

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 206

СССР  
И СОЦСТРАН



## ЗИМ (ГАЗ-12)

МЕЖДУ ЗИСОМ И «ПОБЕДОЙ»  
ВСЕ ДЛЯ ПАССАЖИРА!  
БАСНОСЛОВНАЯ ЦЕНА





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №206, 2017

#### 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. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: 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: О. С. Кравцова

#### 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](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:  
**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:  
**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
**+ 375 17 279-87-87** (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 499 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
10,00 бел. руб., 1690 тенге

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

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 40 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © hdmraps.com;  
стр. 3 © ullstein bild/Getty Images;  
стр. 4, 6 (низ), 10 (низ), 11,  
12, 13 (центр, низ слева),  
14 (верх, низ справа): © Фотобанк Лори;  
стр. 13 (верх, низ справа): © EAST NEWS;  
стр. 5, 6 (верх), 7, 12, 14 (низ слева): © Diomedia

© 2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст: Константин Шляхтинский



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
приносящей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция 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

Дата выхода в России 22.02.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







В 1948 году Горьковский автозавод начал работать над автомобилем для партийных и советских руководителей, которые по статусу «недотягивали» до правительственного лимузина. Создателям ЗИМа удалось унифицировать почти половину деталей двигателя, трансмиссии и ходовой части с соответствующими деталями выпускавшихся заводом ГАЗ-51 и ГАЗ М-20 «Победа».

## Табель о рангах

Был в советское время документ с длинным казенным названием «Перспективный типаж легковых автомобилей для производства в СССР». Именно он долгое время определял, какими именно автомобилями будут пользоваться советские граждане. Впервые такая бумага появилась в начале 30-х годов, но поскольку легковых машин выпускалось немного, практического значения она не имела. Время от времени документ пересматривали, и к концу 40-х годов на свет появилась очередная версия, согласно которой легковые автомобили в СССР делились на несколько технических категорий в зависимости от объема двигателя. «Малолитражными» считались машины с объемом двигателя до 2,0 л, «среднелитражными» — от 2 до 4 л, «многолитражными» — свыше 4 л. Как ни странно, помимо технического деления, существовало и другое — «по назначению использования». Верхнюю строчку этой своеобразной «табели о рангах» занимали самые мощные и совершенные машины, созданные для высшего руководства страны, партийных функционеров и военачальников. В конце 40-х годов на этой строчке находился ЗИС-110. Государственным служащим и партаппаратчикам «средней руки» в качестве персонального автомобиля от государства полагалась «Победа». Но между теми, кого обслуживал правительственный лимузин, и теми, кто довольствовался ГАЗ М-20, была целая категория высокопоставленных работников, которым также был необходим автомобиль, соответствовавший их статусу, а именно «среднелитражный».

Что означало «среднелитражный»? В специальной литературе того времени под это определение попадали «автомобили, имеющие шестицилиндровые двигатели мощностью от 50 до 100 л.с. ...и снабженные кузовами вместимостью до семи мест». Такого авто в СССР на тот момент не было. Именно поэтому в мае 1948 года Горьковскому автомобильному заводу поручили восполнить этот пробел, создав большой «среднелитражный» седан.

## Все с нуля

Разработка автомобиля «с нуля» — дело непростое, а главное — долгое. Но машина, как это часто случалось, была нужна срочно. На ее создание и подготовку к производству отвели всего два с небольшим года. При такой постановке вопроса выходов

## Все с нуля

Разработка автомобиля «с нуля» — дело непростое, а главное — долгое. Но машина, как это часто случалось, была нужна срочно. На ее создание и подготовку к производству отвели всего два с небольшим года. При такой постановке вопроса выходов



Целое десятилетие ЗИМ был вторым по статусу автомобилем в СССР







Черный цвет кузова ЗИМа подчеркивал высокое общественное положение пассажира

было два: копировать зарубежный образец автомобиля такого же класса или создавать машину, опираясь на уже имеющиеся собственные разработки.

Горьковчане решили пойти по второму пути. Главным конструктором ГАЗа в то время был Андрей Александрович Липгарт, за плечами которого огромный опыт по созданию самой разной техники — от легковых машин до вездеходов и танков. Он решил, что делать «цельнотянутый», как тогда говорили, автомобиль не стоит — надо создавать что-то свое.

В конструкторскую группу по разработке новой модели вошли несколько человек, в числе которых были ведущий конструктор завода Н. А. Юшманов, конструкторы Н. Г. Мазохин, А. М. Невзоров, Б. А. Дехтяр, П. Э. Сыркин, Ю. Н. Сорочкин, а также художник Лев Еремеев, специалист по кузовным поверхностям Томас Боттинг и другие. Возглавлял группу сам Липгарт.

«Сердцем» каждого автомобиля является двигатель, однако достаточно мощного мотора у ГАЗа на тот момент не было, поэтому решили использовать имевшийся 6-цилиндровый 3,5-литровый двигатель ГАЗ-11, как следует его доработав. ГАЗ-11 был старым и надежным, он выпускался с конца 30-х годов, но его мощности — всего 76 л.с. — было явно недостаточно для автомобиля такого класса.

Заводские конструкторы-двигателисты успешно справились с модернизацией. Им удалось довести мощность мотора до 90 л.с. (при 3600 об/мин) за счет использования нового впускного трубопровода, алюминиевой головки цилиндров, двухкамерного карбюратора и применения бензина с повышенным до 70–72 октановым числом. Новый двигатель обозначался индексом ГАЗ-12.

Согласно полученному предприятием техническому заданию, в салоне новой модели должны были с комфортом размещаться шесть человек, поэтому его база была

определена в 3200 мм. Казалось бы, чего проще: делаешь рамное шасси, накрываешь его кузовом соответствующего размера и формы — и машина готова! Однако в данном случае такой вариант не проходил: 90-сильный мотор не мог обеспечить рамной конструкции необходимых динамических характеристик. Тогда было предложено отказаться от рамы и сделать кузов несущим, что позволяло снизить вес машины более чем на 200 кг. Начались поиски необходимых технических решений, причем воспользоваться опытом мирового автопрома воз-



Автомобилей, окрашенных в два цвета, в 50–60-х годах было немного



Экстерьер ЗИМа выдержан в лучших традициях господствовавшего в те времена американского дизайна



возможности не было: машин такого размера с несущим кузовом не строили нигде. Для начала использовали кузов «Победы», вварив в середину кузова вставку, что позволило увеличить базу до необходимых размеров. На этом образце смонтировали агрегаты и убедились, что конструкция обладает необходимыми характеристиками и вполне жизнеспособна. И уже после этого начались работы по созданию оригинального кузова. Два первых опытных варианта оказались неудачными, от них пришлось отказаться, и только с третьей попытки появился вполне приемлемый образец. Основные усилия конструкторов были направлены на обеспечение его прочности и жесткости на скручивание. В разработке окончательного варианта экстерьера новинки активное участие принимали Лев Еремеев и Томас Боттинг. Благодаря их стараниям, кузов получился очень стильным. Правда, некоторые упрекали его создателей в том, что их творение слишком похоже на американские автомобили того же класса. Но ничего удивительного в этом нет — моду на автомобильный дизайн в послевоенный период диктовали именно американцы, ведь в Европе ничего подобного просто не делали. При этом кузов газовой новинки не был копией какой-то одной американской модели, он стал воплощением разных тенденций.

Поскольку ГАЗ тогда носил имя Молотова — второго человека в стране, а новый автомобиль должен был олицетворять достижения предприятия, он получил официальное название ЗИМ, что расшифровывалось как Завод имени Молотова и перекликалось с главной советской автомобильной маркой ЗИС — Завод имени Сталина. Седьмого ноября 1949 года опытный экземпляр ЗИМа прошел по улицам Горького во время праздничной демонстрации. Новый автомобиль имел длину более 5,5 м, ширину 1,9 и высоту 1,66 м. После изготовления опытных экземпляров начались их испытания — сначала стендовые, затем дорожные (в пробеге). Ходовые испытания ЗИМа проходили в разных климатических условиях и на дорогах разных типов. Сначала летний скоростной пробег по маршруту Горький—Москва—Минск—Горький. Осенью машина испытывалась на грунтовых и проселочных дорогах между Горьким и Ульяновском. Затем были зимние испытания Горький—Москва—Харьков и обратно. Самым грандиозным стало заключительное испытание, проходившее летом 1950 года на маршруте Горький—Москва—Минск—Симферополь—Керчь—Батуми—Тбилиси—Кисловодск—Ростов—Москва—Горький. Автомобили показали себя «во всей красе»: они отлично работали и в осеннюю рас-

## Андрей Александрович Липгарт

Выдающийся советский автомобильный конструктор Андрей Липгарт, доктор технических наук, Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, был главным конструктором ГАЗа с 1933 по 1951 год.

Липгарт родился в Москве в 1898 году, окончил частное реальное училище и Московское высшее техническое училище (МВТУ). После получения диплома направлен на работу в Научный автомобильный институт (НАМИ). В 1930 году проходил стажировку на заводах Форда в США. В 1933 году перешел главным конструктором на Горьковский автомобильный завод, где создал свою конструкторскую школу, воспитавшую десятки выдающихся специалистов, таких как Г. М. Вассерман, В. А. Грачев, А. Н. Кириллов, Б. Д. Кирсанов, А. М. Кригер, Н. Г. Мозохин, А. Д. Просвирнин, Н. А. Юшманов, В. С. Соловьев и др. Под его руководством создавались грузовые и легковые автомобили, внедорожники, броневики, легкие танки и другая техника, включая ГАЗ М-1 и ГАЗ-61, ГАЗ М-20 «Победа», ЗИМ, ГАЗ-51 и ГАЗ-63, БА-64, ГАЗ-69, БТР-40, а также КАЗ-150, ЗАЗ-966, ПАЗ-652, ВАЗ-2121 и т.д. В 1951 году по приказу Сталина Липгарт был снят с должности, а в 1952 году направлен в город Миасс на Уральский автозавод простым конструктором. В 1953 году вернулся в Москву и был назначен главным конструктором НАМИ. В дальнейшем стал заместителем директора НАМИ по научно-экспериментальной работе. Одновременно заведовал кафедрой «Автомобили» в МВТУ. Под его руководством было проведено большое количество работ, определявших техническую политику и перспективы развития советского автопрома. Лауреат пяти Сталинских премий, кавалер трех орденов Ленина и двух орденов Трудового Красного Знамени. Автор более 70 печатных трудов и научный редактор большого количества монографий и учебников по теории, расчету и конструкции автомобилей и двигателей.





Автомобиль мог развивать вполне приличную скорость — до 120 км/ч

путицу, и в суровые морозы, и на горных дорогах, без труда преодолевали броды глубиной до полуметра и протяженностью до километра. При этом в салон не проникали ни вода, ни пыль. Рассказывают, что на «кремлевских смотрах» ЗИМ так по-

правительственного задания было отмечено наградами. Знаком особого расположения со стороны руководства страны стала Сталинская премия, присужденная в том же году коллективу конструкторов во главе с А. А. Липгартом и Н. А. Юшмановым.

автомобилестроения. Помимо современного корпуса, в конструкции автомобиля было еще несколько новшеств — к примеру, КПП с синхронизаторами на второй и третьей передачах. «Скорости» переключались при помощи рычага, расположенного на рулевой

## ЗИМ продержался в производстве целое десятилетие, уступив место не менее знаменитой модели ГАЗ-13 «Чайка»

нравился Сталину, что он тут же дал команду запустить машину в производство. Первая промышленная партия была собрана 13 октября 1950 года. Выполнение важного

### Ложка дегтя

Восторг «вождя народов» по поводу новинки был вполне оправдан: в ЗИМе воплотились все последние достижения советского

колонке. Абсолютно новым и оригинальным техническим решением для отечественного автопрома стало использование в конструкции гидромфты.

Конструктивные особенности позволяли ЗИМу начинать движение с любой из имеющихся трех передач, хотя заводская инструкция рекомендовала делать это только со второй. Первую передачу обычно использовали на крутых подъемах и в тяжелых дорожных условиях. Начало движения было необычайно плавным, без рывков, а езда без переключения передач была возможна на скоростях до 80 км/ч. Максимальная скорость автомобиля, согласно заводскому паспорту, составляла 120 км/ч.

Однако в этой большой «бочке меда» таилась своя «ложка дегтя»: трансмиссионный агрегат не позволял обеспечить полную неподвижность автомобиля при остановке



На парадах винтажной техники ЗИМ всегда занимает почетное место





Коллекционеры считают ЗИМ настоящей жемчужиной своих коллекций

на уклонах. В таких ситуациях водитель был вынужден использовать стояночный тормоз, так как без него даже при включенной передаче машина начинала катиться. Чтобы избежать неприятных инцидентов, приходилось применять специальные упоры, входившие в комплект оборудования каждого автомобиля.

Не очень хорошо (по сегодняшним меркам) обстояло дело и с расходом топлива. В паспортных данных автомобиля была графа «Контрольный расход топлива», в которой значилась цифра 15,5 л/100 км, однако этот показатель обеспечивался только при скоростях 50–60 км/ч. Если же скорости были выше, то и расход топлива существенно возрастал. Именно поэтому в «Нормах расхода жидкого топлива для легковых автомобилей» фигурирует другая цифра — 18,5 л. Разумеется, в сложных дорожных условиях «аппетит» двигателя был еще выше. И это при том, что 72-й бензин в то время был недешевым. Однако это никого не волновало, тем более что «главный автомобиль страны» ЗИС-110 был еще более прожорливым — 27 л/100 км.

### Приятные мелочи

Поскольку автомобиль с самого начала был «заточен» под пассажиров, проектированию салона уделялось самое пристальное внимание. Широкие дверные проемы обеспечивали удобную посадку и высадку, сам салон был широким, высоким и вместительным. Он оборудовался и отделялся самыми качественными из доступных для

серийных газовских моделей материалами. В интерьере, как правило, использовались обивки из дорогой материи приглушенных тонов — серого, бежевого, зеленого и т.д. Отделка под дерево, хромированные детали, пластмасса, имитировавшая слоновую кость, ковры на полу, приятное внутреннее освещение — все это создавало впечатление неброской роскоши.

Как и у многих зарубежных «одноклассников», в стандартную комплектацию ЗИМа входили часы с недельным заводом, шестилампный радиоприемник, работающий от 12-вольтовой бортовой электросети (позволявший принимать передачи в трех диапазонах волн — длинные, средние и короткие), а также электрические прикуриватели и пепельницы на пассажирских местах. Пространства для водителя было сравнительно немного, и водительское сиденье не регулировалось, поэтому человек крупной комплекции чувствовал себя на водительском месте довольно скованно. Зато его работу призваны были облегчить электрический стартер, световые индикаторы перегрева воды в системе охлаждения и другие приятные мелочи. Чтобы лобовое стекло не запотевало, предусматривался его обдув теплым воздухом.

А вот между спинкой водительского сиденья и задним пассажирским диваном, рассчитанным на двух человек, оставалось около полутора метров. Для еще одной пары пассажиров были предусмотрены удобные склад-

## Томас Боттинг

Советский конструктор, специалист по разработке пространственных форм на плоскости Томас Боттинг родился в Портсмуте (Великобритания) в 1915 году в семье инженера-кораблестроителя. С детства увлекался авиацией, в юности работал в компании *Phillips & Powis*, выпускавшей самолеты. В 1935 году самолет *Miles M.5 Sparrowhawk*, в создании которого участвовал Боттинг, выиграл состязания на Королевский кубок. Перспективного специалиста направляют на стажировку в Германию.

Спустя несколько лет Боттинг, увлеченный коммунистическими идеями, отправляется воевать в Испанию против генерала Франко. После поражения республиканцев переезжает во Францию, а спустя некоторое время в СССР. В годы Второй мировой войны работал в Мексике, где занимался вопросами поставок по ленд-лизу. После победы возвращается в Советский Союз и устраивается на ГАЗ в конструкторско-экспериментальный отдел. Участвует в исправлении формы передних крыльев автомобиля ГАЗ М-20 «Победа». Ведущий разработчик поверхности кузова ЗИМа. Благодаря его участию, кузов получился необычайно стильным. В 1951 году Боттинг написал методическое пособие «Построение криволинейных поверхностей». В 1953 году перевелся на ЗИС, где приступили к работе над новым правительственным автомобилем. Однако созданный при его участии образец ЗИС-111 «Москва» в производство не пошел. Уволившись с ЗИСа, Боттинг поступил на работу в качестве радиоведущего в британскую редакцию Радиокомитета СССР. Занимался журналистикой, переводил на английский язык произведения советских писателей.

Продолжение на стр. 10





ЗИМ (ГАЗ-12)









Цена хорошо отреставрированного ЗИМа может достигать у коллекционеров 60 тыс. долл.

ные сиденья. Несмотря на классическую компоновку, пол в ЗИМе был ровным, без туннеля, в котором проходит карданный вал. Отопительная система в холодное время года поддерживала комфортную температуру во всех частях салона, причем регулировать ее в своем отделении могли сами пассажиры. Мощная вентиляция обеспечивала оптимальную циркуляцию воздуха.

Самим фактом своего появления ЗИМ произвел настоящий фурор. Получить именно этот автомобиль старались не только те, кому он был положен, но и те, кто до соответствующего статуса еще не дорос. Кстати, о статусе. Негласная иерархия в распределении автомобилей была не только закреплена на государственном уровне, но и получила свое отражение в литературных произведениях. К примеру, в 1952 году

было напечатано детское стихотворение Сергея Михалкова «Смена», в котором есть такие строки:

День был весенний,  
Солнечный,  
Ясный.

Мчались машины  
По площади Красной,  
Где надо — гудели,  
В каждой из них  
Пассажиры сидели:

В «ЗИСе-110», в машине зеленой,  
Рядом с водителем — старый ученый.  
В «ЗИМе» — седой генерал-лейтенант,  
Рядом с шофером — его адъютант.  
В желтой «Победе» — шахтер из Донбасса,  
Знатный забойщик высокого класса.  
В синей «Победе» — известный скрипач  
И в «Москвиче» — врач.

Все это преподносилось детям как нечто само собой разумеющееся. Любопытно, что в более поздних по времени изданиях седого генерал-лейтенанта автор «пересадил» с ЗИМа на «Чайку». В остальном все осталось на своих местах.

А вот другой советский поэт — Самуил Маршак — откровенно смеялся над этой практикой:

Писательский вес по машинам  
Они измеряли в беседе:  
Гений — на «ЗИМе» длинным,  
Просто талант — на «Победе».  
А кто не успел достичь  
В искусстве особых успехов,  
Покупает машину «Москвич»  
Или ходит пешком. Как Чехов.

Декоративная ручка багажника ЗИМ (ГАЗ-12)

Как и у многих зарубежных «одноклассников», в стандартную комплектацию ЗИМа входили часы с недельным заводом, шестилампный радиоприемник, работавший от 12-вольтовой бортовой электросети (позволявший принимать передачи в трех диапазонах волн), а также электрические прокуриватели и пепельницы на пассажирских местах.







Правда, написано это было уже в 1960 году. Интересный факт: с самого начала выпуска ЗИМ свободно продавался населению. Но цена у автомобиля была заоблачной — 40 тыс. руб., и позволить себе такую покупку могли только высокооплачиваемые, а, следовательно, очень полезные для государства люди.

## Скорая, такси, маршрутка

Помимо внутреннего рынка, ЗИМы шли на экспорт в социалистические страны и Китай. Кроме того, есть свидетельства их поставок в Финляндию и Швецию. Считается, что от машин, предназначенных для работы в Советском Союзе, они отличались только расцветкой кузовов. В СССР самыми престижными считались темные цвета — черный и темно-синий. Зарубежные покупатели предпочитали более яркие — красные, голубые, зеленые и т.д.

Кроме базовой модели, известно и несколько модификаций. В 1949 году изготовили два образца с кузовом «фазтон», однако в серию открытая версия не пошла, поскольку без крыши кузов был недостаточно жестким. Также выпускались варианты «такси» и «скорая помощь».

Первая партия такси ЗИМ появилась в столице летом 1952 года. Эти машины должны были обслуживать участников международного экономического совещания, проходившего тогда в Москве. В 1954 году такси ЗИМ работали в Минске, а в 1956 году три сотни ЗИМов поступили в Первый московский таксопарк, где проработали до 1960 года. От базовой модели они отличались традиционными «шашечками» на кузове и установленным в салоне таксометром. Списанные

с госслужбы автомобили некоторое время использовались в качестве маршрутных такси в ряде городов СССР.

В санитарной версии внутреннее пространство кузова было разделено стеклянной перегородкой, установленной за водителем сиденьем. Доступ в салон был возможен через дверь багажника. Именно так в машину на специальных роликах закатывались носилки с больными. Задние сиденья были откидными и располагались друг за другом с правой стороны. При этом запасное колесо размещалось под настилом для носилок. Кроме того, в медицинском отсеке устанавливался специальный ящик для лекарств и медицинского оборудования. В передней части автомобиля на крыше размещалась фара с красным крестом, а на левом переднем крыле устанавливалась дополнительная шарнирная фара-прожектор.

Выпуск ЗИМов продолжался на ГАЗе до 1959 года, а его отдельных модификаций — до 1960 года. За это время в стране произошли серьезные перемены — умер Сталин, Молотов попал в опалу и был снят со всех руководящих должностей, поэтому в 1957 году ЗИМ официально переименовали в ГАЗ-12.

За все время производства из цехов завода вышло 21 527 автомобилей ГАЗ-12. И хотя даже в лучшие времена завод был не в состоянии выпускать более шести машин в день, ЗИМ стал самым массовым представительским автомобилем, выпускавшимся в Советском Союзе. Последний сошедший с конвейера ЗИМ-ГАЗ-12 занял почетное место в музее Горьковского автомобильного завода. Его корпус окрашен в два цвета.

## Павел Эммануилович Сыркин

Павел Сыркин родился в 1922 году. В 1939 году поступил на автотракторный факультет Горьковского индустриального института имени А. А. Жданова. Участвовал в Великой Отечественной войне. В 1946 году демобилизовался и продолжил учебу, а в 1950-м с отличием окончил механический факультет по специальности «Автомобили и тракторы» (специализация «двигатели внутреннего сгорания»). По распределению был направлен на ГАЗ. Работал мастером, старшим мастером, начальником участка, заместителем начальника механосборочного цеха №2. Участвовал в освоении производства автомобилей ЗИМ, ГАЗ-63, ГАЗ-69 и др. С 1955 по 1968 год — ведущий конструктор, руководитель конструкторской группы КЭО ГАЗ. Участвовал в разработке конструкций двигателей ГАЗ-21 и ГАЗ-24 «Волга», руководил созданием семейства V-образных 8-цилиндровых двигателей для легковых и грузовых автомобилей, автобусов и бронетранспортеров. На основе разработок новых конструкций двигателей в 1967 году П. Э. Сыркин защитил диссертацию на соискание ученой степени кандидата технических наук. С 1968 года на преподавательской работе в Горьковском политехническом институте. В 1970 году вернулся на производство — Заволжский моторный завод (ЗМЗ) имени 50-летия Октября, где работал главным конструктором. В 2002 году защитил докторскую диссертацию. П. Э. Сыркин является автором более 150 научных работ, в том числе ряда монографий. Награжден орденами Трудового Красного Знамени и Отечественной войны II степени, многими боевыми и юбилейными медалями и знаками «Заслуженный машиностроитель Российской Федерации», «Ветеран автомобильной промышленности», «Ветеран Нижегородского государственного технического университета».

Белый ЗИМ на Поклонной горе в Москве. Такие авто сегодня часто заказывают на свадьбы







- ❶ Передняя панель ЗИМа часто отделывалась под дерево, цвет обивки — неброский, пластмасса имитирует слоновую кость. За счет этого интерьер машины выглядел благородно сдержанным и аристократичным
- ❷ Часы с недельным заводом и ламповый радиоприемник — все как у зарубежных «одноклассников»
- ❸ Передняя и задняя двери распахивались «как ворота», поэтому их ручки располагались рядом







- ❶ Флаг на капоте ЗИМ-12 имел декоративную подсветку, которую включали в темное время суток
- ❷ Чтобы кузов автомобиля всегда хорошо выглядел, его после грунтовок покрывали краской, а после ее высыхания полировали. И так семь раз!
- ❸ ГАЗ-12 стал первой моделью Горьковского автозавода, на радиаторной решетке которой красовался олень — старинный герб Нижнего Новгорода
- ❹ Российским политикам тоже не чужд интерес к истории советского автопрома. Дмитрий Медведев и Владимир Жириновский осматривают ЗИМ (ГАЗ-12) в ходе встречи кандидата в премьер-министры с депутатами четырех ведущих парламентских фракций







- Автомобильные музеи и частные коллекционеры время от времени предоставляют свои машины для торжественных случаев, таких как бракосочетание. Свадебные автомобили по давней традиции украшаются лентами, цветами и кольцами. Кроме геральдического щита с оленем, на эмблеме ЗИМа присутствует стилизованное изображение башни Нижегородского кремля, увенчанной красной звездой





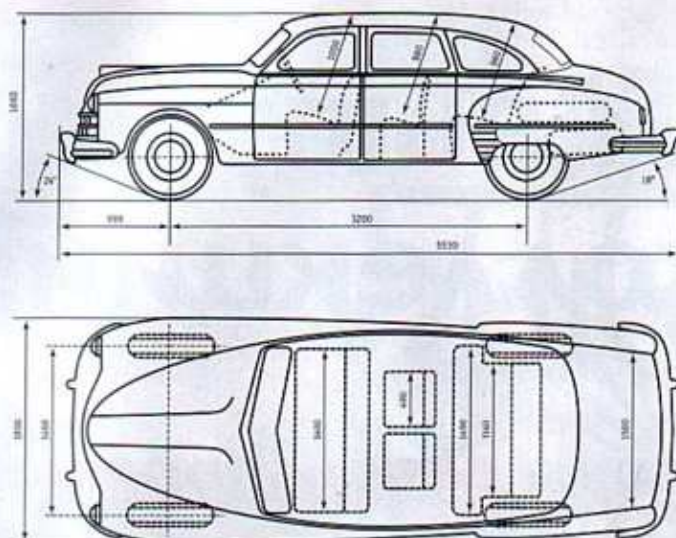


Схема автомобиля ЗИМ (ГАЗ-12)

**Технические характеристики ЗИМ (ГАЗ-12)**

Число мест	6
Максимальная скорость	120 км/ч
Время разгона до 100 км/ч	37 сек
Расход топлива при скорости 50–60 км/ч	15,5 л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	5,5 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-683М
Генератор	Г-20, 18А, 225 Вт
Реле-регулятор	РР-20Б
Стартер	СТ-20Б
Прерыватель-распределитель	Р-20
Свечи зажигания	А-14К
Размер шин	7,00–15

**Вес в снаряженном состоянии, кг**

без нагрузки общий	1940
с нагрузкой 6 человек общий	2390
на переднюю ось	1190
на заднюю ось	1200

**Дорожные просветы, мм**

под передней осью	200
под задней осью	200

**Наименьший радиус поворота, м**

по колею переднего наружного колеса	6,8
внешний, по наиболее выступающей части	7,4

**Подвеска передняя**

независимая, пружинная, с поперечными рычагами, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

**Подвеска задняя**

на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

**Рулевой механизм**

глобоидальный червяк и двугребневый ролик, передаточное отношение — 18,2

**Тормоза**

ножной — колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом  
ручной — колодочный, на задние колеса с механическим приводом

**Сцепление**

однодисковое, сухое

**Коробка передач**

механическая, трехступенчатая, двухходовая, рычаг управления на рулевой колонке

**Передаточные числа трехступенчатой коробки передач**

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,740

**Коническая главная передача**

4,55 (41 и 9 зубьев)

**Двигатель**

ГАЗ-12, карбюраторный, четырехтактный, шестицилиндровый, рядный

Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	110
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	3,480
Степень сжатия	6,7
Число клапанов	12
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-3-6-2-4
Контрольный расход топлива при скорости 50–60 км/ч	18 л/100 км
Карбюратор	К-21

**Максимальная мощность**

90 л.с. при 3600 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

21,5 кНм при 1900–2100 об/мин



# Пропустили выпуск любимой коллекции?



Просто закажите его на [deagoshop.ru](http://deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### ГАЗ-21Р «ВОЛГА»

DeAGOSTINI



forum.ru

