

За рулем



**Знакомьтесь,
новинка:
"Бизон" —
пикап
из Тольятти**

Ежемесячный журнал для автомобилистов

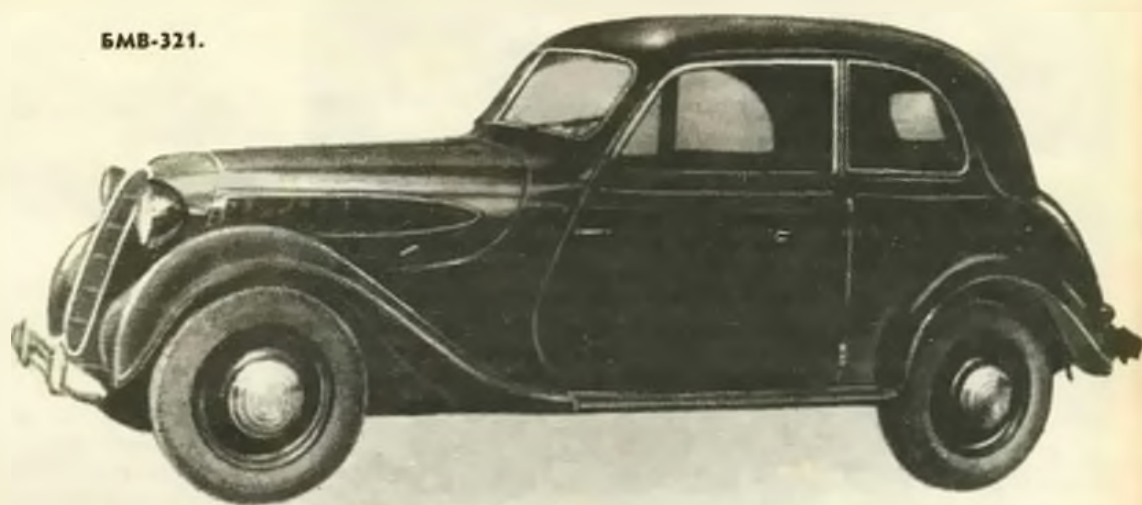
902 - 88

12

Декабрь 1993

На улицах наших городов в первые послевоенные годы часто встречались новенькие черные автомобили с бело-голубой эмблемой БМВ. Но на табличке под капотом у них значилось: «Советское акционерное общество «АвтоVELO», г. Айзенах». Машины эти называли репарационными, поскольку их поставки из советской зоны оккупированной Германии шли в счет покрытия ущерба, нанесенного нам во время войны. Надо заметить, что, хотя буквы в наименовании фирмы расшифровываются «Баварские моторные заводы», а ее штаб-квартира находилась (да и поныне находится) в Мюнхене, все автомобили БМВ, включая репарационные, вплоть до 1949 года изготавливали в Айзенахе — вовсе не в Баварии, а в Тюрингии.

Этот завод, ранее принадлежавший фирме «Дикси», 3 января 1929 года перешел в руки БМВ — фирмы, произво-



двигатели и мотоциклы. С этого дня в ее производственную программу вошли еще и автомобили. Перед началом второй мировой войны, в 1938 году, БМВ выпустил в Айзенахе 8465 машин семи разных моделей. Как раз в 1938-м там освоили модель -321, которая была дальнейшим развитием БМВ-320. Именно БМВ-321 поступали в СССР по репарациям, поэтому к ним у нас особый интерес. Понять, почему в заголовке статьи они названы советскими, помогут малоизвестные до сих пор факты из истории завода в Айзенахе.

С 1941 года БМВ прекратил производство легковых машин и развернул выпуск джипов (унифицированная командирская модель № 1), армейских мотоциклов БМВ-Р75, танковых пушек, орудийных лафетов и другой военной техники. А в сентябре 1944-го его корпуса на 65—70 % превратились в развалины в результате налетов американской авиации. Когда закончилась война, в соответствии с решениями Потсдамской конференции айзенахский завод БМВ попал

в список предприятий, которые подлежали демонтажу.

Осенью 1945 года делегация рабочих завода, обследовав предприятие, обратилась к маршалу Г. Жукову, главе советской военной администрации Германии (СВАГ), с предложением возобновить выпуск легковых автомобилей. Помимо некоторых сооружений, в Айзенахе сохранился задел готовых деталей и запчастей, а на берлинском заводе «Ами-Будд», который выпускал кузова для БМВ-321, уцелели штампы и сварочные кондукторы.

СВАГ согласилась с мотивами и 13 октября 1945 года издала приказ № 93 «Об организации производства автомобилей и мотоциклов на бывшем заводе БМВ в Айзенахе». Речь шла о моделях БМВ-321 и БМВ-Р35.

Первые 14 автомобилей собрали в ноябре 1945-го. Завод получил некоторую часть оборудования с «Ами-Будд» и других предприятий. Но для его бесперебойной работы требовалось наладить нормальное снабжение сырьем, комплектующими изделиями, обеспечить финансирование. С этой целью 13 августа 1946 года приказом СВАГ за № 390 бывший БМВ наряду с бывшим заводом «Симсон» (мотоциклы марки АВО) и другими пред-

приятиями включили в состав советского акционерного общества «АвтоVELO». Его возглавляли представители советской администрации, финансировала также наша сторона. Продукция «АвтоVELO» шла в счет репараций в Советский Союз. Вот почему сделанные в Германии автомобили БМВ-321, а позже и БМВ-340, а также мотоциклы БМВ-Р35 и АВО-425 можно рассматривать как продукцию советского (по действительной принадлежности и направленности сбыта) предприятия.

Надо отметить, что выпуск БМВ-321 по тем временам был немалым: 1947 год — 2035 штук, 1948 — 2398, 1949 — 2734. Это больше, чем выпустили -321-х за все предвоенные годы.

Построенные в Айзенахе автомобили и мотоциклы несли традиционную фирменную бело-голубую эмблему БМВ. Головное предприятие в Мюнхене с 1949 года тоже стало выпускать машины под этой маркой: сначала довоенной модели, а с весны 1951 года — новой, БМВ-501.

«АвтоVELO» разработало свою новую модель БМВ-340 — модернизированный, прежде всего по кузову, довоенный БМВ-326. Серийный выпуск начали в октябре 1949 года, а на следующий год устаревший БМВ-321 сняли с производства.

Одновременно Айзенах изготавливал с 1947 по 1953 год и спортивные автомобили БМВ-327/2, унифицированные с БМВ-340, причем кузова для них (типа «куле 2+2» и «кабриолет») поставлял дрезденский завод (бывший «Глестер»).

К тому времени головное предприятие БМВ в Мюнхене возбудило ходатайство о своих правах на использование традиционного (бело-голубого) товарного знака. В результате с 1950 года на автомобилях и мотоциклах, изготовленных в Айзенахе, появилась очень похожая, но бело-красная эмблема ЭМВ («Айзенахер моторен верке»).

После того, как в 1949 году на территории советской оккупационной зоны была провозглашена Германская Демократическая Республика, «АвтоVELO» 5 июня 1952 года передало свои заводы администрации нового государства. Завод стал называться «Народным предприятием АВЭ» («Автомобиль Верк Айзенах»). Впоследствии он перешел на выпуск автомобилей с передними ведущими колесами и двухтактными двигателями (ИФА-F9,

«Вартбург-311», «Вартбург-312», «Вартбург-323»).

Что можно сказать о машинах БМВ-321 и БМВ-340, которые хорошо известны автомобилистам старшего поколения? Они зарекомендовали себя надежными, технически совершенными, выделялись нетрадиционным дизайном. Эти автомобили можно было без опасения эксплуатировать, используя низкосортные бензин и масло.

К достоинствам БМВ-321 надо отнести хорошо уравновешенный шестицилиндровый двигатель с верхнеклапанным газораспределением, коробку передач с синхронизаторами на двух высших передачах, очень точно выполнявший команды водителя реечный рулевой механизм. В независимой подвеске передних колес упругим элементом служила поперечная пружина.

Машины комплектовали так называемой централизованной системой смазки узлов шасси: сочленений подвески передних и задних колес, шкворней, рулевых тяг. Через каждые 50—100 километров водитель коротким и резким движением нажимал на педаль смазочного насоса, подавая масло к этим точкам.

Цельнометаллический двухдверный кузов БМВ-321 был довольно узким и тесным (особенно сзади), а двери навешивались на задних петлях, что, в общем, небезопасно для пассажиров. Доступ в небольшой по размерам багажник — из салона.

Если сравнить этот автомобиль с распространенной тогда «Победой», то кузов нашей машины был просторней и комфортабельней. Но «советский БМВ» резвее: с места он за 36 секунд набирал скорость 100 км/ч, а «Победа» за это же время — только 80 км/ч. Поскольку -321-я на 350 килограммов легче, она расходовала и меньше топлива — в среднем 11 л/100 км против 13,5 у «Победы».

Другая машина, БМВ-340 получила четырехдверный кузов, но многие их узлы и агрегаты были одинаковыми. Однако новая модель уже оснащалась не одним, а двумя карбюраторами. Кроме того, зависимая подвеска ее задних колес была не на двух продольных рессорах, а на двух продольных торсионах с системой реактивных рычагов. Багажник, по-прежнему небольшой, открывался снаружи, запасное колесо расположили под полом.

Обе модели в 40-е и 50-е годы получили достаточно широкое распространение в нашей стране. Немало их на ходу и поныне.

Л. ШУГУРОВ

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА БМВ-321

(в скобках — отличающиеся данные БМВ-340)

Общие данные. Годы выпуска — 1945—1950 (1949—1956); количество мест — 4 (5); количество дверей — 2 (4); масса в снаряженном состоянии — 1000 (1100 кг); наибольшая скорость — 110 (120) км/ч; эксплуатационный расход бензина — 11,0 (11,5) л/100 км; запас топлива — 50 л. Размеры. Длина — 4470 (4630) мм; колесная база — 2750 (2870) мм; размер шин — 5.50—16 дюймов. Двигатель. Число цилиндров — 6; клапанный механизм — OHV; рабочий объем — 1971 см³; степень сжатия — 6,0; количество карбюраторов — 1 (2); мощность — 45 (55) л. с./33 (41) кВт при 3750 об/мин.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Чем можно заменить в ВАЗ-2101 регулятор напряжения РР380, работоспособность которого не удалось восстановить?

Электромеханический регулятор напряжения РР380, применявшийся ранее в «жигулях» (он уступил место электронным приборам), ремонтировать в домашних условиях очень трудно. Его параметры, отрегулированные, например, на машине при снятой крышке прибора, меняются даже после ее установки, и остаются нестабильными вследствие износа.

Лучше всего применить вместо РР380 регулятор напряжения РН-4, выпускаемый в качестве запасных частей. Он ставится на то же место без доработки, строго поддерживает необходимое напряжение в бортовой сети и, что очень важно, получая информацию непосредственно от батареи через дополнительный провод, не дает ей перезарядиться. Кроме того, этот регулятор берет на себя функции включения сигнальной лампы, освобождая от нее штатное реле РС702, не дающее, кстати, необходимой информации об аварийной ситуации в системе.

После установки блока зажигания «Искра» перестал работать тахометр в ВАЗ-2106. Что делать?

Обычно бывает достаточно коричневый провод, идущий от вывода «П» тахометра, пересоединить с вывода без обозначения на вывод «Б» катушки зажигания.

Если не поможет, надо подсоединить этот провод через диод типа Д226 (КД1056, В, Г) и подключить параллельно резистор МЛТ-0,5-20 кОм. Такой способ подключения тахометра обеспечивает его работу и при установке блоков зажигания типа «Электроника».

В продаже встречаются «жигулевские» масляные фильтры, отличающиеся от обычных меньшими размерами и маркировкой (2101-1012005-20 — раньше «двадцатки» в конце не было), хотя изготавливает их тот же ДААЗ. Почему фильтр стал меньше?

Действительно, габарит нового масляного фильтра меньше — диаметр корпуса 96, высота 100 мм против 108 и 110 мм у фильтров прежней конструкции. Качество очистки масла в них и срок службы не изменились, так как сохранилось главное — фильтрующая способность и площадь картона фильтрующего элемента. А вот число гофров в нем увеличилось, что и дало возможность уменьшить диаметр и высоту фильтрующего элемента. Другие и более подробные сведения о современных масляных фильтрах приведены в ЗР, 1993, № 4.

Где на территории СНГ владельцы автомобилей «Форд» могут обслужить свои машины?

На территории СНГ расположены 19 станций «Форд», где продают и обслуживают машины этой марки. Сообщаем из телефоны (в скобках — код города).

Донецк: «Виннер-Форд-Донецк» — (0622) 95-06-62. Екатеринбург: «Мега-Форатек-Системз» — (3432) 44-15-56 и 44-50-62. Киев: «Виннер-Форд-Киев» — (044) 220-00-00 и 220-40-26. Минск: «Лада-ОМС» — (0172) 21-60-70. Москва: «ТД-Автомобили» — (095) 279-27-66; АСТО — (095) 448-36-71; «Ауто Трейдинг и Сервис» — (095) 250-97-90 и 250-98-34; «Кельвин» — (095) 241-78-10; «Нью-Йорк Моторс» — (095) 348-73-01 и 348-73-13; «Тенекс» — (095) 239-24-47 и 239-46-38; «F&S Трейдинг» — (095) 284-41-70 и 281-29-64; «US-Импекс» — (095) 488-31-02. Новосибирск: «Тенекс» — (3832) 32-57-36. Пермь: «Старк Мотор» — (3422) 31-86-41 и 30-61-38. Санкт-Петербург: «ТДВ-Авто» — (812) 521-46-13 и 521-46-14; «Ринг-Мотор» — (812) 166-92-67. Ставрополь: «Тенекс» — (86522) 62-225. Тольятти: «Техно-Мотор» — (3512) 38-05-10 и 60-33-81.

Когда впервые позволились за рубежом наши автомобили?

Дебют русского автомобиля в Германии, Австро-Венгрии, Испании, Франции состоялся в 1910 году, когда петербургский журналист Андрей Платонович Негель совершил путешествие по этим странам на своем «Руссо-Балте-С24-30».

Первые советские машины ГАЗ-А и ГАЗ-АА, построенные по фордовским чертежам, прибыли в Америку в 1933 году как подарок техническому музею Г. Форда. Англия же познакомилась с продукцией советской автомобильной промышленности довольно поздно, в 1938 году, когда посол И. Майский прибыл на официальный правительственный прием в Лондоне на ЗИС-101 с восьмицилиндровым двигателем.

На каком отечественном автомобиле впервые установили руль слева?

Правостороннее движение существовало в России издавна, и кучеры, обгоняя попутный экипаж, покрикивали: «Правда держи!» Автомобилисты тоже ездили по правой стороне, но при этом руль у всех «руссо-балтов», например, как и у их иностранных собратьев, размещался справа.

Советские автомобили ранних лет, АМО-Ф15 и НАМИ-1, держались старых традиций — руль у них тоже находился справа при правостороннем движении, что, наверное, привело бы в шок нынешнюю ГАИ. Но грузовики Я-3, Я-4 и Я-5, которые с 1925 года стал выпускать Ярославский автомобильный (ныне моторный) завод, имели левое расположение руля и рулевой колонки. Это произошло потому, что в основу модели Я-3 была положена конструкция американского грузовика «Уайт», у которого, как у большинства американских моделей, руль находился слева.

С освоением по американским лицензиям машин АМО-3 («Автокар»), ГАЗ-А («Форд-А») и ГАЗ-АА («Форд-АА») советское автомобилестроение безоговорочно отдало предпочтение рулю и рулевой колонке, размещенным слева.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА