

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 243

СССР
И СОЦСТРАН



ЗАЗ-1105 «ТАВРИЯ ДАНА»

ПЯТЬ ДВЕРЕЙ ВМЕСТО ТРЕХ
НОВАЯ СТИЛИСТИКА
МОДИФИКАЦИИ И ВАРИАЦИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №243, 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. Заарич

Издатель, импортер в Россию:

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. А. Жукова

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

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, укажите в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
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 дистрибутор 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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.
Розничная цена: 114,99 грн, 1250 бел. 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: 10000 экз.

© 2016–2018 Редакция и издательство ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издательство ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

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

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Максима Кириченко, Петра Попова, а также Александра Павленко и Максима Шепеленкова



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». Издание 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: Ниль Хуснутдинов

Дата печати (производства) 21.09.2018
Дата выхода в России 16.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 6+ LABEL

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Пятидверный универсал ЗАЗ-1105 «Таврия Дана» принято считать всего лишь модификацией обычной трехдверной «Таврии» с кузовом «хэтчбек», однако первоначально эта машина задумывалась в ином качестве.

Бесконечные пробуксовки

В 1986 году с конвейера Автозавода имени Ленинского комсомола (АЗЛК) сошли первые серийные переднеприводные автомобили АЗЛК-2141 в количестве 313 штук. Тольяттинское объединение «АвтоВАЗ» отпартовало о выпуске 85 тыс. переднеприводных «восьмерок», изготовлении первой опытно-промышленной партии «девяток» (159 шт.) и о постройке сразу 28 опытных образцов микролитражек ВАЗ-1111 с передними ведущими колесами. А вот на Запорожском автозаводе «Коммунар» освоение переднеприводной модели ЗАЗ-1102 «Таврия» буксовало: здесь за целый год фактически вручную едва удалось собрать лишь шесть экземпляров. Парадокс заключался в том, что запорожцы первыми из советских автозаводов начали работу над легковушками с передними ведущими колесами, но именно на «АвтоЗАЗе» переднеприводники продвигались к конвейеру с наибольшими трудностями. Завод долго ждал от Минавтопрома одобрения перехода на новую компоновку. Затем так же долго готовил объект для производ-

ства: первое семейство переднеприводников «наверху» не утвердили и всю работу в какой-то момент пришлось начинать заново. Но получить «зеленый свет» для новой машины — это еще полдела. Нужно было дождаться выделения финансирования, провести коренную реконструкцию автосборочного, моторного и агрегатного производств, получить, смонтировать и настроить технологическое оборудование. В результате плановые задания по выпуску «Таврий» неоднократно срывались и переносились, поскольку строительство новых цехов, поставка оснастки и монтаж автоматических линий шли с жесточайшими задержками. А из-за чрезвычайно низкого качества новых станков советского производства катастрофически затягивались и пусконаладочные работы по вводу в эксплуатацию автоматических линий на агрегатных заводах из состава ПО «АвтоЗАЗ». И на все это накладывались регулярные срывы поставок металлопроката и комплектующих от смежников даже для серийных «Запорожцев» — что уж говорить о трудностях с поставками компонентов для машин нового семейства.

Принципиальные изменения

Несмотря на нервную атмосферу на производственном фронте, конструкторский коллектив Запорожского автозавода работал не покладая рук. По результатам доводочных испытаний здесь вносили необходимые изменения в конструкцию базовой модели ЗАЗ-1102, создавали модификации с ручным управлением для инвалидов и правым расположением руля для экспорта, а также разрабатывали люксовую версию «Таврии» с новой панелью приборов, улучшенной отделкой и дополнительным оборудованием. Но все это была работа на самую ближайшую перспективу. Между тем в том же 1986 году, то есть еще до постановки автомобиля ЗАЗ-1102 на производство, в Запорожье начали готовить обновленную модель, которая должна была появиться на конвейере в первой половине 90-х годов. Этим перспективным автомобилем и стал ЗАЗ-1105, также унаследовавший имя «Таврия». Планировалось, что «ноль пятая» получит кузов с меньшим аэродинамическим сопротивлением и модернизированные агрегаты (в том числе двигатель большей мощности),



Легковой автомобиль ЗАЗ-1105, каким он задумывался изначально



Опытный образец 3A3-1105 в упрощенном виде на выставке «Автотодизайн'88» в Москве

что обеспечит ей более высокие технико-экономические показатели в сравнении с 3A3-1102. В частности, предусматривалось снизить расход топлива на 15–20% при одновременном улучшении динамики. Но самое интересное — это запланированное увеличение количества дверей при сохранении прежних габаритных размеров машины.

В общих чертах конструктив будущей «ноль пятой» сформировался уже в 1987 году. Тогда же были построены макеты внешней формы и интерьера, проведены первые аэродинамические испытания. К концу года конструкторы уже заканчивали вычерчивать на кулаках последние кузовные детали, а экспериментальщики готовились приступить к сборке первого опытного об-

разца. Стоит заметить, что для конструкторских и технологических служб объединения «АвтоАЗ» модель 3A3-1105 была своего рода этапной, поскольку в ходе подготовки ее технической документации на заводе впервые широко использовалась система автоматизированного проектирования. Полноразмерный пластилиновый макет 3A3-1105, подготовленный заводскими дизайнерами, предполагал практически полный уход от облика существующей «Таврии»: заимствованными элементами оставались разве что ветровое стекло, блок фары да фирменная эмблема в виде стилизованной буквы «З» на капоте. Но это лишь внешняя форма, за которой скрывалось максимально унифицированное с 3A3-1102 несущее основание кузова, или, как модно теперь говорить, платформа. По сравнению с «двойкой», в «платерке» принципиально поменялись несколько вещей. Во-первых, задняя стенка кузова стала почти вертикальной, что формально позволило разработчикам причислить машину к грузопассажирским универсалам

На 3A3-1105 планировалось увеличение количества дверей при сохранении прежних габаритных размеров машины



(хотя из-за короткого заднего свеса ее правильнее было бы считать пятидверным хэтчбеком). При этом вырос объем багажного отделения, а проем багажной двери опустился до уровня бампера, существенно облегчив процессы погрузки и разгрузки. Во-вторых, из трехдверной машина превратилась в пятидверную: передние двери заметно уменьшились в ширине, позволив добавить пару задних дверей, не меняя размеров колесной базы. При этом позади задних дверей, в багажной зоне, появилась пара дополнительных боковых окошек, которые для улучшения вентиляции салона можно было приоткрыть вбок. Третье принципиальное изменение в глаза не бросалось, хоть было весьма существенным. Прежде на всех советских легковых автомобилях, включая «Таврию», линия стыковки панелей боковин и крыши проходила по боковой проекции кузова и маски-

3A3-1105 имел кузов типа универсал с пятой подъемной дверью



ровалась водосточными желобами. Так вот, на ЗАЗ-1105, в угоду аэродинамике и современной моде, водосточные желоба убрали, продлив вверх панели боковин и состыковав их с панелью крыши в горизонтальной плоскости (сварочные швы, по примеру последних европейских моделей, замаскировали пластиковыми накладками). Наряду с доработанной формой бамперов, капота и решетки радиатора, это решение сулило неплохое снижение коэффициента аэродинамического сопротивления в сравнении с ЗАЗ-1102.

Под стать внешности планировалось изрядно переработать и интерьер салона, сделав его более комфортабельным. Так, ЗАЗ-1105 должен был оснащаться новой панелью приборов с местом под радиоприемник классического формата 1 DIN, более удобным четырехспицевым рулевым колесом, доработанными сиденьями, тканевой обивкой дверных карт. Под капот машины планировалось установить модернизированный 60-сильный двигатель МеМЗ-310, объем которого был доведен до 1,25 л за счет увеличения диаметра цилиндра. А в пару к нему предполагалась и доработанная коробка передач со скорректированными передаточными числами.

Первый опытный автомобиль ЗАЗ-1105 представили на специализированной отраслевой выставке «Автодизайн'88», проходившей в павильоне «Машиностроение» на ВДНХ СССР. Правда, в силу высокой загруженности экспериментального цеха изготовить для него полный комплект оригинальных деталей не представлялось возможным, а потому этот образец был своего рода переходным, сохранив стандартное оперение передка и большую часть «внутренностей» от ЗАЗ-1102. В сопроводительном описании сообщалось, что новая пятидверная «Таврия» стала на 50 кг тяжелее серийной «сестренки», а предполагаемый срок ее производства — 1992 год.

Новые опытные образцы ЗАЗ-1105 с почти полным комплексом запланированных изменений стали появляться уже в 1989 году, причем в течение пары лет на них последовательно опробовались несколько разных стилистических решений в оформлении передка и задка. В 1990 году одну из промежуточных версий перспективной «Таврии» продули в аэродинамической трубе



Опытный образец ЗАЗ-1105 на испытаниях в аэродинамической трубе на автополигоне НАМИ в Дмитрове



Дмитровского автополигона. А затем прямо поверх ее кузова сотрудники НАМИ при помощи пластилина внесли предлагаемые

«исправления»: приподняли линию крыши над багажником, скорректировали форму капота, облицовки радиатора и бамперов,



Опытный образец ЗАЗ-1105 на испытаниях. Обратите внимание на открывающиеся створки задних окон



на пятой двери добавили пару небольших спойлеров, но убрали выштамповку под номерной знак. В 1991 году весь этот новый обвес изготовили из пластика и смонтировали на ту же самую опытную машину. Но окончательно утвержденный вариант дизайна для ЗАЗ-1105 все же принадлежал перу запорожских художников-конструкторов и, объективно говоря, отличался большей гармонией и лаконичностью.

На пути к потребителю

Наиболее активная фаза работ по доводке и подготовке производства ЗАЗ-1105 совпала по времени с распадом СССР. Оказавшись в независимой Украине, Запорожский автозавод пока еще не лишился своего крупнейшего рынка сбыта, однако столкнулся с новыми для себя экономическими факторами: гиперинфляция, прекращение государственного финансирования, бартер, взаимные неплатежи. В погоне за снижением себестоимости продукции «АвтоЗАЗ» начал закупать самые дешевые комплектующие. А при отсутствии должной системы входного контроля качества это привело к тому, что к середине 90-х годов качество самих автомобилей «Таврия» упало до критически низкого уровня. За очень маленький пробег в них начинало ломаться все подряд: подвеска, рулевое управление, электрооборудование, кузовная арматура. Из-за нарушения технологических процессов при сборке двигателей они порой не выхаживали и половины положенного срока. Пострадала и долговечность кузовов. Однако и в этих условиях завод сумел-таки довести «пятерку» до конвейера: под собственным именем «Таврия Дана» автомобили ЗАЗ-1105 поступили в свободную продажу



Несмотря на попытку изменить внешность ЗАЗ-1105, по сравнению с ЗАЗ-1102 «Таврия» она стала только хуже. Идеального коэффициента аэродинамического сопротивления тоже достичь не удалось



Задняя часть автомобиля выглядела оригинально, но требовала доработок (фото 1990 года)



Исправленный вариант ЗАЗ-1102 для испытаний в аэродинамической трубе. Изменения сделаны с помощью модельного пластилина прямо поверх кузова опытного образца

в 1994 году. Правда, от первоначальной идеи в них осталось немного. Про новое оперение передка никто уже не вспоминал — использовали стандартные детали от ЗАЗ-1102. Элементы интерьера устанавливали те, что были в наличии, а это чаще всего оказывались стандартные панели приборов и рули от ЗАЗ-1102. Выпуск форсированных двигателей МеМЗ-310 с увеличенным диаметром цилиндров моторный завод не потянул совсем, а альтернативный агрегат МеМЗ-2457 объемом 1,2 л с увеличенным ходом поршня еще только готовился к освоению, поэтому в сбыт «Даны» начали поступать с прежним 1,1-литровым мотором МеМЗ-245. С таким мотором потяжелевший универсал не мог похвастаться динамичностью. В итоге получилось, что серийной стала машина, очень



Салон серийного автомобиля ЗАЗ-1105 «Дона»



напоминающая «переходный» опытный образец для выставки «Автодизайн'88». В отсутствие необходимых двигателей из Мелитополя Запорожский автозавод начал экспериментировать с применением чужих силовых агрегатов. В частности, до конвейера добрались модификации с 1,3-литровым мотором от ВАЗ-2108: хэтчбек в таком исполнении получил индекс ЗАЗ-1122, а универсал — ЗАЗ-1125. Но вазовские моторы поступали в Запорожье в ограниченных количествах (всего около 5 тыс. штук, в основном использо-



«Пластилиновым» изменениям для поиска лучшей аэродинамики подверглась не только передняя часть автомобиля, но и задняя



Спойлеры и дефлекторы должны были улучшить аэродинамику автомобиля, но насколько они были эффективными в эксплуатации, сказать точно никто не мог

ванных для «Таврий»), да и помещались под капотом они не очень хорошо. Поэтому подавляющее большинство таких гибридов собрали с четырехступенчатыми коробками передач. Пятиступенчатые коробки, в силу трудоемкости процесса, устанавливали лишь на каждой десятой машине: для этого силами экспериментального цеха требовалось предварительно доработать левый лонжерон кузова и реактивные тяги. Кроме того, под капот модификаций с мотором ВАЗ уже не влезала «запаска», которую пришлось крепить в багажнике, и вакуумный усилитель тормозов — его вынуждены были снять вовсе (хотя по смыслу более дина-





ЗАЗ-1105 «ТАВРИЯ ДАНА»



мичный автомобиль, напротив, должен был получить и более эффективные тормоза). Что касается качества сборки, то у автомобилей «Таврия Дана» оно оказалось таким же невысоким, как и у обычных «Таврий». Более того, новой модели стали присущи и собственные «болячки»: самые характерные из них — течи кузова по проемам ветрового окна и багажной двери, а также плохо работающие дверные замки и стеклоподъемники. В итоге получилось, что выпуск универсалов активно велся лишь в 1994–1995 годах, когда заводом было собрано около 13 тыс. таких машин. В 1996 году выпуск всех автомобилей на «Авто3АЗ» упал на порядок, а в 1997-м остановился вовсе: тогда завод, строивший прежде до 170 тыс. машин, отгрузил в сбыт... всего 1900 экземпляров!

«Нова» без «Даны»

Оживить завод удалось лишь благодаря корейской компании Daewoo, с которой запорожцы в сентябре 1997 года договорились о создании совместного предприятия «Авто3АЗ-ДЭУ». Экономический фундамент для этого союза заложил специально принятый Верховной радой Украины закон о стимулировании национального автомобилестроения, предоставляющий автомобильным СП 10-летние налоговые льготы и другие преференции. В планы компань-

нов входило проведение модернизации и возобновление производства всей линейки автомобилей 3АЗ, а также организация «отверточной» сборки современных моделей Daewoo на новой производственной площадке в Ильичевске. Корейцы вложили в СП \$150 млн инвестиций и предоставили еще \$45 млн в качестве кредита для погашения долгов, что позволило вновь запустить конвейер весной 1998 года. Совместно с корейцами запорожские конструкторы довольно оперативно внесли в конструкцию 3АЗ-1102 более трехсот изме-

нений, направленных на улучшение качества, надежности и потребительских свойств. Модернизированный хэтчбек получил имя «Таврия Нова». Среди наиболее заметных нововведений — передние сиденья с новой обивкой и более выраженной боковой поддержкой, комбинация приборов с улучшенной подсветкой, единый бачок стеклоомывателя под капотом (прежде бачок для заднего стекла крепился в багажнике), работающий тише вентилятор печки, стартер корейского производства. Более прочные и широкие колесные диски позволили перейти



Один из первых товарных образцов 3АЗ-1105 «Дана». Несмотря на долгие эксперименты с аэродинамикой, в серию автомобиль пошел практически в изначальном виде



ЗАЗ-1105 «Дана» — небольшой и недорогой семейный автомобиль, при этом достаточно вместительный и комфортабельный

на использование бескамерных шин. Под капотом вместо прежних ленточных хомутов появились современные винтовые, а также более качественные шланги и патрубки. При сборке панели приборов стали применяться противоскрипные прокладки. В базовую комплектацию вошел вакуумный усилитель тормозов и четырехспицевое рулевое колесо, которое раньше использовалось только на люксовых модификациях. Ревизия штампового хозяйства позволила привести в норму геометрию кузова.

Правда, в производство эти изменения вводились постепенно, и первый год «Таврия Нова» сходила с конвейера в неустоявшейся комплектации, с изрядной долей старых компонентов, что не прибавляло ей популярности у покупателей. Вдобавок к концу 1998 года украинская экономика вслед за российской столкнулась с финансовым кризисом, и в результате конвейер Запорожского автозавода снова пришлось на время останавливать, чтобы избежать затоваривания складов. Параллельно

в тяжелое положение попала и фирма Daewoo (спустя год она обанкротится), так что дальнейшее функционирование СП происходило, по сути, уже без финансового участия корейской стороны. В сложившейся ситуации тратить деньги на возобновление производства «Дан» не стали: универсал, модернизированный аналогично хэтчбеку «Таврия Нова», остался опытным. Однако на конвейер вернули пикап ЗАЗ-110550, в 1999 году освоили производство псевдоседана ЗАЗ-1103 «Таврия Славута» (в дальнейшем просто «Славута»), а обе эти модели выросли как раз из универсала ЗАЗ-1105. Заметить близкое родство «тройки» и «пятерки» несложно: те же двери, аналогичная конструкция боковин кузова, заходящих на крышу, одинаковые задние фонари. По большому счету, с появлением «Славуток» надобность в «Дане» попросту отпала. Производство хэтчбеков «Таврия Нова» продолжалось в Запорожье до осени 2008 года, а «Славуток» отправили на покой в начале 2011 года. На этом история собственных моделей легковых автомобилей ЗАЗ завершилась.

На опытных образцах вместо опускных стекол задних дверей планировали сделать открывающиеся створки задних стекол. На серийных машинах вернулись к более привычному варианту с опускными стеклами, но для этого пришлось сделать дополнительную стойку в окнах





Малотоннажный фургон ЗАЗ-11024 на выставке «Автотизайн'88»

Период на рубеже 80–90-х годов для Запорожского автомобильного завода оказался, наверное, самым плодотворным на создание различных моделей, модификаций и вариантов исполнения семейства «Таврия». Практически все модели, которые завод в том или ином виде освоил следующие 10–15 лет, были заложены на излете «перестройки», перед самым развалом Советского Союза.

ЗАЗ-11024

Одновременно с ЗАЗ-1105 на выставке «Автотизайн'88» дебютировала еще одна новая кузовная модификация «Таврии» — малотоннажный фургон ЗАЗ-11024. В его основе лежал стандартный кузов хэтчбека

ЗАЗ-1102, но без задних боковых стекол и с оригинальной «объемной» багажной дверью, которая в закрытом виде превращала заднюю стенку кузова из наклонной в вертикальную. Позади передних сидений имелась жесткая перегородка на половину

высоты салона. Такой фургон был адресован зарождающемуся классу кооператоров, а потому на его боковину нанесли декоративную аббревиатуру «КООП». Выпуск модели ЗАЗ-11024 освоили в 1991 году как в грузовом, так и в пассажирском исполнении. В дальнейшем, с 1999 года, пассажирская версия маркировалась как ЗАЗ-110240, а грузовая — как ЗАЗ-110260.

Четырехдверный ЗАЗ-1102

В период разработки автомобиля ЗАЗ-1105 в Запорожье в опытном порядке построили интересную вариацию на тему хэтчбека ЗАЗ-1102. С левой стороны у этой машины сохранили стандартную боковину серийного кузова с одной дверью, а с правой сделали две более узких двери (переднюю дверь использовали от ЗАЗ-1105, а заднюю изготовили заново). Внешность этой машины получилась спорной — на любителя, а подготовка производства обошлась бы недешево, поскольку для нее требовалось изготовле-



Опытный образец ЗАЗ-1102 с разным количеством дверей в боковинах: справа две, слева одна



Фургон ЗА3-11024 на автосалоне в Москве

ние новых крупных штампов. Поэтому заниматься освоением такой «четырёхдверки» не стали, остановившись на линейке из легковых машин с тремя стандартными типами кузовов: трёхдверный хэтчбек, четырёхдверный седан и пятидверный универсал.

Технические характеристики ЗА3-1105 «Таврия Дана»

Число мест	4–5
Максимальная скорость	140 км/ч
Расход топлива при смешанном цикле	7 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	19,5 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-44А
Генератор	Г222
Стартер	40.3708
Датчик-распределитель	53.013706
Коммутатор	3620.3734
Свечи зажигания	A17ДВ-10
Размер шин	155/70R13
Объём топливного бака	39 л
Масса, кг	
снаряжённая	790
полная	1190
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,0
Рулевой механизм	
глобальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 16,4	

Подвеска передняя

независимая, типа *McPherson*, с цилиндрическими пружинами и телескопическими амортизационными стойками двустороннего действия

Подвеска задняя

независимая, с продольными рычагами, стабилизирующей поперечной и цилиндрическими пружинами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия

Тормоза

рабочий — передний дисковый, имеет плавающую скобу и автоматическую компенсацию износа накладок; задний барабанный, колодки плавающие с автоматической компенсацией износа накладок; привод гидравлический, раздельный

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Передаточные числа

I — 3,454; II — 2,056; III — 1,333; IV — 0,969; V — 0,828; задний ход — 3,358

Главная передача

цилиндрическая, косозубая; передаточное число — 3,588

Двигатель

MeM3-245, рядный, карбюраторный, четырёхтактный, четырёхцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	67
Рабочий объём, см³	1091
Степень сжатия	9,5
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор

ДААЗ-21081

Максимальная мощность

53 л.с. при 5500 об/мин

Максимальный крутящий момент

8,0 кгс·м при 3000–3500 об/мин



Выполнять, как заповедь

Марк Васильевич Демидовцев получил широкую известность как руководитель Центра стиля и главный дизайнер Волжского автозавода, однако еще до начала работы в Тольятти он успел внести весомый вклад в копилку достижений отечественной автобусной промышленности.



Марк Демидовцев родился 13 мая 1929 года в маленьком районном городке Павлово Нижегородской (с 1932 года — Горьковской) области в семье служащего. Окончив семь классов в ремесленном училище № 37, он поступил в ремесленное училище при военном авиационном заводе (ныне ОАО «Гидроагрегат»), где и остался работать слесарем-гравером. В 1952 году, с подачи руководства завода, Марк уехал учиться в Ленинградское высшее художественно-промышленное училище имени Мухомовой по специальности «художник по промышленным изделиям». По завершении обучения он пришел работать в архитектурную мастерскую «Ленпроект», однако не нашел себя на этом месте, не увидел возможностей для самореализации и вернулся из Ленинграда в родной провинциальный городок, где устроился на Павловский автобусный завод. Получивший профильное образование Демидовцев сыграл ключевую роль в создании на ПАЗе бюро художественного конструирования (БХК) — нового структурного подразделения конструкторско-экспериментального отдела. Он принес на завод и новую технологию — создание макета

внешней формы в натуральную величину из пластилина поверх деревянного каркаса (прежде на ПАЗе работали с гипсом, да и то эпизодически).

Первую «дизайнерскую студию» группа Демидовцева организовала в полуподвальном помещении одного из старых заводских цехов. Именно там под руководством Марка Васильевича начались эксперименты с отработкой внешнего облика перспективной модели ПАЗ-672: по сегодняшней терминологии эту задачу можно назвать рестайлингом серийного автобуса ПАЗ-652. Помещение студии отличалось невероятной теснотой, потому параллельно с работой над автобусами Демидовцев подготовил эскизный проект перспективного дизайн-центра, претворенный в жизнь чуть позже — после получения одобрения в руководстве Министерства автомобильной промышленности СССР.

Под руководством Демидовцева в 1963 году в БХК был разработан облик первого «концепт-кара» марки ПАЗ, никак не привязанного к серийной продукции завода. Это был автобус вагонной компоновки с совершенно новым кузовом, который выделялся большой площадью остекления, четырехфарной

системой головного освещения и необычной формой бокового остекления. Год спустя из этого проекта родилось семейство автобусов ПАЗ-665, которое обрело более строгий, но и более функциональный облик. Именно благодаря туристической модификации из этого семейства — ПАЗ-665Т, в 1967 году автобусный завод из никому не известного города Павлово получил мировую известность, удачно дебютировав на XV Международном туристском ралли и XVIII Международной неделе автобусов во Франции. Из этого зарубежного турне автобус вернулся с Большой серебряной медалью комиссариата Франции по туризму и Призом отличия. Автобусы серии ПАЗ-665 не стали серийными, однако трансформировались в более совершенную серию ПАЗ-3203, а те, в свою очередь, стали основой для создания семейства ПАЗ-3205, выпускаемого заводом до сих пор.

К следующей, XIX неделе автобусов, проходившей в Ницце в 1969 году, Демидовцев разработал дизайн и компоновку принципиально новой, революционной по советским меркам машины «Турист-8,5 м» (она же «Турист-Люкс») размерностью 8,5 м. Этот заднемоторный комфортабельный лайнер



Одна из первых работ М.В. Демидовцева — макетный образец автобуса 1963 года



Автобус ПАЗ-565Т, участвовавший в Международном туристском ралли и Международной неделе автобусов в Ницце в 1967 году

произвел на конкурсе настоящий фурор и собрал несколько серьезных наград: Большой кубок, приз «Золотая Ника» XVI Международного туристского ралли, Приз отличия за техническое совершенство. На родине признанием стало размещение изображения автобуса в Большой советской энциклопедии в качестве примера совершенного дизайна. На базе «Туриста-85 м» заводом было создано семейство из городской, междугородной и туристской

модификаций с передним и задним расположением двигателя и разным набором агрегатов. Однако междугородный и туристический автобусы подобной размерности не вошли в утвержденный Госпланом и Совмином СССР типаж, а в отношении городской модификации приоритет был отдан машинам другого семейства — ПАЗ-3203. В 1970 году Марк Васильевич принял приглашение в конструкторско-экспериментальное управление ВАЗа на должность

руководителя отдела дизайна автомобилей и переехал в Тольятти. Здесь он организовал службу дизайна, руководил проектными работами всех разрабатываемых автомобилей ОАО «АВТОВАЗ» вплоть до 1998 года, «приложив руку» к облику всех серийных и опытных машин, начиная от «Нивы» и ВАЗ-2105 и заканчивая семейством «Калина». В 1998–2011 годах Демидовцев был помощником вице-президента по техническому развитию ОАО «АВТОВАЗ».

М. В. Демидовцев был автором концепции компоновки Научно-технического центра ВАЗ (НТЦ ВАЗ) и проекта часовни, возведенной напротив этого центра.

Заслуги члена Союза дизайнеров и Союза архитекторов России Марка Демидовцева отмечены орденом Трудового Красного Знамени, орденом Почета, орденом Дружбы народов, четырьмя золотыми медалями ВДНХ СССР, Государственной премией в области автомобилестроения, премией Президента РФ в области литературы и искусства. Он имел свыше 40 авторских свидетельств Комитета по изобретениям СССР на промышленные образцы автомобилей. Марк Васильевич любил повторять: «В дизайне, точнее в промышленном искусстве, самое главное — видеть, иметь оценку, что должно быть через 10–15 лет, и это выполнять ежедневно, как заповедь».

Работа павловских художников над новым полноразмерным макетом туристического автобуса



ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

УАЗ-452А/УАЗ-3962

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели.
Приглашаем к выпуску



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

ISSN 2071-095X
9 772070 095570