

Советски
Дмитрий Дашко

Советские
ЛЕГКОВЫЕ

1918-1942



Москва 2012

Автор



Автор книги – Дмитрий Данин.

Родился в 1984 году в городе Харькове. Закончил Национальный университет имени В. Н. Каразина. Исследователь отечественного автомобилестроения. История, автор ряда публикаций по истории отечественного автомобиля. Ведущий блога AVTOAB.COM, посвященного исключительно вопросам нашей автомобильной истории.

Статьи, заметки и предложения просьба направлять на электронную почту автора – dmitdub@dmiy.com или размещать в блоге.



ЗИС-102

В первой 1938 года москвичи видели регулярно катающийся по центру необычный автомобиль. С виду известный лимузин ЗИС, но без крыши и с колесами «проф-01-21». Это была вторая модель легкового автомобиля, придуманная московским автомобилем (штабкой АМО Ф-15 не в счёт). Над его конструкцией пришлось приложить усилия, не зря открытая версия появилась только спустя полтора года после закрытия лимузина. В первую очередь автомобиль был заново «основан» для компенсации потери жесткости кузова. Каркас укрепили дополнительными осязками и введенным специальным задним поясом, усиленного металлической стеной, что создавало жесткую коробку. Поверней укладывались веред. Центральная перегородка автомобиля выполняла функцию дополнительного усилителя каркаса. Изменили крепежную систему дверей; теперь в передние и задние двери открывались против хода автомобиля, поэтому ввели именованную конструкцию притворных и навесных стоек.

Второй экземпляр ЗИС-102 появился только через год, в начале 1939-го. Он имел экспериментальный кузов типа кабриолет или, как его называли на английском манер - Convertible. У этой машины вылезли четыре боковых стекла, оцинкованные стойки и нулевой перегородка со стеклом, как в традиционных лимузинах. С поднятым верхом пассажиры на заднем сидении оставались без обзора, т.к. третий ряд окон уже технологически не вписывался в конструкцию. В задней части тента, как и в фургоне, находилось небольшое окошко. Кузов такого типа посчитали бестересственным. Затем последовало ещё несколько экземпляров ЗИС-102 уже с обновленной внешностью которую должны были получить все легковые автомобили ЗИС, начиная с 1940 года. Машину оснастили новой формой решетки радиатора, изменили форму лобового стекла, в передних дверях установили небольшие фарочки. Что касается индекса, то обновленный автомобиль остался по-прежнему назывался ЗИС-102 без буквенных добавлений, т.к. двигатель ЗИС-101А и по-прежнему устанавливали.



*ЗИС-102 разъезжает с парнями
по центру Москвы, Май 1938 года*

Советскими инженерами была рассмотрена все существующие варианты открытых автомобилей Lincoln, Cadillac, Buick и др. Наиболее в известной инженерии стал съемный тент автомобиля. Машина была очень длинной и требовала особого механизма для съема мягкой крыши, к тому же из-за большой скорости такие крыши преправались в настоящий парус. Крыша состояла из металлического каркаса с деревянными стойками и сама представляла собой армированный непроницаемый материал, внутри которого имелась опора для придания округлости. Схема каркаса тента представляла собой сплошной механический узел, состоящий из четырнадцати связанных между собой шарнирных точек. Дуги по бокам были деревянными. Весь механизм тента был устроен на двух основных кронштейнах, связанных балками с кузовом. Для удобства сборки и установки кронштейны имели возможность перемещаться. Высота тента регулировалась двумя болтами в прорезях передних стоек.



Схема конструкции тента ЗИС-102

Кронштейны тента к бортам осуществлялась с помощью специальных замков-оправок. В дверях монтировались съемные металлические боковины, с которыми можно было работать. При снятии эти боковины прятались в специальный ящик в багажнике автомобиля. В задней части тента имелось окно в закрытом состоянии. Интересным было устройство открытого лючка. На лючке располагались на обивке мягкой центральной перегородки (между водителем и салоном). Они освещали полку автомобиля. Свет включался автоматически при открытии/закрытии дверей. Ещё один лючок располагался сталь, в деревянной дужке, он освещал салон. Боковые сиденья центрального ряда (страничные) были более просторные, чем аналогичные на ЗИС-101, они могли прятаться в специальные ниши - перегородки. Сиденья в салоне автомобилей были обиты темной-синей тканью с рисунком. Задние сиденья имели две подушки. Все фары ЗИС-102, по конструкции «Ленинградского» автомобильного завода (Ленинград).

*В передних дверях первого ЗИС-102 имелось
большое акриловое непрозрачное стекло*



Из годовых производственных отчетов Московского автозавода 1938-1940 гг следует, что было изготовлено всего девять автомобилей модели 102. Восемь из них имели кузов «фактом». Их изготовили ровно столько, сколько на 1939 год заказал у завода Глававтопром. В мае 1939 года общественности впервые официально показали ЗИС-102, в ряде статей



ЗИС-102 с кузовом кабриолет

автомобильных журналов были даны сведения о новом автомобиле, который автомобильная промышленность, наряду с закрытыми лицензиями, будет выпускать с 1940 года. Такие журналы предназначались для южных районов страны.

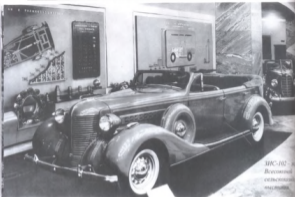
Они из первых автомобилей отправили на международную выставку в Нью-Йорк, которой в течение в 1939-1940 гг закончилось на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке ВСХВ (позже ВДНХ, ВВНЦ). Еще одна машина попала в спортивное общество «Динамо», принадлежавшее под патронатом НКВД. Четвертый экземпляр обособился в гараже Московского военного округа и привнес парадный в 1939-1945 годах, хотя генерал Победы 1945 г. машина принимать не доверила. Одна машина осталась на Московском автомобиле в качестве экспериментальной.

BMW-102

Обладатель машины BMW-102 впервые среди легковых автомобилей получил новую решетку радиатора



Автомобиль BMW-102 в частном порядке можно было заказать лишь в одной стране — Германии в компании ОСВАРВАДИМ. С 1939 года лицензия жителя Германии приехала из Германии, и в 14-й серии 1940 года присутствовало уже четыре BMW-102, которые и были реализованы. Один из обладателей существовавшей машины в ноябре 1940 года стал Райнер Туленов, жил в Калинин. Сперва хотел, он не хотел получить свой автомобиль или 27 000 руб. за не имеющийся или же, при наличии, ждать до 1942 года. Но был создан уникальный прецедент. Советский фермер впервые делал свою индивидуальную машину, так же сделать на свой же заказ, что и 1-й серийный BMW. Такая форма сотрудничества системы осуществляла и проект трех друзей.



ВМС-107 - это
Великолепный
самостоятельный
модель.

К

уда же делась остальные машины? Их следы быстро терзаются. Известно, что как минимум три образца были отараклены обслуживать кавказские отделения и драгивнах нашей страны: первые два экземпляра ВМС-101 с кузовами фатон и кабриолет, а также одна из более поздних машин.

Также однозначно известно, что одна автомобиль (шасси №6743) числится на 30 августа 1941 года за автотарком улья свани НКВ СССР. На машине был установлен радиостанция, и начальник улья всегда имел возможность оперативно получать информацию из штаба. О судьбе остальных экземпляров ничего не известно, все они тихонько угнаны в стенах закрытых гаражей. Увы, в 1940 году серийное производство фатонов не началось, такж на них не поступала.



Любительский подделанный экземпляр: ВМС-102 в салоне из коллекции музея Краснодарского