



IV СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР



**ЗА  
РУЛЕМ**

7-48887



Советские автобусы  
на Международном  
конкурсе в Ницце

Ассоциация французских строителей автобусных кузовов в 1948 году положила начало Международной автобусной неделе в Ницце, ставшей ныне традиционной. Сначала она включала только так называемый Конкурс автобусных кузовов. Это оценочное соревнование, где лучшие кузова награждались специальными призами.

## 12 призов — наши

При этом комплексно учитывались внешний вид машины, комфортабельность, совершенство и новизна конструкции. Позже в программу Недели включили испытательские туристские ралли на дистанцию около 4000 километров. Затем были добавлены технические испытания автобусов на динамику, эффективность тормозов и подвески. И, наконец, в программу вошел еще один вид экзамена — на маневренность и точность вождения автобусов, своего рода автобусная «фигурка».

Теперь Автобусная неделя стала действительно всесторонним, комплексным испытанием автобусов. Она приобрела международный характер и ныне постоянно привлекает внимание ведущих автобусных заводчиков мира, таких, как французские «Берлиез», «Савениз», «Верийз», западногерманские «Кюсберер», «Аувертер-Неоллан», «Даймлер-Бенц», «Юссинг», итальянские «Изаберти» и ФИАТ, бельгийский «Ван Хол», голландский ДАФ, английский АЭС, шведский «Эггилс». Эти фирмы придают большое



Автобус ЗИЛ-118

значение участие в Автобусной неделе.

В нынешних соревнованиях, посвященных по счету, впервые приняли участие советские автобусы. В Ниццу отъезжали три машины Львовского завода. Среди них были новейшая

модель — междугородный ЛАЗ-699 «Украина» и два образца серийных туристских ЛАЗ-699А. Павловский завод направил свой новый автобус ЛАЗ-665Т, а завод имени Лихачева — комфортабельный ЗИЛ-118 «Юроста» (см. «За рулем» № 8 за 1963 год).

Неделя началась для наших машин со старта в ралли. Начав путь из Москвы, Киева, Ленинграда, Минска и Львова, они прошли по 3500 километров и успешно финишировали в Ницце.

Главный приз — приз Президента Французской республики — по результатам туристского ралли был присужден советскому автобусу ЗИЛ-118. Призы оргкомитета Недели за следующие места также завоеваны советскими машинами — «Украина», ЛАЗ-699А и ЛАЗ-665Т.

Потом в Ницце нашим послам предстояло еще более сложное испытание. Беспристрастные приборы регистрировали приемистость и тормозные свойства автобусов, плавность хода, уровень шума внутри кузова, дымность и шумность двигателей. Советские машины с честью выдер-

жали этот трудный экзамен. За абсолютно лучшие показатели во всех классах автобусу ЗИЛ-118 присужден «Большой приз отличия», а автобус «Украина» отмечен «Призом отличия» за победу в своем классе.

После этого международного жюри, в которое входили ведущие специалисты-автобустроители, начало подсчет очков конкурса кузовов. Обзорность, вентиляция, удобство входа и выхода, внешняя и внутренняя отделка, безопасность, даже простота и удобство уборки салона — ничто не ускользнуло от всевидящего ока членов жюри. И вот итог — наши машины получили серебряную медаль.

Но это было еще не все. Предстояли соревнования на мастерство вождения. Здесь взаимно опередил всех соперников водитель-испытатель из Львова С. Борим. Выступая за рулем «Украины», он занял абсолютное первое место и завоевал «Большой приз отличия» и медаль Французского автоклуба.

Смотр новейших мировых достижений автобусной техники закончен. Каковы же итоги? Наши автобусы оказались «героями дня». На них выиграны три из четырех основных призов Недели, а всего завоевано двенадцать разных призов, «больших» и «малых». Этот успех радостен сам по себе, а в особенности потому, что это был наш дебют в столь сложных и представительных соревнованиях: в Автобусной неделе 1967 года принимали участие лучшие машины восьми стран.

Примечательно, что этот успех одержан советскими автобустроителями в канун пятидесятилетия великого Октября.

Л. АФАНАСЬЕВ,  
руководитель советской  
Делегации, председатель  
Федерации автомобильного  
спорта СССР



ЕХНИКА  
За РУБЕЖОМ

## МОДИФИКАЦИЯ «ШКОДЫ»

В Чехословакии началось серийное производство новых моделей полюбившегося во всем мире автомобиля «Шкода 1000 МВ» — «Шкода 1000 МВ-люкс» и «Шкода МВХ».

Новые модели отличаются прежде всего повышенной мощностью двухлитрового двигателя — 52 л. с. (против 42 л. с. у старой модели) и увеличенным максимальным крутящим моментом — 7,1—7,5 кгм при 3000 об/мин (вместо 7,0 кгм). Максимальная скорость также возросла — со 120 до 125 км/час. Этого удалось добиться благодаря измененной конфигурации кулачкового вала и увеличенному базисному делению. В целях повышения надежности распределительного механизма на новый кулачок поставлены дроссельные внутренне пружины.



«Шкода 1000 МВХ»

«Шкода 1000 МВ-люкс» получила новый, со впуском отрегулированный и задние фланцы, автотормозы при исполнении передачи заднего хода.

«Шкода 1000 МВХ» — четырехместный двухдверный люксовый. У него новая решетка, закрывающая канал, через который поступает воздух для охлаждения двигателя, и оригинальные конструкции боковые стекла: при опускании их полностью убирается и проветривается стойка, так что создается впечатление езды в открытом кузове с жесткой крышей. Эти и некоторые другие усовершенствования сделали автомобили из Млада-Болеславы еще более популярными у автолюбителей.

## ИСПАНСКИЕ МОТОЦИКЛЫ

Продукция испанских фирм — мотоциклы классов 50, 100, 125, 150, 175, 200, 250 и 350 см<sup>3</sup>. Но предпочтение отдается рабочему объему 150—200 см<sup>3</sup>. Двигатели — главным образом двухтактные, с обычной системой распределения. Рамы, тормоза и подвески также обычной для мировой промышленности конструкции.

Вот основные модели испанских машин.

Двухтактный мотоцикл «Вулварно» (фото 1). Две модели — «Траллас» и «Матгаллас» — имеют одинаковую головную часть.



1



Автобус ЛАЗ-699 «Украина»