

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 246

СССР
И СОЦСТРАН



СЕМАР-3234

НА БАЗЕ «ГАЗЕЛИ»
КОЛЕСА ДЛЯ МАЛОГО БИЗНЕСА
ШКОЛЬНЫЙ, САНИТАРНЫЙ, АВАРИЙНЫЙ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №246, 2018

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.

Главный редактор: А. Е. Жаркова

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.

Главный редактор: А. Б. Яковлев

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 Дистрибушн 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», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+375 17 279-87-87 (ин-т. 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: 649 руб.

Розничная цена: 114,99 грн, 1200 бел. 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. Неоплаченной 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. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10: ООО «Тайга Групп»;

стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 11, 12, 14, 15:

частная коллекция Максима Шеленкова

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Дмитрия Комиссарова, Александра Павленко и Максима Шеленкова



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: Николь Хуснутинов, Максим Омельченко

Дата печати (производства): 25.10.2018

Дата выхода в России 13.11.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



МИ-24В
(РОССИЯ)

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

В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

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



Для непосвященного человека все маршрутки на базе «Газели» одинаковые. Но на самом деле это не так: если Горьковский автозавод делал машины, кузов которых сваривался из набора штампованных деталей, то небольшие «кустарные» заводушки изготавливали микроавтобусы на базе «Газели» с трубчатым каркасом кузова, который был прочнее и безопаснее.

Начинали с мастерских

Что значит «Семенов»? Большинство отвечает, что это одна из самых распространенных русских фамилий. А между тем это еще и название русского города — правда, совсем небольшого, затерянного среди бескрайних лесов Нижегородской области. С давних времен в Семенове развит художественный промысел — хохломская роспись, в промышленных масштабах здесь выпускают и традиционные русские матрешки. Однако был в истории города и другой период, когда здесь делали автомобили. Автомобильная история города Семенов насчитывает не одно десятилетие и связана в первую очередь с развитием лесозаготовительного дела в регионе, который с давних пор славился непроходимыми лесами. Расцвет этой отрасли пришелся на послевоенное время, когда в стране, поднимавшейся из руин, возникла острая нехватка строительных материалов. Лесорубы Горьковской области работали не покладая рук. В это время в регионе появилось множество крупных лесозаготовительных пунктов на базе районных леспрохозов.

Автотракторная техника, работавшая на этих лесозаготовках, эксплуатировалась нещадно, без должного ухода и обслуживания, а потому очень быстро выходила из строя. Поэтому не удивительно, что в феврале 1949 года Семеновский леспрохоз треста «Горьклес» вынужден был организовать на окраине города Семенов механические мастерские для централизованного ремонта этой техники. Становление мастерских шло параллельно с выполнением плана по ремонту газогенераторных грузовиков ЗИС: на территории постепенно появлялись новые производственные помещения (правда, пока еще деревянные), в которых организовывались токарные, механические, кузнечные участки. В 1951 году предприятие получило статус Центральным ремонтно-механическим мастерских. Перечень принимаемой в капитальный ремонт техники постоянно увеличивался: к середине 50-х годов в Семенове занимались восстановлением грузовых автомобилей ЗИС-5 и ЗИС-151, автокранов, трелевочных тракторов КТ-12, передвижных электростанций ПЭС-12 и электрических

пил К-5. Тогда же предприятие освоило производство деревянных кабин и фанерных автобусных кузовов для шасси ЗИС-5. Эти деревянные автобусы использовались для перевозки лесорубов из деревень в лесные делянки. К концу 50-х годов, с ростом объемов планового ремонта, предприятию стали тесны имеющиеся площади, где уже не было никакой возможности заниматься дальнейшей механизацией трудоемких процессов. Часть технологических операций вообще приходилось выполнять вручную прямо на улице — например, клепку рам. В межсезонье производительность труда резко падала, поскольку уличную территорию регулярно размывало дождями: для прохода приходилось настлать деревянные мостки. А в половодье до цехов порой можно было добраться только вплавь, на плотах. Так что в 1960 году мастерские переехали на новую площадку с только что отстроеными просторными кирпичными цехами. Со временем в них удалось организовать ремонт техники по поточной технологии, полностью механизировав участки разборки и дефектовки



Микроавтобус СЕМАР-3234 в выставочном исполнении



Автобус типа ПАЗ-651 после капитального ремонта на САРЗе

автомобилей и внедрив моечную машину с ваннами для промывки деталей. Попутно предприятие взялось за ремонт тепловозов, использовавшихся леспромхозами на ведомственных узкоколейках, а также за изготовление прицепо-роспусков, в том числе из деталей рам и мостов от списанных грузовиков.

Возросшие технологические возможности нашли отражение в новых названиях предприятия: в 1965 году мастерские переименовали в Ремонтно-механический завод комбината «Горьклес», а в 1967-м — в Авторемонтный завод объединения «Главлесреммаш» Минлесбумпрома СССР. Как раз с этого момента в плановое задание семеновского предприятия попал капитальный ремонт автобусов ПАЗ-651, и очень скоро именно эта работа стала для завода основной. Чаще всего из лесных хозяйств

в ремонт приходили автобусы с деревометаллическими кузовами, которые выпускались на Щекинском деревообрабатывающем комбинате в Тульской области.

Поскольку режим эксплуатации автобусов на лесоразработках был очень жестким (нормальных дорог с твердым покрытием там практически не было), кузова поступающих в ремонт машин чаще всего приходилось отправлять в утиль — нередко всего за пару-тройку лет их каркасы успевали прийти в полную негодность. Поэтому «капиталка» автобусов в Семенове почти всегда подразумевала установку на восстановленное шасси совершенно нового кузова. Первое время эти ремонтные кузова собирались на деревянном каркасе на основе документации, разработанной когда-то московским заводом «Аремкуз». Однако в 1969 году в конструкторском бюро семеновского предприятия

для шасси ПАЗ-51 создали собственный цельнометаллический кузов — он получил обозначение ЛВ-159. Для освоения производства такого кузова заводу пришлось обзавестись штампами и 100-тонным прессом. Тут, правда, необходимо сделать ремарку: даже с новым цельнометаллическим кузовом автобусы все равно выходили из ремонта под прежней маркой ПАЗ-651.

Со временем часть выпущенных кузовов ЛВ-159 семеновский завод стал поставлять в запчасти — для самостоятельной установки на шасси заказчикам взамен старого изношенного. Такие кузова отгружались полностью собранными и загрунтованными, но неокрашенными.

С 1970 года отремонтированные в Семенове автобусы начали оснащаться салонным отопителем. Сегодня это звучит дико, но факт есть факт: даже машины Курганского автобусного завода (КАвЗ), находящегося в ведении Министерства автомобильной промышленности, до того момента тоже не имели системы отопления салона. Что уж говорить об автобусах разных авторемонтных заводов ведомственного подчинения...

От ремонта к производству

Очередной этап реконструкции предприятия (1973–1975 годы) завершился постройкой нового главного корпуса, в котором разместились три параллельных поточных линии по сборке шасси, изготовлению автобусных кузовов и капремонт автобусов. Поводом к реконструкции стал пожар уничтоживший кузовной и автобусный участки в прежнем главном корпусе. Вот уж, востину, не было бы счастья, да несчастье помогло!

К началу 80-х годов семеновский АРЗ перестал принимать на восстановление автобусы типа ПАЗ-651, а сосредоточился только на ремонте машин новой модели КАвЗ-685. И снова, как и десять лет назад, инженерной службой предприятия был разработан собственный вариант ремонтного кузова для установки взамен изношенного штатного. При практически неизменном внешнем виде семеновский кузов принципиально отличался от курганского каркасом, который сваривался не из сложных штампованных профилей, а из обыкновенных прямоугольных труб. Первый опытный автобус с новым кузовом, изготовленным в 1981 году, прошел все необходимые испытания на автополигоне НАМИ и был рекомендован государственной комиссией к постановке на производство.

С 1982 года кузова нового типа стали выпускаться серийно: одна часть использовалась



Слева — автобус КАвЗ-685 после капитального ремонта на САРЗе, справа — автобус САРЗ-685



самим заводом во время капитального ремонта совсем уж «убитых» КАвЗов, а другая по-прежнему отправлялась потребителям для самостоятельной замены утильных кузовов. А в январе 1983 года семеновский АРЗ превратился в полноценного автопроизводителя: с этого момента собственные кузова стали устанавливаться не только на капитально отремонтированные, но и на новые шасси, поставку которых удалось наладить с Горьковского автозавода. Автобусы, собиравшиеся с использованием новых шасси, сначала получали собственное обозначение САРЗ-685 (на шасси ГАЗ-53А), а позднее САРЗ-3270 (на шасси ГАЗ-53-12).

В середине 80-х годовой план для Семеновского авторемзавода составлял 500 комплектных автобусов (причем доля «откапиталенных» машин в этом количестве постоянно сокращалась) плюс 170 кузовов в запас. В 1990 году капитальный ремонт автобусов в Семенове был полностью свернут в пользу выпуска машин на новых шасси, а сам завод переименован из авторемонтного в опытно-экспериментальный механический. Правда, участок по капитальному ремонту шасси грузовых автомобилей на заводе еще некоторое время сохраняли.

С вводом в строй в 1992 году сборочного конвейера темп выпуска автобусов на шасси ГАЗ вырос до 1000 шт. в год. К этому времени на заводе уже освоили штамповку угловых панелей кузова, которые прежде приходилось выбивать на пневмоблоках, и козырька рейсусказателя, который до того сваривали из отдельных плоских листов. Штампованными стали и дверные панели. Все это не только сократило трудоемкость производственного процесса, но и позволило семеновским автобусам стать более аккуратными внешне.

В 1993 году завод в очередной раз был переименован — теперь он превратился в АО «СЕМАР», к тому же сменилась базовая модель: с конвейера сходили только автобусы САРЗ-3976 на шасси ГАЗ-3307. При этом внешне они продолжали оставаться двойниками курганских «коробочек» КАвЗ-3976, отличаясь от них лишь конструкцией каркаса кузова, дверями более угловатой формы и другими незначительными деталями. Наряду с пассажирскими машинами, на СЕМАРе освоили и грузопассажирскую модификацию САРЗ-3976-01 с неостекленными грузовой отсек в задней части кузова, а также пробовали строить различные «узокпрофильные» спецмашины — автолавки, грузотакси, ритуальные, передвижные станции переливания крови и другие.



Автобус СЕМАР-3235



СЕМАР-32345 с низкой крышей

Но многие из них не получили распространения из-за низкого спроса.

Богатый опыт авторемонтной деятельности пригодился в 1995 году, когда Горьковский автомобильный завод временно прекратил производство бензиновых грузовиков ГАЗ-3307: тогда на СЕМАРе приступили к самостоятельной сборке шасси с карбюраторными двигателями ЗМЗ для своих «коробочек», которые теперь стали именоваться САРЗ-3280. Одновременно в программе предприятия ненадолго появился и вариант автобуса на шасси ГАЗ-3309 с дизелем ГАЗ-5441.10 — эта модель называлась СЕМАР-3235. Поскольку у газовского двигателя было воздушное охлаждение, в салоне дизельного автобуса потребовалось устанавливать независимые отопители.

Новые веяния

Новый виток в развитии СЕМАРа пришелся на 1995 год. Горьковский автозавод тогда только-только поставил на конвейер бортовой «Газель», тепло встреченную на рынке представителями зарождающегося малого бизнеса. Однако на подготовку массового производства других модификаций из семейства полупорок ГАЗу потребовалось еще пара лет. Возникшей заминкой не преминули воспользоваться сразу несколько ремонтных и машиностроительных предприятий, обладавших большей гибкостью, чем классические автогиганты. В результате в 1994–1995 годах, словно грибы после дождя, рынок наводнили оперативно разработанные ими «двухкабинки», цельнометаллические фургоны и микроавтобусы на шасси



ГАЗ-33021. Технику такого рода начали делать в Краснодаре, Волгограде, Саранске, Рязани, Бийске, Горловке, Львове и еще добром десятке других городов на постсоветском пространстве. Не остался в стороне от новых тенденций и СЕМАР. Микроавтобус на шасси «Газели» с каркасным цельнометаллическим кузовом здесь решили делать на основе документации, приобретенной у Павловского автобусного завода. А вот о том, откуда такая документация взялась на ПАЗе, стоит рассказать отдельно.

Сам Павловский автобусный завод никогда не проявлял интереса к технике столь малой размерности, однако именно в его экспериментальном цехе родились три самых первых опытных образца «фирменных» цельнометаллических «Газелей». Эти машины — пассажирская, медицинская и милицейская — были построены по заказу Горьковского автозавода в 1993 году (то есть до начала серийного производства ГАЗ-33021). Они предназначались для показа на Московском международном автосалоне с целью изучения спроса и последующих функциональных испытаний. А поскольку речь шла о создании единичных образцов, их постройка велась без привязки к технологии массового производства. При этом специалисты ГАЗа занимались формированием внешней поверхности кузова, а ПАЗа — отвечали за силовую структуру (пространственный каркас из прямоугольных труб), двери и отделку салона. Когда на ГАЗе все же приняли решение о запуске микроавтобусов в серию, кузова для них были спроектированы заново уже на основе штампованных панелей, при этом практически в неизменном виде сохранился первоначальный вариант дизайна. Таким образом, в распоряжении ПАЗа осталась комплект документации на каркасные кузова опытных машин.

Микроавтобус, который в итоге подготовили к производству на СЕМАРе, не копировал полностью пазовскую разработку. В частности, исходя из технологических возможностей предприятия, цельную пластиковую крышу заменили на более привычную стальную, предусмотрев два варианта высоты (стандартная или увеличенная на 260 мм). Вместо сложной сдвижной двери салона применили простую в изготовлении распашную, а в задней стенке кузова вместо двустворчатой запасной двери оставили одностворчатую. При этом заднюю светотехнику и дверную арматуру позаимствовали у серийного автобуса САР3-3976.

Весной 1995 года АО «СЕМАР» впервые продемонстрировало свои конверсии «Газелей»



СЕМАР-3234 с высокой крышей

на выставке «Автотехсервис» в Нижнем Новгороде. Причем рядом с пассажирским микроавтобусом, представленным тогда под маркой САР3-3229, экспонировался и унифицированный с ним бортовой грузовой САР3-32291 с двухрядной семиместной кабиной — его специалисты СЕМАРа разработали уже собственными силами. На фоне конкурентов семеновский микроавтобус тогда выгодно выделялся высокой крышей, позволяющей перемещаться по салону практически в полный рост: высота от пола до потолка в проходе составляла 1850 мм! Увидев явный интерес со стороны потенциальных покупателей к своим новым машинам, на СЕМАРе приняли решение оперативно запустить их в производство. Однако возник вопрос, где же именно их делать? Выпускать микроавтобусы на одной линии с автобусами САР3-3976 не представлялось возможным по технологическим причинам.

И тогда сборку микроавтобусов решили организовать в автобусоремонтном корпусе, на бывшем участке ремонта автомобильных шасси, который ради этого реконструировали и полностью переоснастили: теперь здесь появились стеллажи для сварки задней части кузова, листогиб для нанесения ребер жесткости на боковые панели кузова, оборудование для штамповки панели крыши. На этом деятельность АО «СЕМАР» как авторемонтного предприятия окончательно завершилась.

Не автобусом единым!

К декабрю 1995 года АО «СЕМАР» смогло благополучно завершить процесс сертификации, получив первое одобрение типа транспортного средства на свой микроавтобус и его модификации. А в феврале 1996 года удалось сертифицировать и грузовой с двухрядной кабиной. Правда, по ука-



СЕМАР-2934 в четырехдверном исполнении (большинство машин задней левой дверь не оснащались)



СЕМАР-3234 на службе в МЧС

занию НАМИ, обозначение всех машин пришлось поменять, поскольку отраслевой индекс 3229 уже оказался занят другим предприятием. Отныне базовая модель микроавтобуса с салоном на 9–14 человек и высокой крышей официально именовалась СЕМАР-3234, модификация для МВД получила индекс 32342, санитарная версия — 32343, грузопассажирский фургон-«каварийка» — 32344, а все вариации фургонов и автобусов с низкой крышей — 32345. Грузовик с двухрядной кабиной получил обозначение СЕМАР-2934. Пропущенный

индекс 32341 изначально закрепили за ритуальным автобусом, однако ни в одобрение типа, ни в утвержденные технические условия эта модификация не попала. Много позже, в 1999 году, ритуальные микроавтобусы с девятиместным салоном включили в число вариантов исполнения базовой модели СЕМАР-3234.

Вскоре после запуска в серию микроавтобус подвергся небольшой модернизации: одностворчатая дверь в корме кузова уступила место более практичной двустворчатой. А вместе с ней сзади обновились светотех-

ника и бампер: теперь их позаимствовали у ставших серийными цельнометаллических фургонов ГАЗ-2705. Кроме того, на заводе был осуществлен переход на финскую технологию окраски кузовов с применением лакокрасочных материалов фирмы *Sadolin*. Эти шаги сделали семеновскую продукцию более аккуратной и привлекательной внешне.

Непростые времена

Подготовка производства микроавтобусов на СЕМАРе совпала по времени с наступлением острой фазы кризиса неплатежей. Стала нормой ситуация, когда то или иное предприятие из-за дефицита оборотных средств не имело возможности вовремя рассчитаться с банками, поставщиками, собственными работниками и налоговой инспекцией. В то же самое время у завода были свои должники, которые задерживали оплату за уже поставленную ранее продукцию. То есть все кругом всем должны, но ни у кого нет денег, чтобы расплатиться. Чтобы как-то выйти из положения, заводы повсеместно переходили на бартерные схемы взаимозачетов. Эта тенденция не обошла стороной и АО «СЕМАР»: часть автобусов теперь отгружалась в обмен на продукты питания, распределявшиеся в дальнейшем среди работников завода.



Серийный СЕМАР-3234 на базе «Газели» второго поколения

Продолжение на стр. 10





CEMAP-3234



Однако бартер не мог спасти положение, и с 1996 года объемы выпуска автомобильной техники в стране резко пошли на спад. Особенно сильно просел спрос на «коробочки» СЕМАР-3280, традиционные покупатели которых сами в основном остались без средств к существованию, и даже появление в линейке продукции новых микроавтобусов СЕМАР-3234 не позволило компенсировать это падение. В такой ситуации был навсегда убран «в долгий ящик» проект 24-местного автобуса полукапотной компоновки СЕМАР-3228, разработанного с помощью Павловского автобусного завода на смену прежней модели САРЗ-3280.

А вот работа конструкторских служб по созданию все новых и новых модификаций «Газелей», напротив, не останавливалась ни на минуту. В частности, были разработаны ритуальный автобус СЕМАР-32341, грузовые фургоны СЕМАР-32345-013 (с семиместной кабиной) и СЕМАР-32345-014 (с трехместной кабиной), реанимобиль СЕМАР-ТЭМ-32343 и санитарный автомобиль для перевозки трупов СЕМАР-ТЭМ-29341 (последние две машины — совместная работа со специалистами ООО «Транспорт экстремальной медицины»). Кроме того,

в опытный порядке заводом были построены микроавтобус повышенной комфортности и ритуальный автобус с высокими окнами салона, а также пикап СЕМАР-29347 с двухрядной четырехдверной кабиной и полноприводной трансмиссией. Вместе с тем модификации микроавтобусов с низкой крышей к концу 90-х годов сняли с производства.

Стараясь привлечь финансово состоятельных заказчиков из нефтегазовой отрасли, руководство СЕМАРа попробовало пополнить модельный ряд полноприводными автобусами на шасси ГАЗ-3308 «Садко». Их начали строить с 1999 года под маркой СЕМАР-3257, используя стандартные кузова типа САРЗ-3280. При этом из-за ограниченного запаса грузоподъемности базового шасси все эти автобусы строились только в грузопассажирском исполнении, с ограниченным количеством сидений в салоне (12 либо 17 в зависимости от варианта исполнения). Чуть позже, в 2000 году, на выставку МТМС «семаровцы» привезли экспериментальный образец автобуса на шасси «Садко» с полукапотным кузовом типа СЕМАР-3228. Однако финансовое положение завода к этому времени оказа-

лось настолько тяжелым, что ни о каком освоении новых моделей уже не могло быть и речи. К весне 2002 года производственная деятельность на предприятии остановилась, и оно было признано банкротом.

Не все мечты сбываются

Новую жизнь в СЕМАР вдохнула промышленная группа «Самолтор-НН», которая приобрела его в 2003 году. Перед возобновлением производства конструкция семеновского микроавтобуса была серьезно доработана: появилась новая, более элегантная высокая крыша из пластика, пластиковыми стали задние стойки кузова, обновился задний бампер. Вместо вертикальных фонарей от фургонов ГАЗ-2705 стали применяться стандартные горизонтальные фонари от бортовой «Газели». А чуть позже на всех микроавтобусах появилась защитная пластиковая «юбка» на боковинах кузова. Еще более радикально был модернизирован автобус САРЗ-3280 на шасси большого «газона»: теперь он получил приподнятую на 100 мм крышу (чтобы вписаться в требования ЕЭК ООН), новую прямоугольную головную оптику и усовершенствованный салон. Увы, сборка таких машин продолжа-



Кузова микроавтобусов SEMAP-3234 в процессе сборки на стеллах

лас совсем недолго: в 2005 году изготовленные автобусы на шасси среднетоннажных грузовиков ГАЗ в Семенове полностью свернули как малорентабельное. Зато модернизированный микроавтобус SEMAP-3234 не только очень быстро вернул

все утраченные позиции, но и завоевал новые — в частности, крупные партии семеновских маршруток стали закупать белорусские перевозчики. Наряду с пассажирскими микроавтобусами, в Семенове в небольших количествах возобновилось

изготовление грузовых фургонов. Кроме того, модельный ряд пополнился школьными модификациями.

Благодаря удачной конструкции и высокому ресурсу кузова, модернизированные микроавтобусы SEMAP-3234 продержались в про-



Микроавтобусы SEMAP-3234 проходят финальные сборочные операции перед отправкой в сбыт



Микроавтобус СемаР-3234 на маршруте в Тульской области

изготовлене до середины 2008 года. Последними машинами этой марки стали школьные автобусы, построенные для Калуги. Но что послужило причиной прекращения про-

изводства весьма удачной в целом модели? Все дело в экономике проекта. Если в 1994–1995 годах Горьковский автозавод активно содействовал созданию пассажир-

ских модификаций «Газелей» на сторонних предприятиях, то всего несколько лет спустя позже его маркетинговая политика в отношении таких «автобустроителей» круто изменилась. Бизнес есть бизнес: продажа цельнометаллического фургона или комплектного микроавтобуса приносит куда больше прибыли, нежели продажа голого шасси. И в определенный момент газовские менеджеры попросту решили больше не давать зарабатывать другим на том, на чем можно было успешно зарабатывать самим. Имея за спиной промышленную группу «Самотор-НН», СЕМАР смог выдерживать конфронтацию с ГАЗом дольше других российских производителей. Однако после того как отпускная цена «газельского» шасси в автобусной комплектации (с ABS в приводе тормозов) практически сравнялась со стоимостью комплектного газовского микроавтобуса, сдали и они. Впрочем, для самого СЕМАРА прощание с микроавтобусами модели 3234 должно было



Почти все микроавтобусы СЕМАР-3234 для работы в качестве маршрутных такси окрашивались в желтый цвет, однако бывали и исключения



стать шагом в новую жизнь. К этому моменту — к середине 2008 года — на предприятии вновь шло строительство новых производственных корпусов, где в рамках СП «САВЕКО» в самое ближайшее время должна была начаться сборка итальянских грузовиков и фургонов *IVECO Daily*. В прессе того времени даже озвучивались планы соучредителей — «Самолтор-НН» и *IVECO* — по инвестированию в семенов-

скую площадку 50 млн евро с целью создания мощностей на выпуск 25 тыс. машин в год. Однако уже через несколько месяцев в стране разразился экономический кризис. Весьма недешевые итальянские малотоннажники в одночасье стали неинтересны обеснуженному российскому покупателю. В *IVECO* предпочли не рисковать и заморозили дальнейшее строительство, а компания «Самолтор-НН», взявшая под этот проект

крупные кредиты, обанкротилась. В результате семеновский завод вместе со всем своим оборудованием перешел в собственность банка, полностью прекратив производственную деятельность. А сам СЕМАР как юридическое лицо был обанкрочен и ликвидирован в сентябре 2012 года. После этого производство автомобильной техники на бывшей «семеновской» территории так и не было возобновлено.

Технические характеристики СЕМАР-3234	
Пассажировместимость, чел.	14+1 (водитель)
Максимальная скорость	125 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	11,5 л
Электрооборудование	12 V
Время разгона до 60 км/ч	17 с
Размер шин	175R16C или 185R16C
Масса, кг	
снаряженная	2340
полная, в том числе:	3500
на переднюю ось	1270
на заднюю ось	2230
Дорожный просвет, мм	170
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
типа «винт — шариковая гайка»	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	

Тормоза	
двухконтурные, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем, с АБС, передние дисковые, задние барабанные	
стояночный — с тросовым приводом на механизмы задних тормозов	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, синхронизированная	
Передаточные числа	
I — 4,05; II — 2,34; III — 1,395; IV — 1,00; V — 0,849; задний ход — 3,51	
Главная передача	
гилоидная, передаточное число — 5,125	
Двигатель	
ЗМЗ-4063.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, с четырехклапанной схемой газораспределения, двумя верхними распределительными валами, центральным расположением свечей зажигания	
Диаметр цилиндра, мм	92,0
Ход поршня, мм	86,0
Рабочий объем, л	2,280
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Максимальная мощность	
110 л.с. при 4500 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
19 кгс·м при 3500 об/мин	



Достаточно гибкое производство АО «СЕМАР» (название с 1993 года) позволяло быстро подстраиваться под нужды потребителей, а в некоторых случаях изготавливать автомобили в специальной комплектации под конкретного заказчика. Поэтому за более чем десятилетнюю историю выпуска микроавтобусов СЕМАР-3234 появилось множество его модификаций и вариантов.

СЕМАР-3234 школьный автобус

Одними из самых востребованных вариантов модернизированных промышленных групп «Самотлор-НН» микроавтобусов СЕМАР-3234 стали автобусы для перевозки школьников.

По сравнению со стандартными горьковскими микроавтобусами «Газель», семеновские микроавтобусы СЕМАР имели мощный трубчатый каркас кузова, который способствовал большей жесткости, и в аварийных ситуациях, например при перевороте микроавтобуса, СЕМАР-3234 оказывался более безопасным для пассажиров. К тому же СЕМАРЫ имели распашную входную дверь вместо сдвижной, которая в реальной эксплуатации оказалась более удобной.

Необходимо отметить, что промышленная группа «Самотлор-НН» к этому времени имела большой опыт создания школьного транспорта на базе разных марок автобусов — от небольших, на базе маршруток



Школьный автобус СЕМАР-3234 2004 года выпуска в Омской области



Школьные автобусы СЕМАР-3234 для Калуги стали последними автомобилями семеновской марки



Mercedes Benz и IVECO, до полноценных 12-метровых автобусов МАЗ-103. Поэтому при создании школьного автобуса на базе СЕМАР-3234 были воплощены лучшие решения, проверенные в производстве и эксплуатации. Недаром специалисты до сих пор считают школьные автобусы СЕМАР-3234 лучшим предложением, которое существовало на рынке — эти автобусы были недорогими, безопасными, удобными.

СЕМАР-32343 неонатальная реанимация

Микроавтобусы СЕМАР-3234 были выбраны в качестве базовых при изготовлении неонатальных (для перевозки новорожденных) реанимационных медицинских автомобилей, поставлявшихся во второй половине 2000-х годов в регионы по национальному проекту «Здоровье».

Этот автомобиль разработали в ПГ «Самотлор-НН». К сожалению, ограниченный бюджет неонатальных автомобилей, заказанных по национальному проекту «Здоровье», заставлял разработчиков экономить на всем. Тем не менее, благодаря опыту конструиро-



Неонатальный реанимобиль СЕМАР-32343

Микроавтобусы СЕМАР-3234 были выбраны в качестве базовых при изготовлении неонатальных автомобилей

вания медицинских автомобилей и собственному отлаженному производству внутреннего оборудования машин по финским технологиям (водостойкая мебель, пластик для внутренней отделки и т.д.), автомобили получились лучше, чем можно было ожидать при такой стоимости.

Все внутреннее пространство салона обшивалось легко моющимся пластиком, для каждого прибора, входящего в стандартную комплектацию, отводилось свое место. При этом большой объем салона (больший, чем в стандартной «газели») и свободные рабочие поверхности позволяли устанавливать

дополнительное оборудование по усмотрению эксплуатирующих организаций.

Из особенностей реанимационных автомобилей СЕМАР можно отметить наличие двери между кабиной водителя и медицинским отсеком, что позволяло переходить из кабины в отсек даже на ходу, а также большую высоту салона, образованную не пластиковой надстройкой на крыше, а самим кузовом (с безопасным трубчатым металлическим каркасом).

К сожалению, при проектировании неонатальных машин СЕМАР сказалось отсутствие у ПГ «Самотлор-НН» опыта производства именно таких автомобилей. В частности, из-за сокращения количества окон в кузове даже в дневное время освещение внутреннего пространства салона оказывалось недостаточным, а использование стандартных носилок с установленным сверху кузовом (приспособление с автоматической подачей кислорода и с поддержанием оптимальной температуры, в которое обычно помещают недоношенного или заболевшего новорожденного) обусловило его слишком высокое положение внутри салона.



Левая боковина медицинского салона у неонатальных реанимобилей СЕМАР-32343 не имела остекления

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

ГАЗ-13Б

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



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

