

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 339 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 79,95 ГРН, 62 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 157

СССР  
И СОЦСТРАН



## TARPAN 233/237D

ФЕРМЕРСКИЙ ПИКАП  
КУЗОВ НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ  
ДИЗЕЛЬНАЯ ЭПОПЕЯ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск № 157, 2015  
РОССИЯ

**Издатель и учредитель:**

ООО «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скиласик  
Финансовый директор: П. Быстрова  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Выпускающий редактор: Н. Зварич  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

**Адрес редакции:**

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

**Уважаемые читатели!**

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

**Для заказа пропущенных номеров  
и по всем вопросам, касающимся**

информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru),

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей  
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:  
Россия, 600001, г. Владимир а/я 30,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ  
в Федеральной службе по надзору  
в сфере массовых коммуникаций,  
связи и охраны культурного наследия  
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

**УКРАИНА**

**Издатель и учредитель:**

ООО «Де Агостини Паблшинг»  
01032, Украина, г. Киев, ул. Сакаганского, 119  
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ  
«Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

**Для заказа пропущенных номеров  
и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),**

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной реги-  
страции печатного СМИ Государственной  
регистрационной службы Украины  
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

**КАЗАХСТАН**

**Распространение:**

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

**БЕЛАРУСЬ**

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 17 331-94-41  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 40 000 экз.  
Рекомендуемая розничная цена: 339 руб.  
Розничная цена:  
79,95 грн, 62 900 бел. руб., 1290 тенге  
ISSN 2071-095X  
© 2008–2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.  
Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

**Иллюстрации предоставлены:**

стр. 1, 2, 8–9, 12: 000 «Де Агостини»;  
фоновые иллюстрации  
на стр. 1, 2, 8–9, 12: © hdmrmaps.com  
стр. 4–6, 10–11, 14–15 © Pap/Vostock-photo;  
стр. 3, 7, 13: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

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

**3D графика:**

Наиль Хуснутдинов,  
Тимур Озодов и Алексей Катков

Дата выхода в России 4.03.2015

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 





Никто не ожидает от аэрозного пикапа комфорта и элегантности. У сельского автомобиля другие задачи — он должен смело преодолевать ухабистые и скользкие дороги с большой нагрузкой и в хорошем темпе. Именно такой машиной и был Тагган — польский фермерский пикап.

## Интересное решение

Польша — индустриально-аграрная страна, где сельское хозяйство — одна из основных отраслей экономики. Несмотря на проведенную после Второй мировой войны коллективизацию, в социалистической Польше главными на селе оставались частные крестьянские хозяйства. Именно для «рольников» — мелких фермерских хозяйств и крестьян-частников — власти страны решили создать специальное транспортное средство.

В Автотракторном испытательном центре в Познани (*Poznań*) была сформирована специальная команда для разработки сельскохозяйственных фермерских автомобилей, которую возглавил инженер *Roman Skwarek*. В сентябре 1971 года был построен грузопассажирский автомобиль *Warta* с простейшим цельнометаллическим кузовом, сваренным из листового железа

и поставленным на лонжеронную раму. Грузоподъемность нового автомобиля, созданного на агрегатах малолитражки *Syrena*, составляла 600 кг. Он имел только две пассажирские двери в кузове и двустворчатую дверь сзади для погрузки и выгрузки. Внутри при желании могли разместиться шесть человек — двое на передних сиденьях и четверо на продольных боковых скамейках. Во время испытаний, проведенных в 1972 году Национальным институтом автомобильной промышленности и Институтом автомобильного транспорта в Варшаве, было установлено, что для *Warta* использовали слишком слабый двигатель *S-31*. Кроме того, автомобиль продемонстрировал плохую устойчивость на дороге, а его тормозная система оказалась неэффективной. Машина была очень шумной, да и кузов вел себя не лучшим образом — обнаружилось

много трещин, в том числе в местах крепления дверных петель. После такого вердикта не оставалось ничего другого, как начать проектирование нового сельскохозяйственного автомобиля под названием *Warta-2*.

Необходимо отметить, что в это же время в Польше был организован выпуск другого «фермерского автомобиля» на базе *Syrena* — пикапа *R-20*, предназначенного для использования как в личных подсобных хозяйствах, так и на фермах. Правда, быстро выяснилось, что *Syrena R-20* не подходит для большинства индивидуальных фермерских хозяйств — она слишком мала, в то время как *Zuk* и *Nysa* (автомобили типа нашего УАЗа) часто оказывались слишком большими. Необходима была грузопассажирская машина, которая заполнила бы образовавшуюся нишу. Поэтому в отличие от предыдущей модели для



Редкий гость — Тагган F233 с польскими номерными знаками на улице Горького в Москве





Производство первых автомобилей Тагир на Великопольском  
авторемонтном заводе сельскохозяйственных машин  
(декабрь 1972 года)







Warta-2 использовали агрегаты автомобилей Warszawa и Żuk, а не Syrena.

В результате были созданы два прототипа Warta-2 с разными кузовами. На первом было применено интересное решение: внутри кузова кабину водителя от грузового отсека отделяла передвижная стенка, позволявшая трансформировать салон машины как для перевозки трех человек и 600 кг груза, так и для перевозки шести человек и 300 кг груза. Второй экземпляр Warta-2 был упрощенной, облегченной версией с открытым грузопассажирским кузовом и брезентовым верхом. У него даже двери были сделаны из брезента. Зато он мог перевозить до тонны груза.

В качестве силового агрегата для Warta-2 использовали нижнеклапанный двигатель M-20 объемом 2120 см³ и мощностью 52 л.с., от легкового автомобиля Warszawa (этот двигатель ведет свою родословную от советского легкового автомобиля ГАЗ М-20 «Победа»). От Warszawa также были использованы коробка передач, однодисковое сцепление и передний мост с пружинной независимой подвеской. Главная передача с ведущим мостом и тормозная система взяты от грузовичка Żuk.



Рекламная фотография автомобиля Таигра 233 (1979 год)

около 13,5 л/100 км, что оказалось вполне приемлемо для машины такого назначения. Warta-2 обратила на себя внимание политиков, и в результате было принято

Samochodowych, WZNS) в Антонинке (Antoninek), что в пригороде Познани. По одной из версий «крестным отцом» этой машины стал партийный функционер Zdzisław

## На прототипе Warta-2 впервые появилась передвижная стенка, позволявшая трансформировать салон автомобиля

Несмотря на значительную собственную массу (1250 кг), даже с 52-сильным двигателем Warta-2 достигала максимальной скорости в 100 км/ч и расходовала в среднем

решение запустить машину в массовое производство на Великопольском авто-ремонтном заводе сельскохозяйственных машин (Wielkopolskich Zakładów Napraw

Podbielski, известный своими патристическими взглядами и пристрастием к автомобилям. Это он пролоббировал в Варшаве организацию выпуска новых автомобилей.



Семейство автомобилей Таигра с разными кузовами (слева направо): Standard, Kombi и Pickup





Автомобили Tarpan Honker 4022 с открытым и закрытым кузовом

Кстати, история авторемонтного завода в Антонинке восходит к довоенному времени. В 1929 году здесь была открыта частная мастерская по производству ступиц колес и других комплектующих для конных повозок. Во время Второй мировой войны мастерская была передана немцам и расширена. В ней строили прицепы для автомобилей вермахта. После войны производство прицепов возобновилось, и предприятие стало называться Познаньским заводом автомобильных прицепов. Однако несколько лет спустя завод перепрофилировали на капитальный ремонт сельскохозяйственных грузовиков.

### Обретение независимости

Прототипы фермерского автомобиля Warta-2 под наименованием Tarpan 233 официально были представлены

в 1972 году во время выставки достижений сельского хозяйства в местечке *Myślecinek* близ Быдгощ (*Bydgoszcz*), организованной по случаю национального праздника урожая.

Выпуск машины запланировали на 1973 год, но уже в декабре 1972 года авторемонтный завод в Антонинке изготовил 25 новых машин, после чего ремонт грузовиков на этом заводе был прекращен.

Кстати, новое наименование автомобиля — *Tarpan* — происходит от названия низкорослой дикой лошади, обитавшей еще в 19 веке в Европе, близ Мазурских озер, но сегодня уже полностью вымершей. Она даже не успела попасть в Красную книгу. Эксплуатационные испытания первых прототипов и технологические особенности предприятия потребовали внести ряд изменений в конструкцию машины.

В результате первой модернизации немного изменился внешний вид автомобиля: с поверхности кузова убрали сварные швы (они стали внутренними), появился передний бампер и новые передние подфарники с указателями поворотов от *Fiat 125p*, новые фары с двухступенчатой регулировкой высоты пучка света (в зависимости от нагрузки транспортного средства), в задней подвеске установили телескопические амортизаторы.

В организации производства автомобиля *Tarpan 233* на заводе WZNS принимали участие технологи и специалисты, прикомандированные с Завода грузовых машин в Люблине (*Fabryka Samochodów Ciężarowych, FSC*). Необходимо было расширить окрасочный цех и подготовить сварочную линию. С апреля 1973 года Великопольский авторемонтный завод формально стал дочерним предприятием люблинского Завода грузовых автомобилей.

В 1973 году WZNS произвел 250 автомобилей *Tarpan*, а в 1974 году — уже 1582. В качестве альтернативы на некоторые автомобили *Tarpan 233* в этот период были установлены более современные верхнеклапанные моторы S-21 мощностью 70 л.с. от автомобиля *Warszawa 223*.

**Слово Tarpan** происходит от названия низкорослой дикой лошади, обитавшей еще в 19 веке в Европе, близ Мазурских озер, но сегодня уже полностью вымершей. Она даже не успела попасть в Красную книгу. Считается, что тарпанов погубило развитие сельского хозяйства и распахвка полей.



Прототип армейского джипа PW-1 (4x4)  
с закрытым кузовом



С 1 июля 1975 года Великопольский авторемонтный завод сельскохозяйственных машин обрел независимость под новым наименованием — Завод сельскохозяйственных автомобилей (*Fabryka Samochodow Rolniczych, FSR*). Однако FSC из Люблина долгое время продолжал оставаться основным поставщиком комплектующих для FSR: сварных рам, элементов передней подвески, задних мостов, топливных баков и т.д. Одновременно было принято решение о расширении завода и включении в него нескольких дочерних предприятий, в том числе заводов в *Gnieźmie*, *Swarzędzu* и *Złotowie*.

Первое время *Tarpan 233* выпускался только в варианте *Standard* — как грузопассажирский автомобиль с открытой сзади грузовой платформой, накрытой брезентовым верхом. Этот вариант сохранил идею с трансформируемым салоном, которая была опробована еще на прототипе *Warta-2*. После нажатия двух рычагов в верхней и нижней части задней стенки, отделявшей пассажирский салон от грузовой отсека, ее можно было передвинуть

груза. В отличие от прототипа, *Tarpan 233 Standard* при перевозке шести человек мог взять на борт на 100 кг груза больше (400 кг), а при перевозке трех человек грузоподъемность машины возрастала до 575 кг.

В пару к *Tarpan 233* можно было приобрести одноосный прицеп *Tarpan D233*, рассчитанный на 400 кг груза, унифицированный по основным кузовным деталям с автомобилем-тягачом.

Третья версия — *Tarpan 233 Kombi* — имела полностью закрытое грузовое пространство, при этом внутри сохранялась скользящая стенка. Сзади у машины в дополнение к откидному борту появилась верхняя открывающаяся застегиваемая секция. В верхнем положении она удерживалась специальной торсионной пружиной, расположенной между петлями (подобная система удержания двери была на советском универсале BA3-2102 «Жигули»). Грузо-

## Эксплуатационные испытания первых прототипов Tarpan потребовали внести ряд изменений в конструкцию машины

вперед или назад в зависимости от того, что нужно было в данный момент — перевозить больше пассажиров или больше

Прототип армейского джипа PW-1 (4x4)  
с открытым кузовом



Вторым вариантом стал *Tarpan 233 Pickup* с трехместной кабиной водителя и металлической платформой с задним открывающимся бортом. Первые экземпляры пикапа были изготовлены в 1975 году, а серийное производство началось в августе 1976 года.

подъемность *Kombi* за счет более тяжелой надстройки была на 100 кг меньше, чем у версии *Standard*. Производство *Tarpan 233 Kombi* началось в октябре 1976 года. С этого же времени все кузовные панели автомобилей *Tarpan* начали изготавливать с помощью штампов глубокой вытяжки, что значительно улучшило внешний вид автомобилей: они стали восприниматься как настоящая серийная продукция, а не как «доморощенный эксклюзив» с авторемонтного завода. В 1977 году в Москву вместе с автомобильной выставкой «Польша» (*Polmot* — аналог нашего «Автоэкспорта») привезли *Tarpan 233*, чтобы познакомить с ним советскую публику. Но о поставках *Tarpan 233* в СССР речь не шла, поскольку в нашей стране отсутствовала социальная прослойка сельских фермеров, для которых предназначался автомобиль.

А вот в странах с развитыми индивидуальными фермерскими хозяйствами *Tarpan 233* заинтересовал потенциальных

Продолжение на стр. 10





TARPAN 237





ЛАДА

TAR 2370



Открытая версия *Tarpan Honker 4022* для гражданских потребителей



потребителей. Первый экспортный контракт — на поставку автомобилей *Tarpan 233* в Грецию — был подписан в 1975 году. Чуть позже *Tarpan* стали поставляться в Иран. В 1975–1976 годах за границу продали не менее 450 таких машин.

## С комплекующими от Fiat

После серьезных испытаний в 1976 году в конструкцию *Tarpan* внесли ряд существенных изменений — многие комплектующие от *Warszawa* заменили на аналогичные от автомобилей *Polski-Fiat*. На машину установили мотор типа *115C* от *Fiat 125p* (объем 1481 см<sup>3</sup>, мощность 75 л.с.) в сочетании с полностью синхронизированной четырехступенчатой коробкой передач и ведущим мостом с новым передаточным отношением (5,857). Новая трансмиссия способствовала улучшению динамики — максимальная скорость *Tarpan* возросла до 110 км/ч, а расход топлива снизился в среднем до 12,5 л/100 км.

Кроме того, мотор *Fiat* меньше вдавался в кабину — в результате в салоне стало просторнее и оставалось больше места для ног. Правда, впоследствии оказалось, что мотор от *Fiat* работал на *Tarpan* в очень нагруженном режиме, что приводило

к быстрому износу поршневой группы и необходимости капитального ремонта.

От *Fiat* заимствовали приборную панель, рулевую колонку, передние сиденья, ручки дверей и электрооборудование. Изменения затронули и наименование машины, к индексу которой стали добавлять букву *F* (*Fiat*) — *Tarpan F233*, а продолжавшиеся выпускаться параллельно автомобили с двигателем *S-21* получили к индексу добавку в виде буквы *S* — *Tarpan S233*.

Дальнейшая модернизация автомобиля *Tarpan* была направлена на повышение грузоподъемности до 1 т. Для этого была разработана новая конструкция рамы и передний мост с жесткой балкой на двух продольных рессорах. При этом колея передних колес увеличилась на 95 мм. Впервые однотонный *Tarpan 235* был представлен на Международной ярмарке в Poznани в 1978 году.

Несмотря на то что автомобили *Tarpan* изначально были рассчитаны на движение по плохим (чаще всего грунтовым) дорогам, никаких особых преимуществ по проходимости перед обычными городскими машинами они не имели. А ведь должны были! В августе 1978 года увидела свет опытная машина *Tarpan 234* с приводом на все четыре колеса, но в серийное производство она

так и не пошла. Необходимо было придумать менее радикальный и более дешевый способ повышения проходимости.

В том же году *Tarpan* в опытном порядке оснастили блокировкой дифференциала ведущего моста. Механизм блокировки был разработан совместными усилиями *FSR* и Филала технического университета в городе Бельско-Бала под руководством доктора технических наук *Jana Dziędoła*. Сначала это устройство устанавливалось лишь на некоторые серии, а позже стало обязательным для всех автомобилей *Tarpan*.

В 1982 году в серию пошел модернизированный вариант однотонного *Tarpan 237*,

Выпуск автомобилей *Tarpan 233* в начальный период производства

Год	Количество машин
1972	25
1973	250
1974	1582
1975	2760
1976	3941
1977	5033
1980	6011
1981	6500



Тестирование армейской версии польского внедорожника *Tarpan Honker* (1995 год)

который на долгие годы стал базовым в семействе сельскохозяйственных автомобилей. Изменения коснулись прежде всего внешнего вида — машина получила новую решетку радиатора, передние крылья, подфарники и передний бампер. У задней двери установили угловые бамперы. В прессе 70-х годов не раз звучали обещания нарастить производство сельскохозяйственных автомобилей до 10–15 тысяч в год, а сгоряча называлась даже цифра 25 тысяч. Но рекордным за всю историю завода стал 1981 год, когда было выпущено 6500 машин. Политические события в Польше начала 80-х годов осложнили экономическое положение страны: у государства уже не было возможности поддерживать завод FSR. Поэтому вместо расширения предприятия в октябре 1983 года заговорили о его закрытии, но по просьбе мелких и индивидуальных хозяйств жизнь заводу решили продлить еще на три года. За это время родилось большое количество вариантов *Tarpan* (шасси с кабиной, пикапы с металлической и деревянной платфор-



## С бензина на дизель

Об установке дизельного двигателя на *Tarpan* конструкторы задумались еще во второй половине 70-х годов, когда на рынке был дефицит жидкого топлива. Но реальное воплощение этой идеи пришлось на середину 80-х годов. В 1983 году на одностонный *Tarpan*

множество лицензий на производство различной техники — от велосипедов до больших городских автобусов. Среди этих приобретений была и лицензия на дизельный двигатель *Perkins 3P*, который предназначался для лицензионного трактора *Massey Ferguson 255*. Несмотря на объем в 2502 см<sup>3</sup>, максимальная мощность этого

# Модернизированный вариант одностонного *Tarpan 237* стал базовым в семействе сельскохозяйственных автомобилей

мой, комби и т.д.), в том числе и с дизельными двигателями. Все они были призваны спасти небольшое предприятие.

*Tarpan Honker* с польскими номерами во время военного патрулирования в Иране (сентябрь 2003 года)



установили мотор от польского трактора *Ursus*. Это был лицензионный мотор *Perkins*. В 70-е годы, когда секретарем ЦК Польской Объединенной рабочей партии был Эдвард Герек, Польша приобрела

двигателя достигала всего 49 л.с. В серию дизельные машины пошли в 1986 году под наименованием *Tarpan 239D*. Одновременно 15-дюймовые колеса заменили на 16-дюймовые.

Польский еженедельник «Мотор» в 1987 году провел тест автомобиля *Tarpan 239D*. Автор материала, опубликованного в № 46, Ежи Борковский рассказал читателям анекдот о том, как на этой машине журналисты были остановлены милицией за превышение скорости. В соответствии с данными полицейских радаров *Tarpan 239D* двигался со скоростью 95 км/ч. Редактор журнала с готовностью согласился заплатить штраф, если в милиции выдадут официальное подтверждение, что данный автомобиль сумел достичь такой «сумасшедшей» скорости. Конечно, никакой официальной бумаги милиция выдать не захотела — и правильно сделала, ибо тут же выставила ее себя на посмеище: при всем желании *Tarpan 239D* невозможно было разогнать до скорости больше 83 км/ч.



Очевидными недостатками тракторного двигателя журналисты посчитали его огромную массу, шум и вибрацию. Тем не менее, автор статьи вынес вердикт: «А пока дизельный *Tarpan* как транспортное средство, предназначенное для использования

дизельными моторами объемом 2417 см<sup>3</sup> и мощностью 70 л.с. Такая модель получила наименование *Tarpan 2370* и вскоре стала основной в семействе автомобилей завода FSR. Ее производство продолжалось до 1994 года.

и с лихвой удовлетворяла «приземленные» потребности неизбалованных польских крестьян. Тем более что и особого выбора у них не было. Но благая идея оснастить крестьян специализированным транспортным средством

## Тарпан был универсальной машиной, с лихвой удовлетворявшей потребности неизбалованных польских крестьян

в полевых условиях, не имеет себе равных в стране».

В 1988 году, в связи с организацией производства дизельных двигателей *Andoria 4C90* на моторном заводе в Андрихов (*Andrychów*), появилась возможность оснащать серийные *Tarpan* современными автомобильными четырехцилиндровыми

### Неразгаданные перспективы

Конечно, у *Tarpan* не было ни проходимости УАЗа, ни динамики «Нивы». Но по вместимости он не уступал нашим «буханкам» и «головастикам» (представителям семейства автомобилей УАЗ-452), а по комфорту кабины, пожалуй, был ближе к «Ниве». Самое главное, машина была универсальной

со временем стала размышляться. Нестабильное экономическое положение страны в первой половине 80-х годов и постоянный рост цен неизбежно привели к тому, что интерес к *Tarpan* со стороны основных потребителей стал падать. От закрытия завода спасли новые модели — в первую очередь новое полноприводное семейство автомобилей *Honker* полной массой 2,8 т, в производстве которых были заинтересованы силовые ведомства страны. Впервые автомобили *Honker* продемонстрировали в 1988 году на Международной ярмарке в Познани.

Разработка легких многоцелевых автомобилей началась в 1979 году с создания

**Нестабильное экономическое положение Польши в первой половине 80-х годов и постоянный рост цен неизбежно привели к тому, что интерес к Tarpan со стороны основных потребителей стал падать.**





опытного армейского джипа *PW-1* (4x4) с открытым кузовом, во многом основанного на опытной модели *Tarpan 234*. Второй прототип *PW-2* с 76-сильным двигателем появился в 1981 году. В общей сложности в 1981–1983 годах было построено 20–25 машин *PW-1* и *PW-2* для всесторонних испытаний, по результатам которых они получили «путевку в жизнь», правда, с небольшими корректировками: были укреплены бамперы, а на передний бампер установлены усиленные буксирные крюки, внесены изменения в характеристики рулевого управления, измененный масляный поддон двигателя защитили специальным

кожухом, ввели «мокрый» воздушный фильтр и т.д. Пробная сборка джипов *PW-2* под маркой *Tarpan 4011* началась в 1988-м, а через год серийные машины были переименованы в *Tarpan Honker*, а потом и просто в *Honker*. *Honker* выпускались с двумя типоразмерами колесной базы 2827 и 3027 мм (модель 4012 и 4022 соответственно), в виде бортового грузовика или универсалов с мягким или жестким верхом грузоподъемностью 800–1175 кг. Они получили 4-цилиндровый 1,5-литровый двигатель мощностью 87 л.с. и развивали скорость до 105 км/ч. С 1994 года на автомобилях

*Honker* применялся 2,5-литровый дизель *IVECO* мощностью 75 л.с. (с турбонаддувом 100 л.с.), разгонявший машину до 120 км/ч. В кризисные 90-е годы *Honker* стал основной продукцией завода *FSR*, но предприятию так и не удалось справиться с техническими и финансовыми проблемами — в январе 1996 года оно обанкротилось. Весной того же года его выкупила южнокорейская компания *Daewoo*. Она перевела производство *Honker* на люблинский автомобильный завод *FSC*. Сегодня завод в Антонинке принадлежит группе *Volkswagen* — здесь выпускают одноименные коммерческие автомобили.

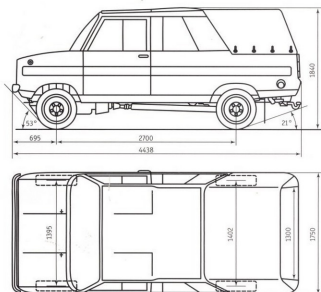


Схема автомобиля Tarpan 233

Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, амортизаторы телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
Двигатель	
S-21, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2120
Степень сжатия	7,5
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Максимальная мощность	
70 л.с. при 4000 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
15 кгс.м при 2500 об/мин	

#### Технические характеристики Tarpan 233

Число мест: 3 + 525 кг или 6 + 300 кг	
Максимальная скорость при полной нагрузке	100 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	12,5–13,5 л на 100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	185B-15
Объем топливного бака	45 л
Масса, кг	
снаряженная	1350
полная	2100
Рулевое управление	
реечное	

За время производства Tarpan возникло множество вариаций этого автомобиля, в которых не так-то просто разобраться. В начальный период выпускались машины с тремя основными версиями кузовов: Standard (Tarpan 233S), Pickup (Tarpan 233P) и Kombi (Tarpan 233K). Впоследствии к ним добавился Pickup с отдельной деревянной платформой (Tarpan 233R) и унифицированное с ним шасси под монтаж спецприцепов (Tarpan 233RS). Автомобили постепенно модернизировались, менялись их силовые агрегаты, повышалась грузоподъемность, что привело к созданию новых базовых моделей Tarpan 237 и Tarpan 239. Все они могли иметь разные варианты кузовов.

#### Tarpan Standard

В стандартном варианте *Tarpan* представлял собой «помесь» двухдверного пассажирского автомобиля с пикапом, у которого открытая грузовая платформа накрыта от непогоды брезентом. С точки зрения функциональности этот кузов не имел себе равных — это был действительно универсальный кузов на все случаи жизни. Помимо того что передвижная перегородка позволяла варьировать объемы салона и грузового отсека, для перевозки крупной поклажи хозяин автомобиля мог расчленивать кузов и пользоваться им как открытой бортовой платформой — например, при перевозке колны сена. Высокие пороги автомобиля затрудняли посадку в кабину, зато позволяли передвигаться по пересеченной местности, не

боясь зацепить порогом какое-нибудь препятствие. Но даже если по невнимательности водителя кузов автомобиля получал небольшие повреждения, благодаря его простой форме с плоскими панелями поправить его можно было в любой сельской мастерской. К тому же в конструкции машины не использовались оригинальные или дефицитные детали — все они были взяты от других легковых и грузовых автомобилей, выпускаемых массовыми тиражами. Поэтому ремонтопригодность *Tarpan* оценивалась на самом высоком уровне. А что еще требуется от «рабочей лошадки» сельского механизатора?

#### Tarpan Kombi

Автомобиль с кузовом *Kombi* практически повторял собой кузов в версии *Standard*

с той лишь небольшой разницей, что его бортовая платформа в задней части вместо тента получила жесткую надстройку. Такая машина была необходима тем, чьи грузы могли пострадать от воды или мороза (например, при перевозке цветов или овощей). Именно поэтому основными потребителями *Tarpan Kombi* чаще всего становились владельцы частных теплиц. Эта машина даже получила прозвище — «овощная». Вместе с тем она предоставляла своим владельцам те же возможности трансформации кузова, что и *Standard*: «овощной» *Tarpan* из чисто грузового фургона очень быстро можно было превратить в грузопассажирский вариант, рассчитанный на шесть человек и еще немного груза. Для этого нужно было всего лишь передвинуть стенку внутри кузова и разложить трехместное сиденье.



Автомобиль Tarpan 239D с деревянной бортовой платформой на Международной ярмарке в Познани (1985 год)



Кемпиз N-248 Niewiadom на шасси Tarpan 233 во время выставки домашнего и спортивного инвентаря в Познани (1979 год)



**Tarpan 233 Autocamp N-248 Niewiadom**  
В 1979 году в Познани на выставке домашнего и спортивного инвентаря был представлен *Tarpan* в виде автокемпинга. Получился достаточно удачный туристический вариант *Tarpan 233 Autocamp N-248 Niewiadom*, который пользовался популярно-

Поскольку масса кемпера возросла, базовое шасси подверглось существенным изменениям. В частности, на машину был установлен бензиновый двигатель объемом 2000 см<sup>3</sup> (по некоторым данным, от *Mercedes Benz*) с четырехступенчатой коробкой передач. Автомобиль имел три топливных бака,

И это не удивительно: небольшие частные фермерские предприятия часто не могли себе позволить держать большой автопарк, а потому приобретали единственный автомобиль на все случаи жизни — и картошку с поля возить, и в город за покупками ездить. В этом плане грузопассажирские

## Основным преимуществом пикапа перед грузопассажирскими версиями была грузовая платформа увеличенных размеров и большая грузоподъемность машины

ую у посетителей выставки. Кемпер был оснащен открывающимися окнами и люком в кузове, раковиной, плитой, холодильником, емкостями для воды и газовых баллонов. Над кабиной водителя находилась большая двухместная кровать, дополнительные спальные места можно было разложить на месте пассажирских сидений. На ночлег в кемпере со всеми удобствами могли расположиться трое взрослых и двое детей.

что позволяло ему без дозаправки преодолевать большие расстояния. К сожалению, эта машина так и осталась выставочным образцом без перспектив серийного производства.

### Tarpan Pickup

Чисто грузовая версия *Tarpan* с кузовом *Pickup* пользовалась меньшим спросом, чем ее грузопассажирские собратья.

версии оказывались предпочтительнее. Основным преимуществом пикапа перед грузопассажирскими версиями была грузовая платформа увеличенных размеров и большая грузоподъемность машины — до 600 кг. Кроме того, кузов пикапа можно было накрыть специальным тентом на дугах, что дополнительно увеличивало полезный объем кузова и вплотную приближало этот автомобиль к фургону.



СДЕЛАЙ ЗАКАЗ НА  
**DeaGOSHOP**  
и получи  
**ФАРФОРОВУЮ КУКЛУ**  
из коллекции  
**КУКЛЫ** *в костюмах*  
**НАРОДОВ МИРА**  
**В ПОДАРОК!\***

Интернет-магазин издательства DeAgostini

[deagoshop.ru](http://deagoshop.ru)

ПРОМОКОД  
15Dgfo3RuC

\*Акция действительна до конца марта 2015 г. Предложение действительно только на территории РФ

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



**BARKAS B1000**

**DeAGOSTINI**

16+

