

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 217

СССР
И СОЦСТРАН



АМО Ф-15 АВТОБУС

ЭРА АВТОБУСНОГО ПРОИЗВОДСТВА
КУЗОВНОЕ ДЕЛО
НА АНГЛИЙСКИЙ МАНЕР

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №217, 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 «Казакско-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: 599 руб.
Розничная цена: 114,99 грн,
10,00 бел. руб., 1690 тенге

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

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

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: 20 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: 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

Дата выхода в России 20.09.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Автобусу на шасси АМО Ф-15 суждено было войти в отечественную историю как первому советскому. И хотя это не совсем соответствует действительности, АМО Ф-15 стал этапной машиной, ведь именно с него в СССР началось массовое производство автобусов.

Не автомобиль, так кузов!

Организовать регулярное движение пассажирского транспорта в российских городах пытались еще до Великой Октябрьской социалистической революции — где-то это удавалось лучше, где-то хуже. Но после вступления царской России в Первую мировую войну все подобные начинания сошли на нет. Поэтому считается, что первые автобусы, перевозившие пассажиров на постоянных маршрутах, появились уже при советской власти. Наверное, доля истины в этом есть: несмотря на неоднократные попытки наладить автобусное движение в Москве, сделать это на постоянной основе удалось лишь в 1924 году.

Главной проблемой организации автобусного движения (что до революции, что после) был выбор подвижного состава. Чаще всего подходящие автобусы закупали за границей, так как в России не было собственного автобусного производства. В лучшем случае у нас в единичных экземплярах строились простейшие открытые автобусы с кузовами типа «торпедо», а то и просто в кузов подходящего грузовика устанавливались сиденья для пассажиров, а над ними надстраивался балдахин, предохраняющий от дождя, снега и солнца. На юге страны такие автобусы еще как-то приживались,

а в северных районах их эксплуатация заканчивалась в осеннюю слякоть или с наступлением заморозков.

Первым в СССР постройкой автобусов на промышленной основе (то есть сразу целой серией) занялся в 1924 году 1-й Государственный автомобильный завод имени Пьетро Ферреро — так официально (в честь погибшего итальянского коммуниста) назывался тогда Московский автомобильный завод (АМО).

Еще в процессе проектирования Московского автозавода на его территории предусматривался хорошо оборудованный кузовной отдел. По проекту он должен был иметь столярную мастерскую, участок по обработке листового металла, отделение по сборке кабин, оперения и платформ автомобилей. Все эти участки располагались в едином цехе, который позже стал называться ДОЦ (деревообделочный цех). Он прославился тем, что 28 июня 1918 года в столярном помещении на втором этаже перед рабочими завода АМО выступал глава молодого советского государства Владимир Ильич Ленин.

Кузовной отдел заработал на предприятии одним из первых. На рубеже 1917–1918 годов здесь изготавливали бортовые платформы для импортных шасси грузовиков,

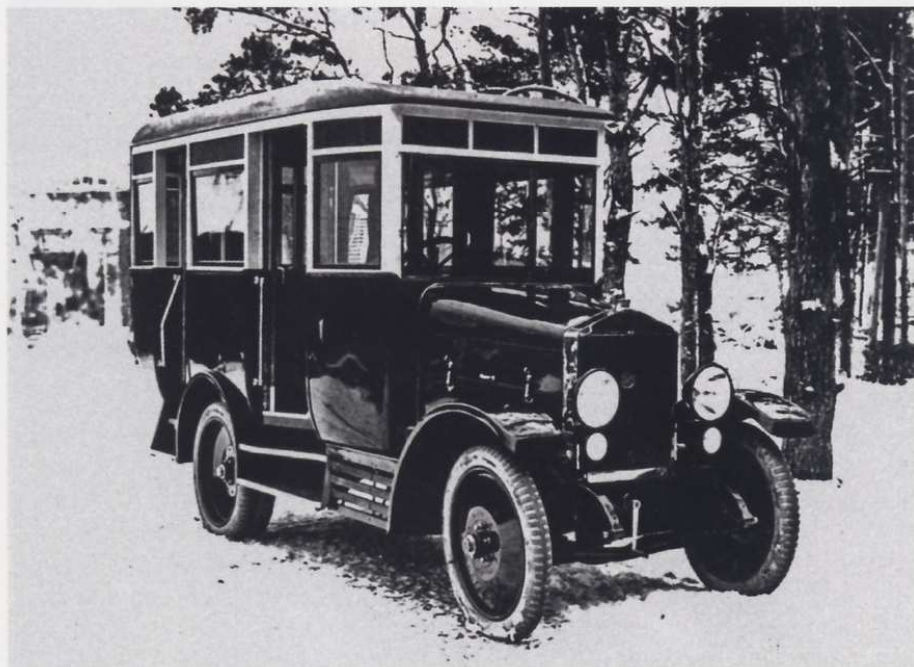
которые проходили на заводе смазку и регулировку. Шасси военное ведомство закупало за границей, но прежде чем отправить их на фронт, необходимо было привести шасси в порядок — этим и занимались на предприятии солдаты автороты.

Если организовать выпуск автомобилей в России оказалось делом сложным, то создать кузовное производство не составляло особого труда. Российские экипажные фабрики, ранее делавшие выездные кареты и пролетки, вполне успешно переключились на производство великолепных автомобильных кузовов. Технологии были практически одинаковыми.

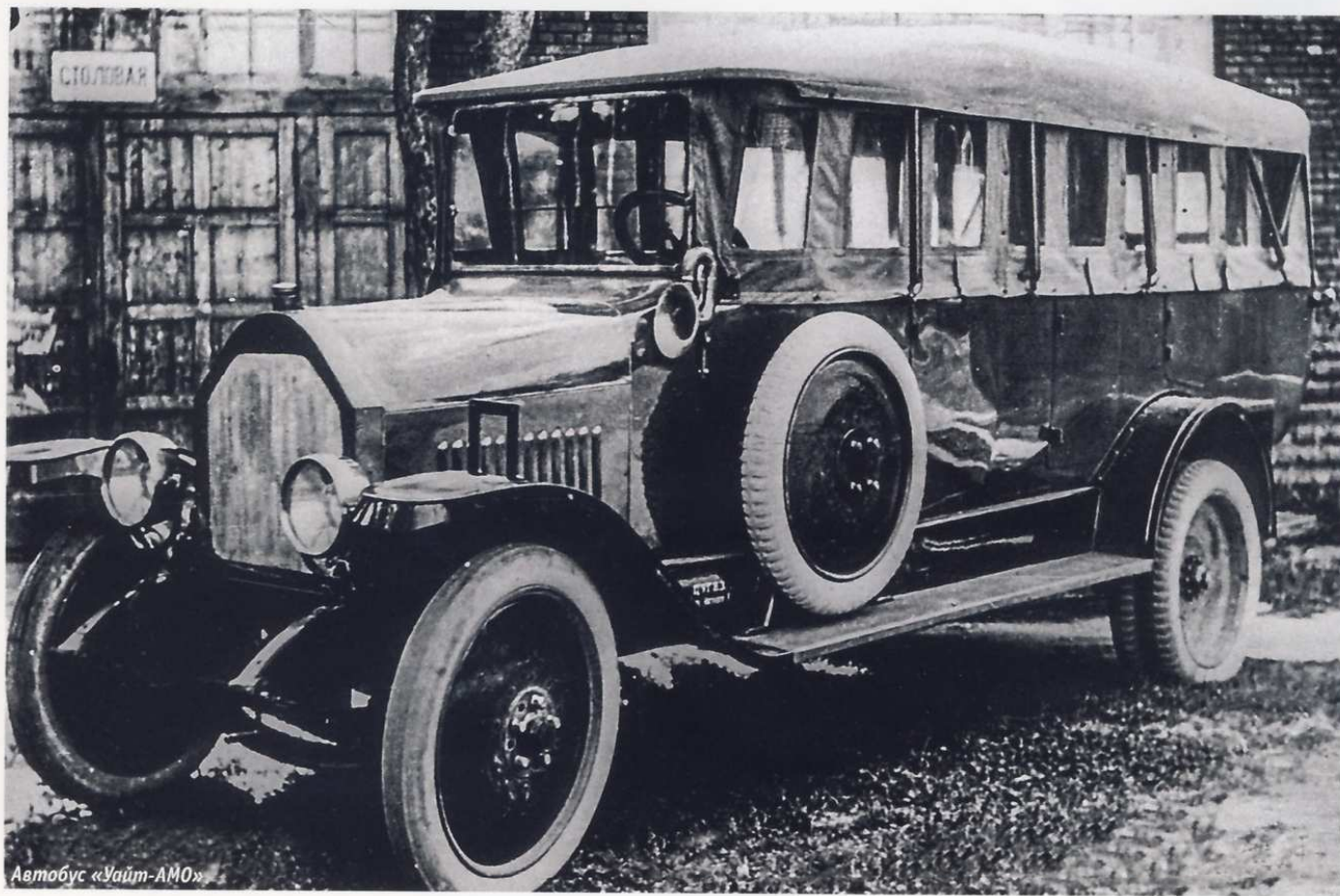
В то время именитые компании выпускали свои автомобили в основном в виде шасси, для которых будущие владельцы заказывали у экипажных фабрик «кароссерии» (кузов) по своему вкусу и кошельку. Кароссерии можно было заказать и за границей, но в России изготавливали кузова ничуть не хуже, зато дешевле. Среди знаменитых отечественных экипажных фабрик были петербургские «Иван Брейтигам», «Фрезе и Ко», «Победа», «П. Д. Яковлев», «Крюмель», а также московские «П. Ильин», «Братья Крыловы», «Субботин», «А. Евсеев».

Отцы-основатели

После революции 1917 года обстановка в стране поменялась кардинально. «Владельцы заводов, газет, пароходов» ушли со сцены, зато оставались старые мастера, инженеры, специалисты, которые искали возможность реализовать свои знания и опыт в родном отечестве и при новом строе. Советская власть со своей стороны тоже нуждалась в специалистах, ведь без них поднять производство на должный уровень просто не получалось. Волею судеб в кузовном отделе АМО в первой половине 20-х годов начал складываться сильный коллектив инженеров-кузовщиков. В августе 1922 года на АМО из Родников (Иваново-Вознесенская губерния) со 2-го Государственного авторемонтного завода перешел Иван Федорович Герман. Еще занимаясь в реальном училище, он мечтал



Автобус АМО Ф-15



Автобус «Уайт-АМО»

стать архитектором, посещал вечерние рисовальные курсы при Радищевском музее. Затем поступил в Петербургское художественно-техническое училище барона Штиглица (сегодня это Высшее художественное училище имени Штиглица): он считался одаренным студентом, его картины пользовались успехом. По окончании училища в 1904 году Герман поступил на архитектурный факультет Академии художеств, подрабатывая чертежами и написанием картин. В 1906 году он прервал учебу и устроился в строительную контору в Саратове. После отбывания воинской повинности (1908–1909 годы) вернулся в контору. В 1910 году стал заведующим проектной строительной конторой. Вскоре приобрел автомобиль и через некоторое время начал участвовать в автомобильных соревнованиях.

С началом Первой мировой войны Герман был направлен в военно-автомобильную роту в Петроград, где получил опыт ремонта и восстановления автомобилей. В марте 1916 года вместе со специальным отрядом переведен в город Родники на строительство нового военного авторемонтного завода. Здесь он сначала был главным архитектором, затем начальником кузовного цеха. Но в 1922 году завод неожиданно закрыли

и расформировали. Официальная причина — плохое снабжение материалами и инструментом. Герман был вынужден искать новое место работы и нашел его на АМО.

Важной задачей для вновь созданного конструкторского бюро стало создание 14-местного автобуса «Уайт-АМО» с открытым кузовом типа «торпедо». В его основе

Первым в СССР постройкой автобусов на промышленной основе занялся в 1924 году 1-й Государственный автомобильный завод имени Пьетро Ферреро — так официально (в честь погибшего итальянского коммуниста) назывался тогда Московский автомобильный завод (АМО).

В том же 1922 году из Родников на АМО перевелся чертежник-кузовщик Николай Иосифович Францев. На АМО Францев начинал работать чертежником-конструктором, а позже стал конструктором по автобусным кузовам. Герман и Францев считаются основателями автобусного производства на АМО.

Уже в 1923 году при кузовном отделе было создано собственное кузовное конструкторское бюро, которое долгое время оставалось в известной степени независимым от головного заводского конструкторского бюро. Кузовное конструкторское бюро возглавил Иван Федорович Герман.

лежало капитально отремонтированное на заводе АМО шасси американского грузовика White модели 15/39 HP. Первые пять автобусов «Уайт-АМО» изготовили к 1 мая 1924 года. В заводских документах есть упоминание, что в октябре–декабре 1924 года собрали еще 17 автобусов «Уайт-АМО». В 1925 году поступил заказ на 25 таких автобусов, причем одновременно с АМО заказ на 25 аналогичных автобусов получил 4-й Государственный автомобильный завод (бывший завод акционерного общества П. П. Ильина) в Москве, но он, в отличие от АМО, смог осилить всего 15 штук. По разным оценкам, на АМО по-



Конструкторское бюро кузовного отдела автозавода.
Второй слева — Б. Н. Орлов, далее И. Ф. Герман и Н. И. Францев
(фото конца 30-х годов)



строили в общей сложности около 40 автобусов на шасси «Уайт».
С выпуском открытых автобусов «Уайт-АМО»
Московский автозавод открыл эру орга-

низованного автобусного производства
в нашей стране. Они вполне могут считаться
первыми советскими автобусами. Но в то
время открытые автобусы не воспринима-

лись полноценными пассажирскими маши-
нами, поэтому официально слава постройки
первого советского автобуса принадлежит
не АМО, а совсем другому заводу.



Английский «Лейланд», ставший образцом для всех первых советских автобусов



Рабочие завода АМО у первого собранного автобуса АМО Ф-15 (осень 1925 года)

Собственное производство

К моменту освоения серийного выпуска грузовика АМО Ф-15 (копии итальянского грузовика *Fiat 15Ter* образца 1916 года) кузовным отделом АМО уже был накоплен определенный опыт конструирования и постройки автобусных кузовов. Поэтому не удивительно, что как только появилась возможность создать автобус на шасси

грузовика собственного производства, ее тут же воплотили в жизнь.

В отличие от непрактичных в эксплуатации открытых кузовов типа «торпедо», автобус на шасси АМО Ф-15 сразу проектировался с полностью закрытым пассажирским салоном. Автобусы с закрытыми кузовами можно было эксплуатировать практически круглый год. Им уже не страшны были дождь и ветер,

хотя отопление в салоне еще отсутствовало: в сильные морозы водителю и пассажирам АМО Ф-15 приходилось несладко.

Первый автобус на шасси АМО Ф-15 собрали в ноябре 1925 года. И вот тут возникает несовпадение: большинство современных источников говорят о том, что автобус на шасси АМО Ф-15 был впервые продемонстрирован на первой советской автомобильной выставке в сентябре 1925 года, организованной по окончании Всесоюзного испытательного автомобильного и мотоциклетного пробега в бывшем павильоне сельскохозяйственной выставки на территории Центрального парка культуры и отдыха в Москве. Здесь демонстрировались не только автомобили и мотоциклы, участвовавшие в автопробеге, но и достижения нарождающейся советской автомобильной промышленности. Во многих газетах и журналах той поры есть упоминание, что Автотрест (Государственный трест автомобильных заводов ВСНХ СССР) представил на выставке первый



Грузовик АМО Ф-15, послуживший базой для автобусов



Первый автобус АМО Ф-15 в небольшом испытательном автопробега



советский автобус с закрытым кузовом. Основываясь лишь на текстовой информации, логично было бы предположить, что первый советский автобус построен на шасси АМО Ф-15, так как других отечественных шасси в сентябре 1925 года просто не существовало.

Но выводы о том, что автобус АМО Ф-15 демонстрировался на выставке в сентя-

бре 1925 года — не более чем подтасовка фактов. В «Рабочей газете» от 12 сентября 1925 года опубликована небольшая заметка с фотографией того самого «первого советского автобуса», который показали на выставке. И хотя качество представленной фотографии оставляет желать лучшего, хорошо видно, что шасси автобуса — не АМО Ф-15. Показанный на выставке 26-местный ав-

тобус построили «почти исключительно из русских материалов» на Танкобронепомобильном заводе №2 (2-й БТАЗ), который находился на Преображенской заставе в Москве. В его основе лежало капитально отремонтированное на этом же заводе шасси грузовика «Паккард» (Packard).

Продолжение на стр. 10

Фото на память рядом с автобусом АМО-Ф15 во время испытательного автопробега

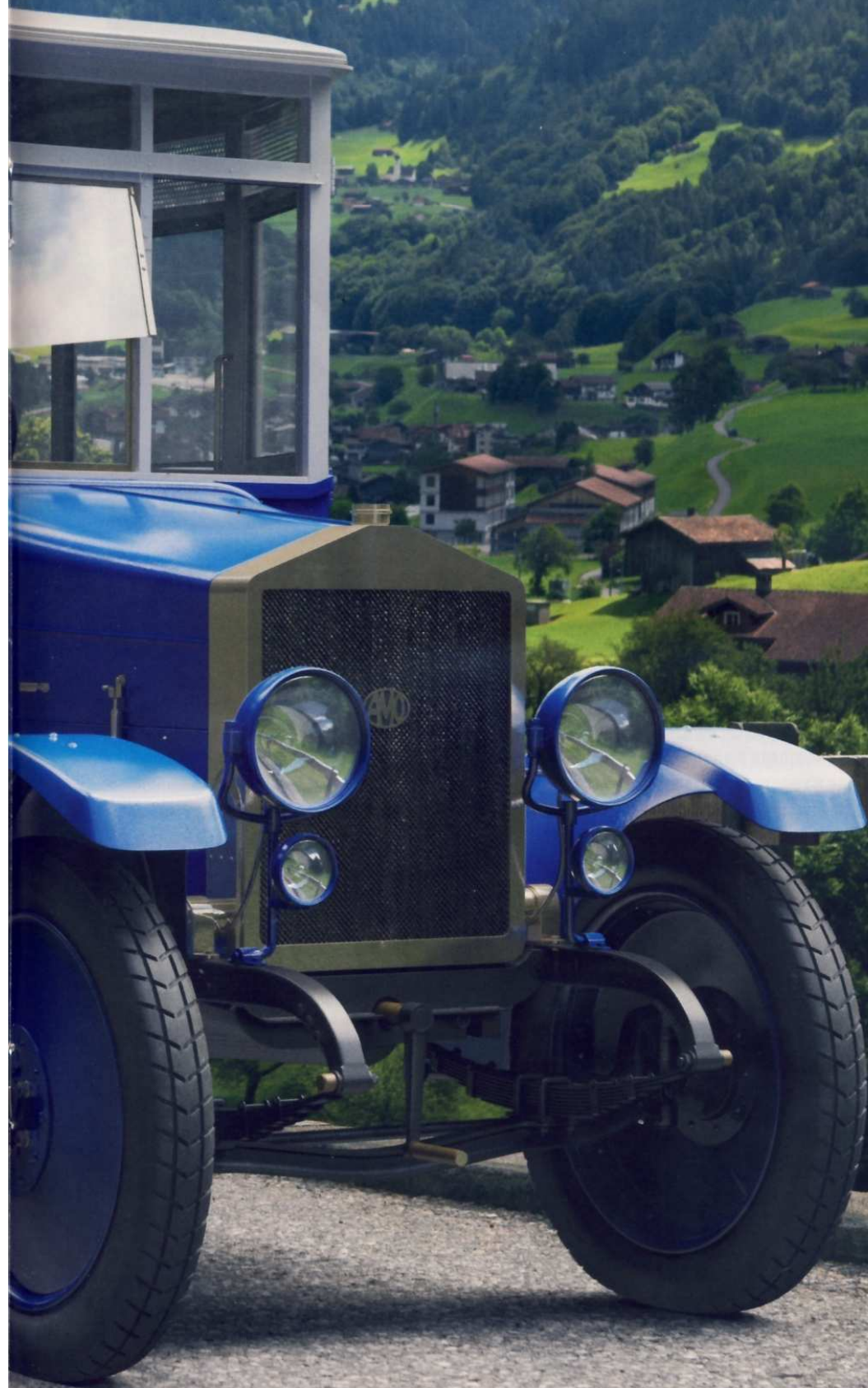




АМО Ф-15 АВТОБУС



ОБУС





Образцом для кузова первого советского автобуса послужили английские «Лейланды» (*Leyland*), закупленные годом ранее для организации регулярного автобусного движения в Москве. Автором кузова считается Алексей Алексеевич Евсеев — потомственный кузовщик (у его отца в Москве была экипажная фабрика).

Высшее образование Евсеев получил в академии Дюпон в Париже на автокузовном факультете. В 1912 году, после окончания академии, он работал конструктором на парижской автокузовной фабрике «Бондар». В том же 1912 году Евсеев возвратился

в Москву и продолжил работу в должности заведующего производством на экипажной фабрике своего отца — А. И. Евсеева (отец умер, и фабрика перешла в ведение его кредиторов, которые организовали «администрацию по управлению фабрикой»). В 1916 году Алексей Алексеевич был мобилизован в армию, получил назначение на должность заведующего технической частью автоотряда Земского союза. В 1917 году его демобилизовали. С 1917 по 1918 год он работал в авторемонтных мастерских Московского центрального рабочего кооператива в должности заведу-

ющего мастерскими. В ноябре 1918 года был вновь мобилизован и получил назначение на должность заведующего ремонтом и снаряжением автомашин автотроты 1-й Московской рабочей дивизии. В 1919 году участвовал с автотротой в боях на южном фронте под Луганском. В 1922 году по приказу Главного военно-инженерного управления был демобилизован и поступил на Танко-броневомобильный завод №2 в Москве на должность начальника кузовного цеха. В 1926 году по приказу Автотреста кузовщика Евсеева перевели на АМО, поскольку БТАЗ был перепрофилирован на выпуск военной продукции, а АМО, наоборот, стал центром кузовного производства.

Хотя кузов для первого советского автобуса был фактически скопирован с английского аналога (а где было брать опыт?), некоторые элементы кузова значительно улучшили. Так, сиденья советского автобуса вместо клеенки «под кожу» (как на сиденьях «Лейланда») обшили натуральной кожей и несколько изменили крепление между брусками кузова, применив специальные натяжные болты.

Отдельно отмечалось, что советский автобус получился более прочным и был лучше приспособлен к отечественным условиям эксплуатации. Правда, ожидалось, что он будет дешевле английского аналога, но по факту оказалось даже несколько дороже. Может быть, именно поэтому продолжения

Автобус АМО Ф-15 во время испытательного автопробега





не получилось, но опыт создания сложного автобусного кузова не прошел даром. Вскоре БТАЗ №2 стал заниматься капитальным ремонтом кузовов английских «Лейландов», которые массово эксплуатировались в Москве.

На новый уровень

«Лейланды» оказали заметное влияние на отечественных кузовщиков: все решения 20-х годов так или иначе основывались на изучении опыта английских коллег. Не стал исключением и 13-местный автобус на шасси АМО Ф-15. Авторами автобусного кузова стали И. Ф. Герман и Н. И. Францев. Мелкосерийное производство автобусов АМО Ф-15 началось в 1926 году. Правда, тогда за год смогли собрать всего два товарных экземпляра, зато в последующие годы объемы производства автобусов постоянно наращивались. Всего за шесть лет построили 191 автобус на шасси АМО-Ф-15.

Год выпуска	Количество экземпляров автобуса АМО Ф-15
1925	1*
1926	2
1927	24
1928	51
1929	85
1930	8
1931	20
Всего	191

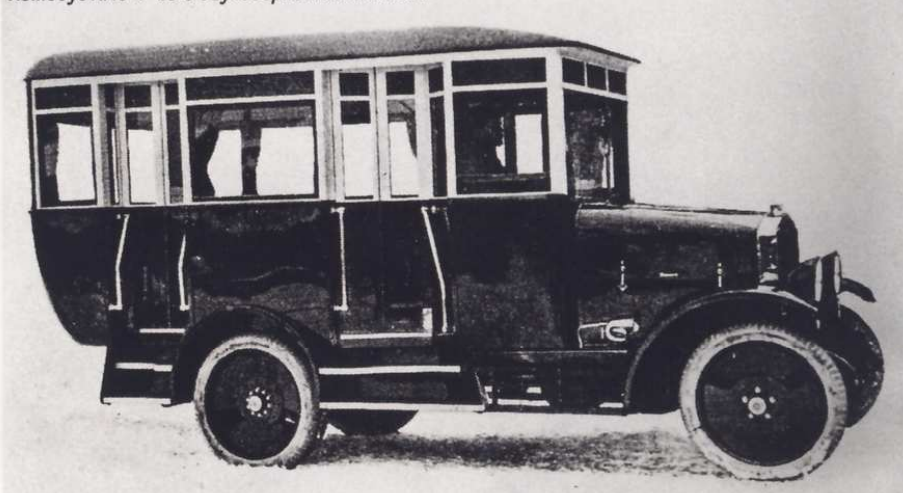
* Опытный образец, который в товарную статистику не вошел.

В первом номере журнала «Строительство Москвы» за 1927 год вышла статья «Изготовление автобусов на заводе АМО»: «Один из очень крупных московских заводов — завод АМО, изготавливающий грузовые автомобили, показал на деле, что он может также изготавливать автобусы, которые до сих пор приобретались за границей. Автобусы, изготовленные на заводе АМО, при испытаниях дали прекрасные результаты. Автобусы до сих пор поставлялись к нам из Англии и Германии и в малом количестве — из Франции и Италии.

...[они] оказались непрочными для московских мостовых. Высшая техническая часть завода АМО изучила и учла недостатки заграничных автобусов и избежала их при своем производстве».

Недостатки импортных автобусов, возможно, и были учтены при проектировании автобусного кузова для АМО Ф-15, но сам автобус трудно назвать действительно удачным: грузовое полуторатонное шасси

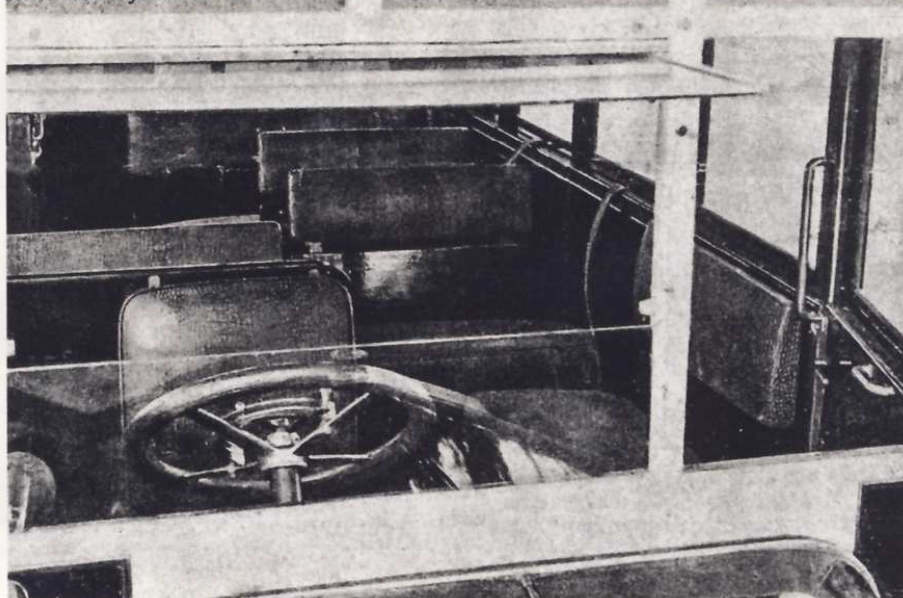
Автобус АМО Ф-15 в двухдверном исполнении



оказалось перегруженным (полная масса автобуса превышала полную массу бортового грузовика), но обладало жесткой подвеской. Из-за нее автобус получился тряским (это особенно чувствовалось на задних сиденьях при полупустом салоне). Более мягкими рессоры сделать не получалось — они переставали выдерживать нагрузку и быстро разрушались. Недостаточной для городского движения была и пассажироместность: современные «маршрутки» зачастую имеют большую пассажироместность, чем советские автобусы на шасси АМО Ф-15. Москвичи, уже знакомые с огромными английскими «Лейландами», составлявшими основу автобусного парка столицы, в шутку называли АМО Ф-15 «полулейландами», намекая одновременно и на маленькую пассажироместность, и на уровень комфорта.

Со временем салон двухдверного автобуса АМО Ф-15 был несколько изменен — задний входной тамбур с дверью переместился к заднему свесу. Это решение упростило и удешевило производство автобусного кузова, а главное, пассажирские места переместились ближе к центру автобуса, где тряска ощущалась уже не так резко. У автобусов АМО Ф-15 была еще одна интересная особенность: поскольку руль на грузовике АМО Ф-15 находился справа, а автобус предназначался для правостороннего движения, то по правой стороне кузова размещалась и кабина водителя, и входные двери для пассажиров. Аналогичное решение было и на английских «Лейландах», так как их шасси тоже были с правым расположением органов управления (для эксплуатации в Великобритании), а кузова делались по советскому заказу для правостороннего

Салон автобуса АМО Ф-15





Сборка автобусов АМО Ф-15 в кузовном отделе автозавода

Однодверные версии автобуса АМО Ф-15 изготавливались в двух версиях — либо с передней дверью в пределах колесной базы, либо с дверью в заднем свесе. Сегодня для нас привычнее выглядит автобус только с одной передней дверью, а в 20-е годы эксплуатационники признали более удобным для городского движения автобус с входной дверью в заднем свесе. В некоторые города поступала только такая «вместительная» версия.

В 1929 году на заводе была изготовлена крупная партия (40 экземпляров) так называемых почтовых автобусов со специальной планировкой салона: в передней части располагались пассажирские места, а в задней — запираемое отделение для почтовых отправок.

В 20-х годах в некоторых регионах нашей страны существовали почтово-пассажирские автобусные маршруты — это когда автобус одновременно является и пассажирской машиной, и почтовым грузовиком. Например, был маршрут из Вологды в Вятку (ныне Киров), обслуживавшийся почтовым

движения. Входные двери тоже располагались с правой стороны кузова.

Но если у «Лейландов» длина кузова была довольно большой и такое компоновочное решение почти не сказывалось на эксплуатационных качествах автобусов, то

(а стоячих мест в автобусе было немного), автобус АМО Ф-15 получал весьма значительный дифференциал на левый борт.

Автобусы с двумя входными дверями были удобнее для городского движения (значительно ускорялся вход и выход пассажи-

Автобусы типа АМО Ф-15, несмотря на множество недостатков, оказались самыми массовыми в СССР

полуторатонное шасси АМО Ф-15 сделали коротким (по грузоподъемности это аналог современной «Газели»): кабина водителя и две входные двери съедали практически все полезное пространство с правого борта, поэтому основная часть пассажирских сидений размещалась по левому борту. В результате, когда пассажиры занимали все сиденья

ров), однако вторая дверь занимала слишком много полезного пространства, снижая пассажироместность автобуса. Поэтому конструкторы АМО Ф-15 вынуждены были отказаться от второй пассажирской двери, а на ее месте разместили дополнительные пассажирские сиденья. В результате число сидячих мест увеличилось с 13–14 до 16.

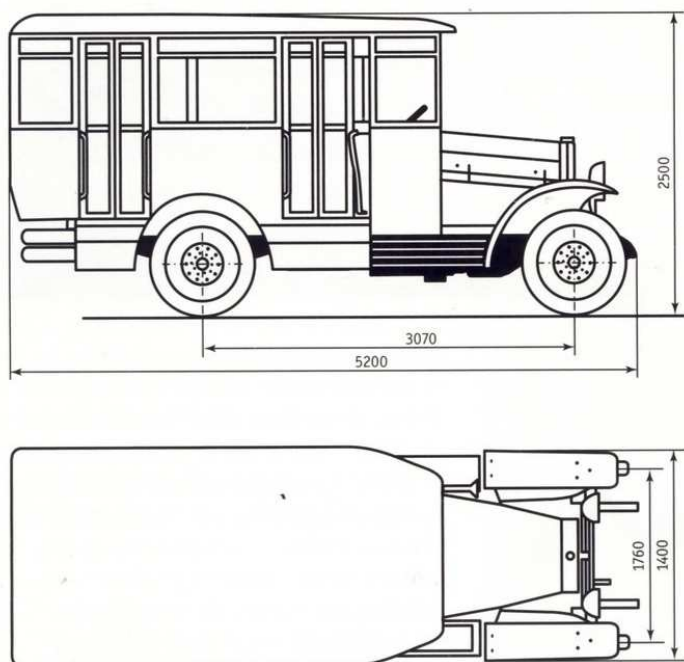
автобусом АМО Ф-15. При дефиците техники и относительно небольших пассажиропотоках такое совмещение функций вполне себя оправдывало. Кстати, сама система совмещенных почтово-пассажирских автобусных перевозок была «подсмотрена» в скандинавских странах.

Но основным предназначением автобусов АМО Ф-15 все же были городские пассажирские перевозки. Автобусы этого типа, несмотря на все свои многочисленные недостатки, оказались самыми массовыми в СССР (по сравнению с другими моделями). Они эксплуатировались на маршрутах во многих городах: в Свердловске, Вологде, Пензе, Перми, Красноярске, Новосибирске, Челябинске, Иркутске, Томске, Оренбурге, Бийске и др.

В 1930 году кузовной отдел АМО начал готовиться к выпуску автобусов на новых удлиненных шасси АМО-2. Первое время для него использовали кузов, аналогичный тому, что устанавливался на автобусы АМО Ф-15, только увеличенный по длине в соответствии с размером шасси. В результате в автобусе на шасси АМО-2 насчитывалось 22 сидячих и восемь стоячих мест.



Грузопассажирский вариант автобуса АМО Ф-15. В задней части салона обустроен грузовой отсек для перевозки почты

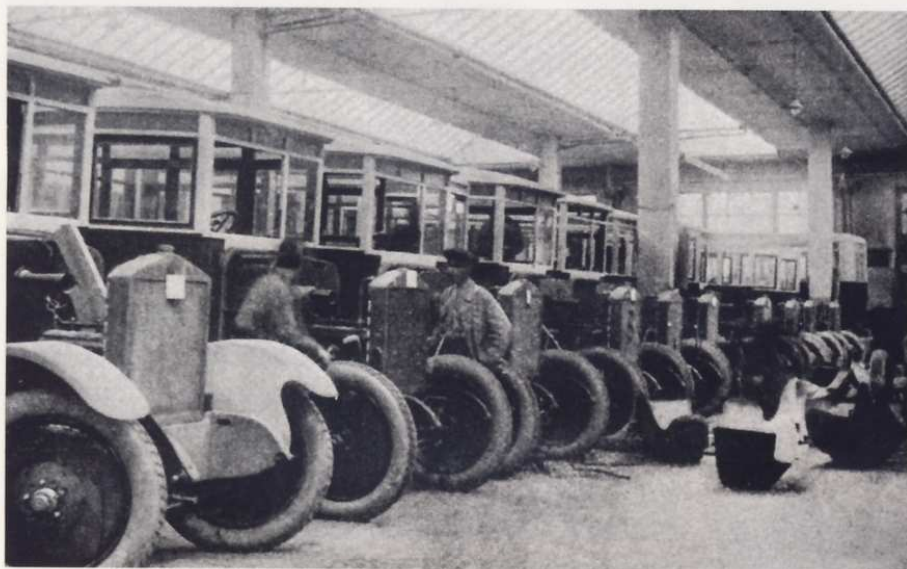


* Схема автомобиля АМО Ф-15 автобус

Технические характеристики АМО Ф-15 автобус	
Число мест (в зависимости от планировки салона)	13 или 14
Общая пассажировместимость (в зависимости от планировки салона)	20-21 чел.
Максимальная скорость	42 км/ч
Расход топлива	24 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Размер шин	880×120 мм
Масса, кг	
снаряженная	2800
полная	3600
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	7,2
Подвеска передняя и задняя	
зависимая, с двумя продольными полуэллиптическими рессорами	

Тормоза	
ножной — колодочный, с механическим приводом, действует на задние колеса	
ручной — колодочный, с механическим приводом, действует на карданную передачу	
Сцепление	
мокрого типа, с 28 парами дисков, с 1927 года — шестидисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, трехходовая, с четырьмя передачами вперед и одной назад	
Передаточные числа	
I — 5,05; II — 3,24; III — 2,2; IV — 1,00; задний ход — 3,72	
Главная передача	
конические шестерни, передаточное число — 5,45	
Двигатель	
Ф-15 (Fiat 53A), рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	140
Рабочий объем, см ³	4396
Степень сжатия	4,0
Карбюратор	
«Зенит-42»	
Максимальная мощность	
35 л.с. при 1400 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
18,5 кгм	

С 1922 по 1931 год кузовным отделом АМО было изготовлено до 20 типов автобусных кузовов общим тиражом около 400 единиц. В том числе в 1926–1928 годах выпускались большие городские автобусы на импортных шасси: SPA (23 места), Renault (24 места), Lancia (24 места), Saurer (24 места), Mercedes-Benz (32 места), Steyr. В этом же период автобусные кузова строились для отечественных шасси производства Ярославского автозавода: Я-3 (23 места) — минимум 18 экз. (в 1926–1928 годах), Я-4 — 14 экз. (в 1928–1929 годах).



Сборка автобусов в кузовном отделе

Все автобусы, построенные на Московском автомобильном заводе, в то время имели кузова, конструкция которых основана на изучении английских «Лейландов». Даже обводы всех кузовов оставались неизменными, лишь увеличивалась или сокращалась их длина и, соответственно, вместимость. У такой унификации были очевидные плюсы — сейчас бы такую конструкцию назвали модульной.

Большое разнообразие шасси, на которых москвичам приходилось устанавливать автобусные кузова, конечно, было вынужденным. До 1928 года из отечественных шасси можно было выбрать только полутонотонное АМО Ф-15 (оно выпускалось относительно массово и было вполне доступно, но плохо подходило для такой работы) и довольно редкое трехтонное шасси Я-3. После 1928 года стало доступно ярославское 3,5-тонное шасси Я-4. Советские машины были дороже своих импортных собратьев и порой уступали им в надежности и ресурсе. Поэтому потребители зачастую предпочитали закупать шасси за границей (пока не ввели ограничения,

защищавшие отечественных производителей) и устанавливать на них кузова отечественного производства. При этом советские автобусные кузова оказались дешевле импортных, а по надежности и качеству отделки иной раз их превосходили. Кузовной отдел АМО работал, отталкиваясь от конкретных заказов — какие шасси заказчик поставил, на те кузова их и устанавливали.

Помимо изготовления новых, на АМО капитально ремонтировали старые кузова автобусов на шасси АМО Ф-15 и Я-3. И даже пробовали ремонтировать кузова английских «Лейландов». Срок службы автобусного кузова на деревянном каркасе, несмотря на все ухищрения конструкторов и производителей, в то время составлял всего два–три года, а шасси могло эксплуатироваться до десяти лет. Соответственно, за срок службы шасси иногда «снашивало» по три–четыре кузова.

Капитальный ремонт кузова обычно сводился к его полной разборке, замене износившихся силовых элементов и сборке с новой внешней обшивкой. Объем работы при таком ремонте был настолько велик, что иной раз от прежнего кузова оставался минимум элементов, а отремонтированный кузов внешне трудно было отличить от нового.

С началом индустриализации правительство страны взялось развивать отечественные автомобильные заводы — были основательно реконструированы АМО и Ярославский автозавод, построен новый Горьковский автомобильный завод. Реконструированные предприятия перешли на выпуск новых, более современных типов автомобилей, лучше приспособленных к массовому производству.

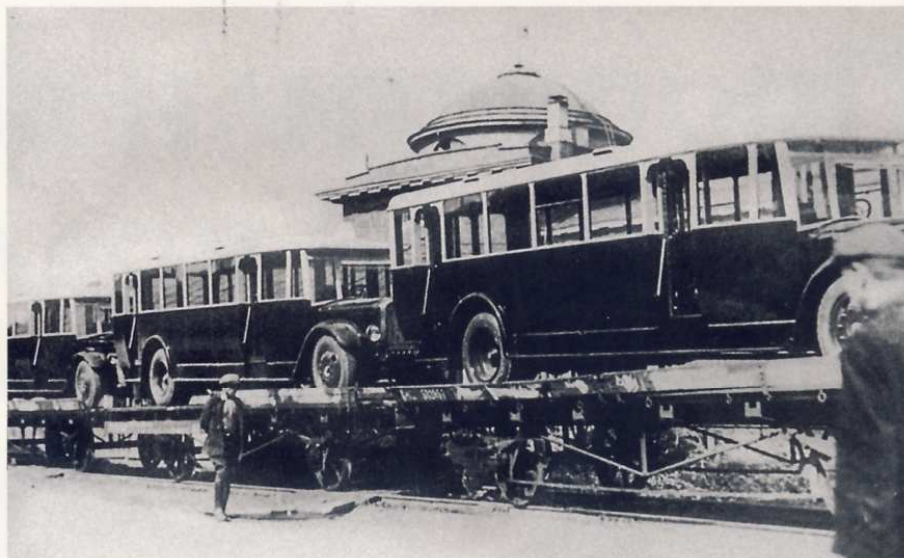


Автобус на шасси Я-3



Готовые к отправке автобусы на шасси Mercedes-Benz

На Московском автозаводе на смену грузовику АМО Ф-15 пришли «трехтонки» АМО-2, собиравшиеся из американских деталей по образцу грузовиков «Аутокар» (Autocar-SA). В длиннобазном варианте это шасси использовалось для установки автобусных кузовов все того же типа — «Лейланд». Других делать пока просто не умели. Тот же кузов типа «Лейланд» получили и первые шасси АМО-4, представлявшие собой полный аналог шасси «Аутокар», но собранные уже из отечественных деталей. В 1931 году Московский автозавод изготовил автобусы на шасси АМО Ф-15 (20 экз.), АМО-2 (40 экз.) и АМО-4 (30 экз.).



Автобус на шасси АМО-4



В том же году на АМО, совместно с московским кузовным заводом «Аремкуз», был разработан автобусный кузов нового типа специально для шасси АМО-4, который уже не напоминал старый добрый «Лейланд». Этот кузов стали считать стандартным для нового шасси АМО-4. Его изготовлением (по документации АМО) мог заниматься не только «Аремкуз», но и другие кузовные предприятия. Так закончилась в нашей стране эра автобусных кузовов типа «Лейланд».

Автобус на шасси Saurer



Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на www.deagoshop.ru

Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей: заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



УАЗ-3159 «БАРС»

