**11-136 ÖAF K 30-230 семейства "Tornado" 6х4 карьерно-строительный самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 18 т с кузовом ковшового типа для перевозки сыпучих материалов, мест 3, полный вес 30 т, 230 лс, поставлено в СССР более 400 экз., ÖAF Австрия, 1963-71 г. в.**



1946-71, Остэррайхише Аутомобиль-Фабрикс-А.-Г. (ÖAF), Вена, Австрия,

1921 - II 1945, Остэррайхише Аутомобиль-Фабрикс-А.-Г. (ÖAF), Вена, Австрия,

1911-21, Остэррайхише ФИАТ-Вэркэ, Вена, Австро-Венгрия/Австрия.

 АвстроФИАТ тип Торнадо 30 250Л (Tornado 30 250L), 1963-1965, самосвал, 250 л.с., более 400 шт. поставлено в СССР.

*http://3w.su/gruzoviki/319-1.html Энциклопедия грузовиков, ОАФ*

 С присоединением Австрии к Германскому рейху в 1938 г. немецкая фирма МАИ (МАМ) выкупила контрольный пакет акций компании "Остеррайхише Аутомобильфабрик" , сокращенно ОАФ. Эта аббревиатура появилась еще в 1921 г., когда фирма "Аустро-ФИАТ", австрийский филиал итальянского концерна ФИАТ, стала независимой, но продолжала изготовлять автомобили марки "Аустро-ФИАТ", сокращенно АФ (АР). С конца 30-х г. грузовики АФ уже не выпускались, а марку "ОАФ" присвоили собиравшимся в Вене немецким армейским автомобилям МАN М14500А. В феврале-марте 1945 г. предприятие было разрушено авиацией союзников, а после вступления в Вену Красной Армии попало в распоряжение Управления советского имущества в Австрии. В 1946 г. фирма возобновила производство дизельного 5-тонного армейского автомобиля МАN мощностью 110 л.с., получившего обозначение "50М110", для стран антигитлеровской коалиции, в погашение понесенных ими потерь. В 1952 г. появился 1,5-тонный капотный дизельный грузовик "2050", стиль которого использовался на всех последующих машинах.

 После заключения 15 мая 1955 г. соглашения об отводе оккупационных войск из Австрии, ОАФ передали под государственное управление, обязав поставить в СССР партию грузовых машин, тягачей и автобусов, известных как "Австро-ФИАТ". В основном это были 2-осные капотные седельные тягачи ОАФ 745С с 2-осными полуприцепами-рефрижераторами для дальних перевозок скоропортящихся грузов. Автомобили оснащались 6-цилиндровым дизелем (9186 см3, 145 л.с.), 6-ступенчатой коробкой, двойной главной передачей, удлиненной 3-местной кабиной с возможностью установки спального места, а 12-тонный полуприцеп с собственным 9-сильным мотором для привода холодильной установки имел кузов с панелями из полированного алюминия. В Советский Союз было отгружено 1200 таких автопоездов. Поставлялись также бескапотные грузовики и седельные тягачи "Р745СГ с рефрижераторными фургонами, передвижные кафе на базе туристических автобусов ОАФ 60Р145 с прицепом-электростанцией.

 Завершив свои обязательства перед СССР, фирма ОАФ вступила в последний короткий период самостоятельного творчества. В 1963 г. появилась серия тяжелых 2- и 3-осных капотных грузовиков "Торнадо" полной массой до 26 т с новыми 9,5- и 11,5-литровыми дизелями ОАФ (180-215 л.с.). Однако вскоре они уже предлагались в основном с моторами МАN, "Лейланд" и "Камминс" мощностью 200-254 л.с. и другими покупными агрегатами. С1965 г. началось производство 7-тонного автомобиля "Хэррикейн" с дизелем "Лейланд" (130 л.с.), а в 1968 г. был выпущен легкий полноприводный грузовик "НА 2~90 Гусар" 4x4, который австрийцы пытались противопоставить универсальному немецкому "Унимогу". Он имел грузоподъемность 2-3 т и 4-цилиндровый дизель МАN в 90 л.с. К этому времени относится очередное сближение ОАФ и МАN, завершившееся в 1969 г. присоединением небольшой австрийской фирмы, получившей название "Аустро-МАН". Летом 1971 г. новая группа приобрела контрольный пакет акций другой австрийской фирмы "Грэф унд Штифт" (Сraf und Stift), выпускавшей аналогичную продукцию. С 6 июля новая компания получила длинное наименование "Остеррайхише Аутомобильфабрик рАФ унд Грэф унд Штифт" (Osterreichische Automobilfabrik OAF & Graf und Stift) и стала выпускать тяжелые грузовые и специальные машины для фирмы МАN. Из прежней продукции дольше всех выпускалась капотная серия "Торнадо", оснащенная двигателем, кабиной и оперением от грузовиков МАN. Осталась и торговая марка "ОАФ", сохраняющаяся до сих пор на всех автомобилях, выпускающихся на бывшем заводе "Аустро-ФИАТ" в Вене.

 В первой половине 70-х г. программа ОАФ включала многочисленные шасси, бортовые грузовики, самосвалы и различные тягачи с двигателями мощностью от 168 до 440 л.с., базировавшиеся на агрегатах немецких бескапотных машин. Главным внешним отличием была эмблема, представляющая композицию из аббревиатур МАN и ОАФ с изображением рычащего льва — символа фирмы "Грэф унд Штифт". Единственным автомобилем, созданным в то время силами инженеров ОАФ, стал 3-осный самосвал "Джамбо" (Jumbo) 6x4 с двигателем в 320 л.с. и кабиной МАN. Он послужил базой серии балластных тягачей ОАФ 40.400V (400 л.с.) для буксировки прицепов полной массой до 300 т. Новинкой в программе стали 4-осные шасси "ОАФ 33.280VFA" и "48.331VF" с колесными формулами 8x4 и 8x8. С 1974 г. фирмы ОАФ и МАN совместно создавали семейство полноприводных армейских машин для бундесвера. Вскоре такие шасси с колесными формулами 4x4, 6х6 и 8x8 стали основой гражданской продукции. Расширение их производства произошло с вводом в эксплуатацию в Вене в 1988 г. нового завода ОАФ.

 В 90-е г. фирма предлагала гамму специальных шасси и тягачей серии "Е2000" (310-600 л.с.) полной массой 13-50 т (в составе автопоезда - до 250 т). Автомобили сгруппированы в 25 серий (от "Е40" до "Е99") с разной комплектацией, параметрами и расположением управляемых и ведущих мостов, что определяет 37 вариантов исполнения с колесной формулой от 4x2 до 10x8. Автомобили имеют автоматические коробки передач, постоянный или отключаемый привод на все колеса с самоблокирующимися дифференциалами, все дисковые тормоза с системами АБС и ASR, гидропневматическую подвеску и гидросистему подъема ведущих мостов с электронным управлением, алюминиевые баки на 700 л топлива, а также специальные кабины на 6~8 человек. Максимальная скорость некоторых моделей достигает 125 км/ч. Такие шасси стали основой различных тягачей, самосвалов, аэродромных пожарных машин и специальных вездеходов. За 1999-2000 производственный год фирма, на которой работает 886 человек, изготовила 3400 автомобилей и 60 автобусных шасси. Из них 95% экспортировано — в большинстве своем под маркой "МАN".

*С. В. Кирилец на rcforum.ru. Последний раз редактировалось Slava; 23.12.2023 в 14:12*

 В СССР поставлялись и седельные тягачи, и самосвалы, и автобусы (автобусы в основном модели 5DN-120). Может в архиве фирмы перепутали фотки, показав самосвал для Болгарии, но точно такие-же я лично видел в начале 70-х годов еще - в детстве летом мы с друзьями частенько часами сидели на дереве около Петергофского шоссе и наблюдали за потоком автомобилей, в надежде увидеть красивые финские автобусы и другие редкости, "Австро-Фиаты" встречались уже редко, но среди них и самосвалы "Торнадо", 100%!!! Их забыть не возможно, громадные, массивные красавцы, даже Татры по сравнению с ними казались отстоем

Фотки могли перепутать, но текст из архива фирмы, напечатанный в журнале Last&Kraft 5-2005 должен быть точен, цитирую: "... седельные тягачи были основным экспортным продуктом ОеАФ. Например более 1000 седельников, в основном с полуприцепами-рефрижераторами ушли в 1954-64 годы в Советский Союз. Такого же типа седельные тягачи продавались в Россию и с другими полуприцепами, например "сило" для перевозки зерна, как показанный на фотографии. В Россию было продано еще более 400 трехосных тяжелых самосвалов и значительное количество автобусов. В 50-х годах львиная доля продукции автомобилей ОеАФ шла в СССР, так-как завод находился 10 лет с 1945 по 1955 под управлением советских окупационных властей (USIA) и машины поставлялись сначала в качестве репараций за нанесенный Советскому Союзу ущерб во время войны....Поставлялись в СССР и специальные грузовики, для работы на добыче природного газа, приспособленные к тяжелейшим условиям сибирских морозов при температурах до минyс 60 градусов ....В 1958 году перенял ОеАФ в виде встречного дела представительство экспорта автомобилей Советского Союза в Австрии. Типовая программа начиналась с Москвича, Волги, Элиетте (Eliette, что они имеют в виду под этим именем мне не совсем ясно, может так в Австрии называли Запорожец???) и кончалась внедорожниками УАЗ, и позже автомобилям Лада..."

*Последний раз редактировалось MGHO; 03.06.2011 в 01:36. на rcforum.ru.*

Поправочка. Австрийская республика (послевоенная) никогда никаких репараций не платила и в их счет никому ничего не поставляла. Она считалась страной, жестоко пострадавшей от Гитлера в результате аншлюса Все технические поставки в СССР объсняются достаточно просто.На всех этих предприятиях контрольный пакет принадлежал советской администрации оккупационной зоны. Т.о. было создано множество т.с. "совместных предприятий" (как и в конце 40-х в советской зоне в Германии) Но в Германии ,после провозглашения ГДР, все еще невывезенное по репарациям оборудование решили передать братскому немецкому пролетариату, а в капиталистической Австрии из этих предприятий выжимали все возможное до 1955г, года официального ухода СССР из Австрии. Поскольку вывозить оборудование этих предприятий бдительно не давали бывшие союзники, с которыми было заключено, по поводу маленькой Австриии, целая куча взаимосоглашений. Вот продукция этих-то предприятий( в т.ч. упомянутые автомобили и тепловозы), фактически за бесплатно шла в СССР. После 1955г - ессно за деньги, а может быть и все равно бесплатно - за оставленные там контрольные пакеты, активы, пассивы и пр. нереквизированные прелести

 *14 июня 2023 от Макса Щавлева*

 Австрийские самосвалы ÖAF K-30 250L C/3A семейства "Tornado" в СССР, 1960-70-е г.

 В 1963 году, после того, как австрийская компания ÖAF (Австро-ФИАТ) выполнила свои обязательства перед СССР по поставке грузовиков, тягачей и автобусов в качестве репараций, началось производство новой серии капотных грузовиков и самосвалов ÖAF "Tornado" (выпуск до 1977 года). Машины выпускались в двух- и трёхосном исполнении с различными колёсными формулами и двигателями. В СССР было поставлено более 400 самосвалов ÖAF семейства "Tornado", закупленных советской стороной. У трёхосных самосвалов "Tornado" был кузов ковшового типа для перевозки сыпучих и строительных материалов, грузоподъёмность составляла 18 тонн, мощность дизеля до 250 л.с., колесная формула 6х4.