

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 15



«МОСКВИЧ-400-420А» —  
МАССОВЫЙ  
МАЛОЛИТРАЖНЫЙ



МАЛЕНЬКИЙ ДЕШЕВЫЙ  
АВТОМОБИЛЬ



«ЗАХАР» И ДРУГИЕ

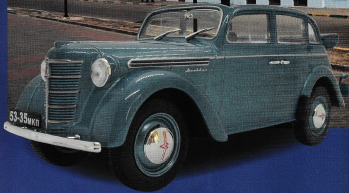
12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 7172061 007200



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 15, 2018

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»  
Главный редактор: Фрид Марин Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2  
Адрес для писем: 127220, г. Москва, в/п 40  
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:  
info@ashet-collection.ru

Осуществлена служба по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых коммуникаций.  
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.  
Распространение: ООО «ДЦ»  
E-mail: info@ashet-collection.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Учредитель в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,  
ул. Сурганова, 57/5, офис 123. Тел.: +375-17-331-947 4710.

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»  
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +70772 250-21-64

### УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»  
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680  
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел: 067 218-57-00, 044 408-98-83  
www.rodriskaedpress.ua  
E-mail: rodriskaedpress.ua

### Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
UL Beta 2 C  
27200 Starogardzkie  
POLAND

Тираж: 9200 экз.  
Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номеров  
и их содержание. Востребованные материалы в любом  
виде, полностью или частично, запрещены.  
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция  
Copyright © 2018 Ashette Collections  
Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

Переводческая издательство. В каждом номере журнал  
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой  
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы  
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат  
для точного описания товара.

Подписано в печать: 18.05.2018.  
Дата выхода в свет: 09.08.2018.

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

Фотографии и иллюстрации: © А. Антонова/Осетия/Борис; 4 © М. С. Кошечков; 5 Юлея/Верну; 6 Алёна/Осетия/Фотобанк. Борис; (звезда сверху) © Igor Mazanov/Wikimedia Commons; (звезда) © A.Savits/Wikimedia Commons; 8 (звезда) © Илья/Осетия/Осетия/Борис; (звезда) © Сергей Лавренко/Осетия/Борис; 7 (звезда) © Александр Гроздь/Фотобанк. Борис; (звезда сверху) © Забуркина А./Фотобанк. Борис; (звезда снизу) © Ragnvald Strand; 9 (звезда) © частная коллекция; (звезда) © РИМ Новости; 9 (звезда), в середине © РИМ Новости; (звезда сверху) © ИРАР ТАСС; 18 (звезда) © РИМ Новости; (звезда) © Фонд Wikimedia Commons; 11 (звезда) © РИМ Новости; (звезда сверху) © Игорь Давыдов/Фотобанк. Борис; (звезда сверху) © частная коллекция.

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Москвич-400-420А» –  
массовый малолитражный

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Маленький дешёвый  
автомобиль

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

«Захар» и другие

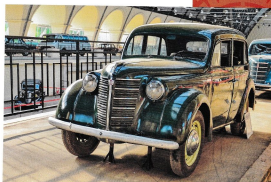
# «Москвич-400-420А» - массовый малолитражный

*«Москвич-400» - первый отечественный массовый малолитражный автомобиль и одновременно - первый автомобиль в Советском Союзе, который было разрешено реализовывать через розничную продажу.*

**П**ервая попытка создания народного автомобиля была предпринята в СССР накануне Великой Отечественной войны. В 1940 году на московском заводе имени Коммунистического Интернационала молодежи (КИМ) при участии специалистов НАМИ и ГАЗа была разработана малолитражка КИМ-10. Тогда же началось серийное производство двухдверных седанов КИМ-10-50 и кабриолетов КИМ-10-51. До начала войны изготовили 450 машин, а затем производство свернули. В августе 1944 года заводу было предписано возобновить работы по подготовке производства автомобиля КИМ-10. В данном случае речь уже шла о четырехдверном седане КИМ-10-52. К сентябрю 1945 года планировалось изготовить два первых опытных образца.

## Трофейный народный автомобиль

В мае 1945 года завод переименовали в ЗМА и название КИМ канцело в Лету. Кроме того, на самом высоком уровне было принято решение отказаться от КИМ-10 и взять за прототип малолитражки немецкий автомобиль Opel Kadett K38, и этот выбор был неслучайным. На этот автомобиль в СССР обратили внимание еще до войны. В мае 1939 года он испытывался в НАТИ и получил положительные отзывы. Кроме того, советское руководство рассчитывало на использование трофейной комплектации и оборудования, вывезенного из советской зоны оккупации Германии с разрушенного предприятия



Werk Brandenburg, которое принадлежало фирме Opel. Правда, этот завод выпускал только грузовые автомобили Opel Blitz, а автомобиль Opel Kadett K38 делали на основном предприятии фирмы Adam Opel A.G., находящемся в городе Рюссельсхайм, в американской зоне оккупации. С американской администрацией была достигнута договоренность о вывозе необходимого

Единственный автомобиль КИМ 10-52 «Опытный» на ВДНХ. Сохраненный фото радикс.

## Модель автомобиля «МОСКВИЧ-400-420А»

Благодаря подробному изучению немецкого автомобиля в СССР.

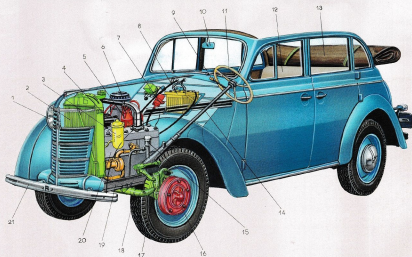


Важнейшая особенность конструкции, которая позволила создать автомобиль и кабриолет.

Двигатель и коробка передач опробованы на автомобиле, поэтому удалось избежать ошибок при проектировании.

Четырехместный кабриолетный вариант был отработан в процессе.

## Компоновочная схема автомобиля «МОСКВИЧ-400-420А»



- 1 - передняя фара,
- 2 - радиатор,
- 3 - фильтр тонкой очистки,
- 4 - генератор,
- 5 - распределитель зажигания,
- 6 - воздушный фильтр,
- 7 - капотка зажигания,

- 8 - аккумулятор,
- 9 - рычаг переключения передач,
- 10 - зеркало заднего вида,
- 11 - рулевое колесо,
- 12 - заднее сиденье,
- 13 - отсек крыша,
- 14 - рулевая колонка,

- 15 - масляная горловина,
- 16 - тормозной барабан,
- 17 - передняя подвеска,
- 18 - балка переднего моста,
- 19 - рама,
- 20 - двигатель,
- 21 - передний бампер.

## Технические характеристики автомобиля «МОСКВИЧ-400-420А»

Число мест: 4

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 855

Полная масса, кг: 1155

Габаритные размеры, мм:  
 длина - 3855      ширина - 1400  
 высота - 1545      база - 2340

Дорожный просвет, мм: 190

Двигатель: МЗМА-400, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, рядный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 23 при 3600 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 1100

Коробка передач: механическая трапециевидная

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребенчатый вал

Подвеска передняя: независимая, рычажная, на двух винтовых наклонных цилиндрических пружинах с качением рычагов и роликов в продольной плоскости

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах

Размер шин: 4,50-16" или 5,00-16"

Макс. скорость, км/ч: 90

Время разгона до 100 км/ч, с: -

Расход топлива средний: 8 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 31



Фрагмент корпуса «Москвича-400».



Салон «Москвича-400» выглядит довольно эстетично. Современная фотография.

оборудования и техдокументации, но после бомбежек завода в 1944 году мало что уцелело. Удалось, в частности, вывезти оборудование для сварки кузова и технологическую оснастку для производства дверей.

Кроме советских специалистов, к работам по новому автомобилю были подключены немецкие инженеры из восточной части Германии. Самым сложным было восстановить полный комплект технической документации. Пришлось разобрать один из автомобилей Opel Kadett, обмеривать детали и делать по ним чертежи. Изготовили

3 еще деревянную мастер-модель в натуральную величину. 26 августа 1945 года постановлением Государственного Комитета Обороны СССР был утвержден опытный образец новой машины. Выпуск первых пяти автомобилей намечался на июль 1946 года, но уложиться в эти сроки не удалось. Задерживалась подготовка производства на заводах-смежниках, возникали сложности в организации ремонта разнотипного заводского оборудования – только ремонтных станков насчитывалось 539 штук. В связи с этим начало производства было перенесено на IV квартал 1946 года. Первый серийный автомобиль модели «Москвич 400-420», вышел из ворот сборочного цеха завода в ночь с 8 на 9 декабря 1946 года.

По принятой на заводе системе обозначения, «400» – это модель двигателя. Модель кузова обозначалась дополнительно. Выпускавшемуся первоначально седану соответствовал индекс «420».

### Особенности конструкции: двигатель

«Москвич-400» оснащался четырехцилиндровым компактным низкоклапаным двигателем, головка и блок цилиндров которого отливались из чугуна. Все важнейшие узлы двигателя были расположены так, что при поднятых боковинах капота открывался удобный доступ к ним

в процессе эксплуатации и при ремонтных работах. Двигатель имел степень сжатия всего 5,8, работал на бензине с октановым числом 66 и по тем временам отличался завидной долговечностью. Его мощности в 25 л. с. при 3400 об/мин вполне хватало, чтобы на ровном шоссе машина двигалась со скоростью 90 км/ч. Тогда приоритетности еще не придавали такого значения, как сегодня, не заботились и о запасе мощности. Довольно скромная приемистость «400-го» объяснялась использованием на нем трехступенчатой коробки передач, которая не имела синхронизаторов. Рычаг переключения передач до 1951 года размещался на верхней крышке коробки передач, а позже был перенесен на рулевую колонку.

### Подвеска колес

Интересной особенностью конструкции автомобиля была независимая подвеска передних колес типа Дюбонне. Названная по имени изобретателя, французского гощика 1920-х годов, она обеспечивала колесу качение в плоскости, параллельной продольной оси машины без изменения колес. При такой конструкции нет необходимости регулировать развал колес. С каждого борта в ней имелись продольный рычаг и реактивная тяга. Рычаг, непосредственно задающий кинематику подвески, воздействовал на пружину, заключенную в заполненный амортизаторной жидкостью цилиндрический кожух, внутри которого размещался гидравлический амортизатор одностороннего действия. Реактивная тяга была соединена с кожухом подвижно и передавала на него реактивные усилия при торможении, когда колесо стремилось повернуться относительно рычага. Подвеска задних колес была вполне традиционной – на продольных полуэллиптических рессорах.

## НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

За время серийного производства моделей было выпущено: 216 006 седанов, 17 742 хабриолета и 11 129 фургонов. Из этого количества 19 809 автомобилей было поставлено на экспорт. Максимальный годовой выпуск – 47 758 машин – был достигнут в 1955 году.

Модель номера



«Москвич-400» в Провансских складах в Москве. Современная фотография.





Счастливая советская семья около нового «Москвича-400». 1933 г.

Автомобиль «Москвич-400/420А». Автомобиль в Олимпийском парке Сочи. 2016 г.

## ★ ПИКАП

Интересно, что планировалось выпустить еще и «Москвич»-пикап. Непосредственно на МЗМА изготовлено несколько вариантов пикапов (не менее трех разновидностей, в том числе одна для работы с прицепом). Однако в серию пикап не пошел. По некоторым сведениям, эта модель должна была получить индекс «420Б», который впоследствии был присвоен модификации с ручным управлением.



## ★ Кабриолет-лимузин «Москвич-400-420А»

Наибольший интерес из перечисленных модификаций вызвал кабриолет, а точнее – кабриолимузин «Москвич-400-420А». Основная причина выпуска этой модели – нехватка стального листа для производства больших кабриолетных панелей. У этой модификации убиралась только матерчатый верх крыши. В кузове для жесткости были оставлены дверные проемы от седана, в верхнюю часть которых вставлялись поперечные дуги, на которых и лежал матерчатый верх. Складывался вручную особым способом, прямо в на-

## Тормоза и кузов

Еще одна особенность «Москвича-400» – тормоза. Во-первых, они были гидравлическими, а во-вторых – чугунный тормозной барабан одновременно служил и ступицей, и диском колеса. Барабан устанавливало непосредственно на шариковых подшипниках цапфы передней подвески или на конической шее полуоси заднего моста. Шпильки крепления колеса были вынесены на максимально допустимый конструкцией диаметр. Поэтому колесо вместо привычного нам диска имело лишь обод с гнездами для гаек.

Четырехдверный четырехрядный кузов был выполнен несущим и отличался высокой прочностью. При этом он не имел отопителя и радиоприемника. Стеклоочиститель приводился в действие не электромотором, а гибким валом от двигателя. Это, на первый взгляд, рациональное решение имело один важный недостаток. В сильный дождь или снег, когда дорога становилась скользкой и приходилось двигаться на малой скорости, из-за малого числа оборотов двигателя «дворники» работали медленно и не успевали очищать стекло.

## Достоинства и усовершенствования

Благодаря тяговитому на малых оборотах двигателю, удачному подбору передаточных чисел в трансмиссии и большому (200 мм) дорожному просвету «Москвич» обладал хорошей проходимостью по плохим дорогам, а в хороших прощал водителю ошибки в работе со сцеплением и подбором передач. В мае 1951 года появилась модернизированная коробка передач с синхронизаторами I–III передних и более удобным рычагом переключения на рулевой колонке. С 1954 года появилась новая головка блока цилиндров с короткими шатунами гильзами, новую головку блока цилиндров, была изменена конструкция распределителя, впускного и выпускного коллекторов, водяного насоса, генератора и стартера. Модернизированный двигатель имел мощность 26 л. с. при 4000 об/мин. Более изящным стало рулевое колесо, обод которого покрывался цветным пластиком, рычаг ручного тормоза с пола был перенесен под панель приборов. Последний автомобиль этой модели сошел с главного конвейера завода 20 апреля 1956 года.



Советские автомобили можно было увидеть и в Западной Европе. «Москвич-400» в Омске, 1955 г.

укладывались дуги, после чего тент стягивался ремнями. Кузов, не имевший рамы, был дополнительно усилен рядом деталей (вкладыш продольной балки крыши, распорки продольной балки и ветрового окна, усилитель основания, косынки задка и другие усилительные элементы). В 1952 году, с преодолением дефицита стального листа, выпуск этой модели был прекращен. Необходимо подчеркнуть, что аналогичная модель выпускалась и немцами, но кабриолетомизм Opel Kadett был двухдверным. Четырехдверный кузов «420А» отечественные конструкторы разработали заново. Особым спросом эта модель не пользовалась – климатические особенности страны позволяли успешно эксплуатировать открытые машины только в южных районах. Многие кабриолеты впоследствии были переделаны в седаны путем заваривания крыши.

### Фургон «401-422»

Довольно любопытную конструкцию представлял собой фургон «401-422». Дело в том, что эта машина имела грузовой кузов смешанной конструкции на деревянном каркасе. Эти машины собирали так. Платформу (с передней частью кузова, передними дверями, но без крыши и боковин) перегоняли своим ходом с ЗМА на завод в Филях. Там на машину устанавливали сделанный из березы и водостойкой фанеры кузов. А березовые заготовки для кузовов получали с Шумерлинского завода, где делали приклады для автоматов ППШ. Крыша представляла собой легкую деревянную обрешетку, которую обтягивали гранитолом или автобином – материалом наподобие дерматина.

«Москвич-401-422» в основном эксплуатировался в качестве развозного фургона различными торговыми организациями. Причем выпускался он в двух модификациях с одинаковым индексом. Первым вариантом был фургон «общего пользования», к особенностям которого можно отнести остекленные створки задних дверей, наличие только нижней половины перегородки в салоне и расположение запасного колеса под полом грузового отсека. Второй вариант предназначался для перевозки хлеба, спорортящихся продуктов и медикаментов. Запасное колесо у него находилось в кабине; за спинкой пассажирского сиденья были перегородка высотой до потолка и неостекленные задние створки.

Кузов был сравнительно недолговечен, зато чинить его было проще, чем металлический, так что фургончики порой эксплуатировались в течение десятилетий, вплоть до полного износа шассис. ★



Автомобиль «Москвич-400-422» 1951 года выпуска на выставке классических автомобилей в ГУМе, Москва.

## МНОГОЧИСЛЕННЫЕ МОДИФИКАЦИИ

- «Москвич-400-420» (1946–1954) – четырехдверный седан
- «Москвич-400-420А» (1949–1954) – четырехдверный кабриолетизм (кузов с открытым верхом, но сохраняющий боковины и рамки дверей со стеклами)
- «Москвич-400-420Б» – модель с ручным управлением для инвалидов
- «Москвич-400-422» (1948–1956) – фургон с деревянным каркасом кузова
- «Москвич-400-420К» – шасси для установки кооперативных кузовов различной конструкции
- «Москвич-400-420М» – для медицинской помощи на дому, от варианта «400-420» отличался только опознавательными знаками
- «Москвич-401-420» (1954–1956) – модернизированный седан
- «Москвич-401-420Б» – модернизированная инвалидная модификация седана
- «Москвич-401-422» (1954–1956) – деревометаллический фургон



На трассе победитель автогонки на автомобиле «Москвич-400». Иркутск, 1991 г.



# Маленький дешевый автомобиль

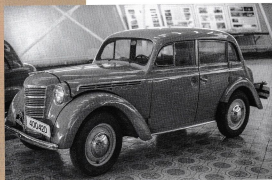
*История любого автомобиля, а в особенности популярного, содержит, помимо исторически достоверных фактов, немало легенд. Со временем бывает трудно разобраться, где правда, а где вымысел.*

**В**полне ожидаемым образом многие легенды о событиях тех лет так или иначе связаны с именем Сталина. К истории советского автопрома это относится в первую очередь – ведь практически им один образец техники не запущался в серийное производство без личного одобрения Сталина. Не стал исключением и «Москвич-400».

## Сталин и «Москвич»

Вот, например, история о том, почему «Москвич-400» выпускался с четырехдверным кузовом, в то время как большинство автомобилей Opel Kadett K38 имели двухдверные кузова. Рассказывали, что, принимая новый автомобиль, Сталин сел рядом с водителем, а потом пригласил присоединиться директора МЗМА Василия Тахтарова. Выяснив, что занять заднее пассажирское место можно, только откинув спинку переднего, Сталин вылез из тесного салона и – если верить легенде – сказал директору: «Сделай, чтобы людям было удобно». После чего уезжал, а у машины появились четыре двери. Как и многие подобные истории, эта не соответствует действительности. Дело в том, что двухдверного

Автомобиль «Москвич-400», экспонат музея АЗЛК, 1961 г.



Марка Почты России с изображением почтового автомобиля «Москвич-400-420», 2011 г.

## АНТИКВАРИАТ

В наши дни кабриолеты «Москвич-400-420» стали редкостью. И если 50–60 лет назад многие автолюбители сами приваривали им жесткую крышу, то сейчас наблюдается обратный процесс. В погоне за редким и модным автомобилем (а кабриолетов сохранились буквально единицы) многие «любители» автостарости срезают крышу у «Москвичей» седана, превращая их в джонконовые кабриолеты.

варианта «Москвича-400» просто не существовало. Вопрос о количестве дверей обсуждался, но точка в нем была поставлена 19 июля 1945 года, когда нарком среднего машиностроения С. А. Акопов устроил в Кремле показ перспективных моделей автомобилей. В числе прочих демонстрировался и четырехдверный Opel Kadett. Его представлял А. Ф. Андронов, будущий главный конструктор МЗМА, который позже вспоминал о реакции Сталина на этот автомобиль:

– Мимолетно взглянув на КИМ-10 и модернизированный под «Опель» образец (КИМ-10-52), Сталин короткой фразой напомнил о том, что не он одобрил предвоенный выбор моделей для производства, и сейчас о них не стоит говорить. Указав на Opel Kadett, твердо отметил: «Советским людям надо дать маленький, дешевый автомобиль – вот и делайте «Опель». Их в Германии сделали более двухсот тысяч. Не теряйте время». И добавил, обращаясь к Акопову: «Представьте на утверждение проект постановления ГКО». Зная уязвимые места в машине, я просил Сталина разрешить внести изменения в конструкцию двигателя и коробки передач, но он в категорической форме отказал: «Не следует ничего менять! Когда освоите производство, тогда и займетесь переделками и улучшениями».

Следует отметить, что по причине сталинской симпатии к «Опелю» его отечественный аналог был запущен в серию практически без официальных испытаний. Государственные приемочные испытания «Москвич» прошел только в 1949 году.





Автомобиль «Москвич-400» на выставке ретроавтомобилей в Санкт-Петербурге, 2014 г.

### Автомобиль – без очереди!

«Москвич» (а в те годы название «Москвич-400» использовалось редко, так как никаких других «Москвичей» еще не было) стоил 8 тыс. руб. При средней зарплате в народном хозяйстве в 501 руб. в месяц (данные за 1950 год) эта цена была хоть и немаленькой, но весьма доступной, особенно по сравнению с 16 тыс. руб. за «Победу» и 40 тыс. руб. за ЗИМ. Конечно, доступность автомобиля трудно оценивать исходя лишь из уровня средней по стране зарплаты, которая и тогда, и сейчас складывается из зарплат очень низких, при которых автомобиль недоступен независимо от его цены, и весьма высоких, обладатели которых в принципе могут себе его позволить. Например, в 1950-е годы паровозный машинист I класса при окладе примерно в 900 руб. с учетом выплата за выслугу и премимальных мог получать в месяц до 4 тыс. руб. – при таких доходах «Москвич» был вполне по карману.

Важно отметить, что приобрести его можно было свободно – никакого ажиотажа и очереди не наблюдалось. Дело в том, что до появления «Москвички» и «Победы» автомобили в СССР в розничную продажу не поступали. В личном пользовании их имелись буквально единицы, и чаще всего для этих автомобилей нанимали шоферов, обслуживавших они в государственных гаражах и т. д. Большинство советских людей в ту эпоху просто не понимали, зачем нужен личный автомобиль, да к тому же не знали, например, как и где получить права на его вождение. Кроме того, эксплуатация автомобиля требовала технических знаний и серьезных слесарных навыков, поскольку автосервис в современном понимании в те годы отсутствовал. Даже заправиться бензином в Москве частнику за деньги было не так-то просто – на подавляющем большинстве АЗС заправляли только государственный транспорт за талоны.

### «МЕРА ВЕСА»

Так называлась написанная в 1954 году бесед Самуила Мирского, в которой «Москвич» выступает в качестве меры писательского таланта:

«Писательский вес по машинам  
Они измеряли в беседе:  
Левый – на ЗИМе длинном,  
Просто талант – на «Побед»,  
А кто не сумел достичь  
В искусстве особых успехов,  
Получает машину «Москвич»  
Или ходит пешком, Как Чехов».

Отношение к личному автотранспорту стало постепенно меняться, и к середине 1950-х годов за «Москвичом» (как и за «Победой») начали выстраиваться очереди.

### Вариант для южных районов

Выше уже отмечалось, что причиной появления кабриолета «400–420А» (отметим, что в линейке «Опель» кабриолета не было) стала нехватка листового проката. В качестве официальной версии выступала забота о жителях южных районов. Кузов пришлось дополнительно усиливать, так что металла ушло больше, чем на крышу, – но не листового. Серийные кабриолеты очень понравились кинематографистам и часто появлялись в советских художественных фильмах.

В 1950-х на кабриолетах «Москвич» ездили персонажи, которых играли знаменитые артисты: Павел Кадочников в картине «Большая семья», Георгий Визин в фильме «Она вас любит». Спустя много лет, в конце 1970-х годов, на стареньком «Москвиче-400–420А» двое молодых мужчины с огромной скоростью возили по крымским серпантинам героиню Марины Неёловой из фильма «Дамы приглашают кавалеров». Кабриолету «Москвич» нашлось место даже в фантастической ленте «Они», снятой на «Ленфильме» по мотивам повестей русского сатирика XIX века Салтыкова-Щедрина. ★

Машина и время



Министр культуры РФ  
В. Мединский и директор  
Государственного  
литературного музея  
Д. Бак (слева) в доме-  
музее М.М. Зощенко.  
Привлечены автомобили  
«Москвич-400»,  
Свердловская фотография



Автомобиль «Москвич-400» на городской улице, 1954 г.

# «Захар» и другие

*В 1930-е годы в Советском Союзе вторым по значению предприятием автомобилестроительной отрасли была московский ЗИС – 1-й государственный автомобильный завод имени Сталина.*

**К** 1935 году объем разработанных для грузовика АМО-3 улучшений достиг критической массы. К тому же при собственной массе 2840 кг грузоподъемность АМО-3 составляла всего 2,5 т – даже у АМО-Ф15 это соотношение было лучше! Шасси вполне могло выдержать и 3 т груза, но вот двигатель мощностью 60 л. с. был для этого слабоват. Требовался переход к новой модели.

## «Его Величество» ЗИС-5

И эта модель, под названием АМО-5, появилась. Нижнеклапанный двигатель фирмы Hercules, производимый для АМО-3, был форсирован до 75 л. с. при 2500 об/мин, рабочий объем увеличен до 5550 см<sup>3</sup>; изменены радиатор, карбюратор и воздушный фильтр, а также коробка передач и конструкция карданного вала; усилены рама и мост, увеличен дорожный просвет под картером заднего моста; гидравлический привод тормозов передних колес заменен на механический (привод задний, механический, как и на АМО-3). В отличие от АМО-3 кабина новой машины имела не брезентовые боковины, а полиционные двери.

Работы над новой моделью грузовика велись под руководством главного конструктора завода Е. И. Вазианского конструкторским коллективом в составе Г. Г. Михайлова, Б. Д. Страканова, А. П. Зигеля и др. В период проведения работ произошло изменение названия завода – ему было присвоено имя И. В. Сталина. Соответственно, и грузовик превратился из АМО-5 в ЗИС-5. Прототип был изготовлен 26 июня 1935 года. С 1 октября началась конвейерная сборка, и в первый месяц завод собирал по шесть-семь машин в день. Массовый выпуск начался с декабря 1935 года, а в в следующем году ежедневно собиралось уже по 65 машин.

Новый грузовик хорошо себя зарекомендовал на бездорожье, быстро завоевал репутацию неприхотливой и надежной техники. ЗИС-5 был рассчитан на перевозку 3 т груза, но на него загружали 4 т и даже 5 т, и грузовик тянул этот вес спокойно и без надвыва. По популярности в 1930-е годы ЗИС-5 не уступал «полуторкам» ГАЗ-АА, а по массовости был вторым после нее. «Трехтонка», «Захар», «Захар Иванович» – вот лишь некоторые из прозвищ, которых удостоился этот автомобиль.

На базе ЗИС-5 было разработано 25 модификаций, из которых 19 были поставлены на производство. Среди наиболее известных можно назвать трехосный (6 × 4) грузовик ЗИС-6, автобусы ЗИС-8 и ЗИС-16, седельный тягач ЗИС-10, удлиненные шасси ЗИС-11, ЗИС-12 и ЗИС-14, самосвал ЗИС-19, газогенераторные автомобили ЗИС-18 и ЗИС-21, полугусеничные ЗИС-22 и ЗИС-42, санитарный автобус ЗИС-44 и, наконец, переходную модель ЗИС-50

Зеленый прототип на базе автомобиля ЗИС-5. Современная фотография.



Автобус ЗИС-8 на праздновании Дня Победы, Санкт-Петербург, 2013 г.

## ★ СТАТИСТИКА

Если говорить о количественных показателях, то в 1934–1948 годах только на московском ЗИСе было выпущено 571 193 автомобилей ЗИС-5 с модификациями, плюс в 1947–1948 годах 13 896 автомобилей переходной к ЗИС-150 модели ЗИС-50.



с деформированным двигателем ЗИС-120. С учетом моделей АМО-2, АМО-3, УралЗИС-5М и УралЗИС-355, предшествовавших и последовавших за ЗИС-5, производство этого легендарного грузовика продолжалось с 1930 по 1958 год, а с учетом глубоко модернизированной модели «УралЗИС-355М» (с кабиной и оперением в стиле ГАЗ-51) – до 1965 года.

### В тени гигантов

На фоне двух больших автозаводов, ГАЗа и ЗИСа, совсем скромно смотрелся Ярославский автомобильный завод. Однако только это предприятие в 1930-е годы выпускало грузовые автомобили грузоподъемностью 5 т. В начале 1930-х годов на заводе началась реконструкция, которая проходила трудно, долго и безуспешно. Превратить ЯАЗ в предприятие, способное выпускать до 50 тыс. «пятитонки» в год, так и не удалось. В это же время на основе грузовиков разработки 1920-х годов, но уже с учетом использования только отечественных комплектующих, совместно с НАТИ была сформирована новая производственная программа унифицированных автомобилей с заводским индексом ЯГ (ярославский грузовой). Базовым являлся модернизированный пятитонный грузовик ЯГ-5, а в первоначальную гамму входили двухосное длиннобазное шасси, седельный тягач для буксировки полуприцепа грузоподъемностью 10 т и трехосный 8-тонный грузовик.

В 1934 году на смену слишком слабому ЯГ-5 пришел ЯГ-4 с основными агрегатами от грузовика ЗИС-5. Он оказался наиболее удачным и неоднократно модернизировался. В 1936 году ему на смену пришел ЯГ-6, а в 1940-м – ЯГ-6А. В целом конструкция этих грузовых автомобилей не претерпела существенных изменений по сравнению с ЯГ-4. Применение на грузовике грузоподъемностью 5 т агрегатов от «трехтонки» ЗИС-5 обусловило значительное ухудшение динамических характеристик машины. Максимальная скорость у ЯГ-6 не превышала

## ЭКСПОРТ

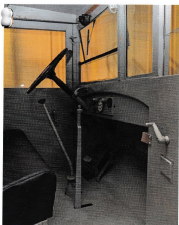
В 1934 партия из ста ЗИС-5 была продана в Турцию. Экспортный ЗИС-5 отличался никелированными радиатором и решеткой бампера из двух стальных никелированных полос. В дальнейшем на экспорт поставлялись также ЗИС-14 и автобус ЗИС-6. Грузовики и автобусы ЗИС экспортировались в Афганистан, Иран, Испанию, Китай, Латвию, Литву, Монголию, Румынию, Турцию и Эстонию.

Отечественно  
автомобилестро

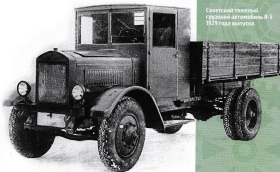


40 км/ч. Главным достоинством этих машин была их грузоподъемность. На базе ЯГ-4 и ЯГ-6 выпускались и первые массовые отечественные самосвалы ЯС-1 и ЯС-3. Московский Мусуский завод пожарных машин на базе ЯГ-6 собирал единичные экземпляры тяжелых пожарных автомобилей, а киевский завод «Красный экскаватор» в 1938 году начал выпуск тяжелого бетономесителя СССР-738/С-49. Выпуск этих машин был незначительным, как и в целом производство пятитонных грузовиков в масштабах страны. Автомобилей ЯГ-4 было выпущено 5348, а ЯГ-6 – 6765 единиц. После окончания реконструкции в 1942 году на заводе собирались запустить в производство грузовики ЯГ-7 с новыми агрегатами и цельнометаллическими обтекаемыми кабиной и капотом, но этим планам помешала война. ✪

Грузовик ЗИС-5 работает в народном хозяйстве очень долго. Фото 1970 г.



Кабина грузовика ЗИС-5 образца 1941 г. Центральный музей Вооруженных Сил.



Советский тяжелый грузовой автомобиль И-5 1925 года выпуска.

# В НОМЕРЕ 16

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 16

МАШИНЫ И ИГРУШКИ



УЛЬЯНОВСКИЙ  
ВЕЗДЕХОД



РУССКИЙ  
ДЖИП-РЕКОРДСМЕН



УЛЬЯНОВСКИЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВОЗРАСТА



★  
**УАЗ-469Б**

★  
**УЛЬЯНОВСКИЙ ВЕЗДЕХОД**

★  
**РУССКИЙ  
ДЖИП-РЕКОРДСМЕН**

★  
**УЛЬЯНОВСКИЙ  
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД**

©2018 ООО «Бельмонт» (ООО «Бельмонт»). Адрес: 191005, г. Москва, ул. Енисейская, д. 48, стр. 2.  
Копирование и распространение без разрешения ООО «Бельмонт» строго запрещено.

### СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ