

ЗИС-110



Начиная с 1936 года Автозавод имени Сталина (ЗИС) помимо знаменитых «трехтонок» ЗИС-5 выпускал и представительские автомобили. Первым таким лимузином стал ЗИС-101, спроектированный бригадой заводских конструкторов под руководством Е.Важинского. В про-

цессе серийного производства (до 1941 года) было выпущено 8752 таких машины.

К изготовлению лимузинов завод смог вернуться лишь после окончания Второй мировой войны. Новый представительский автомобиль разрабатывался на основе таких известных моделей 1941 года, как PACKARD 180 и BUICK LIMITED 90.

Производство лимузина, получившего название ЗИС-110, продолжалось с 1945 по 1958 год, объем выпуска составил при этом 2089 машин самых различных модификаций, в числе которых были кабриолет, фазтон, карета скорой помощи и даже автомобиль-такси. Ну а для высшего партийного и правительственного руководства завод выпускал бронированную модификацию лимузина массой около 5 т, носившую название ЗИС-115 — таких машин было изготовлено около трех десятков экземпляров.

ЗИС-110 оснащался 8-цилиндровым двигателем, коробкой передач с синхронизаторами, гипоидными главными передачами. Машина имела радиоприемник, гидравлические стеклоподъемники и стеклянную перегородку, отделявшую пассажирский салон от салона водителя.

ЗИС-110: двигатель рядный, 8-цилиндровый, рабочий объем 6,005 л, мощность 140 л.с. при 3600 об/мин; коробка передач трехступенчатая; база 3760 мм, колея 1600 мм; снаряженная масса 2575 кг; скорость 140 км/ч; эксплуатационный расход топлива 27 л/100 км.

CHRYSLER PT CRUISER



Все чаще и чаще модельный ряд практически любой уважающей себя автомобильной фирмы пополняется машинами, сделанными «по мотивам» легендарных авто прошлых лет. Не является исключением в этом отношении и фирма Chrysler, которая, впрочем, с некоторых пор носит название DaimlerChrysler.

Автомобиль CHRYSLER PT CRUISER, судя по всему, разрабатывался в соответствии с обликом этапного автомобиля 1934 года CHRYSLER AIRFLOW, первого «аэродинамического» автомобиля фирмы. История появления этой машины началась с того, что глава фирмы Уолтер Крайслер решил упразднить свой испытательный центр. Однако его руко-

водитель Гарольд Хикс сумел убедить босса, что он сможет увеличить скорость серийного автомобиля со 135 до 160 км/ч, при ощутимом снижении расхода топлива. Для этого надо лишь спроектировать и установить на машину кузов обтекаемой формы. Крайслер дал разрешение на исследовательские работы в этом направлении, и в результате был создан автомобиль с революционным по тем временам обтекаемым кузовом.

Автором дизайнерской разработки современного CHRYSLER PT CRUISER стал Брайан Несбитт, создавший в фирме Chrysler целый ряд концептуальных моделей. Ретро-облик явно пошел на пользу современному интерьеру «персонального транспорта» (именно так расшифровывается аббревиатура PT в названии машины). Автомобиль имеет весьма просторный салон с большими возможностями его трансформации. В частности, задние сиденья (одинарное и двоядное) при необходимости можно убрать и получить багажное отделение объемом 2150 л.

Ходовая часть машины адаптирована к европейским условиям. Двигатель — двухлитровый, бензиновый, однако в настоящее время покупателю предлагается также машина с современным 2,2-литровым дизелем производства DaimlerChrysler.

CHRYSLER PT CRUISER: длина 4288 мм, ширина 1705 мм, высота 1600 мм, база 2616 мм, колея передняя (задняя) 1481 (1475); снаряженная (полная) масса 1410 (1805) кг; двигатель бензиновый, рабочий объем 1996 см³, с распределенным впрыском, мощность 141 л.с. при 5700 об/мин, расположен спереди поперечно; тормозная система гидравлическая с АБС; максимальная скорость 170 км/ч, расход топлива при городском (загородном) цикле — 12,1 (7,2) л.

JAGUARR-COUPÉ



Основой известнейшей английской автомобильной компании Jaguar Cars была фирма SS Car Company, которой в 1945 году пришлось изменить свое название — буквосочетание SS в то время ни у кого не вызывало благостных ассоциаций.

Сегодня контроль над Jaguar Cars получил американский концерн Ford Motor Co. Благодаря его финансовой помощи Jaguar разрабатывает и производит высокоскоростные автомобили, сочетающие спортивные характеристики с комфортабельностью езды.

JAGUAR R-COUPÉ уже не раз демонстрировался на самых престижных международных автомобильных салонах, всякий раз вызывая пристальный интерес как журналистов, так и представителей фирм-соперников.

Стиль и пропорции нового JAGUAR R-COUPÉ были выбраны дизайнером Мэтью Бивеном из студии Advanced Design не без влияния ретромотивов, причем в облике машины прослеживается вполне удачная попытка переосмыслить фирменный стиль середины прошлого века.

В отделке четырехместного салона с задними раздельными сиденьями преобладают эбеновое дерево и кожа. Корпуса циферблатов (впрочем, как и многих других элементов отделки) посеребренные; из чистого серебра сделана и эмблема фирмы над облицовкой радиатора.

Что же касается «начинки» автомобиля, то она подчеркнута суперсовременна: коробка передач с полуавтоматическим переключением с помощью подрулевых рычажков; ручной тормоз с электроприводом; дисковые тормоза с четырехпоршневыми моноблочными суппортами.

JAGUAR R-COUPÉ: длина 4925 мм, ширина 1890 мм, высота 1347 мм, колесная база 2909 мм; шины 285/30 R21.

Машина эта стала подлинной сенсацией отечественного автопрома. Ее появлению предшествовали многочисленные слухи, домыслы и пересуды. Советскому автолюбителю, не избалованному качеством дорог, давно уже требовался комфортабельный легковой полноприводной автомобиль-внедорожник, на котором можно было бы с равным успехом передвигаться как по асфальту, так и по бездорожью. И вот в 1977 году он сошел с конвейера Волжского автозавода—первая массовая полноприводная «Нива».



ПРОЩАНИЕ С «НИВОЙ»

Полноприводной джип VAZ-2121 «Нива»

Нельзя сказать, что до выпуска «Нивы» в стране не было автомобилей повышенной проходимости. Были. Правда, в основном не штатские джипы-легковушки, а военные грузопассажирские вездеходы, предназначенные в первую очередь для эксплуатации их в вооруженных силах. Безусловно, какое-то количество этих машин попадало и в народное хозяйство, однако в личной собственности автомобилей-вездеходов практически не наблюдалось.

Тем не менее советский автопром неоднократно делал попытки создания комфортабельных легковых внедорожников. Так, еще в предвоенном 1938 году на Горьковском автозаводе был создан опытный образец первого советского легкового вездехода, предназначенного для высшего командного состава Красной Армии.

Машина, получившая наименование ГАЗ-61, была создана на базе «эмки» ГАЗ-11-73 с шестицилиндровым двигателем мощностью 85 л.с. Машина получилась исключительно удачной — на шоссе с полной нагрузкой полноприводная «эмка» развивала скорость до 107,5 км/ч, а проходимость ее была такой, что и в наши дни она вполне бы смогла потягаться на бездорожье с самыми «крутыми» современными джипами-внедорожниками. Серийное производство ГАЗ-61 было развернуто в начале 1941 года; продолжалось оно вплоть до августа того же года. Многие из этих машин прошли всю войну; на ГАЗ-61 ездили такие видные советские полководцы, как Г.Жуков, И.Конев и К.Рокоссовский.

В послевоенные годы с запуском в производство автомобиля ГАЗ-М20 «Победа» снова был поднят вопрос о создании отечественного комфортабельного вездехода — в основном для партийно-хозяйственного руководства сельских районов. Такой внедорожник, получивший название ГАЗ-М72, был создан на базе кузова «Победы» и агрегатов армейского вездехода ГАЗ-69. Машина эта стала воплощением концепции комфортабельных джи-

пов — о таких автомобилях зарубежные автомобильные фирмы в то время даже не задумывались.

Автомобиль был оснащен раздаточной коробкой с демультпликатором и отключаемым ведущим передним мостом. При 16-дюймовых колесах с увеличенными грунтозацепами (такими сейчас оснащена полноприводная «Нива») машина имела значительный дорожный просвет, что обеспечивало ей хорошую проходимость по грязи, песку, снегу, пашне и разбитым дорогам. Машина выпускалась небольшой серией с 1955 по 1958 год. Жаль, что выпуск такого рода машин не получил надлежащего продолжения — для нашей страны с ее бездорожьем такой автомобиль был бы бесценным. С завершением выпуска «Победы» прекратилось и производство ГАЗ-М72.

Необходимость в аналогичном вездеходе тем не менее не только сохранялась, но и даже увеличивалась. В 1950-х годах обычные легковые «москвичи» и «победы», не обладавшие вездеходными качествами, все чаще стали попадать в личную собственность граждан. В эти же годы началось массовое наделение горожан садово-огородными и дачными участками, которые, как правило, были отрезаны бездорожьем от немногочисленных дорог с твердым покрытием.

Интересную попытку создания малолитражного легкового внедорожника сделал в этот период Московский завод малолитражных автомобилей — МЗМА. В 1957 году на базе выпускавшейся в то время модели «Москвич-402» им был разработан автомобиль повышенной проходимости «Москвич-410», имевший два ведущих моста и зависимую подвеску колес на продольных ресурсах. В трансмиссию были включены двухступенчатая «раздатка» и шарниры равных угловых скоростей. Дорожный просвет у автомобиля составлял 220 мм — как у современной «Нивы». Годом позже автомобиль был оснащен более мощным 45-сильным двигателем и четырехступенчатой коробкой передач.



Первый отечественный легковой внедорожник ГАЗ-61 (1941 г.)



Полноприводной ГАЗ-М72—гибрид армейского джипа ГАЗ-69 и легкового автомобиля «Победа» М-20 (1955 г.)

Автомобиль отличался завидной проходимостью, но, по мнению тех, кому довелось обладать этим «джипом», имел недостаточно жесткий и прочный кузов. Суммарный выпуск «москвичей»-вездеходов нескольких модификаций составил около 12 тыс. машин; производство этих комфортабельных внедорожников было прекращено в 1960 году.

В конце 1950-х годов конструкторы МЗМА сделали попытку использовать агрегаты внедорожника «Москвич-410Н», выпуск которого уже заканчивался, для создания комфортабельного сельского джипа «Москвич-416». Машина имела рамную конструкцию, цельнометаллический трехдверный кузов с эффективным отопителем и надежными уплотнителями дверей; дорожный просвет у вездехода составлял 220 мм. К сожалению, выпуск автомобиля, который мог бы стать первым «штатским» советским джипом, был ограничен лишь двумя десятками опытных экземпляров.

Ну а немногие счастливые, ставшие обладателями полноприводных «побед» и «москвичей», смогли сменить свои истерзанные бездорожьем машины на серийный отечественный джип лишь в 1967 году — с запуском в производство на Луцком автомобильном заводе компактного малолитражного автомобиля ЛуАЗ. Машина была разработана конструкторами Запорожского автозавода на основе экспериментального полноприводного автомобиля НАМИ-049А; поначалу она выпускалась только с приводом на передние колеса, но в дальнейшем, с освоением выпуска узлов для привода задних колес — ив полноприводном варианте. Мощности завода были рассчитаны на выпуск 16 тыс. машин в год — это было уже ощутимо даже для нашей страны с ее необозримыми просторами и непролазными грунтовками. Джип, отличавшийся неплохой проходимостью, обладал не слишком высокой надежностью — подводили «запорожские» агрегаты, входившие в его конструкцию.

Полноценный, надежный, массовый полноприводной автомобиль-джип появился в нашей стране лишь после того, как был построен гигантский Волжский автомобильный завод. Предприятие, рассчитанное на выпуск 660 тыс. легковых, вполне современных по тому времени автомобилей, было построено при техническом сотрудничестве с итальянской фирмой FIAT — итальянцы поставили нам оборудование, документацию на технологию производства и лицензию на выпуск автомобиля FIAT-124.

Первые «копейки», как стали позже называть легковушки ВАЗ-2101, сошли с вазовского конвейера в сентябре 1970 года. В первый же год работы ВАЗа конструкторское бюро завода начало эксперименты с переднеприводными автомобилями. В итоге это позволило коллективу конструкторов, возглавляемому В.Соловьевым, спроектировать, построить, всесторонне испытать и предложить к производству полноприводной автомобиль ВАЗ-2121 «Нива». Первые серийные «Нивы» сошли с конвейера в апреле 1977 года.

Некоторые автомобильные историки утверждают, что штатская «Нива» оказалась на вазовском конвейере совершенно случайно. Первоначально джип разрабатывался для армейских нужд — как и в далекие тридцатые годы, «для командного состава Советской Армии». Однако по каким-то причинам, уже на стадии запуска в серию, вазовский джип был отвергнут армейскими спецами. И, поскольку свертывание уже почти налаженного производства грозило немалыми убытками, выпуску «Нивы» было дано «добро». Правда, при этом была сделана оговорка, что новая машина «предназначена в основном для удовлетворения спроса тружеников села».

Интересно, что ВАЗ-2121 «Нива» стала первой собственной

разработкой завода, опередившей многие западные фирмы — в 1977 году серийных комфортабельных легковых джипов с постоянным приводом на все колеса практически не было. «Нива» стала первым массовым комфортабельным внедорожником с несущим закрытым цельнометаллическим кузовом.

До выпуска «Нивы» все отечественные полноприводные автомобили оснащались либо шаровыми шарнирами равных угловых скоростей типа Bendix-Weiss, либо сухариковыми типа Tracta. На «Ниве» же впервые в нашей стране были применены более компактные и долговечные шаровые шарниры типа Bierfield, рассчитанные на автомобили малой массы.

Машина быстро приобрела популярность, причем не только в нашей стране, но и за рубежом. Специалисты утверждают, что именно «Нива» стала прообразом полноприводных легковушек SUZUKI VITARA и DAIHATSU ROCKY.

В середине 1990-х годов завод выпустил модернизированные варианты «Нивы» — ВАЗ-21213 с карбюраторным двигателем увеличенной мощности (78,9 л.с.) рабочим объемом 1690 см³ и ВАЗ-21214 с двигателем того же объема, оборудованного системой впрыска топлива; обе модификации «Нивы» имели увеличенную заднюю дверь, порог которой располагался на уровне бампера, что облегчало загрузку и разгрузку автомобиля.

На базе обновленной «Нивы» был освоен мелкосерийный выпуск длинноразных вариантов джипа — у таких автомобилей расстояние между осями увеличено на 500 мм. Некоторое количество удлиненных машин выпускалось в трехдверном варианте, но основная часть имела пять дверей. Часть таких машин выпускалась с двигателем рабочим объемом 1774 см³ мощностью 82,3 л.с.

Завод выпускает также некоторое количество компактных грузовичков-пикапов грузоподъемностью 0,3 тонны — с двухместной (ВАЗ-2328) и четырехместной (ВАЗ-2329) кабинами.

Конструкция автомобиля ВАЗ-2121 «Нива»

Автомобиль ВАЗ-2121 представляет собой полноприводной легковой автомобиль с колесной формулой 4x4, с закрытым трехдверным кузовом несущего типа и передним расположением двигателя.

Двигатель рабочим объемом 1570 см³ мощностью 73 л.с. вместе с картером сцепления и картером коробки передач образует компактный силовой агрегат, закрепленный на автомобиле на резиновых подушках в трех точках.

Охлаждение двигателя — жидкостное. Водяной насос приводится в действие от двигателя с помощью клиноременной передачи; на валу насоса закреплен также шестилопастный вентилятор. Радиатор — трубчато-пластинчатый, в систему охлаждения включен также отопитель кузова.

Система выпуска отработавших газов имеет два последовательно расположенных глушителя — резонатор и основной глушитель.

Система питания включает топливный бак, топливный насос, карбюратор и воздушный фильтр. Карбюратор — с падающим потоком; он имеет две последовательно включающиеся камеры, подогрев системы холостого хода, систему отсоса картерных газов за дроссельную заслонку, диафрагменный ускорительный насос, сетчатый фильтр на входе топлива в карбюратор и электромагнитный клапан жиклера холостого хода в первичной камере. Топливный бак емкостью 42 л располагается под задним сиденьем.

Трансмиссия автомобиля состоит из сцепления, коробки передач, раздаточной коробки, карданных передач, редукторов переднего и заднего мостов с межколесными дифференциала-



Комфортабельный джип-малолитражка «Москвич-410» производства МЗМА (1957 г.)

Сельский
внедорожник ЛуАЗ-969М
на базе агрегатов
автомобиля
«Запорожец» (1979 г.)





Экспериментальный «Москвич-416» на базе полноприводного автомобиля «Москвич-410Н» (конец 1950-х гг.)

Компоновка автомобиля ВЛ1-2121 «Нива»:

1 — фара; 2 — подфарник с указателем поворота; 3 — домкрат; 4 — радиатор; 5 — двигатель; 6 — расширительный бачок; 7 — воздушный фильтр; 8 — аккумулятор; 9 — рычаг блокировки дифференциала; 10 — рычаг КПП; 11 — рычаг демультипликатора; 12 — рулевое колесо; 13 — переднее сиденье; 14 — заднее сиденье; 15 — фонарь освещения номерного знака; 16 — задний фонарь; 17 — глушитель; 18 — задний тормоз; 19 — пружина задней подвески; 20 — задний амортизатор; 21 — поперечная штанга задней подвески; 22 — нижняя продольная штанга задней подвески; 23 — задний ведущий мост; 24 — топливный бак; 25 — резонатор; 26 — карданный вал привода заднего моста; 27 — бачок для жидкости гидропривода тормозов; 28 — бачок для жидкости гидропривода сцепления; 29 — раздаточная коробка; 30 — педаль сцепления; 31 — педаль тормоза; 32 — карданный вал привода переднего моста; 33 — рулевой механизм; 34 — передний тормоз; 35 — пружина передней подвески; 36 — передний мост; 37 — боковой указатель поворота; 38 — бачок для омывающей жидкости ветрового стекла

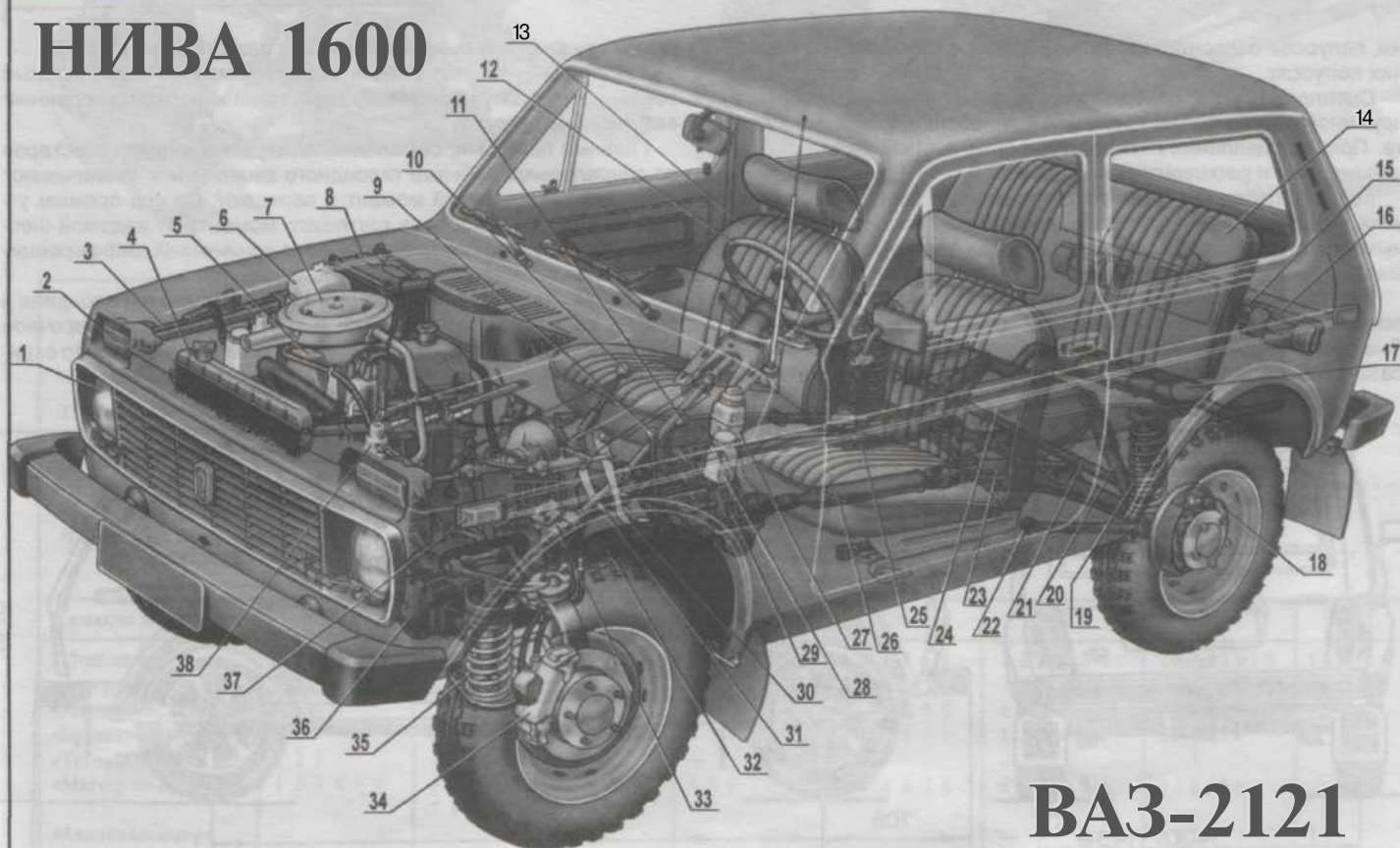
Технические характеристики автомобилей «Нива»

	ВАЗ-2121	ВАЗ-21213
Грузоподъемность, кг	400	400
Собственная масса, кг	1150	1210
Максимальная скорость, км/ч	132	137
Двигатель	карбюраторный	
Рабочий объем, см ³	1570	1690
Степень сжатия	8,5	9,3
Мощность, л.с.	73	78,9
Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	23	19
Клиренс	220	220



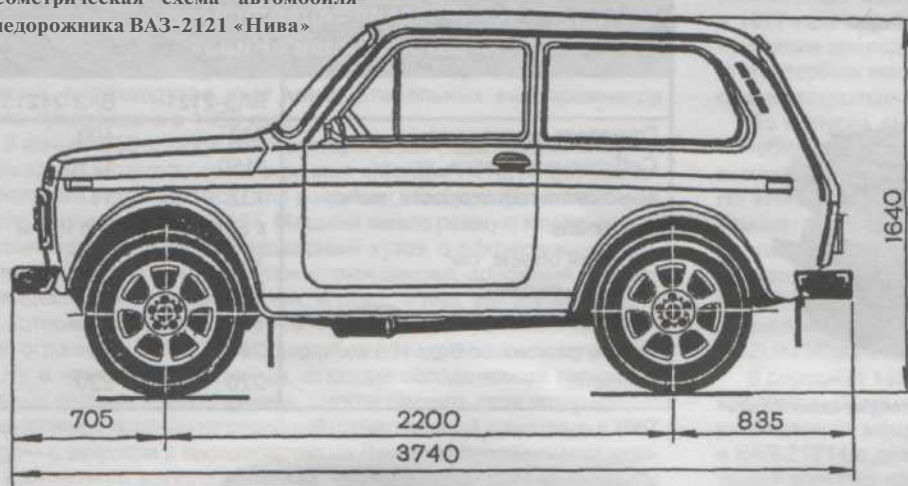
Отечественный комфортабельный джип ВАЗ-2121 — первая собственная оригинальная разработка Волжского автозавода (1977 г.)

НИВА 1600

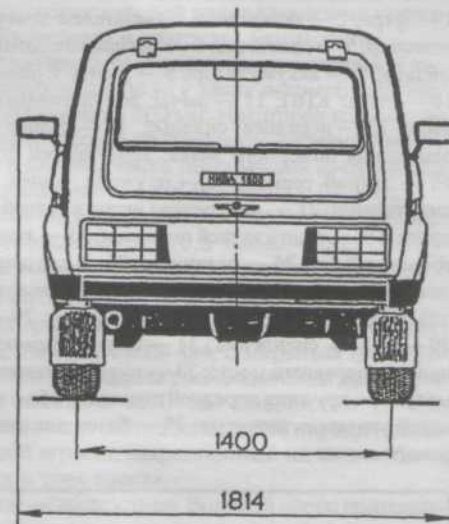
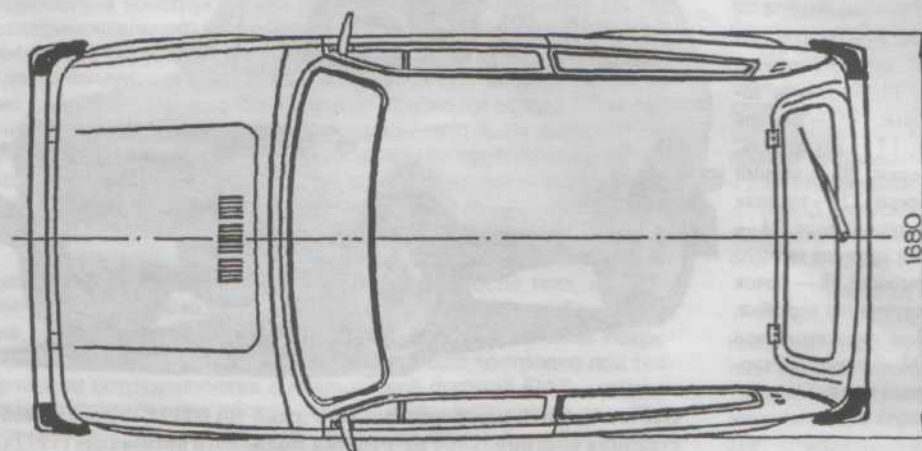


ВАЗ-2121

Геометрическая схема автомобиля-внедорожника ВАЗ-2121 «Нива»



Вид сзади



ми, полуосей с шарнирами равных угловых скоростей на передних полуосях.

Сцепление сухое, однодисковое, с диафрагменной нажимной пружиной и с гасителем крутильных колебаний на ведомом диске. Привод сцепления — гидравлический, с главным и рабочим цилиндрами и расширительным бачком.

Коробка передач — четырехскоростная, с синхронизаторами всех передач переднего хода. Оптимальный подбор передаточных чисел коробки обеспечивает «Ниве» уверенное трогание с места, динамичный разгон и неплохую экономичность.

Раздаточная коробка — двухступенчатая, трехвальная, с межосевым дифференциалом, имеющим принудительную блокировку. Она обеспечивает увеличение крутящего момента в 1,2 или в 2,135 раза, а также блокировку дифференциала, для чего на туннеле пола

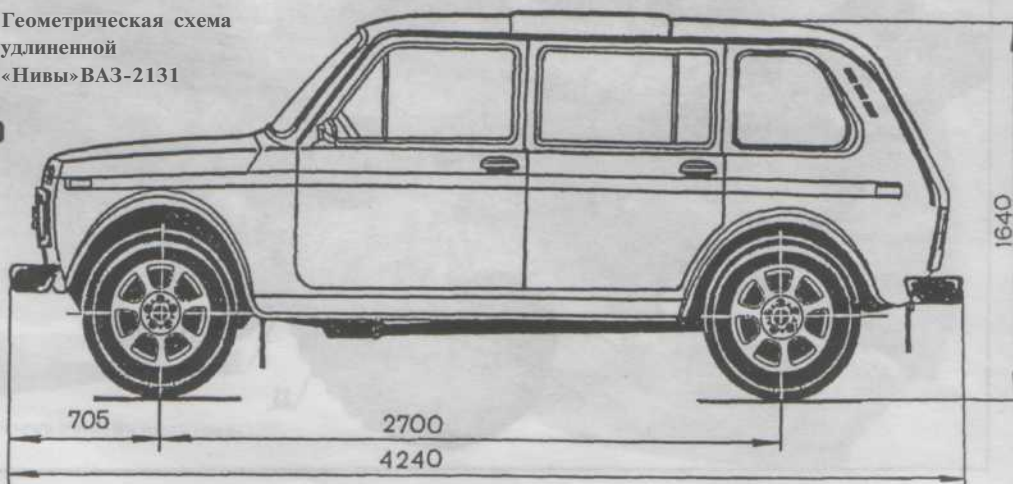
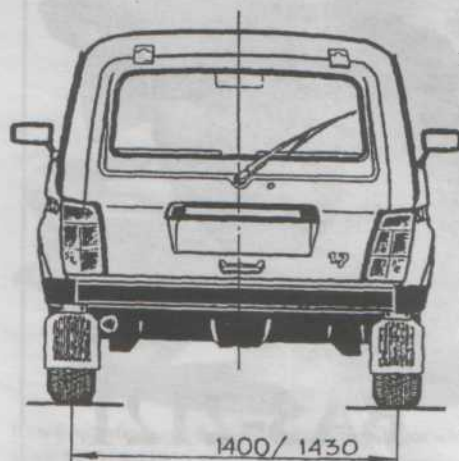
кузова имеются два рычага управления раздаточной коробкой.

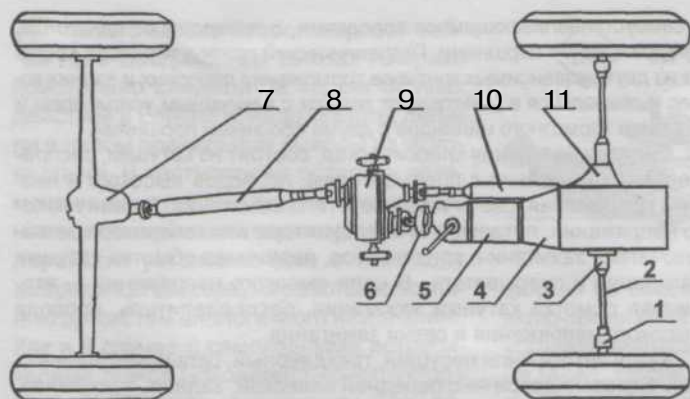
У «Нивы» — три карданных вала: промежуточный, который соединяет коробку передач с раздаточной коробкой; карданный вал переднего моста.

Главные передачи, состоящие из пары конических шестерен со спиральными зубьями гипоидного зацепления, увеличивают подведенный крутящий момент и передают его под прямым углом на полуоси. Передача крутящего момента от ведомой шестерни на полуоси производится через конический дифференциал с двумя сателлитами.

Ходовая часть «Нивы» состоит из узлов подвески передних и задних колес с амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости в передней подвеске, а также ступиц и колес с шинами.

Геометрическая схема удлиненной «Нивы» ВАЗ-2131

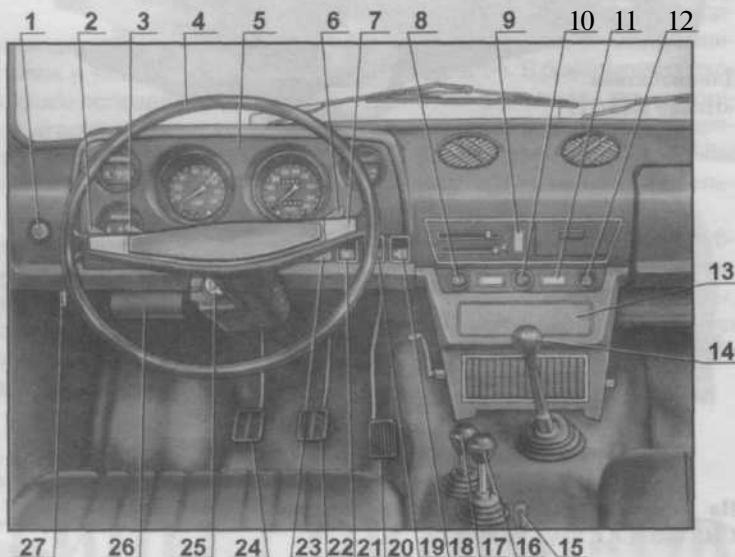




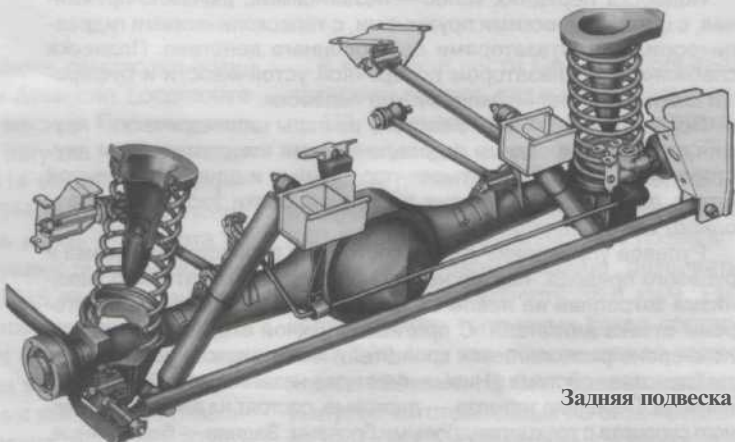
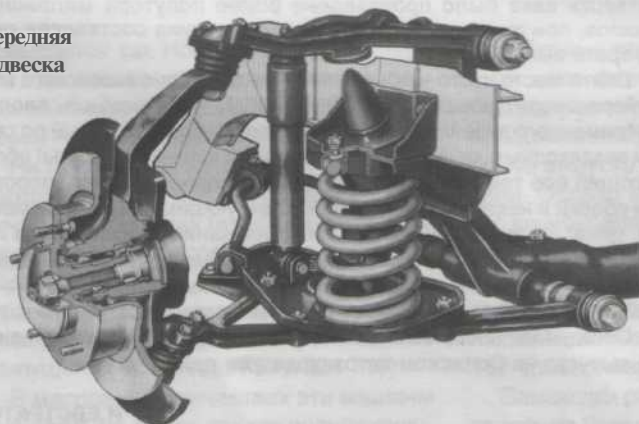
◀ **Схема трансмиссии автомобиля ВАЗ-2121 «Нива»:**
 1 — наружный шарнир привода передних колес; 2 — вал привода передних колес; 3 — внутренний шарнир привода передних колес; 4 — картер механизма сцепления; 5 — коробка переключения передач; 6 — промежуточный карданный вал; 7 — задний мост; 8 — задний карданный вал; 9 — раздаточная коробка; 10 — передний карданный вал; 11 — передний мост

Органы управления и контрольные приборы джипа:

1 — выключатель освещения приборов; 2 — рычаг переключения света фар; 3 — рычаг переключения указателей поворота; 4 — рулевое колесо; 5 — приборный щиток; 6 — рычаг включения стеклоочистителя; 7 — выключатель звукового сигнала; 8 — выключатель стеклоочистителя фар; 9, 11, 19 — заглушки; 10 — прикуриватель; 12 — выключатель аварийной сигнализации; 13 — декоративная крышка; 14 — рычаг КПП; 15 — рычаг ручного тормоза; 16 — рычаг демультипликатора; 17 — рычаг блокировки дифференциала; 18 — выключатель вентилятора отопителя; 20 — педаль «газа»; 21 — выключатель наружного освещения; 22 — педаль тормоза; 23 — рукоятка управления дроссельной заслонкой; 24 — педаль сцепления; 25 — замок зажигания; 26 — блок предохранителей; 27 — рычаг замка капота



Передняя подвеска



Задняя подвеска

ЗАЯВКА

на приобретение изданий редакции журнала «Моделист-конструктор» (для читателей России)

Прошу выслать ПОСЛЕ ОПЛАТЫ отмеченные номера изданий по адресу:
 почтовый индекс,
 город, обл., р-н, улица, дом, корпус, кв.

Фамилия, имя, отчество

Название изданий	1997 г.	1998 г.	1999 г.	2000 г.	2001 г.	2002 г.	2003 г.	2004 г.
«Моделист-конструктор»	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10	1 7 8 9 10	1 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3
«Морская коллекция»	1 2 4 6	3	—	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3
«Бронекolleкция»	1 4 6	—	—	4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1
«ТехноХОББИ»	1 2 3	—	—	—	—	—	—	—
«Мастер на все руки»	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11-12	4 5 6	4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	—
«Авиаколлекция»	—	—	—	—	—	—	1 2 3	1 2



Длиннобазная
«Нива» ВАЗ-2131



На смену классической «Ниве» приходит новая модель —
CHEVROLET NIVA (2003 г.)

Подвеска передних колес — независимая, рычажно-пружинная, с цилиндрическими пружинами, с телескопическими гидравлическими амортизаторами двустороннего действия. Подвеска снабжена стабилизатором поперечной устойчивости и буферами сжатия, ограничивающими ход подвески.

Подвеска задних колес состоит из пары цилиндрических пружин с телескопическими гидравлическими амортизаторами двустороннего действия, четырех продольных и одной поперечной штанг, двух буферов сжатия по концам балки заднего моста и одного центрального.

Рулевое управление джипа состоит из рулевого механизма и рулевого привода. Картер червячного редуктора рулевого механизма закреплен на левом лонжероне кузова с внутренней стороны отсека двигателя. С противоположной стороны на правом лонжероне располагается кронштейн маятникового рычага.

Тормозная система «Нивы» имеет два независимо действующих привода. Передние тормоза — дисковые, состоят из диска и подвижного суппорта с трехцилиндровыми блоками. Задние — барабанные,

с самоустанавливающимися колодками, с приводом от одного цилиндра с двумя поршнями. Гидравлический привод тормозов состоит из двух независимых контуров торможения передних и задних колес и приводится в действие от педали с вакуумным усилителем и главного тормозного цилиндра с двумя соосными поршнями.

Система зажигания классическая, состоит из катушки, распределителя зажигания с прерывателем, проводов высокого и низкого напряжения, свечи и выключателя зажигания. В цепи низкого напряжения, питаемой от аккумулятора или генератора, — выключатель зажигания, конденсатор, первичная обмотка катушки зажигания и прерыватель. В цепи высокого напряжения — вторичная обмотка катушки зажигания, распределитель, провода высокого напряжения и свечи зажигания.

Кузов автомобиля несущий, трехдверный, цельнометаллический. Боковые двери — с передней навеской, задняя, подъемная, навешена на двух петлях. В открытом положении задняя дверь удерживается газонаполненными упорами.

Капот открывается в сторону движения и запирается замком. Тросовый привод замка заканчивается рукояткой с левой стороны, под панелью приборов.

Передние сиденья — раздельные, откидные, с регулировкой в продольном направлении. Задний диван образует при сложении грузовую площадку.

Автомобиль оборудован системой вентиляции и отопления кузова, состоящей из отопителя с двухскоростным вентилятором и кожухов-воздуховодов.

Сегодня мы прощаемся с ней — с той самой классической «Нивой» — тяжеловесной, угловатой, далекой от современного автомобильного стиля, но в то же время по-настоящему вездеходной, способной справиться чуть ли не с любым бездорожьем, и, что немаловажно, вполне доступной по цене. За более чем четверть века было произведено более полутора миллионов джипов, при этом доля экспорта внедорожника составляла около трети выпуска.

Свято место пусто не бывает — уже сегодня с вазовского конвейера сходит новая CHEVROLET-NIVA — автомобиль вполне современного дизайна, комфортабельный, сопоставимый по своим вездеходным качествам со старушкой «Нивой», но увя! обладающий все теми же конструктивными недоработками, пороками сборки и некачественными комплектующими. Ну и, разумеется, цена! За американский акцент в названии автомобиля и латинское его начертание потребителю придется выложить вдвое большую сумму, чем за классический отечественный джип — от \$8000 до \$9500, в зависимости от комплектации.

Сегодня мы прощаемся с «Нивой» — решение о прекращении ее выпуска на Волжском автозаводе уже принято.

И.ЕВСТРАТОВ

ЗАЯВКА

на приобретение изданий редакции журнала «Моделист-конструктор» (для читателей России)

Специальные выпуски	«Бронеколлекция»:	«Бронетанковая техника Третьего рейха» «Легкий танк Т-26» «Т-34» «Бронеавтомобили Красной Армии 1918—1945» «Плавающий танк ПТ-76»	Вышел в августе 2002 г. Вышел в январе 2003 г. Вышел в июле 2003 г. Вышел в ноябре 2003 г.
	«Моделист-конструктор»:	«Истребители 1939—1945» «Бомбардировщики 1939—1945» «Ближние разведчики, корректировщики и штурмовики 1939—1945» «Гидросамолеты 1939—1945» «Скайрейдер: от Кореи до Вьетнама» «Летающие крылья Джона Нортропа» «Морские самолеты палубного и берегового базирования»	Вышел в марте 2004 г. Вышел в сентябре 2002 г. Вышел в октябре 2002 г. Вышел в марте 2003 г. Вышел в августе 2003 г. Вышел в октябре 2003 г. Вышел в январе 2004 г.
	«Морская коллекция»:	«Линкоры типа «Шарнхорст» «Линкоры типа «Айова» «Подводные пираты Кригсмарине» «Большие охотники проекта 122а/122 бис»	Вышел в феврале 2004 г. Вышел в ноябре 2002 г. Вышел в апреле 2003 г. Вышел в мае 2003 г. Вышел в апреле 2004 г.

Имеются также отдельные номера журнала «Моделист-конструктор» за 1993 г. (№ 4, 5, 6), 1994 г. (№ 9, 10, 11, 12), 1995 г. (№ 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12), 1996 г. (№ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12). А также «ТехноХОББИ» за 1995 г. (№ 1, 2, 3), 1996 г. (№ 1, 2, 3, 4, 5, 6); «Бронеколлекция» за 1996 г. (№ 6); «Мастер на все руки» за 1996 г. (№ 1, 2, 3, 4, 5, 6).

Все интересующие Вас номера изданий обведите кружком и отправьте в адрес редакции заявку и почтовый конверт с Вашим адресом.