

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 54,90 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 7

СССР
ЛУЧШЕЕ



«СТАРТ»

ШАГ В БУДУЩЕЕ ★ ИСПЫТАНИЙ НЕ ПРОШЕЛ ★ ДОРОГАЯ ИГРУШКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №7, 2014

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Менеджер по продукту: Я. Чухиль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»

в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»

в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41

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»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 145 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 299 руб

Розничная цена:

5490 грн., 54 900 бел. руб., 990 тенге

ISBN 2071-095X

© 2008–2014 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель 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



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». Коллекция 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

Иллюстрации предоставлены:

с. 1, 2, 8–13, 16: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ.), 6 (низ), 7 (лев.), 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова;
6: (центр, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.

Автомобиль для съемок
любезно предоставлен

Государственным бюджетным
учреждением культуры МО
«Военно-исторический музей»
(Московская обл., Ногинский р-н,
г. Черноголовка, с. Ивановское)

Дата выхода в России 21.04.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Микроавтобус «Старт» — явление уникальное. Среди автомобилей-легенд, которые так и не были запущены в массовое производство, он единственный был создан не конструкторами крупных автозаводов или кудесниками НАМИ, а «местными энтузиастами» — по собственной инициативе и в полукустарных условиях.

Отличная идея

В истории нашей страны 60-е годы были особым периодом. СССР преодолел последствия разрушительной войны, во главе государства встал новый лидер. В 1957 году отраслевые министерства были преобразованы в комитеты с функцией технического контроля над предприятиями, а в регионах появились совнархозы, управлявшие промышленностью на подведомственных территориях. Над предприятиями больше не довлела «рука Москвы», работа совнархозов координировалась на уровне Госплана СССР. Они самостоятельно принимали «тактические» решения и выделяли средства для их реализации. История микроавтобуса «Старт» началась с назначения на должность начальника главного автотранспортного управления Луганского совнархоза А. С. Антонова — человека деятельного, хозяйственного и по-своему творческого. В подчинении Антонова находился Луганск, который в то время входил в десятку крупнейших горо-

дов Украинской ССР, и область с прекрасно развитым промышленным производством. Большие полномочия делали Антонова фигурой «регионального масштаба». Идея изготовить стеклопластиковый прицеп-дачу собственной конструкции родилась не на пустом месте. Во-первых, в СССР, как и во всем мире, набирал популярность автотуризм. Правда, наши путешественники, в отличие от западных туристов, пользовавшихся услугами мотелей и кемпингов, ночевали в палатках или в салонах своих машин. Во-вторых, именно в это время государство проводило кампанию по внедрению в промышленность пластмасс. Словом, идея создания прицепа-дачи с кузовом из стеклопластика была во всех отношениях уместной и своевременной. «Движущей силой» проекта стала кипучая натура Антонова вкупе с его административными возможностями. Создание прицепа Антонов поручил коллективу Северодонецкой авторемонтной базы (САРБ) Луганского автотреста. Город

Северодонецк — районный центр Луганской области с населением около 100 тысяч жителей. Вообразить, что собой представляла авторемонтная база районного центра, несложно. Однако Северодонецк не случайно был выбран в качестве «отраслевой экспериментальной базы». В 1961 году на САРБ в порядке «технического творчества» начали делать стеклопластиковую легковую «самоделку». Появилось даже некое подобие экспериментального цеха, которым руководил инженер Г. В. Дьяченко. Видимо, слух об этом дошел до Антонова, и инициативный чиновник решил использовать уже существующий «центр стеклопластикового кузовостроения». О том, как сложилась судьба прицепа-дачи, история умалчивает. Зато известно, что А. С. Антонов, Г. В. Дьяченко и главный инженер Луганского треста автотранспортных предприятий А. Г. Иванов, сумевшие организовать разработку и изготовление симпатичного и дееспособного автокепера, решили замахнуться на создание



Микроавтобус «Старт» на агрегатах легкового автомобиля ГАЗ-21Р «Волга»

нового автомобиля. И не «абы какого» (всевозможных самоделок в те годы хватало), а настоящего «автомобиля будущего», который соотечественники восприняли бы как пришельца «из прекрасного далёка».

Мечты и реальность

Решено было строить пластиковый микроавтобус класса «гран-туризм». Однако разыгравшуюся фантазию инженеров-энтузиастов пришлось резко ограничить. Во-первых, в их компетенции было придумать и изготовить кузов, но ни о какой само-

Механическую начинку взяли от «двадцать первой» «Волги». В основу силовой архитектуры легла сварная рама, сконструированная таким образом, чтобы «примирить» оставленное почти без изменений шасси «Волги» с оригинальным кузовом вагонного типа. В результате двигатель, расположенный в пределах колесной базы, оказался в салоне, основательно выступая назад за линию, образованную спинками переднего ряда сидений. Смещение двигателя позволило использовать укороченный карданный вал без промежуточной опоры.

обколом КПСС. Ответственным партийным работникам микроавтобус понравился. И тогда приступили к самой важной части проекта — изготовлению гипсового макета в натуральную величину. Дело в том, что, в отличие от макетов, создававшихся в ходе «традиционного» проектирования, макет «Старта» служил мастер-моделью, по которой предстояло выклеивать контрформу. С внутренней стороны контрформа принимала все очертания «болванки», поэтому «болванка» должна была быть безупречной: выклеиваемые в процессе произ-

По конструкции и дизайну кузов микроавтобуса «Старт» получился не просто уникальным — футуристическим

водительности в сфере «механики» не могло быть и речи: двигатель, трансмиссию и прочее «железо» нужно было заимствовать у серийных отечественных автомобилей. А во-вторых, автомобиль — конструкция гораздо более сложная, чем «домик на колесах»: значит, к проектированию следовало привлечь настоящих профессионалов. При САРБ был организован конструкторский отдел, работать в котором пригласили выпускников Харьковского автодорожного института (ХАДИ) Я. М. Балясного и Б. Ф. Крутенко, имевших опыт работы со стеклопластиковыми кузовами гоночных машин. Помимо них в конструкторскую группу вошли В. Дрогин, И. Рязанцев, А. Калмыков и В. Канцедаль. Дизайном занимался художник-конструктор Ю. И. Андрос. Следуя незатейливой моде тех лет на спортивно-динамичные названия, будущему микроавтобусу присвоили имя «Старт».

А «горб» моторного отсека в салоне быстро приспособили под столик. По конструкции и дизайну кузов получился не просто уникальным — футуристическим. В представлении советских людей начала 60-х годов аэрокосмический стиль с его «плавниками» и барочными «архитектурными излишествами» вполне соответствовал технике будущего, хотя за рубежом он уже практически вышел из моды. Несомненным достижением дизайнера Ю. И. Андроса стали бамперы, выполненные одним целым с кузовом — это решение опередило время на пару десятилетий.

«Стартовая» площадка

Сначала Андрос изготовил макет в одну десятую натуральной величины. Участники проекта быстро пришли к единому мнению относительно экстерьера. А дальше дизайн пришлось согласовывать с Луганским

водства кузова повторяли ее с точностью до миллиметра. Первый микроавтобус закончили в канун заседания коллегии Госкомитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР, посвященного вопросам промышленного применения пластмасс в автомобильной и тракторной промышленности, которое проходило в декабре 1963 года в Москве. Создатели «Старта» рассчитывали предъявить коллегии «живой» автомобиль, кузов которого целиком сделан из полимеров, и в случае одобрения покончить с экспериментами и наладить плановое производство. Поэтому первенец сразу же был отправлен в Москву. Результат «презентации» превзошел все ожидания. Председатель Комитета автотракторного и сельхозмашиностроения СССР Н. И. Строкин распорядился обеспечить САРБ пятьюдесятью комплектами необходимых узлов от «Волги», агрегатами и деталями для организации мелкосерийного производства микроавтобусов «Старт». Уже в январе 1964 года в Северодонецке приступили к созданию промышленной партии микроавтобусов с использованием горьковских машинокомплектов.

Без погребжкх

Некоторое время все складывалось замечательно. Один из первых серийных «Стартов» со стандартной планировкой салона подарили секретарю ЦК КПСС Украины П. Е. Шелесту. Остальные экземпляры тоже не задерживались в Северодонецке: несмотря на высокую стоимость, необычные микроавтобусы пользовались огромной популярностью. Если «двадцать первая» «Волга» в те годы стоила 5 тыс. руб., то





Отправленный в Москву опытный образец имел туристический салон, оборудованный для путешествий: расположенные «кают-компанией» диваны, стол на капоте, шкафчики для посуды, походный умывальник. «Старт» произвел настоящий фурор. За неделю он успел засветиться на телевидении, в газете «Правда» и даже поработать экспонатом на ВДНХ.

цена «Старта» равнялась 9,5 тыс. руб. Почему так дорого? Потому что кузова выклеивались вручную.

Дальнейшую судьбу «Старта» принято описывать в мрачных тонах.

В 1964 году главного покровителя проекта Антонова перевели в Донецкий совнархоз, и производство осталось без «связующего звена», ведь именно Антонов осуществлял контакты с центром. Через некоторое время поставки машинокомплектов с ГАЗа прекратились — завод полностью выполнил свои обязательства. Однако спрос на «Старты» не иссякал, и САРБ продолжал штучное производство микроавтобусов по заказу конкретных учреждений. Всего с 1964 по 1967 год в Северодонецке изготовили около сотни «Стартов».

В октябре 1965 года в СССР были вновь образованы ликвидированные семью годами ранее отраслевые министерства, и производство вновь перешло в подчинение Москвы. А Москва о «Старте» не забыла! Более того, во вновь образованном Министерстве автомобильной промышленности СССР, которое возглавил А. М. Тарасов, всерьез рассматривали возможность массового выпуска «самодеятельной» конструкции. Поскольку речь шла о решении государственного

масштаба, необходимо было подтвердить целесообразность производства, а для этого требовались официальные испытания.

В начале осени 1965 года два «Старта» с заводскими номерами «27» и «37» прибыли в лабораторию испытаний автобусов при отделе легковых автомобилей и автобусов автополигона НАМИ. Им предстояло пройти обкатку и комплекс лабораторно-дорожных исследований на полигоне, а также поработать маршрутными такси в Москве.

По результатам испытаний выяснилось, что с государственной точки зрения «революционный» «Старт» никаких преимуществ перед обычным «рафиком» (микроавтобусом РАФ Рижской автофабрики) не имел. Главным эксплуатационным недостатком «Старта» оказался высокий расход топлива — в среднем на 10% выше, чем у РАФа. Вопреки расхожему мнению, причудливая конфигурация кузова не только не обеспечивала хорошую аэродинамику, а, напротив, лишь увеличивала сопротивление воздуха. Кроме того, недостаточно прочными оказались силовые элементы рамы и кузова: так, например, салонные двери «Стартов» после эксплуатации в качестве маршруток едва не отваливались.

Готовые микроавтобусы «Старт» выходят из сборочного цеха



А в это время...

1964 год



22 февраля состоялась премьера двухсерийного художественного фильма «Живые и мертвые», снятого режиссером Александром Столпером по одноименному роману Константина Симонова. Фильм получил главный приз Всесоюзного кинофестиваля в Ленинграде и множество международных наград.

1964 год

28 августа Указом Президиума Верховного Совета СССР с немецкого населения Поволжья были сняты обвинения в пособничестве германским шпионам и диверсантам, выдвинутые в начале Великой Отечественной войны. Указом от 28 августа 1941 года немцы Поволжья подлежали выселению в Сибирь и Казахстан.

1964 год



15 октября председателем Совета министров СССР назначен Алексей Николаевич Косыгин. Он проработал на этом посту до 1980 года. Косыгин добивался проведения реформ, децентрализации и повышения самостоятельности предприятий.



«Кавказская пленница, или Новые приключения Шурика»

Шурик отправляется на Кавказ собирать фольклор и знакомится со студенткой Ниной, которая приехала к родственникам на каникулы. Дядя Нины хочет выдать ее замуж за руководителя района товарища Саахова. Мнения невесты никто не спрашивает: ее решают украсть, оставив все как старинный обычай. Шурику предлагают принять участие в «обряде». Украденную невесту прячут на даче Саахова. Когда Шурик, наконец, понимает, в какую историю его втянули, он бросается спасать Нину. В конце концов, девушка освобождена, а похитителей ждет суд. Каникулы закончились, и Нина уезжает — на легком, изящном микроавтобусе «Сарт». (реж. Л. Гайдай, 1966 год).



Микроавтобус «Сарт»,
использовавшийся как передвижной диспетчерский пункт

Конечно, были и плюсы (плавность хода, лучшая, чем у РАФа, управляемость и устойчивость, прочность и долговечность кузова), но «врожденные» недостатки перевешивали. Помимо низкой эксплуатационной рентабельности, к минусам можно отнести и крайне высокую себестоимость производства с большой долей ручного труда.

Словом, получилось, что «Сарт» — это современная, красивая, но бесполезная и дорогая игрушка. Конечно, микроавтобус имел право на существование в качестве туристического автомобиля, но высокая цена делала его недоступным для частных лиц. Государство не нашло ни одной серьезной причины, чтобы взять производство «Стартов» под

свою опеку и планомерно его поддерживать. Правда, мелкосерийный выпуск микроавтобусов Северодонецку никто не запрещал. Испытания завершились в конце 1965 года, министерство вынесло свое решение в начале 1966-го, а микроавтобусы на САРБ продолжали собирать еще пару лет. Потом производство само собой сошло на нет.



Дальние родственники



Selene (1959 год). Весной 1962 года в Сокольниках проходила итальянская промышленная выставка, на которой в числе прочих экспонатов был представлен концепт-кар кузовного ателье *Carrozzeria Ghia* — шестиместный прототип *Selene*, созданный дизайнерами Томом Тьярда и Серджио Сарторелли под руководством Луиджи Сегре. Макет легкового автомобиля вагонного типа подразумевал заднее расположение двигателя, но в остальном идеологически был очень близок к формату «Старта». Трудно сказать, видел ли Андрос эту работу итальянских дизайнеров, но некоторое сходство созданного им кузова с кузовом *Selene* хорошо заметно: багажник выполнен отдельным от салона объемом, «фонарь» салона так же акцентированно смещен вперед относительно колесной базы. Да и треугольная стойка «вершиной вниз» в линии боковых окон — решение, которое встретишь не часто.



Ford Falcon Van (1961–1967 годы). Чем микроавтобус на базе седана *Ford Falcon* «родственен» «Старту»? Для создания обоих «вагонов» использовались шасси серийного легкового автомобиля малого класса. В заокеанском автопроме начала 60-х годов наблюдались две заметные тенденции. В линейках легковых машин рядом с роскошными «баржами» стали появляться простые малогабаритные автомобили. А фургоны вагонного типа начали расти, все больше «отдаляясь» от своих легковых «прародителей». *Ford Falcon Van* возник «на пересечении» первого «народного» седана фордовского модельного ряда *Falcon* и крупногабаритного фургонного семейства *Econoline*. Главное же отличие *Ford Falcon Van* от «Старта» заключается в том, что он был напрочь лишен каких бы то ни было инноваций. Утилитарный микроавтобус без существенных изменений выпускали в течение семи лет.

1965 год

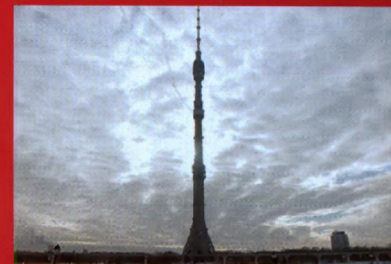
Международный женский день 8 марта объявлен в СССР нерабочим днем. Этот праздник был популярен в мире в начале XX века как день борьбы женщин за равноправие. В России впервые отмечался в 1913 году. Со временем праздник потерял политическую окраску и стал просто «женским днем».

1966 год



14 января скончался академик Сергей Павлович Королёв, знаменитый советский ученый, конструктор и организатор производства ракетно-космических систем и ракетного оружия. Под руководством Королева были созданы первые советские спутники и пилотируемые космические корабли. На фото: Сергей Королёв и Юрий Гагарин (1961 год).

1966 год



4 ноября завершилось строительство Останкинской телебашни. Главный конструктор — Н. В. Никитин. Решение о сооружении башни было принято в 1957 году, а строительство шло с 1963 по 1967 год. Высота башни составляет 540 метров. В 1966 году это было самое высокое здание в мире.



«СТАРТ»





- ❶ В интерьере «Старта» использованы детали от базовой модели ГАЗ-21Р «Волга»
- ❷ У микроавтобуса «Старт» нет капота, поэтому руль установлен почти вертикально
- ❸ Комбинация приборов полностью заимствована у «Волги»





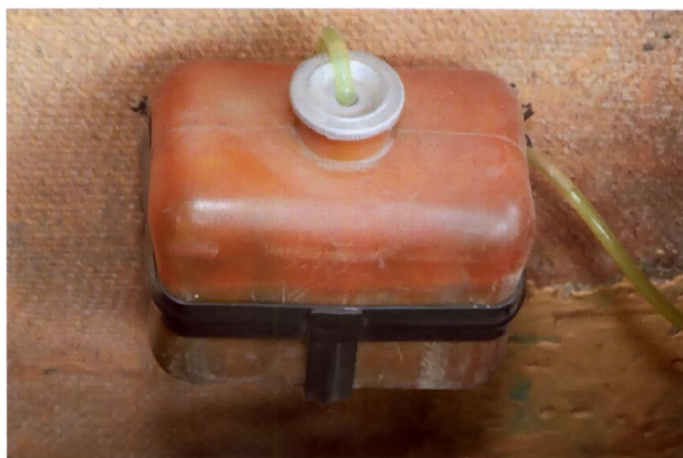
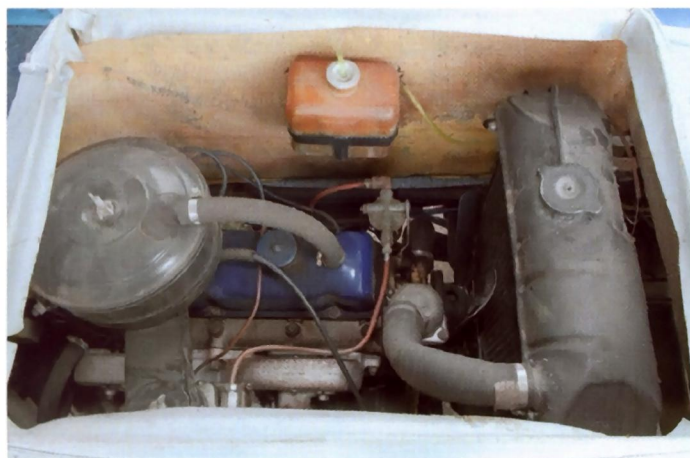
- ❶ Плафон освещения салона на средней V-образной стойке
- ❷ Четырехфарная система освещения — модная тенденция начала 60-х годов
- ❸ «Птичка» с багажника «Волги» перекочевала и на багажник «Старта»: сохранилась даже горьковская эмблема — олень
- ❹ Задние фонари от «Волги» на «Старте» установлены под углом
- ❺ Транзисторный радиоприемник
- ❻ В первой половине 60-х годов часы стали привычным элементом интерьера легковых машин





- ❶ В отличие от большинства микроавтобусов, «Старт» имел выступающий назад багажник, как на легковых седанах
- ❷ Каркасы сидений в салоне тоже сделаны из стеклопластика
- ❸ Проем багажника с минимальной погрузочной высотой и интегрированные в кузов бамперы — к подобным решениям отечественные производители легковых машин придут только в 90-х годах





- ❶ Поскольку двигатель «Старта» расположен практически в центре салона, доступ к нему затруднен: обслуживать и ремонтировать его было крайне неудобно
- ❷ Специальные незамерзающие жидкости в то время не использовались, поэтому бачок стеклоомывателя установили в самом теплом месте моторного отсека
- ❸ Из-за небольших размеров моторного отсека пришлось перекомпоновать некоторые узлы: в частности, сместить воздушный фильтр в сторону относительно карбюратора
- ❹ Импровизированный столик на переднем плане — не что иное, как капот двигателя



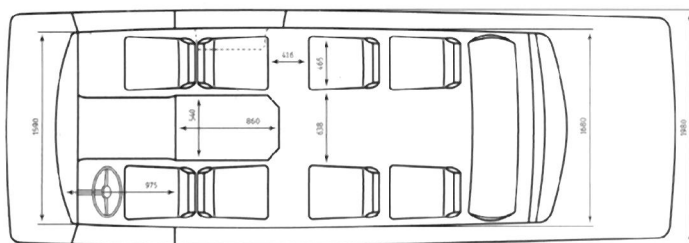
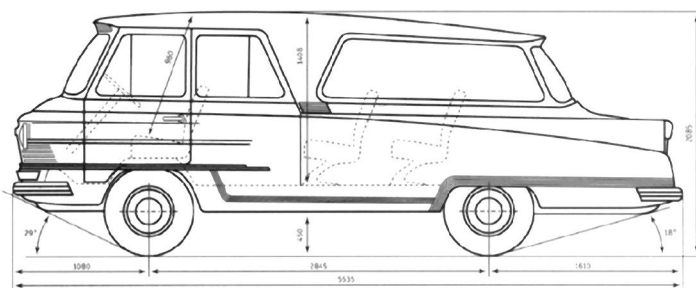


Схема автомобиля «Старт» (САРБ)

Технические характеристики «Старт» (САРБ)	
Число мест	10
Максимальная скорость	110 км/ч
Расход топлива (городской режим)	21–21,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-54-3М
Генератор	Г12
Реле-регулятор	РР24
Стартер	СТ21
Свечи зажигания	A14У
Размер шин	7,00-15
Масса, кг	
снаряженная	1770
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	207
под задней осью	197
Наименьший радиус поворота, м	
по следу наружного переднего колеса	6,5
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двойным роликом	

Подвеска передняя

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных усиленных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий — колодочный на все колеса, привод гидравлический от педали

стояночный — колодочный на задние колеса, с механическим приводом от рычага

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на второй и третьей передачах, рычаг управления — на рулевой колонке

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения

Передаточные числа

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738

Главная передача

гипоидная, передаточное число — 4,555

Двигатель

ЗМЗ-21А, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3

Карбюратор

К-105

Максимальная мощность

75 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

167 Нм при 2200 об/мин



На Северодонецкой авторемонтной базе (САРБ) «Старт» мелкосерийно производился в 1964–1967 годах. Было построено около ста экземпляров. На автобазе «Главдонбасстроя» в Донецке в 1964–1965 годах выпустили с десяток машин под названием «Донбасс» — полных аналогов «Старта». В 1966-м около двадцати микроавтобусов типа «Старт» с незначительными изменениями конструкции и кузова построили на Луганском автосборочном заводе (ЛАСЗ).



Микроавтобус «Донбасс» (1964–1965 годы)

В 1964 году начальник главного автотранспортного управления Луганского совнархоза А. С. Антонов, инициатор и покровитель проекта «Старт», был переведен на аналогичную должность в Донецк. Поскольку нехватка микроавтобусов ощущалась во всех без исключения регионах страны, Антонов решил наладить производство «Стартов» на крупной автобазе «Главдонбасстроя». Матрицу для выклейки кузовов заказали в Северодонецке. Конструктивно донецкие микроавтобусы ничем не отличались от северодонецких. Внешние отличия касались только индивидуальных элементов оперения, а также эмблемы и названия — «Донбасс». Господдержки в виде комплектов от «двадцать первой» «Волги» донецкий проект не имел, а производство требовало немалых ресурсов, поэтому хорошее начинание довольно быстро «заглохло». Свет увидело не более десятка «Донбассов».

Легковой автомобиль «Заря» (1966 год)

Принято считать, что созданный в 1966 году на САРБ пластиковый легковой автомобиль, впервые представленный публике на первомайской демонстрации под названием «Заря», это попытка северодонецких конструкторов расширить ассортимент выпускаемых автомобилей после успешного дебюта «Старта». В действительности работа над этой машиной началась за пару лет до появления идеи создания микроавтобуса. В соседнем с Северодонецком городке Сватово в то время жил молодой автостроитель-самодельщик Н. Парафенко. В 1960 году он «одел» одну из своих самодвижущихся конструкций в стеклопластиковые панели. Слава об этой машинке быстро разнеслась по Луганской области, и директор горэлектросети города Рубежное В. Р. Миллер загорелся идеей создания стеклопластиковой «легковушки» для себя. Северодонецкой авторемонтной базой заведовали друзья Миллера, поэтому проект начали осуществлять именно там. Разработка привлекла внимание А. С. Антонова, но в это время шла работа над «Стартом» и о «частной» легковушке на некоторое время пришлось забыть. После того как производство «Стартов» поставили на поток, проект Миллера все же был реализован. Сегодня этот легковой автомобиль известен как вторая опытная



Микроавтобус «Старт» (ЛАСЗ, 1966 год)

В 1966 году, когда отгремела всесоюзная слава «Старта», попытку организовать выпуск таких же микроавтобусов на своем предприятии предпринял директор Луганского автосборочного завода (ЛАСЗ) Д. А. Мелконов. Трудно сказать, почему на ЛАСЗ решили изменить технологию изготовления кузовов. Но луганские кузова выклеивались не изнутри контрформы (что обеспечивало внешней поверхности «чистовое» качество), а методом контактного формирования поверх «мастер-болванки». Как следствие, приходилось тратить очень много сил и времени на полировку всех поверхностей кузова. Оригинальная треугольная боковая стойка на луганских «Стартах» уступила место обыкновенной, наклоненной вперед. Вместо подвески от «Волги» использовалась подвеска ЗИМа, вместо характерных подфарников ГАЗ-21 — круглые автобусные. На ЛАСЗ выпустили около двадцати микроавтобусов.



северодонецкая машина — «Заря». «Засветившись» на публике и в СМИ, автомобиль, как и планировалось, оказался в собственности Миллера, причем в ГАИ он был зарегистрирован под названием «Новинка». Немногие знают, что благодаря энтузиазму Парафенко помимо «Зари» («Новинки») Миллера в этой матрице было выклеено 11 однотипных кузовов для «самодельщиков» Луганской области.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЛУАЗ-969 «ВОЛЫНЬ»

16+

DeAGOSTINI

