

# За рулем



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

**Ежемесячный журнал для автомобилистов**

908 - 88

**12**

**Декабрь 1993**



# «БИЗОНЫ» НА БЕРЕГАХ ВОЛГИ



— Звери-то эти в степях Поволжья никогда не водились. Почему же автомобиль так назвали?

— Посмотри на него внимательно: кабина большая, как голова у бизона, в облик чувствуется мощь, и бегаёт быстро. Правда, похож!

Из разговора с создателями машины

Придумать имя машине непросто. Например, нарекли «Нивой», а крестьянам она не очень-то подходит: сельским жителям нужно не столько ездить, сколько возить. Для перевозки грузов «Нива» неудобна: места мало.

В странах, где больше просторы и много грунтовых дорог, фермеры предпочитают полноприводные пикапы. Те, кто видел американские фильмы, наверняка обратили внимание, что таких машин у них много. Впрочем, неизвестно, кому пикапы нужнее: крестьянам, торговцам, работникам почты или снабженцам. Не секрет, что из-за двухсот килограммов груза нередко гоняют за тридевять земель КамАЗ или ЗИЛ. Пикапы очень удобны и как межцеховой транспорт: целый день крутятся по территории на многотонном грузовике тяжело и невыгодно, а иногда ему просто не развернуться.

Долго ждали потребители, и вот на наших просторах появился невиданный доселе «зверь» — «Бизон». Новая машина — не самоделка, а результат работы конструкторов-профессионалов. Автомобиль прошел испытания, получил все необходимые сертификаты и соответствует требованиям ЕЭК ООН. По классификации, принятой в нашей стране, его обозначение ФВК-2302. До поры не будем расшифровывать аббревиатуру, расскажем сначала о самой машине.

Если речь идет о грузовиках, то обычно начинают с грузоподъемности. «Бизон» может перевозить 500 кг, полная масса 1880 кг. Габарит указан на рисунке. Внутренние размеры кузова: 2000 × 1640 × 350 мм. Двигатель (1,6 л, 75 л. с./55 кВт) и агрегаты трансмиссии (четырёхступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, блокируемый межосевой дифференциал) — от «Нивы» ВАЗ-2121. Максимальная скорость



Сборка грузовиков: ни конвейера, ни роботов.

Грузить можно с трех сторон.

110 км/ч. Расход топлива при 80 км/ч — 10,6 л/100 км, в городском цикле — 13,4.

Кабина собрана из панелей «Нивы». Стандартные крышу и боковины укоротили. Задняя стенка и пол — оригинальные детали: их делают специально для «Бизона». Заднюю стенку с внутренней стороны обивают кожзаменителем.

Но у «Нивы», как помнят читатели, несущий кузов, рамы нет. Перевозка тяжелых грузов, да еще по бездорожью, быстро выведет его из строя. Поэтому конструкторы «Бизона» разместили кабину и бортовую платформу на мощной раме. По той же причине задняя подвеска — рессорная, а не пружинная, как у «Нивы». Шесть листов рессоры воспринимают нагрузку постоянно, а четыре (так называемый подрессорник) включаются в работу, только когда в кузове лежит груз. Рессоры — от УАЗа, но число листов уменьшено, а те, что в подрессорнике, укорочены. Заметим, что такое конструкторское решение (рама плюс рессорная задняя подвеска) типично для зарубежных пикапов.

Поскольку база (то есть расстояние между осями колес) «Бизона» больше, чем «Нивы», на 600 мм, карданный вал пришлось сделать новый, длиннее. Еще один узел был усилен — балка заднего моста. К обыкновенной «жигулевской» приварили стальные короба, чтобы она не прогибалась.

Платформа кузова — с фанерным полом и стальными бортами (передний — неподвижный, остальные — откидные) — снабжена крючками для веревок, крепя-



щих груз. Между кабиной и платформой — дуга безопасности. Она не дает сильно деформироваться кабине, если машина перевернется.

Остальные узлы и агрегаты (тормоза, рулевое управление, электрооборудование) от ВАЗ-2121, задние фонари от ВАЗ-21011. Снаружи и внутри машина выглядит вполне по-заводскому, аккуратно.

В дороге ощущается комфорт легкового автомобиля, на какой-то момент забываешь, что ты не в «Ниве»: и капот, и панель приборов, и рычаги управле-





Съедет «Бизон» с откоса, застрянет или опрокинется! Съезжал.



Говорят, это не самый удачный вариант тента — серийный будет лучше.

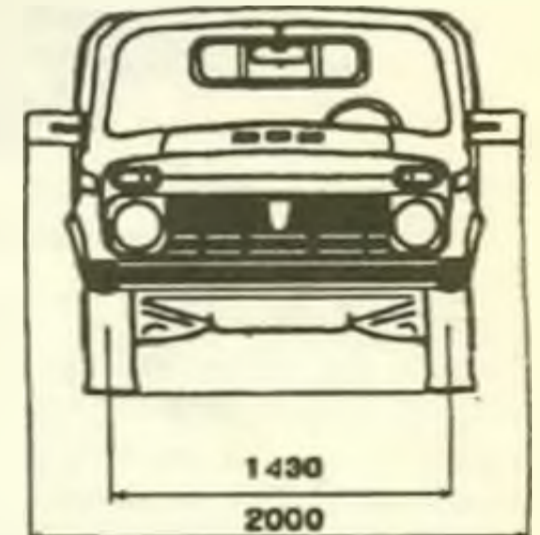
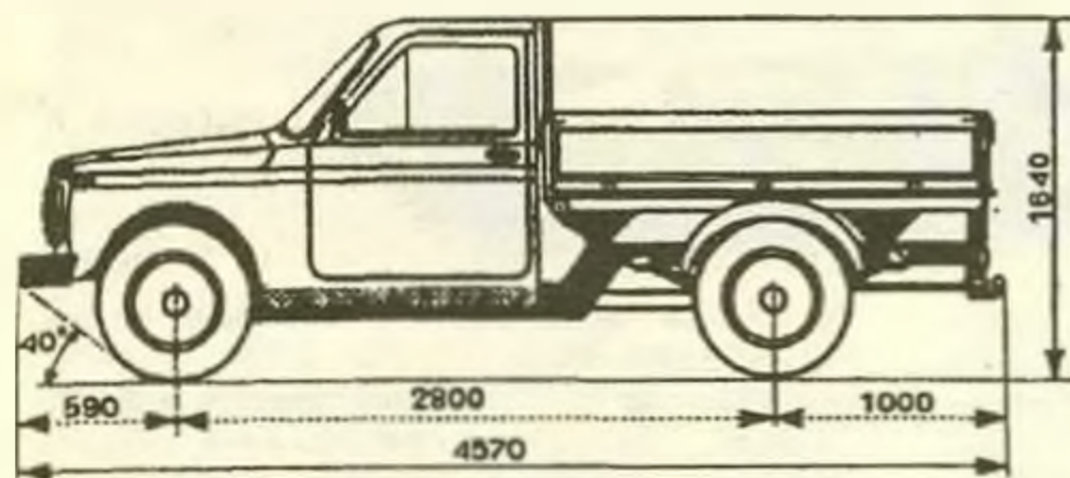


«Бизон» забрался в оранжерею.

ния — все что видишь перед собой — от ВАЗ-2121. Шумит машина примерно как «Нива», и когда дорога гладкая — такой же комфорт. В транспортном потоке груженный «Бизон» идет наравне с «Жигулями». Вдруг — выбоина на шоссе, автомобиль трянуло, поминаешь недобрым словом дорожников. Потом догадываешься, что виноваты не только они. Такое бывает на большинстве грузовиков, особенно порожних. Впрочем, тряска в «Бизоне» не идет ни в какое сравнение с той, что ощущается приезде на ЗИЛе или ГАЗе. Однако некоторые черты грузовика «Бизон» присущи, что вполне естественно. Эффект получается довольно забавный. Если едешь вперед — легковая машина: быстрый разгон (с грузом, конечно, помедленнее), хорошие тормоза, маневренность. Собираешься сдать задним ходом — грузовик: если в кузове что-нибудь громоздкое — внутренним зеркалом не воспользуешься, только боковыми, или высовывайся в открытую дверь.

Тот же эффект можно наблюдать со стороны. Едешь по шоссе, смотришь в зеркало — сзади «Нива». Вдруг пошла на обгон, оказывается, это ее младший брат — грузовой «Бизон».

По сравнению со старшей сестрой у братишки «тяжелое» рулевое колесо (приходится прикладывать больше усилий), меньше предел регулировки сидений — они упираются в заднюю стенку. Человеку ростом выше 185 см устроиться за рулем «Бизона» будет, пожалуй, сложно.



Хорошо, что «Бизон» не требует пере-квалификации: навыков управления легкой машиной вполне достаточно, передавать экзамены на «грузовую» категорию тоже нет необходимости. Техническое обслуживание не представляет трудностей: с «Нивой» мы давно знакомы.

«Бизоны» выпускаются серийно, продаются, и нам удалось побеседовать с владельцем такой машины. Это второй автомобиль в его семье (есть еще ВАЗ-2105). Грузовиком хозяин доволен: помещается в гараже, предназначенном для легковой машины, и не нужно теперь цеплять прицеп и «пятерку». Высокая проходимость. Доставил, к примеру, навоз на садовый участок — никому ничего не платил: сам погрузил, сам привез. Есть возможность заработать: возил мебель, холодильники, как грузовое такси.

Вернемся к характеристикам машины. Одна из самых важных — цена. В сентябре «Бизон» стоил семь миллионов рублей, «Нива» — около шести. Грузовик можно было купить свободно. Как будут

обстоять дела, когда журнал придет и читателям, сказать трудно: пока выпускают 30—35 машин в месяц, а всего к сентябрю сделали 250 штук. Выпуски планируют увеличить. Ситуация в экономике непростая, и производители «золотых гор» не имеют, однако делать «бизоны» рентабельно.

Пора, наконец, представить и новую автомобильную фирму. Это «Восточное кольцо» — акционерное общество из Тольятти, где контрольный пакет акций принадлежит ВАЗу. Раньше была известна как Спецавтоцентр Волжского автозавода. По сей день ремонтирует машины, но занимается и другими видами деятельности: производит автомобили для автоспорта — багги, грузовики «Бизон», сельхозпродукцию, стройматериалы, выращивает цветы и т. д.

Производство автомобилей размещается в цехах спецавтоцентра и в специально построенном корпусе площадью 3000 м<sup>2</sup>. Почти все операции — ручные. Сборка постовая — конвейера нет. Машину собирают три человека, имена которых вписаны в сопроводительную документацию — они несут персональную ответственность за качество.

Фирма «Восточное кольцо» (от откуда буквы ФВК в обозначении модели) располагает своим конструкторским бюро, а кроме серийного производства автомобилей, есть и опытно-экспериментальное. В создании «Бизона» участвовали также специалисты НТЦ ВАЗа, НАМИ.

Любопытный факт: машину сделали по «инициативе снизу» — никаких планов министерства по ее созданию не существовало. Не было и централизованного финансирования.

У руководства фирмы есть желание сделать новую кабину, чтобы придать «Бизону» оригинальную внешность, а так и будут говорить: «Нива-грузовик», «Нива-пикап. С одной стороны, смысл в этом есть. Но с другой — ВАЗ-2121 имеет хорошую репутацию в России, знают «Ниву» и на Западе. Нынешний вид «Бизона» подчеркивает преимущество конструкции, что должно положительно сказаться на сбыте.

Чего совершенно точно не хватает грузовику, так это дизельного двигателя: и топлива дешевле, и потребует его меньше. Увы, ни один завод СНГ дизели такого класса не делает. Впрочем, есть и другой путь, опробованный для «Нивы», — устанавливать импортный мотор.

На этом можно закончить рассказ о машине. Остается пожелать новых успехов ее создателям.

**Д. ПОСТНИКОВ**  
Фото В. Князева