

There are no translations available.

VYSTAVKA GRUZOVYCH VETERANOV V VIORTE

Osmotr veterano kommerceskovo transporta logično nacat s samoj liogkoj kategorii. Tut vnimanijeprivlekajut dva neobychnych dlia nas, no nicut ne udivljajushcije nemcev gruzovicka – trechkolioski. Oni byli ocen populiarny v Germanii v mezvojennyj period i srazu posle vojny, no ich proizvodstvoshlo na net v nacale shestidesiatych.

Jarko-krasnyj trechkoliosnyj „Tempo E400“ izgotovlen jescio do vojny v Hamburge firmoj „Vidal und Sohn“. Razvoznaj gruzovickok mog perevozit do 950 kg gruza i dvuch celovek v kabine. No samoj interesnoj jevo osobennostju javliaetsia perednij privod! Da, razmeshcionnyj podkorotkim kapotom dvuchcilindrovij dvuchtaknyj dvigatel (398 kub.cm., 12,5 l.s.) rolikovoj cepjuprivodil edinstvennoje perednee koleso gruzovicka. Dlia Germanii s jejo choroshimi dorogamireshenije priemlemoje, no ved posle vojny eti ze trechkoleski dolgoje vremia vypuskalis v Indii firmoj „Bajai“.

Sinij toze trechkolesnyj furgoncik dlia perevozki 800 kg gruza „Goliath Goli“ kuda boleprivlekatelen – vygliadit pocti kak legkovej avtomobil. Konecno, skazyvaetsia vozrast – „Goli“ letna 20 molozhe, on vypuskalsia v Bremene s serediny piatidesiatych i poetomu imeet kuda bolesovremennyj dizain. Etot furgon s privodom zadnich kolios ot dvuchtaktnovo dvigatelja moshnostju 17 l.s. takze imel i gidravliceskije tormoza. Kak i „Tempo“, trechkoliosnyj „Goliath“ perestavypuskatsia v 1961 godu, a proizvodstvennuju liniju razobrali i prodali v Argentinu.

Temu „legkovesov“ mozno prodolzit 1,75- tonnym gruzovikom „Opel Blitz“ obrazca 1952 goda. Etot kommerceskij avtomobil prodolzil uspech dovojennyh „blitcev“, dostojno pokazavshich sebiakak v gody vojny, tak i v pervyje samyje trudnyje dlia Germanii poslevojennyje gody. Gliadia nanevo, jasno visdish, cto „Opel“ javliaetsia docernej firmoj amerikanskovo „General Motors“ – formy gruzovovo „opelia“ v tocnosti povtoriajut takovyje amerikanskich „Chevrolet“, da i silovojagregat - staraja jescio dovojennaja benzinovaja „shestiorka“ v 58 l.s., kakaja rabotala v legkovych „Opel Kapitan“, demonstrirujet amerikanskoje vlijanije – konkurirovavshije „odnoklasniki“ nemeckich firm „Borgward“ i „Hanomag“ k tomu vremeni osnashcalis ekonomichnymi dizeliami. Pravda, pocti kazdyj cetviortyj takoj „Opel“ vypuskalsia s zavoda s gazovymi balonami podkuzovom.

Nedaleko vidim nebolshoj belo-krasnyj avtomobil s kombinirovannym gruzopassazirskimkuzovom i bolshim rombom na perednej paneli. Jevo vneshnost malo cem otlicaetsia otsovremennykh razvozných avtomobilej – vagonnaja komponovka, koliosa nebolshovo diametra, itrudno poverit, cto etot „Borgward B1500F“ debiutiroval jescio v1957 godu. V zavisimosti otmodifikacii etot polutoratonnij furgon osnashcalsia libo 60-silnym karbiuratornym, libo 42-silnymdizelnym dvigatelem iz gammy dvigatelej koncerna „Borgward“. On takze operedil mnogichkonkurentov tem, cto uze imel nezavisimuju podvesku perednich kolios, cto pozvololo obespecitvoditeliu pocti „legkovoij“ komfort.

Jesli „Borgward“ predstavliael soboj tipicnyj dizain evropejskovo legkovo razvoznovo avtomobiliakonca piatidesiatykh – nacala schestidesiatykh godov, to „Citroen H“ modeli 1947 goda so svojei„buldoznej mordoj“ i gofrirovannymi paneliami celnometaliceskovo nesushcevo kuzova pokazyvaetnam, kak francuzskim dizaineram poslevojnnykh let predstavliasia cisto funkcionalnyj gruzovojfurgon. Nesmotria na dovolno- taki archaicnuju vneshnost i grubovatuju otdelku, „Citroen H“prakticeski javliaetsia predshestvennikom vseh sovremennykh razvozných furgonov – on imeetperednij privod i pruzinnuju podvesku vseh kolios. Neukliuzaja s vidu masina s dvigatelem otlegkovogo „Citroen 11CV“ v 50 l.s. okazalas ocen udobnoj v eksploatacii, manevrennoj, dostatochnobystroj i posluzila bazoj dlia bescislennykh modifikacij. Nesmotria na pojavlenije bolesovremennykh konkurentov, „Citroen H“ proderzalsia na konvejere celykh 34 goda!

Socialisticeskij lager v klasse liogkich gruzovikov predstavliaet 1,8 tonnyj „Phanomen Granit 27“iz zavoda v gorode Cittau v Vostocnoj Germanii. Ocen prostoj po konstrukcii klassiceskij gruzovikbyl razrabotan na baze vypuskavshegosia v gody vojny „Granit 1500“ i imeet lish odnu interesnujuosobennost – cetyriochcilindrovij dvigatel vozdušnovo ochlazdenija, karakteryj dlia vsehavtomobilej, vypushcennykh v Cittau s 1907 po 1995 god. „Granit 27“ imeet karbiuratornyjdvigatel moshnostju 50 l.s., pozdnee pojavilsia vneshne neotlicimyj „Granit 32“ s dizelem v 52 l.s.,konecno, toze „vozdušnik“. Nemalo „granitov“ pervykh let vypuska „dozili“ do vossojedenenijaGermanii blagodaria tomu, cto v GDR iznoshennyje gruzovyje mashiny iz gosudarstvennykhpredpriyatij razreshali prodavat castnikam, kotoryje ich vosstanavlivali i potom za nimi zabotlivouchazivali.

Sredi avtomobilej bolee serjozných nikak ne projti mimo prednaznacennovo dlia dalnich rejsov„vikinga“. Etot krasnyj „Volvo L485“ s 6-ticindrovym dizelem, razvivavshim 150 l.s. dejstvitelno vdopolnenije k cifrovomu indeksu imel sobstvennoje imia – „Viking“. Takije gruzoviki vypuskalis vGioteberge s 1964 goda i vésoko cenilis ekspluatacionnikami v Evrope, v Juznoj Amerike i naBliznem Rostoke za nadioznost i gruzopodjomnost. Pribyvshij v Viort iz Niderlandov gruzovik otbolshinstva svoich „bratjev“ otlicaetsia nestandardnoj derevometalliceskoj kabinoj, izgotovlennojuzje na meste priobretenija. V Evrope imenno v Niderlandach naibolee dolgo derzalas starajatradicija pakupat u izgotovitelja tolko shassi s

operenijem i oblicovkoj, a kabinu voditelja i kuzovzakazyvat u mestnyh masterov. V rezultate pojavialis i bolee prostyje, i kuda bolee komfortabelnyje, nezeli standartnyje, kabiny charakternoj vneshnosti.

Kak vy ponimaete, samoje vaznoje mesto v Viorte zanimajut automobili s triochlucevoj zvezdoj -gruzovyje „mersedesy“. Dovojennoje pokolenije predstavliaet triochtonnyj uglovatyj „MercedesBenz Lo3000D“ vypuska 1937 goda. Eta model debutirovala v 1935 godu priciom srazuosnashcalas dizelem OM65. Gruzovik na snimke imeet dvigatel OM65/3, moshnost kotorovouvelicena do 70 l.s. Nadioznaja tiazolaja – sobstvennyj ves 3200 kg - dlinnobazaja mashina tem nemenee uze byla ustarevshej i ne ocen populiarnoj sredi transportnikov, poetomu jejo vypusk byldovolno ogranicennym.

Cut starshe jevo – pozarnyj avtomobil na shassi „Mercedes Benz Lo3750“. Zritelej umiliaet jevo „obves“ –zakreplionnyje na podnozkach perenosnyje bronzovyje gidranty, ventili, katushki soshlangami i celyj nabor specialnyh signalov – elektriceskij signal, pnevmosirena i jescio na samomverchu – bronzovyj kolokol...Trechriadnaja kabina vmeshcala 7 pozarnikov. Sinij prozektor nakryshe pokazyvaet, cto staryj „mersedes“ ispolzovalsia jescio i v poslevojennyje gody.

Posle okoncanija vojny razrushennaja Germanija otcajanno nuzdalas v gruzovikach. Poetomusrazu s nacalom v 1945 godu vosstanovitelnyh rabot v razrushennom na 80 procentov zavodetiaziolech gruzovikov v gorode Gagenau nacalas sborka 4,5 tonnyh „Mercedes Benz L4500“ vuproshcionnon variante vojennyh let s kabinoj iz presovannovo kartona i dereva i deforsirovannym 7,3 litrovym 6-cilindrovym dizelem, razvivavshim 112 l.s. Znacitelnuju cast novych gruzovikovzabirali sebe francuzy, nu, a te „mersedesy“, kotoryje perepadali nemcam, cenilis „na ves zolota“.Proizvodstvo ponemnogu rashirialos, gruzovikov s konvejerov sbegalo vsio bolshe, oni stali igratvaznuju rol v transporte i osobenno stroitelstve. Za eto vot takoj gruzovik s priamougolnoj kabinojprozvali „Wiederaufbauhelfer“ („Pomoshnik vosstanovlenija“). Riadom s nim na foto –modifikacija 1948 goda „L 5000“. Ot „pomoshnika“ etot „mersedes“ otlicaetsia dovojennojcelnostalnoj kabinoj i uvelicennoj do 120 l.s. moshnostju svojevo dizelia. Avtomobil okazalsia ocenudacnym, i sovershenstvujas, probyl na konvejere do 1961 goda, chotia v poslednije godyvypuskalsia lish na eksport v Afriku.

Odnako starejsij v mire proizvoditel avtomobilej v te poslevojennyje gody ne slyl pocitatelemnovyh reshenij, i eto ne moglo ne skazatsia na prodazach – transportniki predpocitali „mersedesam“ bolee sovremennyje gruzoviki drugich marok, blago ich togda bylo kuda bolshe, cem sejcas. Serjosnyj proryv v lucshuju storonu proizoshiol v 1959 godu, kogda „Daimler Benz“nacalo vypuskat sovershenno novoje semejstvo korotkokapotnyh gruzovych

„mersedeso“, vskoretak i prozvannyh – „Kurzhauber“. Otdelnyje modeli etoj serii proderzalis na konvejere do koncaXX veka! „Korotkokapotniki“ v Viorte predstavial „Mercedes Benz L1113“ – avtomobil polnojmassoj 11 tonn s 6-ticilindrovym dizelem moshnostju 130 l.s. V god pojavlenija on byl odnim izsamyh krasivych nemeckich gruzovikov, da i sevodnia vygliadit dovolno privlekatelno.

„Daimler Benz“ v konce shestidesiatykh – nacale semidesiatykh proglotil dvuchkrupnyhproizvoditelej – avtomobilnoje otdelenije koncerna „Krupp“ v Essene i firmu „Hanomag-Henschel“ v Kasele. V Viorte mozno bylo uvidet sedelnyj tiagac „Krupp Tiger“ s redkim togda 5-cilindrovym dvuchtaktnym dizelem moshnostju 200l.s. Kruppovskije gruzoviki otlicalis oceneffektivnym motornym tormozom – prostym povоротom raspredvala dizel prevrashcalsiav...kompessor, szimavshim v cilindrach vozduch i takim obrazom tormozivshim transmissiju.Pravda, shum pri etom byl takoj, cto voditeli dolgo na „krupte“ne vydrerzivali...Sinij tiagac „Henschel HS16“ demonstrirujet vershinu evropejskovo gruzovovo dizainashestidesiatykh. Sozdannaja togda Louisom Lepoix vneshnost novovo semeistva gruzovikov„Henschel“ byla odnovremenno i funkcionalioj, i novatorskoj. Da i dizelnaja shestiorka moshnostju192 l.s. v 1961 godu predstaviala soboj sovremennyj silovoj agregat. K sozaleniju, ziostkajakonkurencija pogasila sijanije „zvezdy iz Kasselia“.

Jescio odna ushedshaja v nebytije marka – „Bussing“. Ot nejo ostalas lish emblema –„Braunshveigskij lev“, kotorym teper ukrashena oblicovka avtomobilej proglotivshevo firmukonkurenta – MAN. V piatidesiatyje – semidesiatyje gody dalnoboynyje „biussingi“ otlicalis otrugich gruzovikov tem, cto ich 6-cilindrovij dizel raspomagalsia ne pod kabinoj, a gorizontavno podkuzovom na pravom lonzerone ramy. Takaja komponovka u „Bussing“ nazyvalas „Unterflur“ –„podpolnyj“. Oba stojashcije riadom gruzovika – „Bussing Commadore U“ i bolee pozdnij„Bussing BS 16L“ imejut imenno takoje raspolpzenije dvigatelej. Raznica lish v moshnosti – u„kommodora“ - 192 „loshadki“, u „BS 16L“ – uze celych 240.

Shassi „Bussing“ s gorizontalnym dizelem shiroko ispolzovalos dlia postrojki avtobusov. Odin iztakich sochranionych „biussingov“ – polutoraetaznyj avtobus na shassi modeli „11RU7“, sdvigatelem v 150 l.s., postroennyj v nacale shestidesiatykh firmoj „Gebr.Ludewig GmbH“ izEssena, byl predstavljen v Viorte. Jevo vmestimost primerno na 40-50 procentov prevyshalavmestimost odinocno avtobusa takoj ze daliny, k tomu ze on mog jezdit tam, gde ne projechatnormalnomu dvuchetaznomu avtobusu vysotoj 4,0 metra. Vsevo bylo postrojeno okolo 500 takichvot polutoraetaznykh „biussingov“.

Otdelnuju gruppu avtoveteranov sostavili armejskije gruzoviki. Ne te, cto sevodniaekspluatirujutsia v byvshej Jugoslavii, Afganistane ili drugich goriacich tockach, a

mashiny piatidesiatych - shestidesiatych, razrabotannyje dlia zameny ustarevsich gruzovikov vremion Vtoroj mirovoj. Sejcas oni libo dosluzivajut v grazdanskich sluzbach ili ze sochranijutsia entuziastamivojennoj avtotehniki.

Samyj "molodoj" sredi "vojak" - nebolshoj triochtonnyj OAF HA2-90 "Husar", razrabotannyj izvestnoj i v SSSR firmoj dlia avstrijskoj armii v semidesiatyje gody. Kompaktnyj gruzovik dlinoj vsevo 5,65 m pod korotkim kapotom imel 4-cilindrovij dizel moshnostju 90 l.s. I po choroshej doroge smog razvit do 85 km/cas. Sozdannyj v gornoj strane, on mozet vzobratsia na 60-procentnyj podjom, nu, I preodolet schodu brod glubinoj v 80 centimetrov.

Pod stat avstrijskomu "gusaru" zapadnogermanskij "Hanomag AL28/65". On razrabatyvalsia vrasciote na bolshoj zakaz sozdavajemovo v seredine shestidesiatych bundesvera. No vojennym etot korotkokapotnyj polnoprivodnik s dizelem vsevo v 65 l.s. pokazalsia slabovatyj. Odnako on byl vostrebovan pogrannicnoj policijej, grazdanskoi oboronoj, drugimi gosudarstvennymi sluzbami. Jevocenili za nadioznost i vysokuju prochodimost. Eta model "hanomaga" i sevodnia jescio ne iscezla iz dorog – furgony, izgotovlennyje firmoj „Freudenau“, takije kak pokazannyj na sliote, imejushcijesravnitelno malyj probeg, ochotno priobretajut liubiteli puteshestvij, pereoborudujut ich v domiki nakoliosach, sposobnyje projechat po bezdorozju ili dzungliam.

"Berna 2VM" iz tradicionno neutralnoj Shveicarii ne sluzil v vojskach NATO, no shvejcarcy temne menee staralis osnastit svoje vojsko sovremennoj, nadioznoj tehnikoj. Poetomu otecestvennyje proizvoditeli reguliarno polucali zakazy na rabotku i postavku armejskich avtomobilej. "Berna" gruzopodjomnostju 5 tonn rascitana specialno na gornyje dorogi i imeet shirinu vsevo v 2,3 metra. Shesticilindrovij dizel v 135 l.s. razgoniaet gruzovik polnym vesom v 12 tonn do 74 km/cas. Avtomobil etot predstavliaet obrazec tipicno sveicarskoj konstrukcii i vseгда vyzyvzet interes liubitelej staroj avtotehniki.

Vojennyje avtomobili socialisticeskich stran dostojno predstavliaet razrabotannyj v piatidesiatyjegody trechosnyj dizelnyj piatitonnyj gruzovik "G 5", kotoryj dlia Nacionalnoj narodnoj armii GDR v 1954-58 godach vypuskalo narodnoje predpriyatije "Ernst Grube" v Werdau. Massivnyj i ocennadioznyj gruzovik s 6-cilindrovym dizelem v 120 l.s byl tichochodnym, no otlicalsia vysokoj prochodimostju i ne bojalsia peregruzok. Posle zameny "G 5" v vojskach sovetskimi "uralami" teneskolko tysiach trechosok v raznych ispolnenijach – bortovoj gruzovik, furgon, avtociaterna, avtokran - jescio dolgoje vremia rabotali v narodnom choziaistve GDR, dotianuv do vossojedinenija Germanii.

Samym krupnym predstavitelem staroj armejskoj tehniki byl 12-tonnyj tiagac "Faun L 912/45A" – odin iz vypushcennyh zavodom v Niurnberge v 1958-70 godach 214 avtomobilej etoj modeli. Pod jevo dlinnym kapotom rabotal 12 cilindrovij dizel vozdushnovo ochlazdenija "DeutzF12L614", vydavavshij iz svoich 16 litrov objoma celych 250 l.s. Etovo chvatalo, ctoby prisobstvennom vese v 12 tonn i nagrauzennyj 15-tonnym ballastom, on mog tashcit po liubym dorogam i bez nich pricep vesom v 25 tonn. Priciom po choroshej doroge na shestoj peredace etot gigant na rebristych shinach razmerom 12.00-24 razgonialsia do 76 km/cas i shiol so svistom (izdavaemym turbinoj ochlazdenija, gnavshej sotni litrov vozducha vokrug rebristych cilindrovogromnovo dvigatelja).

Progulku po ploshcadi, zapolnenoj samymi raznymi avtomobilyami, zavershaem u traktora. Zacemon nam, etot krasnyj malysj? Da prosto zatem, ctoby posmotret, kak vygliadit „prizemlionnyj“ rodstvennik znamenitych sportivnyh „Porsche“. Da, da, etot nebolshoj traktor razrabotan ivypuskalsia firmoj „Porsche“. Vy udivleny? Tak ved eto ne jedinicznyj slucaj – „Lamborghini“ tozemarka ne tolko superkarov, no i traktorov. Odnako „Porsche“ byl pervym...

1. „Tempo E400“ – foto 311
2. „Goliath Goli“- foto 228
3. „Opel Blitz“ obrazca 1952 goda – foto 258
4. „Borgward B1500F“ – foto 288
5. „Citroen H“ modeli 1947 goda – foto 252
6. „Phanomen Granit 27“ – foto 399
7. Gollandskij „Volvo L485“ – foto 270

8. „Mercedes Benz Lo3000D“ vypuska 1937 goda – foto 249
9. Pozarnyj avtomobil na shassi „Mercedes Benz Lo3750“ – foto 321
10. Wiederaufbauhelfer - „Mercedes Benz L4500“ i „L5000“ – foto 292
11. „Mercedes Benz L1113“ – foto 345
12. „Krupp Tiger“ – foto 255
13. „Henschel HS16“ – foto 274
14. „Bussing Commodore U“ i „Bussing BS 16L“ – foto 265
15. Polutoraetaznyj „Bussing“ – foto 324
16. OAF HA2-90 “Husar” – foto 232
17. “Hanomag AL28/65” foto 315
18. Shveicarskaja armejskaja “Berna 2VM” – foto 308

19.G 5 iz GDR – foto 237

20.Tiagac „Faun L 912/45A” – foto 402

21.Traktor „Porsche Diesel Junior 4 „ – foto 457