

СЕРЕБРИСТЫЕ ГИГАНТЫ

Люциус СУСЛАВИЧЮС,

Вильнюс (Литва).

Фото из архива автора

В начале 1950-х годов в автомобильном парке СССР наметились определенные качественные изменения.

С одной стороны, росло производство автомобилей послевоенного поколения, расширялся их типаж и увеличивалось число модификаций базовых моделей. С другой, начался плановый ввоз в страну автомобилей таких типов, которые в СССР не производились, но потребность в которых народного хозяйства чувствовалась все острее и острее. К их числу, в частности, относились и рефрижераторные автопоезда для транспортировки скоропортящихся пищевых продуктов.

Забегая вперед, можно сказать, что, начиная с 1960-х гг. вплоть до момента развала СССР основным типом авторефрижераторов на транспортных предприятиях были чехословацкие автопоезда в составе седельных тягачей Skoda-LiAZ и полуприцепов-рефрижераторов Alka производства завода «Орличан» (г. Хоцень), в просторечии называвшиеся просто «алкаши». А что было до них?

Сейчас мало кто помнит непривычно огромные, издали отливавшие серебром тягачи ОАФ-745 с двухосными полуприцепами с полированными алюминиевыми боками. А ведь тогда, в шестидесятые, они были, пожалуй, внешне наиболее привлекательными грузовыми автомобилями на дорогах СССР. Одна окраска – серебро и яркий синий цвет «пузатых» передних крыльев – разительно отличала их от покрашенных в унылые темно-зеленые цвета советских и сохранившихся американских и трофейных грузовиков. А формы! – Пышное барокко – вот самая краткая их характеристика.

Особенно резким был контраст при сравнении «австрийца» – автомобиля ОАФ выпускал расположенный в Вене завод фирмы «Остеррайхише Аутомобиль-Фабрик» (ранее «Австро-Фиат») – с советским магистральным седельным тягачом МАЗ-200В, который только что начали выпускать на МАЗе. Куда там «угловатому» с деревянной кабиной двухосному до «иностранца». Обтекаемой формы капот и радиатор, дутые крылья, огромная просторная кабина со спальными местами – ничего такого ни «МАЗы» ни «ЗИСы» не имели. Поэтому, где бы ни появлялись эти машины, к ним было приковано внимание и водителей и пешеходов.

«745-е» оказались очень надежными и долговечными машинами. В последний раз ОАФ-745 (прибывший в Вильнюс с Украины) мне довелось ви-



деть летом 1984 г. Этот тягач проработал в эксплуатации около 30 лет!

Кстати, почему СССР закупал австрийские автомобили, а не, скажем, итальянские или французские? Ответ прост: оккупированная в 1945 г. Австрия так или иначе находилась в сфере влияния СССР, ее армия имела на вооружении советскую бронетехнику. Вот и расплачивалась она за танки поставками оборудования и автомобилей. Среди них были не только рефрижераторные автопоезда, но и грузовики обычного типа (правда в небольшом количестве), а также автобусы и автолавки.

Конечно, «745-й» в конструктивном отношении не был верхом технического прогресса. Его конструкция восходила еще к довоенным дизельным грузовикам, производство которых фирма «MAN», получившая завод «ОАФ» в свое пользование после захвата Австрии нацистами, свернуло и вместо них поставило на конвейер опробованную специалистами вермахта модель МК. Свою же довоенную конструкцию фирма модернизировала. У ОАФ-745 стоял имевший водяное охлаждение 6-цилиндровый, четырехтактный дизель с рабочим объемом 9186 куб. см, развивающий мощность 145 л.с. при 2000 об/мин. Сцепление сухое, однодисковое, коробка скоростей – фирмы «ZF», 6-ступенчатая, из них две последние ступени – ускоряющие, главная передача – двухступенчатая. Тормозная система – с пнев-

моприводом. Шины – размером 11–20. Рама автомобиля – лонжеронная, клепаная. База – 4400 мм. В отличие от современных магистральных автотягачей ОАФ-745 не имел усилителя рулевого управления и поэтому оснащался огромным рулевым колесом, которое при взгляде на тягач спереди, казалось, «подпирало» низко нахлобученную на разделенное на две части ветровое стекло крышу. И еще одна деталь – механизмы стеклоочистителей размещались внутри кабины и их приводные валики выходили наружу через просверленные в стекле отверстия!

Передние фары необычно большого диаметра (не характерного для фар, применявшихся в СССР) с выпуклыми стеклами были утоплены в крылья. Они быстро разбивались, и из-за отсутствия оригинальных в их корпуса вставляли фары от ГАЗ-51. Сбоку кабины крепились откидывающиеся указатели поворотов – семафоры. Конечно, наши водители немедленно приспособили на крыльях дополнительные «поворотники». Масса полностью нагруженного автопоезда достигала 33 т, однако и при этом он развивал скорость 63 км/ч, потребляя 25–30 л горючего на 100 км пути.

Видеть модели этих внушительных автомобилей мне, к сожалению, не приходилось. Даже австрийские модельные фирмы забыли про «ОАФ» и ее автомобили. Так может быть этим займется российский моделисты?

