**03-326 Шкода, Skoda-1201 4х2 4-дверный заднеприводный универсал гп 275 кг, мест 5, вес: снаряжённый 1.1 тн, полный 1.75 тн, Skoda 45 лс, 105 км/час, поставлено в СССР 15806 экз. всех моделей 1201 и 1202, ЧССР 1955-61 г.**



*По материалам В. Новосёлова, М. Чернявского, М. Жукова, А. Павленко и М. Шелепенкова.*

**Скромно, но достойно**

После Второй мировой войны автомобильные заводы в чешских городах Млада-Болеслав, Квасины и Врхлаби были национализированы и объединены под общим наименованием AZNP Skoda (Automobilove zavody, narodnipodnik Skoda) — Автомобильный завод народного предприятия «Шкода». В Врхлаби когда-то располагалась экипажная фабрика, а до войны здесь изготавливали специальные кузова для автомобилей Skoda.

Первой послевоенной продукцией AZNP Skoda стал небольшой семейный автомобиль Skoda-1101. По сути, это была модернизированная Skoda 1100 Popular образца 1939 года, но с новым кузовом. Она по-прежнему изготавливалась на деревянном каркасе и по дизайну напоминала

довоенные модели. Поначалу у Skoda 1101 был только 2-дверный кузов, отсюда и прозвище этого автомобиля — Tudor (дословно «две двери»). Позже, когда стали строить 4-дверные машины, их по привычке продолжали называть Tudor.

Производство модели Skoda 1101 началось в 1946 году, а в 1949 году к ней присоединилась Skoda 1102, отличавшаяся от предшественницы рычагом переключения передач, перенесенным на рулевую колонку. На обновленном шасси Skoda 1102 в основном изготавливали легковые машины с кузовом «седан», а шасси Skoda 1101 использовалось для производства грузопассажирских универсалов, фургонов и машин скорой помощи.

Дальнейшим развитием семейства легковых автомобилей Skoda 1101/Skoda 1102 стала модель Skoda 1200, разработка которой началась в 1948 году. После войны ресурсов у завода не хватало, поэтому конструкторы постарались свести к минимуму затраты на внедрение в производство

новой модели, использовав многое из того, что уже выпускалось. Практически всю ходовую часть, включая знаменитую хребтовую раму с центральной трубой и карданным валом внутри и подвеску колес на поперечных рессорах, позаимствовали у Skoda 1101/Skoda 1102. Автором этой конструкции считается чешский инженер Ганс Ледвинка (Hans Ledwinka), ранее работавший в компаниях Steyr и Tatra. Единственным серьезным новшеством для шасси стала система центральной смазки.

Шасси с трубчатой хребтовой рамой, помимо простоты, прочности и малой массы, имело множество достоинств — например, присущую только ему жесткость и одновременно способность хорошо работать на кручение. Правда, у машины с такой ходовой частью в зависимости от нагрузки изменялся угол развала задних колес и, как следствие, площадь контакта шины с дорогой, что в определенных условиях(например, при движении по скользкому шоссе) влияло на устойчивость автомобиля.

Зато Skoda 1200 впервые в истории марки получила полностью цельнометаллический кузов. Деревянный каркас кузова к тому времени уже считался анахронизмом, кроме того, он мешал развернуть массовое производство автомобилей Skoda, как того требовало правительство страны. Тогда в автомобилестроении Чехословакии происходила серьезная реорганизация и производство доступных легковых машин в приказном порядке сосредотачивалось на заводах Skoda. Устаревшие технологии были серьезным препятствием на пути осуществления этих грандиозных планов. Необходимость заготовки, сушки и обработки древесины не позволяла существенно нарастить объемы производства, а расширять деревообрабатывающие цеха посчитали неразумным — пора было переходить на выпуск цельнометаллических кузовов.

Кузов автомобиля Skoda 1200 выполнили в модном «понтонном» стиле, то есть без выступающих крыльев, с намеком на аэродинамику - машина получила подчеркнуто зализанные округлые формы. Сегодня многие вещи воспринимаются как само собой разумеющееся, а современники с удовольствием отмечали, что все двери на Skoda 1200 открываются вперед (по ходу движения, а не против), а их петли полностью скрыты за кузовными панелями. Среди положительных моментов надо отметить и просторный салон автомобиля, и удобный багажник с крышкой, доходящей до заднего бампера.

Единственным внешним рудиментом, доставшимся Skoda 1200 от автомобилей прежних поколений, было составное ветровое стекло из двух плоских половинок, хотя заднее стекло на седане уже было гнутым, панорамным.

Спереди оригинально смотрелись опущенные практически до уровня бампера большие фары, кстати, тоже заимствованные у предыдущей модели Skoda 1102, и довольно скромное оформление воздухозаборника системы охлаждения двигателя, состоявшее всего из двух горизонтальных хромированных накладок. Зато покатый капот украшала огромная декоративная «капля» из матово-молочного пластика. На машинах первых серий она еще и подсвечивалась изнутри при включенных фарах.

Для второй половины 40-х годов не менее скромно выглядел и интерьер автомобиля. Приборная панель состояла всего из трех круглых циферблатов разного диаметра. Самый большой (в центре) — спидометр, а два поменьше (по бокам) — стрелочные указатели топлива (слева) и температуры воды (справа). Металлическая штампованная приборная панель частично окрашивалась в белый цвет и сразу становилась нарядной. Руль был не менее модным — 2-спицевым, с полукольцом звукового сигнала в нижнем секторе. Рычаг переключения передач размещался на рулевой колонке, а диван переднего ряда сидений был цельным, не разделенным на два отдельных сиденья.

Выпуск автомобилей Skoda 1200 (внутризаводское обозначение typ 955) начался в 1952 году. По сравнению с предшественниками объем верхнеклапанного 4-цилиндрового рядного бензинового мотора у Skoda 1200 немного увеличили — с 1089 до 1221 см3. С горизонтальными карбюраторами Solex или Jikov при степени сжатия 6.6 мотор развивал мощность 36 л.с. при

4100 об/мин. 4-ступенчатая коробка передач имела синхронизаторы только на III и IV передачах. Поэтому при переключении с первой на вторую передачу водителям приходилось делать двойной выжим сцепления.

Skoda 1200 не поражала своими динамическими характеристиками. Полностью нагруженному автомобилю (а это почти 1500 кг) мощности двигателя едва хватало для нормального передвижения. Разогнать машину до паспортных 100 км/ч можно было лишь на длинных затяжных прямых участках трассы или на спусках. Зато эксплуатационный расход топлива был довольно скромным — в среднем 9-10 л/100 км. В то время это считалось очень хорошим результатом.

Машина привлекала скорее своей надежностью, долговечностью и способностью с легкостью передвигаться по плохим дорогам благодаря высокому дорожному просвету, малым свесам кузова и особой ходовой части с хребтовой рамой, позволявшей автомобилю приспосабливаться

к неровностям покрытия. Плавность хода обеспечивали подвески колес с поперечными рессорами: передняя — с верхними треугольными рычагами и рессорой снизу, а задняя — с качающимися полуосями и рессорой сверху.

Сначала выпускался автомобиль только с кузовом «седан», а чуть позже на базе седана были разработаны универсал и 2-дверный фаэтон, который остался лишь опытным образцом. Около 20 седанов Skoda оснастили двигателем большего объема (1,5 л). Внешне Skoda 1500 не отличались от обычных седанов Skoda 1200.

Новый универсал получил наименование Skoda 1201 STW. Аббревиатуру STW сегодня часто расшифровывают как Station Wagon, что в вольном переводе означает «многоместный легковой автомобиль». Но на заводе Skoda предпочитают несколько иную интерпретацию происхождения аббреви атуры STW — Sport Touring Wagon, то есть туристический автомобиль.

В свою очередь универсал послужил основой для создания фургона, машины скорой

медицинской помощи и похоронного автомобиля (катафалка). У медицинской и похоронной машин, в отличие от универсала, кузов сзади был удлинен на 120 мм.

**Обновленный Вариант**

В 1955 году двигатель с более высокой степенью сжатия (1:7) получил вертикальный карбюратор Jikov 32 SOP с падающим потоком смеси, новый топливный насос и более совершенную систему выпуска отработанных газов. Все это вместе позволило поднять мощность мотора до 45 л.с. при 4200 об/мин. При этом максимальная скорость модернизированной машины, получившей наименование Skoda 1201 (внутризаводское обозначение typ 980), возросла до 115 км/ч, а расход топлива остался практически тем же.

Что касается кузова, то самым серьезным и заметным новшеством стали наружные пороги (раньше пороги были внутренними, скрывавшимися за закрытыми дверями). Кроме того, на обновленной машине установили фонари указателей поворотов спереди и сзади (на Skoda 1200 в передних крыльях были выкидные флажки наподобие семафора, которые обозначали направление поворота) и новые наружные ручки дверей. В коробке передач появились синхронизаторы на второй передаче.

В том же году на головном предприятии в Млада-Болеславе начали выпуск новой модели Skoda 440, поэтому здесь оставили производство только двигателей и шасси Skoda 1201. Изготовление

кузовов и окончательную сборку седанов перенесли в филиал в Квасинах, а всех остальных модификаций автомобилей этого семейства — в Врхлаби, В том же году к перечисленным выше коммерческим модификациям Skoda 1201 добавился грузовичок с открытым кузовом типа «пикап». Специально для экспорта в Квасинах в небольших количествах производился седан версии Skoda 1201 De Luxe в двухцветной окраске с дополнительными декоративными наружными молдингами и более богатой внутренней отделкой кузова.

В 1956 году появились опытные образцы Skoda 1201 Rapid с измененной передней и задней частью кузова в американском стиле, сдвижным люком в крыше салона и хромированными колпаками колес, полностью закрывавшими штампованный стальной диск. Главным новшеством

стал бензобак, перенесенный из моторного отсека в багажник. Его разместили в нише, которая ранее использовалась для запасного колеса, а «запаска» теперь устанавливалась сверху, что несколько сокращало объем багажника. Зато такое размещение бензобака было менее пожароопасным, ведь соседство топливного бака и раскаленного выпускного коллектора двигателя в непосредственной близости друг от друга — не самое лучшее решение.

Skoda 1201 Rapid была представлена на выставке в Брно (тогда еще Чехословацкой инженерной выставке, предшественнице знаменитой Международной машиностроительной ярмарки). Обновленный седан должен был вскоре прийти на смену Skoda 1201 и несколько оживить экспорт чехословацких легковых автомобилей.

Но более современные Skoda 440 Spartak затмили собой прототипы Skoda 1201 Rapid, поэтому дальше постройки опытных образцов обновленных седанов дело не продвинулось. Более того, по этой же причине седаны Skoda 1201 были сняты с производства в 1959 году, в то время как выпуск коммерческих вариантов на их базе продолжался на филиале завода AZNP в Врхлаби.

В 1961 году в Врхлаби началось производство обновленных автомобилей Skoda 1202 (typ 981). Ходовая часть осталась прежней, от Skoda 1201, зато автомобили получили новый, более широкий кузов (ширина 1700 мм) с передней частью в стиле Skoda Octavia (гнутое лобовое стекло, измененная форма передних крыльев, капота, приборной панели и т.д.). Мощность двигателя была увеличена до 48 л.с., а рычаг переключения передач с рулевой колонки переехал на пол. В 1969 году двигатель еще раз модифицировали, подняв степень сжатия до 7,9, что позволило увеличить его мощность до 51 л.с. при 4600 об/мин.

Производство автомобилей семейства Skoda 1202 продолжалось в Врхлаби до 1973 года. Всего было построено 33 599 экземпляров Skoda 1200 всех модификаций, 33 473 автомобиля Skoda 1201 и 60141 Skoda 1202.Такая долгая конвейерная жизнь уже порядком устаревшей модели была связана с невозможностью ее полноценной замены аналогичной моделью, так как с середины 60-х годов Skoda сосредоточилась на выпуске заднемоторных легковых машин, а создать на их базе приемлемый вариант пикапа, фургона или медицинского автомобиля не представлялось возможным.

**Главное - проходимость**

Автомобили Skoda 1200 и Skoda 1201 довольно активно экспортировались — в основном в страны социалистического содружества и на Ближний Восток. За рубежом их ценили за прочность, надежность и неприхотливость в эксплуатации, а главное — за хорошую проходимость.

Известны случаи, когда в восточных странах на автомобили Skoda 1200/Skoda 1201 с кузовом «универсал» устанавливались дополнительные сиденья в багажник (вдоль бортов) и машина постоянно перевозила не пятерых, а семерых пассажиров в режиме маршрутного такси. При этом доступ к дополнительным сиденьям осуществлялся через заднюю распашную дверь.

**Для медицины и торговли**

П оставки Skoda 1201 в Советский Союз начались в 1957 году. В тот момент отечественная автомобильная промышленность не могла самостоятельно удовлетворить потребности народного хозяйства в малотоннажных грузовых автомобилях с кузовами «фургон» и «универсал». Выпуск

фургонов «Москвич-401-422» с деревометаллическим кузовом к этому времени уже прекратился, а производство цельнометаллических фургонов «Москвич-430» сдерживалось по объективным причинам.

К тому же импорт чехословацких машин позволил поддержать автомобильную промышленность дружественной нам страны в трудный для нее период. Пик популярности автомобилей Skoda 1201 в Советском Союзе пришелся на начало 60-х годов.

В СССР автомобили Skoda закупали главным образом для предприятий торговли. Чехословацкие фургоны активно использовались для перевозки белья, молока и молочных продуктов, доставки в торговую сеть кондитерских, колбасных изделий и мясных полуфабрикатов. Но с развертыванием

выпуска советских машин аналогичного назначения («Москвич-423» и «Москвич-430», УАЗ-450 и УАЗ-451) поставки фургонов и универсалов из ЧССР были прекращены с 1961 года.

Кроме фургонов и универсалов в нашу страну в больших количествах импортировались санитарные автомобили Skoda 1201 (после 1961 года — Skoda 1202).

Нашим медикам нравились чехословацкие медицинские автомобили. Они уверенно справлялись с плохими дорогами, ведь даже в городах тогда не везде был асфальт. Салон санитарной Skoda по объему несколько уступал нашей «Волге» (ГАЗ-22Б), но был гораздо удобнее, так как запасное

колесо у Skoda находилось под полом в заднем свесе кузова, а у ГАЗ-22Б — за левой пассажирской дверью.

С1966 года поставки чехословацких «санитарок» в нашу страну резко сократились, а потом и вовсе прекратились. Всего в СССР импортировали 15 806 легковых автомобилей Skoda всех моделей и модификаций.

**Поставки автомобилей Skoda в СССР в 1957-1968 годах\***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Год | 1957 | 1958 | 1959 | 1960 | 1961 | 1962 | 1963 | 1964 | 1965 | 1966 | 1967 | 1968 |
| Количество  экземпляров | 578 | 1688 | 3000 | 3016 | 1508 | 1500 | 1501 | 1500 | 1463 | 41 | 1 | 10 |

А. М. Савин. Экспорт и импорт автомобилей в России и СССР (1901-2012 гг.). Петрозаводск, 2013.

|  |  |
| --- | --- |
| Производитель | Škoda |
| Модель | 1201 Dodávka |
| Начало производства | 1955 |
| Окончание производства | 1961 |
| Кузов | furgon, STW |
| Количество дверей | 3 |
| Количество мест | 2 |
| Расположение двигателя | впереди |
| Ведущие колеса | задниe |
| Топливо | бензин |
| Количество цилиндров | рядный 4 |
| Охлаждение | жидкость |
| Рабочий объём | 1221 куб.см |
| Диаметр цилиндра | 72.0 мм |
| Ход поршня | 75.0 мм |
| Степень сжатия | 7.0:1 |
| Распределение впуска (ГРМ) | OHV |
| Клапанов/цилиндр | 2 |
| Система питания | карбюратор, 1 x Jikov |
| Мощность [ кВт / лс ] | 33.0 / 45.0 при 4200 об/мин |
| Крутящий момент | 86 Нм при 2500 об/мин |
| Коробка передач | M4 |
| База | 2685 мм |
| Колея передних колес | 1250 мм |
| Колея задних колес | 1320 мм |
| Длина Ширина Высота | 4360х1680х1580 мм |
| Масса | 1120 кг |
| Максимальная скорость | 100 км/ч |