

# Автомобильная история России



- В 1752 году в Санкт-Петербурге крестьянин механик-самоучка Леонтий Лукьянович Шамшуренков собрал "самобеглую коляску" которая понравилась императрице Елизавете Петровне и её придворным. [Самобеглая коляска Шамшуренкова](#) управлялась двумя водителями, которые должны были вращать ворот, запускающий привод и приводящий в действие колёса. Для пассажиров был сконструирован огороженный от водителей довольно просторный и комфортный отсек.

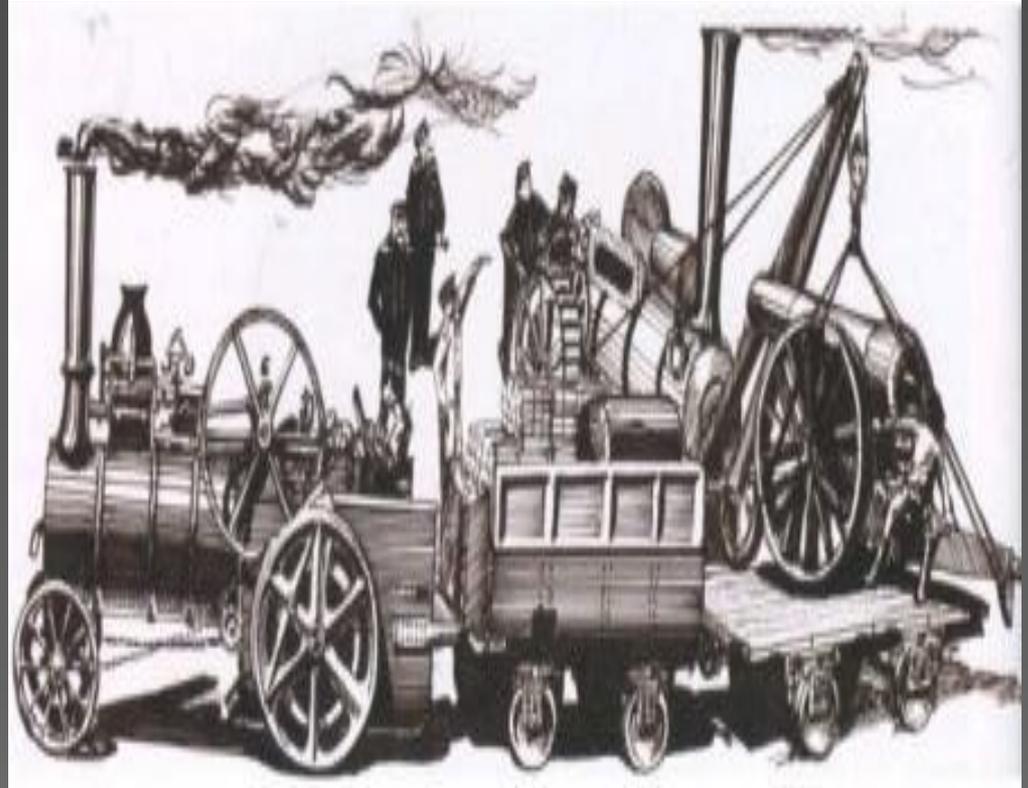


В 1791 году талантливый мастер-самоучка Иван Петрович Кулибин разработал самодвижущийся экипаж. Это изобретение получило название "[Самокатка Кулибина](#)". Двигалась она от нажатия на педали человеком, а двое пассажиров могли сидеть, удобно устроившись в креслах.

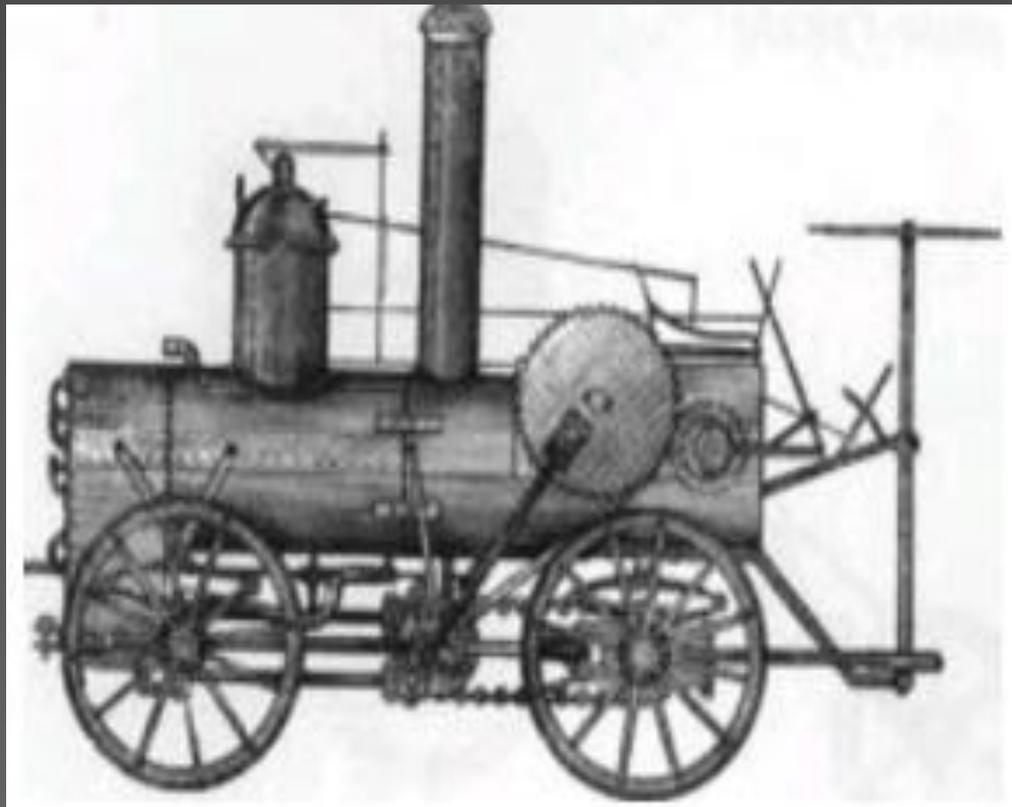
В "Самокатке Кулибина" использовались детали и узлы, присутствующие на современных автомобилях: коробка передач, сцепление, маховик, тормоза и подшипники качения. Человек, нажимающий на педали, мог отдыхать на ходу и благодаря маховику и сцеплению, экипаж некоторое время ехал по инерции. Самодвижущаяся коляска могла разгоняться до скорости 16 км/ч. Несмотря на такую высокую для своего времени скорость, коляска двигалась достаточно плавно.



В XIX веке с изобретением паровой машины возникли новые идеи четырёхколёсного транспорта для перевозки людей и грузов. В сентябре 1830 года был разработан проект [первого парового автомобиля](#) в России. Изобретателем этого транспортного средства был талантливый петербургский лафетных дел мастер Казимир Янкевич. Он планировал, что его изобретение поможет наладить регулярные пассажирские и грузовые перевозки между крупными городами большой империи.



В 1863 году русский изобретатель Авксентий Вradий разработал [паровой самоход](#) повышенной проходимости, получивший название "Паровоз для езды по обыкновенным дорогам". Этот самоход имел все четыре ведущих колеса и его можно назвать прототипом современных автомобилей с колёсной формулой 4x4. Однако было ли налажено производство таких самоходов, неизвестно.



В 1873 году на Мальцевском заводе в Калужской губернии специалисты завода изучили конструкцию английского колёсного тягача "Эвелин-Портер" и создали свой более усовершенствованный с мощностью двигателя 10 л.с. и приспособленный для топки дровами, а не углём. Было построено семь таких тягачей, которые были способны везти до десяти платформ с грузом 16 тонн. Скорость гружёного тягача составляла 6 км/ч, порожнего — 8 км/ч.

В 1896 году, на  
Всероссийской  
промышленной и  
художественной  
выставке в Нижнем  
Новгороде Евгений  
Александрович  
Яковлев и Пётр  
Александрович  
Фрезе  
продемонстрировали  
и первый,  
построенный в  
России автомобиль



В 1898 году значительными событиями для развития автомобилизма в России стали открытие в Санкт-Петербурге магазина по продаже самодвигателей фирмы "Клеман-Гладиатор-Фебус", а так же начало производства на велосипедном заводе А. Лейтнера в Риге мотоциклов. Через некоторое время на этом заводе стали собирать автомобили под маркой "Россия" из привозных узлов и агрегатов. В том же году состоялась первая в России "Зимняя гонка моторов".

В XX веке производство автомобилей в России стало серийным. Первое мелкосерийное производство было налажено на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге. Директором в то время был Иван Александрович Фрязиновский. Это произошло 26 мая 1909 г. В автомобильном отделе завода была выпущена модель Руссо-Балт С-24/30. Индекс модели расшифровывается так: 24 — расчётная мощность двигателя в лошадиных силах, 30 — максимальная мощность. Объём двигателя составлял 4501 см<sup>3</sup>.



После 1917 года в Советской России с развитием индустриализации в разных городах было построено несколько автомобильных заводов, а так же несколько десятков заводов по производству автомобильных узлов и агрегатов. А началось всё на заводе АМО в Москве.

В 1924 году на заводе АМО в Москве был построен первый советский грузовик, который получил название АМО-Ф-15. С этого момента начинается развитие советского автомобилестроения. В 1931—1933 предприятие АМО было реконструировано и, переименовано в ЗИС, а потом в ЗИЛ.



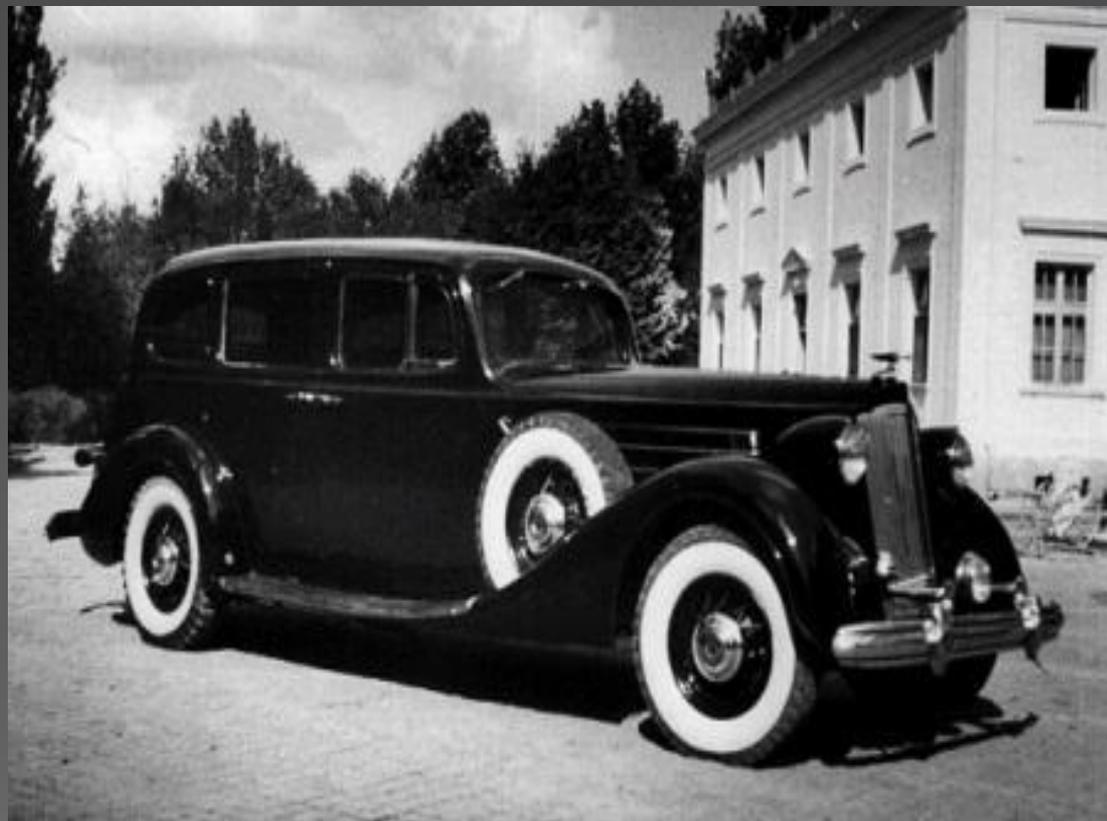
В 1927 году на заводе "Спартак" в Москве был выпущен первый советский легковой автомобиль НАМИ-1 разработанный инженером Шараповым Константином Андреевичем.



В 1932 в Нижнем Новгороде (позже город Горький) было построено предприятие НАЗ, после переименования города завод получил название ГАЗ. Первым легковым автомобилем завода стала модель ГАЗ-А. В дальнейшем этот завод выпустил много моделей грузовых и легковых автомобилей.



В 1933 году завод "Красный Путиловец" цеха которого были расположены в Ленинграде начал производство легковых автомобилей. До этого предприятие специализировалось на тракторах. Машина называлась Л-1 "Ленинград-1", было выпущено всего несколько экземпляров этой модели.



ЗИС и ГАЗ стали основой национального автомобилестроения и вместе с менее крупными предприятиями Первый автосборочный, позже ГЗА (Нижний Новгород/Горький), КИМ (Москва) он же переименованный в МЗМА, а потом в АЗЛК (в 90-е ОАО «Москвич»), ЯГАЗ — бывший «Лебедев» (Ярославль) и т. д. Эти заводы обеспечили к 1938 году выход СССР на первое место в Европе и второе в мире по выпуску грузовиков.

До Великой Отечественной войны автомобильная промышленность СССР произвела свыше 1 млн. автомобилей, значительная часть которых поступила в армию. Во время Великой Отечественной войны автозавод ЗИС был эвакуирован в тыл, где на базе его оборудования были созданы новые автомобилестроительные предприятия УльЗИС и УралЗИС (ныне УАЗ и АЗ Урал).



В 1946 году завод начал выпускать модель М-20 "Победа". Этот автомобиль стал символом победы в Великой Отечественной войне. Двигатель автомобиля был шестицилиндровым, его мощность составляла 90 л. с. Модель неоднократно модернизировали, и она пользовалась большой популярностью. В 1950—70-х развитие советского автомобилестроения продолжалось экстенсивными методами, причём до начала 70-х основной приоритет отдавался грузовым автомобилям, в частности, армейским многоосным тягачам и полноприводным грузовикам двойного назначения.



В 1957 году началось серийное производство автомобиля ГАЗ-21 Волга. Затем конструкцию автомобиля усовершенствовали. В результате этого в 1967 году в массовое производство запустили Волгу ГАЗ-24. Это был автомобиль с увеличенной колёсной базой и просторным салоном.



В 1959 году был построен легендарный автомобиль ГАЗ-13 Чайка. Внутренние характеристики были уникальными – мощный двигатель, способный развивать скорость до 160 км/ч, X-образная рама, 7-местный салон, и самое уникальное – автоматическая коробка передач. Внешне Чайка также отличалась своим дизайном от автомобилей того времени.



В 1961 году завод "Коммунар" был переименован в "Запорожский автомобильный завод". Завод занимался выпуском малолитражного автомобиля ЗАЗ-965, вошедшего в историю как «Горбатый Запорожец». В дальнейшем выпускались другие модели ЗАЗ.



Массовая  
автомобилизация СССР  
началась со  
строительством Италией  
под ключ в 1966—1970 годах  
Волжского автомобильного  
завода (ВАЗ) в Тольятти и  
развёртыванием  
массового выпуска на его  
мощностях легковых  
автомобилей марок  
Жигули и Нива - первого  
массового  
комфортабельного  
полноприводного  
внедорожников. Это стало  
достаточно передовым и  
для Европы. Также с нуля  
появилось достаточно  
крупное производство  
легковых автомобилей Иж-  
Авто, выпускавшее  
преимущественно Иж-2125  
с новым типом кузова  
хэтчбек.



В 1976 в строй вошёл крупнейший в Европе завод грузовых автомобилей КамАЗ. Годовая мощность предприятия была рассчитана на выпуск 150 тысяч грузовиков и 250 тысяч дизельных моторов. С его вводом доля дизельных автомобилей в грузовом парке СССР возросла с 7—8 % до 25 %. Было положено начало выпуска дизельных двигателей для ряда других советских автомарок: ЗИЛ, УралАЗ, КАЗ, ЛАЗ, ЛиАЗ.

К 1980-м годам советское автомобилестроение добилось очевидных успехов в массовом производстве: первое в мире по производству автобусов, третье по производству грузовиков и пятое, по общему производству автомобилей уступая только Японии, США, ФРГ, Франции.



Однако в 80-х годах фактически прекратился рост производства легковых автомобилей (стабилизировался на 1,3 млн. в год), при этом их доля составила немного более половины от всего автопроизводства, оставалось низким качество комплектующих и сборки, сохранялся устойчивый дефицит запчастей. Однако в это десятилетие были освоены принципиально новые переднеприводные легковые модели с кузовами хэтчбек: ВАЗ-2108 "Спутник", Москвич-2141 "Алеко", ВАЗ-1111 "Ока" и ЗАЗ-1102 "Таврия" и подготовлено массовое производство дизельных среднетоннажных грузовиков ГАЗ-4301 и ЗИЛ-4331 и автобусов ЛиАЗ-5256 и ЛАЗ-4202.



С распадом СССР в 1991 советское автомобилестроение, сконцентрированное преимущественно в России, Белоруссии и на Украине, распалось на национальные автомобильные промышленности, судьба которых сложилась по-разному. В XXI веке не всем автомобильным предприятиям России удалось выжить. Но, по-прежнему работают ГАЗ, КАМАЗ, Иж-Авто ряд других предприятий.

*В 2009 году ВАЗ вернул себе лидирующее положение, а в 2015 и 2016 годах начал выпуск современных и более качественных автомобилей LADA Vesta и LADA XRAY.*



Спасибо за внимание!

