

РЕКОМЕНДОВАННАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВХОДИТ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

КУНГ-1М (ЗИЛ-157К)



УНИФИЦИРОВАННЫЙ КУЗОВ-ФУРГОН ☆ ИНТЕРЕСНОЕ РЕШЕНИЕ ☆ КАРКАСНЫЕ И ПАНЕЛЬНЫЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №42, 2019

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066 г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066 г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Ялтузов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудинова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушин Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон горячей линии в РБ:

+375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полтавская, 10

Тираж: 10000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: * www.elisklotz.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 10–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Издание для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Никита Хуснутдинов,
Вадим Садиков и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 25.12.2018
Дата выхода в Россию 22.01.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

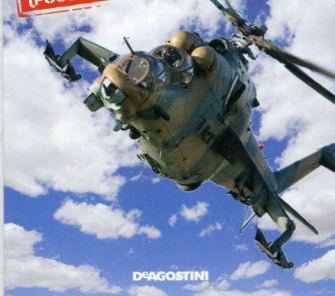


DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТ

**ВОЕННЫЕ
ВЕРТОЛЁТЫ**

**МИ-24В
(РОССИЯ)**



DeAGOSTINI

В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

**В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)**

НОВИНКА



✦ **ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА**



✦ **МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ**

МАСШТАБ 1:72



✦ **КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ**



✦ **ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ**



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru

Что такое КУНГ? Это утепленная будка, установленная на автомобиль или прицеп. КУНГ — аббревиатура: кузов универсальный нулевого (нормального) габарита. Но все ли автомобильные будки являются КУНГами?

Под нулевой габарит

Прежде всего, необходимо разобраться с определением нулевого (нормального) габарита, зашифрованного в названии. В конце 40-х годов возникла необходимость в приведении размеров автомобильных кузовов типа ПАРМ к одному габариту, чтобы приспособить их для движения по европейским железным дорогам. А почему по европейским, а не отечественным? Во-первых, наше присутствие в странах Восточной Европы после победы над фашизмом было совершенно естественным. Во-вторых, российская железнодорожная колея (1520 мм) во всем мире считается широкой, следовательно, отечественный габарит 1Т для универсальной типологизации совершенно не подходил, а вот польско-немецкий железнодорожный стандарт, который числился в «Соглашении о международном железнодорожном грузовом сообщении» как «габарит погрузки на железных дорогах колеи 1435 мм», вполне отражал стандарт общеевропейского габарита. Этот стандарт соответствует

нашему габариту 02-Т (02-ВМ), от первой цифры которого он стал называться нулевым габаритом, и этот термин является наиболее точным. А так как «стефеновская» колея (1435 мм) еще в советской технической энциклопедии 1931 года называлась нормальной колеей, то нулевой габарит иногда именуется нормальным габаритом. Отсюда и исходят два толкования аббревиатуры КУНГ. Но первые автомобильные армейские кузова, стандартизированные под нулевой габарит, еще не были настоящими КУНГами. В то время для армии их разрабатывали проектные организации, а выпускали небольшие деревообрабатывающие заводы. Как правило, при изготовлении кузовов применялись устаревшие технологии, которые не предназначались для массового производства. Да и сами кузова, разработанные и изготовленные разными предприятиями, имели разные конструкторские решения, разную фурнитуру. Такое многообразие затрудняло эксплуатацию и ремонт автомобилей-фурунов в армии.

Необходимо было стандартизировать это хозяйство и привести его к понятному типоразмерному ряду.

Первые шаги в этом направлении были сделаны Министерством обороны. В начале 1950 года, на 38-м Опытном военном заводе в подмосковных Бронницах, разрабатывали шесть типов унифицированных каркасно-металлических кузовов фурунов типа СН, СВ, СУН, СУВ, МН и МВ. После изготовления и испытания всех опытных образцов фурунов для серийного производства был выбран только один — тип СН (средний низкий), который предназначался для установки на ЗИС-150 и ЗИС-151. Кузов СН сложно было назвать массовым — для большинства предприятий его конструкция была сложной и обеспечить серийный выпуск этих фурунов они не могли. Тем не менее, такие фуруны собирали военные авторемонтные заводы в Москве и Ленинграде: они предназначались в основном для ремонтных мастерских с расчетом на установку внутрь тяжелых станков.



Автомобиль ЗИЛ-157К с кузовом-фуруном КУНГ-1М.



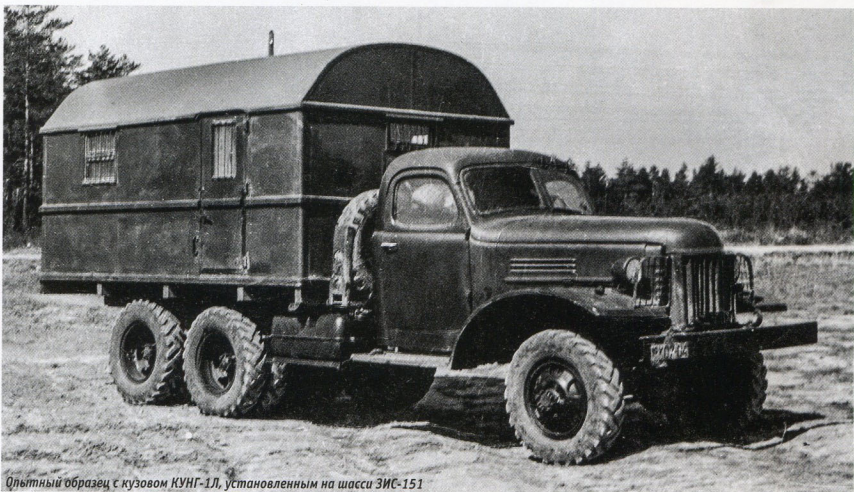
Автомобиль ЗИС-151 с кузовом типа СН

Настоящий КУНГ

В январе 1953 года, по постановлению Совета министров СССР, при ЦПКБ (Центральном проектном конструкторском бюро) Министерства бумажной и деревообрабатывающей промышленности СССР было

организовано специальное подразделение, которое взялось за разработку кузовов-фургонов на деревянном каркасе и внедрение их в производство. Начальником отдела, выполнявшим функции главного конструктора, был назначен Павел Дмитриевич Баженов.

Под его руководством с 1953 по 1968 год по заданиям Министерства обороны было разработано целое семейство каркасно-деревянных кузовов типа КУНГ: КУНГ-1 — для ЗИС-150 и ЗИЛ-164, КУНГ-1М — для ЗИС-151 и ЗИЛ-157, КУНГ-1ММ — для ЗИЛ-131,



Опытный образец с кузовом КУНГ-1Л, установленным на шасси ЗИС-151



Опытный образец кузова КУНГ-1 с металлическим основанием

КУНГ-2 — для ГАЗ-63, КУНГ-2М — для ГАЗ-66-02, КУНГ-П2М — для прицепов СМЗ-710Б и СМЗ-810, КУНГ-П6М — для МАЗ-5207В, КУНГ-П10 — для МАЗ-5224В. Это были унифицированные кузова-фургоны известной теперь всем конструкции

в виде будки с полукруглой крышей с одной или двустворчатой дверью в задней стенке. Кузова типа КУНГ имели деревянное основание и каркас из хвойной древесины унифицированных сечений, обшитый снаружи стальным листом, с оклеенной рубероидом

крышей и внутренней облицовкой из фанеры. Между стенками внутрь вкладывался теплоизолятор: войлочная или паклевая набивка (позднее стекловата), пенопласт и т. п. Пол, набивавшийся из сосновых досок, был покрыт линолеумом, а с нижней стороны обшит стальным листом. Для обогрева кузовов чаще всего использовались обычные дровяные печи-«буржуйки». Окраска кузов была стандартной: снаружи защитный зеленый цвет, внутри потолок и верхняя часть стен белые, нижняя часть стен серая.

В стенках могли быть обустроены специальные люки или окна — их количество и размер варьировались в зависимости от назначения кузова (под монтаж какого оборудования он предназначался). Предприятия, выпускавшие для армии специальную технику, монтировали в эти кузова свое оборудование: дизель-генераторные установки, пункты управления огнем, стартовые комплексы ракетных войск, локационные и радиостанции, фотолaborатории, ремонтные мастерские и т. д.

Для освоения серийного производства семейства кузовов типа КУНГ проектная документация на них в 1953 году передали на Завод №471 (позже — Шумерлинский мебельный комбинат) с планируемым объемом производства до 5000 кузовов в год. Специально для этого на комбинате были



Автомобиль ГАЗ-63 с кузовом КУНГ-2





выделены огромные производственные площади и, начиная с 1954 года, в течение следующих 13 лет комбинат ежегодно производил от 4000 до 4200 кузовов типа КУНГ различных модификаций.

Шумерлинский комбинат был первым и самым крупным производителем фургонов данного типа, но далеко не единственным. В последующие годы сборка подобных кузовов была развернута на других заводах, имевших хорошо отлаженное деревообделочное производство.

Практически сразу же после начала серийного выпуска кузова типа КУНГ стали модернизировать. Одно из первых нововведений — новое основание кузова, так как эта часть конструкции кузова воспринимала на себя основную нагрузку и явно нуждалась в упрочнении. Деревянное основание попытались заменить металлическим.

Заодно конструкторы хотели уменьшить номенклатуру выпускаемых изделий, сделав новое основание единым, пригодным для установки кузовов типа КУНГ-1 как на шасси ЗИС-150, так и на ЗИС-151. За счет разной кинематики движения задних колес, а также необходимости сохранения стойки для двух запасных колес на ЗИС-151 кузова для этих машин изначально несколько отличались (КУНГ-1 и КУНГ-1М соответственно). Теперь появилась возможность сделать подрамник в виде пространственной фер-



Кузов КУНГ-П6М на шасси прицепа МАЗ-5207В

мы (она была сварена из углового железа) и убрать в проем между рамой и кузовом запасные колеса.

Опытные кузова КУНГ-1 с металлическим основанием кузова изготовили в 1954 году на заводе п/я 2257 Министерства электростанций и электропромышленности — этот завод был создан на базе 2-го Московского авторемонтного завода в декабре

1951 года и более известен как Московский телевизионный завод «Рубин».

Опытные фургоны прошли контрольно-политонные испытания, и оказалось, что кузова с измененным основанием в ненагруженном состоянии не вписываются в железнодорожный габарит «О». Они лишь немного выходили за принятый габарит, но этого было достаточно,



Кузов КУНГ-1М, установленный на шасси грузовика ЗИЛ-157К



С этого ракурса видны все особенности кузова КУНГ-1М: полукруглая крыша, окна в деревянных рамах, задняя двустворчатая распашная дверь, запасное колесо, убранные под кузов

Практически сразу после начала серийного выпуска кузова типа КУНГ стали модернизировать

чтобы на европейских железных дорогах снести крышу кузова в каком-нибудь туннеле. Переделать основание кузова тоже не получалось, поскольку оно было рассчитано на размещение в нем запасных колес автомобилей — если его уменьшить хоть чуть-чуть, колеса перестанут в него помещаться. В общем, из этой затеи ничего не получилось.

Двумя годами позже на испытания вышли автомобили ЗИС-151 и ЗИС-150 с кузовами типа КУНГ-1Л с наружной обшивкой из специального водостойкого картона (внутренняя обшивка оставалась фанерной) и, соответственно, с облегченным каркасом. Эти кузова были изготовлены в инициативном порядке на Шумерлинском мебельном комбинате. Понятно, что крупному предприятию, выпускавшему в больших количествах

мебель, обшивать фургоны сподручнее было картоном, чем тонким металлическим листом. Да и выгоду по массе самого фургона можно было получить существенную, а это было весьма актуально, учитывая небольшую в целом грузоподъемность базовых шасси грузовых автомобилей. Очень часто специализированные заводы не могли разместить в кузовах типа КУНГ свое оборудование не из-за того, что оно туда не помещалось или условия для обслуживающего персонала становились неприемлемыми, а банально из-за того, что не хватало запаса по грузоподъемности базового шасси.

Как ни странно, на испытаниях влажостойкий картон показал себя весьма достойно в качестве внешней обшивки кузова. Но вот сами кузова, изготовленные на об-

легченном каркасе, продемонстрировали недостаточную прочность. А без облегченного каркаса вся затея с картоном становилась неинтересной, так как только за счет замены внешней обшивки на массу кузова много не сэкономишь.

В истории кузовов типа КУНГ есть и довольно парадоксальные страницы. Кузова этих машин создавались с оглядкой на пресловутый железнодорожный нулевой габарит, но в реальной жизни специальные автомобили с кузовами КУНГ больше приходилось возить не по европейским железным дорогам, а перемещать по необъятным просторам нашей родины. А тут не все было гладко — железные дороги у нас до сих пор проложены далеко не во все

Продолжение на стр. 10



КУНГ-1М (ЗИЛ-157К)



АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

ГРУЗОВИКИ



уголки страны, а в грузовые отсеки самолетов того времени автомобили с кузовами типа КУНГ не помещались. Интересное решение этой проблемы предложили на 38-м Опытном военном заводе. Там придумали специальное оборудование на колесах для демонтажа кузова с шасси и перемещения его в пространстве в снятом положении (он буксировался самим же автомобилем). В таком «полуразобранном» виде автомобиль легко

помещался в самолет Ан-12. По прибытии на место кузов с помощью того же оборудования ставился обратно на автомобиль. Разработка осталась экспериментальной и на практике не применялась, тем более что наша авиационная промышленность вскоре освоила выпуск транспортных самолетов с увеличенными грузовыми отсеками, куда автомобиль с кузовом КУНГ уже помещался без разборки на составные части.

Демобилизация

В начале 60-х годов задумались о том, как поведет себя армейская техника в условиях возможного применения противником оружия массового поражения: техника должна оставаться работоспособной и по возможности защищать экипаж от вредного воздействия. Автомобильные кузова с деревянным каркасом априори не подходили для этих целей, так как добиться их полной герметичности в принципе невозможно.



Приспособление для демонтажа и перемещения кузова КУНГ-1М для обеспечения авиатранспортабельности автомобиля.

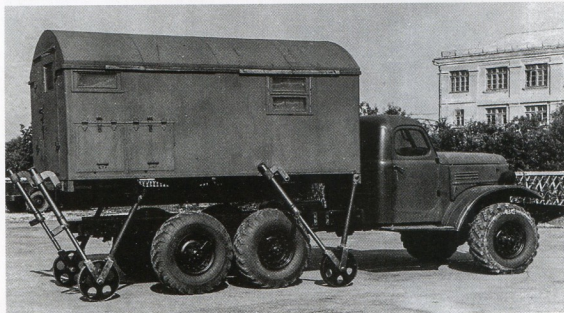


Стало понятно, что необходимо разработать новый тип автомобильных кузовов, которые станут не только герметичными, но и получат фильтровентиляционную установку. И без этого кузова типа КУНГ имели много недостатков: они были тяжелыми, а нормативный срок службы из-за деревянного каркаса ограничивался в армии всего пятью-семью годами. Поэтому по заданию Госплана СССР и Министерства обороны проектные организации приступили к разработке взаимозаменяемых и внешне почти не различимых кузовов-фургонов: с металлическим каркасом типа КМ и бескаркасной конструкции из панелей армированного пенопласта типа К. Каркасные кузова разрабатывало конструкторское бюро Московского кузовного завода (сегодня это Московский завод специализированных автомобилей, МЗСА), панельные — конструкторское бюро 38-го Опытного военного завода (упразднен несколько лет назад). Вскоре кузова типов К и КМ станут доминирующими в армии, а под их производство будет реорганизовано сразу несколько крупных предприятий,

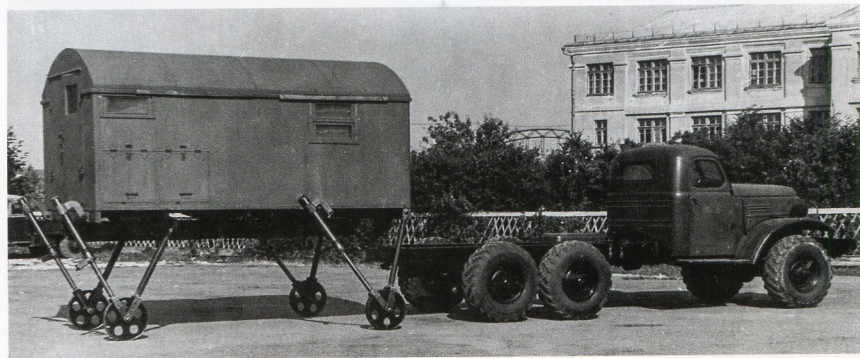
в том числе в 1967 году Шумерлинский комбинат автофургонов. Из ЦПКБ еще в 1963 году в процессе реорганизации был образован Всесоюзный проектно-конструкторский и технологический институт мебели — ВПКТИМ, на который в декабре 1966 года Постановлением Совета министров СССР №1010-325 от 13.12.66 г. была возложена ответственность за осуществление единой технической политики в организации производства кузовов фургонов типа К и КУНГ на различных предприятиях. В 70-х годах они занимались модернизацией кузовов-фургонов КУНГ и даже разработали несколько новых типов: КУНГ-1МД — для шасси ЗИЛ-131, КУНГ-66 для шасси ГАЗ-66, КУНГ-1.П2М — для шасси прицепа СМЗ-8326 (2-ПН-2М), а в 80–90-х годах — КУНГ-3307, КУНГ-1.П2М4, КУНГ-1.ПМ4, КУНГ-2.П6М-01 и др.

Однако кузова типа КУНГ в армии уже применялись довольно ограниченно, только там, где не требовался герметичный кузов-фургон, например для размещения дизель-генераторов. Зато к ним стали проявлять все больший интерес гражданские потребители — издelle, созданное по строгим требованиям военных, полностью удовлетворяло геологов, монтажников ЛЭП, строителей газо- и нефтепроводов. Особенно их устраивала теплоизоляция таких деревянных кузовов, ведь им приходилось работать и зимой, в морозы. А при установке печки «буржуйки» проблемы с зимней эксплуатацией кузовов были полностью решены. К тому же кузова типа КУНГ, давно уже освоённые в серийном производстве на деревообрабатывающих комбинатах (ДОК), были относительно дешевы и доступны.

В начале 60-х годов задумались о том, как повесит себя армейская техника в условиях возможного применения противником оружия массового поражения: техника должна оставаться работоспособной и по возможности защищать экипаж от вредного воздействия.



Процесс снятия кузова с шасси с помощью специального приспособления, разработанного на 38-м военном опытном заводе





Автомобиль ЗИЛ-131 с кузовом КУНГ-1МД

Поэтому их стали использовать предприятия, выпускавшие различные передвижные лаборатории, ремонтные мастерские, машины аварийных служб и т. д. Распространенность автомобилей с кузовами КУНГ начала в армии, а потом и в народном хозяйстве фактически сделало их аббревиатуру именем нарицательным. Несмотря

на то что официально так должны обозначаться кузова конкретного модельного ряда, созданные по определенной технической документации, сегодня их наименование используют для обозначения всех закрытых кузовов-«будок» на автомобильных шасси. Казалось бы, век древесины как материала в автомобилестроении давно прошел, но

кузова типа КУНГ (те самые, на деревянном каркасе и с округлой крышей) изготавливались некоторыми предприятиями (Вахтангский леспромхоз) вплоть до начала XXI века! Поэтому и сегодня в автомобильном потоке иногда можно увидеть очертания знакомого кузова, родословная которого ведется с начала 50-х годов.



Машины с кузовами типа КУНГ можно видеть и сегодня. На фото автомобиль, обслуживающий гражданских связистов

Шумерлинский комбинат автофургонов

Строительство деревообделочного комбината вблизи железнодорожной станции Шумерля (Чувашия) предусматривалось первым пятилетним планом и было начато в 1929 году. В конце мая 1931 года сдали в эксплуатацию лесопильный и ремонтно-механический цеха — это событие считается отправной точкой в истории комбината, хотя в число действующих предприятий Наркомата лесной промышленности СССР он вошел только 3 декабря 1933 года.

Комбинат занимался распиловкой леса, изготовлением деревянных колес для телег и тачанок, производил стулья и табуретки. Чуть позже стал выпускать комоды, канцелярские столы, книжные шкафы, деревянные кровати и диваны. Мебель, выпускаемая комбинатом, стала известна далеко за пределами Чувашии и пользовалась хорошим спросом. К концу второй пятилетки комбинат перешагнул проектную мощность, став самым крупным предприятием в республике. Вокруг него, на месте небольшого станционного поселка Шумерля, вырос целый город, половина населения которого работала на комбинате.

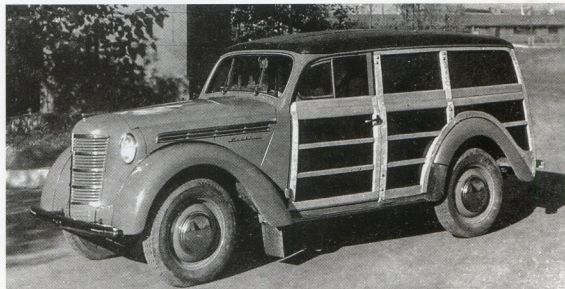
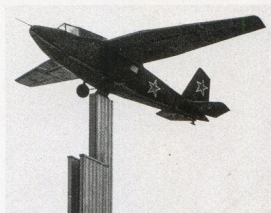
В 1939 году на предприятии начато производство автомобильных кузовов-фургонов для передвижных радиостанций дальней связи типа «Двина».

После начала Великой Отечественной войны, в июле 1941 года, комбинат передается в ведение Наркомата авиационной промышленности и получает наименование Завод №471. Сюда начинает поступать оборудование и личный состав с эвакуируемых на восток авиационных заводов.

В начале войны здесь пытались организовать производство десантного планера «Орел», но с сентября 1941 года заводу дали новое задание на освоение производства десантного планера Г-29 (Г-11). Еще одно задание — изготовление двух экземпляров опытного планера А-40 «КК» (крылья танка). Единственный полет А-40 с танком Т-60 выполнил 2 сентября 1942 года. С этого же

времени в Шумерле началось освоение выпуска самолетов Як-6 и У-2.

1 сентября 1945 года производственная площадка вновь была передана в Наркомат лесной промышленности в систему «Главспецдеревопрома» с сохранением наименования Завод №471 и заданием восстановить производство мебели. Одновременно комбинат изготавливает деревянные детали для кузовов-фургонов малолитражных машин «Москвич-400-422» (сами



Шумерлинский комбинат изготавливал деревянные детали для московских фургонов «Москвич-400-422»

фургоны собираются в Москве). Выпущена первая пробная партия кузовов-фургонов на прицепных шасси для армии.

Постепенно выпуск фургонов по заказам Министерства обороны становится основным видом деятельности комбината, хотя

выпуск мебели тоже сохраняется. В декабре 1951 года заводу присвоен открытый номер п/я №320 (условное наименование) с сохранением закрытого номера Завод №471.

В 50-е годы комбинат осваивает массовый выпуск унифицированных кузовов-фургонов типа КУНГ с деревянным каркасом. В 1957 году, в связи с реорганизацией промышленности, Завод №471 подчиняют Управлению лесной и деревообрабатывающей промышленности Чувашского совнархоза и переименовывают в Шумерлинский мебельный комбинат. В 1963 году, с укрупнением совнархозов и ликвидацией Чувашского совнархоза, комбинат передают аналогичному управлению Волго-Вятского совнархоза. На 60-е годы приходится освоение выпуска автофургонов панельной бескаркасной конструкции из армированного пенопласта



Автомобиль ЗИЛ-157К с кузовом К-60УД



Автомобили ЗИЛ-131 с трансформируемыми кузовами типа «бобочка».



Ремонтная мастерская ЗИЛ-131ДР на шасси ЗИЛ-131Н с кузовом типа К-131



Сборочная линия изготовления модулей МК



«Урал-523» с сменным трансформируемым кузовом-контейнером МК-523



Фургон КН-133 для перевозки бутылированных напитков

с наружным слоем из дюралюминия для Министерства обороны. Это была абсолютно новая для Советского Союза технология, и коллектив комбината достойно справился с этой задачей — предприятие стало не только пионером ее освоения, но и лидером по объемам производства кузовов по новой технологии.

В 1975 году предприятие переименовано в Шумерлинский комбинат автомобильных фургонів в подчинении Министерства лесной и деревообрабатывающей промышленности СССР.

В 1986 году, впервые в отечественном кузовостроении, на комбинате создана технология изготовления панелей кузовов-фургонов заливкой пенополиуретаном, что послужило началом освоения выпуска спецкузовов и автомобиль-фургонов для народного хозяйства.

С началом рыночных преобразований, 5 октября 1992 года, предприятие реорганизовано в открытое акционерное общество «Комбинат автомобильных фургонов» (КАФ). В этом же году произошло резкое сокращение заказов на кузова-фургоны от Министерства обороны, и комбинат, имея большой опыт по изготовлению автомобильных кузовов, расширил свою производственную программу за счет коммерческих моделей: промтоварных фургонов общего назначения, рефрижераторов, вахтовых автобусов на шасси грузовых автомобилей ГАЗ, ЗИЛ, КАМАЗ, УРАЛ. В 2004–2006 годах для заливки панелей в цехе №12 внедрены гидравлические прессы собственной конструкции, спроектированные и изготовленные специалистами комбината. Для окраски панелей установлена окрасочно-сушильная камера проходного типа, а для изготовления металлодеталей в цехе №8 начали применять технологическое оборудование с числовым программным управлением — станки с ЧПУ.



В 2007 году запущено серийное производство подвижных ремонтных мастерских с кузовами нового поколения, а на следующий год начато серийное производство прицепов и прицепов-шасси военного назначения.

За последнее десятилетие разработан и испытан (утверждена конструкторская документация) типажный ряд автомобильных кузовов-фургонов из полноформатных панелей моделей К4350-11, К5350-11, К6350-11 для автомобилей КАМАЗ и Кр4-11, Кр8-11, Кр10-11, КрП20-11 для прицепов. Разработаны и изготовлены автомобили-фургоны по заказу компаний «Транснефть», «Газпром», «Российские железные дороги», «Почта России».



Автомобиль ГАЗ-3308 с кузовом типа К1-3308

Технические характеристики ЗИЛ-157К

Число мест	3
Грузоподъемность	4500 кг
Максимальная скорость	65 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	42 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	3-СТ-84
Генератор	Г-108В
Реле-регулятор	РР-24Г
Стартер	СТ-15Б
Свечи зажигания	СН-55Б
Размер шин	12,00-18

Масса, кг

снаряженная	5800
полная, в том числе:	10 450
на переднюю ось	3050
на заднюю ось	7400

Наименьший радиус поворота, м

по колее внешнего переднего колеса	11,2
------------------------------------	------

Рулевой механизм

глобидальный червяк с трехребневым роликом, передаточное число — 23,5	
---	--

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
---	--

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах	
--	--

Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом	

Сцепление

однодисковое, сухое	
---------------------	--

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая	
-------------------------------	--

Передаточные числа

I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29; IV — 1,47; V — 1,00; задний ход — 7,09	
---	--

Главная передача

передаточное число — 6,67	
---------------------------	--

Двигатель

ЗИЛ-157К, рядный, карбюраторный, четырехтактный, шестичилиндровый, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	101,6
Ход поршня, мм	114,3
Рабочий объем, л	5,55
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-5-3-6-2-4

Карбюратор

К-84М	
-------	--

Максимальная мощность

110 л.с. при 2800 об/мин	
--------------------------	--

Максимальный крутящий момент

34,5 кгс·м при 1100–1400 об/мин	
---------------------------------	--

Характеристика кузова-фургона КУНГ-1М на шасси ЗИЛ-157

Внутренние размеры, мм	3800×2250×1800 (по центру)
Площадь пола, м	8,4
Погрузочная высота, мм	1400
Полезная грузоподъемность, кг	2025
Вес кузова в снаряженном состоянии, кг	1025
Срок службы, лет	5–7

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

УРАЛ-375Д

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

