



Исторические Предпосылки Развития Транспортного Средства В Труднодоступных Местностях

Камбарова Ойдин Собиржановна

доцент кафедры «Промышленный дизайн» Ташкентский государственный технический университет
Республика Узбекистан, г.Ташкент, ул. Университетская 2а *E-mail:* kambarova.oydin@mail.ru

Historical Background For The Development Of The Vehicle In Hard-To-Reach Areas

Kambarova Oydin Sobirjanovna

docent Head of the Industrial Design Department Tashkent State Technical University Republic of
Uzbekistan, Tashkent, Universitetskaya 2a.

E-mail: kambarova.oydin@mail.ru

ABSTRACT

в данной статье проведён сравнительный анализ, дизайн и исторические предпосылки развития транспортного средства в труднодоступных местностях.

ushbu maqolada borish qiyin bo'lgan joylarda transport vositasining rivojlanishi uchun qiyosiy tahlil, dizayn va tarixiy ma'lumotlar keltirilgan.

This article provides a comparative analysis, design and historical background for the development of a vehicle in hard-to-reach areas.

ARTICLE INFO

Received: 24th February 2026

Accepted: 20th March 2026

KEYWORDS: пикап, техника, инженерные, структура, транспорт, гибрид, агрегат
texnika, muhandislik, struktura, pikap, transport, gibrid, agrigat.
pickup truck, equipment, engineering, structure, transport, hybrid, unit

Первые развозные пикапы с небольшой платформой для перевозки грузов на базе легковых моделей появились в начале XX века, а во второй половине 1910-х годов крупнейшие американские автофирмы «Форд», «Додж» и «Шевроле» развернули их массовую конвейерную сборку.

До середины 1980-х годов пикапы во всем мире считались исключительно утилитарным коммерческим транспортом, но позже, выпускаемые «Большой тройкой» модели, приобрели повышенную популярность в Северной Америке благодаря относительной дешевизне в сравнении с легковыми автомобилями, просторности и оснащённости кабин и наличию мощных тяговых бензиновых двигателей типа V8 и V10. Это привело к смещению массового спроса от легковых автомобилей к пикапам и появлению в данном сегменте новых брэндов, включая даже такие престижные как «Кадиллак» и «Линкольн».

Однако к середине 2000-х годов на североамериканском рынке в связи с ростом цен на топливо, частично спровоцированным избытком слишком прожорливых машин в американском парке, наблюдается некоторое падение интереса к особо мощным моделям пикапов, что заставило «Большую

тройку» и американские филиалы японских компаний (например «Тойота») активнее продвигать пикапы с гибридными силовыми установками (Двигатель внутреннего сгорания + электромотор с аккумуляторами). В то же время более компактные пикапы азиатского и европейского производства оснащают преимущественно экономичными дизельными двигателями.

Миру известны автомобили, которые приводились в движение паровыми установками, напоминающие современный пикап, даже самоходные транспортные средства с “привязанной сзади корзиной” у которых силовой агрегат был представлен в виде маломощного электромотора можно считать пикапом. Например, автомобиль Oldsmobile Box Body Runabout, который появился в 1904 году, отдаленно действительно напоминает современный пикап: имеет грузовую открытую платформу, бензиновый силовой агрегат, выпускался серийно, но все же имеет открытую кабину.

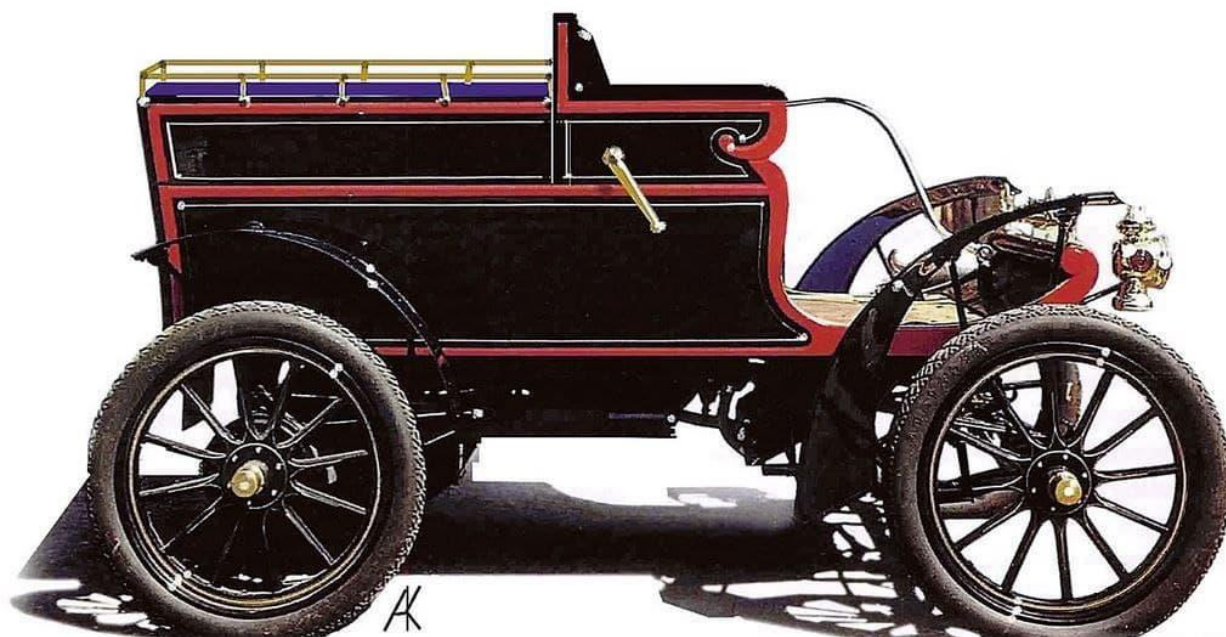


Рис.1 Oldsmobile Box Body Runabout

Самые первые легковые автомобили с открытой грузовой платформой и закрытой кабиной, напоминающие современный пикап, появились в начале 20-го века в США и Европе. После 1915 года такие крупные компании как Ford, Dodge и Chevrolet начали серийно выпускать пикапы. В те годы пикап стал самым дешевым способом превратить легковой автомобиль в грузовик. Связана резкая популярность “грузовичков” с тем, что в Америке мелкому бизнесу, строительным компаниям и фермерам был просто необходим мелкий коммерческий транспорт. На пикапе можно было легко передвигаться как по асфальтированным дорогам, так и по пересечённой местности, при этом везти с собой необходимый груз. Недаром же английское pick-up и означает “подобрать”, “подвести” и т.д. Можно сказать что пикап, это та же самая легковушка, только у него вместо задней части, от конца передних кресел до конца кузова, располагается грузовое корыто. Такое решение оказалось не только дешевым, но и практичным.

Самым ярким примером пикапа того времени на мой взгляд является Chevrolet Light Delivery T (Truck) 1917 года выпуска. Этот автомобиль был оснащен 37-ми сильным бензиновым мотором, способным разогнать автомобиль до скорости 40 км/ч. Рама и шасси пикапа были усилены, а его грузоподъемность составляла одну тонну. Даже сначала выпуска автомобиля за него нужно было выложить порядка тысячи долларов.



Рис.2 Chevrolet Light Delivery

Постепенно кузов модернизировался, компании с каждым годом делали пикап все доступным и практичным. Его популярность, несомненно, набирала обороты, особенно в Америке. Именно там этот тип кузова на сегодняшний день считается самым продаваемым.

В первой мировой войне пикапы стали чуть ли не самым необходимым ТС. На их базе выпускались автомобили для транспортировки военного оборудования, передвижные радиостанции, кареты скорой помощи и конечно использовались как штабные автомобили. В 1920-1930 годы на пикапы устанавливали пулемёт, зенитки и противотанковое оружие.



Рис.3 Dodge T202 VC3 с закрытой двухместной кабиной и установкой для спаренных зенитных пулемётов

Уже после второй мировой войны пикапы стали выпускать преимущественно на базе малолитражных автомобилей и даже появились первые модели с передними ведущими колёсами. В дальнейшем, пикапы нашли свое применение и в правоохранительных службах, пожарных частях и даже гонках. В Советском Союзе с пикапами сложилось всё не так как хотелось бы. Выпущенные автомобили с таким кузовом можно пересчитать по пальцам.

Первыми пикапами были модели ГАЗ 4 и М415, выпускавшиеся в 1930х годах по лицензии компании Ford. Силовой агрегат, устанавливаемый на эти модели, был способен развивать порядка 50 л.с., а его грузоподъемность составляла 500 кг. Выпускались эти автомобили вплоть до 1941 года. К большому сожалению, производство этих пикапов после Великой Отечественной Войны так и не было возобновлено.



Рис.4. ГАЗ М415

Стоит отметить мелкосерийное производство таких пикапов как «Запорожец» и «Москвич-2140». Но практичность этих автомобилей оставляла желать лучшего. Например, у Запорожца даже не было никаких откидных бортов. Хотя заграничные аналоги на тот момент уже шагнули далеко вперед.

С обилием моделей на рынке, границы этой категории постепенно начинают смываться, так как название этой категории говорит само за себя – что-то среднее, между компактным и полноразмерным пикапом. Некоторые пикапы уже становятся сложно отнести к среднеразмерным – преобладают черты той или иной категории, причем конструктивно среднеразмерник ничем не отличаются от компактных. Но все же категория существует, и к ней относятся такие автомобили как: Chevrolet Colorado, Honda Ridgeline, Toyota Hilux или Volkswagen Amarok

Основная литература

1. Sketching: Drawing Techniques For Product Designers - Koos Eissen, Roselien Steur and BIS Publishers, China, 2007, — 243 с.
2. Joser M. Garrofe. Structural packaging – Index book, — 476 с.
3. А. О'ралов, Х. По'латов, М. Мировусупова. Архитектурный дизайн: основы и практика. - Т: Изд. «Noshir», 2010. - 205 с.
4. Лин Майк В. Современный дизайн. Пошаговое руководство. М.: Изд. «Астрель, АСТ», 2010. — 202 с.

Электронные ресурсы

1. WWW. Design.com
2. WWW. Vinyl.com

3. Камбарова Ойдин Собиржановна Влияние бионических закономерностей на дизайн автомобильной продукции // Наука, образование и культура. 2019. №6 (40). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vliyanie-bionicheskikh-zakonomernostey-na-dizayn-avtomobilnoy-produktsii> (дата обращения: 14.01.2022).