

# МАЛЕНЬКИЕ «ШКОДЫ» В СССР

Люцияс СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)  
Фото из архива автора



Грузовой фургон Skoda 1201 в Каунасе



Характерной особенностью и одновременно серьёзным недостатком автомобильного парка СССР долгие годы было преобладание в нём грузовых автомобилей средней (2,5–5 тонн) грузоподъёмности. Такая политика способствовала с одной стороны, чрезмерному

росту числа грузовиков, водителей и работников ремонтно-эксплуатационных служб, с другой — делала неэкономными перевозки, как междугородные, так и внутригородские. Из-за отсутствия малотоннажных автомобилей для перевозки нескольких сот килограммов груза выделяли как минимум ГАЗ-51 грузоподъёмностью 2,5 т.

Сегодня такое положение объясняют зачастую гигантоманией тогдашних руководителей, их неспособностью оценить преимущества небольших развозных автомобилей-фургонов и пикапов, которые поэтому производились в СССР в мизерных количествах.

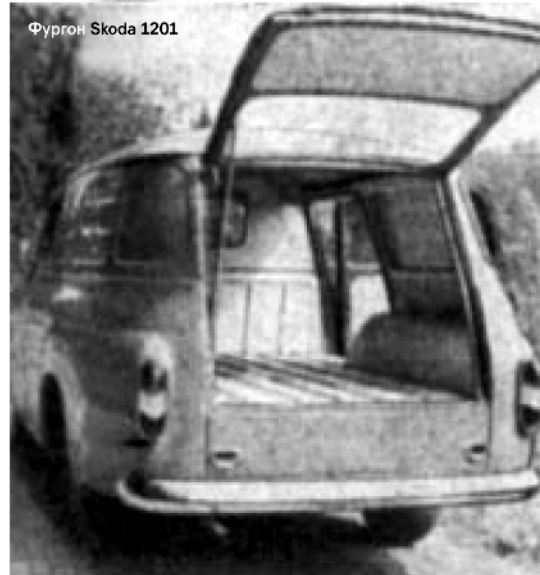
Но, по видимому, дело было в другом. Эконо-







Skoda 1202



Фургон Skoda 1201

мика и промышленность СССР постоянно работали на пределе возможностей, практически не имея резервных мощностей. К тому же над всем довлели интересы вооружённых сил. А их интересы не маленькие фургоны, бесполезные

в войсках, а нормальные грузовики, которые можно мобилизовать. С другой стороны, отсутствие достаточных мощностей и недостаток сырья ставил перед заводами дилемму — что производить: легковые автомобили или их грузовые модификации? Несомненно, любой руководитель понимал — важнее обычные седаны, нужные как государственному сектору, так и населению. Вот и получилось, что многие годы в секторе развозных автомобилей единственной моделью были грузовые модификации «Москвичей», выпускаемые в очень небольших количествах. А ещё на авторемонтных заводах переделывались в пикапы отслужившие своё «Победы», обычно бывшие такси.

Люди, руководившие экономикой и ответственные за развитие автотранспорта в СССР, создавая такое положение, пытались хоть частично покрыть потребности народного хозяйства за счёт импорта. Но и тут были свои сложности — импорт с Запада за валюту исключался, а автозаводы социалистических стран были в то время слишком маломощными, хотя в отличие от СССР, здесь на базе легковых автомобилей производились различные их грузопассажирские и грузовые модификации. Но раз уж СССР потребовались такие автомобили кому-то пришлось



Пикап Skoda 1202



Пикап Skoda 1201



Пикап Skoda 1202 в СССР не поставлялся. Фото В.Маршик



Пикап с длинной кабиной на базе Skoda 1201 для Южной Америки. Фото из архива В.Маршика



«ужать» свои внутренние потребности и начать работать для нужд «великого брата».

Из того, что имелось в наличии, советские специалисты сделали наиболее правильный выбор — для поставок в СССР они остановились на грузопассажирских и грузовых модификациях чехословацкой малолитражки Skoda 1200. И вот в конце пятидесятых годов прошлого века во многих городах СССР появились симпатичные, окрашенные в светлые — бежевый, салатный — тона фургоны и универсалы, а чуть позже — кремового цвета санитарные автомобили, отличавшиеся главными, закруглёнными линиями кузова и смешно, с наклоном внутрь, стоявшими задними колёсами. На капоте, который венчал светящийся ночью белый пластмассовый плафон, была надпись «Skoda» и эмблема — тёмно-синяя крылатая стрела, вписанная в окружность.

Автомобили семейства Skoda 1200 начали вы-

пускать на заводе в г. Млада-Болеслав в 1952 г. По внешнему виду они резко отличались от своего предшественника — автомобиля Skoda 1102, более широко известного под названием «Тудор» из-за своего двухдверного кузова, унаследованного ещё от предвоенных легковых «Шкод». Новому 4-дверному цельнометаллическому 4–5-местному кузову понтонного типа чешские дизайнеры придали очень округлённые формы. Но шасси оставалось предвоенного типа — с центральной рамой — трубой, в переднем разветвлении которой монтировался

двигатель, а на заднем конце — главная передача. Подвеска всех колёс — независимая, спереди — на поперечных рычагах и поперечной эллиптической рессоре, сзади — качающиеся полуоси и опять же поперечная рессора. Эта конструкция «имеет корни» в легендарной малолитражке Tatra 11 1923 г., созданной гениальным Гансом Ледвинкой. В межвоенный период все конкурировавшие с заводом «Tatra» местные производители — «Skoda», «Praga», «Вальтер», «Ява» — раньше или позже приходили к такому же типу шасси.

Двигатель на Skoda 1201 стоял верхне-клапанный, 4-цилиндровый с рабочим объёмом 1221 см<sup>3</sup> развивавший 45 л.с. при 2500 об/мин. Он

«питался» бензином А-72 из бака ёмкостью 35 л. Коробка передач — 4-ступенчатая с синхронизаторами (кроме 1-й передачи). Карданный вал проходил внутри центральной трубы-рамы.

Шасси имело централизованную систему смазки шарнирных соединений передней подвески, рулевых тяг, втулок шкворней, вала рулевой сошки и подшипника опоры карданного вала. При нажатии на педаль, расположенную у ног водителя, смазка подавалась ко всем смазываемым узлам.

На шасси автомобиля Skoda 1200 помимо основного кузова типа «седан» устанавливаются ещё 4 модификации кузова: «фургон», грузоподъёмностью 500 кг и комбинированный, для това-

Skoda 1202 в Вильнюсе. 1991



Skoda 1202

Санитарный Skoda 1202



Санитарный Skoda 1201 с двумя носилками



Skoda 1201



Разрез санитарного Skoda 1202



Санитарный Skoda 1202





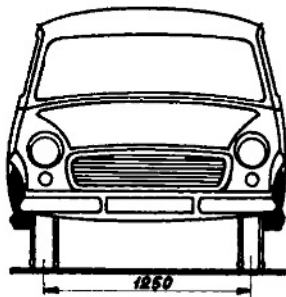
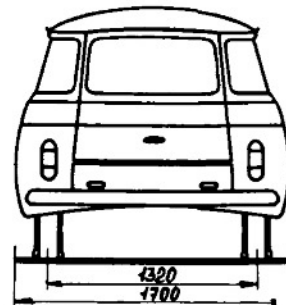
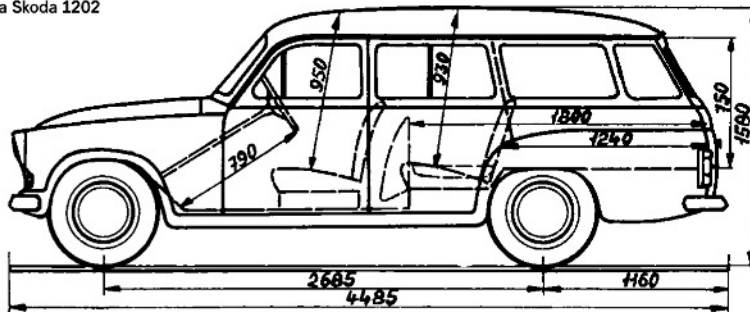


Схема Skoda 1202



ро-пассажирских перевозок. На базе первого выпускался **санитарный автомобиль** с двумя носилками и **пикап**, в том числе с двойной кабиной (для экспорта).

Особый интерес представлял комбинированный кузов. Он может применяться для перевозки трёх пассажиров и до 350 кг багажа или одного пассажира и 500 кг груза. В последнем случае заднее кресло убирается и всё пространство за спинкой переднего кресла используется для размещения груза. Справа — две двери, слева — одна. Широкая одностворчатая дверь, расположенная в задней стенке кузова, обеспечивает удобный доступ в его грузовую часть.

**Санитарный вариант Skoda 1201** внешне отличался от обычного универсала тем, что был несколько длиннее из-за необходимости разместить в автомобиле стандартные носилки. Его задняя часть, ещё более округлая, чем у универсала, имела откидывающуюся вниз дверь, образующую удобную площадку для носилок. В «Шкоде» помещались двое носилок (на левой стороне салона одна над другой) и кресло для медика. Водитель и ещё один медик находились в отделённой перегородкой передней части салона.

Маленькая «Шкода» с двигателем всего-то в 45 л.с. не была очень уж быстроходной, но независимая подвеска всех колёс, кстати, усиленная из-за большей нагрузки и более длинного заднего свеса, обеспечивала высокий комфорт транспортировки больных и приличную проходимость по плохим дорогам. К тому же в СССР производство санитарных автомобилей такого типа (на базе ГАЗ-22) ещё только планировалось и небольшие юркие «Шкоды» были весьма кстати.

Когда в 1961 г. завод в Млада-Болеславе стал выпускать улучшенную модель **Skoda 1202** на том же шасси, но с более современным кузовом, СССР ограничилась импортом только санитарной модификации, которая поступала в СССР до 1968 г. Закупать в больших количествах фургончики не стали, т.к. завод МЗМА наконец-то развернул производство грузовых «Москвичей» — вначале модели «430», а потом — и «433». Нельзя сказать, что они были лучше «Шкод», но их ремонт и снабжение запасными частями были проще.

Кстати, о ремонте. Так как запасные части почти не поступали «трудную жизнь» весьма необходимых развозных «Шкод» умельцы на местах продлевали разными способами. Помню, в моём родном Каунасе, где АТП-6 эксплуатировало полтора десятка «1201-х», при ремонте их капитально переделывали, устанавливая двигатели, трансмиссию и ходовую часть от автомобилей ГАЗ-М20 «Победа». Фургончики выглядели страшновато, но зато ещё пару лет работали.

Санитарные автомобили, насколько мне известно, таким образом не переделывали. Отслужив свой срок, большинство из них были списаны, и лишь единичные экземпляры дожили до наших дней в руках частных владельцев.

Модели автомобилей Skoda-1200/1201 в вариантах седан, универсал, пикап, фургон и санитарный автомобиль в масштабе 1:87 выпускает чешская фирма «Igra».

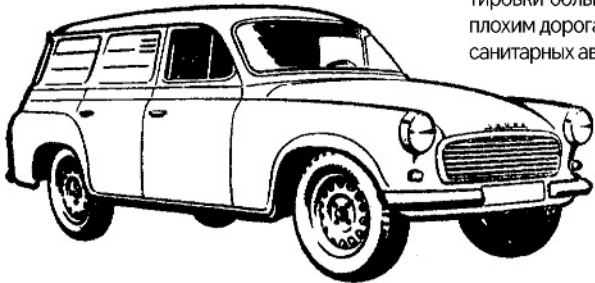
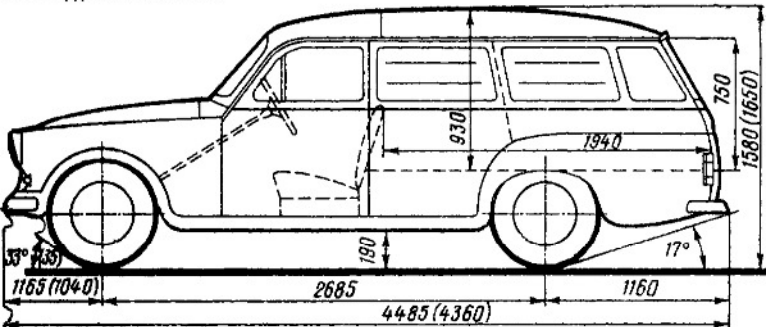


Схема фургона Skoda 1202



Skoda 1201. Ижевск. Фото С.Чекалкина



Skoda 1201. Ижевск. Фото С.Чекалкина

Этот автомобиль с 1959 г. был на автокомбинате «Миндрав Удмуртии» и до 1975 г. работал на центральной подстанции, сначала в качестве машины бригады интенсивной терапии, а затем в качестве терапевтической фальшивой машины. Автомобиль на ходу и находится в частных руках.

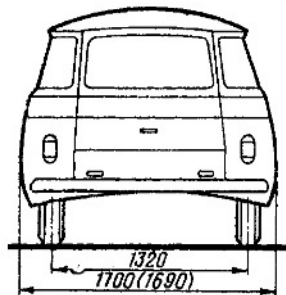
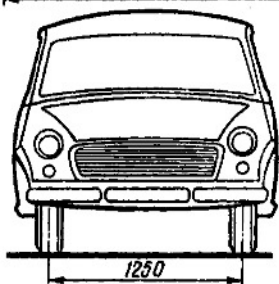
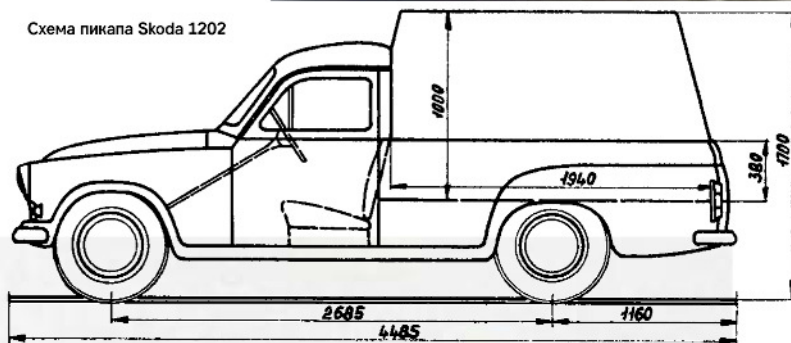


Схема пикапа Skoda 1202



Модели автомобилей Skoda 1200/1201 в масштабе 1:87 чешской фирмы Igra

