

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 369 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 84,99 ГРН, 64 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 167

СССР
И СОЦСТРАН



MULTICAR 25

МНОГОЦЕЛЕВОЙ АВТОМОБИЛЬ
НОВОЕ ИМЯ ДЛЯ «ДИЗЕЛЬНОГО МУРАВЬЯ»
НАСЛЕДНИКИ МУЛЬТИКАРОВ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №167, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
000 «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

000 «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
кiosке 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
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону «горячей линии» в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 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:

000 «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
Украина, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ
«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,

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 «КТП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
000 «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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.
Рекомендуемая розничная цена: 369 руб.
Розничная цена:
849 грн, 64 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2015 000 «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, 16: 000 «Де Агостини»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© m3dhdr.com
стр. 4 (верх) © DioMedia;
стр. 3, 4 (низ), 5–7, 10–11, 13–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

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

3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Вадим Садыков

Дата выхода в России 22.07.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Небольшие грузовички Multicar с круглыми фарами на перегбе, похожими на огромные глаза, напоминают детские игрушки. Но создавались эти машины вовсе не ради забавы: они используются там, где не может работать техника обычных размеров.

Тележка с двигателем

В 1951 году на промышленном предприятии в немецком городе Бранд-Эрбисдорф (*Brand-Erbisdorf*) для внутривозовского использования построили опытный образец небольшой грузовой тележки с дизельным двигателем. «Тележка с моторчиком» не имела кабины, и водитель просто стоял на небольшой подножке тележки — как на электрокаре. Ручки газа, тормоза и коробка передач располагались по бокам от водителя, а управлялась тележка с помощью ног: водитель переносил вес тела с одной ноги на другую и тем самым воздействовал на качающуюся по центральной оси подножку. Нажал сильнее на правую сторону — тележка повернула направо, перенес вес тела на левую — поехала налево. Управление требовало некоторой сноровки, но в целом было не сложнее, чем

удержание равновесия на мотоцикле или велосипеде. При этом у такого устройства рулевого управления было одно важное преимущество: управлять тележкой можно было и стоя лицом вперед, и повернувшись на 180°, при движении задним ходом. Некоторое время спустя выпуск подобных тележек под наименованием *DK2002 (Diesel Kraftwagen — дизельный грузовик)* осуществлялся на машиностроительном заводе в Людвигсфельде (*Industrie Werke Ludwigsfelde*), входящем в объединение *IFA (Industrieverband Fahrzeugbau der DDR)*. Идея с дизельной тележкой была настолько хороша, что в 1956 году решили наладить ее производство в промышленном масштабе в Тюрингии, на Народном заводе средств сообщения в Вальтерсхаузене (*VEB Fahrzeugwerk Waltershausen*), также входящем в объединение *IFA*.

Свою историю *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen* ведет от небольшой механической мастерской, которую организовали инженер Артур Аде (*Arthur Ade*) и предприниматель Герман Ирранг (*Herrmann Irrgang*). В августе 1920 года они зарегистрировали компанию *Maschinenfabrik Horselgau Ade und Irrgang*, позже получившую более короткое наименование *Ade-Werk*. Поначалу мастерская занималась производством сельскохозяйственных машин и тракторных прицепов и считалась вполне успешной. В 1928 году в мастерской работало 400 человек (сейчас в штате завода всего 220 сотрудников). Во время Второй мировой войны компания, переключившаяся на производство прицепов для немецкой армии и выпуск боеприпасов, выросла в крупный завод — количество занятых на производстве рабочих достигло тысячи человек. После войны



Дизельный грузовик Multicar 25 грузоподъемностью 2 т





компания сменила название на *Gerätebau Waltershausen*. Оказавшись в советской оккупационной зоне, в 1948 году она была национализирована и превратилась в *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen*. В Вальтерсхаузене был организован выпуск усовершенствованной модели дизельной

доливать в бак новую порцию охлаждающей жидкости. С этим мотором грузовая тележка могла передвигаться со скоростью до 15 км/ч. Всего произвели около 1500 тележек DK3, которые использовались как внутризаводской транспорт на различных предпри-

грузовой тележки *Multicar 21*, управление которой осуществлялся стоя. При открытой двери хорошо виден качающийся пол рулевого управления

округлое ограждение стоячего места водителя, входная дверь спереди, доходящая водителю до пояса, поясничный опорный валик в «кабине» водителя и кожух над двигателем. Мощность двигателя удалось поднять до 6,5 л.с., при этом он обзавелся электростартером. Презентация новой модели дизельной тележки состоялась в том же году на Лейпцигской ярмарке. В октябре 1959 года правление *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen* объявило в ежемесячной деловой газете *Der Fahrzeugbau* конкурс на новое имя для «дизельного муравья». Это было связано с перспективой выхода тележки DK2004 на рынки других стран, а существующее наименование *Dieselameise* за рубежом уже было защищено авторскими правами. Необходимо было найти новое звучное имя, одинаково хорошо воспринимаемое на разных языках. В рамках конкурса пришло 149 предложений, из которых только 13 попали в финальное обсуждение. В результате

Самыми популярными вариантами «мультикаров» были бортовой грузовик и самосвал с корытообразной платформой

тележки DK3 (DK2003), получившей к тому же собственное имя — «Дизельамейзе» (*Dieselameise* — дизельный муравей). «Муравей» грузоподъемностью 1850 кг при собственной массе всего 930 кг оснащался небольшим одноцилиндровым четырехтактным дизельным моторчиком 1H65 (объем 650 см³, мощность 6 л.с.) производства *VEB Motorenwerke Cunewalde*. Мотор без электрического стартера запускался вручную с помощью специальной ручки. Поскольку мотор 1H65 не имел никаких радиаторов системы охлаждения, иногда его называют мотором воздушного охлаждения. Однако правильно говорить, что это мотор водяного охлаждения, но без привычного нам радиатора. Сверху над мотором устанавливался большой бак для охлаждающей жидкости, которая по мере работы двигателя постепенно выпаривалась — тихходный одноцилиндровый двигатель выделял не так уж много тепла. При необходимости требовалось лишь

я, а также на небольших фермах в сельском хозяйстве. С 1957 года наладили выпуск усовершенствованной модели DK4 (DK2004), которая отличалась от предшественницы более цивилизованным внешним видом: появилось

руководство завода остановилось на английском сокращении *Multicar* — многоцелевой автомобиль. Второе и третье место досталось именам *Fowofix* и *Unicar*. Патент на новое имя был зарегистрирован 4 декабря 1959 года, и дизельный



Грузовой автомобиль *Multicar 22* в самосвальном варианте на выставке в Москве



грузовичок DK2004 переименовали в Multicar 21. Цифра «21» в наименовании означала следующее: двойка — это округленная полезная нагрузка (2 т), а единица указывала на первую серию. До 1964 года завод выпустил 12 514 экземпляров транспортных тележек под наименованием Multicar 21.

«Многоцелевой автомобиль» выпускался в нескольких вариантах, самыми популярными из которых были бортовой грузовик и самосвал с корытообразной платформой. Их уже использовали не только как внутризаводской или подсобный транспорт в сельском хозяйстве, но и как моторизованные тележки на городских строительных площадках, где более габаритная техника работала с большим трудом. «Мультикар» также нашел применение в городском коммунальном хозяйстве. Кроме того, некоторое количество Multicar 21 использовались немецкой почтовой службой (*Deutsche Post*) на своих сортировочных пунктах. При этом Multicar 21 еще не был полноценным автомобилем и не мог постоянно эксплуатироваться на дорогах общего пользования.

Преобразование в автомобиль

Обновленное поколение Multicar 22 было представлено на выставке-ярмарке в Лейпциге в 1964 году. В отличие от предшественников, у Multicar 22 была закрытая одноместная отопляемая и вентилируемая кабина с сиденьем водителя и самым обычным рулевым управлением. При необходимости верхняя (застекленная) часть кабины могла быть легко демонтирована, и водитель получал неограниченную обзорность (даже открытой кабины на *Dieselameise*). И хотя новый Multicar 22 во многом сохранил преемственность с дизельными тележками — та же грузоподъемность, основные размеры, односкатная ошиновка задних колес, он уже

Грузовой автомобиль Multicar 24 с одноместной кабиной с цистерной для полива улиц и зеленых насаждений

воспринимался как настоящий грузовый автомобиль. Только очень маленький! Multicar 22 получил и новый двухцилиндровый дизельный двигатель типа 2KVD 8 SVL (800 см³) с воздушным охлаждением мощностью 13 л.с., выпускавший VEB Motorenwerk Cunewalde, и полностью синхронизированную четырехступенчатую коробку передач. При этом в выпускную систему двигателя, стоявшего теперь сбоку от водителя, а не за ним (как на *Dieselameise*), потребовалось ввести устройство для уменьшения шума, производимого

Специально для Multicar 22 в ГДР наладили выпуск нескольких видов прицепов, в том числе самосвальных грузоподъемностью 2,5 т. Таким образом, грузоподъемность автопоезда, состоящего из небольшого грузовичка и двухосного прицепа, достигала 4,5 т.





двигателем — ну очень шумным был воздушный моторчик. Электрооборудование Multicar 22 теперь полностью соответствовало немецким действующим «Правилам допуска к эксплуатации», и он уже имел полное право выезжать на автомобильные дороги. Правда, максимальная скорость

в 16°, а с груженым прицепом — приблизительно в 8°.

О способности Multicar 22 водить прицепы стоит упомянуть отдельно. Все машины этого типа оснащались автоматическим сцепным устройством для прицепа, которое само защелкивалось, как только в него

Грузовики Multicar 25 с различными надстройками коммунального назначения на выставке «Спецтранспорт 88» в Сокольниках (Москва)

2,5 т. Таким образом, грузоподъемность автопоезда из небольшого грузовичка и двухосного прицепа достигала 4,5 т.

Немецкие Multicar 25 идеально подходили для транспортировки малых партий грузов на небольшие расстояния и работы во дворах жилых кварталов

Multicar 22 на ровной дороге едва достигала 23 км/ч. Зато на первой скорости полностью груженный Multicar способен был преодолевать подъем приблизительно

попадало буксирное ушко дышла прицепа. Специально для Multicar 22 в ГДР наладили выпуск нескольких видов прицепов, в том числе самосвальных грузоподъемностью

Грузовик Multicar 22 выпускался на головном заводе в трех основных модификациях: тип P — бортовой грузовик или шасси под специальные надстройки, тип D — самосвал с трехсторонней разгрузкой, тип M — самосвал с корытообразным кузовом. Существовали и другие типы, но они были разновидностями базовых исполнений и оснащались дополнительным оборудованием на других заводах. В 1970 году завод VEB Fahrzeugwerk Waltershausen начал комплектовать свои машины более мощными

В 1970 году завод VEB Fahrzeugwerk Waltershausen начал комплектовать свои машины более мощными двигателями в 15 л.с. Всего за десять лет — с 1964 по 1974 год — было построено более 42 тысяч автомобилей Multicar 22 в различных модификациях.

Бортной грузовик Multicar 25 с удлиненной колесной базой

двигателями в 15 л.с. Всего за десять лет (1964–1974 годы) построено более 42 тысяч автомобилей Multicar 22 в различных модификациях.

Ветер перемен

В 1974 году появился новый многофункциональный грузовичок Multicar 24, который еще дальше шагнул от дизельной грузовой тележки: он получил совершенно новое шасси с двускатной ошиновкой заднего моста и четырехцилиндровым дизельным двигателем водяного охлаждения (1997 см³, 45 л.с.). Максимальная скорость возросла с 23 до 50 км/ч. Машина в основном использовалась на подсобных работах, и такой «максималки» ей вполне хватало. Для привода вспомогательного оборудования она оснащалась штатно установленным на шасси гидронасосом и разветвленной системой гидровыводов.

Автопоезд во главе с полноприводным Multicar 25A, оборудованным самосвальным надстройкой с трехсторонней разгрузкой



Кроме того, Multicar 24 оснастили новой одноместной кабиной, откидывающейся вперед для обслуживания двигателя. Но вскоре ее пришлось переделать в двухместную, ведь двигатель теперь располагался под кабиной и ничто не мешало такой трансформации. Благодаря более совершенному шасси и многообразию надстроек, эти машины все чаще стали использоваться

в городском коммунальном хозяйстве, а ремонтные или аварийные бригады состояли минимум из двух человек.

Кабина получилась угловатой, с плоскими панелями и стеклами: во главу угла конструкторы ставили не внешний вид или комфорт водителя, а максимальную функциональность и низкие производственные

Продолжение на стр. 10





MULTICAR 25





Полноприводной самосвал Multicar 25.1A
с четырехцилиндровым дизелем Volkswagen 028.B



затраты. В кабине везде проглядывал голый металл, а на приборной панели красовались только самые необходимые индикаторы и органы управления. Параллельно с модернизацией Multicar 24 обрел и новые профессии — специально под это шасси на самом заводе в Вальтерсхаузене и смежных предприятиях создавалась широкая гамма различных кузовов и надстроек, навесного и прицепного оборудования. До 1978 года собрали около 26 тысяч автомобилей Multicar 24, из которых почти половина отправлялась на экспорт.

Хит сезона

В 1978 году дебютировала обновленная модель Multicar 25 — пожалуй, самая известная из всей плеяды транспортных средств, изготовленных на VEB Fahrzeugwerk Waltershausen. Главными отличиями от предыдущей серии стали более вместительная и удобная двухместная кабина с улучшенной обзорностью за счет

огромного ветрового стекла. Обновленное шасси укомплектовали более безопасной двухконтурной гидравлической тормозной системой и усиленной подвеской. Если рассматривать более пристально конструкцию Multicar 25, можно отметить,

что этот грузовик уже практически ни в чем не уступал своим более рослым собратьям, а в чем-то даже их превосходил. Он имел четырехцилиндровый дизельный двигатель с водяным охлаждением, четырехскоростную коробку передач и ведущий мост



Фурагон на базе полноприводного грузовика Multicar 25.1A с удлиненной колесной базой



с дистанционной блокировкой дифференциала, позволявший ему уверенно передвигаться по стройплощадкам и дорогам с плохим покрытием. Передний бампер был съемным, на фиксаторах, чтобы можно было быстро его снять и закрепить на машине снегоочистительный плуг или другое дополнительное оборудование. Номинальная грузоподъемность *Multicar 25* составляла 2000–2300 кг (в зависимости от надстройки), но на практике нагрузка могла быть гораздо выше. Известны случаи, когда на машину грузили, и по три тонны, но это было рискованно, учитывая, что тормозная система автомобиля не была рассчитана на такую экстремальную нагрузку и на спусках могла не удержать стремившийся вниз автомобиль.

К концу 80-х годов автомобили *Multicar* прочно заняли рыночную нишу малых грузовиков, и все попытки выбить их оттуда, предпринимавшиеся в том числе и в СССР (мы создавали похожую машину НАМИ-0342 «Кузя» и пытались наладить ее производство на Кутаисском автомобильном заводе), не увенчались успехом. Неудивительно, что *Multicar* стала

единственной автомобильной маркой Восточной Германии, которая пережила крах ГДР и довольно органично вписалась в новые рыночные условия.

Вскоре после объединения Германии завод был успешно приватизирован и переименован в Акционерное общество специализированных машин «Мультикар» (*Multicar Spezialfahrzeuge GmbH*). При этом значительно сократились объемы производства: если в 70-е годы *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen* выпускал ежегодно до 10 тысяч «мультикаров», то в 90-е предприятие производило в год не более 1–1,5 тысяч автомобилей.

Необходимость модернизации *Multicar 25* привела к появлению в 1991 году обновленного семейства *Multicar 25.1*

Верхний ряд: автомобили *Multicar 26* с различным коммунальным оборудованием
Нижний ряд: слева — демонстрационный грузовой автомобиль в эксклюзивном исполнении сервисного представительства *Multicar* в Москве; справа — грузовой автомобиль *Multicar 30*, он же *Multicar Fumo*

с четырехцилиндровым 1,9-литровым дизелем Volkswagen 028.B. Но уже в 1992 году *Multicar 25* ушел в отставку, уступив место более совершенной модели *Multicar 26*. Всего было произведено около 100 тысяч автомобилей семейства *Multicar 25* — результат, достойный восхищения, учитывая, что эти автомобили занимали очень специфический сегмент рынка. *Multicar 26*, во многом сохранивший черты своего предшественника, выпускался

К концу 80-х годов *Multicar* прочно заняли рыночную нишу малых грузовиков, и все попытки выбить их оттуда, предпринимавшиеся в том числе и в СССР (выпуск похожего автомобиля НАМИ-0342 «Кузя» пытались наладить на Кутаисском автомобильном заводе), не увенчались успехом.



с четырехцилиндровым дизелем *IVECO 8140* с турбонаддувом рабочим объемом 2,5 л и мощностью 84 л.с. или 2,8 л и мощностью 105 л.с., с пятиступенчатой основной коробкой передач и дополнительной двухступенчатой раздаточной, с валами отбора мощности, рулевым управлением с гидроусилителем и более комфортабельной кабиной в двух- или четырехдверном исполнении. Как и предшественник, автомобиль имел два варианта колесной базы (2100 или 2675 мм) и большой набор навесного оборудования.

В 1998 году контрольный пакет акций *Multicar Spezialfahrzeuge GmbH* был передан в собственность компании *Hako-Gruppe*, которая таким образом стала основным учредителем тюрингской фирмы. Наследником модели *Multicar 26* в 2001 году стал автомобиль *Multicar 30*,

он же *Multicar Fumo*. Он оснащался тем же самым дизелем *IVECO 8140*. С 2010 года в Вальтерсхаузене выпускается *Multicar Tremo* с более современным дизельным двигателем *Volkswagen* мощностью более 100 л.с. Но это уже абсолютно новые модели: они продолжают идею «многоцелевых автомобилей», но по сути уже не имеют с ними ничего общего.

С гидравлическим бортом

Первая экспортная продукция *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen* — тележки *Multicar 21* — были отправлены в Египет в 1959 году. Всего же за рубеж ушло 3200 экземпляров *Multicar 21* (почти четверть от общего выпуска) в такие страны, как Нидерланды, Дания, Португалия, Польша, Финляндия, Швеция, Исландия, Швейцария, Иран.

К 1978 году за границу уже отправлялось до 50% выпускаемой продукции. После того как в 80-е годы автомобили *Multicar* начал массово закупать Советский Союз, доля экспорта *VEB Fahrzeugwerk Waltershausen* возросла до 70%.

Поставки *Multicar 25* в СССР начались в 1980 году, незадолго до старта московской Олимпиады. И уже к началу 1983 года в СССР работало более 4000 таких автомобилей, причем 3600 из них были закуплены в 1982 году. Всего же в СССР поставили более 20 тысяч автомобилей семейства *Multicar 25*. В нашу страну импортировались *Multicar 25* строго определенных моделей. Наибольшее распространение получили бортовые грузовики, в том числе с дополнительным гидравлическим грузоподъемным бортом (*Multicar 2509*), самосвалы (*Multicar 2510* и *Multicar 2512*) и фургоны (*Multicar 2577*). Наибольший интерес у наших соотечественников вызывали машины *Multicar 2509* с грузоподъемным бортом, так как советские автотранспортники не были изобавлены различными грузоподъемными приспособлениями. На отечественных автомобилях грузоподъемные борта в 80-х годах если и не были экзотикой, то имели очень ограниченное распространение (в основном на

Поставки Multicar 25 в СССР начались в 1980 году, незадолго до старта московской Олимпиады. И уже к началу 1983 года в Советском Союзе работало более 4000 таких машин. Всего же в СССР поставили более 20 тысяч автомобилей семейства Multicar 25.

фургонах, занятых на контейнерных перевозках в торговой сети). А тут хоть и маленький, но грузовик, да еще с гидравлическим грузоподъемным бортом, способным справиться с грузом до 300 кг.

Отдельно стоит упомянуть и о самосвале Multicar 2512 с кузовом увеличенного объема (2,2 м³). Он создавался в ГДР для вполне определенных целей — доставки топлива для отопления городских домов. Это мог быть древесный или каменный уголь, торф — в любом случае довольно легкий груз. Подобная работа, видимо, предусматривалась для этой машины и в нашей стране, ведь «мультикары» в основном поступали в городские коммунальные

службы, а котельных, работавших на угле, хватало и в СССР. Но на практике самосвалы Multicar 2512 чаще всего использовались для вывоза мусора.

Кроме упомянутых выше моделей, в нашу страну ограниченными партиями (буквально единичные экземпляры) были поставлены и другие модификации «мультикаров» (автолестницы, машины для ремонта контактной сети, поливочные), но они практически не оставили следа в истории отечественного автотранспорта.

С началом перестройки довольно много автомобилей Multicar 25 оказалось в частных руках после списания из государственных автохозяйств. Особой популярностью

у частных пользователей самосвалы, идеально подходившие для небольших фермерских хозяйств. Многие из этих автомобилей на ходу до сих пор, хотя уже и сильно переделанные из-за дефицита оригинальных запасных частей. В 90-е годы закупки Multicar в нашу страну не прекратились, хотя и не были уже столь массовыми. В основном приобретались машины Multicar 26 с поливочным или вакуумным подметальным оборудованием Scarab Minor. Способные долгое время двигаться с небольшой скоростью (1,4–8 км/ч) по самым узким тротуарам и парковым дорожкам, они довольно часто встречались в Москве и Санкт-Петербурге.

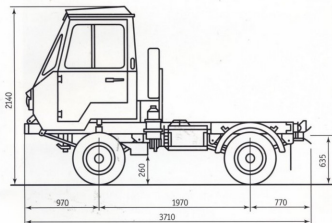


Схема автомобиля Multicar 2501

Технические характеристики Multicar 2501

Грузоподъемность, кг	2300
Максимальная скорость при полной нагрузке	60 км/ч
Электрооборудование	12 В
Размер шин	6,70-13
Объем топливного бака	42 л

Масса, кг

снаряженная	1690
полная	3500

Подвеска передняя

зависимая, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические

Подвеска задняя

зависимая, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы телескопические

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом

стояночный — с механическим приводом на задние тормозные механизмы

Сцепление

однодисковое, сухое, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, синхронизированная

Передаточные числа

I — 3,92; II — 2,26; III — 1,26; IV — 0,85; задний ход — 3, 64

Двигатель

IFA 4 VD 8.8/8.5-2 SRF, дизельный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	88
Рабочий объем, см³	1997
Степень сжатия	20

Максимальная мощность

45 л.с. при 2800 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,8 кгс.м при 2250 об/мин



Multicar 25 выпускались в Германии в 1978–1992 годах. Базовыми считались модели «2501» и «2502» (позже эта модель обозначалась как Multicar 25L 02) с бортовыми кузовами и колесными базами 1970 и 2675 мм соответственно. Существовал и полноприводной вариант Multicar 25A 4×4, производившийся в довольно ограниченных количествах.

На основе базовых вариантов предлагалось 17 модификаций с различными кузовными надстройками (фургоны, самосвалы, автолестницы, гидроподъемники и т.д.) и 22 дополнительных варианта с разным навесным оборудованием (снегожный отвал, подметальное или поливочное оборудование и т.д.).

Ошибочно считать, что все варианты исполнения Multicar 25 делались на одном заводе в Вальтерсхаузене. Это предприятие изготавливало лишь основные базовые модели и «голые» шасси под комплектацию различными надстройками. Так, задние грузоподъемные борты для автомобилей Multicar 2509 выпускал завод в Нордхаузене (Nordhausen), снегоочистительное оборудование — металлообрабатывающий завод в Цеденике (Zehdenick), а поворотные автолестницы — машиностроительное предприятие в Лобау (Löbau).





Основные модели и модификации Multicar 25

Multicar 2501	бортовой грузовик
Multicar 2502	бортовой грузовик с удлиненной колесной базой
Multicar 2501/09	бортовой грузовик с задним грузоподъемным бортом
Multicar 2510	самосвал с трехсторонней разгрузкой
Multicar 2512	самосвал с задней разгрузкой
Multicar 2513	самосвал с корытообразным кузовом для полужидких грузов
Multicar 2514	бункерный мусоровоз с порталым самопогрузчиком
Multicar 2519/23	пескоразбрасыватель с плужным снегоочистителем
Multicar 2530	автолестница
Multicar 2533	машина для ремонта контактной сети
Multicar 2548/20	поливомоечный автомобиль
Multicar 2548/22	поливомоечный автомобиль с дополнительным подиетальным оборудованием
Multicar 2551	мусоровоз со сборной емкостью
Multicar 2577	фургон



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СПЕЦИАЛЬНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ КО ДНЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!

ЛОКОМОТИВЫ МИРА

Модель локомотива

ДУНАЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

ВСЕГО ЗА

149
руб.

Рекомендуемая
розничная цена



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ИЛИ ЗАКАЖИТЕ В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНЕ

WWW.DEAGOSHOP.RU



DeAGOSHOP



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



IMS M461

DeAGOSTINI

