтовых транспортных средств во многих отраслях народного хозяйства оказался успешным

и его стали развивать сразу в нескольких направлениях. Во-первых, далеко не везде была необходимость в использовании для вахтовых автобусов шасси грузовых автомобилей повышенной проходимости, а тем более в северном исполнении. Например, для строительных вахтовых бригад, работающих на селе в летний период, вполне годились более дешевые «вахтовки» на шасси грузовиков ГАЗ-53А. От обычных автобусов, тех же КАвЗ-685, они отличались более простой и дешевой конструкцией кузова, что делало их изготовление и использование экономически целесообразным. При этом по уровню комфорта и безопасности они фактически ничем не уступали тем же курганским автобусам.

Во-вторых, даже выпускаемых в Нефтекамске вахтовых автобусов на всю страну не хватало — они распределялись в основном в нефте- и газодобывающие отрасли, а, например, строительная, мелиоративная, лесодобывающая промышленность и сельское хозяйство по-прежнему вынуждены были обходиться собственными силами. Принципиальное отличие этой продукции от того, что стихийно выпускалось в стране в 60–70-е годы, состояло в том, что теперь вся пассажирская техника проходила обязательные испытания на Дмитровском автомобильном полигоне и должна была соответствовать определенным требованиям безопасности. В частности, все новоиспеченные типы вахтовых автобусов проходили краш-тест перевертыванием, после



«Вахтовка» мод. 32104 на верхней кромке уклона перед испытанием переворотом. Хорошо видны тросы, за которые автомобиль будет перевернут



Вахтовый автобус мод. 32104 в реальной эксплуатации. На шасси грузовика ЗИЛ-131НА установлено газобаллонное оборудование

которого внутри кузова должно было сохраняться необходимое жизненное пространство и оставаться работоспособными эвакуационные выходы, включая все двери и потолочные люки.

«Волгарь»

Среди всего многообразия кузовов вахтовых транспортных средств ведомственных предприятий невозможно не выделить один тип, производные от которого встречаются до сих пор. Речь идет о разработке львовского Всесоюзного конструкторско-экспериментального института автобусостроения (ВКЭИА). Изначально вахтовый автобус ТС-3966 на шасси ГАЗ-53А создавался для Куйбышевского авторемонтного завода ПО «Куйбышевсельхозремонт» (позже Самарский авторемонтный завод), поэтому ему присвоили торговое наименование «Волгарь». За основу для него взяли конструкцию «вахтовок» для Нефтекамского завода автосамосвалов, выполненных в этом же институте.

Работы по созданию и доводке машины возглавили ведущий конструктор ВКЭИА Е. С. Майонов, главный конструктор Госкомсельхозтехники РСФСР В. В. Опоцкий, главный инженер и главный конструктор Куйбышевского АРЗ Л. М. Александров и Т. Д. Поддубский. Первый опытный образец ТС-3966 был изготовлен экспериментальным цехом ВКЭИА в декабре 1982 года. В течение лета 1983 года он проходил эксплуатационные испытания в совхозах и колхозах Куйбышев-

ской области, а в декабре — в передвижной механизированной колонне №19 Управления строительства «Куйбышевводстрой».

В ноябре 1983 года был выпущен второй опытный образец ТС-3966, направленный на лабораторно-дорожные испытания на автополигон НАМИ в Дмитров, а через месяц обе машины были представлены межведомственной комиссии, которая признала ТС-3966 «Волгарь» годным для постановки на производство. Выпуск ТС-3966 освоили в Куйбышеве в 1984 году.

Конструкция «Волгаря» получилась настолько удачной и простой, что вскоре к производству аналогичных транспортных средств подключились и другие механические и авторемонтные заводы — в Воронеже, Казани, Ставрополе, Буденновске, Красной Пахре, Сайраме, Вилейке, Апшеронске. Чаще всего пассажирские кузова этих предприятий не были точной копией «Волгаря». В силу различных технологических приемов, имеющегося оборудования и наличия тех или иных



Вахтовый автобус мод. 32104 в Краснодарском крае



Однотипный пассажирский модуль, установленный на шасси ЗИЛ-431412

материалов, в конструкцию «Волгаря» вносились соответствующие изменения, поэтому даже внешне продукция этих предприятий могла отличаться, но суть оставалась той же.

Собственными силами

Из всего многообразия «вахтовок», созданных на основе проекта «Волгарь», нас сегодня интересуют 16-местные (плюс один или два пассажира в кабине водителя

в зависимости от базового шасси) вахтовые автобусы серии «3210», разработанные для предприятий лесного хозяйства РСФСР на заводе «Лессельмаш» в городе Апшеронск (Краснодарский край).

В базовом варианте этот кузов предполагалось монтировать на шасси грузового автомобиля ГАЗ-53-12 (самое простое и массовое шасси на тот момент), но уже вскоре возникла потребность адаптировать его на другие шасси, в том числе на полноприводные автомобили. Так появились следующие варианты исполнения: 32101 — для нового горьковского шасси ГАЗ-3307; 32102 — для трехосного полноприводного грузового автомобиля ЗИЛ-157КД; 32103 — для двухосного полноприводного автомобиля ГАЗ-66-40; 32104 — для трехосного полноприводного грузового автомобиля ЗИЛ-131НА.

На заводе выпускали не только комплектные пассажирские транспортные средства, но и отдельно сами кузова для их дальнейшей самостоятельной установки на указанные шасси (это допускалось при наличии соответствующих разрешительных документов). В зависимости от исполнения, пассажирский кузов имел либо две односторонние двери (одна с правой стороны, другая сзади), либо только боковую дверь, а сзади подъемный люк. В последнем случае запасными эвакуационными выходами считались вентиляционные люки специаль-



Сзади у вахтового автобуса мод. 32104 имелась дверь, используемая в качестве запасного выхода

Продолжение на стр. 10



МОДЕЛЬ 42104 (ЗИЛ-131НА)



(ЗИЛ-131НА)





ного размера и конструкции (с откидывающимися крышками).

Из всех перечисленных выше модификаций на испытания переворотом в Научно-исследовательский центр испытания

автомобильной и мотоциклетной техники (НИЦИАМТ) под Дмитровом (Московская область) повезли самый тяжелый вариант — мод. 32104 на шасси ЗИЛ-131НА. Если эта модель выдержала бы испытания,

ее результаты можно было бы зачесть и для более легких вариантов, так как при перевороте машины не последнюю роль играет масса самого шасси, на которое установлен кузов.



Специальное пассажирское транспортное средство мод. 32102 на шасси ЗИЛ-157КД



На вахтовый автобус мод. 32102 сзади в основном ставился люк, в случае необходимости используемый в качестве запасного выхода

В Дмитрове опрокидывание производилось на уклоне, обеспечивающем переворот транспортного средства на один оборот вокруг продольной оси. После опрокидывания автобус на шасси ЗИЛ-131НА лег на правый бок. Деформации кузова при этом оказались минимальными, даже стекла остались на своих местах, что говорило о жесткости всей конструкции. Тем не менее, в этом положении была произведена проверка работоспособности задней двери, которая открылась без применения дополнительного инструмента.

После этого с помощью тросов автобус мод. 32104 поставили на колеса. При дальнейшем обследовании выяснилось, что в процессе опрокидывания вообще не было нарушено внутреннее жизненное пространство кузова автобуса. Но при опрокидывании внутри салона произошло нарушение фиксации подушек сидений, что однозначно могло привести к дополнительному травмированию пассажиров, находящихся в этот момент в кузове.

При проверке аварийных выходов (аварийного люка и задней двери, выполняющей роль запасного выхода) никаких затруднений не возникло. А вот окном, которое служило запасным аварийным выходом, воспользоваться не удалось, так как выдер-

нуть удерживающий его шнур оказалось невозможно — он отрывался, не давая высвободить резиновое уплотнение стекла. Снаружи высвободить стекло тоже не получилось, так как удерживающий шнур был установлен только изнутри.

В целом же вахтовый автобус мод. 32104 производства Апшеронского завода «Лессельмаш» продемонстрировал очень хороший результат, что дало возможность признать его конструкцию безопасной и после устранения некоторых недочетов разрешить его выпуск и эксплуатацию на дорогах общего пользования.

Выпуск вахтовых автобусов мод. 3210 продолжался в Апшеронске до 1997 года.

За это время построено (экз.):
 мод. 3210 на базе ГАЗ-53-12 22
 мод. 32101 на базе ГАЗ-3307 136
 мод. 32102 на базе ЗИЛ-157КД 47
 мод. 32103 на базе ГАЗ-66-40 123
 мод. 32104 на базе ЗИЛ-131НА 82.
 Отдельно в виде кузовов для самостоятельной установки на шасси построено (экз.):
 для ЗИЛ-157, ЗИЛ-131 14
 для ГАЗ-53-12 160
 для ГАЗ-66-40 40
 для ГАЗ-3307 62
 (из них в пожарном варианте с мотопомпой — 26).

Кроме апшеронского завода «Лессельмаш» с того же 1992 года аналогичные 16-местные вахтовые автобусы выпускало Государственное унитарное предприятие «Казанский завод лесохозяйственного машиностроения» («Лесхозмаш»). Основная специализация этого завода в советское время — выпуск кусторезов. Но в 90-х годах руководство предприятия вынуждено было искать новые, более востребованные объекты производства. Выбор пал на разработанные в Апшеронске вахтовые автобусы, конструкторскую документацию на которые легко можно было приобрести, так как ранее оба предприятия относились к одному ведомству.

В Татарстане в основном делали автобусы мод. 32104 (на базе ЗИЛ-131НА) и мод. 32103 (на базе ГАЗ-66-40), но были замечены и экземпляры на шасси ЗИЛ-431412, которые, кстати, не выпускали в Апшеронске. Производство вахтовых автобусов в Казани, видимо, прекратили одновременно с Апшеронском, так как закончились сроки разрешительной документации на эти модели, а продлевать их никто не стал. Казанский завод лесохозяйственного машиностроения официально ликвидирован 4 июля 2003 года, хотя фактически он прекратил свою деятельность намного раньше.



Производством вахтовых пассажирских транспортных средств в СССР, а потом в России и странах ближнего зарубежья занималось множество предприятий. Их продукция во многом дублировалась, но не конкурировала друг с другом благодаря относительно небольшим объемам выпуска. Производители первоначально ориентировались на удовлетворение внутриведомственного спроса, а с наступлением рыночных отношений — на нужды местных потребителей.

Модель 32421

Выпуск специальных автомобилей в Энгельсе начался в 1955 году как часть производства Троллейбусного завода имени Урицкого. С 1978 года оно выделяется в самостоятельное производство под наименованием Энгельсский опытно-экспериментальный завод, основным видом деятельности которого стал выпуск специализированных автомобилей с кузовами «фургон» для оборонно-промышленного комплекса.

В начале 90-х годов, в связи с сокращением военных заказов, завод стал осваивать продукцию для народного хозяйства. Поэтому в производственной программе предпри-

ятия с 1993 года появились 18–20-местные «вахтовки» под внутренним заводским наименованием ВМ-131М и общепромышленным обозначением мод. 32421.

В Энгельсе производились их модификации, отличавшиеся в основном маркой применяемого шасси и установленного на него мотора:

- мод. 32421-01 на шасси ЗИЛ-131Н1 с дизельным двигателем Д-245.20;
- мод. 32421-02 на шасси ЗИЛ-131Н2 с дизельным двигателем ЗИЛ-0555;
- мод. 32421-03 на шасси ЗИЛ-433442 с карбюраторным двигателем ЗИЛ 508.10;

- мод. 32421-04 на шасси ЗИЛ-433452 с дизельным двигателем ЗИЛ 0550;
- мод. 32421-05 на шасси ЗИЛ-433422 с дизельным двигателем ЗИЛ-6451.

Сегодня предприятие в Энгельсе называется ЗАО «Спецавто». При этом профиль работы практически не изменился — здесь по-прежнему изготавливают кузова-фургоны для грузовых полноприводных автомобилей, в основном по заказу Министерства внутренних дел и МЧС, а также предприятий нефтегазового комплекса и энергетических компаний, занимающихся электросетями.

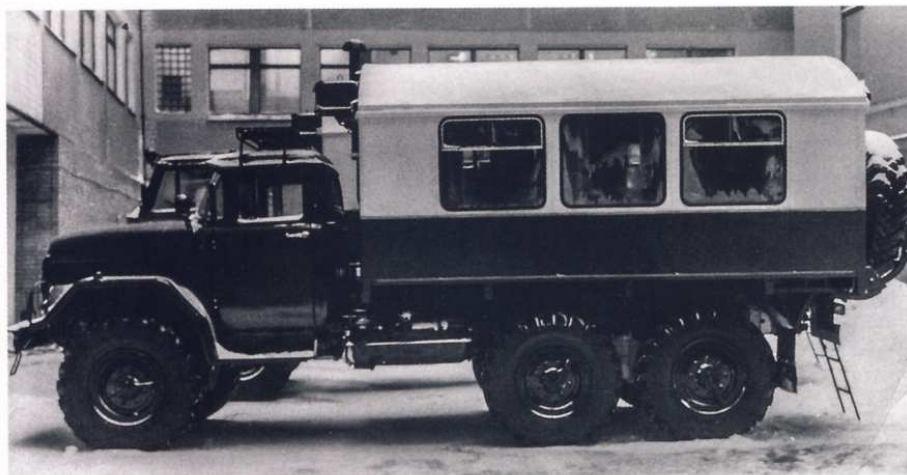


ВМ-131

Леспромхоз в поселке Вахтан Горьковской области (название происходит от реки Большой Вахтан) был основан еще до Великой Отечественной войны. После войны леспромхоз стал одним из самых крупных предприятий лесной промышленности — это был своеобразный лесопромышленный комплекс, занимающийся не только заготовкой, но и переработкой древесины.

К 70-м годам запасы древесины в Шахунском районе Горьковской области стали сокращаться, что невольно привело к уменьшению вырубки и, соответственно, к сокращению рабочих мест. Пришлось искать новые способы хозяйствования, чтобы занять высвободившиеся рабочие руки.

По примеру Красногорского и Козловского комбинатов автофургонов в поселке Вахтан с 1977 года освоили выпуск авто-



фургонов с деревянным каркасом кузова. В основном это были вахтовые автобусы ВМ-131 (на базе ЗИЛ-131) для лесной промышленности. Объемы производства

быстро росли, и к середине 80-х годов площади, занятые под производство фургонов, увеличились в 2,7 раза, а выпуск фургонов удвоился, достигнув 900 машин в год. В это



же время к автомобилям на базе ЗИЛ-131 прибавились вахтовые машины ВМ-4310 с аналогичным пассажирским кузовом «фургон» на шасси КАМАЗ-4310. В 90-е годы производство вахтовых машин ВМ-131 и ВМ-4310 продолжалось некоторое время, но их кузова с деревянным каркасом уже перестали соответствовать современ-

ным требованиям безопасности и долговечности. Им на смену на заводе освоили выпуск специальных автобусов для перевозки вахтовых бригад и передвижных автомобилей-мастерских с цельнометаллическими кузовами на базе среднетоннажных и полноприводных грузовиков Горьковского автомобильного завода: ГАЗ-3309, ГАЗ-3307,

ГАЗ-3308, ГАЗ-33081. Такая ориентация на шасси ГАЗ в условиях рыночной экономики была более выгодной, так как шасси и кузова к ним производились в пределах одной Нижегородской области. С 2000 года предприятие по выпуску фургонов в поселке Вахтан называется «Крона-НН».

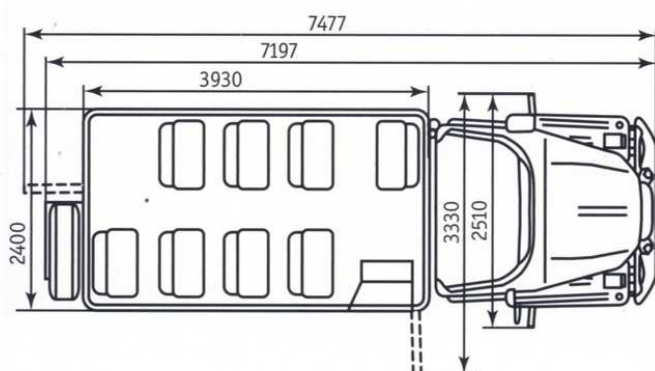
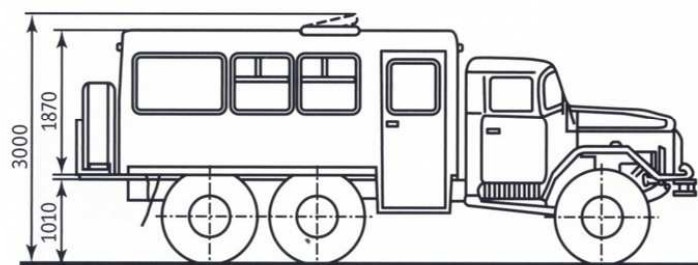


Схема мод. 42104 (ЗИЛ-131НА)

Технические характеристики мод. 42104 (ЗИЛ-131НА)	
Число мест в кабине	3
Пассажировместимость	16 чел. (+2 чел. в кабине, не считая водителя)
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	35 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-90ЭМ
Генератор	Г-287Б
Реле-регулятор	РР-132А
Стартер	СТ-2А
Размер шин	12,00R20
Масса, кг	
снаряженная	6150
полная, в том числе:	10 185
на переднюю ось	3060
на заднюю тележку	7125
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	10,8
Рулевой механизм	
винт с шариковой гайкой, с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	

Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
балансирная, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с двумя реактивными штангами	
Тормоза	
рабочий — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая	
Передаточные числа	
I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29; IV — 1,47; V — 1,00; задний ход — 7,09	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, с муфтой подключения переднего моста; передаточные числа: I — 2,08; II — 1,00	
Главная передача	
двойная, с парой конических шестерен со спиральным зубом и парой цилиндрических шестерен с косыми зубьями	
передаточное число — 7,339	
Двигатель	
ЗИЛ-5081, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	6,0
Степень сжатия	7,1
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Карбюратор	
К-90 с экономайзером принудительного холостого хода	
Максимальная мощность	
150 л.с. при 3200 об/мин	
Максимальная мощность	
41 кгс·м при 1800–2000 об/мин	



Апшеронский завод «Лессельмаш»

«Лессельмаш»

Это предприятие ведет свою историю с 1947 года, когда на южной окраине Апшеронска были заложены Центральные ремонтно-технические мастерские (ЦРТМ). Они были сданы в строй 18 ноября 1953 года. Мастерские должны были обеспечить ремонт лесохозяйственных машин и механизмов комбината «Краснодарлес».

После реконструкции в 1960 году мастерские были реорганизованы в Автотракторный ремонтный завод (АТРЗ). В 1966 году АТРЗ переименовали в Завод лесохозяйственного машиностроения «Лесхозмаш». Примерно в 1970 году в Апшеронске начали выпускать автобусы А-51 на шасси ГАЗ-51А с деревянным каркасом кузова для лесных рабочих бригад. Внешне они были похожи на автобусы Московского кузовного завода «Аремкуз». Со временем поменяли шасси на более современные (ГАЗ-52-01 и ГАЗ-53А), и, соответственно, изменились индексы выпускаемых автобусов: А-52 и А-53. При этом кузов у всех автобусов оставался однотипным.



Седельный тягач, переоборудованный из лесовоза МАЗ-509А, с технологическим полуприцепом ТМ-11 для перевозки лесохозяйственной техники



Пожарный лесопатрульный автомобиль АЦЛ(66)-147 на шасси ГАЗ-66

Всего на предприятии до 1987 года построено автобусов с деревянным каркасом кузова: А-51 — 1157 экз., А-52 — 1478 экз., А-53 — 1400 экз., а также автобусных кузовов без шасси (для замены вышедших из строя) — 1723 экз.

В 1987 году конструкция автобусного кузова поменялась на цельнометаллическую, и автобусы А-52 и А-53 стали походить на КАвЗ-685. Одновременно на предприятии освоили выпуск вахтовых автобусов с пассажирским кузовом, унифицированным с автобусным. Последние автобусные кузова этой



Автобус А-53 с цельнометаллическим кузовом

конструкции построили в 1990 году, причем несколько успели установить на новейшее горьковское шасси ГАЗ-3307.

Параллельно с постройкой автобусов завод занимался ремонтом автомобилей и тракторов, изготовлением плугов, культиваторов для лесного и сельского хозяйства. В 1973–1976 годах здесь было построено порядка 30 пожарных лесопатрульных автомобилей АЦЛ(66)-147 на шасси ГАЗ-66. А в перестроечные времена завод освоил выпуск полуприцепов ТМ-11 для транспортировки лесозаготовительной техники.

В 1993 году предприятие преобразовано в акционерное общество «Лессельмаш». Основная продукция — разнообразные сельскохозяйственные агрегаты, дисковые тяжелые бороны (разработанные конструкторами «Лессельмаша» совместно с Краснодарским КНИИИСХ имени Лукьяненко), сеялки и запасные части к ним. Но некоторое время на предприятии сохранялась и автобусная тематика — вместо обычных автобусов здесь освоили выпуск вахтовых автобусов на разных шасси с однотипным 16-местным пассажирским модулем: 3210 (ГАЗ-53-12), 32101 (ГАЗ-3307), 32102 (ЗИЛ-157КД), 32103 (ГАЗ-66), 32104 (ЗИЛ-131НА).

Отдельным направлением деятельности предприятия стало изготовление кузов-

вов-фургонов (в том числе и грузопассажирских) на шасси УАЗ-3303. Вернулись в 90-е годы и к выпуску пожарных автомобилей: в 1993–1998 годах «Лессельмаш» собирал пожарные автомобили АЛП-10(66)-221А на шасси ГАЗ-66 и АЛП-40(131)-223 на шасси ЗИЛ-131. В начале 2000-х годов завод оказался в сложном положении — казалось, еще немного и он прекратит свое существование. Именно в это время остановился выпуск многих видов продукции, в том числе

полностью закрылась автобусная тематика. Но завод выстоял, и путем реорганизации действующего предприятия ОАО «Лессельмаш» с сохранением его основной производственной базы, кадрового состава и накопленного многолетнего опыта в области сельхозмашиностроения в апреле 2005 года было создано ЗАО Апшеронский завод «Лессельмаш», которое работает до сих пор. Сегодня «Лессельмаш» является одним из ведущих в России по выпуску почвообрабатывающей техники.



Вахтовый автобус мод. 32101 на базе грузовика ГАЗ-3307

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

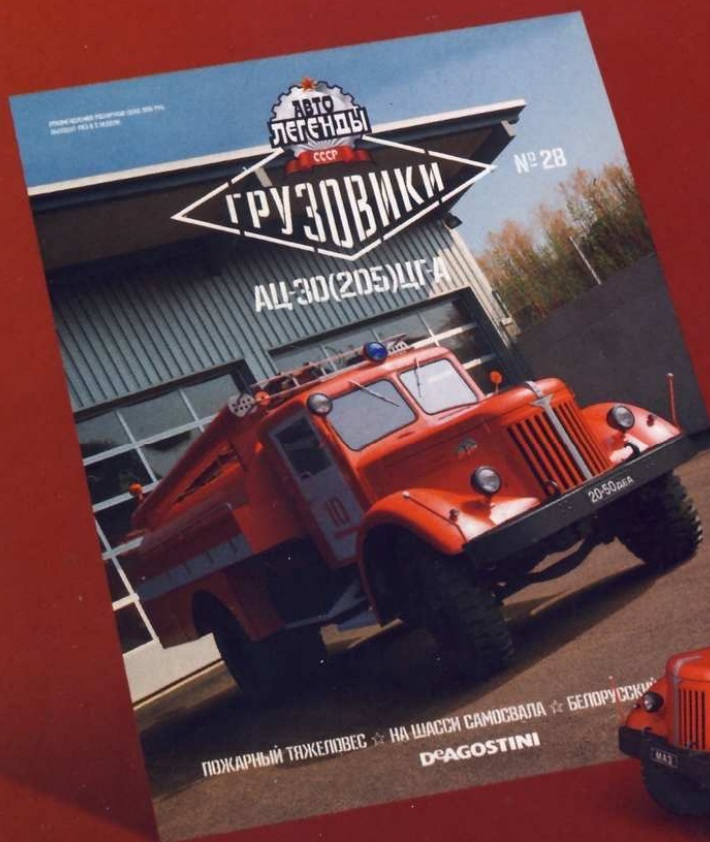
В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

АЦ-30(205)ЦГ-А



DeAGOSTINI

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

16+

ISSN 2071-095X
00027
9 772071 095071