

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

ОДАЗ-47093 (ЗИЛ-4331)



НА ЗИЛОВСКОМ ШАССИ ☆ ОДИНОЧКИ И АВТОПОЕЗДА ☆ КЛАССИЧЕСКАЯ КОНСТРУКЦИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №35, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10 (низ), 11–14:
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Максим Омельченко и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 18.09.2018
Дата выхода в России 04.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



На автомобильный рефрижератор ОДАЗ-4709 на шасси грузовика ЗИЛ-4331 в свое время возлагались большие надежды. Достаточно сказать, что это был первый серийный специализированный автомобиль, выполненный на таком шасси. Развитию проекта помешал развал Советского Союза и разрушение привычных экономических связей.

Далеки от совершенства

Авторефрижератор отличается от обычного изотермического фургона тем, что может не только изолировать перевозимые продукты от окружающей среды и температуры воздуха, но и длительное время поддерживать в кузове заданный температурный режим.

Первые отечественные рефрижераторы создали еще в 1932 году. Но они не имели на борту собственной холодильной установки: поддержание определенного температурного режима в кузове происходило за счет сменных бункеров с обычным водным льдом, сухим льдом или смесью льда и поваренной соли. Разработку таких рефрижераторов занимался Всесоюзный научно-исследовательский холодильный институт (ВНИИХ) Наркомпищепрома СССР, а производство было организовано на Московском автокузовном заводе, Одесском заводе «Фригатор» и Ленинградском мясоком-

бинате (в собственных мастерских). В СССР последние рефрижераторы такого типа изготавливал Оренбургский завод холодильного оборудования в 60-х годах прошлого века на шасси грузовиков ГАЗ-51.

Более совершенными авторефрижераторами считались фургоны с холодильными установками с механическим или электрическим приводом. Они даже летом способны были длительное время поддерживать температуру в кузове в пределах от -25 до $+13^{\circ}\text{C}$, что позволяло перевозить скоропортящиеся продукты на любые расстояния. В машинах с механическим приводом холодильного оборудования отбор мощности мог осуществляться от двигателя базового шасси, но чаще всего использовались дополнительные двигатели внутреннего сгорания небольшой мощности, работающие независимо от базового шасси, в том числе и во время кратковременных стоянок фургонов-рефрижераторов.

В СССР фургоны-рефрижераторы с автономными холодильными установками смогли создать только к началу 60-х годов, когда сразу два завода приступили к их производству. С 1960 года на Луцком машиностроительном заводе освоили выпуск рефрижераторов ЛМЗ-890 (позже ЛуМЗ-890) на базе ЗИЛ-164А и ЛМЗ-853 на базе двухосного автоприцепа ИАПЗ-754В, оснащенного точно таким же рефрижераторным кузовом, как и автомобиль-тягач, а с 1962 года на Черкесском заводе холодильного оборудования начали выпуск рефрижераторов ЧАР-51А (позже 1АЧ) на шасси ГАЗ-51А.

Наиболее совершенным автомобилем данного типа на рубеже 70–80-х годов считался рефрижератор ПАЗ-3742, выпуск которого Павловский автобусный завод освоил в 1978 году и вскоре передал его на Бакинский завод специализированных автомобилей. Несмотря на то что коли-



Рефрижератор ОДАЗ-47093 на шасси грузового автомобиля ЗИЛ-4331



чественный выпуск авторефрижераторов в СССР постоянно увеличивался, сами эти рефрижераторы трудно было назвать совершенными — прежде всего потому, что для поддержания определенного температурного режима в их кузове использовались не специальные автомобильные холодильные установки, а подходящие по размеру промышленные. Это накладывало определенные ограничения и на грузоподъемность, и на объем кузова рефрижераторов (промышленные холодильные установки были большими и тяжелыми), и на их надежность (созданные совсем для других условий эксплуатации промышленные холодильные установки не выдерживали постоянной вибрации на автомобилях, быстро выходили из строя и нуждались в постоянном ремонте).

Возможно, именно поэтому в нашей стране наибольшее распространение получили не одиночные автомобили-рефрижераторы, а рефрижераторные автопоезда в составе седельных тягачей и, как правило, импортных полуприцепов.

Первыми в СССР попали рефрижераторные автопоезда «Австро-ФИАТ». С 1945 года Австрия находилась под управлением советской военной администрации. В мае 1955 года была провозглашена декларация о независимости Австрии, подписанная в том числе и Советским Союзом. В благодарность фирма «Австро-ФИАТ», переходящая в государственное подчинение, обязалась поставить в СССР достаточно крупную партию грузовых машин и автобусов. Среди них были капотные седельные тягачи ОАФ 745G с двухосными полуприцепами-рефрижераторами грузоподъемностью 12 т, оснащенные автоматической компрессионной холодильной установкой, работающей от собственного одноцилиндрового карбюраторного двигателя воздушного охлаждения мощностью 9 л.с. Изотермические кузова для полуприцепа делала датская фирма *Tranberg*. Таких автопоездов в Советский Союз поставили 1200 штук. С 1964 года в нашу страну стали приходить рефрижераторные поезда чехословацкого производства. Это были автопоезда с полуприцепами *Orlican* грузоподъемностью 7 т (полуприцеп *N7CH* с тягачом *Praga S5T2-TN*) и 10 т (полуприцепы *N10CH* с тягачом *Skoda-706RTTN*). В 70-х годах им на смену пришли 12-тонные полуприцепы *N12CH* (тягач *Skoda-706RTTN*), а в 80-е годы — 13-тонные *N13CH* с тягачами *Skoda-LIAZ 100.42*.

Мощные и надежные холодильные установки чешских полуприцепов могли обеспечить



Рефрижератор ОдА3-3779 на шасси ГАЗ-53-12

внутри кузова температуру от -20 до $+12^{\circ}\text{C}$ при любой температуре окружающего воздуха. Они стали использоваться для доставки в крупные города и промышленные центры ранних овощей и фруктов из Молдавии, Волгограда, Астрахани и Северного Кавказа, свежей, охлажденной и копченой рыбы из Эстонии и Латвии, мяса и мясных продуктов из Тамбовской, Орловской, Курской и других областей.

С импортными установками

Отечественные заводы не могли предоставить такого разнообразия полуприцепо-рефрижераторов. Лишь в 1960–1963 годах на Одесском автозаводе в ограниченном количестве выпускался полуприцеп-рефрижератор ОдА3-826 грузоподъем-

ностью 5 т, который по факту не выдержал конкуренции с чешскими полуприцепами. Но и этот кратковременный опыт Одесского завода не остался незамеченным, и когда вновь подняли вопрос о необходимости насыщения автохозяйств отечественным рефрижераторным транспортом, именно при Одесском автозаводе в 1976 году было создано Главное специальное конструкторское бюро (ГСКБ) по рефрижераторам.

Уже на более совершенной технической основе здесь разработали рефрижераторные полуприцепы ОдА3-9772 и ОдА3-9786, у которых почти весь кузов был выполнен из алюминия (каркас изготавливали из алюминиевых профилей, наружную и внутреннюю обшивку делали из алюминиевого



Опытный образец ОдА3-4709 с импортным холодильным агрегатом Euro-Cool



Рефрижератор ОдаЗ-37793 на шасси ГАЗ-3307

листа). Серийный выпуск этих полуприцепов с 1983 года наладили на Тираспольском заводе автоприцепов в Молдавии, что послужило поводом для его переименования в Тираспольский завод авторефрижераторов — ТизАР.

При этом в ГСКБ в Одессе продолжали работы не только по совершенствованию выпускаемых полуприцепов (в 1987 году

здесь впервые в СССР попробовали изготовить кузов для рефрижераторного полуприцепа ОдаЗ-9786 из сэндвич-панелей «алюминий-пена-алюминий»), но и по созданию новых образцов автомобильной рефрижераторной техники. Используя свои наработки по полуприцепам ОдаЗ-9772 и ОдаЗ-9786, здесь занялись проектированием автомобилей-рефрижераторов

ОдаЗ-4709 на шасси ЗИЛ-4331 и ОдаЗ-3779 для ГАЗ-53-12 (ГАЗ-3307) по сэндвич-технологии с внутренней и внешней обшивкой кузова из алюминиевого листа.

Удивительный факт, возможный, наверное, только во времена «перестройки»: чтобы сократить массу рефрижераторов и увеличить их грузоподъемность, для них не стали приспособлять отечественную габаритную и ненадежную холодильную установку, а воспользовались импортными агрегатами Euro-Cool.

Правда, серийный выпуск этих авторефрижераторов начали в Одессе в 1990 году с другими импортными холодильными установками — Thermo King (ОдаЗ-37793 на шасси ГАЗ-3307 и ОдаЗ-47093 на шасси ЗИЛ-433102). Всего за первый год собрали 110 рефрижераторов (95 на шасси ЗИЛ и 15 на шасси ГАЗ). К этому же времени относится и создание торговой марки «Термод», которая определено складывалась из слов «Термо» и «Одесса».

Большие надежды

В том же 1990 году всесторонние испытания, в том числе на автополигоне НАМИ в Дмитрове, прошли автопоезда в составе рефрижератора-тягача ОдаЗ-47093 и двухосного рефрижераторного прицепа



Рефрижератор ОдаЗ-47093, доведенный до соответствия правилам ЕЭК ООН и проходивший испытания на Дмитровском автополигоне





Одесский рефрижератор на шасси ЗИЛ-4331 предполагалось использовать в качестве тягача для прицепа-рефрижератора ОДАЗ-87053

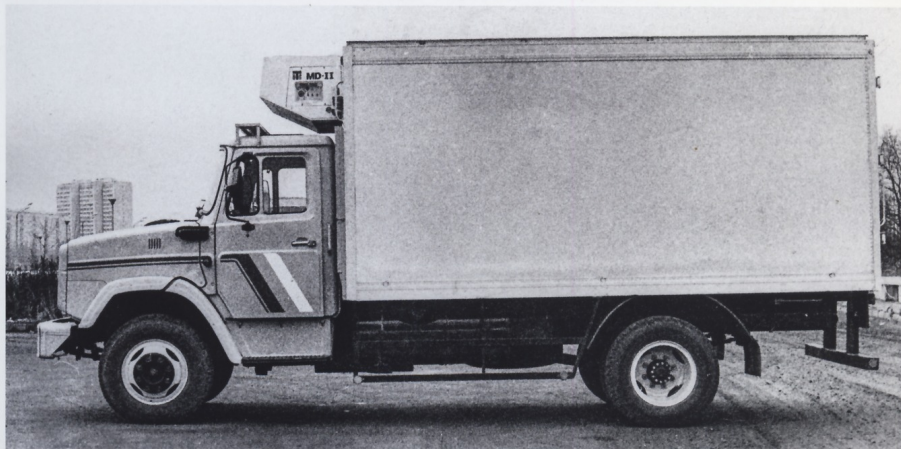
ОДАЗ-87053 с полезным объемом кузова 22,4 м³ и площадью кузова 11,6 м² (у рефрижератора ОДАЗ-47093 эти показатели составляли, соответственно, 19,72 м³ и 10,35 м²). В общем, страна готовилась к появлению собственных, вполне эффективных авторефрижераторов, которые в одиночном состоянии можно было использовать для городских перевозок замороженных продуктов (доставки от холодильников до торговых точек), а в составе автопоезда — для междугородних перевозок.

Конструкцию кузова ОДАЗ-4709 можно считать вполне классической — это обычный фургон прямоугольной формы с задней двустворчатой дверью. Из особенностей можно отметить крюки на специальных направляющих внутри кузова для подвески мясных туш (при подвеске к этим крюкам мясных туш скорость грузовика ограничивалась 75 км/ч, так как центр тяжести масс располагался тогда очень высоко), а также большую выдвижную лестницу сзади (довольно широкую, устойчивую и удобную) для доступа в кузов с уровня земли.

Конструкция пола фургона ОДАЗ-4709 допускала заезд внутрь автопогрузчика полной массой до 2,5 т, что ускоряло загрузку или разгрузку фургона. Коэффициент теплопередачи кузова составлял 0,36 Вт/м²·К. Поддерживаемый температурный режим внутри кузова — от -20 до +12 °С при температуре наружного воздуха +30 °С.

Рефрижератор ОДАЗ-47093 на Васильевском спуске в Москве





На доработанном образце ОдАЗ-47093 хорошо видны боковые противоподкатные бруска, полагающиеся автомобилям такого типа по европейским требованиям

На Московском автомобильном заводе имени И. А. Лихачева на рефрижератор ОдАЗ-47093 делалась большая ставка даже после развала СССР. Все понимали, что при практически полном отсутствии конкуренции (выпускаемые в Баку рефрижераторы ПАЗ-3742 в расчет не брались, так как это были машины предыдущего поколения, эксплуатация которых вызывала большие трудности) востребованность рефрижераторов на шасси дизельного грузовика будет колоссальной.

В 1993 году Российская Федерация готовила к поголовной сертификации выпуска-

емого или поставляемого автотранспорта (вся новая техника, реализуемая в РФ с 1993 года, должна была иметь одобрение типа транспортного средства — ОТТС). В Москве в 1992 году собственными силами затеяли проверку соответствия ОдАЗ-47093 международным правилам и требованиям (ЕЭК ООН), чтобы включить украинский авторефрижератор в официальный перечень продукции, реализуемой АМО ЗИЛ в РФ. Отметим, что далеко не все автомобили на шасси ЗИЛ, оснащаемые сторонними предприятиями, входили в этот список. Обычно сами производители специальной или специали-

зированной техники занимались ее сертификацией без какой-либо помощи от завода, выпускавшего базовое шасси.

При подготовке ОдАЗ-47093 к сертификационным испытаниям потребовалось поменять некоторые световые приборы и изменить положение световозвращателей, которые были расположены выше, чем это предписывали международные нормы. В частности, на сертифицируемый автомобиль пришлось установить прямоугольные фары головного света, которые имели приспособление для корректировки угла освещения дороги.

Благодаря тому что машина успешно прошла сертификацию, а первые годы в Одессе сохранялось серийное производство изотермических кузовов-фургонов для авторефрижераторов, продажи ОдАЗ-47093 составляли вполне заметные величины. По крайней мере, эти машины не были на наших дорогах экзотикой.

Но рыночные отношения довольно быстро заставили предприятие отказаться от массового выпуска однотипной продукции — планируемые при Советском Союзе объемы производства авторефрижераторов на шасси ГАЗ и ЗИЛ так и остались недостижимыми.

В эпоху рынка

После провозглашения независимости Украины в 1991 году заводское ГСКБ было



Рефрижератор ОдАЗ-5709 на шасси ЗИЛ-131/4

Продолжение на стр. 10





ОДАЗ-47093 (ЗИЛ-4331)



переименовано в УкрСТКБ «Авторефрижератор». А Одесский автоборочный завод стал больше внимания уделять производству автомобильных изотермических фургонов на шасси различных автомобилей и оснащению их импортными компактными холодильно-обогревающими установками Thermo King (MD-II-50) или Carrier (Mistral-700).

Вскоре завод уже предлагал потребителям «изотермы» и «рефы» не только на шасси ГАЗ или ЗИЛ, а практически на любом шасси. Причем в ход шли не только новые шасси, но и уже побывавшие в эксплуатации и предоставленные заводу самими заказчиками. Конечно, такой подход требовал большого объема конструкторской работы, зато предприятие приобрело необходимую

гибкость и легко приспособлялось к реальным потребностям заказчиков. Сохранилось рекламное объявление 1994 года, опубликованное в заводской многотиражке «Автосборщик», где потенциальным покупателям очень красочно объяснялось, почему они должны приобретать именно продукцию «Термод» (стиль и содержание полностью сохранены): «Дамы и господа, мадам и месье, мистеры и мистерши, милостивые государи, панове и просто товарищи! Если вас замучила инфляция и вы не знаете, как спасти свои деньги от обесценивания — покупайте продукцию Одесского автоборочного завода. Вы не только спасете их, но и преумножите. Ваши средства, вложенные в наши авторефрижераторы, будут так надежно заморожены, что никакие зигзаги экономической реформы, «одеревенение» рубля и других независимых фантиков, леев, манатов, зайчиков и прочая, прочая, прочая, а также заоблачный курс доллара им уже не будут страшны. Надо сказать, что реклама работала, по крайней мере экономическое положение Одесского автоборочного завода было вполне устойчивым. Самым маленьким рефрижератором, выпущенным предприятием, стал ОдАЗ-1704



Рефрижератор ОдАЗ-1704 на базе автомобиля «Таврия»



на шасси «Таврии». А наиболее популярными — рефрижераторы ОдАЗ-2714 на шасси ГАЗ-3302 «Газель», хотя был спрос и на фургоны-рефрижераторы ОдАЗ-5709 на шасси трехосных грузовиков ЗИЛ-133Г5 или КАМАЗ-53212 грузоподъемностью 8500 кг. Довольно экзотично, особенно по нынешним временам, выглядели рефрижераторы на трехосных шасси КраЗ-250 или КраЗ-65101 грузоподъемностью 12 200 кг или на двухосном шасси КАМАЗ-5325 грузоподъемностью 9500 кг (объем выпуска этих машин был мизерным).

Самым необычным рефрижератором Одесского автосборочного завода того времени можно считать прицеп-рефрижератор ОдАЗ-8729 к легковым автомобилям типа «Волга», УАЗ, «Нива». Его кузов охлаждался за ночь при подключении холодильной установки к внешней электросети напряжением 220 (380) В. После этого прицеп в течение 8 ч сохранял заданную температуру автоматически, за счет аккумуляционной холодильной установки (так называемый «тихий рефрижератор»), которая не требовала дополнительного расхода топлива, обладала высокой надежностью и была бесшумна в работе. Грузоподъемность прицепа составляла 600 кг, а объем кузова 2,9 м³.

Помимо рефрижераторов, в Одессе активно предлагались потребителям более дешевые (в том числе и за счет эксплуатации) изотермические и даже промтоварные фургоны — это были прежние разработки, но без смонтированных на кузове холодильных установок или отсутствия термоизоляции.

Так, грузоподъемность изотермического фургона ОдАЗ-4709 на шасси ЗИЛ-4331 за счет отсутствия холодильной установки составляла 5470 кг, а промтоварный фургон ОдАЗ-47094, выполненный на этой же основе, имел грузоподъемность 5285 кг (за счет изменения и усиления каркаса кузова при отсутствии сэндвич-термопанелей).

К сожалению, уже к середине 90-х годов довольно успешно работавший Одесский автосборочный завод подвергся рейдерским захватам и постепенно пришел в упадок. Производство авторефрижераторов было прекращено, так как многие производственные корпуса отошли другим собственникам, а уникальное оборудование было утрачено.

Несмотря на разнообразие применяемых шасси, конструкция рефрижераторного кузова-фургона у всех машин была единой и отличалась только внешними габаритными размерами



Рефрижератор ОдАЗ-2714 на базе малотоннажного грузовика ГАЗ-3302 «Газель»

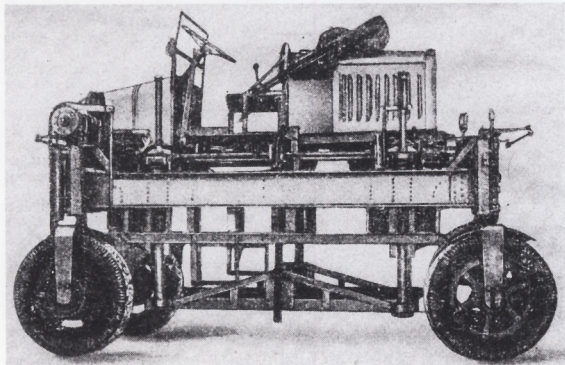


Рефрижератор ОдАЗ-570828 на шасси двухосного КАМАЗ-5325



Соломбальский машиностроительный завод

Портальные автомобили находятся на стыке обычных грузовых автомобилей и автопогрузчиков — помимо того, что они способны самостоятельно (без привлечения другой грузоподъемной техники) осуществлять погрузочно-разгрузочные работы, так еще и расстойания, на которые они перевозят свой груз, могут исчисляться десятками километров. Хотя чаще всего они используются как заводской технологический транспорт на лесопильных фабриках и складах заготовки древесины.



Портальный лесовоз С-2-5

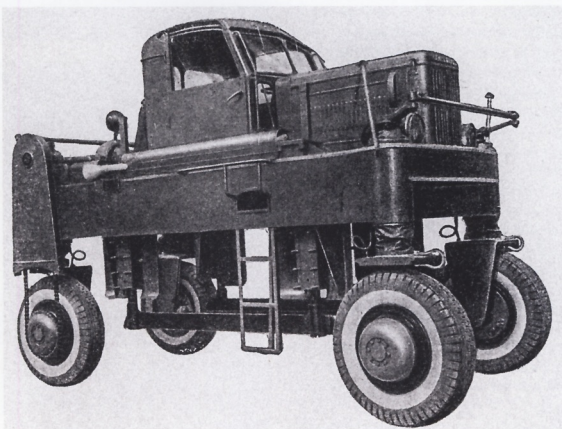
Основным предприятием, выпускавшим портальные автомобили в СССР, был Соломбальский машиностроительный завод. Формально это предприятие существовало с 1929 года как центральные тракторные ремонтные мастерские треста «Северолес» для капитального ремонта тракторов. Но лишь 11 апреля 1930 года решением правления Гостреста «Северолес» №37 мастерским передали здание бывшей столярной мастерской имени Прокушева, стоящее на берегу Северной Двины, в районе Соломбалы, близ Архангельска. Эта дата сегодня считается днем рождения завода. Но в этом месте тракторные мастерские просуществовали недолго: в том же году (2 ноября 1930 года) их перевели в здание лесопромышленного комплекса «Сильванус». В следующем году, согласно приказу № 20 от 19 сентября 1931 года, тракторные мастерские «Северолеса» и механические мастерские «Севстроа» были объединены в одно предприятие — Соломбальские

ремонтно-механические мастерские с непосредственным подчинением «Северо-

леспрому». В декабре 1932 года на заводе ввели в строй здание литейного цеха, а главной задачей предприятия стал капитальный ремонт машин и механизмов лесозаготовительной промышленности северного края.

С 1 ноября 1933 года Соломбальские ремонтно-механические мастерские передали тресту «Лесосудомашстрой» и переименовали в Соломбальский механический и литейный завод. 12 апреля 1934 года здесь изготовили первый советский портальный лесовоз модели 5-С-1 (5 — пятитонный автолесовоз, С — соломалец, 1 — первая модель) на базе агрегатов грузовика ЗИС-5.

В 1935 году было выпущено 16 автолесовозов марки 5-С-2 и изготовлен опытный образец семитонного лесовоза 7-С-1. В 1936 году предприятие переименовали в Соломбальский машиностроительный завод (СМЗ) треста «Лесосудомашстрой». К концу 30-х годов лесовозы становятся основной продукцией завода. К 1940 году



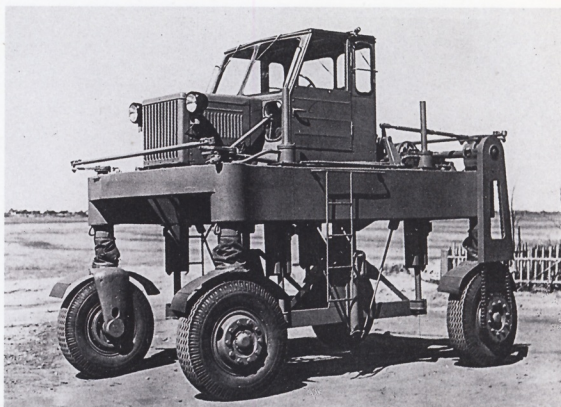
Портальный лесовоз Т-60



Портальный лесовоз Т-80А

выпущена 101 машина модели 5-С-2 «Солбомалец». В 1939–1940 годах изготовлены опытные образцы машин 5-С-3 с газогенераторной установкой типа ЗИС-21 и модель 5-С-5 с передним расположением двигателя (у 5-С-2 он находился за кабиной). В 1942–1948 годах завод производил стальное и чугунное литье, осуществлял ремонт тракторов и автолесовозов, изготавливал запасные части к ним, а также различные запчасти для механизмов лесозаготовителей и деревообрабатывающей промышленности.

В 1948 году, после объединения министерств лесной и бумажной промышленности, предприятие стало называться Соломбальским механическим заводом Главлесбуммаша.



К концу 30-х годов лесовозы становятся основной продукцией Соломбальского машиностроительного завода

Производство лесовозов, прерванное войной, восстановили только в 1954 году — тогда начали выпуск лесовозов Т-60 «Комсомолец» грузоподъемностью 5 т на базе узлов грузовика ЗИС-150. За первый год собрали 13 экземпляров «Комсомолец». А всего за период с 1954 по 1957 год изготовлено 307 таких автолесовозов. В 1957–1962 годах выпускали лесовоз Т-60М и его вариант Т-60У с увеличенной до 1500 мм ширины портала. В 1957 году завод перешел в Управление судостроительной и машиностроительной промышленности Архангельского совнархоза и стал именоваться Соломбальским механическим заводом Управления судомашпрома Архангельского совнархоза. С 1960 года здесь налажен выпуск облегченного лесовоза Т-80 той же грузоподъемности, но с двигателем ГАЗ-51А (70 л. с.). В 1961 году созданы опытные образцы портальных автомобилей Т-110 грузоподъемностью 10 т для перевозки изделий из железобетона, а в 1962 году на базе Т-80 подготовлена модель Т-130, способная транспортировать груз без подставок. В связи с вводом новых производственных мощностей на Соломбальском заводе годовая программа выпуска увеличи-

лась со 152 шт. в 1957 году до 425 шт. в 1962 году.

С 1 ноября 1964 года Соломбальский механический завод переименован в машиностроительный. В том же году освоено серийное производство автолесовоза Т-140 грузоподъемностью 7 т с двигателем мощностью 70 л. с. В 1965 году модернизировали лесовоз Т-80А и создали опытный

Т-150 с V-образным мотором в 115 л. с., расположенным сбоку от кабины.

На базе Т-140 в 1965 году спроектировали лесовозы А-210 и А-220 грузоподъемностью 5 т. Лесовоз А-210 отличался погрузочным механизмом, который позволял опускать пакет лесоматериалов на 1500 мм ниже уровня дороги, в ванну с антисептическим составом. Машина А-220 имела



Портальный лесовоз Т-130



Портальный лесовоз Т-150

увеличенное до 3000 мм сечение портала для транспортировки крупногабаритных неделимых грузов, и не обязательно лесоматериалов. В 1969 году автолесовоз А-210 демонстрировался на ВДНХ, коллектив завода был награжден дипломом II степени, серебряной и бронзовой медалями.

В 1967–1970 годах, наряду с выпуском автолесовозов Т-80 и Т-140, на заводе началось производство челюстных погрузчиков ПЛ-1, смонтированных на базе трактора ТДТ-55, и щеповозов.

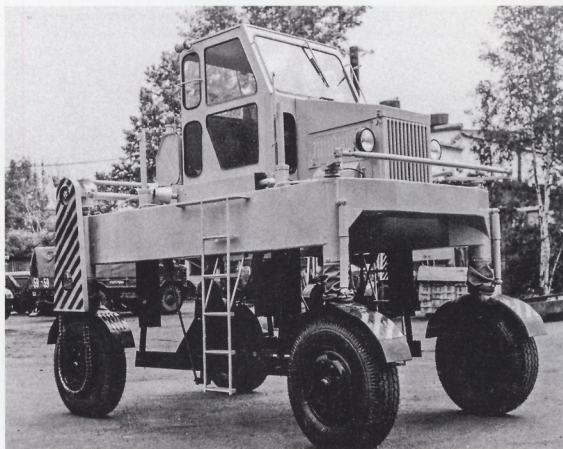
Основная модель лесовоза подвергалась небольшой модернизации — в 1971-м (Т-140А) и 1978 годах (Т-140М). В 1979 году выпущено 850 автолесовозов, в том числе 418 шт. Т-140А, 25 шт. А-210, 407 шт. Т-140М. Вскоре на базе Т-140М был создан экспериментальный, более широкий автолесовоз модели Т-140УШ.

В 1982 году пущен в эксплуатацию новый цех. В 1983 году освоен выпуск модернизированного варианта лесодорожных машин ЛД-30 на базе трактора К-703,

а в 1987 году — выпуск автолесовозов Т-140М2. Совместно с финской фирмой *Fiskars* налажено производство гидроманипуляторов СФ-65С. В 1988 году начал выпуск лесовозов Т-140М2 и Т-210А2. В результате распада СССР и общего ухудшения экономической обстановки в стране на заводе сложилась кризисная ситуация. В этих условиях происходит акционирование предприятия, налаживание новых кооперационных связей, поиск новых поставщиков и потребителей. Но уже в 2000 году Соломбальский машиностроительный завод возобновляет производство автолесовозов, одновременно расширяя объемы выпуска манипуляторов, укрепляет свои позиции на рынке.

В 2002 году Соломбальский машиностроительный завод становится дилером фирмы *Komatsu Forest Oy* (Финляндия) по сервисному обслуживанию лесных машин марки *Valmet* на территории Архангельской области. Здесь организован сервисный центр *SMZ-Valmet*.

В 2005 году Соломбальский машиностроительный завод входит в состав холдинговой компании «Подъемные машины» и тем самым расширяет свою дилерскую сеть по реализации кранов-манипуляторов. В 2015 году проведена реорганизация компании — она из ОАО преобразована в ООО «Соломбальский машиностроительный завод» (ООО СМЗ). Сегодня это в основном литейное производство.



Модернизированный портальный лесовоз Т-140М2

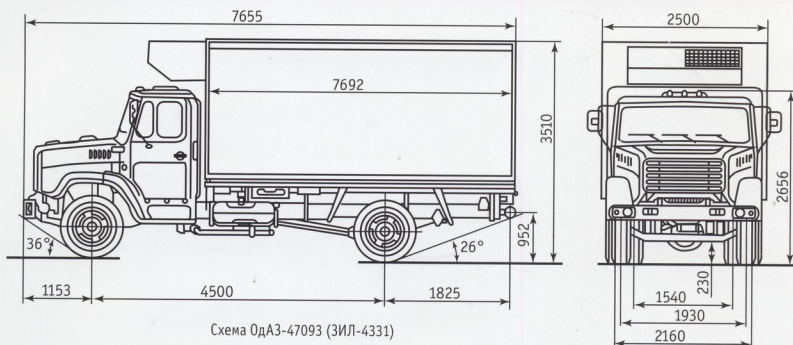


Схема ОдА3-47093 (ЗИЛ-4331)

Технические характеристики ЗИЛ-4331	
Число мест	3
Грузоподъемность	6000 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	28 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-90
Генератор	Г-250-И1
Реле-регулятор	РР-350А
Стартер	СТ-130-А1
Прерыватель-распределитель	Р-4Д
Свечи зажигания	А11-1
Размер шин	260-508Р
Масса, кг	
снаряженная	4300
полная, в том числе:	10 525
на переднюю ось	2625
на заднюю ось	7900
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	8,3
Рулевой механизм	
винт и гайка с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами	

Тормоза	
ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II-V передачах	
Передаточные числа	
I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29; IV — 1,47; V — 1,00; задний ход — 7,09	
Главная передача	
двойная — пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 6,32	
Двигатель	
ЗИЛ-130, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	100,0
Ход поршня, мм	95,0
Рабочий объем, л	6,0
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8
Карбюратор	
К-88АМ	
Максимальная мощность	
150 л.с. при 3200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
41 кгс·м при 1800–2000 об/мин	

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

АЦ-30 (3307)-226

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

ISSN 2071-095X
00035
9 772071 095015