

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 272

СССР
И СОЦСТРАН



ЗАЗ-965С «ЗАПОРОЖЕЦ»

МОДИФИКАЦИЯ С ПРАВЫМ РУЛЕМ
ДЛЯ ПОЧТОВЫХ СЛУЖБ
ДВА ГОДА НА КОНВЕЙЕРЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №272, 2020

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.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клиг

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.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«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»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 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: 12,50 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. Неотъемлемой 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: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

фондовые иллюстрации на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9:

© HDRI from hndrihaven.com (Author: Sergej Majboroda);

стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–6, 7 (верх), 10–15:

частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Александра Павленко, Максима Шелепенкова, Владимира Киреева, Мира Максима Али, Вадима Моисеева



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: Наиль Хуснутдинов, Артём Юлдашев

Дата печати (производства): 07.02.2020

Дата выхода в России 11.02.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA БЯ GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

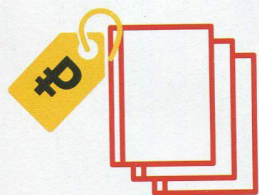
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

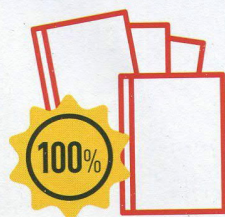
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

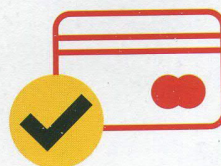
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



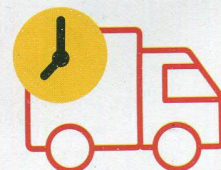
ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-00

В первые годы выпуска автомобилей «Запорожец» на автозаводе «Коммунар» была разработана его специализированная модификация ЗАЗ-965С — грузовая и с правым рулем. Это был не опытный образец, а серийный автомобиль, выпущенный партией из нескольких сотен экземпляров.

Новый путь

Первый «Запорожец» ЗАЗ-965 стал настоящей революцией в советском автомобилестроении. Прежде почти все отечественные машины, легковые и грузовые, строились строго по единой схеме: двигатель жидкостного охлаждения установлен продольно спереди, за ним следует коробка передач, от нее карданный вал передает крутящий момент к ведущим задним колесам. Задняя подвеска всегда зависима на листовых рессорах. У «Запорожца» сделали все не так: двигатель воздушного охлаждения располагался сзади, коробка передач объединялась в один агрегат с главной передачей, передняя подвеска — независимая на поперечных торсионах, задняя — тоже независимая на косых рычагах и пружинах. Такой набор технических решений после Второй мировой войны широко применялся

на европейских легковых машинах особо малого и малого класса. Одним из главных недостатков компоновки с задним расположением двигателя считалась невозможность или сложность создания на базе легкового автомобиля грузовых, грузопассажирских и специальных модификаций. В самом деле, на базе близких по классу и аналогичных по компоновке иномарок, например *Volkswagen Kafer* или *FIAT-600*, массово не выпускали ни пикапов, ни фургончиков, ни универсалов. Однако способы «перехитрить» заднемоторную схему и найти в задней части место для груза были изучены. Прежде всего, на шасси заднемоторной малолитражки можно построить автомобиль вагонной компоновки с увеличенной вместимостью кузова: *Volkswagen Transporter*, *FIAT-600T*, *FIAT-Multipla*. Тем же путем пробовали пойти и на Запорожском

автозаводе — в 60-х годах состоялись успешные испытания заднемоторных «вагонных» пикапов и фургончиков ЗАЗ-970, созданных под руководством конструктора КБ кузовов ЗАЗа С. Л. Дамьяно. Более удобным для производства считался иной путь — взять силовой агрегат «Запорожца», развернуть его на 180° и установить спереди. В результате получался автомобиль с основными передними ведущими колесами, но к коробке передач прилагался дополнительный механизм отбора мощности на заднюю ось. Шасси становилось полноприводным, и на него устанавливался либо грузопассажирский кузов для народного хозяйства (ЗАЗ-969), либо специальный кузов военного назначения (ТПК ЗАЗ-967). И все-таки в первые годы производства автомобилей в Запорожье грузовую модификацию получили из базовой модели — ЗАЗ-965С.



Опытный образец почтового автомобиля ЗАЗ-965С «Запорожец» с воздухозаборниками, не применявшимися на серийной модели



Опытный образец ЗАЗ-965С в Москве на ВДНХ СССР

Пережиток прошлого

Главной особенностью ЗАЗ-965С оказалось правое расположение руля и органов управления. Давно доказано, что при правостороннем движении оптимальное расположение водителя — с левой стороны автомобиля, а при левостороннем — с правой. В первые десятилетия существования автомобиля у нас и в европейских странах руль устанавливали иногда справа для удобства движения вдоль обочины. Но с ростом парка машин изменились и приоритеты: на первый план вышла безопасность разезда встречных автомобилей, поэтому посадка водителя со стороны середины дороги оказалась вне конкуренции. Левый руль внедрили в США еще в начале XX века, а на рубеже 20–30-х годов левый руль стал обязательным и в СССР. Казалось, руль справа навсегда ушел из нашей страны вместе с ранними отечественными автомобилями «Руссо-Балт», АМО Ф-15, НАМИ-1. На протяжении примерно 25 лет у нас никто о нем не вспоминал. Например, после Великой Отечественной войны на МЗМА попали чертежи узлов модификации *Opel Kadett* с правым рулем, предназначенной для экспорта в Англию и Австралию, но этим документам никто не придавал значения.

Однако существовало одно исключение. Руководители Министерства связи и во-

дители почтовых машин добрым словом поминали правый руль машин 20-х годов. Тогда для сбора корреспонденции из почтовых ящиков Московским и Ленинградским почтамтами применялись легковые машины на французском шасси *Amilcar* с кузовом, изготовленным на заводе АМО. Сотрудни-

ку, совмещавшему профессии водителя и почтальона, было очень удобно выйти из машины со стороны тротуара и сразу же, не обходя автомобиль, шагнуть к висящему на стене дома почтовому ящику, а потом, опять же с правой стороны, загрузить в машину мешок с содержимым ящика и сесть



Серийный автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец» (базовая модель 1961–1962 годов). Комплектация серийных ЗАЗ-965С соответствовала этой модели



Автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец» на испытаниях в НАМИ

за руль. Видимо, для той же цели автомобили с «неправильным» расположением руля применялись почтовыми службами и за рубежом.

Возвращение правого руля

Отношение к правому рулю со стороны руководителей Министерства автотракторной

модификацию нового «Москвича-402». Со стороны Отдела главного конструктора (ОГК) завода последовал ответ, что перенос органов управления с левой стороны на правую потребует значительных изменений в конструкции автомобиля и технологии производства, поэтому разработка такого варианта невозможна. Но главный

с правым рулем попала в действующее производство. А в семейство «Волги» второго поколения ГАЗ-24 возможность переноса руля направо заложили с самого начала, даже приборную панель сделали симметричной, чтобы в одни и те же отверстия установить или комбинацию приборов, или вещевого ящик.

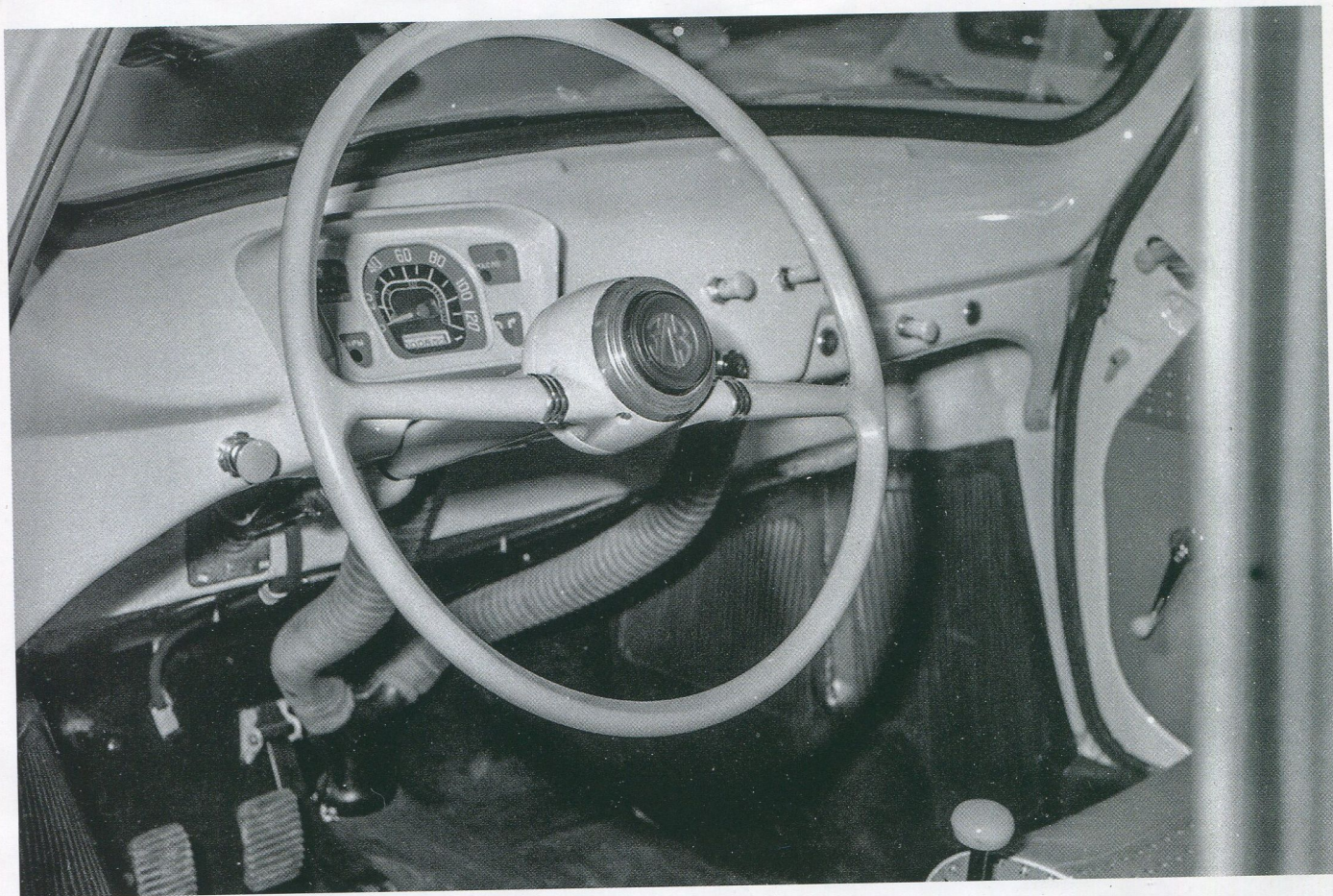
МЗМА первым получил письмо с предложением создать праворульную экспортную модификацию «Москвича-402»

промышленности СССР резко изменилось в 50-х годах. Советские машины послевоенной разработки вышли на мировой рынок. Появилась перспектива их продажи в страны с левосторонним движением, даже в Англию. Более того, с конца 40-х годов «Москвичи» первого поколения отлично продавались в Швеции, где тогда еще ездили по левой стороне. Правда, по шведским правилам допускалась эксплуатация автомобилей с левым рулем, чтобы водитель лучше видел обочину. В 1958 году за тему правого руля в СССР взялись всерьез — прежде всего, на легковых машинах. МЗМА первым получил письмо с предложением создать праворульную экспортную

конструктор А. Ф. Андронов учел этот урок, и в следующий раз при проектировании семейства автомобилей нового поколения «Москвич-408» вариант с правым рулем закладывали в семейство изначально. Как только ГАЗ полностью заменил «Победу» «Волгой», аналогичное задание пришло в Горький — теперь уже от Комитета по автотракторному машиностроению. В 1959 году сконструировать модификацию ГАЗ-21 с правым рулем поручили молодому конструктору легковых автомобилей Владимиру Реутову. Несмотря на то что такая модификация не предусматривалась и машину пришлось «резать по живому», Реутов с задачей справился. «Волга» ГАЗ-21

Задача для новичка

О варианте с правым рулем пришлось задуматься и Запорожскому автозаводу. В конце 1959 года на еще не введенный в эксплуатацию автозавод «Коммунар» пришло два письма. Первое, с номером АТ-66/364 от 26 ноября, направил заместитель председателя Госкомитета Совета министров СССР по автоматизации и машиностроению (эта организация какое-то время управляла автомобильной промышленностью Советского Союза взамен упраздненного в 1957 году министерства). Второе письмо, от 15 декабря, прислал начальник Управления машиностроительной промышленности Запорожского совнархоза. Оба письма



Приборная панель ЗАЗ-965, требовавшая заметных переделок при переносе органов управления на правую сторону

предписывали заводу разработать на базе «Запорожца» модификацию с правым расположением органов управления. За этим последовало включение праворульного ЗАЗа в «Основное задание по разработке и изготовлению образцов новых важнейших машин, механизмов, оборудования, приборов и материалов на 1960 год». Этот документ утвердил главный инженер Управления машиностроительной промышленности Запорожского Совнархоза тов. Макаревич. Таким образом, Конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) строящегося ЗАЗа получил приказ разработать автомобиль с правым рулем. К 10 июля 1960 года в результате исследовательских и опытно-конструкторских работ КЭО представил технический проект такой модели. Речь шла не о грузовой, а об обычной пассажирской модификации «Запорожца». У нее оставались полный комплект серийного остекления и заднее сиденье. Эта машина получила индекс ЗАЗ-965Д.

Вот выдержка из технического проекта: «Автомобиль ЗАЗ-965Д предназначен для экспорта за границу в страны с левосторонним движением, а также для использования в качестве специального почтовыми

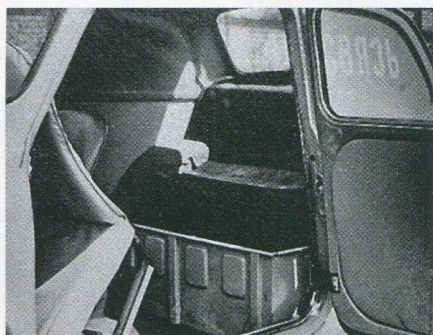
ведомствами для сбора и транспортировки корреспонденции. Расположение органов управления с правой стороны автомобиля дает возможность водителю-почтальону быстро и безопасно выходить из него непосредственно на тротуар, что особенно важно для городов с интенсивным уличным движением, где выход на левую проезжую часть дороги представляет большую опасность для жизни водителя». Значит, задача сбора писем из ящиков возлагалась на праворульный «Запорожец» на первой стадии разработки. Прежде всего, КЭО ЗАЗа предстояло выполнить само шасси с правым рулем, а далее, на втором этапе, приспособить его кузов к специфическим требованиям работников почты. Стоит обратить внимание еще на один момент. Словосочетание «почтовые ведомства» означало не только Министерство связи СССР, но и зарубежные службы доставки письменной и печатной продукции, ведь и почтовый вариант «Запорожца» предполагалось поставлять на экспорт.

Руль меняет пропуск

Хотя серийный выпуск «Запорожцев» еще не начался, а его сроки все время отклады-

вались, конструкторская служба завода уже работала на полную мощность. Разумеется, на новый автозавод привлекли опытных специалистов с других предприятий Советского Союза. Например, главным конструктором ЗАЗа назначили Юрия Наумовича Сорочкина, известного горьковского кузовщика. Он приложил руку к созданию всех знаменитых моделей ГАЗ времен А. А. Липгарта, несколько лет до назначения на ЗАЗ занимал должность главного конструктора ПАЗа, где произвел техническую революцию — переход от капотных автобусов с деревянным каркасом ПАЗ-651 к цельнометаллической модели вагонной компоновки ПАЗ-652. Подписи Сорочкина стоят на всех чертежах ЗАЗ-965Д.

КБ кузовов ЗАЗа возглавил коллега Сорочкина по ГАЗу Иван Алексеевич Сандалов. Ему предстояло руководить переделкой приборной панели и передней части кузова ЗАЗ-965 под установку правого управления. А непосредственным исполнителем этой работы стал ведущий конструктор Лев Петрович Мурашов. Он был коренным москвичом, ветераном Великой Отечественной войны, в 50-х годах работал в КБ кузовов МЗМА. В Москве он с семьей жил



Доступ в грузовой отсек почтового ЗАЗ-965С через боковую дверь и откинутое сиденье

в коммунальной квартире, а в Запорожье ему сразу предложили хорошее отдельное жилье, и он решился сменить столицу на южный промышленный город. Позднее Мурашов попал в Тольятти, много лет работал на ВАЗе, участвовал в многочисленных модернизациях кузова классических «Жигулей», создании оригинальных моделей. В работах по кузову ЗАЗ-965Д Мурашову помогал В. Козлов. Наконец, во главе КБ шасси (по другим сведениям — КБ общей компоновки) ЗАЗа стоял еще один знаменитый горьковча-

На месте заднего сиденья разместился ящик для груза. О большой вместимости речи не шло, но для перевозки корреспонденции, собранной утром или вечером в одном или нескольких районах города, места вполне хватало. Боковые окна заглушили панелями с надписью «Связь». Таким образом, получилась отдельная модификация «Запорожца» с новым индексом ЗАЗ-965С.

нин — Григорий Моисеевич Вассерман, ведущий конструктор ГАЗ-67, ГАЗ-69, М-72, М-73, амфибии ГАЗ-46. Под его руководством как раз и осваивали первый «Запорожец». В случае с ЗАЗ-965Д конструкторское бюро Вассермана решало несколько задач. Нужно было разработать рулевое управление (конструкторы узла Комаров и Камраз), приводы включения сцепления и рабочего ножного тормоза с оригинальной установкой главного тормозного цилиндра, педаль акселератора, отличавшуюся от базовой модели, и ее привод. Иначе говоря, ревизии подвергся весь педальный узел, и этим занимался конструктор И. Черепанов.

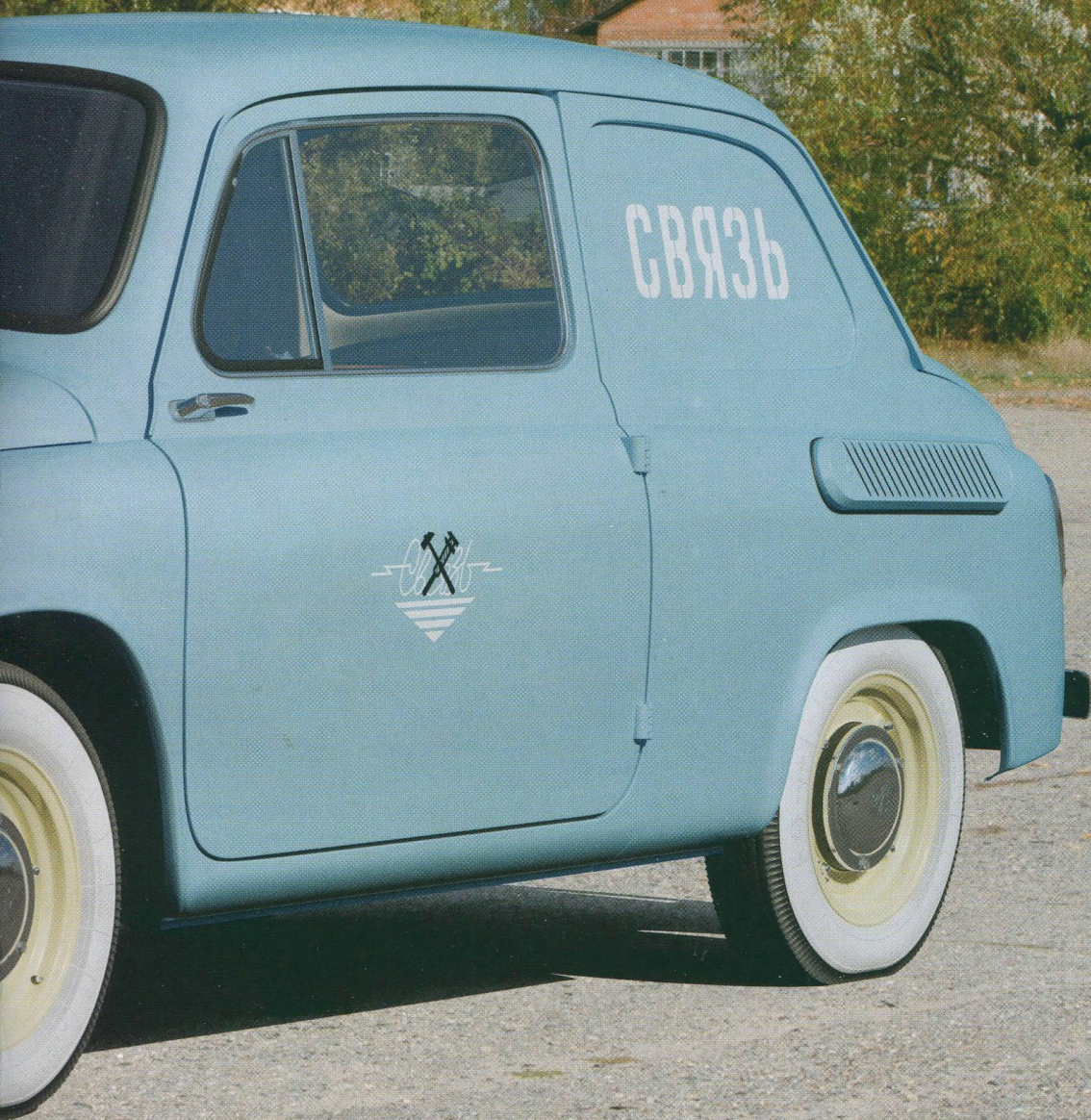
Некоторые органы управления переделывать не пришлось. Например, у «Москвича-408» и ГАЗ-21 рычаг переключения передач находился на руле, и при переносе рулевой колонки направо пришлось придумать напольное управление коробкой. Но у «Запорожца» с его задним силовым агрегатом рычаг мог стоять только на полу, и у праворульной модификации он остался таким же, как у базовой модели. Та же ситуация вышла с приводом ручного стояночного тормоза. У «Москвича» и «Волги» рычаг находился под приборной панелью, и при переходе на правый руль неизбежно

Продолжение на стр. 10





ЗАЗ-965С «ЗАПОРОЖЕЦ»





Расположение топливного бака и блока предохранителей в багажнике ЗАЗ-965 осложняло перемещение рулевого редуктора на правую сторону

требовал переноса. А на «Запорожце» ручной тормоз включался рычагом, установленным на тоннеле пола, как у более поздних автомобилей (например, у «Москвича-2140» и «Жигулей»). Поэтому он тоже остался на своем месте. До 1963 года на ЗАЗ-965

приборной панели потребовала перенести направо небольшой щиток приборов, но это привело к конструированию оригинального пучка электрических проводов. Ну а наибольшую сложность при разработке ЗАЗ-965Д представляло само рулевое

расположение некоторых узлов. В переднем багажном отсеке базовой модели ЗАЗ-965 слева находится редуктор руля, а всю правую половину багажника занимает бензобак. Аккумулятор, соответственно, находится слева перед редуктором.

На «Запорожце» ручной тормоз включался рычагом, установленным на тоннеле пола, как у более поздних моделей

применялся механический привод стартера. Возле рычага переключения передач на тоннеле находился узел с двумя короткими литыми рукоятками. Одна включала стартер, другая управляла воздушной заслонкой карбюратора (подсосом). Эти рычажки тоже перешли на ЗАЗ-965Д в неизменном виде. Зато Мурашову и Козлову пришлось изобрести новый воздуховод, подававший теплый воздух на ветровое стекло. Стеклоочистители остались от базовой модели, щетки смотрели в правую сторону, теперь они оказались перед водителем. Компонировка

управление. Сначала, разумеется, рассматривался вариант переноса рулевого редуктора на правую сторону. Подготовить чертежи симметричных рулевого редуктора, сошки маятникового рычага для Вассермана, Комарова и Камраза труда не составляло. А вот для освоения их выпуска производственным пришлось бы готовить дополнительный комплект оснастки. Более того, изменения пришлось бы вносить в переднюю подвеску. Но это еще не самое страшное. Маленькие размеры автомобиля вынуждают плотно компоновать взаимное

Перенос редуктора на противоположную сторону неизбежно приводил к переносу бензобака и площадки для аккумулятора. В результате переход на правый руль у «Запорожца» получался неоправданно сложным и слишком дорогим. Видимо, сам Г. М. Вассерман придумал хитрое, но вполне приемлемое для производства решение. Рулевую колонку с «баранкой» установить справа, а редуктор оставить слева, как есть, связав ось колонки и ось червяка редуктора проложенным поперек машины валом. Рассматривалось два



варианта такой передачи. Первый — с двумя карданными шарнирами. Его признали неприемлемым еще на стадии расчетов. Шарнирам пришлось бы работать под критическим углом. Зато второй вариант — с парой угловых редукторов — выходил вполне работоспособным и был принят как окончательный.

Сумка почтальона

Достоверных данных о количестве построенных образцов ЗАЗ-965Д нет, не найдены и их фотографии. Но установлено, что один «Запорожец» в 1961 году отгрузили дилеру «Автоэкспорта» в Англию, хотя для этого предназначались две машины. Точная информация о модификации и особенностях комплектации этих двух автомобилей отсутствует. А приспособливать ЗАЗ-965Д к требованиям советской почты предстояло с участием представителей Министерства связи. Кузов был обречен на доработку, но, по сравнению с переносом руля и педалей, эта задача воспринималась как самая простая. Главное, основу почтового фургона, шасси с правым рулем, удалось выполнить в виде пассажирского ЗАЗ-965Д и оно уже доказало свою работоспособность.

Специфические требования почтальонов тогда были хорошо известны. На три года раньше им предъявили первый советский универсал «Москвич-423», и именно Министерство связи потребовало переделать его в фургон — удалить заднее сиденье, заглушить окна, поставить перегородку. Так в ОГК МЗМА, а потом и на конвейере появилась отдельная модель «Москвич-430». Запорожскому заводу связисты поставили те же условия, только от перегородки пришлось отказаться, так как у кузова из-за заднего мотора не могло быть торцевой двери. Грузить и разгружать мешки с письмами неизбежно приходилось со стороны салона. Правда, широкие двери и откидываемые вперед сиденья в сочетании с миниатюрными размерами машины заметно упростили эту не очень удобную операцию.

На месте заднего сиденья разместился ящик для груза. О большой вместимости речи не шло, но для перевозки корреспонденции, собранной утром или вечером в одном или нескольких районах города, места вполне хватало. Боковые окна заглушили глухими панелями. Сзади оставили стекло, чтобы окончательно не лишать водителя обзора, но окно прикрыли решеткой. Таким образом, получалась отдельная модификация «Запорожца» с новым индексом ЗАЗ-965С.

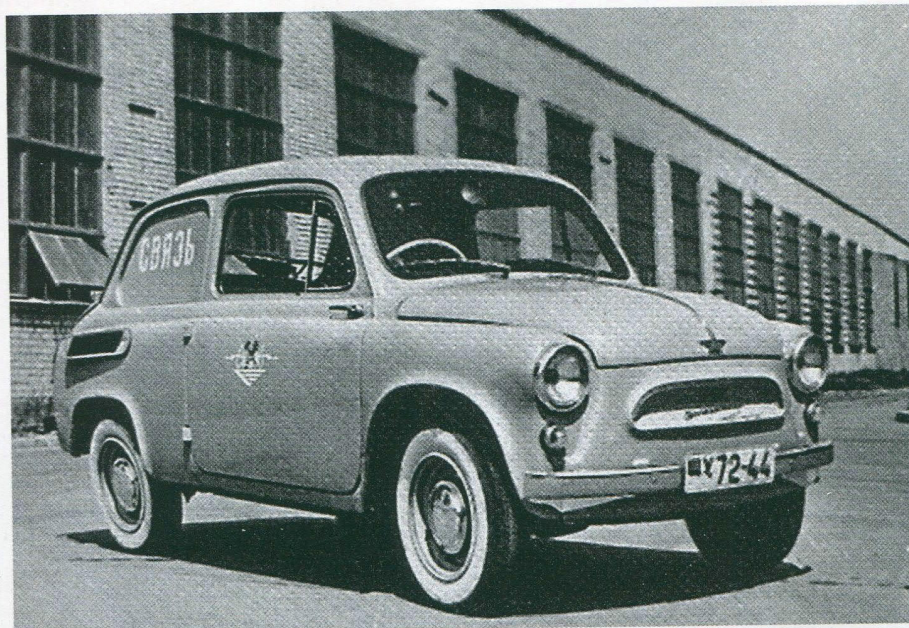


Пассажирский салон легковых автомобилей семейства ЗАЗ-965 «Запорожец»

Грузоподъемность микролитражки с «нежной» независимой задней подвеской, конечно же, вышла минимальной — заводская инструкция обозначила ее в 150 кг. Но, к примеру, у деревянного фургона «Москвич-400-422», в начале 60-х годов еще очень распространенного на автобасах служб связи, она была всего на 100 кг выше. С доставкой больших, но легких мешков с почтовыми конвертами «Запорожец» вполне справлялся, его феноменальные компактность и маневренность давали

очевидные преимущества на узких улицах старых районов города, во дворах почтовых отделений, возле почтовых терминалов железнодорожных станций.

С другой стороны, малогабаритные грузовые машины связисты использовали еще для одной работы, тоже связанной с частыми выходами водителя на тротуар — инкассации телефонов-автоматов. На этот раз грузом становились небольшие, но очень тяжелые мешки с копеечными и двухкопеечными монетами. Их перевозку



Серийный почтовый автомобиль ЗАЗ-965С «Запорожец» (1962–1963 годы)

едва выдерживали деревянные фургоны «Москвич». Разумеется, «Запорожец» для вывоза монет из таксофонов не годился совсем, а значит обладал меньшей универсальностью, чем «Москвич», и полностью заменить его не мог.

Особенности комплектации

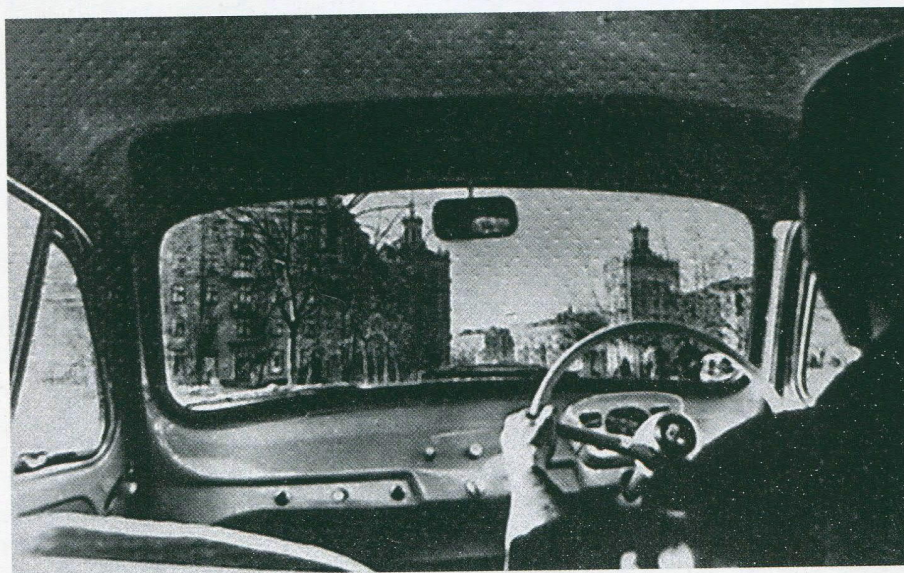
Заводская статистика ЗАЗа позволила точно установить количество ЗАЗ-965С, переданных в сбыт, и годы их выпуска. В 1962 году завод сдал 200 экз. автомобилей и еще 450 экз. в 1963-м. По текущим модернизациям «Запорожца» на то время можно «вычислить» особенности их комплектации. По всей видимости, первые партии этих машин еще оснащались двигателем рабочим объемом 746 см³ и мощностью 23 л.с.

Обновленный двигатель, с появлением которого базовая модель получила наименование ЗАЗ-965А, отличавшийся рабочим объемом 887 см³ и повышенной до 27 л.с. мощностью, появился на конвейере только в октябре 1962 года. Это позволяет предположить, что ЗАЗ-965С тоже оснастили новым двигателем, во всяком случае им укомплектовали 450 машин 1963 года выпуска. На фотографиях опытных образцов ЗАЗ-965С мы видим характерные для первых промышленных партий «Запорожца» подфарники с объемными корпусами, расположенные на верхней части крыльев. Они в точности повторяли световые приборы FIAT-600 и использовались примерно до лета 1961 года. Существует версия, будто партию таких подфарников закупили

в Югославии, где их применяли на автомобиле *Zastava*, местной копии FIAT. Причина проста — смежное предприятие еще не освоило выпуск оригинальных подфарников для ЗАЗ-965. Однако в техническом проекте 1960 года указаны подфарники с индексом ПФ-110. Известно, что более массовые круглые подфарники, установленные ниже фар и применявшиеся на машинах семейства ЗАЗ-965 до конца выпуска, носили другое обозначение — ПФ-215. Именно такими круглыми световыми приборами оснастили все серийные ЗАЗ-965С.

На фото почтовых «Запорожцев» заметны необычные, сильно увеличенные, по сравнению с серийными, воздухозаборники на задних крыльях. В начале 60-х годов на ЗАЗе и НАМИ предпринимались попытки усовершенствовать вентиляцию моторного отсека ЗАЗ-965, было изготовлено несколько вариантов подобной системы забора воздуха. На конвейере в Запорожье ничего подобного не применялось. Почтовые ЗАЗ-965С при серийном производстве оснащали обычными воздухозаборниками с наклонными щелями, как и все «Запорожцы», выпущенные после 1961 года. Наконец, крышка капота с прямоугольным окном, затянутым сеточкой, со штампованным фонарем освещения номера у ЗАЗ-965С соответствовала капоту базовой модели образца 1962–1963 годов.

Причины, по которым Министерство связи отказалось от дальнейших заказов на ЗАЗ-965С, точно не установлены — документы, посвященные этому вопросу, пока найти не удалось. Но позднее, в конце 60-х — начале 70-х годов, на автобазах почтамта в больших городах работали фургоны нового поколения «Москвич-433П» в «английском» исполнении с правым рулевым управлением, таким же, как у всех соответствующих модификаций семейства «Москвича-408». А «Запорожцы» серийных базовых моделей, из-за своей компактности и экономичности, применялись в Москве Центральными железнодорожными кассами как курьерский транспорт для доставки организациям и гражданам заказанных по телефону билетов. В этой службе успели поработать малолитражки всех поколений — от ЗАЗ-965 до ЗАЗ-968М. Именно возле вокзальных касс на Комсомольской площади в Москве в начале 70-х годов замечены последние автомобили ЗАЗ-965С.

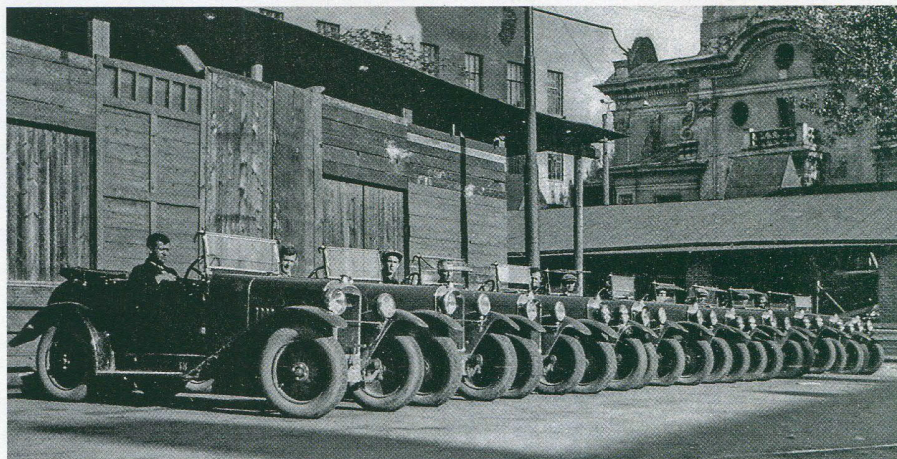


Водитель за рулем автомобиля ЗАЗ-965С с правым расположением органов управления

Использовать для сбора писем из почтовых ящиков и доставки корреспонденции компактные экономичные малолитражные легковушки в СССР начали задолго до появления ЗАЗ-965С. Как часто бывает, все началось с иномарок.

Первыми механическими транспортными средствами, работавшими на советской почте, оказались даже не автомобили, а мотоциклы с коляской. В городах, где они отсутствовали, почтальоны обходили уличные ящики в своем районе пешком или объезжали их на велосипедах.

Первым автомобилем, закупавшимся Московским и Ленинградским почтамтами, стал в 1927 году *Amilcar*. Однако из Франции поступало только способное ездить своим ходом шасси с двигателем. Кузова изготавливал кузовной цех автозавода АМО. Они были оригинальными, не повторявшими никакую иномарку. Дело в том, что фирма *Amilcar* в 20-х годах специализировалась



Колонна автомобилей Amilcar с кузовами АМО во дворе Московского почтамта



Автомобиль НАМИ-1, который использовался в Москве в качестве почтового

на малолитражных спортивно-прогулочных автомобилях, так называемых «ваутюретках». Для работы в СССР они не годились. У них были узкие открытые двухместные кузова с задней частью, похожей на нос лодки, крылья либо отсутствовали, либо представляли собой тонкие маленькие отдельные брызговики, едва способные прикрыть водителя и пассажира от грязи, летящей из-под колес. На заводе АМО тогда накопили опыт производства специальных и автобусных кузовов на шасси грузовиков, работали опытные конструкторы дореволюционной школы, поэтому «одеть» французское шасси в московский кузов не составляло труда. АМО сконструировал открытый кузов с полноценными крыльями, подножками, дверями, складывающимся брезентовым верхом, багажным отсеком за сиденьем. Опыт его разработки вскоре пригодился при создании советских малолитражек НАМИ-1, кузова для которых тоже строил АМО. На почте Москвы и Ленинграда работало по несколько десятков машин *Amilcar*. Водители-почтальоны и механики жаловались, что машина, рассчитанная на поездки по европейским дорогам, часто ломается. Но из-за простой конструкции ремонт занимал минимальное время, и к моменту очередного сбора писем автомобиль обычно удавалось снова выпустить из гаража. Вскоре Автотрест (дальний «предок» Минавтопрома) предложил Наркомпочтелю (аналогу Министерства связи) советский вариант — НАМИ-1. Но технологию про-

изводства наших машин не успели отработать, поэтому НАМИ доставил еще больше проблем, чем *Amilcar*, к тому же из-за сырой конструкции и дефицита запчастей отремонтировать его не удавалось так быстро и легко, как иномарку. У обеих машин руль находился справа, но у *Amilcar* со стороны водителя была дверь, позволявшая шагнуть на тротуар, а у НАМИ на переднее сиденье вела левая дверь, водитель сидел возле правой глухой стенки.

Точных сведений, какие машины работали на сборе почты в предвоенные и первые послевоенные годы, нет. Но скорее всего это были стандартные легковые автомобили ГАЗ-А и ГАЗ-М1. С 1947 года в активе у МЗМА и Министерства связи появился деревянный фургон «Москвич-400-422». Этой машине, а также ее цельнометаллическим наследникам рубежа 50–60-х годов — «Москвичу-430» и «Москвичу-432» — правый руль не требовался. Переднее сиденье в виде дивана с цельной подушкой, небольшая ширина машины, расположенный на руле рычаг переключения передач и ручной тормоз под приборной панелью позволяли водителю выйти из-за левого руля через правую дверь. Ничего не мешало просто подвинуться на сиденье вправо и, легко перенеся ноги через едва заметный тоннель на полу, выйти со стороны тротуара. Иное дело — «Запорожец», у которого раздельные передние сиденья и рычаги между водителем и пассажиром. Потом, к моменту создания ЗАЗ-965С, в НАМИ и на автозаво-



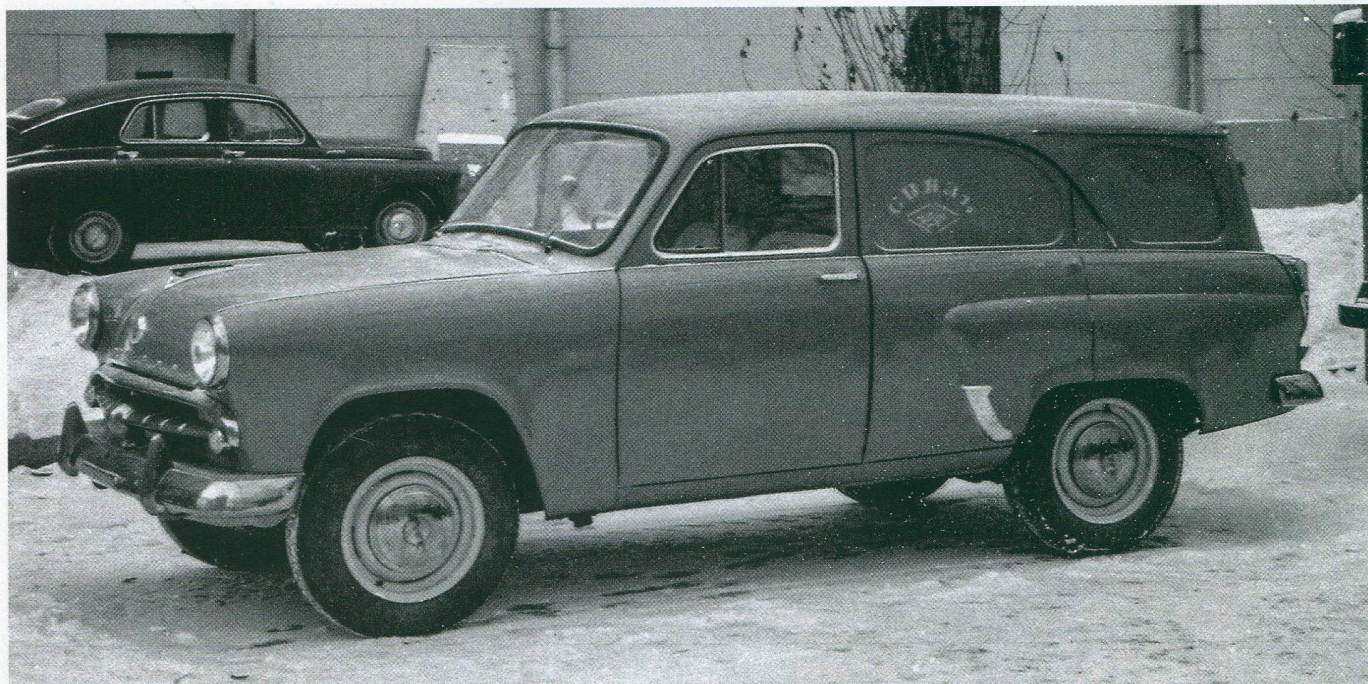
Автомобиль «Москвич-426П» с правым рулем и кузовом «универсал»

дах изучили зарубежный опыт сбора почты с помощью машин с правым рулем в условиях правостороннего движения.

В 1963 году на МЗМА построили единственный опытный образец универсала «Москвич-426П» с правым рулем. Запланированный на следующий год выпуск фургона и универсала нового поколения откладывался, а Министерство связи торопило завод — испытать новый «Москвич» хотели как можно быстрее. Поэтому прошедший полный цикл испытаний прототип праворульного универсала руководство ОГК решило передать на почту. В экспериментальном цехе машину отремонтировали, перекрасили, по просьбе связистов установили решетки на задние окна. В таком виде ее отправили на автобазу московского почтамта. В ноябре 1966 года завод передал

в сбыт первые 150 товарных фургонов «Москвич-433», а на следующий год в номенклатуре появилась модификация с правым рулем «Москвич-433П». Она оказалась последней праворульной отечественной машиной, применявшейся для сбора писем. На почтамт передавали экземпляры, признанные Отделом технического контроля (ОТК) негодными для экспорта, но часть праворульных фургонов связисты закупали на заводе новыми.

А в основном для этой цели использовали обычные фургоны «Москвич» мод. 433, 434, 2734, а потом и ИЖ-2715. Это оказалось настолько дешевле и проще, что удобством работы сотрудников решили пожертвовать. Данных о применении службами связи выпускавшихся массово экспортных модификаций «Жигулей» с правым рулем нет.



Автофургон «Москвич-430» выпуска 1959 года, предназначенный для перевозки почты



«Москвич-433П» с правым рулем и кузовом «фургон»

Технические характеристики ЗАЗ-965С «Запорожец»

Число мест	2
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	5,5 л/100 км
Электрооборудование	12V, минус соединен с «массой»
Аккумуляторная батарея	6СТ42
Генератор	Г-114
Реле-регулятор	РР-109
Стартер	СТ-114 с механическим включением
Прерыватель-распределитель	Р-358
Свечи зажигания	А-9У-Э315
Размер шин	5,20-13
Масса	
снаряженная	650 кг
полная	950 кг
на переднюю ось	40%
на заднюю ось	60%
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	175
под задней осью	200
Наименьший радиус поворота, м	
по колее переднего наружного колеса	5,0
по наиболее выступающей части	5,2
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	

Подвеска передняя

независимая, торсионная, шкворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

независимая, пружинная, рычажная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочий — барабанный на всех колесах, привод гидравлический, одноконтурный

стояночный — на задние колеса с механическим тросовым приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на II, III и IV передачах

Передаточные числа

I — 3,83; II — 2,29; III — 1,39; IV — 0,36; задний ход — 4,75

Передаточные числа главной передачи

5,12 (41 и 8 зубьев)

Двигатель

МеМЗ-965, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный, V-образный, четырехцилиндровый, воздушного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	66
Ход поршня, мм	54,5
Рабочий объем, см ³	744
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

23 л.с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

4,5 кгм при 2200–2500 об/мин

Соберите легендарный **ФОРСАЖ** Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



© 2019 Universal City Studios LLC
All Rights Reserved.

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

В СЛЕДУЮЩИХ ВЫПУСКАХ

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



ГАЗ-03-30

**LADA RIVA
1500 ESTATE**



Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

ISSN 2071-095X
00272
9 772070 095170

16+

DeAGOSTINI