**03-290 Автокам-Рейнджер-2160 4х2 3-дверный рамный заднеприводный автомобиль с пластиковым кузовом, мест 4, вес: снаряженный 1.082 тн, полный 1.38 тн, УЗАМ-331.10 72 лс, 125 км/час, примерно 150 экз., г. Пермь, Менделеевск, Шуя 1991-95 г.**



Автокам Рейнджер выпускался в Менделеевске (Татарстан), Шуе (Ивановская область) и в Перми, на велозаводе "Велта".

Уважаемый Виктор Степанович Черномырдин, увидев однажды автомобиль «Автокам-Велта», спросил у своего окружения: «Это ещё что за у…ще»? Как всегда - очень метко, коротко и ясно. Хотя это далеко-далеко не самый уродливый плод «перестройки», «нового мЫшления» и веры в «светлый» Запад. Вспоминает И. В. Михайлович - заместитель генерального директора АО «Автокам Лтд» (1993-94): «Складывалось такое впечатление, что английские партнёры собирали детали со свалки, двигатели брали ремонтные и присылали нам. Скоро мы отказались от английской комплектации так как, началось воровство и обман. …Состоялся суд, Марвелс и Джениксон были осуждены на 2 и 3 года, а их соучастник – на год. Но деньги нам не вернули.»

К словам В. С. Черномырдина добавлять что-либо особого смысла нет, но каталог есть каталог.

*Oldtimer weekly на zen.yandex.ru. Спасибо автору - легко читается и не нагружено излишними подробностями и деталями.*

**Пластмассовый автомобиль «эпохи перемен». Автокам-2160.**

На заре 90-х этой машине пророчили большое будущее, о ней писала пресса, а знатоки японских автомобильных марок называли его русским «Сузуки-Самурай». Сейчас уже мало кто помнит об «Автокаме», и его появление в продаже на «авто ру» становится сенсационной новостью.

История «Автокама» начинается в конце 1980-х, когда ветер перемен дул уже очень отчетливо, легковые автомобили по-прежнему были в дефиците, а частному бизнесу в виде всевозможных кооперативов наконец-то дали зеленый свет. Кто-то кинулся производить мелкие запчасти (в основном очень сомнительного качества и надежности) для существующих машин, запчасти тогда были очень болезненной и дефицитной темой, а кто-то мыслил масштабней, настолько, что замахнулся на создание очередного «автомобиля для народа».

Несмотря на то, что в роли «народного автомобиля» в то время уверенно вписывалась «Таврия» и Вазовская «Восьмерка», появившиеся в середине 1980-х, идея нашла отклик и поддержку. В создание «Автокама», в той или иной мере вложилось около 40 разных предприятий. Правда, в процессе, многие из проекта вышли.

Осилить разработку автомобиля с нуля «Автокам» не мог, и принялся искать подходящие образцы на Западе. И нашел. Британская компания FSV International Ltd производила малоизвестный автомобиль Rickman Ranger, представлявший собой раму и пластиковый кузов собственного производства, и агрегаты от Ford Escort. Именно эту машину иногда путали с Suzuki Samurai, сходство есть, но есть и различия, как визуальные, так и технические. Ranger имел классическую, компоновку с приводом на заднюю ось, внедорожником в отличие от «Самурая» он не являлся.

Британский пластиковый автомобиль отлично вписывался в концепцию «Автокама», так как мог продаваться в виде набора для самостоятельной сборки в гараже, «кит-кара», говоря современным языком.

Первоначальные условия партнерских соглашений между «Автокам» и FSV International Ltd предусматривали сборку автомобилей из британских машинокомплектов на территории России. Из 100% готовой продукции 30% оставалась для внутреннего рынка, остальное англичане сами продавали на территории Европы. По сути, такое производство из давальческого сырья, и эта концепция сильно расходилась с первоначальной идеей насытить внутренний рынок доступной иномаркой собственной сборки. Понимая это, на «Автокаме» планировали в будущем начать своё производство большинства комплектующих, и даже пластиковых кузовов. Так, в итоге, и получилось.

В мае 1991 года с большой помпой прошла презентация «Автокама», были озвучены амбициозные планы производства, 20 тыс. единиц в год. Летом успели собрать около десяти автомобилей, производственная площадка была в Ивановской области, в городе Шуя. Но ситуация в стране резко менялась.

После распада СССР все внешнеторговые договорённости были сорваны, да и британские партнёры оказались не очень добросовестны, недопоставили значительное количество машинокомплектов. Такие масштабные изменения не могли не затронуть проект.

С имеющихся кузовов были сняты лекала, сделаны матрицы, и стеклопластиковые панели стали делать уже в России, попутно их усилив в слабых местах. Производство рамы тоже освоили, а вот с поставкой европейских силовых агрегатов дело не пошло, пришлось искать им замену на внутреннем рынке.

Выбор был невелик. Двигатель взяли от «Москвича», объемом 1.5 и 1.7 литров, коробку передач – от «ИЖ-Орбита», хотя встречались и модификации с коробкой от «Москвич 2140», задний мост, подвеска, оптика, рулевое и тормоза тоже от автомобилей «ИЖ». В салоне было нечто среднее между «Орбитой» и автомобилем «ОКА». Таким получился «Автокам-2160», выглядел он странно, но кое-как ездил, производились они в Перми на заводе Велта выпускавшем до этого велосипеды.

По сообщениям множества источников, проект пластикового российского «автомобиля для всех» заглох в 1993 году. Тогда многим просто было не до автомобиля, ну а те, у которых были деньги на машину, предпочитали пусть и подержанные автомобили, но заводского производства, а не странную пластиковую коробчонку, собранную из всего, что было под рукой у сборщиков, вчерашними кооператорами. Но штучное производство, видимо, продолжалось до 1995 года, так как на «авто ру» продавался «Автокам-2160» именно этого года выпуска. Ценник на них, кстати, сейчас немаленький, но только из-за эксклюзивности. Несмотря на внедорожную внешность, полноприводным «Автокам» никогда не был, тем не менее, обладал хорошей проходимостью. Сказывался лёгкий кузов и тяговитый мотор.

Спустя годы, глядя на этот автомобиль, отчетливо понимаешь, что шансов стать хоть сколько-то массовым, у него не было никаких. Неспроста ведь в Британии он производился в формате «сделай сам», в незначительных количествах. Куда правильнее было бы взять уже готовые наши разработки, того же АЗЛК, [«Москвич 2150»](https://zen.yandex.ru/media/oldtimer/moskvich2150-moskovskii-djip-kotoryi-mog-by-jit-5c3f42d47cfae500aa85ecd4), практически полностью готовый к производству, разработанный профильными инженерами, и попытаться наладить его производство. Учитывая острую нехватку компактных полноприводных внедорожников для села, у такого проекта шансов было гораздо больше.

**Технические характеристики «Автокам-2160» (АООТ «ПЕРМАВТО»)**

|  |  |
| --- | --- |
| Число мест | 4 |
| Максимальная скорость | 125 км/ч |
| Расход топлива при скорости 90 км/ч | 9 л/100 км |
| Время разгона до 100 км/ч | 21 с |
| Электрооборудование | 12 V |
| Аккумуляторная батарея | 6-СТ-55 |
| Генератор | Г-250Ж1 |
| Реле-регулятор | РР362-А |
| Стартер | СТ117-А |
| Прерыватель-распределитель | Р118 |
| Свечи зажигания | А7,5СС |
| Размер шин | 165/70R13 (175/70R13) |
| Масса, кг: снаряженная / полная | 1082 / 1380 |
| Дорожные просветы, мм: под задней осью | 180 |
| Рулевой механизм: шестерня-рейка, передаточное число — 20,3 | |
| Подвеска передняя: независимая, пружинная, с качающейся телескопической  гидравлической стойкой | |
| Подвеска задняя: зависимая, рессорная, амортизаторы гидравлические,  телескопические | |
| Тормоза | |
| рабочий — привод гидравлический; передние тормоза дисковые, с 1-цилиндровой  плавающей скобой; задние барабанные с одним рабочим цилиндром | |
| стояночный — на задние колеса, с механическим приводом | |
| Коробка передач: механическая, 4-ступенчатая, с синхронизаторами на всех  передачах переднего хода | |
| Сцепление: однодисковое, сухое | |
| Передаточные числа: I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39 | |
| Главная передача: одинарная, гипоидная, передаточное число — 3,91 | |
| Двигатель: УЗАМ-331.10 — рядный, карбюраторный, 4-тактный,  4-цилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения | |
|  | |
| Диаметр цилиндра, мм | 82 |
| Ход поршня, мм | 70 |
| Рабочий объем, см3 | 1478 |
| Степень сжатия | 9,5 |
| Порядок работы цилиндров | 1-3-4-2 |
| Карбюратор: ДААЗ, типа «Озон», 2140-1107010-50 | |
| Максимальная мощность: 72 л. с. при 5500 об/мин | |
| Максимальный крутящий момент: 106 Нм при 3200 об/мин | |
|  | |