

# АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

№ 7 • 1994



№ 7-12 / 94  
Третье Московское Международное "Мотор-шоу 94"  
1994 № 7-12



Рис. 7



Рис. 8

Конечно, в нынешних условиях работать автозаводу не просто. Поэтому все, о чем говорилось выше, в полном объеме сможет увидеть свет только в том случае, если на проблемы автомобильной промышлен-

ности, в том числе и на проблемы УАЗа, самое серьезное внимание обратит государство. И прежде всего — с точки зрения налоговой политики.

*В.Ф. ЧИРКАНОВ*

УДК 629.113/.115-058.232.6

## "БИЗОН" — АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ФЕРМЕРОВ

В последние годы в прессе появлялось немало сообщений о новых производителях автомобильной техники. Например, собирались деньги на очередной "народный автомобиль" (ЕлАЗ); закупились за рубежом целые заводы "под ключ" (по выпуску автобусов "Мерседес" и "Баркас"), комплекты для "домашней" сборки автомобилей ("Рейнджер" и др.). Правда, результаты этих кампаний мало заметны.

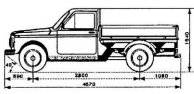
Но вот на дорогах, а затем и на выставках стали появляться оригинальные автомобили, построенные на серийных агрегатах, но явно не в любительских условиях. Это авторемонтные предприятия, получив некоторую свободу, без лишнего шума взяли заполнить пустующие ниши и целые секторы отечественного автомобильного рынка. Особенно бурное развитие, как и следовало ожидать, получили так называемые "коммерческие" АТС: микроавтобусы, грузо-

пассажирские автомобили, развозные фургоны и пикапы.

Одно из таких предприятий — акционерная фирма "Восточное кольцо" (ФВК), контрольный пакет акций которого принадлежит ВАУ. Созданная на базе тольяттинского спецавтоцентра Волжского автозавода фирма, кроме ремонта автомобилей, занимается самой разнообразной производственно-коммерческой деятельностью — вплоть до выращивания цветов. В частности, здесь разрабатывают и выпускают кроссовые автомобили — баги, а также изготавливают оригинальные полноприводные пикапы ФВК-2302 "Бизон" (см. рисунок и таблицу).

"Бизон" спроектирован на агрегатах популярной "Нивы", но имеет рамную конструкцию. База увеличена, по сравнению с ВА3-2121, на 600 мм, что позволило разместить позади двухместной кабины грузовую платформу длиной 2 м. Ее борта — металлические, пол — из листа ламинированной фанеры.

Кабина собрана в основном из серийных панелей (специально изготавливается только задняя стенка); ее оборудование такое же, как на ВА3-2121. Исключе-



Парамтр	Автомобили	
	ФНК-2302 "Бизон"	ВА3-2121 "Нива"
Полная масса, кг	1882	1550
Число мест	2	4-5
Грузоподъемность, кг, с экипажем в составе:	4 человек	120
	2 человек	500
	1 человека	575
		330
Внутренние размеры кузова, мм	2000×1640×350	—
Двигатель	ВА3-2121	ВА3-2121
Рабочий объем, л	1,57	1,57
Максимальная скорость, км/ч	110	132
Расход топлива при 80 км/ч, л/100 км	10,6	9,9

ние составляют только наружные зеркала заднего вида: они большего размера.

Задняя подвеска — на полуэллиптических рессорах с прорессорниками, заимствованных от УАЗ-3303, но несколько измененных. Подвеска позволяет перевозить в кузове 500 кг груза, а если в кабине только водитель — 575.

Задний мост усилен стальными коробами, а карданный вал — заметно длиннее, чем у базовой модели.

Уникальность "Бизона" заключается в том, что он — единственный серийно выпускаемый в СНГ полно-

приводный пикап (перспективная разработка ЛуАЗа в серию пока не пошла). Между тем, как показывает зарубежный опыт, это чисто фермерский автомобиль. Там такие, аналогичные даже по конструкции (капотная компоновка, зависимая с цельным ведущим мостом задняя и независимая на двойных поперечных рычагах передняя подвеска) автомобили применяются очень широко.

Интересен "Бизон" и тем, что, по существу, единственный его узел, который приходится изготавливать специально, — рама. В остальном автомобиль почти полностью унифицирован с уже выпускаемыми, а значит, сравнительно недорог в производстве и ремонте, достаточно надежен и не требует переподготовки водителей и технического персонала.

Общее впечатление от автомобиля таково: его не могло не быть. Настолько логично появление пикапа. Подтверждением тому может быть гамма полноприводных автомобилей любой фирмы, от "Ровера" до "Тойоты".

Таким образом, идея, как говорится, легла на поверхность, а ее воплощение получилось превосходным. По логике вещей, вслед за двухместным "Бизоном" стоило бы ожидать четырех-пятиместный, с укороченным кузовом, а может быть, и что-то большее. Был бы спрос.

Сегодня фирма "Восточное кольцо" помимо основного производства располагает собственным КБ и опытно-экспериментальным производством, работает в тесном контакте с НТЦ ВАЗа и НАМИ. Здесь могут и готовы решать любые технические и производственные задачи на должном высоком уровне.

УДК 629.114.5

## АВТОБУССТРОЕНИЕ РОССИИ

*В настоящее время в Российской Федерации основную массу автобусов выпускают три завода: Курганский, Липецкий и Павловский (соответственно автобусы КАвЗ, ЛиАЗ и ПААЗ). Однако обеспечить полностью потребности страны в пассажирских перевозках они пока не в состоянии. Поэтому создаются и новые автобусные производства — главным образом для удовлетворения региональных нужд. Накапливают выпуск автобусов и автозаводы (правда, в небольших количествах).*

### Автобусы КАвЗ

Начав изготовление автобусов в 1958 г., завод произвел их уже более 350 тыс. и достиг рекордного для Европы объема выпуска — 20 тыс. шт. в год. Даже сейчас, на фоне общего спада производства, акци-

онерная компания "КАвЗ" выпускает ежегодно свыше 17 тыс. автобусов.

Основная его модель — КАвЗ-3976 (рис. 1) — пользуется устойчивым спросом и приносит заводу ощутимую прибыль. Однако в условиях самостоятельности и надвигающейся конкуренции предприя-



Рис. 1



Рис. 2