



**ОК 005-93, т. 2; 953750**  
**УДК 629.113.004.58**  
**ББК 39.808**  
**К19**

*Рецензент:* В.А. Аркуша,  
заместитель главного редактора журнала «За рулем»

**Канунников С.В.**

К19 Отечественные легковые автомобили.1896–2000 гг. / С.В. Канунников. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: ООО «Издательство «За рулем», 2013. — 511 с.: ил.

ISBN 978-5-9698-0275-9

В книге изложена история отечественных легковых автомобилей от первой российской машины 1896 года до моделей рубежа XX–XXI вв. В сжатой, справочной форме собрана информация о более чем 500 автомобилях — серийных, мелкосерийных, экспериментальных. Приведены краткие технические характеристики, представлено свыше 600 фотографий. Книга рассчитана на широкий круг читателей — на всех, кто интересуется историей отечественного автомобилестроения.

Перепечатка, копирование и воспроизведение данного издания в любой форме, включая электронную, запрещены.

УДК 629.113.004.58  
ББК 39.808

**ISBN 978-5-9698-0275-9**

© **С.В. Канунников, 2013**  
© **ООО «Издательство «За рулем», 2013**

# ВЕК РОССИЙСКОГО АВТОМОБИЛЯ

Летом 1896 года на ярмарке в Нижнем Новгороде публике представили первый построенный в России Е. Яковлевым и П. Фрезе автомобиль. После отмены крепостного права прошло всего 35 лет. Эти два, конечно, разновеликих для России события произошли на протяжении жизни одного поколения! И этот факт во многом определил дальнейший путь отечественного автомобилестроения.

На рубеже XX века страна очень медленно изживала духовные и экономические пережитки феодализма. Российская промышленность, даже в отношении военного производства, на которое во многом ориентировалась, была отнюдь не сильна. Это, в частности, подтвердила русско-японская война. А производство, условно говоря, сложных «товаров народного потребления», к которым относятся механические транспортные средства, сильно сдерживали отсутствие платежеспособного спроса (бывшим крепостным и их потомкам в первом поколении было, разумеется, не до автомобилей) и косность государственных структур.

Российские изобретатели шли по тому же пути, что западноевропейские и американские. Многие отечественные инженеры-энтузиасты и механики-самоучки, как правило, ориентировались на зарубежные образцы. Но в этом не было ничего «отсталого». Так, через 10–15 лет после того, как Карл Бенц запатентовал первый автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, поступали многие европейские конструкторы и фирмы. Например, Эмиль Левассор, купивший патент на двигатель конструкции Готтлиба Даймлера и Вильгельма Майбаха, или австро-венгерский машиностроительный завод «Нессельсдорф» (позднее — «Татра»), начавший с копирования автомобиля «Бенц». Десятки и сотни фирм, многие из которых позднее прославились, в той или иной степени заимствовали технические концепции первооткрывателей. С чужих конструкций начинали деятельность ставшие знаменитыми компании «Альфа-Ромео», «Опель» и др.

Кстати, Яковлев и Фрезе не копировали немецкий «Бенц» в точности. Даже если предположить, что помимо выставки в Чикаго, где российские инженеры впервые увидели модель «Вело», Яковлев и Фрезе где-то еще осматривали машину, можно утверждать, что долго и близко знакомиться с ней у россиян не было возможности. Строго говоря, Яковлев и Фрезе лишь использовали концепцию немецкой машины.

Итак, на рубеже XIX–XX вв. в разных концах огромной империи (в основном, конечно, в столицах) изобретатели и небольшие компании начали строить автомобили, беря за основу иностранные образцы или в партнерстве с зарубежными фирмами. Однако, повторю: для развития автомобилестроения не хватало «малости» — платежеспособного спроса. Подавляющее большинство россиян были космически далеки от самобеглых экипажей. Тех, кто мог позволить себе, как выражался последний российский император,

«помоторить», было очень мало, и ориентировались они, по привычке, привитой еще Петром, на зарубежные образцы.

Те, кто пытался строить отечественные автомобили, ориентировались, в основном, на государственные, как говорили тогда — казенные заказы. Но и их было немного: автомобиль плохо укладывался в психологию большинства государственных чиновников с их традиционным, даже консервативным мышлением.

Небольшой сдвиг произошел после первой русской революции и бесславной для России войны с Японией. Именно тогда автомобилями, наконец, всерьез заинтересовались военные, организовав в Петербурге Учебную автороту — по сути, первый испытательный центр в России и начав более-менее заметные закупки машин. За их выпуск взялся большой и мощный «Руссо-Балтийский Вагонный Завод» (РБВЗ), по масштабам производства сравнимый с иными зарубежными. Однако историки, неоднократно отмечавшие это, словно забыли, что в Германии, Франции и даже Чехии в те годы уже функционировало несколько подобных предприятий, а в России РБВЗ, фактически, был единственным.

Тем не менее и по уровню конструкции, и по технологиям РБВЗ быстро нагонял зарубежных конкурентов. Формировалась и собственная конструкторская школа.

Вскоре, уже после начала Первой мировой войны, частные предприниматели в партнерстве с государством заложили пять больших заводов: два в Москве (АМО и эвакуированный РБВЗ), в Рыбинске («Русский Рено»), Ярославле и Мытищах (два последних сотрудничали с британской компанией «Кроссли» (Crossley)). Ни один завод до Октябрьского переворота 1917 года не был пущен.

На то, чтобы Россия вновь вернулась к вопросу о серьезном производстве, ушло фактически 10 лет. Конечно, Советской власти нужны были автомобили. Но отныне выбор конструкций определял не спрос, а решения чиновников, причем часто совсем далеких от автомобилестроения.

В 1920–1930-е гг. в СССР быстро образовалась довольно сильная конструкторская школа, накапливались теоретические знания и практический опыт. Во-первых, этого требовала ситуация: предстояло создать в короткие сроки дешевые, максимально приспособленные к самым разным условиям эксплуатации, характерным для огромной страны, машины. Во-вторых, молодыми инженерами, над которыми не довлели «старики» (тех, кто работал в автомобильной сфере до революции, было очень мало, да и масштаб решаемых ими задач был несравненно скромнее), двигал энтузиазм, возможность вскоре увидеть плоды своего труда на конвейере.

Пути развития отрасли диктовало государство, и именно там, куда оно направляло конструкторов, они добились наибольшего успеха. Легковые автомобили не были в СССР приоритетными. В 1930-е в стране выпускали всего две модели. ГАЗ-М 1 («Эмка») хотя и была лучше приспособлена к отечественным условиям, чем ГАЗ-А — точная копия «Форда-А», уже к концу 1930-х отставала от многих зарубежных аналогов. ЗИС-101 — пример практически прямого копирования американских машин, которое на заводе ЗИС (позднее ЗИЛ) было нормой и в послевоенный период.

Потребность в армейских автомобилях обусловила заметный прорыв в создании полноприводных машин повышенной проходимости. В этой области советские конструкторы шли практически вровень с зарубежными.

Первые разговоры о народном автомобиле начались еще в конце 1920-х гг., когда стараниями НАМИ (НАТИ), а также группы энтузиастов, радеющих об автомобилизации страны, появился серийный НАМИ-1 и прототипы НАТИ-2. Однако массового производства малолитражных автомобилей (в те годы таковыми считали модели с двигателем меньше 2 л) так и не начали. Средства вкладывали в первую очередь в выпуск грузовиков на реконструированном АМО и построенном в Нижнем Новгороде (с 1932 года — Горьком) ГАЗ.

Во второй половине 1930-х в прессе и в кругах специалистов вновь зазвучала тема небольшого автомобиля, рассчитанного в первую очередь на частное использование. Таким должен был стать КИМ-10, практически скопированный с «Форд-Префект» (Ford Prefect, немецкий аналог — «Эйфель»(Eifel)). Производство модели начали перед самой войной. КИМ-10 — веха в истории отечественного автомобилестроения: впервые после НАМИ-1, в основе которого лежала концепция «Татры-11», конструкторы ориентировались на европейскую, а не на американскую школу. Однако война остановила развитие легкового автомобилестроения еще на пять лет.

Сразу после войны появились два эпохальных для СССР автомобиля. «Москвич-400» — копия немецкого «Опеля-Кадет» (Opel Kadett) — стал первой в стране машиной, в больших количествах поступающей частным владельцам. ГАЗ-М 20 «Победа» по дизайну опередила многих ровесников, а конструктивно была удачным сочетанием передовых решений как европейской, так и американской школ.

Новый этап автомобилестроения начался в середине 1950-х, в период так называемой оттепели. Моделей в СССР выпускали очень немного, но обновляли их раз в 4–5 лет. Принципиально новые автомобили появлялись тоже достаточно быстро: «Волга» — через 10 лет после «Победы», «Чайка» — уже через 9 после ЗИМа. В конце 1950-х — начале 1960-х советские машины имели неплохой спрос за рубежом.

В этот же период в НАМИ создали немало интересных прототипов компактных автомобилей, в том числе вагонной компоновки и полноприводных, работали над автоматическими коробками передач. Важной вехой на рубеже 1960-х стал пуск третьего (если не считать УАЗ и ЗИЛ) легкового завода — Запорожского Автомобильного (ЗАЗ).

Тем не менее СССР уже в тот период колоссально отставал от стран Западной Европы и США по количеству серийных моделей, их оснащению, да и общему производству легковых автомобилей. Найденные в 1960-х конструктивные решения (часто удачные: например, двигатель «Москвич-412», в основе которого — концепция БМВ, кузов «Москвича-408», в 1964-м выглядевший очень современно) почти не меняли на протяжении двух десятилетий.

Уже в 1960-х автомобили в стране стали дефицитом, усиливающимся с годами. Вкладывать большие средства в постоянную модернизацию отрасли при отсутствии конкуренции, конечно же, не стали. В руководстве страны была довольно сильна «партия», считавшая, что легковые автомобили — не приоритетное средство транспорта, следует интенсивней развивать общественный транспорт и грузовое автомобилестроение, связанное с обороной. Эти мысли неоднократно высказывали в прессе. Однако «партия автомобилистов» во главе с Генеральным секретарем ЦК КПСС Л.И. Брежневым все же победила. В середине 1960-х было принято решение о резком увеличении производства легковых автомобилей. Этот шаг давал возможность компенсировать все увеличивающееся у населения количество денег, не покрытых товарами, и улучшить экспортные позиции СССР. Таким образом, к концу 1960-х в стране заработали Ижевский и Волжский автозаводы.

Последний обеспечил качественный скачок не только в автомобилестроении и смежных отраслях (под нормы и стандарты, импортируемые в СССР компанией ФИАТ, пересматривали, порой, даже существующие ГОСТы), но и в связанных с автомобилестроением сферах: расширялась сеть сервисных и заправочных станций, росло гаражное строительство. Голоса специалистов, в частности НАМИ, заявлявших, что выбор компании — партнера и модели автомобиля (ведущие фирмы Европы уже вовсю работали над переднеприводными моделями) — решение скорее политическое, чем техническое и экономическое, под давлением политиков быстро смолкли.

Однако ВАЗ действительно дал всему автомобилестроению СССР заметный толчок. Но дальнейшее развитие отрасли, обеспечивающей государству колоссальную прибыль, замедлилось из-за отсутствия оборотных средств у заводов. Сколько и на какой проект дать, решало государство. В то же время, спрос на машины все увеличивался, и лишь в начале 1980-х некоторые модели появились в свободной продаже, на них даже снизили цены.

Переднеприводные автомобили, подготовленные к производству к середине 1980-х, появились почти на 10 лет позже зарубежных аналогов. Экспортные позиции автомобилестроения (если не считать социалистические страны, где советские автомобили, в основном ВАЗы, покупали очень охотно) к тому времени были уже слабы. Исключение в 1980-х составляли тольяттинская «Нива» и модели семейства «Самара» (первоначально «Спутник»), относительно небольшой спрос на которые в ряде стран Европы (Франция, Италия, Скандинавия) все же был.

К 1980-м из-за износа оборудования и нарушения технологической дисциплины (долгие годы главным в СССР было увеличение количества продукции, спрос на которую никогда не снижался) упало качество. При этом запасные части и услуги сервиса, как и автомобили, постоянно были дефицитом.

Период экономических и политических катаклизмов конца 1980-х — начала 1990-х автомобилестроение пережило относительно легко. В условиях высоких таможенных пошлин на импортные машины и низкого уровня доходов у большинства населения спрос на отечественную продукцию был стабилен. Остановка заводов «Москвич» (ранее АЗЛК) и Иж объяснялась скорее неуме-

лым руководством, нежели отсутствием покупателей. Иж все же работает, а московский завод, увы, безвозвратно разорен.

Разговоры об иностранных или совместных с иностранными фирмами автомобильных предприятиях начались в России еще в конце 1980-х. Однако серьезные попытки организовать хотя бы сборку машин стали успешными лишь почти через десятилетие. Развитие сборочных производств сдерживали невысокий платежеспособный спрос на относительно дорогие для массового покупателя модели, сложная, неоднозначная экономическая ситуация в стране, соотношение пошлин на комплектующие и готовые автомобили, из-за чего ввозить машины в Россию было выгодней, чем производить.

Тем не менее к началу XXI века в России работают завод «Форд» во Всеволожске Ленинградской области, ТаГАЗ в Таганроге, сборочное производство «Автотор» в Калининграде. По сравнению с ГАЗ и ВАЗ эти предприятия, конечно, очень небольшие. Однако исконно отечественные производители с их конструкторским, технологическим уровнем нынче вряд ли способны самостоятельно создавать и выпускать модели, соответствующие современным требованиям по экологии, безопасности, надежности, наконец, комфорту. Поэтому, несмотря на относительную дешевизну продукции ГАЗ и ВАЗ, конкуренция с зарубежными моделями, в том числе российского производства, растет.

Наша Родина никогда не была ведущей автомобильной державой. Ни по количеству производимых легковых автомобилей, ни по их техническому уровню. Даже передовые отечественные модели — предреволюционные «руссо-балты», полноприводные машины 1930–1940-х, «Победу» ГАЗ-М-20, «Волгу» ГАЗ-21 — если и можно поставить в один ряд с лучшими зарубежными аналогами, то никак не перед ними.

В более чем вековой истории российского и советского автомобилестроения были периоды, когда казалось, что страна совсем скоро выйдет на новый, сравнимый с западноевропейским, автомобильный уровень. В 1914-м этому помешала война, а затем Октябрьский переворот, в 1930-х и позднее — централизованный способ управления, принципы социалистической экономики, отсутствие конкуренции.

Сегодня очевидно: медленно, с остановками и отклонением в стороны, откатами назад, но в России все же начинается новая автомобильная история. В том или ином виде отечественная промышленность, будучи долгие годы искусственно изолированной (если не считать редких всплесков сотрудничества с зарубежными фирмами, например, при строительстве ВАЗа), видимо, все-таки войдет в мировую промышленную систему. Возможно, для многих это звучит обидно, но, скорее всего, по примеру неавтомобильных некогда государств (Турции, Индии, Китая и бывших социалистических) Россия будет собирать или производить импортные, так называемые всемирные, модели.

Огромный — более чем вековой — противоречивый, но по своему интересный этап отечественной автомобильной истории остался позади. Логично подвести его итоги, что автор этой книги и попытался сделать.

# АВТОКАМ

27 июня 1990 года в Елабуге (Татарстан) была основана «Ассоциация Автокам», в которую вошли несколько российских предприятий, выбравших себе партнером британскую фирму «FSV Инжиниринг Лимитед». «Автокам» планировала начать производство рамных автомобилей «Рейнджер» с панелями кузова из стеклопластика, импортными узлами и моторами «Форд» рабочим объемом 1,6–2,3 л.

Это был первый, рожденный эпохой перестройки, проект по сборке в СССР автомобилей из импортных агрегатов. Деятельность «Автокама» широко освещала не только автомобильная, но и прочая, в том числе центральная, пресса. В прессе автомобили иногда называли «Тойма».

Штаб-квартира «Автокама» расположилась в Набережных Челнах, а сборку начали не на недостроенном тракторном заводе в Елабуге, как планировали первоначально, а на территории химкомбината в Менделеевске. К марту 1992 года собрали всего 48 автомобилей. Затем пытались наладить выпуск в Шуе Ивановской области. Однако и этот проект не был реализован.

В 1993 году «автокамы-рейнджеры» пытались собирать фирмы «Пермь-авто» и «Веата». Они использовали оцинкованные рамы и двигатели УЗАМ, применяемые на «москвичах». В Перми собрали очень небольшое количество автомобилей, после чего проект свернули.

«Автокам-Рейнджер»



«Автокам-Рейнджер»





«Автокам-Рейнджер» («Тойма»)

**1990–1993 гг.**

Автомобиль представлял собой утилитарные универсал и фазтон на раме с панелями кузова из стеклопластика и узлами различных импортных фирм, в частности двигателями «Форд». Предполагали выпускать как заднеприводные, так и полноприводные версии автомобилей. В Менделеевске (Татарстан) собрали около 50 машин; еще несколько — с отечественными двигателями — в Перми.



Длиннобазная версия «Рейнджера»



«Автокам» с мягкой крышей

**МОДИФИКАЦИИ**

Версия с удлиненной базой и тремя рядами сидений; версия с кузовом фазтон; полноприводная версия с полностью зависимыми подвесками; «Автокам-2160 Тойма» производства «Пермь-Авто» с двигателем УЗАМ-3317 (1,7 л; 85 л.с./62,5 кВт).

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

<b>Размеры, мм</b>	
база	2 160
<b>Компоновка</b>	
двигатель	спереди
ведущие колеса	задние
Кузов	универсал трехдверный
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	
	н.д.
<b>Двигатель</b>	
	«Форд», бензиновый, карбюраторный, рядный
число цилиндров	4
рабочий объем	1,8 л
мощность, л.с./кВт	90/66
<b>Подвеска</b>	
передняя	независимая, пружинная
задняя	зависимая, пружинная
Тормоза	гидравлические
Электрооборудование	12 В
Размер шин	185SR14

# АВТОТОР



Компания «Автотор» была основана в 1994 году в Калининграде, где в то время существовали заметные налоговые льготы. В 1996 году «Автотор» заключил соглашение с корейской компанией КИА (KIA) на производство автомобилей по так называемой системе SKD-1 — «отверточная сборка».

Первые машины предприятия, называемого тогда «КИА-Балтика», вышли на рынок в 1997 году. Они стали одними из первых серийных моделей иностранной конструкции российской сборки. Калининградские КИА пользовались небольшим (цена для массового покупателя была высока, да и возможности сборочного предприятия — невелики), но довольно стабильным спросом. Модельный ряд постепенно расширялся.

Высокое качество сборки позволило «Автотору» завоевать хорошую репутацию и заключить второе соглашение — с фирмой БМВ (BMW). Первые немецкие машины калининградского производства появились в 1999 году. Они стоили на несколько тысяч долларов дешевле привезенных из Германии. Довольно много БМВ приобрели государственные структуры. Собранные в Калининграде немецкие машины выпускают в количествах и комплектациях, определяемых дилерами баварской фирмы. «Автотор» планирует расширить модельный ряд за счет вседорожников Х3 и Х5.

В 2003 году фирма подписала соглашение с концерном «Дженерал Моторс» (General Motors) и в небольших количествах стала собирать «хаммеры-Н2» (Hummer-H2). В планах — производство и иных американских автомобилей. Но основной объем производства по-прежнему составляют КИА. В 2004-м их собрали более 18 тысяч.

## «КИА-Кларус 1,8 EGI» (KIA Klarus)



«КИА-Кларус» 1997 г.



«КИА-Кларус» 1998 г.

**1997–2001 гг.**

Автомобиль российской сборки дебютировал на автосалоне в Москве в 1997 году. В основе корейской конструкции — японская «Мазда-626» (Mazda 626). По отечественным меркам машина была очень богато оснащена даже в базовой комплектации. В частности, имела две подушки безопасности — видимо, впервые для автомобиля, пусть и формально, произведенного в России.

В 1998 году «КИА-Кларус» модернизировали.

**I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I**

<b>Размеры, мм</b>	
длина	4 696
ширина	1 770
высота	1 420
база	2 659
<b>Компоновка</b>	
двигатель	спереди
ведущие колеса	передние
<b>Кузов</b>	
Максимальная скорость, км/ч	седан
185	
<b>Двигатель</b>	
	бензиновый, впрысковый, рядный
число цилиндров	4
рабочий объем	1 793 см <sup>3</sup>
число клапанов	16
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт с 1998 г.	115/84,6 при 5750 об/мин 118/86,8
<b>Коробка передач</b>	
	механическая пятиступенчатая или автоматическая четырёхступенчатая
<b>Подвеска</b>	
передняя	независимая, пружинная
задняя	независимая, пружинная
<b>Тормоза</b>	
	гидравлические, с вакуумным усилителем и, по заказу, с ABS
спереди	дисковые, вентилируемые
сзади	барабанные
<b>Электрооборудование</b>	
	12 В
<b>Размер шин</b>	
	195/65R14



Универсал «КИА-Кларус»

**I МОДИФИКАЦИИ I**

«КИА-Кларус 2.0 EGI» (1998 см<sup>3</sup>, 130 л.с./95,6 кВт при 6000 об/мин, с 1998-го — 133 л.с./97,8 кВт); универсалы с 1998 г. с моторами 1,8 и 2,0 л.

## «КИА-Авелла Дельта» (KIA Avella Delta)



«КИА-Авелла Дельта»

### 1997–2000 гг.

Компактный седан, созданный в Корее на основе конструкции «Мазда-121» (Mazda 121). В России, помимо седанов, планировали выпускать также трех- и пятидверные хэтчбеки, но в Калининграде их производство так и не начали.

#### I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I

##### Размеры, мм

длина×ширина×высота	4 165×1 665×1 450
база	2 390

##### Компоновка

двигатель	спереди
ведущие колеса	передние

##### Кузов

	седан
--	-------

##### Максимальная скорость,

км/ч	165
------	-----

##### Двигатель

	бензиновый, впрысковый, рядный
число цилиндров	4
рабочий объем	1 498 см <sup>3</sup>
число клапанов	8
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	92/67,6 при 5 500 об/мин

##### Коробка передач

	механическая пятиступенчатая
	или автоматическая четырехступенчатая

##### Подвеска

передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон
задняя	зависимая, пружинная

##### Тормоза

	гидравлические, с вакуумным усилителем
спереди	дисковые
сзади	барабанные

##### Электрооборудование

	12 В
--	------

##### Размер шин

	165/70R13
--	-----------

## «КИА-Рио» (KIA Rio)



«КИА-Рио» — поздний вариант отделки

### 2000–2005 гг.

Модель сменила «КИА-Авеллу Дельта» и стала одной из наиболее дешевых машин зарубежной конструкции и отечественного производства.



«КИА-Рио»

### МОДИФИКАЦИИ

Универсал пятидверный.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Размеры, мм</b>	
длина×ширина×высота	4 215×1 675×1 440
база	2 410
<b>Компоновка</b>	
двигатель	спереди
ведущие колеса	передние
Кузов	седан
Максимальная скорость, км/ч	185
<b>Двигатель</b>	
	M1-Tech, бензиновый, впрысковый, рядный
число цилиндров	4
рабочий объем	1 493 см <sup>3</sup>
число клапанов	16
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	98/72 при 5 800 об/мин
Коробка передач	механическая пятиступенчатая или автоматическая четырёхступенчатая
<b>Подвеска</b>	
передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон
задняя	зависимая, пружинная
<b>Тормоза</b>	
	гидравлические, с вакуумным усилителем и ABS (опция)
спереди	дисковые
сзади	барабанные
Электрооборудование	12 В
Размер шин	175/70R13 или 175/65R14

## «КИА-Маджентис» (KIA Magentis)



«КИА-Маджентис» — ранний вариант

**2001–2006 гг.**

Автомобиль построен на одной платформе с «Хендай-Соната». Одна из наиболее престижных отечественных моделей. В 2003-м провели рестайлинг.

**I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I****Размеры, мм**

длина×ширина×высота	4 730×1 820×1 410
база	2 700

**Компоновка**

двигатель	спереди
ведущие колеса	передние

**Кузов**

седан

**Максимальная скорость,**

км/ч 207 (2 л); 214 (2,5 л)

**Двигатель**

бензиновый, впрысковый, рядный (2 л)

V-образный (2,5 л)

число цилиндров 4 или 6

рабочий объем 1 997 см<sup>3</sup> или 2 494 см<sup>3</sup>

мощность, л.с./кВт 136/100 при 6 000 об/мин (2 л)

168/124 при 6 000 об/мин (2,5 л)

**Коробка передач**механическая пятиступенчатая  
или автоматическая четырехступенчатая**Подвеска**

передняя независимая, пружинная, типа МакФерсон

задняя независимая, пружинная

**Тормоза**гидравлические, с вакуумным усилителем  
и ABS

спереди вентилируемые, дисковые

сзади дисковые

**Электрооборудование**

12 В

**Размер шин**

195/70R14 или 205/60R15

(для версии с V 6, лишь последние)

## «КИА-Спортидж» (Kia Sportage)



«КИА-Спортидж»

### 1997–2007 г.г.

Компактный, относительно недорогой вседорожник с подключаемыми передними колесами. С 2003 года автомобиль в Корее не выпускают, компании «Автотор» принадлежит лицензия на его производство.



«КИА-Спортидж Гранд»

### МОДИФИКАЦИИ

«КИА-Спортидж Гранд» с увеличенным задним свесом (длина 4405 мм, максимальная скорость — 163 км/ч).

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

<b>Размеры, мм</b>	
длина×ширина×высота	4 245×1 735×1 650
база	2 650
<b>Компоновка</b>	
двигатель	спереди
ведущие колеса	передние и задние
Кузов	универсал пятидверный
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	
	172
<b>Двигатель</b>	
	бензиновый, впрысковый, рядный
число цилиндров	4
рабочий объем	1 998 см <sup>3</sup>
число клапанов	16
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	128/94 при 5 300 об/мин
<b>Коробка передач</b>	
	механическая
	пятиступенчатая
	или автоматическая
	четырехступенчатая, раздаточная коробка — без демультипликатора
<b>Подвеска</b>	
передняя	независимая, пружинная
задняя	зависимая, пружинная
<b>Тормоза</b>	
	гидравлические, с вакуумным усилителем и ABS
спереди	дисковые
сзади	барабанные
<b>Электрооборудование</b>	
	12 В
<b>Размер шин</b>	
	205/70R15

## «КИА-Карнивал» (KIA Carnival)



«КИА-Карнивал»

### 1998–2006 гг.

Семиместный минивэн собирали в Калининграде в относительно небольших количествах. Автомобиль был самым дешевым в своем классе, некоторое количество машин работало в качестве такси в московском аэропорту Шереметьево.

### I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I

<b>Размеры, мм</b>	
длина×ширина×высота	4 890×1 900×1 735
база	2 905
<b>Компоновка</b>	
двигатель	спереди
ведущие колеса	передние
<b>Кузов</b>	мини-вэн семиместный
<b>Двигатель</b>	
число цилиндров	6
рабочий объем	2 497 см <sup>3</sup>
число клапанов	24
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	121/89 при 6 500 об/мин
<b>Коробка передач</b>	механическая пятиступенчатая
<b>Подвеска</b>	
передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон
задняя	зависимая, пружинная
<b>Тормоза</b>	
гидравлические, с вакуумным усилителем	
спереди	дисковые
сзади	барабанные (опции — сзади дисковые, ABS)
<b>Электрооборудование</b>	12 В
<b>Размер шин</b>	215/65R15

## БМВ (BMW)

### 1999–н.в.

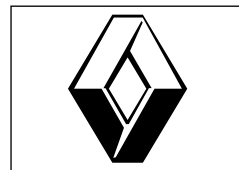
Крупноузловую сборку автомобилей БМВ в Калининграде ведут по соглашению с баварской фирмой. Первоначально собирали, в основном, машины 5-й серии — как правило, модели 520. Многие из этих автомобилей работали в государственных учреждениях. Примерно в 2003 году сборку БМВ приостановили, затем начали вновь.

Автомобили 3-й, 5-й и даже 7-й серий собирают в очень небольших количествах, определяемых, как и комплектации, головным офисом БМВ, исходя из заказов российских дилеров.



# АВТОФРАМОС

Весной 1999 года на территории завода «Москвич» (бывший АЗЛК) было создано совместное предприятие «Автофрамос» (Автомобили Франция-Москва), которое основали компания «Рено» (Renault) и правительство Москвы.



Объявили о начале производства автомобилей «Рено-Меган». Машины в 1999 году собирали в мизерных количествах. С 2000 года вместо «Мегана» выпускали «Рено-Символ» (первоначальное название «Клио-Символ») — аналог модели, производимой в Турции. Производство вели в небольших масштабах и примерно в 2001-м приостановили.

Выпуск «Рено-Символ» возобновили осенью 2002-го и вели до 2003 года. В 2004-м на заводе начали реконструкцию с целью производства до 60 000 «Рено-Логан» в год.

## «Рено-Меган» (Renault Megan)



«Рено-Меган»

**ок. 1999–2000 гг.**

Автомобили из французских деталей собирали в Москве в небольших количествах.



«Рено-Меган» 1999 г.

**I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I****Размеры, мм**

длина×ширина×высота	4 400×1 699×1 420
база	2 580

**Компоновка**

двигатель	спереди
ведущие колеса	передние

<b>Кузов</b>	седан
--------------	-------

**Максимальная скорость,**

км/ч	184 (1,6 л); 197 (2 л)
------	------------------------

**Двигатель** бензиновый, впрысковый, рядный

число цилиндров	4
рабочий объем	1 598 см <sup>3</sup> или 1 998 см <sup>3</sup>
число клапанов	8
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	90/66 при 5000 об/мин; 115/83 при 5400 об/мин

**Коробка передач** механическая пятиступенчатая**Подвеска**

передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон
задняя	зависимая, торсионная

**Тормоза** гидравлические, с вакуумным усилителем

спереди	дисковые
сзади	барабанные

**Электрооборудование** 12 В

<b>Размер шин</b>	175/65R14
-------------------	-----------

## «Рено-Символ» (Renault Symbol)



«Рено-Символ»

**ок. 2001–2003 гг.**

Автомобиль, разработанный для «третьих» стран, собирали в Москве в относительно небольших количествах. Большая часть машин, продаваемых в России, была турецкого производства.

### I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I

#### Размеры, мм

длина×ширина×высота	4 171×1 639×1 437
база	2470

#### Компоновка

двигатель	спереди
ведущие колеса	передние

#### Кузов

	седан
--	-------

#### Максимальная скорость,

км/ч	170 (RTE 1,4); 186 (RTE 1,4 16V)
------	----------------------------------

#### Двигатель

	бензиновый, впрысковый, рядный
--	--------------------------------

число цилиндров	4
рабочий объем	1 390 см <sup>3</sup> или 1 598 см <sup>3</sup>
число клапанов	8 (RTE 1,4); 16 (RTE 1,4 16V)
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	72/55 при 5500 об/мин (RTE 1,4) 98/75 при 6000 об/мин (RTE 1,4 16V)

#### Коробка передач

	механическая пятиступенчатая
--	------------------------------

#### Подвеска

передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон
задняя	зависимая, пружинная

#### Тормоза

	гидравлические, с вакуумным усилителем
спереди	дисковые
сзади	барабанные

#### Электрооборудование

	12 В
--	------

#### Размер шин

	175/70R13
--	-----------

## «Рено-Логан» (Renault Logan)



«Рено-Логан»

### 2004—н.в.

Автомобиль, созданный во Франции для восточноевропейских и «третьих» стран, на некоторых рынках продают под маркой «Дачия» (Dacia). С 2004-го модель собирают в Москве. В России автомобиль быстро набрал популярность — занимает верхние ступени в рейтингах продаж.

#### I ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ I

##### Размеры, мм

длина×ширина×высота	4 040×1 676×1 500
база	2 470

##### Компоновка

двигатель	спереди
ведущие колеса	передние

Кузов — седан

Максимальная скорость, км/ч

162 (1,4 л); 175 (1,6 л)

Двигатель — бензиновый, впрысковый, рядный

число цилиндров	4
рабочий объем	1 390 см <sup>3</sup> или 1 598 см <sup>3</sup>
число клапанов	8
расположение	верхнее
мощность, л.с./кВт	75/55 при 5 200 об/мин (1,4 л) 87/64 при 5 500 об/мин (1,6 л)

Коробка передач

механическая пятиступенчатая

##### Подвеска

передняя	независимая, пружинная, типа МакФерсон,
задняя	зависимая, пружинная

##### Тормоза

гидравлические, с вакуумным усилителем	
спереди	дисковые
сзади	барабанные

Электрооборудование — 12 В

Размер шин — 175/80R14 (1,4 л); 185/65R15 (1,6 л, некоторые версии)

## ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие .....	3
Век российского автомобиля .....	5
Автокам .....	10
Автотор .....	12
Автофрамос .....	19
Аксай .....	23
АМО-ЗИЛ .....	23
Бромлей .....	54
БТАЗ .....	56
ВАЗ .....	58
ВНИИТЭ .....	116
ГАЗ .....	118
Джи Эм-АвтоВАЗ .....	191
Джи Эм-ЕлАЗ .....	193
Дукс .....	195
ЗАЗ .....	202
Иж-Авто .....	221
Интернациональ .....	243
Казенный Завод Военных Самоходов .....	244
КамАЗ .....	245
Кинешма .....	248
Красный Путиловец .....	251
Кузьмин .....	253
Лебедев .....	253
Лейтнер .....	254
Лесснер .....	259
ЛуАЗ .....	265
Лундберг-Васильев .....	274
Магистр .....	275
Материкин .....	277
МВТУ .....	278
Москвич .....	279
НАМИ (НАТИ) .....	344
Ольденбургский .....	371
Пеппи .....	372
Пузанов-Болле .....	372
Пузырев .....	373
Романов .....	377
Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ) .....	378
Руссо-Бюир (Ильин) .....	394
РЭАФ .....	397
Северодонецкая авторембаза .....	399
Семеновский и Гох .....	400
СеАЗ .....	400
Скавронский .....	411
Старлей .....	412
ТагАЗ .....	416
ТАЗ (АРТ) .....	424

УАЗ .....	425
Унион .....	449
Фейтельберг .....	451
Форд .....	451
Фрезе .....	453
Хрущев .....	459
Чепурин .....	460
Юшков .....	460
Яковлев .....	461
Яковлев-Фрезе .....	461
<i>Приложение I.</i>	
Специальные и специализированные автомобили .....	464
<i>Приложение II.</i>	
Миллионные легковые автомобили советских и российских заводов .....	485
Производство легковых автомобилей в СССР и России 1927–2001 гг. ....	486
<i>Приложение III.</i>	
Литература .....	488
<i>Предметный указатель</i> (заводы, фирмы, марки, модели) .....	491
<i>Именной указатель</i> (конструкторы, дизайнеры, предприниматели, организаторы производства) .....	504

---