

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ ТРАНСПОРТНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БІБЛІОТЕКА**



Історія українського автомобіля

Тематичний дайджест

Київ 2025

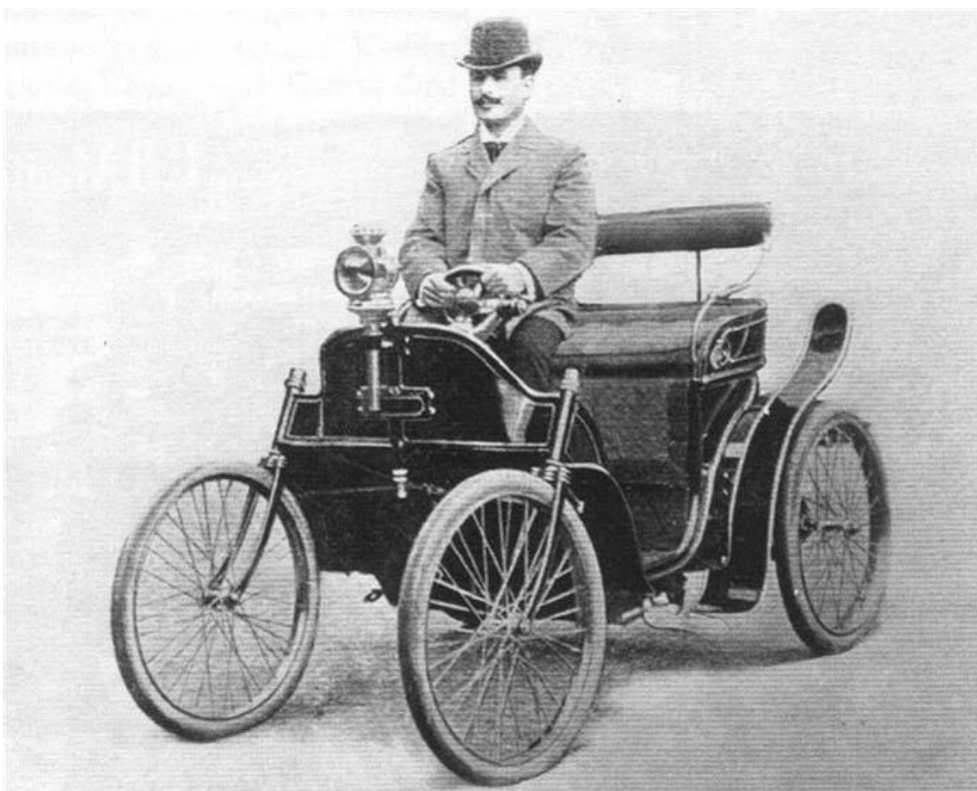
Історія українського автомобіля : тематичний дайджест / НТУ, Бібліотека ; укладач зав. інформаційно-бібліографічним відділом Л. В. Колісник. - Київ : НТУ, 2025. –19 с.

Відповідальний за випуск : директор бібліотеки НТУ О. М. Мірошник

Історія українського автопрому вельми цікава. І не дивлячись на те, що Україна ще зовсім молода країна і їй є куди ще рости, вона все ж таки змогла залишити слід в історії розвитку автотранспортної промисловості.

Ось, наприклад, восени 1891 року, жителі міста-героя Одеси були удостоєні честі побачити перший завезений іноземний автомобіль. Його власником виявився редактор газети «Одеський листок» Василь Васильович Навроцький. Він був великим любителем всякого роду технічних новинок. І тому, коли побачив цей автомобіль у Франції, то не втримався і купивши його привіз додому в Одесу.

Звісно ж всіх цікавило що ж це за чудомобіль такий. Велися дискусії і порішили на тому, що це був славнозвісний Benz. Але в 1981 році одесит І. Батищев опублікував свою статтю з інформацією про те, що в старих підшиваннях «Одеського листка» він знайшов підтвердження того, що машина мала назву Panhard-Levassor. На доказ було представлено фото цього самого автомобіля. На користь обох версій було прикріплено безліч фактів, проте до цих пір немає достовірної інформації, що це була за машина. Лише єдиний факт залишається вірним – це був перший завезений автомобіль в Україну.



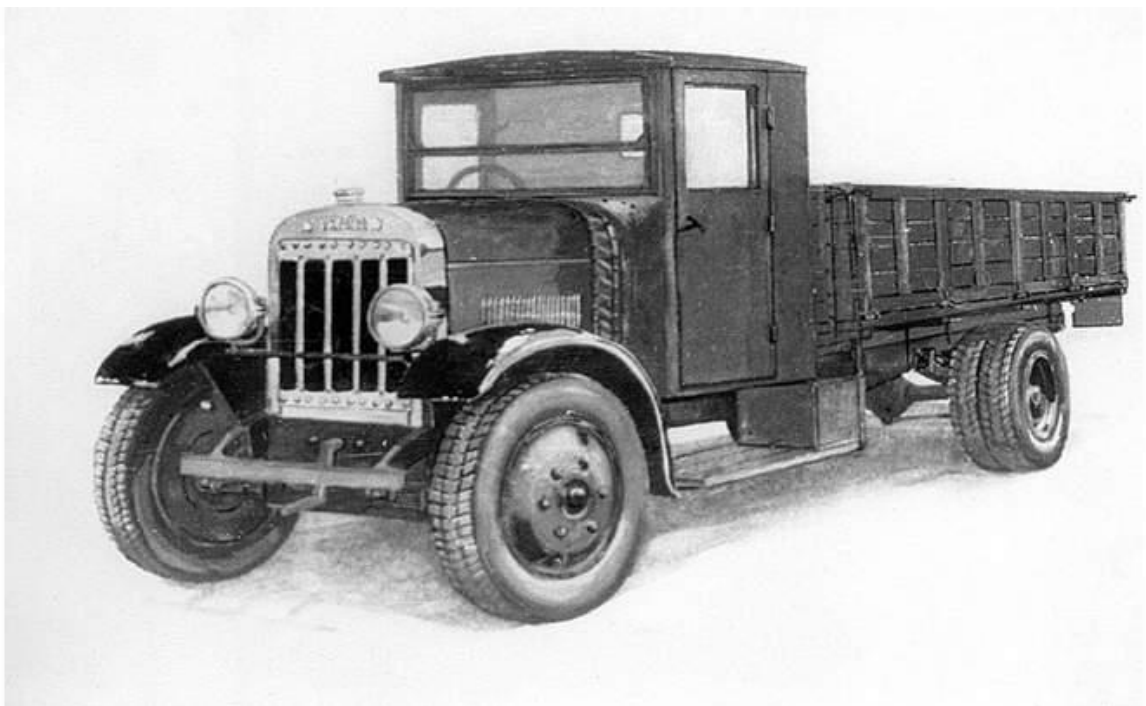
Історія створення першого українського автомобіля почалася знову ж у місті-герої Одесі, а якщо точніше в майстерні інженера В. Н. Стасюлевича. Саме він у 1909 році, на основі креслення зарубіжної вантажівки, побудував перший автобус на території України.

Межа 1920-30-х років на території України була періодом пошуків і нових починань. Тодішня країна розгортала свою індустрію і було зрозуміло, що, як тоді казали, народному господарству скоро буде потрібен масовий вантажний автомобіль важкого (на той час) класу 4 тони.

Харківський автозбірний завод не відставав і в 1931 році випустив вантажівку «Україна-4». Однак на відміну від інших радянських автозаводів того періоду (ЯАЗ, ГАЗ, АМО), що використовували готові вузли і агрегати іноземного виробництва, харків'яни все зробили самі. Всі до єдиної деталі були зроблені або на Харківському автоскладальному заводі, або на найближчих підприємствах-суміжниках. Навіть така непроста технологічна операція як лиття, була освоєна в повній мірі – у Харкові самі робили такі складні виливки, як чавунний блок циліндрів двигуна і алюмінієві корпуси навісного обладнання. Вали і шестерні проходили необхідну термічну обробку для підвищення міцності і твердості поверхні – це теж неабиякі навіть за теперішніх часів технології.

З одного боку, це говорить про високий рівень існуючих технологій, але з іншого, схоже, саме ця “оригінальність” і згубила нову машину.

Всього було випущено дві такі машини. Але й вони запам'яталися надовго. Справа в тому, що при складанні не врахували той факт, що агрегати були злегка завеликі для розмірів цеху. Ось і довелося виламати стіни, щоб машини змогли виїхати з території заводу. Але великим плюсом залишається для заводу те, що обидві ці машини були зроблені з вітчизняного матеріалу. І було ж чим пишатися – 70 кінських сил, максимальна швидкість досягала 70-ти км/год, а вантажопідйомність в 4 тони.



У тодішній столиці України, місті Харкові, в 1931 році на святковій демонстрації, обидві вантажівки представили народу. У подальшій роботі обидва автомобілі показали себе з найкращого боку.

Вантажівка “Україна-4” на момент свого народження у 1931 році була найпотужнішою машиною в країні, і вона могла б такою залишатися ще не одну п’ятирічку. Оскільки вже існуючі і заплановані до випуску інші радянські моделі мали вантажопідйомність 1,5 тони (ГАЗ-АА), 3 тони (АМО и ЗІСи) та 4,0 тони (Я-4). Певно, замовник автомобіля – така собі контора Укртремасс, “Українській державний трест масового виробництва металопродукції”, мав на увазі його подальше серійне виробництво для потреб усього Союзу.

Справа у тому, що у країні, яка наголосила курс на індустріалізацію, вирішили будувати автопром за глобальним принципом: купувати ліцензії на потрібні моделі разом із технологіями і заводом, цілком укомплектованим верстатами та виробничими лініями. За таким принципом саме 1931 – 1932 рр. запускали виробництво масової “полуторки” ГАЗ-АА та трохи згодом – “трёхтонки” ЗІС-5.

На цьому фоні створена в Харкові за місцевою ініціативою “Україна”, хоч і була достатньо сучасною, не мала за собою ані готової технології, ані спеціально побудованого підприємства. Тому, на жаль, перша українська машина так і залишилася у двох екземплярах. А нішу важких вантажівок в усій країні з часом зайняли машини ЯГ, виробництво яких налагодили в Ярославлі на автомобільному заводі, закладеному ще за царської влади.

А перший електромобіль України був зібраний автовідділом Головдортрансу в Києві в 1935 році. Він був 4-х місний з алюмінієвим кузовом. Але це був лише експеримент і авто не увійшло в серійне виробництво.

У 1935-1936 роках була створена ще одна експериментальна модель групою любителів на чолі з Л. Д. Ковальовим в місті Запоріжжі.

У післявоєнні роки на території України було зібрано і випущено достатня кількість різних варіантів автотранспортної промисловості. Так, наприклад, в 1948 році на Дніпропетровському автомобільному заводі виготовили перший

прототип вантажівки ГАЗ-150 «Українець».

Ця модель кілька разів видозмінювалася і всього за 1948-1950 роки було випущено 7 таких вантажівок.

Не відставали в промисловості й інші великі міста. У 1954 році Львівський автобусний завод представив свою першу самостійну розробку – експериментальну серію –





автопоїзд ЛАЗ-150Ф, а до нього причіп-фургон ЛАЗ-730. Їх загальна вантажопідйомність становила 7 тон, що було чимало.

А в 1955 році завод випустив ЛАЗ-150Ф, але вже з віконцями.

Київському мотоциклетному заводу теж було чим похвалитись. Адже в 1959 році був випущений вантажний автомобіль – КМЗ-1. Ця серія випускалася в період з 1959 по 1962 року, щорічно видозмінюючи лише назву моделі: КМЗ-3, КМЗ-4 і КМЗ-5 на сьогоднішній день лише невідомо, чи випускався КМЗ-2.

У автотранспортної промисловості також виділилось і місто Луцьк. Перший свій автомобіль, Луцький автомобільний завод випустив в 1960 році, це був ЛуМЗ-827 (на той момент він називався: Луцький механічний завод). Успіх виробництва продовжився модифікацією ЛуМЗ-827Б і випускався до 1967 року. Завод випустив ще 7 марок ЛуМЗов, які проводилися до 1970-х років включно.

Але от Запорізький автомобільний завод прославився на той час, напевно, найбільше. 1961 року Запорізький автомобільний завод випустив перший український серійний легковий автомобіль — ЗАЗ-965.



Ніхто, звісно, не заперечує: сьогодні “горбатого” ніяк не назвеш досконалою моделлю. Але півстоліття тому все було зовсім інакше. Пересічним автолюбителям “Запорожець” здавався маленьким технічним дивом. Усе тут було незвичним: і задньомоторна компоновка, і V-подібна “четвірка” повітряного охолодження, і незалежна підвіска задніх коліс... Та й

зовнішність, як на мікролітражку, була цілком на європейському рівні: формою автомобіль нагадував італійський FIAT 600, що перебував тоді в zenіті слави, але при цьому не копіював його...

Характерними особливостями ЗАЗ-965 були двері на задніх петлях, які відкривалися проти ходу руху автомобіля; розташовані на крилах (на рівні капота) підфарники; а також дворядне розташування вентиляційних отворів на повітрозабірниках. Крім того, на капоті, над номерним знаком, був додатковий прямокутний заграбований отвір для виведення повітря, що охолоджує двигун. На передку машини, на її багажнику, ставилася характерна емблема у вигляді зірки, а нижче неї, на передньому облицюванні, був напис українською мовою «Запорожець».

Запорожець мав потужність в 27 кінських сил і вітчизняний двигун з повітряним охолодженням. У ті роки це був один з найкрутіших автомобілів. Але якщо подумати, мода на ретро машини повертається. І навіть зараз на українських дорогах час від часу можна зустріти нашого вітчизняного автопервістка. «Горбатий» став справжньою легендою і по всьому світу має своїх фанатів. Навіть гонки влаштовують на запорожцях. Хоча, кого зараз таким здивуєш.

Практично кожне покоління «Запорожців» в народі отримувало своє прізвисько: ЗАЗ-965 за характерну форму кузова називали «горбатим», а наступне сімейство ЗАЗ-966 і ЗАЗ-968 за виступаючі збоку забірники повітря прозвали «вухастими».



Габарити зросли, але цей український автомобіль не став більш престижним – він, як і раніше, замикав ієрархічні сходи радянського легкового типу. Перший «вухатий» відрізнявся економічністю – лише 5,9 л/100 км. Всі наступні задньопривідні моделі із Запоріжжя (ЗАЗ-966В, ЗАЗ-968, ЗАЗ-968А, ЗАЗ-968М) аж до 1994 р. були лише його рестайлінгами.



Коли ж забірники на ЗАЗ-968М прибрали, машину нарекли «мільницею».

Всього з 1960 по 1994 рік на ЗАЗі було випущено більше 3 мільйонів «Запорожців». Після розпаду СРСР, в умовах загальної економічної кризи, ЗАЗ в 1994 році припинив випуск «Запорожців».

Найбільш оригінальним мікроавтобусом вітчизняної розробки була модель «Старт», серійне виробництво якої розпочали в Україні в 1964 році. У чому були особливості цієї машини?



По-перше, кузов її виготовили зі склопластика – вперше у радянському автобудуванні. А по-друге, у неї була ефектна зовнішність у стилі американських легковиків 1959 – 1960 років: динамічний профіль, хвостові кілі (так звані плавники) та здвоєні фари. Мікроавтобус "Старт" з його аерокосмічним дизайном виглядав на вулицях прибульцем з іншої планети.

«Старт» почали виготовляти на авторемонтній базі у Сєвєродонецьку, в Луганській області. У створенні автомобіля брали участь експериментальний цех цієї бази, місцевий завод «Склопластик» й випускники Харківського автодорожнього інституту, яким вже доводилося працювати над склопластиковими кузовами для гоночних автомобілів. А форму кузова створив дизайнер Ю. І. Андрос. ”. Виробництво тривало з 1963-го до 1967 року.

Легковий автомобіль підвищеної прохідності ЛуАЗ-969 “Волинь” є, мабуть, однією з найцікавіших машин свого часу. Виробляли машину на Луцькому заводі з 1966 по 2002 рік. “Волинь” одночасно стала першим нашим позашляховиком, призначеним для народного споживання і першим нашим передньопривідним ТЗ. Втім, по-справжньому цікавий 969-ий був аж ніяк не цим.



Машина цікава своїм незвичайним напівнесучим кузовом з інтегрованою рамою. Погнути таку конструкцію практично неможливо. Подібна конструкція лонжеронної рами дає змогу ЛуАЗ-969 впевнено долати будь-які перешкоди. Щоправда, через це ж конструкторське

рішення машина сильно шумить під час їзди по асфальту. Через те, що в рух ЛуАЗ-969 приводиться 40-сильним моторчиком, швидкість – це не стихія луцького автомобіля. Зате “Волинь” оснащена МКПП із синхронізаторами, що одночасно дає їй змогу заповзти в гору і рушати з місця. Передній привід для автомобіля конструктори обрали не просто так, а через відсутність міжосьового диференціала. Свого часу в дивину автомобілісту була і торсіонна підвіска коліс. Не можна не згадати і про те, що у “Волині” була відсутня роздавальна коробка в сучасному розумінні цього терміна. Замість неї в автомобілі була 2-вальна КПП. Понижувальна передача і задні колеса підключалися окремим важелем у салоні. Певною мірою машина обігнала свій час.

Також українські автомобілі мали плаваючі моделі. Армійська версія цивільного ЛуАЗ-969 була плаваючою. Транспортер переднього краю (ТПК) мав незвичайне розташування органів управління – центром. Це пояснювалося найкращим centruванням на плаву і можливістю розмістити з

обох боків двоє носів для поранених. Рульова колонка могла опускатися керувати транспортером лежачи – під час руху під вогнем на полі бою.

Особлива цінність луцької амфібії ще й тому, що вона базується на шасі та агрегатах масових цивільних моделей – ЛуАЗ-969 "Волинь" та легкового "Запорожця". А для покращення прохідності плаваючий всюдихід отримав додаткову



повзучу передачу та привід на всі чотири колеса. Також конструктори додали блокування міжколісного диференціалу та колісні редуктори, що збільшують дорожній просвіт. Приводив ТПК у дію простий і невибагливий двигун V4 з повітряним охолодженням, розташований у передній частині кузова-човна. Між іншим, двигун мав дві незалежні пускові системи для швидкого старту в морозні дні. Маловідома машина призначена для трьох стихій. Це транспортер, здатний проїхати практично скрізь землею, десантуватися з парашютом і самотійно плавати.

ЗАЗ-1102 "Таврія" – перший і єдиний легковий автомобіль України, що випускався Запорізьким автомобілебудівним заводом з 1987 по 2007 рік. Він став першим передньопривідним автомобілем ЗАЗу і був розроблений як наступник моделі ЗАЗ-968 "Запорожець". Автомобіль випускався в різних модифікаціях, включаючи вантажопасажирські, а також став основою для таких моделей, як "Славута", "Дана" та "Pick-Up".



Цікаво, що шлях автомобіля до конвеєра розтягнувся на цілих 22 роки, тоді як серійне виробництво становило 18 років. Так, перші ходові екземпляри вітчизняного передньопривідного автомобіля з'явилися ще 1965 року! У Запоріжжі збудували прототип на базі ЗАЗ-966. Його унікальність полягала в тому, що передсерійний автомобіль оснастили відразу двома моторами: ззаду в ньому встановили на той час ще досвідчений 40-сильний «повітряник», а спереду – мотор водяного охолодження, прототип нинішнього «МеМЗ» (зараз встановлюється на «Таврії» та «Славути»). До речі, ці агрегати можна було підключати окремо і відчувати різницю в поведінці заднього та переднього приводу, а також використовувати одночасно. У 1973-му році конструктори розробили відразу три прототипи «Таврії»: дві 3-дверні з кузовом хетчбек і один 2-дверний седан. Через рік заводчани видали ще один седан із цілком сучасною на той час зовнішністю. Пошук зовні тривав, а прототипи активно випробовувалися по всій території «великого і могутнього». На півночі машини зазнавали морозами, а в пустелі Каракуми тестували в умовах високих температур.

У 1995 році завод підготував до випуску нову модель на базі «Таврії» – 5-дверний універсал ЗАЗ-1105 «Дана».

Подовження та обтяження кузова без істотного збільшення його жорсткості призвело до того, що навіть на нових машинах при заїзді колесом на брівку було важко відчинити двері.



До речі, «Дана» та ще одна модель – «Таврія-пікап», як і її предок ЗАЗ-965, існували і в праворульному варіанті.



Переломним для «ЗАЗу» став 1998 рік. Саме тоді розпочало роботу спільне українсько-корейське підприємство «АвтоЗАЗ-Daewoo». Корейцям вдалося не лише реанімувати «Таврію», а й дати їй друге життя. Автомобіль отримав і приставку до імені – Нова.



Фахівці Daewoo провели повну модернізацію машини, в ході якої змінено та покращено понад 200 деталей, крім того, з виробництва зняли злощасну Дану. 1999-го її місце посіла «Славута», розроблена ще 1995 року, але також суттєво вдосконалена.

Новий рівень якості, помірні ціни та реклама допомогли повернути інтерес покупців до машини та забезпечити стабільний попит на модель. Одну з головних проблем «Таврії» – скромну місткість мала вирішити ЗАЗ-1103 «Славута». Цікаво, що спочатку ЗАЗ-1103 планувався як седан, але в результаті споживачі отримали практичніший автомобіль з кузовом ліфтбек. Це остання машина власної розробки «ЗАЗу», яка пішла з конвеєра в історію. «Славута» була надійною та доступною, а українські автомобілі отримали першу сімейну модель.

ВАЗ-21093/21099 були популярними автомобілями в Україні ще з 1987 року, проте виробництво було перенесене на українські заводи в 2003-2004 роках шляхом дрібновузлового складання на заводі ЗАЗ за замовленням корпорації «Богдан». Моделі відомі як «Дев'ятка» (21093) та «Дев'яносто дев'ята» (21099), які стали одними з наймасовіших і найвпізнаваніших автівок на українських дорогах.





Богдан 2310

- автомобіль, що вироблявся

на Черкаському автомобілебудівному заводі "Богдан", з кузовом типу пікап .

Богдан-2310 побудований на базі вузлів та агрегатів автомобіля ВАЗ-2110.

Автомобіль налічує в довжину 4265 мм, обладнаний вантажним відсіком (об'ємом 2,5 м³ без урахування простору всередині спойлера) і оснащений восьми- та шістнадцятиклапанними двигунами об'ємом 1,6 літра, потужністю відповідно 80 і 89 л. с.. За рахунок модернізації підвіски вантажопідйомність складає 500-700 кг. Колісна база автомобіля може бути продовжена за потреби на 270 мм. Конструкція фургона розроблена з урахуванням можливості заводської установки газобалонного обладнання.

У справжнього символу українського автопрому – важких вантажівок КрАЗ – досить заплутаний родовід. Тим вагоміші успіхи, яких вони з часом досягли.



Історія автомобілів КрАЗ почалася в 1945 році з Кременчуцького автомобільного заводу, який спочатку займався відновленням техніки, а перший власний вантажний автомобіль – КрАЗ-222 “Дніпро” – випустив у 1959 році.

До літа 1964 р. було випущено 11641 самоскидів “Дніпро-222”. Машина працювала на всіх найбільших будівництвах в усіх його кліматичних зонах, а також на видобутку корисних копалин – у важких умовах рудників, кар'єрів і розрізів. Експортна модифікація “Дніпро-222Э” поставлялася в 26 країн світу – до Польщі, Об'єднаних Арабських Еміратів, Югославії, Східної Німеччини, Куби, В'єтнаму та в інші.

Як показав час, цією моделлю “Дніпро-222” була закладена на довгі роки вперед логіка і харизма КрАЗів всіх поколінь: невибагливість, міцність, ремонтпридатність. Всупереч ринковим тенденціям, заводчанам вдалося зберегти цю раціональність і здорову прагматичність, необхідну для важкої будівельної та армійської техніки в більшій мірі, ніж “легковий” комфорт та динаміка.

Наступним значним кроком став легендарний КрАЗ-255Б, виготовлений у 1967 році, відомий своєю прохідністю, який використовувався у військовій та цивільній сферах.



Завод виробляв різноманітні моделі, включаючи КрАЗ-260, КрАЗ-6322, а також експериментальні машини для ліквідації наслідків аварії на ЧАЕС.



ПрАТ «АвтоКрАЗ» доповнило лінійку своєї броньованої техніки. На замовлення ДСНС було розроблено спеціальний автомобіль КрАЗ-6322 ПМ-В (піротехнічна машина важкого типу). Він призначений для оперативного прибуття до місця виявлення вибухонебезпечних предметів, перевезення спеціального майна, спорядження, вибухових речовин та засобів підризу, забезпечення робіт із розмінування, завантаження, розвантаження вибухонебезпечних предметів та транспортування їх до місця знищення.

За часів Незалежної України, а саме в 1991 році, створена Зовнішньоторговельна фірма «КрАЗ».

Через рік розпочався серійний випуск автосамоскидів моделі КрАЗ-6510, 20-тонних самоскидів КрАЗ-650321, тягачів КрАЗ-6443, з колісною формулою 6×6, і КрАЗ-6444.



У березні 1993 року виготовлений 750-тисячний автомобіль. На головному конвеєрі зібрані перші двовісні сідельні тягачі КрАЗ-5444. Початок виробництва базового автомобіля КрАЗ-65101.

16 вересня 2010 року — АвтоКрАЗ презентував КрАЗ САРМ-В, спеціальну аварійно-рятувальну машину, для потреб МНС України. 17 вересня 2010 року — початок серійного виробництва супертягача КрАЗ Т17.0ЕХ «Бурлак». 23 серпня 2011 року. КрАЗ-5233 «Спецназ» прийнятий на озброєння Збройних сил України.

Броньовані автомобілі

На озброєнні Збройних Сил України використовуються різні варіанти броньованих авто і багато з них виготовляється в Україні.

Початок російської агресії у 2014 році став стимулом для багатьох українських виробників для того, щоб запропонувати війську свої вироби.

Перше підприємство з 2015 року займається випуском трьох видів авто — СБА «Варта», СБА «Новатор» і авто типу MRAP на шасі вантажівки ЗІЛ-131 «Варта-Редут».

Друге підприємство відоме броньованими авто з потужною назвою «Козак», а також спільною розробкою з автомобілебудівною корпорацією «Богдан» — ББМ «Барс-8».

Саме «Барс-8» з лютого 2019 року є другим бронеавтомобілем, який успішно завершив програму державних випробувань, після «Козак-2».

Лінійка багатофункціональних тактичних автомобілів “Козак” – це сучасна українська розробка, яка поєднує в собі мобільність і високий ступінь захищеності. Розробником його є Київське науково-виробниче об’єднання «Практика». Цей бронеавтомобіль сконструйовано за модульним принципом – руховий модуль, капсула екіпажу і V-подібне днище збирають окремими блоками. Якщо раптом трапляється підрив машини, це дозволяє зменшити дію ударної хвилі в цілому. Для виробництва “Козака” використовують спеціальну фінську бронесталь, яка славиться підвищеною еластичністю й міцністю. Завдяки цим властивостям броня виходить твердою, але не крихкою, як чавун. Вона затримує кулю, деформуючись, та водночас не розривається і не розколюється. Крім цього, бронеавтомобіль «Козак» є першою броньованою машиною українського виробництва, що захищена від підриву на міні, про що свідчить V-подібне днище. За рахунок даної конструкції вибухова хвиля немов обходить автомобіль з двох сторін.



Головною вадою першого «Козака» був недостатній захист – а посилити його не було змоги через слабе шасі. Тож коли у 2014 р. фахівці «Практики» взялись за проєктування нового бронеавтомобіля, вони обрали важче шасі Iveco Eurocargo 150 E28 4×4 (в лінійці Iveco родина Eurocargo займає проміжне місце між легкими автомобілями Daily і важкими Stralis). Прототиип, відомий під назвою «Козак-2014», зберіг загальні риси СРМ-1, але використання іншого шасі дозволило посилити броньований захист – він відповідає рівню 2 за стандартом STANAG 4569. Бойова маса зросла до 15 т,

але динамічні характеристики не погіршилися завдяки дизельному двигуну потужністю 250 к.с. Залежно від призначення машини і компонування внутрішнього об'єму кузова вона може транспортувати від 5 до 11 бійців плюс два члени екіпажу – водія і командира.

Навесні 2015 р. з'явився новий варіант бронеавтомобіля на шасі Iveco Eurocargo – «Козак-2». Він відзначався суттєво допрацьованим кузовом, шестициліндровим дизельним двигуном Iveco Tector робочим об'ємом 5,9 л і потужністю 279 к.с. та цілою низкою інших удосконалень. Передня підвіска – незалежна пружинна, задня – залежна ресорна.



Броньований корпус зварений з аркушів сталі MILUX. Для екіпажу і десанту встановлені італійські протитравматичні сидіння з п'ятиточковими ременями безпеки. Машина обладнана фільтровентиляційною установкою турецького виробництва і радіостанцією тернопільського заводу «Орізон».

Суттєвим недоліком бронеавтомобіля «Козак-2» є рамна конструкція з використанням цивільного шасі (хоч і повнопривідного). Це обмежує прохідність машини. Тому наступним етапом еволюції бронеавтомобілів фірми «Практика» стало створення машини з несучим корпусом-мононкоком. Цей варіант назвали «Козак-2М1». У ньому використані ті ж агрегати (дизельний двигун, шестиступінчата механічна коробка передач), що і на «Козаку-2», але повністю перероблена ходова частина. Підвіска усіх

коліс стала незалежною (її елементи постачає спеціалізована фірма з Чехії), а кліренс збільшився з 392 до 430 мм. При цьому завдяки відмові від рами загальна висота машини навіть зменшилась. «Козак-2М1» відрізняється від попередника суттєво кращою прохідністю, більш плавним ходом, вищою швидкістю руху по пересіченій місцевості. Місткість броневих автомобіля та озброєння відповідають «Козаку-2».

Влітку 2021 року виготовили і випробували «Козак-6» – машину з чотиридверним кузовом без даху. Вона призначалась для участі у військових парадах і навіть брала участь в репетиції параду в серпні 2021 року Міністерство оборони України планувало купити три «броньовані кабриолети», але від цієї ідеї швидко відмовились, і прототип «Козак-6» повернули виробнику.



Останнім наразі представником лінійки «Козак» є броневий автомобіль «Козак-7». На відміну від «поліцейського» «Козака-5» він позиціонується як суто військова машина. Базове шасі Ford F-550 суттєво посилене – встановлені

ступиці коліс від американського армійського автомобіля JLTV, посилені мости і нові ресори. Кузов став тридверним. Маса збільшилась до майже 12 тонн. Порівняно з «Козак-2М1» броневий автомобіль відрізняється кращими ергономічними показниками, поліпшеними динамічними характеристиками, а також нижчою вартістю і простішою технологією виробництва. З іншого боку, він має рамну конструкцію, яка вважалась основним недоліком «Козака-2» і стала причиною появи машини «Козак-2М1» з несучим корпусом.

Також українська оборонна промисловість може пишатися повністю унікальною розробкою тактичної бойової колісної машини «Дозор-Б».

Розробка машини належить Харківському конструкторському бюро з машинобудування та офіційно представлена у 2007 році. Вона створена як багатоцільовий захищений засіб для транспортування особового складу, зброї, та військового обладнання вагою до 2 тонн.



Сьогодні броньовані автомобілі допомагають Збройним Силам протистояти російському вторгненню.

Велика перевага українських броньованих автомобілів – ремонт всередині країни.

Українська автомобільна промисловість, незважаючи на складнощі, продовжує працювати. Основний акцент зараз робиться на складання автомобілів з імпортованих комплектуючих, виробництво вантажної та спеціальної техніки, а також автобусів.

Виробництво легкових автомобілів в Україні переживає не найкращі часи. ЗАЗ (Запорізький автомобілебудівний завод) залишається основним гравцем, але обсяги виробництва істотно скоротилися. ЗАЗ – основний виробник у цій категорії, але зараз його діяльність сфокусована на великовузловому складанні.

Виробництво вантажних автомобілів і спецтехніки в Україні більш розвинене, ніж легкове. Ключовим виробником є КрАЗ, хоча і він переживає непрості часи. Підприємства, що виробляють вантажні ТЗ і спецтехніку, забезпечують потреби різних галузей економіки України, а також виконують військові замовлення.

Автомобільна промисловість України у 2025 році представлена переважно виробництвом вантажних автомобілів, спецтехніки та автобусів. Легкове автомобілебудування переживає значний спад, основна активність у цьому сегменті – великовузлове складання. Ситуація в галузі залишається складною і динамічно мінливою.

З початку повномасштабного вторгнення росії в Україну відбулося кілька ключових змін. Кожна з них вплине на майбутнє вітчизняних автомобілебудівних заводів.

Більше ніяких російських брендів, шасі та запчастин. Торгівля з країною-окупантом заборонена на державному рівні.

Перспективи Європейського Союзу. Це — мабуть, найголовніше, що може вплинути на українську автомобільну промисловість. Двері, що відкрилися перед Україною, перетворити країну з майданчика, де в основному методом SKD складають невелику кількість транспортних засобів з іноземних запчастин, які продають в більшості на українському ринку — на країну з реальними виробничими потужностями повного циклу і виробництвом автомобілів світових брендів.

А найголовнішою умовою для цього є перемога України у війні з Росією.