

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 25

АЦГТ-2,2 (355М)



НА ПОПУЛЯРНОМ ШАССИ ☆ ЦИСТЕРНА-КИНОГЕРОЙ ☆ СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №25, 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 Дистрибушен 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»

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):
© Rapocapture.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



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
и Алексей Радованов

Дата выхода в России 17.05.2018

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



На шасси УралЗИС-355М (Урал-355М) отечественная промышленность выпускала специализированные автомобили, в том числе цистерны для перевозки пищевых жидкостей.

Уральский грузовик

Автомобильный завод в Миассе (Челябинская область), как и многие другие предприятия, — «дитя» Великой Отечественной войны. Осенью 1941 года на Урал из столицы эвакуировали моторное производство Московского автомобильного завода имени Сталина (ЗИС). На Урале предприятие получило наименование Миасский автомоторный завод имени Сталина. Его передали в подчинение Главного управления заводов имени Сталина (ГлававтоЗИС). Помимо головного московского автозавода и автомоторного завода в Миассе, в ведении ГлававтоЗИСа находились Ульяновский автомобильный завод имени Сталина (УльЗИС), Челябинский кузнечно-прессовый завод имени Сталина, Шадринский автоагрегатный завод имени Сталина и Петропавловский завод малолитражных двигателей.

Первые двигатели и коробки передач Миасский автомоторный завод выпустил

уже в апреле 1942 года, правда, это была в основном продукция, собранная из задела деталей, изготовленных еще в Москве и эвакуированных вместе с производственным оборудованием. Но вскоре в Миассе наладили самостоятельный выпуск большинства деталей, и готовые силовые агрегаты (мотор, сцепление и коробка передач) отправлялись с весны 1942 года на комплектацию автомобилей производства ульяновского ЗИС, а позже и на московский ЗИС, где с лета 1942 года восстановили сборку автомобилей (моторное производство в Москве будет восстановлено много позже).

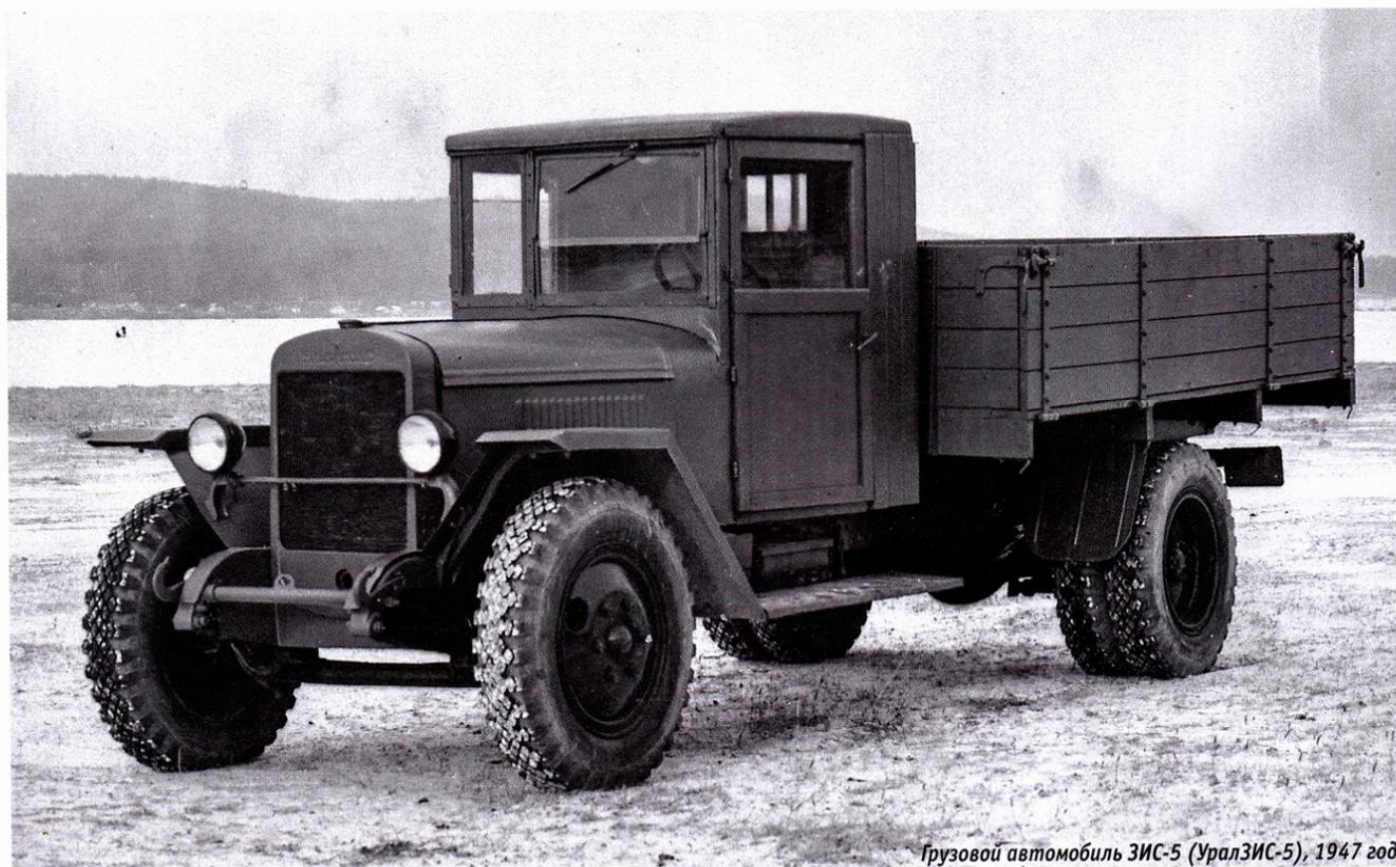
В 1943 году у руководства автомобильной отрасли появились новые планы. Московскому ЗИС поручалось создать совершенно новый базовый грузовик (будущий ЗИС-150), а ульяновский ЗИС должен был основательно реконструироваться и освоить выпуск дизельных грузовиков (УльЗИС-253), унифицированных по некото-

рым деталям и агрегатам с новой моделью московского завода. Выпуск устаревших, но все еще востребованных в армии и народном хозяйстве «трехтонок» ЗИС-5 полностью переводился на Урал, в Миасс. В связи с этим Миасский автомоторный завод в феврале 1943 года переименовали в Уральский автомобильный завод имени Сталина — УралЗИС (по-прежнему в подчинении ГлававтоЗИС). Главное управление упраздняют только в 1946 году, и Уральский завод обретет определенную независимость от головного московского предприятия и перейдет в непосредственное подчинение Глававтопрому.

Первый свой грузовик ЗИС-5В уральцы собрали 8 июля 1944 года. За год производства (по май 1945 года включительно) завод изготовил 6800 таких машин. Около четверти выпущенных во время войны уральских грузовиков пошло под комплектацию различными специальными над-



Автоцистерна АЦПТ-2,2-355М на шасси грузовика Урал-355М



Грузовой автомобиль ЗИС-5 (УралЗИС-5), 1947 год

стройками — на их базе изготавливались топливозаправщики, полевые мастерские, понтонные автомобили и т.д. Уральский ЗИС-5В практически не отличался от подобной продукции, изготавливаемой в Москве или Ульяновске. Но вот что важно — все машины, выходящие из ворот УралЗИСа, оснащались двигателями ЗИС-5М с увеличенной до 76 л.с. мощностью (вместо 73 л.с. у московского ЗИС-5В).

и вернули машине прежний индекс — ЗИС-5 (УралЗИС-5), без буквы «В», которая указывала на временную конструкцию военного периода. От выпуска ЗИС-5В в Ульяновске отказались еще в 1944 году, а в Москве в 1948 году, после чего автозавод в Миассе остался единственным предприятием, выпускавшим эти автомобили. Постепенно на серийной продукции появилась усиленная бортовая платфор-

рулевое управление (по типу ГАЗ-51), усиленный передний мост и округлые штампованные передние крылья, новые диски колес с большим количеством отверстий для вентиляции, 12-вольтовое электрооборудование, увеличенного объема топливный бак. В таком виде машине присвоили наименование УралЗИС-355. В 1957 году освоили новый двигатель УралЗИС-353В (он предназначался для

Уральский ЗИС-5В практически не отличался от подобной продукции, выпускавшейся в Москве и Ульяновске

Завод в течение десяти лет продолжал строить устаревшие, но такие необходимые стране трехтонные грузовики, лишь незначительно их модернизируя. Так, в 1945 году серийной машине вернули передние тормоза (они были удалены во время войны для упрощения выпуска), начали ставить масляный и водяной насосы увеличенной производительности, а в 1947 году в конструкцию ввели новые гидравлические тормоза (до этого тормоза были с механическим приводом), усилили редуктор заднего моста, установили новый держатель запасного колеса, ввели некоторые другие новшества

ма, а топливный бак перенесли из-под сиденья водителя на левый лонжерон рамы. В 1949–1951 годах часть грузовиков УралЗИС-5 оснащалась силовыми агрегатами ЗИС-120 (мощность 80 л.с.), поступавшими на Урал с московского ЗИС. С 1954 года объем внесенных изменений стал уже настолько велик, что машину выделили новым индексом — ЗИС-5М (модернизированный). С февраля 1956 года установили 85-сильную модификацию двигателя с измененным кривошипно-шатунным механизмом, системами смазки и питания (новый карбюратор К-75), новое

перспективного уральского двухосного грузовика) и с некоторыми доработками приспособили его на УралЗИС-355, после чего переходная конструкция стала называться УралЗИС-355В.

Новый или модернизированный?

Параллельно на заводе продолжались работы по более внушительному объему модернизации выпускаемого грузовика. Так, еще в 1948 году появился первый опытный образец грузовика УралЗИС-5 «модернизированный» с новой кабиной, капотом, решеткой радиатора, крыльями иной фор-

УралЗИС-5М (1954 год)

мы и топливным баком на лонжероне рамы. На следующий год конструкторы пошли еще дальше и построили два новых автомобиля УралЗИС-5 «модернизированный» — один стандартной грузоподъемности в 3 т, второй с увеличенной до 3,5 т, с кабинами и оперением, отдаленно напоминавшими ГАЗ-51 и ЗИС-150 вместе взятые.

Вскоре модернизированные грузовики, рассчитанные на несколько отдаленную перспективу запуска в производство, получили двигатели с увеличенной степенью сжатия (с 5,3 до 5,9) и алюминиевыми поршнями, в результате чего их мощность удалось поднять до 88 л.с. (иногда заявлялась мощность 90 л.с.). На этих опытных машинах двигатель сместили немного вперед, а на удлинившуюся карданную передачу установили промежуточную опору, применили усиленный задний мост с измененным передаточным числом.

По предложению бывшего главного конструктора Горьковского автомобильного завода Андрея Александровича Липгарта, сосланного в виде наказания в 1952 году на Уральский автозавод простым конструктором, конструкция модернизированных автомобилей УралЗИС была несколько пересмотрена. Прежде всего, изменили компоновку: по газовскому примеру Липгарт предложил использовать кабину типа ГАЗ-51, немного надвинув ее на двигатель — так компоновка стала более рациональной. В результате, не меняя общей длины грузовой платформы, удалось сократить колесную базу (до 3580 мм) и длину машины.

Кроме того, используя уже готовую кабину от ГАЗ-51, можно было заказать на нее в Горьком штампы-дублиеры, тем самым облегчив и ускорив освоение машины с новой кабиной. Для завода это была очень актуальная тема, так как выпускаемые грузовики с устаревшей деревянной кабиной уже не отвечали предъявляемым требованиям ни по условиям работы водителя (отопление, вентиляция), ни по обзорности, ни по долговечности. Правда, чтобы приспособить кабину ГАЗ-51 на уральское шасси, ее пришлось немного изменить (переднюю панель и пол кабины), но это все равно было проще, чем проектировать кабину заново и изготавливать на нее новую штамповую оснастку.

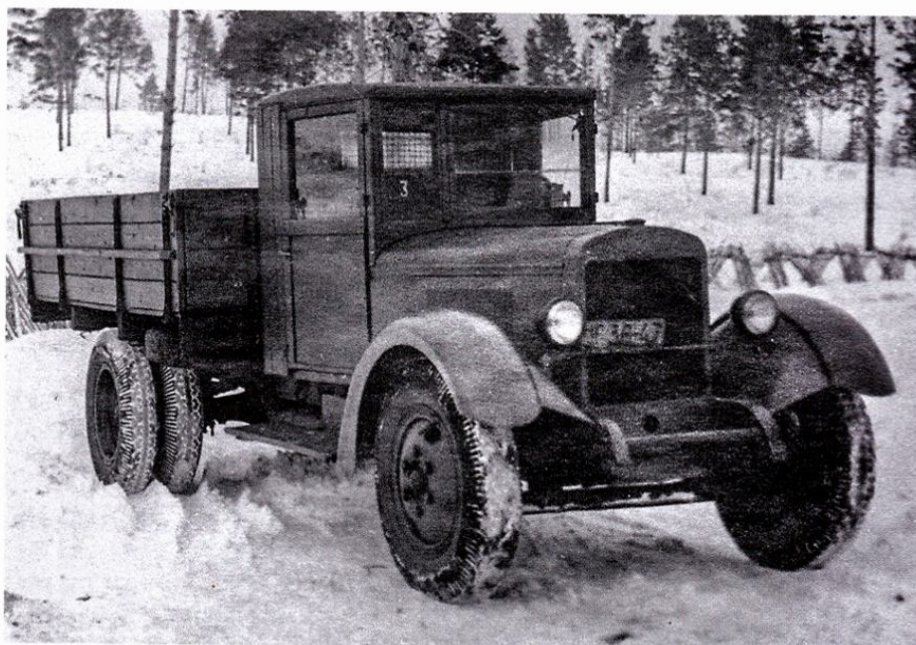


В результате опытные образцы УралЗИС-353 (такой индекс по двигателю получил обновленный грузовик) уже в 1952 году получили новую кабину, внешне почти не отличимую от ГАЗ-51.

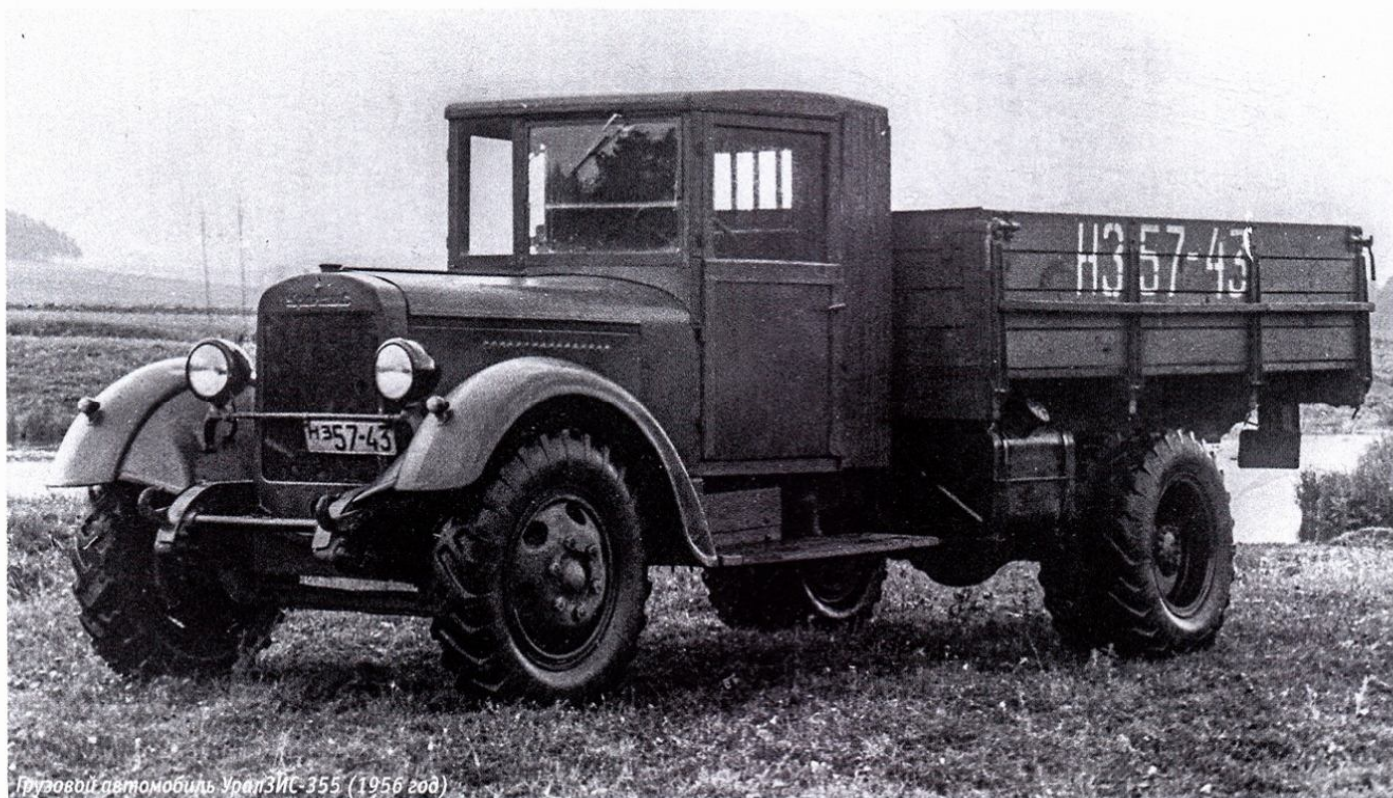
Но министерство не устраивал тот факт, что при увеличенной грузоподъемности обновленный автомобиль предполагалось оснащать прежней бортовой платформой, которая по своим габаритам не соответствовала заявленной в 3,5 т грузоподъемности. Поэтому было предложено, не изменяя новой компоновки автомобиля, восстановить прежнюю длину базы, соответственно увеличив длину бортовой платформы. В результате в 1953 году при незначительном увеличении длины машины (на 160 мм) длина бортовой платформы на УралЗИС-353 выросла на 469 мм.

Новые машины получили двигатель УралЗИС-353А с увеличенной степенью сжатия и мощностью 95 л.с. На этом моторе применили новую головку блока, с иным профилем кулачков распределительного вала, герметичную систему охлаждения, плавающие поршневые пальцы, алюминиевые поршни, а также установили жалюзи перед радиатором. Для повышения срока службы двигателя улучшили систему смазки (установили двухсекционный масляный насос с центробежным масляным очистителем и реактивным приводом), ввели антикоррозийные гильзы цилиндров и вставные седла выхлопных клапанов из специально легированного чугуна.

При этом конструкторам удалось ликвидировать ряд дефектов, присущих двигателю ЗИС-5М. Так, применение заднего сальника



УралЗИС-5М с новыми крыльями (1956 год)



Грузовой автомобиль УралЗИС-355 (1956 год)

коленчатого вала устранило течь масла из картера через задний подшипник, а упрощение привода вспомогательных механизмов снизило шум работы двигателя и повысило надежность действия распределительного механизма. Кроме того, упразднение ряда деталей — вала привода водяного насоса, оси промежуточной шестерни — и упрощение привода шестерен распределения (количество их уменьшилось с пяти до двух) снизило вес двигателя на 30 кг.

Реализация перечисленных мероприятий привела к значительному улучшению технической характеристики двигателя УралЗИС-353А (УралЗИС-353В) по сравнению с ЗИС-5М.

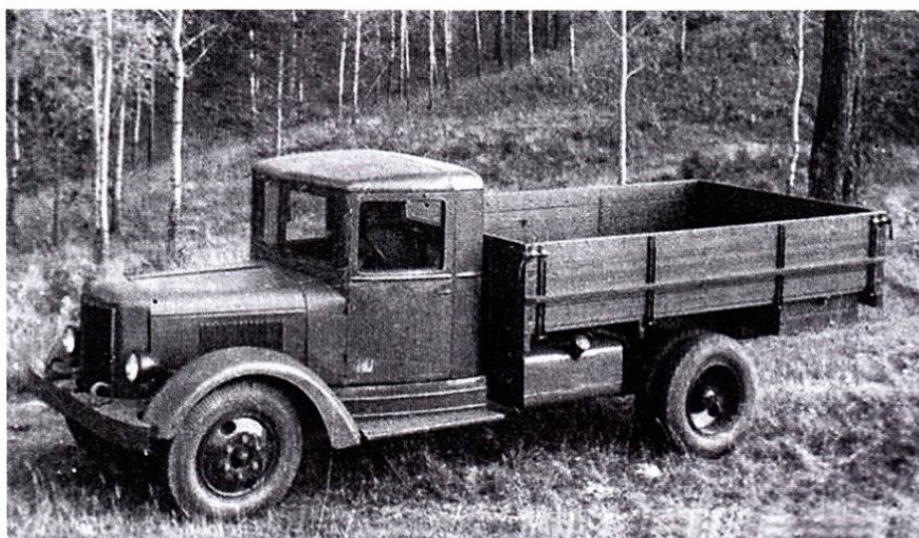
В коробке передач были усовершенствованы все сальниковые уплотнения для предотвращения вытекания смазки, введены усиленные пружины фиксаторов, не допускающие самовыключения третьей передачи, улучшена центровка осей и самой коробки передач по отношению к коленчатому валу двигателя.

На машинах также усилили раму — она стала делаться из низколегированной, термически не обработанной стали, что облегчало ее ремонт в эксплуатационных условиях, а также улучшили конструкцию

мостов. В переднем мосту значительно усилили шкворневой узел и удлиннили балку моста в связи с увеличением колеи передних колес автомобиля. В задний ведущий мост ввели редуктор усиленной

конструкции и специальные подкладки под полуосевые шестерни, изменили центровку чашек дифференциала и полуосевых шестерен, что в итоге повысило качество изготовления заднего моста.

Обновленной машине присвоили индекс УралЗИС-355М. Теперь все было ясно: новая машина — это вроде как глубоко модернизированный вариант серийного грузовика, хотя в реальности для завода это была действительно новая модель, существенно отличающаяся от предшественников.



Опытный образец модернизированного грузовика УралЗИС (1948 год)

Вариант модернизации 1949 года

Передняя подвеска выполнена в виде мягкой удлиненной рессоры с амортизаторами двустороннего действия, а в подрессорниках задней рессоры, для придания ей большей упругости, увеличили сечения листов.

Тормозную систему оставили гидравлической, но для улучшения ее работы и эффективного торможения всех колес автомобиля (а также для лучшего распределения тормозного момента пропорционально осевому весу) на его задних колесах установили тормоза с индивидуальным тормозным цилиндром на каждую колодку. Размещение главного тормозного цилиндра на раме автомобиля предотвращало поломку гидротормозных трубок и устраняло чрезмерную вибрацию на тормозной педали.

Для улучшения маневренности автомобиля предусматривался новый рулевой механизм типа «глобоидальный червяк и двойной ролик», у которого передаточное число составляет 20,5:1 (вместо 15,9:1 у ЗИС-5).

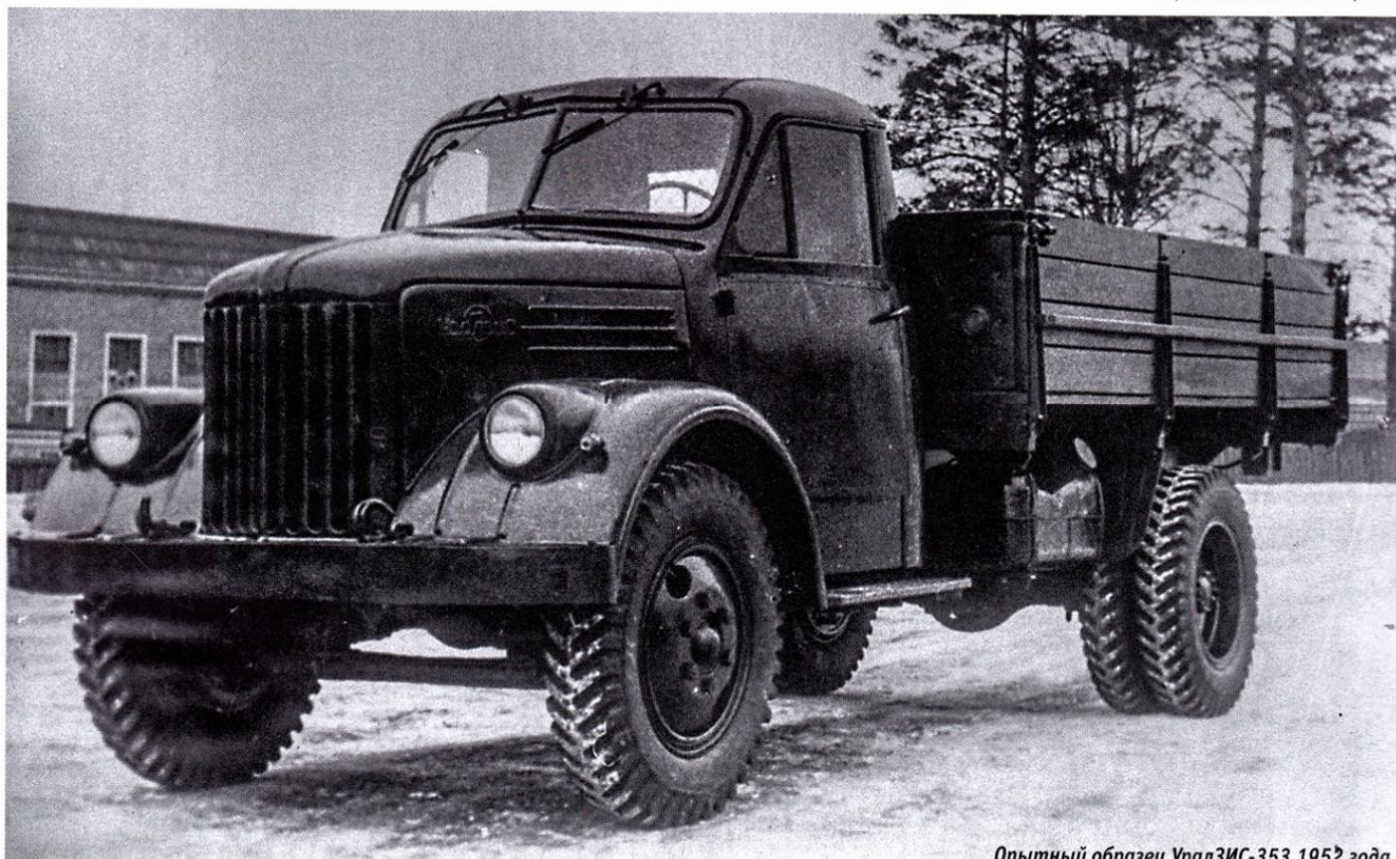
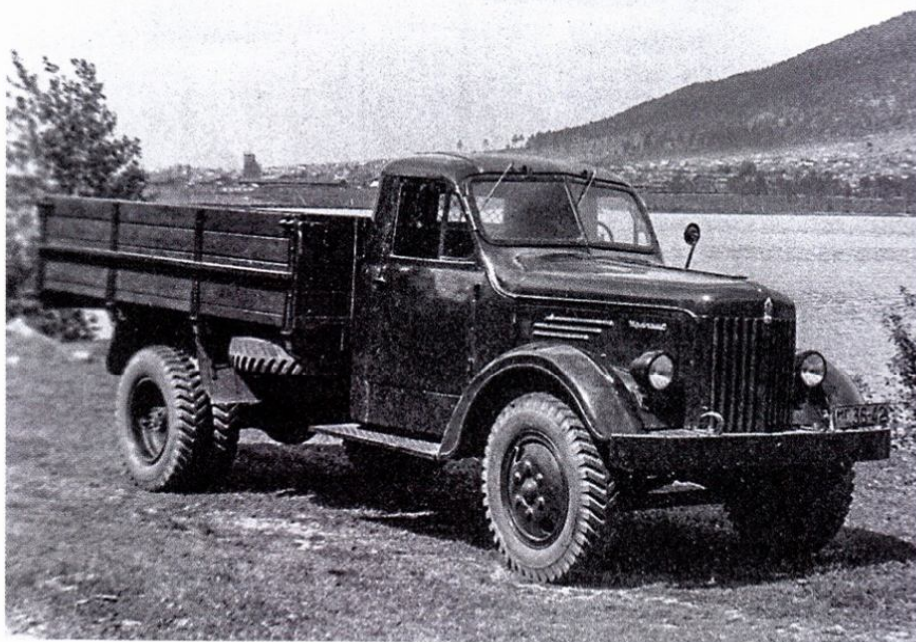
Благодаря выносу его за переднюю ось автомобиля, упрощена кинематика привода рулевого управления.

Значительной модернизации подверглось электрооборудование. Была применена

12-вольтовая однопроводная система, введены подфарники, ножной переключатель света, подкапотная лампа, реле-регулятор и указатели поворота. Появился новый щиток приборов, электрический датчик указателя давления масла, плафон освещения кабины и др. Все эти новые приборы облегчили работу водителя и повысили безопасность езды.

В кабине было отопление, обдув стекол теплым воздухом, удобные отдельные сиденья с мягкой общей спинкой. Запуск двигателя при низких температурах производился с помощью пускового подогревателя универсального типа, работающего на различных видах топлива и подогревающего одновременно блок дви-

Продолжение на стр. 10



Опытный образец УралЗИС-353 1952 года



АЦПТ-2,2 (355М)



ГРУЗОВИК





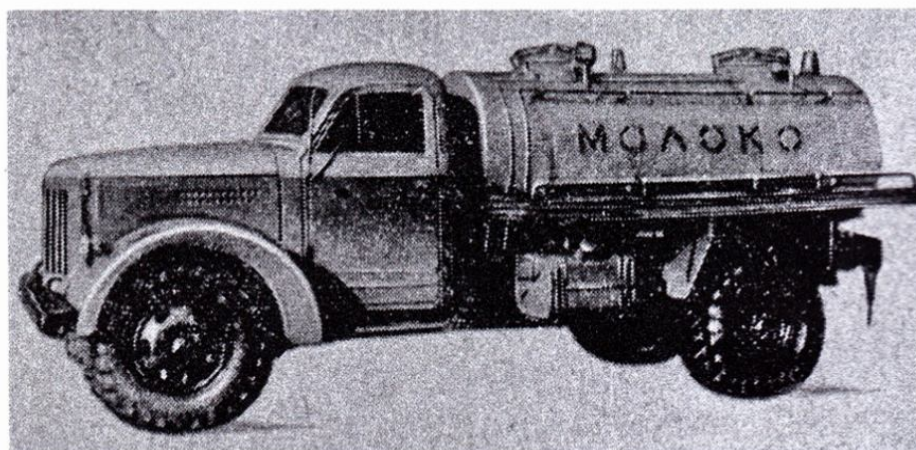
гателя и масло в картере. Чтобы запустить двигатель при температуре минус 30–35 °С, требовалось затратить не более 15 минут. Таким образом, окончательно сложился облик обновленного грузовика, который планировали запустить в производство во второй половине 1956 года. В этом же году опытные образцы УралЗИС-353 продемонстрировали на Всесоюзной промышленной выставке в Москве в павильоне «Машиностроение».

Тогда же какая-то «умная голова» обратила внимание на то, что индекс подготавливаемой к производству модели почему-то оказался «старше» (выдан ранее), чем у серийно выпускаемой продукции — то есть УралЗИС-353 против УралЗИС-355. По бумагам получалось, что завод пытается освоить устаревшую модель. На самом деле, основы глубокой модернизации уральских автомобилей были заложены чуть раньше, чем была документально закреплена текущая модернизация давно выпускаемого грузовика — отсюда и порядок индексов. Чтобы не было лишних проблем, обновленной машине присвоили индекс УралЗИС-355М. Теперь все было ясно и понятно: новая машина — это вроде

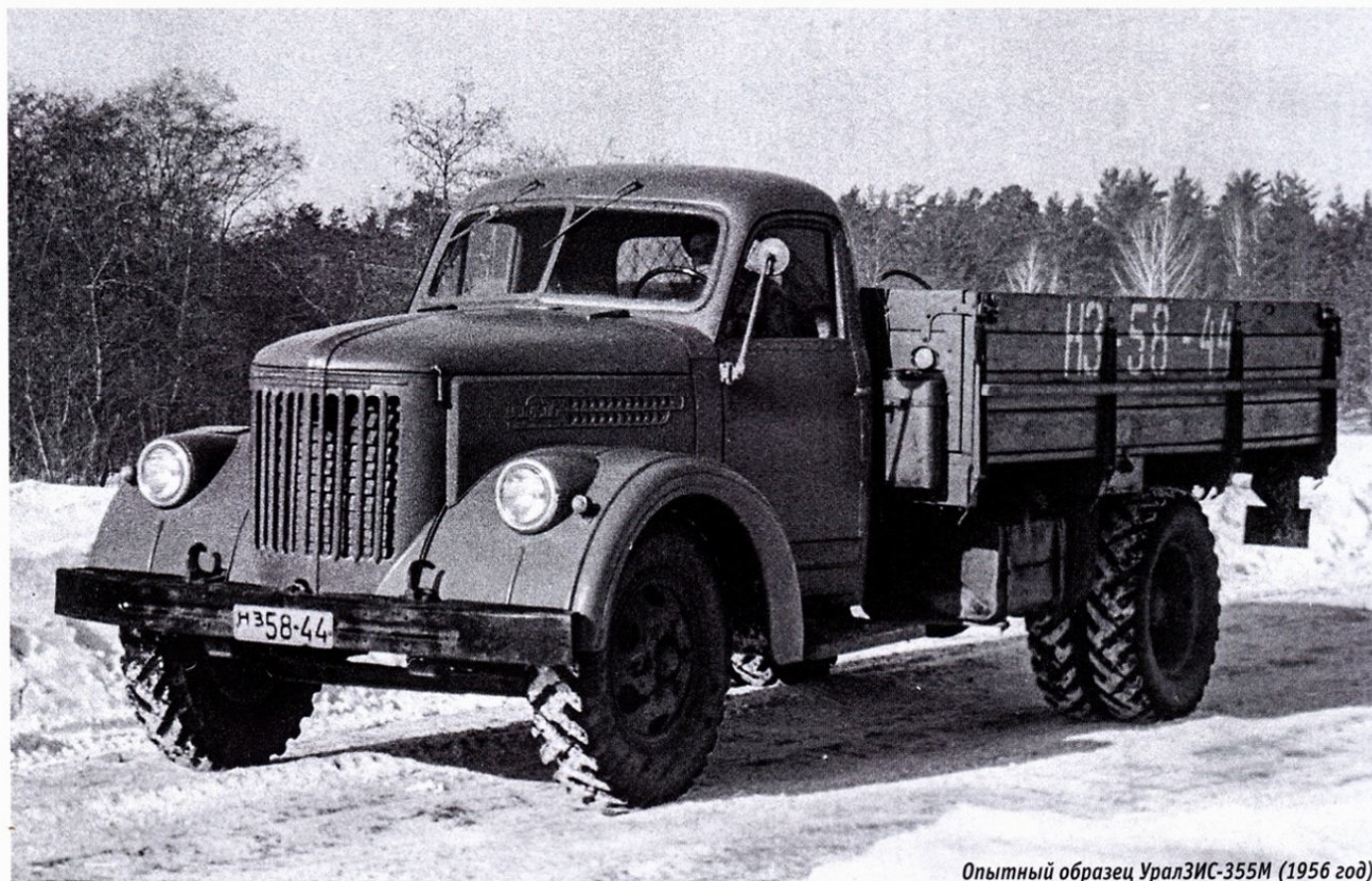
как глубоко модернизированный вариант серийного грузовика, хотя в реальности для завода это была действительно новая модель, довольно существенно отличавшаяся от предшественников. Индекс у машины изменили по итогам проведенных в июне–ноябре 1956 года государственных испытаний, и в серийное производство она пошла в середине 1958 года уже под новым наименованием — УралЗИС-355М.

Несмотря на изменившуюся грузоподъемность, в целом эксплуатационные параметры грузовика, по сравнению с ЗИС-5, улучшились ненамного. За счет применения новых систем и агрегатов, таких как усиленная

рама, цельнометаллическая кабина, удлиненная платформа, двойная карданная передача, новые шины повышенной грузоподъемности, жалюзи радиатора и т.д., увеличившаяся на 260 кг масса автомобиля практически полностью «съела» дополнительную мощность двигателя. В результате динамические и экономические показатели остались практически на уровне УралЗИС-355. Поэтому грузовик УралЗИС-355М рассматривался на заводе как временный — предполагалось, что в 1959–1960 годах его сменит в производстве более совершенная новая модель. Но вскоре завод решено было переориентировать на выпуск трехосных грузовиков



Автоцистерна АЦПТ-2,2-355М



Опытный образец УралЗИС-355М (1956 год)

Выпуск грузовых автомобилей УралЗИС-355М (Урал-355М) в 1958–1965 годах

Модель	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
УралЗИС-355М борт	7454	27 751	29 800	23 047	24 903	17 661	19 654	16 105
УралЗИС-355М шасси	—	2369		4575		6732	6248	6281

повышенной проходимости, и дальнейшие работы по модернизации и созданию автомобилей с колесной формулой 4×2 были прекращены, а выпуск УралЗИС-355М продолжался более семи лет.

С апреля 1961 года на машину стали устанавливать телескопические амортизаторы, примерно такие же, как и на ЗИЛ-164А. В 1962 году завод был переименован в Уральский автомобильный завод (УралАЗ), а грузовик — в Урал-355М. В 1963 году машину оснастили модернизированным двигателем Урал-353. Доработка этого мотора в основном была направлена на то, чтобы исключить утечку масла через различные сальники и прокладки. На следующий год серийные машины получили доработанное сцепление, главную передачу и передний мост, усиленные кронштейны рессор заднего моста, рулевое управление.

УралЗИС-355М (Урал-355М) серийно выпускали до 16 октября 1965 года, после

чего сборочный цех с главным конвейером закрыли на реконструкцию, чтобы открыть его вновь, уже для выпуска новых трехосных грузовиков Урал-375. Всего в 1958–1965 годах было изготовлено 192 580 грузовиков этой модели — довольно внушительная цифра. На шасси УралЗИС-355М (Урал-355М) советская промышленность выпускала топливозаправщики, цистерны для перевозки пищевых жидкостей, компрессорные станции, коммунальные машины. Особой популярностью «эмка» (так ее называли на автозаводе) пользовалась у целинников Казахстана и автотранспортников Урало-Сибирского региона.

Цистерна «Молоко»

Выпуск автомобиля-цистерны АЦПТ-2,2-355М, предназначенной для перевозки и кратковременного хранения молока, начался на Новотроицком машиностроительном заводе в 1962 году. Позже

здесь освоили выпуск однотипной цистерны АЦМ-23-355М с увеличенной на 100 л «бочкой» (2300 л против 2200).

На грузовое шасси УралЗИС-355М (Урал-355М) устанавливалась металлическая емкость цилиндрической формы, внутри разделенная на две независимые секции, каждая из которых имела собственную заливную горловину. Специальное оборудование цистерны АЦПТ-2,2-355М (АЦМ-23-355М) включало в себя вакуумное устройство, приводимое от двигателя автомобиля, предназначенное для заполнения цистерны за счет создаваемого разрежения. По бокам от цистерны располагались широкие полки-столешницы, на которые можно было дополнительно установить фляги для молока общим количеством до 16 шт. (по полной массе автомобиля получался недобор, и его конструкция вполне позволяла это сделать).

Молоковозы на шасси УралЗИС-355М были редкими гостями в центральной части России, на Украине или в Белоруссии. Ореол их обитания в основном приходился на Сибирь и Среднюю Азию. Недаром один из таких автомобилей АЦМ-23 с надписью «Цемент» в 1971 году «засветился» в популярной советской кинокомедии «Джентльмены удачи» в роли цементовоза, на котором герои филь-



Автоцистерна АЦПТ-3,3 на шасси ГАЗ-53А

ма бегут из колонии. По сценарию тюрьма находится как раз где-то в Средней Азии. Правда, в фильме в отношении этого автомобиля слишком много неточностей и придуманных действий. Начнем с того, что молоковоз никак не мог перевозить цемент. Цемент является порошкообразным материалом, и для его перевозки использовались совсем другие автомобили-ци-

К тому же для съемок скорее всего взяли старый списанный автомобиль, поскольку его пришлось изрядно попортить. Как мы знаем, внутри любой цистерны для перевозки жидкостей находятся волно-резы и перегородки, иначе осуществлять перевозки на такой цистерне было бы затруднительно — при каждом разгоне или торможении, а также в поворотах,

Сегодня цистерна АЦМ-23 — экспонат Музея автомобильной техники УГМК в Верхней Пышме (Екатеринбург). Она была отреставрирована совсем недавно, и в 2017 году пополнила экспозицию. Как показала практика, цистерны именно такой размерности, рассчитанные на перевозку около 3,5 т молока, оказались наиболее востребованными в небольших

В 1971 году АЦМ-23 с надписью «Цемент» участвовала в съемках фильма «Джентльмены удачи» в роли цементовоза

стерны. В фильме герои скорее передвигались на машине, перевозящей цементный раствор в жидком состоянии, но и для этих целей используются другие автомобили, а не молоковоз. Почему же создатели фильма использовали именно эту машину? Все становится понятным, если вспомнить, что актеры должны были играть несколько эпизодов внутри цистерны. Для этих целей нашли более подходящий транспорт, чем реальный цементовоз или даже растворовоз. В цистерну заливали вовсе не строительный раствор, а хлебную закваску, подкрашенную зеленой луковой эссенцией.

огромная масса жидкости просто начинала плескаться внутри, норовя опрокинуть грузовик. А в «Джентльменах удачи» эти перегородки внутри цистерны явно демонтированы, иначе бы актеры не смогли все вместе разместиться внутри одной емкости, не говоря уже о том, что внутри цистерны еще каким-то образом надо было зафиксировать камеру с оператором и светом. Впрочем, для кинокомедии такие вольности с выбором реквизита вполне допустимы. Зато благодаря этому фильму, почти 50 лет спустя мы можем видеть в движении автомобиль-цистерну АЦМ-23.

колхозах и совхозах, которые составляли основу сельского хозяйства страны. Снятие с производства цистерны АЦМ-23 заметно отразилось на снабжении этих хозяйств необходимой техникой, поэтому уже вскоре выпуск похожей цистерны АЦПТ-3,3, но уже на более современном шасси ГАЗ-53А, освоили механический завод ПО «Карловкапищпром» на Украине (с 1969 года) и завод «Молмашстрой» ПО «Бийскпродмаш» (с 1971 года). Со временем эти молочные цистерны стали самыми массовыми в автохозяйствах животноводческих ферм.

Наряду с базовой моделью в виде бортового грузовика, на Уральском автомобильном заводе готовили к производству несколько его модификаций, более соответствовавших специфике эксплуатации в некоторых отраслях народного хозяйства. Но ни одна из этих модификаций, в отличие от бортового грузовика, не выпускалась серийно.

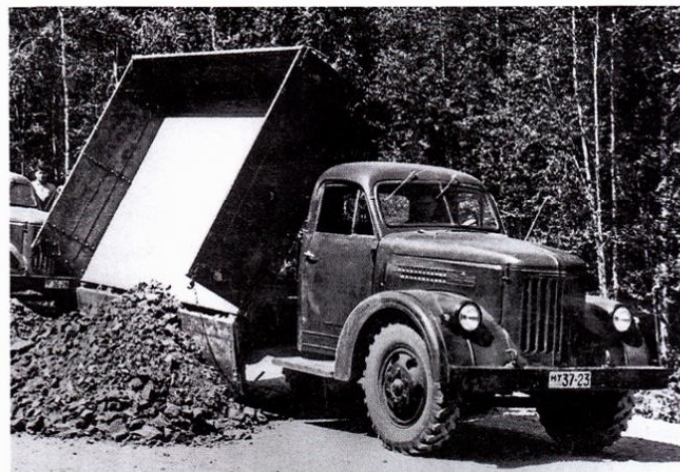
УралЗИС-354

В 1946 году Уральский автозавод был признан в отрасли головным по производству газогенераторных автомобилей, поэтому в Миассе еще целое десятилетие продолжались работы по выпуску и модернизации таких машин. Не удивительно, что в 1955–1957 годах при модернизации базового грузовика УралЗИС-355М задумались о создании на его базе газогенераторной модификации УралЗИС-354. Из-за массы установленного на машину газогенераторного оборудования грузоподъемность УралЗИС-354 пришлось сократить до 3 т. Были построены только опытные образцы, серийное производство не разворачивалось, так как тема газогенераторных автомобилей к концу 50-х годов перестала быть актуальной в связи с дешевизной жидкого топлива, которое к тому времени научились регулярно доставлять даже в самые отдаленные уголки страны.



УралЗИС-358

На базе грузового автомобиля УралЗИС-355М в 1957 году в Миассе разработали самосвал УралЗИС-358 с трехсторонней разгрузкой и деревянной платформой. Основное предназначение этой машины — перевозка сельскохозяйственных грузов. Несмотря на высокий спрос (на производстве самосвалов подобного типа в дальнейшем будут задействованы целых два завода — Саранский завод автосамосвалов и Фрунзенский автосборочный завод, самосвалы ГАЗ-САЗ-53Б на шасси ГАЗ-53А), на Урале опытные образцы самосвалов УралЗИС-358 даже не проходили межведомственных приемочных испытаний. Ограничились лишь краткими заводскими. Естественно, речь о серийном производстве этой модели даже не заходила. Причина, видимо, кроется в том, что к этому времени завод уже решили переориентировать на выпуск других автомобилей и расширять производство двухосных машин за счет выпуска самосвалов сочли излишним.



УралЗИС-381

Известно, что простые, надежные и дешевые автомобили УралЗИС особенно пришлось ко двору на селе, но в весенние и осенние периоды грунтовые дороги в сельской местности превращались в сплошное месиво и передвигаться по ним на обычных грузовиках с колесной формулой 4х2 становилось очень трудно. Вывод напрашивался сам собой — освоить выпуск полноприводных грузовиков для села. Первый шаг в этом направлении сделали на Уральском автомобильном заводе в 1957 году, создав двухосный полноприводной бортовой грузовик УралЗИС-381. В отличие от выпускавшейся в нашей стране полноприводной техники, эта машина имела сугубо гражданское назначение, чем, наверное, и выделялась на общем фоне.

Для этой машины на заводе создали оригинальный передний мост с шарнирами (ШРУС) типа «Тракта» (на ГАЗ-63 и ЗИС-151 в то время ставили шарниры типа «Бендикс-Вейсс») и раздаточную коробку. Получившийся вездеход имел грузоподъемность 3 т — этого вполне хватало для перевозки сельскохозяйственных грузов. Но, видимо, такой вариант сочли слишком сложным для запуска в производство, и чуть позже были изготовлены прототипы УралЗИС-381



с передним мостом по типу ГАЗ-63 и оригинальной раздаточной коробкой, так как передаточные числа переднего и заднего мостов (задний оставался от УралЗИС-355М) различались. Массовое производство этой нужной и, безусловно, востребованной машины начать не удалось, но по заказу Челябинского совнархоза завод изготовил десять таких машин в 1958–1959 годах в бортовом и самосвальном вариантах.



Сокулукский завод «Торгмаш»

Это предприятие ведет свою историю от небольшого ремонтно-механического завода имени Карла Либкнехта, который до Великой Отечественной войны находился в поселке Пены Курской области.

Во время наступления немецко-фашистских войск в 1941 году завод вместе с персоналом и оборудованием эвакуировали в Киргизию, в поселок Краснооктябрьский Сокулукского района Чуйской области. В кратчайшие сроки в этом поселке город-

производство автомобилей-молоковозов АЦПТ-2,2-355М на шасси УралЗИС-355М. Последние машины этого типа были собраны в январе 1966 года. Примерно в это же время предприятие было переименовано в Сокулукский завод «Торгмаш».

«Торгмаш». Для армии на предприятии также изготавливались полевые кухни КП-125М. В марте 1983 года Сокулукский завод «Торгмаш» вошел в состав производственного объединения «Киргизторгмаш», головным в котором являлся Завод контроль-



Автоцистерна АЦ-4,2 для перевозки светлых нефтепродуктов на шасси ГАЗ-53А



Полевая кухня КП-125М

ского типа, расположенном у северного склона Киргизского хребта, героическими усилиями тружеников тыла был возведен новый завод. Так как до начала 30-х годов это было село Новотроицкое, то предприятие получило наименование Новотроицкий машиностроительный завод. Что выпускал во время войны Новотроицкий машиностроительный завод, доподлинно не известно, а вот после войны он специализировался на различном емкостном оборудовании для пищевой промышленности и торговли. В 1962 году завод начал

С начала 1967 года на заводе освоили выпуск автоцистерн АЦ-4,2 на шасси ГАЗ-53А (позже ГАЗ-53-12) для перевозки светлых нефтепродуктов. С 1976 года выпускали цистерны АЦПТ-0,9 для перевозки и продажи кваса (знаменитые желтые бочки «Квас», «Пиво») на одноосных прицепах ТАПЗ-755А и другое торгово-пищевое оборудование. Кто служил в Советской армии, тот, наверняка, еще помнит большие круглые электрические варочные котлы объемом 250 л, установленные на кухнях — так вот, это тоже продукция Сокулукского завода

но-измерительных приборов (Завод КИП) в городе Фрунзе. С развалом Советского Союза и нарушением производственных и потребительских связей завод был вынужден отказаться от автомобилей в своей производственной программе. В 1996 году Сокулукский завод «Торгмаш» в связи со сложным экономическим положением официально перестал существовать, хотя на его территории и сегодня продолжают располагаться разные компании, в том числе занимающиеся выпуском торгового и пищевого оборудования.



Прицепы-цистерны АЦПТ-0,9 для перевозки кваса



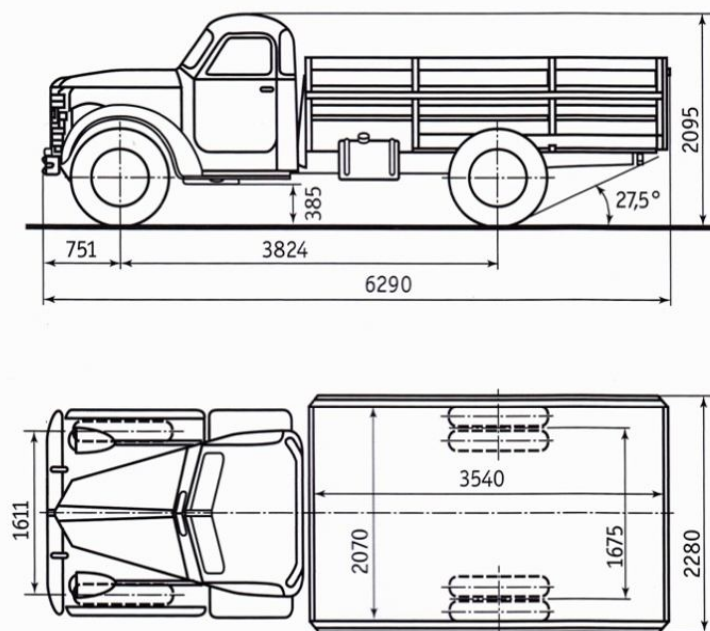


Схема автомобиля УралЗИС-355М

Технические характеристики автомобиля-цистерны АЦПТ-2,2-355М (на шасси УралЗИС-355М)

Число мест	2
Вместимость цистерны	2200 л
Максимальная скорость	70 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	24,0 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-84
Генератор	Г-108У
Реле-регулятор	РР-24Г
Стартер	СТ-15Д
Свечи зажигания	М-12У
Размер шин	8,25-20
Масса, кг	
снаряженная	3715
полная, в том числе:	6065
на переднюю ось	1765
на заднюю ось	4300
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	307
под задней осью	262
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	8,3

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 20,5

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с гидравлическим приводом

ручной — колодочный, с механическим приводом, действует на трансмиссию

Сцепление

двухдисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая

Передаточные числа

I — 6,60; II — 3,74; III — 1,84; IV — 1,00; задний ход — 7,63

Главная передача

передаточное число — 6,27

Двигатель

Урал-353А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый, нижнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	101,6
Ход поршня, мм	114,3
Рабочий объем, л	5,55
Степень сжатия	6,0
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4

Карбюратор

К-75

Максимальная мощность

95 л.с. при 2600 об/мин

Максимальный крутящий момент

31 кгс·м при 1000–1200 об/мин

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

ГАЗ-3308 «САДКО»

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



DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
00025