

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 379 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 173

СССР  
И СОЦСТРАН



## TRABANT P50

СУПЕРКОМПАКТНЫЙ АВТОМОБИЛЬ  
ДЕФИЦИТ КАК ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА  
ВСЕ НА ЭКСПОРТ!

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №173, 2015  
РОССИЯ

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: П. Быстрова  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Выпускающий редактор: Н. Зварич  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. Юхина  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

**Адрес редакции:**  
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
(письма читателей по данному адресу  
не принимаются)

**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, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru),  
по остальным вопросам 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).  
Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

#### УКРАИНА

**Издатель и учредитель:**  
ООО «Де Агостини Пабблишинг»  
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко  
Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ  
«Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).  
**Для заказа пропущенных номеров**  
и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),  
по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40  
Свидетельство о государственной реги-  
страции печатного СМИ Государственной  
регистрационной службы Украины  
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

#### КАЗАХСТАН

**Распространение:**  
ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС» Казахстан, г. Алматы,  
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.  
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),  
факс: +7 727 311 12 65

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48 а, 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»

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 379 руб.  
Розничная цена:  
89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1290 тенге

ISSN 2071-095X  
© 2008–2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 12 (верх), 16:  
ООО «Де Агостини»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
12 (верх): © hdrmaps.com;  
стр. 7 (низ), 12 (низ): © Фотобанк Лори;  
стр. 11 (низ); 13 (низ): © DioMedia;  
стр. 15 (верх): © PAP/Vostock-photo;  
стр. 3–6, 7 (верх), 10, 11 (верх), 14: частная  
коллекция Максима Шелепенкова

**Издатель благодарит за помощь  
в подготовке выпуска  
Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова**

**3D графика: Наиль Хуснутдинов**

Дата выхода в России 14.10.2015

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 







**В социалистических странах Восточной Европы практически за любым автомобилем выстраивались очереди. Самыми популярными были простые и недорогие малолитражки. К ним относится и выпускавшийся в ГДР автомобиль Trabant P50.**

## Наполеоновские планы

По окончании Второй мировой войны Восточная Германия переживала не лучшие времена: после выплаты контрибуций победителям экономика страны заметно пошатнулась, а благосостояние населения упало. Поэтому на бывшем заводе *DKW* в Цвикау (*Zwickau*) оперативно возобновили производство недорогих довоенных малолитражек *DKW F8* под новым названием *IFA F8*: после национализации в 1948 году завод стал называться *Automobilwerke Zwickau (AWZ)* и вошел в Производственное объединение транспортного машиностроения (*Industrieverwaltung Fahrzeugbau, IFA*). Со временем малолитражку *IFA F8* сменила модель *IFA F9* (1950–1956 годы). Но вскоре ее производство передали на бывший завод *BMW* в Айзенахе (*Eisenach*), а на предприятии в Цвикау стали осваивать выпуск более скромного переднеприводного автомобиля *AWZ P70 Zwickau* с установленным поперечно двухцилиндровым двигателем объемом 690 см<sup>3</sup> и мощностью 22 л.с. Напомним, что на *IFA F9* трехцилиндровый двигатель (900 см<sup>3</sup>, 28 л.с.) стоял продольно. При этом конструкция рамного шасси автомобилей из Цвикау не претерпела особых изменений, а вот с кузовом произошли интересные метаморфозы.

Дело было даже не в новой форме кузова, а в том, что для изготовления его внешних деталей был применен совершенно новый материал — дуропласт (от латинского *Dura* — выносливый). По сути, это был новый вид пластика, созданный на основе фенолформальдегидной смолы (фенопласта) с наполнителем из отходов (очёсов) хлопкового производства, поставлявшихся из СССР. В отличие от обычных стеклопластиков, дуропласт можно было быстро формовать с помощью горячего прессования вместо многослойного выклеивания в контроформах, что обеспечивало его массовое применение.

Пойти на радикальное изменение технологии изготовления кузовных панелей немецких конструкторов заставила не тяга к чему-то новому (хотя без этого, наверное,

не обошлось), а послевоенный дефицит стального проката для глубокой вытяжки. Увеличение объемов выпуска автомобилей сдерживалось возможностями металлургической промышленности, вот и пришлось искать альтернативный вариант. Но несмотря на новые технологии производства наружных панелей, каркас кузова *AWZ P70* изготавливался из дерева по давно устаревшим технологиям, присущим еще автомобилям *DKW*. Да и рамное шасси для легкового автомобиля, тем более малолитражного, уже выглядело анахронизмом. Пришла пора задуматься о более совершенной модели с несущим металлическим каркасом кузова.

Под новую модель автомобиля и под новые объемы производства, которые определялись руководством Германской Демократической Республики (ГДР), необходимо было пересмотреть практически все существовавшие на тот момент производственные линии и провести их коренную реконструкцию.

В январе 1954 года, на заре проектирования новой модели, получившей обозначение *P50*, годовой объем ее выпуска определялся в 12 тысяч экземпляров. Но буквально через год разговор шел уже о 50 тысячах автомобилей — это уже четырехкратное увеличение мощности завода. А 28 апреля 1956 года на заседании руководства



Легковой автомобиль Trabant P50





отрасли в Берлине объявили новый максимум — 60 тысяч автомобилей. И это при том, что реконструкция предприятия в это время уже шла полным ходом — были разработаны новые технологические процессы, закуплено импортное оборудование. Теперь же все приходилось начинать с начала, с учетом возросших требований.

Наполеоновские планы расширения AWZ в Цвикау затронули и соседний за-

стилизованной под зигзаг гоночной трассы буквы S — *Sachsenring*. При этом достаточно трудоемкое производство седана *Sachsenring P240* на бывшем *Sachsenring Kraftfahrzeug und Motorenwerke* пришлось прекратить (с 1959 года), а производство грузовиков *Sachsenring 4000-1* передать на автомобильный завод *Ernst Grube (VEB Kraftfahrzeugwerk Ernst Grube)* в Вердау (*Werdau*).

Мечта многих жителей Восточной Германии — малолитражка *Trabant P50*

громко заявить о том, что в ГДР способны самостоятельно создать новый массовый автомобиль.

Линии кузова макета малолитражки *P50* вызвали всеобщее восхищение. Это придало разработчикам уверенности — значит они на правильном пути. Действительно,

## Линии кузова макета малолитражки P50 вызывали всеобщее восхищение: несмотря на свои суперкомпактные размеры, P50 выглядела как настоящий автомобиль

вод грузовиков и моторов *Sachsenring (VEB Sachsenring Kraftfahrzeug und Motorenwerk* — бывший завод *Horch* в Цвикау), который объединили с AWZ под массовое производство новой модели малолитражки. С 1 мая 1958 года оба завода стали называться *VEB Sachsenring Automobilwerke* с единой эмблемой в виде

### На правильном пути

Деревянный макет новой малолитражки *P50*, выполненный в масштабе 1:1, представили на суд журналистов 23 мая 1955 года. Такая поспешность с анонсированием планов по новой машине (еще до постройки опытных образцов) обусловлена политическими мотивами — необходимо было

несмотря на свои суперкомпактные размеры, малолитражка выглядела как настоящий автомобиль. Надо сказать, что формы *P50* и сегодня производят очень хорошее впечатление.

Первая официальная презентация «живого» автомобиля состоялась 23 октября 1956 года. Он действительно выглядел





новаторски: на несущий сварной металлический каркас кузова навешивались внешние панели из дуропласта — крыша, крылья, двери, крышки капота и багажника. Помимо экономии металла, это давало выигрыш в массе — весь автомобиль весил чуть более 600 кг.

Машина оснащалась новым двухтактным двухцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением объемом 499 см<sup>3</sup> и мощностью всего 18 л.с. (на AWZ P70 стоял двухцилиндровый двухтактный мотор с водяным охлаждением мощностью 22 л.с.). Выбирая двигатель, конструкторы скорее всего руководствовались простотой его конструкции и небольшой массой, так как было понятно, что «воздушник» будет намного шумнее двигателя с водяным охлаждением. Впрочем, к тому времени двигатели с воздушным охлаждением на легковых автомобилях уже не были редкостью и воспринимались вполне нормально даже на машинах представительского класса — вспомним автомобили *Tatra*. Первые пятьдесят P50 собрали к 7 ноября 1957 года. Тогда же они получили имя *Trabant* в честь запущенного 4 октября того же года первого советского искусственного спутника Земли. Правда, немцы не напрямую заимствовали русское слово «спутник», а выбрали его синоним,

**P50 смотрелся новаторски: на несущий сварной металлический каркас кузова навешивались внешние панели из дуропласта — крыша, крылья, двери, крышки капота и багажника. Помимо экономии металла, это давало выигрыш в массе — весь автомобиль весил чуть более 600 кг.**

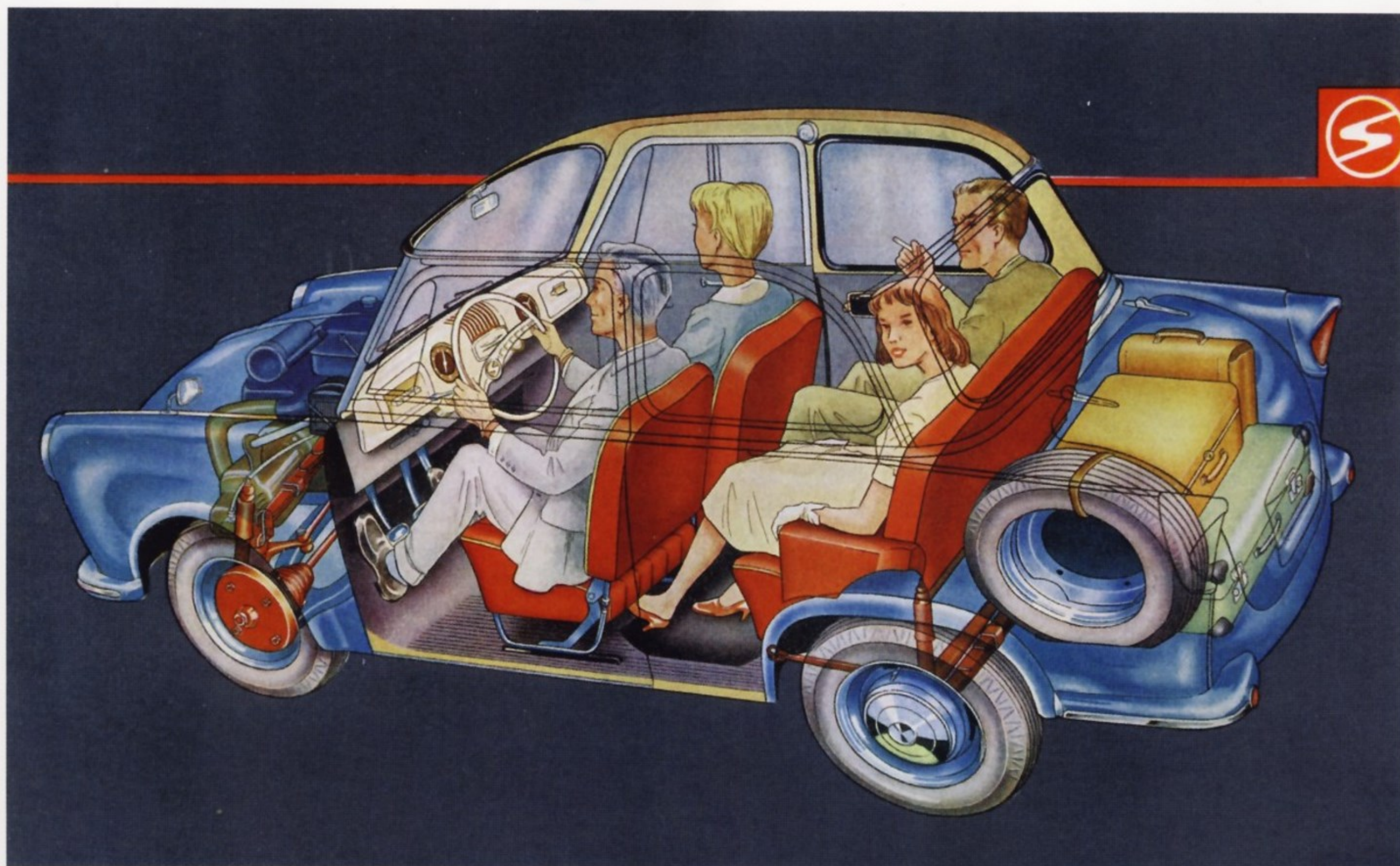
который можно перевести как «компаньон» или «попутчик».

В серийное производство малолитражки запустили 10 июля 1958 года. В течение года *Trabant P50* выпускали параллельно с его предшественником AWZ P70. Строились только седаны в стандартной базовой комплектации. Всего до конца года собрали 1730 экземпляров *Trabant* — это немного, если вспомнить, что завод был рассчитан на выпуск десятков тысяч машин в год. Проблема заключалась как раз в «гигантомании» — за такой короткий срок просто не успели до конца реконструировать предприятие и смонтировать все необходимое оборудование. Монтаж производственных линий по выпуску *Trabant* будет полностью закончен только в конце 1961 года, а до того момента многие детали изготавливали по «обходным технологиям», что не позволяло резко нарастить их выпуск.

### Достоинства и недостатки

В конструкции *Trabant P50* много достоинств. Это был простой в эксплуатации и ремонте автомобиль и, что самое главное, недорогой. При этом он имел вполне просторный четырехместный кузов, рассчитанный на среднестатистическую семью (родители и двое детей), с отдельным от салона вместительным багажником сзади. Для сравнения вспомним размер багажника советского одноклассника *Trabant* — ЗАЗ-965 «Запорожец». Правда, в багажнике размещалось еще и запасное колесо, что несколько сокращало его вместимость, однако емкость багажника можно было легко увеличить, сдвинув вперед (или совсем демонтировав) заднее сиденье.

Несмотря на небольшие размеры, *Trabant P50* свободно перевозил четверых взрослых с небольшой поклажей







*Trabant P50 массово выпускались с двумя типами кузовов — седан и универсал*

Передний привод подчеркивал современность *Trabant P50*. В Европе он не был в новинку — массовый выпуск переднеприводных машин здесь наладили еще до войны, но к середине 50-х годов

с переднеприводниками. Лишь несколько лет спустя, после 1959 года, когда наиболее популярной малолитражкой будет *Mini Cooper*, все встанет на свои места и передний привод окончательно завоюет лидирующие позиции. А пока автомобилю *Trabant* просто повезло: наследник довоенных переднеприводных *DKW*, он не ожи-

были подвержены коррозии, как стальные, и долго сохраняли привлекательный внешний вид. Даже сегодня многие уцелевшие экземпляры этой машины выглядят вполне прилично, по крайней мере снаружи. А вот двигатель автомобиля вызывал у потребителей справедливые нарекания. Двухтактный мотор, работавший на смеси

## Trabant P50 был простым в эксплуатации и ремонте автомобилем и, что самое главное, недорогим

автопроизводители не смогли окончательно определиться с наиболее выгодной компоновкой малолитражек. В тот момент автомобили с задним расположением силового агрегата на равных конкурировали

данно оказался в русле общеевропейских тенденций. Конкурентным преимуществом «Траби» (так ласково прозвали машину сами немцы) считались и пластиковые панели кузова: они не

бензина с маслом (в пропорции 25:1), издавал характерный звук, и за машиной постоянно тянулось сизое облако выхлопных газов.

Бензин поступал в карбюратор из топливного бака, установленного под капотом. Такое расположение топливного бака было пожароопасным и требовало особой аккуратности в момент заправки: при случайном попадании топлива на горячий выпускной коллектор мотора могло произойти непроизвольное самовоспламенение. В дополнение к 24-литровому основному топливному баку в машине

**Trabant P50 имел просторный четырехместный кузов, рассчитанный на среднестатистическую семью (родители и двое детей), с отдельным от салона вместительным багажником сзади. Для сравнения вспомним размер багажника советского одноклассника Trabant — ЗАЗ-965 «Запорожец».**



*Трехобъемный кузов «седан» даже маленькому «Траби» прибавлял солидности*

предусматривался еще и резервный бачок емкостью 4 л — некое подобие «неприкосновенного запаса» на всякий случай.

Двигатель имел принудительное воздушное охлаждение, которое обеспечивал специальный вентилятор, прогонявший воздух через ребристые стенки блока цилиндров. Вентилятор приводился общим клиновидным ремнем с генератором — это было вполне остроумное решение, так как с выходом из строя клиновидного ремня прекращал работу не только вентилятор, но и генератор, о чем сразу же сигнализовала контрольная лампочка на щитке приборов. В этом случае шансы перегреть двигатель из-за выхода вентилятора из строя значительно снижались.

В холодное время года подогреваемый двигателем воздух мог быть использован для обогрева салона: воздушная рубашка, по которой охлаждающий воздух подводился к ребрам двигателя, имела своеобразное продолжение, охватывающее и часть выпускного тракта выхлопных газов, где

*Автомобили Trabant P50 сегодня попали в разряд коллекционных. Их часто можно видеть на парадах ретротехники*



воздух дополнительно подогревался (температура выпускного тракта выше температуры воздушной рубашки двигателя). Затем теплый воздух подводился, по выбору водителя, либо к дефлекторам ветрового стекла, либо в кузов — на уровне ног водителя. В летнее время с помощью перемещения воздушных заслонок можно было обеспечить поступление в салон свежего воздуха по той же магистрали. Для естественной вентиляции салона служили и большие боковые поворачивающиеся форточки в дверях кузова.

Двигатель, однодисковое сухое сцепление, четырехступенчатая коробка передач и привод на передние колеса вместе с дифференциалом были выполнены в одном блоке и подвешены на трех точках перед передней осью автомобиля. Передача крутящего момента к передним колесам осуществлялась посредством двух полуосей с карданными шарнирами, переключение передач — фигурным рычагом, торчащим прямо из приборной панели под рулевой колонкой (а не на полу между передними

*Продолжение на стр. 10*







**TRABANT P50**









сиденьями, как сегодня). Пользоваться таким рычагом переключения передач в некоторых случаях было даже удобнее — наловчившись, можно переключать передачи, практически не отрывая рук от руля. Во время производства ремонтных работ двигатель автомобиля на общем подрамнике с коробкой передач и передней подвеской колес легко демонтировался

и выкатывался из-под кузова. В этом случае при ремонте силового агрегата проблемы стесненного пространства или неудобного расположения крепежа просто не существовало. Подвеска передних и задних колес осуществлялась на поперечных листовых рессорах. Между листами рессор предусматривались специальные прокладки,

*На универсале Trabant P50 Kombi задняя дверь не подъемная, а открывающаяся вбок*

значительно повышавшие их надежность. Концы рессор были полностью свободны. Вместо обычных рессорных пальцев, требующих смазки, применялись резиновые сайлентблоки с большим сроком службы — они поглощали шумы, возникающие от качения колес по дороге. В системе подвески передних и задних колес также имелись телескопические амортизаторы двойного действия.

Очевидным прогрессом стало применение на Trabant P50 гидравлической системы тормозов (тогда это еще редко встречалось на автомобилях такого класса), обеспечивавшей ему вполне эффективное торможение.

Рулевое колесо машины имело всего две спицы, за счет чего улучшался обзор дороги и щитка приборов, а втулка рулевого колеса, в целях повышения безопасности при авариях, располагалась значительно ниже венца колеса. На рулевой колонке



*Trabant P50 Kombi с туристами из братских социалистических стран можно было встретить и в Советском Союзе*



Автомобиль Trabant P50 поздних выпусков (без боковых молдингов) на московской улице

предусматривался многофункциональный шарнирный переключатель — он включал указатели поворотов, а также «заведовал» подфарниками и звуковым сигналом. Обращали на себя внимание и подвесные педали управления — они тоже были в новинку. Прорези в полу для штоков педалей теперь не были нужны, и в кабину перестал поступать холодный воздух.

При проектировании сидений много внимания было уделено их «анатомическому соответствию», поэтому сами сиденья получились маленькими и откровенно неудобными, что постоянно вызывало нарекания автолюбителей. При этом передние сиденья не только могли складываться для пропуска пассажиров на задний диван, но и имели регулировку как по длине, так и по углу наклона спинки. Напомним, что во второй половине 50-х годов многие автомобили комплектовались цельным передним диваном для водителя и пассажиров безо всяких регулировок.

С 1959 года Trabant P50 можно было приобрести в улучшенном двух- или даже трехцветном исполнении с внешним



разделением цветов с помощью хромированных молдингов. Конечно, улучшенные многоцветные версии стоили дороже и потому пользовались несколько меньшим спросом, чем «Траби» в стандартном исполнении. Так, одноцветный вариант стоил 7450 DM (немецких марок), а двухцветный уже 8470 DM. При этом агрегатная часть

улучшенного автомобиля оставалась точно такой же, в салоне лишь немного поменялась обивка, добавились пепельница для пассажиров заднего дивана и лампочки освещения моторного отсека и багажника.

*Счастливая немецкая семья занимает места в своем неотразимом «Траби»*







## Поэтапное обновление

Постоянные течи масла из двигателя и коробки передач из-за недостаточной герметичности сальников и прокладок, низкий ресурс самого мотора, довольно жесткая рессорная подвеска для такого легкого автомобиля, неудовлетворительные динамические качества — все это становилось поводом для нареканий. Поэтому

в 1960 году легковой *Trabant P50* подвергся первой серьезной модернизации.

На автомобиле начали устанавливать доработанный мотор, который обозначался *P50/1*. Его головка блока цилиндров выполнялась уже из алюминиевого сплава, а камеры сгорания получили более совершенную форму. Кроме того, цилиндры изготавливались из специального сплава,

выдерживающего большие термические нагрузки. На двигатель установили новый горизонтальный карбюратор, что позволило улучшить подвод горючей смеси к цилиндрам. В результате всех этих действий степень сжатия мотора удалось увеличить до 7,2, а мощность поднять до 20 л.с. Одновременно передаточное число главной передачи уменьшили до 4,93, что больше соответствовало нагрузке, и теперь автомобиль мог развивать максимальную скорость 90 км/ч.

В 1961 году обновили приборную панель и некоторые элементы в интерьере салона. С 1 апреля 1962 года все автомобили *Trabant* стали официально оснащаться синхронизированной коробкой передач, впрочем, на некоторые партии машин она устанавливалась и раньше. Официально силовой агрегат с новой коробкой передач (сам мотор остался без изменений) стал называться *P50/2*.

В том же году мотор подвергся серьезной модернизации: за счет увеличения диаметра цилиндра (с 66 до 72 мм) изменился его



*Небольшим автомобилям очень идет двухцветная окраска кузова — не был исключением и Trabant*





рабочий объем (594 см<sup>3</sup>). На обновленном моторе снова увеличили степень сжатия (до 7,6) и рекомендовали применять бензин с более высоким октановым числом (78 вместо 72). В результате мощность двигателя, который теперь назывался P60, поднялась до 23 л.с. С ним *Trabant* достигал 80 км/ч уже не за 30 секунд, а за 24. Установка нового мотора сопровождалась многочисленными мелкими доработками — в частности, пришлось усилить сцепление и изменить подрамник под силовой агрегат. Производство *Trabant P50* со старым мотором закончилось 15 октября 1962 года, а автомобили с обновленным мотором получили наименование *Trabant P60*.

**В 1961 году обновили приборную панель и некоторые элементы в интерьере салона. А с 1 апреля 1962 года все автомобили Trabant стали официально оснащаться синхронизированной коробкой передач.**

изготовили 131 435 *Trabant P50* (в том числе 11 648 экземпляров с кузовом «универсал») и 96 707 *Trabant P60* (в том числе 36 244 машины с кузовом «универсал»).

### А свои подожгут!

*Trabant P50* первых лет выпуска предназначались в основном для зарубежных

Польше, Румынии и Югославии), но и в капиталистических странах, таких как Нидерланды, Бельгия, Норвегия, Финляндия и Греция. А вот в самой ГДР в первые годы автомобили *Trabant P50* оказались в дефиците — в стране оставалась лишь 1/5 часть всех выпускаемых автомобилей. Государству нужна была валютная выручка

## Trabant P50 первых лет выпуска часто демонстрировали на международных выставках и рекламировали в прессе

Начиная с 1963 года на *Trabant P60* стали использовать новые тормозные механизмы с автоматической регулировкой тормозных колодок по мере их износа.

Автомобили *Trabant P60* выпускались в течение четырех лет — до 1965 года включительно. Всего за время производства

рынков. В это время машину часто демонстрировали на международных выставках и всячески рекламировали в прессе. Результат не заставил себя долго ждать — *Trabant* стал популярен не только в государствах социалистического содружества (в Болгарии, Венгрии, Чехословакии,

от продажи машин, а граждане собственной страны могли немного и потерпеть с приобретением личного автомобиля. Всего в 1959–1965 годах на экспорт было отправлено 190 078 автомобилей, из них 167 157 в государства Восточной Европы и 22 921 в западноевропейские страны.

Легковой автомобиль Trabant P50 в улучшенном исполнении







**Малолитражки Trabant P50 не отличались разнообразием модификаций или вариантами кузовов. Помимо машин с кузовом «седан», серийно выпускались только универсалы и фургоны. Впрочем, даже эти модификации имели собственные варианты комплектаций, порой весьма неожиданные.**

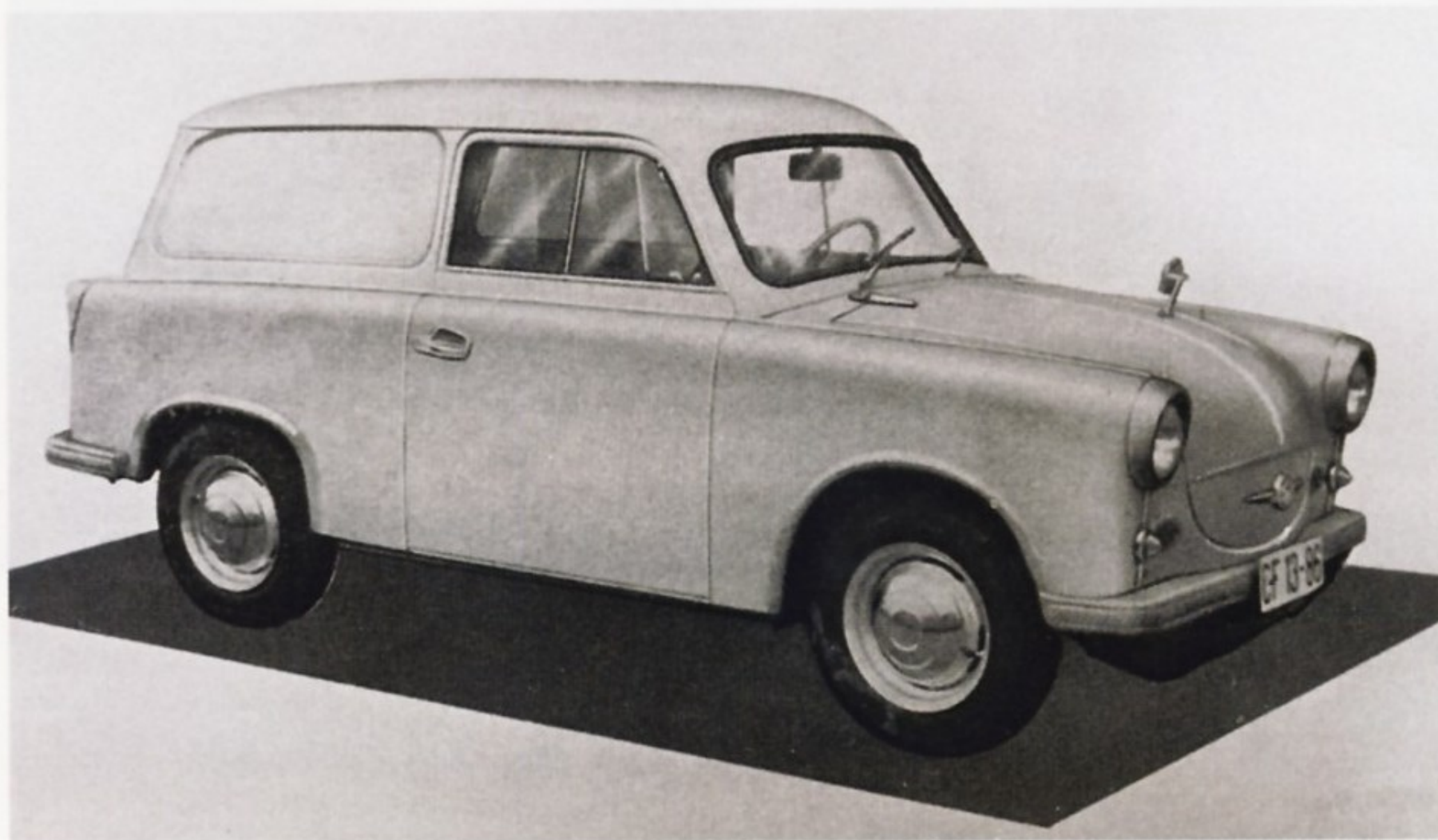
В марте 1960 года в производство пошел *Trabant P50 Kombi* с более объемным кузовом «универсал» (в немецкой терминологии — *Kombi*). Похожая модель присутствовала в производственной программе завода и ранее — *AWZ P70 Kombi*, поэтому ничего удивительного в появлении универсала на базе *Trabant* нет.

*Trabant* с комбинированным кузовом был впервые представлен публике на весенней

Лейпцигской ярмарке в 1960 году. Его передняя часть полностью повторяла седан (по немецкой терминологии — *Limousine*). Изменения коснулись лишь задней части кузова. Крышу и боковые стекла удлинители, а сзади появилась большая, открывающаяся вбок дверь (вместо крышки багажника на седане). Запасное колесо и инструмент на универсале разместили в специальном отсеке под полом кузова, в заднем свесе.

При откидывании вперед заднего сиденья в кузове можно было разместить 210 кг груза (помимо двух пассажиров на передних сиденьях). Объем багажника на седане приблизительно равен 400 л, на универсале при сложенных задних сиденьях объем багажника увеличивался как минимум вдвое. Если пассажиры в машине занимали все четыре места, то грузоподъемность универсала составляла всего 80 кг. Весной 1961 года на Лейпцигской ярмарке демонстрировали небольшой фургон *Trabant P50 Lieferwagen* грузоподъемностью 210 кг, созданный на базе универсала. Он появился по просьбе импортеров *Trabant* в европейских странах, которые хотели видеть расширение линейки предлагаемых машин, в том числе и за счет коммерческих версий. Разработать такой автомобиль не составило труда — в отличие от универсала он не имел заднего ряда сидений, а боковые окна у него закрывались металлическими филенками. Фургон выпускался только для экспорта, и объемы его производства были очень скромными.

*Фургон Trabant P50 Lieferwagen предназначался в основном на экспорт*





Впрочем, он продержался на конвейере до 1965 года — его выпускали и на базе модели *Trabant P60*.

Более популярной стала другая версия универсала — *Trabant P50 Camping Limousine*, выпускавшаяся с августа 1961 года. Она предназначалась для туристов и любителей отдохнуть на природе. От обычного универсала *Camping Limousine* отличался тем, что его сиденья не могли образовывать грузовую площадку, зато раскладывались в удобную двухспальную кровать. Кроме того, в крыше *Trabant P50 Camping Limousine* монтировался большой сдвижной брезентовый люк.

Компенсировать небольшой объем багажника на автомобиле *Trabant P50* можно было путем установки на крышу сетчатого багажника

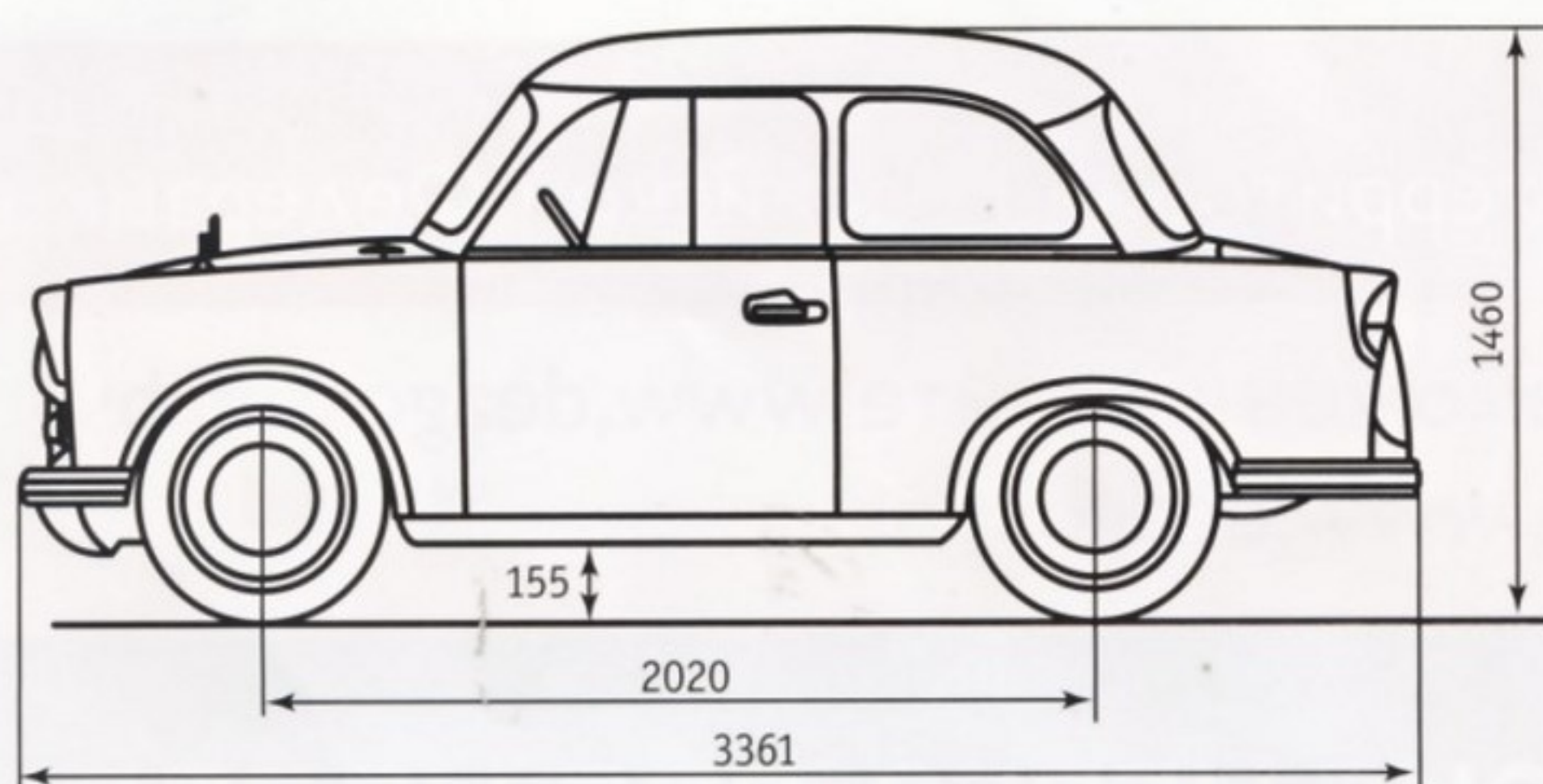


Схема автомобиля Trabant P50

#### Технические характеристики Trabant P50

Число мест	4
Максимальная скорость при полной нагрузке	100 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	6 л/100 км
Разгон с места до 80 км/ч	23,7 с
Электрооборудование	6 V
Размер шин	5,20-13
Дорожный просвет, мм	155
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	620
полная	1000
<b>Рулевой механизм</b>	
реечный	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, на поперечной рессоре	
<b>Подвеска задняя</b>	
независимая, на поперечной рессоре	

#### Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с 1980 года — с отдельным гидравлическим приводом

стояночный — на трансмиссию с механическим приводом

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

#### Передаточные числа

I — 4,08; II — 2,38; III — 1,5; IV — 1,02; задний ход — 5,35

Передаточное число главной передачи — 4,93

#### Двигатель

P 50, карбюраторный, двухтактный, двухцилиндровый, с воздушным охлаждением и золотниковым распределением

Диаметр цилиндра, мм	66
Ход поршня, мм	73
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	499
Степень сжатия	6,6
Порядок работы цилиндров	1-2

#### Максимальная мощность

18 л.с. при 3500 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

4,5 кгс.м при 2500 об/мин



# Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на [deagoshop.ru](http://deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

Для украинских читателей - на сайте [www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



## SYRENA 104

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X  
00173  
9 772071 095773