

Ровно год назад наш журнал уже рассказывал об этом уникальном предприятии (см. «ГП» № 5, 2007 г., с. 94). Сегодня, отдавая дань уважения трудовому коллективу во главе с генеральным директором Андреем Гиличем Будановым, мы откроем новые, неизвестные ранее страницы прошлого завода и познакомим вас с современной продукцией. Правда, фото новых изделий мы приберегли для отдельного рассказа.

БОЛЬШАЯ СТРОЙКА

Страна, победившая в затяжной войне, только-только вставала из руин, и народному хозяйству СССР требовалась разноплановая мирная продукция. Ощущалась острая потребность в вилочных складских погрузчиках. И нужны они были прежде всего столице. Планировать выпуск далеко от места использования техники было непозволительной роскошью. Именно поэтому решение о создании экспериментального предприятия по выпуску погрузочных машин для транспорта и промышленности в Москве было принято без малейших проволочек.

Под новый объект в 1949 году выбрали площадку на Открытом шоссе. В те годы это была окраина столицы, и она как нельзя лучше подходила для решения поставленной задачи. Совмин СССР обязал Министерство автотракторной промышленности разработать проект с учетом ввода завода в эксплуатацию во II квартале 1949 года. Постановление Совмина № 2841 от 30 июня 1949 года «Об изменении места строительства Московского экспериментального завода автопогрузчиков Министерства автомобильной и тракторной промышленности» подписал лично И. В. Сталин. В документе говорилось: «В частичное изменение Постановления Совета Министров СССР от 24 апреля 1948 г. № 1364 обязать Министерство автомобильной и тракторной промышленности (т. Акопова) передать Московскому Со-



Александр Трохачёв, фото МЗСА и из архива автора

В мае 2008 года исполняется 60 лет МЗСА – Московскому заводу специализированных автомобилей. Но это название он получил не сразу. До этого предприятие именовалось так: Московский экспериментальный завод погрузочных машин (МЭЗПМ), Московский экспериментальный завод автопогрузчиков (МЭЗА), Московский завод автомобильных кузовов (МЗАК), Московский опытно-экспериментальный завод специализированных автомобилей (МОЭЗСА). Завод успел побыть «почтовым ящиком», арендным, а затем и коллективным предприятием, товариществом с ограниченной ответственностью. Но все эти годы его адрес оставался неизменным: г. Москва, Открытое шоссе, д. 48А.

вету депутатов трудящихся площадку бывшего 10-го таксомоторного парка в г. Москве».

Освобождение восстановленных зданий и передачу площадки необходимо было произвести до 1 октября 1949 г., а помещения, занятые оборудованием механического цеха, – до 1 января 1950 г. При этом Московский городской Совет депутатов трудящихся во главе с т. Поповым до 15 июля 1949 г. должен был передать Минавтотракпрому недостроенные здания фабрики Со-

кольнического Райпромтреста с примыкающей к ней площадкой в размере 9 га. Площадка располагалась между участками совхоза «Бодрое», площадкой Мосвузстроя и Открытым шоссе, включая участок, занятый тарной базой Мосвоенторга.

ОТГОЛОСКИ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

В 1957 году начался новый этап в развитии завода. Отправной точкой стал приход нового директора – Кузьмы Даниловича Дурнова. Имея



Погрузчик 4001 с грейферным захватом для сортимента на железнодорожной станции



Погрузчики моделей 4004 и 4004А отличались высотой подъема вил



Погрузчик 4000М с блочной подвеской для деревянных нетарных контейнеров



Телескопическая 24-метровая вышка модели 921 на полноприводном шасси ЗИЛ-157Е



Мастер-макет кабины тротуароуборочной машины ТУМ-975 (1955 г.)



Опытный илосос на платформе ЗИЛ-130



Мусоровоз М53 на базе ГАЗ-53А (4х2)



Опрокидыватель на мусоровозе 93М для 100-литровых мусорных контейнеров



Утепленный металлический фургон 911 использовали в районах с холодным климатом



Модель 910 на шасси удлиненного варианта АТ-Т (изделие ХЗТМ 426У середины 1960-х)



Кузов на шасси гусеничного тягача Я-12 отличался простотой и надежностью



Мусоровозы 93М с откидными площадками

большой опыт строительства и управления промышленными предприятиями на Урале и в Белоруссии, он за короткое время организовал высокотехнологичное экспериментальное производство. За восемь лет руководства п/я 4111 были не только построены, но и оснащены современным оборудованием все главные производственные корпуса. Неудивительно, что именно его принято считать основателем завода в современном понимании. Кстати, в 2007 году исполнилось ровно полвека с прихода К. Д. Дурнова на руководящую должность в МЗСА.

Наряду с крупными образцами техники «почтовый ящик» выполнял план по производству то-

варов народного потребления, которые пользовались огромным спросом. В номенклатурном перечне оказались двухколесные тачки, четырехколесные дачные тележки, будочная надстройка для трехколесного мотороллера. Особый интерес покупателей вызывали открытый четырехколесный велосипед с педально-штанговым приводом и детский мини-автомобиль, имитирующий сходство с правительственной «Чайкой» ГАЗ-13. Для детских домов, садов-яслей и дошкольных организаций закупались простейшие самокаты и кресла-качалки с рулевым колесом. «Взрослые» учреждения приобретали корзины для мусора и многие другие товары. И все-таки особое место в истории МЗСА занимает продукция для армии.

КУЗОВА-ФУРГОНЫ

Информация об этих изделиях интересна тем, что по технической документации можно составить представление о том, какой была продукция в те годы. Взять, например, изделие 770Е – двухосный прицеп с утепленным металлическим фургоном. Он предназначался для размещения, транспортировки и эксплуатации в нем оборудования (какого именно не уточняется, но ясно, что воен-

ного). В качестве шасси служил низкорамный прицеп МАЗ-5224В серийного производства Минского автомобильного завода грузоподъемностью 11 т с поворотной тележкой, торсионной подвеской колес и герметизированными тормозами с электроприводом. Фургон состоял из металлического каркаса, образованного омегаобразными гнутыми профилями, к которым крепились стальная наружная обшивка. Она рационально использовалась как силовой элемент конструкции, что позволило значительно снизить вес одного квадратного метра стенки фургона.

Как отмечают испытатели, качество изделия оказалось выше качества других фургонов с каркасом из квадратных труб, армированных деревянными брусками для крепления наружной обшивки шурупами. Внутренняя обшивка состояла из брусков, фанерных листов и пакетов тепло- и звукоизоляции. Пол представлял собой сэндвич из верхнего и нижнего настилов, между которыми были уложены вентиляционные и отопительные короба. Двухстворчатые задние двери фургона снабжались двойным уплотнением. В потолке имелось 10 окон из тройного ряда сталинита, закрываемых снаружи крышками. Изнутри изделия 770Е окна и двери снабжались светомаскировоч-



Подъемник А64 ножничного типа монтировался на шасси УАЗ-450Д (4x4)



Каротажная лаборатория 927Б на базе ХТЗ-27А (АТ-Л – изделие 5А)

ными шторами. В боковых стенках фургона было установлено по три ввода. Фургон оборудовали вентиляционными коробами и специальными фильтрами для размещения систем санитарной, приточной и вытяжной вентиляции, а также отопительной установки и так называемого холодного душа – системы кондиционирования воздуха. Он снабжался съемной и входной лестницами, трапами на крыше и комплектом ЗИП. Клиренс при полной нагрузке под трубами подвески составлял 400 мм спереди и 410 мм сзади. Минимальный радиус поворота по внешнему колесу составлял 11 м, а максимальная скорость движения за тягачом достигала 60 км/ч.

Примерно в тот же период завод приступил к выпуску металлического фургона 2601 на шасси двухосного прицепа ГАЗ-710Б. Он предназначался для монтажа, транспортировки и эксплуатации спецаппаратуры. Его кабина имела металлический сварной каркас из стандартных профилей, который крепился к платформе. Любопытно, что кабина могла вращаться относительно прицепа с помощью редуктора. Еще одна особенность – левая сторона кабины со специальной радиопрозрачной обшивкой. Остальная наружная обшивка была из алюминиевых листов, которые крепи-

лись к каркасу кабины заклепками. Результаты испытаний показали, что наружная обшивка обеспечивает достаточную герметичность от проникновения влаги и пыли.

Кабина изделия 2601 имела 5 дверей: по две с торцов и одну входную. Две торцевых открывались вниз и удерживались цепями, две другие открывались вверх и удерживались упорами.

НА ГРУЗОВОМ ШАССИ

В год перехода власти в стране от Никиты Хрущёва к Леониду Брежневу (1964 г.) завод начал производство КМ-66У1Д на шасси ЗИЛ-157 с колесной формулой бхб, чей опытный образец увидел свет четырьмя годами ранее. Счет собранным образцам пошел на сотни, а затем и на тысячи штук: в отдельные годы объем производства достигал 2500 штук, а сами изделия находились в серии до середины 1970-х.

Основание кузова КМ-66У1Д представляло собой сварную конструкцию из металлических омегаобразных, двух П-образных продольных профилей и вложенных в них деревянных брусков. С их помощью основание кузова опиралось на лонжерон рамы автомобиля. Панели каркаса соединялись между собой болтами и заклепками швами по наружной обшивке. Снаружи каркас кузова обшит дюралевым листом, изнутри – фанерой. В общем, конструкция данного изделия была очень похожа на конструкцию прицепа модели 770Е. Разница состояла в том, что наряду с глухими окнами в КМ-66У1Д были и откидные. Окна вообще были со всех сторон, включая фронтальную стенку. Над рядом вертикальных окон предусмотрено сделали водосточный желоб. Для удобства заправки автомобиля над горловинами топливных баков подготовили вырезы по обеим сторонам кузова. А на тыльную стенку кузова вынесли кронштейн под запасное колесо.

Интересные разработки завода – огромные кузова-фургоны моделей 2201 и 2202 на шасси КраЗ-219Б (6х4), которые вместе образовывали установку АКДС-70М. В комплект входили два изделия: 2201 для технологического и 2202 для компрессорного оборудования. Они имели окна на боковых стенках, крыше и дверях со светомаскировочными шторами. Основание изделия сварено из швеллеров и угольников. Настил пола изготавливали из столярной плиты толщиной 25 мм и покрывали линолеумом. Внутренняя обшивка выполнялась из фанеры толщиной 4 мм и крепилась шурупами и рейками к брускам, закрепленным в профилях каркаса стен и крыши. Теплоизоляция представляла собой плиты пенопласта толщиной 38 мм, уложенные между наружной и внутренней обшивками. Часть люков состояла из каркаса и наружной обшивки, а некоторые имели и внутреннюю. Примечательная особенность электрооборудования – внутреннее освещение, заблокированное с дверными выключателями. При открывании дверей фургона внутреннее освещение переключалось на светомаскировочное.

Еще одно изделие для Министерства обороны – модель 932. Это специальный металлический

Основные производственные вехи МЗСА

- 1948 г. Создан МЗЗПМ – Московский экспериментальный завод погрузочных машин
- 1949 г. Принято Постановление Совета Министров СССР № 2841 от 30.06.1949 г. о строительстве МЗСА – Московского экспериментального завода автопогрузчиков
- 1950 г. 14 августа выделен земельный участок 9,3 га для строительства Московского экспериментального завода погрузочных машин
- 1949–1955 гг. На предприятии налажен серийный выпуск малых и средних автопогрузчиков грузоподъемностью 1–1,5 и 3 т
- 1955–1987 гг. Идет производство продукции военного назначения по заказу Министерства обороны, включая фургоны на шасси ЗИЛ-157
- 1958–1970 гг. Ведется серийная сборка коммунальной техники с навесным оборудованием на шасси ГАЗ-51 и ЗИЛ-130
- 1966 г. Утвержден Устав МЗАК – Московского завода автомобильных кузовов
- 1963–1973 гг. Предприятие осуществляет монтаж гидрокранов на шасси ЗИЛ-130 и производит фургоны на платформе гусеничного тягача ХТЗ-27А и грузового автомобиля КраЗ-219П
- 1973–1989 гг. Завод выпускает типовое санитарное оборудование для автобусных парков СССР
- 1981 г. МЗАК переименован в МОЗСА – Московский опытно-экспериментальный завод специализированных автомобилей (приказ Министра автомобильной промышленности № 044 от 01.06.1981 г.)
- 1981–1992 гг. На заводе ведутся проектно-конструкторские разработки специальной кузовной техники; изготовление опытных и малых серий кузовов по заказам ведущих отраслей промышленности
- 1990 г. Создано СП «АСТО-МЗСА» – структурное подразделение предприятия; появилось арендное предприятие «МЗСА»; 29 ноября учреждено коллективное предприятие (КП «МЗСА»)
- 1992–2007 гг. Налажен серийный выпуск бытовых и специализированных автоприцепов для транспортировки строительной техники, гидродриков, катеров, яхт и снегоходов грузоподъемностью до 12 т
- 1994 г. 4 апреля создано ТОО «МЗСА»
- 1999 г. Разработана, введена в действие и сертифицирована система качества на основе стандарта ИСО-9000, а также правил ЕЭК ООН
- 2007 г. Разработана технология поставки прицепов в разобранном виде, что позволило сократить транспортные издержки и снизить цены на прицепы в регионах

Современная продукция ООО «МЗСА»

- пожарные машины;
- фургоны «Почта России»;
- транспорт для перевозки ядерных отходов;
- передвижные мастерские бытовых и коммунальных служб;
- торговые павильоны и офисы на колесах;
- мобильные энергоустановки;
- передвижные медпункты;
- мобильные станции для переливания и замораживания крови;
- контейнеры со специальным оборудованием для водолазной службы МЧС;
- комплекты снаряжения и оборудования для Министерства обороны;
- прицепы для перевозки легкой строительной техники;
- прицепы для снегоходов, квадроциклов и яхт;
- автомобильные эвакуаторы с гидроманипуляторами на шасси ЗИЛ-5301;
- автомобили-эвакуаторы на базе одноосного шасси.

фургон на шасси «Урал-375». Он предназначался для размещения, транспортировки и эксплуатации в нем специального оборудования. У него был металлический сварной каркас из специальных гнутых облегченных профилей. Для крепления оборудования вваривались местные усиления – пластики. Каркас приваривали к основанию фургона, сваренного из гнутых и штампованных профилей швеллерного и фигурного сечения из стального листа. Толщина наружной обшивки составляла всего 1 мм, стальные листы которой крепились к каркасу контактной точечной сваркой. А вот внутренняя обшивка из фанеры крепилась самонарезными шурупами и окрашивалась масляной краской. Ячейки каркаса между обшивкой заполнялись пакетами из теплоизоляционного материала «АТИМСС». Это позволяло поддерживать нормальный микроклимат при температуре за бортом от -40 °С до +50 °С.

В стенках фургона был предусмотрен ряд люков различного размера с запирающимися крышками специального назначения. Для входа в фургон была предусмотрена откидная лестница, а для доступа на крышу устанавливалась лестница на задней стенке. Кроме того, имелась лестница для работы в агрегатном отсеке. Изделие вписывалось в установленные железнодорожные габариты 1-Т, 02-Т (со снятыми колесами), 01-Т (при давлении в шинах 0,1 кг/см²), 0-Т (при давлении в шинах 0,3 кг/см²).

ПОДЪЕМНИКИ

Достойной страничкой в летописи МЗСА стал выпуск подъемников. Об одном из любопытных экземпляров – авиационном подъемнике А64 – мы вкратце упомянули год назад (см. «ГП» № 5, 2007, с. 97). Сейчас, имея на руках конструкторскую документацию, можем сообщить некоторые подробности. Он предназначался для транспортировки и подъема различных грузов весом до 300 кг в изделия типа «Н», «В», «Ю» (читай «воздушные суда») на высоту до 4 метров, а также для подъема обслуживающего персонала. На практике его использовали для транспортировки съемного авиационного оборудования, подачи различных агрегатов в грузовые люки самолетов. С помощью А64 проводили осмотр и выполняли регламентные работы по системам изделий. Специалисты проводили съемку и установку оборудования, подвоз и подачу специальных грузов, протирку и чистку изделий, чехление и расчехление оборудования и другие виды работ.



Изделие 2201 для технологического оборудования в составе комплекса АКДС-70М

Технические характеристики фургонов МЭЗА–МЗАК–МОЭЗСА

Модель изделия	Базовое шасси	Грузоподъемность, кг	Снаряженная масса, кг	Габаритные размеры, мм	Внутренние размеры, мм	Погрузочная высота, мм
910, 911Б	ХТЗ-27А	–	7000	5300x2380x2550	2400x2100x1616	–
926	ГАЗ-63Д	1475	4925	5790x2240x2640	3130x2060x1600	990
927Б	ХТЗ-27А	–	7000	5300x2380x2550	2400x2100x1616	–
932	Урал-375	3816	9774	7440x2792x3467	3668x2562x1716	1510
КМ 131	ЗИЛ-131	2925	7500	7480x2450x3250	4000x2250x1800	1300
КМ 66У1Д	ЗИЛ-157К	1930	6370	6990x2380x3280	3680x2250x1800	1185
КМ 66У1ДВ	ЗИЛ-157К	1820	6480	6990x2380x3280	3680x2250x1800	1185
КМ 66	ГАЗ-66	1340	4630	6110x2395x3070	3680x2250x1800	1200
КМ 130	ЗИЛ-130	4200	5325	6970x2390x3300	3680x2250x1800	1350
КМ 375	Урал-375Д	4650	8550	8000x2545x3270	4510x2400x1800	1350
КМ 500	МАЗ-500	6660	7560	7370x2600x3310	4510x2400x1800	1360
2201	КраЗ-219Б	–	11 530	9750x2750x3570	6210x2510x2225	–
2202	КраЗ-219Б	–	11 810	9750x2750x3598	6210x2510x2225	–
2203	МАЗ-543А	13 250	26 750	12 630x3150x3980	8000x3000x2070	1780
2204	МАЗ-543А	13 250	26 750	12 630x3150x3980	8000x3000x2070	1780
2205	МАЗ-543А	14 530	26 470	12 630x3150x3980	8000x3000x2070	1780
2206	МАЗ-543А	12 550	27 450	12 630x3150x3980	8000x3000x2070	1780
2207	МАЗ-543А	12 450	27 550	12 630x3150x3980	8000x3000x2070	1780
2208	МАЗ-543А	13 250	26 750	12 630x3150x3980	6800x3000x2070	1805
2211	МАЗ-543А	10 060	29 940	14 030x3220x3932	9400x3050x2120	1784
2212	МАЗ-543А	10 420	29 580	14 030x3220x3932	9400x3050x2120	1784
2213	МАЗ-543А	12 700	27 300	14 030x3220x3954	9400x3050	1804
2214, КМ 862	Урал-862	н. д.	н. д.	н. д.	5100x2400x1800	1200
2601	ГАЗ-710Б	–	2800	5750x1890x2670	3400x1992x1511	–
КМ П2	2-ПН-2М (СМЗ-832Б)	1000	2750	н. д.	4000x2250x1800	–
800Б	2-ПН-4 (СМЗ-810А)	4000	2400	6240x2350x2280	–	–
КМ П4	2-ПН-4М (782Б)	н. д.	н. д.	н. д.	4510x2400x1800	–
КМ П6	2-ПН-6 (МАЗ-5207ВШ)	5200	4000	6760x2495x3090	4510x2400x1800	1200
КМ П10	2-ПН-10 (МАЗ-5224В)	н. д.	н. д.	8950x2870x3270	6700x2700x2100	1200
770Е	2-ПН-10 (МАЗ-5224В)	7000	7600	8540x2950x3250	6240x2640x2050	1200
805	КЛУ-10	6000	8100	8230x2650x3130	3808x2400x1715	–

Подъемник монтировался на шасси УАЗ-450Д и обеспечивал обслуживание изделий как на грунтовых площадках с прочностью грунта более 3–4 кг/см², так и на площадках с твердым покрытием. Подъемник мог совершать самостоятельные перегоны на расстояние до 200 км с одной заправкой топливом. Его скорость составляла до 30 км/ч по грунтовым до-

рогам и до 60 км/ч по асфальтированным. В техническом описании говорилось, что подъемник «имеет необходимую скорость, обладает достаточной маневренностью».

Подъемник имел тентовую кабину, с которой высота машины от земли до верхней точки руля при опрокинутом тенте составляла 1630 мм. Высота рабочей площадки стола габаритами



Изделие 2202 для компрессорного оборудования в составе комплекса АКДС-70М



Фургон военного назначения модели 2211 идеально вписывался в габариты МАЗ-543А



Изделие 926 (912) на шасси ГАЗ-633 с экранированным электрооборудованием обеспечивало работу передвижной станции



Цельнометаллический фургон на шасси ЗИЛ-164 нашел достойное применение в народном хозяйстве



Кузов КМ 66У1Д широко использовался в Вооруженных Силах СССР и долгие годы находился в частях на консервации



Изделие 2203 грузоподъемностью 13 250 кг



Снаряженная масса изделия 2204 – 26 750 кг



Изделие 2205 с погрузочной высотой 1780 мм



Изделие 2206 – типичный заказ Минобороны



Изделие 2207 на перегоне в воинскую часть



Один из первых образцов изделия 2208

2170x1390 мм в транспортном положении составляла 1150 мм, а в рабочем положении на опорах – 1260 мм. Рабочий стол оборудовался поручнями высотой 720 мм. Высота подъема груза краном достигала 1410 мм. Вынос стрелы крана за борт кузова подъемника был равен 600 мм. Достойные характеристики обеспечили машине достойную жизнь, хотя и не очень продолжительную.

ПРИКАЗАНО ВЫЖИТЬ!

С развалом СССР завод мог разделить судьбу сотен предприятий страны, так и не поднявшись с колен, или стать объектом приватизации по Чубайсу. Через полгода после провозглашения

СНГ на заводе осталось менее 100 человек, включая охрану из числа пенсионеров. В это время заказы от Министерства обороны прекратились. Территория страны резко уменьшилась, а кузова и фургоны МЗСА предназначались прежде всего для размещения оборудования противоракетной и противовоздушной обороны. Начатое строительство административного здания и большого производственного корпуса для выпуска передвижных телевизионных станций было приостановлено до конца 90-х. Все шло к тому, чтобы уникальное предприятие развалилось, но ему повезло с руководством. Завод выстоял, хотя многие военные предприятия-заказчики прекратили свое существование.

В 1994 году была проведена реконструкция цехов, инженерных коммуникаций и ремонт помещений. Был освоен выпуск сейфов, металлоконструкций, решеток, ворот и других изделий. Тогдашний директор предприятия Игорь Дурнов пытался найти выход из трудного положения и обеспечить завод заказами. Он даже обращался в правительство с предложением выпускать изотермические кузова, рефрижераторы и полуприцепы. Но эта инициатива, увы, не нашла поддержки. В том же году завод был реорганизован в коллективное предприятие «Московский завод специализированных автомобилей». А с мая 1999 года предприятие получило новый официальный статус ООО «МЗСА».



Надстройка модели 2212 имела одну из самых внушительных габаритов



Изделие 2213 грузоподъемностью 12 700 кг легко двигалось по пересеченной местности



МАЗ-543М с изделием 2215 исправно служил в военных округах на территории СССР



Кузов KM 500 (конец 1960-х) на базе МАЗ-500



Кузов KM 130 середины 1960-х базировался на простой и надежной платформе ЗИЛ-130



Санитарный кузов на шасси КамАЗ-4310 (6х6)



Урал-375Д с кунгом К375 – участник практически всех командно-штабных учений



МШ 4310 со штабным с кузовом KM 4310



Изделие 932 на шасси Урал-375Ю (6х6) успело послужить верой и правдой в Советской Армии

В 2000 году пост генерального директора занял Андрей Буданов, имевший к тому времени 10 лет опыта работы на хлопотном хозяйстве в качестве главного инженера. При нем численность сотрудников предприятия выросла более чем в 10 раз. И хотя из них лишь 40% непосредственно заняты выпуском кузовных надстроек и прицепов, объем заказов распisan на несколько месяцев вперед. Принцип «готовь сани летом, а телегу – зимой» с точки зрения работы с заказчиками здесь понимают дословно. Например, чтобы заказать лодочный прицеп к весеннему сезону, оформить заявку нужно в канун новогодних праздников, а то и раньше. А для желающих получить средство транспортировки снегохода самое время «чесаться» – когда на дворе зеленеет трава.

Сегодня на заводе работает 1200 человек. Предприятие занимает 9,32 га, а площадь производственных и административных построек составляет 75 000 м². Нынешние производственные мощности МЗСА позволяют выпускать до 30 тыс. изделий в год, однако текущие рыночные потребности гораздо ниже. Впрочем, это не означает, что коллектив штампует ширпотреб и в ус не дует. Только за первые четыре года после смены руководства в 2000 году здесь было освоено 25 видов серийных прицепов, а с учетом выпуска изделий по спецзаказам численность моделей перевалила за 250. Теперь в конструкции прицепов МЗСА используются не только отечественные, но и импортные комплектующие. Среди отечественных – оси ЗИЛ, рессоры ГАЗ, светотехника «Освар» и резина Московского шинного завода. В числе зарубежных – тормоза Wabco, оси и сцепные головки Alko-Köber, Avtoflex и другие.

В современной номенклатуре предприятия до 60% составляют лодочно-катерные прицепы

и примерно 30% – бортовые. Завод выпускает около 30 моделей лодочных прицепов длиной от 5 до 9 м полной массой 0,5–8 т. На них перевозят катера и яхты, байдарки и водные мотоциклы, глissеры и моторные лодки. Среди лодочных прицепов есть модели, аналогов которым в России не существует: прицеп для перевозки байдарок и каноэ, килевых яхт, катеров на воздушной подушке. Для катеров и яхт больших габаритов и массы конструкторы МЗСА разработали технологические транспортные тележки, используемые для перевозки и хранения катеров и моторных яхт длиной до 15 м и массой до 16 т на территории закрытых яхт-клубов и оборудованных водных стоянок.

Массовых моделей бортовых прицепов общего назначения грузоподъемностью от 0,5 до 3,5 т – полтора десятка. Один из наиболее востребованных прицепов из их числа – МЗСА-817711 – предназначен для буксировки автомобилями семейств УАЗ. У него есть механизм опрокидывания грузовой платформы, откидной задний борт для заезда снегохода, мотоцикла и другой техники массой до 530 кг. Внутренние размеры платформы (3120x1360 мм) и борт высотой 300 мм делают его весьма привлекательным для дачников.

Самое молодое направление производства – автовозные прицепы и платформы для транспортировки спецтехники (компрессоры, дизель-генераторы, мини-погрузчики). Длина платформы у них варьируется в пределах 3–6 м, ширина – 1,2–2 м. Одной из последних разработок в этой группе стал специализированный прицеп для транспортировки взрывоопасных предметов, изготовленный по заказу ФСБ. Главной сложностью этого изделия стала система беспрепятственного въезда гусеничного робота-манипулятора и погрузки взрывоопасного груза в контейнер. При-

КАК МЗСА НЕ СТАЛ ВЫПУСКАТЬ ЛИМУЗИНЫ

В соответствии с проектом Постановления Совета Министров СССР «О мерах по дальнейшему развитию производства легковых автомобилей» (1965 г.):

... Совету Министров РСФСР и Госплану СССР обеспечить реконструкцию и расширение Московского завода автокузовов со строительством производственного корпуса площадью 40 тыс. кв. м для организации производства легковых автомобилей высшего класса и многоместных автомобилей на их базе мощностью до 2 тыс. автомобилей в год, имея в виду прекращение производства автомобилей этого класса на Горьковском автозаводе («Чайка») и Московском автозаводе им. Лихачева (ЗИЛ-111, ЗИЛ-118).

Ответ Московского завода автокузовов (письмо № 1438/10 от 08.10.65):

«Завод согласен с проектом постановления о расширении и реконструкции завода для организации производства автомобилей высшего класса. При осуществлении этого проекта существующие в настоящее время на предприятии производство запчастей, а также производство спецкузовов должны быть переданы в другие места».

Директор: П. Егоров, гл. инженер: А. Шаргородский

Окончательно вопрос об организации на Московском заводе автокузовов производства легковых автомобилей высшего класса был отклонен в тексте «Заключения по проекту Постановления Совета Министров СССР», сделанного в соответствии с поручением Совета Министров РСФСР от 22.10.65 за № 22939-190. Причиной отказа стало письмо Мосгорисполкома от 16.10.65 за № СП-5612.

Ответ Совета Министров РСФСР (письмо № 26917-178 от 11.11.65):

«Московский завод автокузовов в соответствии с Постановлением Верховного Совета народного хозяйства СССР от 31.03.64 за № 18 специализируется на выпуске автозапчастей для грузовых автомобилей ЗИЛ-164, а также производстве спецпродукции. Мосгорисполком возражает против расширения предприятия, так как завод находится в районе новых жилых кварталов рядом со спортивным комплексом Черкизовского пруда и стадионом добровольного футбольного общества «Локомотив» и не имеет перспектив дальнейшего расширения».



Изделие 2601 на шасси прицепа ГАЗ-710Б



Фургон 770Е на шасси прицепа МАЗ-5224В грузоподъемностью 11 т

цеп оборудован тремя типами съемных сцепных устройств, что позволяет буксировать его всеми видами автомобилей.

Несмотря на то, что производство прицепов на МЗСА сравнительно молодо, у него есть своя история. Кроме обычных изделий здесь могут выпускать настоящую экзотику. Например, не так давно по заказу Тверской епархии была сделана мобильная церковь. Для одного из российских цирков МЗСА изготовил отопляемый прицеп для перевозки тигров и обезьян. Делают на Открытом шоссе и фургоны для доставки лошадей, и прицепы под самолеты и вертолеты малой авиации, и мобильные госпитали для Министерства обороны. Что удивительно, маркировку МЗСА имеют контейнеры для водолазов МЧС, эвакуаторы, палатки гриль, автолавки, передвижные аттракционы, фургоны «Почта России» и другая продукция специального назначения.

В числе самых популярных на сегодняшний день изделий МЗСА – прицепы трех категорий: О1, О2 и О3. Первая объединяет модели без тормозов грузоподъемностью до 750 кг для перевозки гид-

роциклов, лодок, катеров и летательных аппаратов малой авиации. К О1 относятся прицепы-платформы под установку дизель-генераторов и перевозку речных судов. Плюс в этой нише – бортовые прицепы для доставки снегоходов, гидроциклов и легкой мини-спецтехники. Есть оригинальные модели, скажем, для перевозки двух снегоходов.

Категория О2, в которой МЗСА чувствует себя как рыба в воде, объединяет более тяжелые и специализированные прицепы увеличенной грузоподъемности с применением надстроек. Это модели с тормозом наката грузоподъемностью от 750 до 3500 кг. Наконец, категория О3, освоенная заводом, вобрала в себя технику с пневматическими тормозами грузоподъемностью свыше 3500 кг. К ней относятся прицепы для буксировки исключительно грузовыми автомобилями. Особенность таких изделий МЗСА – низкая рама и небольшая погрузочная высота.

Благодаря энергии «правой руки» генерального директора – коммерческого директора Андрея Буданова номенклатура выпускаемой продукции постоянно расширяется. Кстати, Андрей Андреевич – в прошлом заместитель гендиректора по финансам и экономике – родной сын Андрея Гилича. Он ведет расширение не ради тщеславия, а в соответствии с запросами рынка. В последние годы на заводе освоен выпуск новых прицепов на пневмоподвеске большой грузоподъемностью (от 5 до 9 т). Начато производство моделей для перевозки автомобилей полной массой 2,5 и 3,5 т. В серию пошли передвижные мастерские с кузовом полной массой до 2,6 т. Но каким бы ни было изделие по категории грузоподъемности, его характеризуют фирменные черты современного бренда МЗСА: простота, удобство и долговечность.

Действительно, современная продукция завода имеет ряд преимуществ перед товарами других предприятий. Например, так называемые «дачные» прицепы комплектуют откидными бортами, съемным тентом, а некоторые – и механизмом опрокидывания грузовой платформы. А полная оцинковка давно стала коньком МЗСА. Благодаря этому прицепы служат гораздо дольше стальных аналогов и не боятся царапин, сколов и агрессивной «химии», от чего сильно страдают окрашенные прицепы других производителей.



Прицепной кузов КМ П2 на шасси 2-ПН-2М




КМ П10 на платформе со сдвоенной ошиновкой




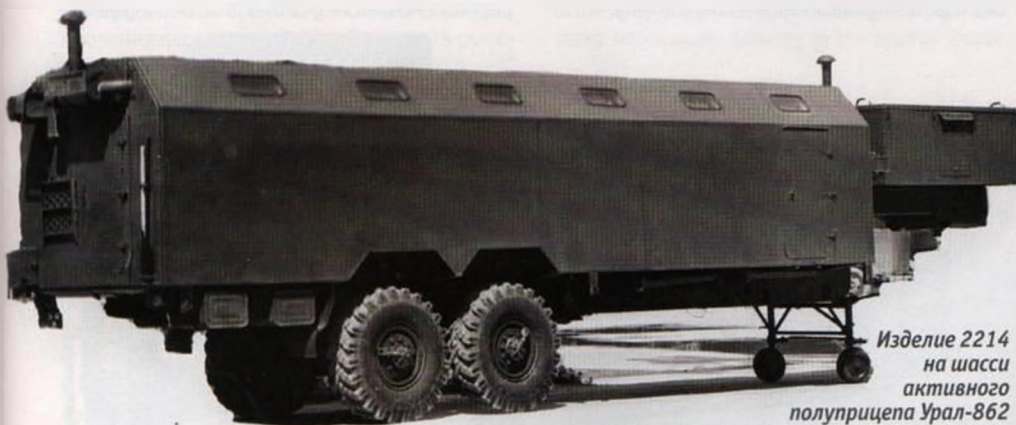
Прицепной кузов КМ П6 на заводском дворе



На испытаниях – прицепной кузов КМ П4

Остается добавить, что применяемость прицепов МЗСА в XXI столетии настолько многообразна, что она лимитирована лишь действующими ограничениями габаритов и нагрузки на ось. А изготовить прицеп под конкретного заказчика для специалистов труда не составит. Не зря ведь в названии предприятия есть прилагательное «специализированных». На том, как говорится, и стоит МЗСА – уникальный завод на Открытом шоссе, равных которому еще нужно поискать. 

Автор благодарит генерального директора МЗСА в XXI столетии настолько многообразна, что она лимитирована лишь действующими ограничениями габаритов и нагрузки на ось. А изготовить прицеп под конкретного заказчика для специалистов труда не составит. Не зря ведь в названии предприятия есть прилагательное «специализированных». На том, как говорится, и стоит МЗСА – уникальный завод на Открытом шоссе, равных которому еще нужно поискать. 



Изделие 2214 на шасси активного полуприцепа Урал-862 с кузовом КМ 862 для тягача Урал-44201