

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 199 РУБ., 34.90 ГРН.



№ 3



ЗИМ-12

ВСЕ ЗНАЛИ, ЧТО ТАКОЕ «ЗИМ»
КАК «ЗИМ» ПРЕВРАТИЛСЯ В «ГАЗ»
«ТАБЕЛЬ О РАНГАХ» ПЕРСОНАЛЬНЫХ АВТО

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №3, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Пабlishинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО»
г. Минск, пер. Козлова, д. 7г,
тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена: 199 руб., 34.90 грн.

ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

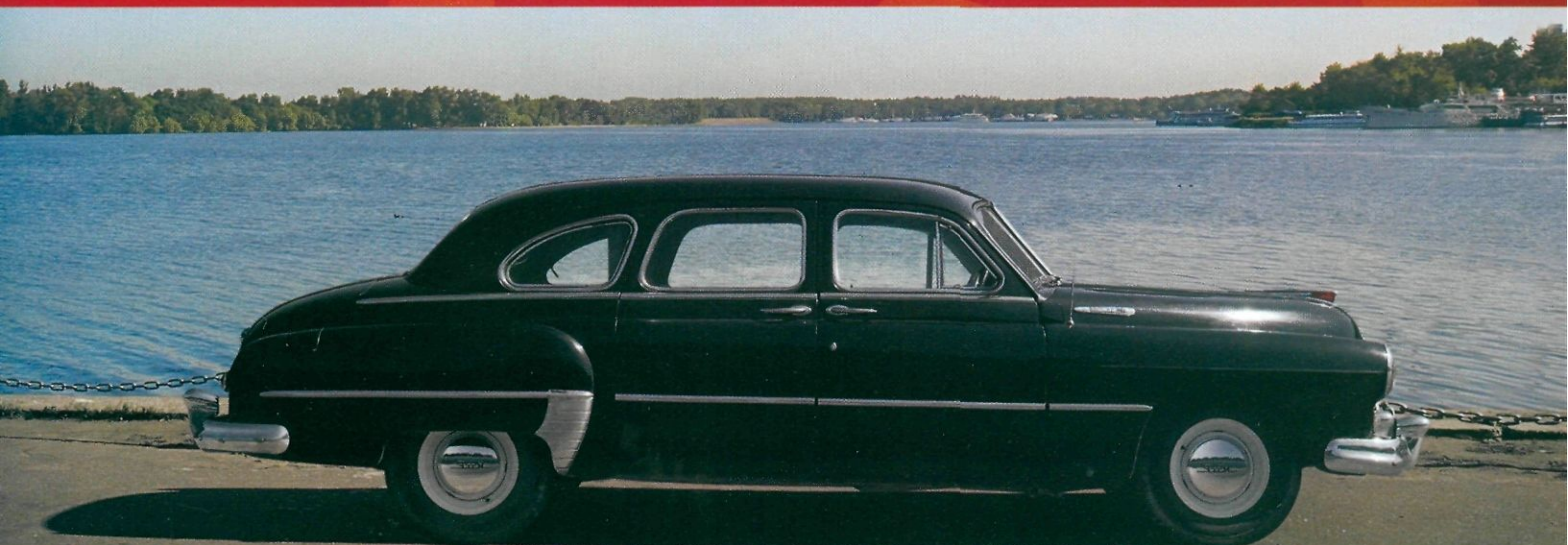
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3: частная коллекция М. Шелепенкова;
4: (низ, лев и низ, прав) ООО «Де Агостини»;
5: (низ, лев) частная коллекция
М. Шелепенкова;
5: (верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
6: (центр, все) © «ПРОФИТ»;
6: (низ) частная коллекция
М. Шелепенкова;
7: (верх, лев, верх, прав, центр, лев, центр,
прав) частная коллекция М. Шелепенкова;
7: (верх, прав и низ, прав) ИТАР-ТАСС;
8/13: (все) ООО «Де Агостини»;
14/15: (все) частная коллекция
М. Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска**
Александра Павленко,
Владимира Киреева
и Максима Шелепенкова.
Автомобиль ЗИМ-12 для съемки любезно
предоставлен Вячеславом Рузаевым.





Директивы XIX съезда КПСС по пятому пятилетнему плану развития СССР на 1951–1955 годы обязывали автостроителей «...выпускать еще больше автомобилей и более высокого качества, конструировать новые автомобили для удовлетворения многосторонних запросов социалистического народного хозяйства».

По мнению руководства Минавтопрома, народному хозяйству из всех «многосторонних запросов» в первую очередь потребовался легковой автомобиль среднего класса, для обслуживания партийных функционеров средней руки. В те годы предпочтение отдавалось не частным, а служебным автомобилям, и новая комфортабельная легковушка должна была занять пустующую нишу между державным ЗИС-110 и массовой «Победой». Правительственное задание и начало разработки шестиместного легкового автомобиля пришлось на апрель-май 1948 года. Перед конструкторским коллективом Горьковского завода были поставлены жесткие сроки для выполнения важного государственного задания — на проектирование автомобиля и подготовку производство было отпущено

всего 29 месяцев. Это был совершенно нереальный срок, даже если бы горьковчане просто скопировали одну из моделей «Бьюика» (Buick), что, собственно, и предлагал сделать ГАЗу замминистра автомобильной промышленности В. Ф. Гарбузов. Но у главного конструктора завода Андрея Александровича Липгарта на этот счет было свое мнение. Он напомнил, что, благодаря унификации многих деталей, заводу в дни войны удалось в очень короткий срок наладить производство первого отечественного джипа ГАЗ-64, сложив его из уже освоенных в производстве узлов и агрегатов, создав заново только кузов. Этим путем решили идти и с новой машиной. Была только одна серьезная загвоздка — серийно выпускаемый шестицилиндровый рядный двигатель ГАЗ-11 (V — 3,48 л), спроектированный еще

в 1937 году и устанавливаемый на грузовики ГАЗ-51, плохо подходил для большого легкового автомобиля. В стандартном варианте такой мотор выдавал всего 70 л. с., а в форсированном, с измененной степенью сжатия и двойным карбюратором, не более 90–95 л. с. Для задуманного легкового автомобиля массой более 2 тонн этого оказывалось недостаточно. Необходимо было или создавать новый двигатель или как-то снижать массу автомобиля. Первый вариант отпадал из-за сжатых сроков, а второй казался просто фантастическим. Тем не менее, А. А. Липгарт предложил сделать представительский автомобиль безрамной конструкции, с несущим кузовом. На автомобиле с колесной базой 3,2 метра такого не делал никто и никогда в мире, но это решение экономило более 200 кг веса.



Автомобили ЗИС-12 и ЗИС-12 Фазтон из опытной партии во дворе автозавода. В центре, в кожаном плаще — главный конструктор автозавода А. А. Липгарт



Помимо несущего кузова, ЗИМ был примечателен еще гидромuftой сцепления, впервые примененной на отечественном автомобиле. Она устанавливалась на коленчатый вал вместо маховика и плавно передавала крутящий момент к ведущему диску сцепления. Сделано это было для очень мягкого начала движения, что было важно для автомобиля представительского класса. Гидромuftа позволяла двигаться без лишних переключений, например на второй передаче, в диапазоне скоростей от 0 до 80 км/ч, и прощала водителю все

огрехи с педалями сцепления и газа. Но она требовала и абсолютной исправности ручного тормоза, иначе без «ручника» заглушенный ЗИМ частенько укатывался с горочки даже на включенной первой передаче. Еще одна особенность ЗИМа — ровный пол в пассажирском салоне, без выступающего кожуха карданного вала. А уникальная конструкция капота давно стала визитной карточкой ЗИМа! Только у него цельный штампованный капот был способен открываться на любую сторону — влево или направо, а при открытии обоих

замков капот вообще можно было снять с машины. 15 февраля 1950 года, по завещанной традиции представлять новые машины в Кремле, ЗИМ был показан И. В. Сталину. Автомобиль ему понравился сразу, и он легко дал «добро» на его производство. Вскоре специалисты ГАЗ, во главе с главным конструктором завода А. А. Липгартом и ведущим конструктором Н. А. Юшмановым, за создание ЗИМа были удостоены Государственной премии СССР 1950 года. Первую промышленную партию ЗИМ-12 собрали точно в срок — 13 октября 1950 года.

Впервые эмблема с изображением оленя появилась на ЗИМе

Эмблема

Впервые эмблема Горьковского автозавода в виде геральдического щита с изображением оленя — символом города Горького (сейчас Нижнего Новгорода), появилась именно на ЗИМе. Придуманная специально для нового легкового автомобиля, она и сегодня в несколько измененном и упрощенном виде украшает все ГАЗовские автомобили.

А тогда на ЗИМе передняя эмблема была массивной, с широким хромированным окладом с возвышающейся над гербом кремлевской стеной (стены московского и нижегородского кремля очень похожи, чем и не преминули воспользоваться на ГАЗе) и символической кремлевской башней, увенчанной огромной красной звездой.





Табель о рангах

В негласной «табели о рангах» много внимания уделялось закреплённому автотранспорту — каждой руководящей должности была определена своя марка автомобиля: председатель колхоза не мог рассчитывать более чем на «Победу», а первому секретарю крайкома негоже было садиться во что-то классом ниже ЗИС-110. Естественно, появление ЗИМа произвело переполох в номенклатурной среде. Многие аппаратчики, кому позволяли должности, возжелали как можно быстрее пересест на новую машину. Борьба за обладание газовой новинкой приобрела такой масштаб, что журнал «Крокодил» (кстати, курируемый ЦК КПСС) вынужден был в начале 1952 года напечатать едкий фельетон «Стоп! Красный свет!», клеймивший позором номенклатурных работников, которые шли на всякие ухищрения ради скорейшего выделения персонального ЗИМа.

Теоретически простой советский гражданин в 50-х годах при желании мог приобрести себе в частное пользование легковой автомобиль представительского класса ЗИМ. Он свободно предлагался в автомагазинах, но его стоимость для обывателя была просто заоблачной — 40 000 руб. После тяжелой и разрушительной войны далеко не у всех желающих получалось скопить даже 9 000 руб. на покупку более доступного и демократичного «Москвича-401». Поэтому новый ЗИМ в частном пользовании — большая редкость, обычно такие машины выкупали у государства позже, по остаточной стоимости после длительной эксплуатации, ремонтировали, холили и лелеяли. В результате, при общем относительно небольшом выпуске до наших дней дожили многие экземпляры этой замечательной машины, и ныне ЗИМ является одним из самых желанных и вполне доступных раритетов у автоколлекционеров.

В 1959 году появилась новая модель легкового автомобиля представительского класса ГАЗ-13 «Чайка», более скоростная и комфортабельная, чем ЗИМ. Но прямой замены в неписаной «табели о рангах» не произошло. Для большинства чиновников, которые разъезжали на ЗИМах, «Чайка» оказалась не по статусу.

Оригинальное решение нашли в Минобороны, переоборудовав на одном из своих авто-ремонтных заводов около десятка автомобилей ГАЗ-13 с заменой всех внешних панелей, а также бамперов и эмблем на ЗИМовские. Военные чиновники получили более комфортабельные и современные автомобили, формально соблюдая неписанные правила.



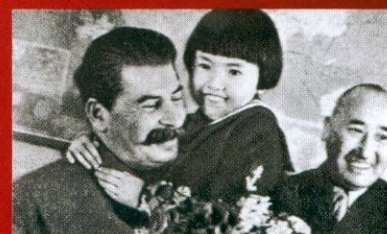
А в это время...

1950 год



Памятник А. С. Пушкину в Москве перенесен с Тверского бульвара на противоположную сторону Тверской улицы (тогда улицы Горького) за одну ночь с 14 на 15 августа. Москвичи неоднозначно восприняли «переезд» поэта на 118 метров, долго не могли привыкнуть к новому месту, несмотря на объяснения, что теперь памятник установлен в соответствии с изначальным замыслом автора. В 1961 году был построен кинотеатр «Россия» (что незамедлительно нашло отражение в анекдотах на тему, почему Пушкин стоит спиной к России).

1953 год



5 марта скончался Иосиф Сталин. С его именем связаны массовые репрессии и победа в Великой Отечественной войне, уничтожение российской интеллигенции и становление СССР как индустриальной державы. Историки до сих пор не пришли к единому мнению в оценке роли «отца народов», самого большого друга детей и физкультурников, специалиста в области языкознания и вопросах генетики, руководившего страной в 1922–1953 годах.



Интересные факты

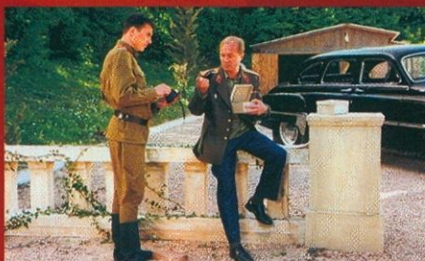
В те годы главному автозаводу страны было присвоено имя Сталина (Завод имени Сталина, ЗИС), а второму по значимости автозаводу предложили имя Министра иностранных дел Молотова. «Горьковский автомобильный завод имени Молотова» — так предприятие называлось в официальных бумагах с середины 30-х годов, а к названию всех легковых моделей завода, с этого момента обязательно добавлялась буква «М» — «Молотовец». Но для нового легкового

автомобиля представительского класса, создаваемого на заводе, этого оказалось мало и специально для него придумали особенное звучное сокращение ЗИМ («Завод имени Молотова»), в полной аналогии с ЗИС. Эту аббревиатуру постарались нанести на все заметные детали машины, начиная от колпаков колес и заканчивая сердцевиной руля. В результате новое имя очень быстро стало популярным в народе — что такое ЗИМ, знали все! Но еще до окончания выпуска машины, в 1957 году, Молотов вместе с Маленко-

вым, Кагановичем и Шипиловым попали в опалу, и по всей стране началась чехарда с переименованиями заводов, шахт и пароходов. Не обошла стороной компания переименований и ЗИМ — с 1957 года машина получила обычное заводское обозначение ГАЗ-12, в подтверждение чего все надписи на машине быстро и тихо переправили с ЗИМ на ГАЗ. В одночасье опальное имя перестало официально существовать, но в умах и сердцах миллионов наших сограждан эта машина навсегда осталась ЗИМом.

«Водитель для Веры»

Фильм об уже далеких 60-х годах XX века. Молодой сержант Виктор становится личным водителем армейского генерала, обладателя автомобиля ЗИМ и многих других материальных благ, недоступных простому советскому человеку. Он рассчитывает женить молодого красавца на своей дочери Вере, не блещущей красотой хромоножке. Виктор прагматичен, за шанс «выбиться в люди» он готов отдать многое. Однако постепенно молодой человек понимает, что Вера — его настоящая любовь и судьба. В финале он идет на смертельный риск ради спасения чужого ребенка и берет на себя ответственность за его судьбу, жертвуя блестящей карьерой.



Необычные профессии



Чопорность и официозность ЗИМа способствовала тому, что на его базе создавались совершенно уникальные модификации — катаfalки. Так, Тартуский авторемонтный завод №3 в Эстонии, в 1971 году использовал шасси ЗИМ-12 для автокатаfalка. Машина предназначалась для организации специальных торжественных похорон и, скорее всего, была создана в единственном экземпляре.



На базе легковых автомобилей ЗИМ-12 создавались автомотрисы для узкоколейных железных дорог, которые, прежде всего, использовались для инспекционных поездок по железным дорогам высокопоставленного начальства. Как минимум по одной такой машине было на каждой крупной железнодорожной ветке. На фото: сохранившаяся до наших дней на Украине, в Винницкой области, автомотриса на базе ЗИМ-12.

На базе ЗИМ-12 создавались уникальные модификации

Дальние «родственники»



Cadillac Fleetwood 61 (1948 год)

Внешне ЗИМ сильно перекликался с этой американской машиной. В то же время, опытный взгляд обнаружит немало принципиальных отличий между ними: у Cadillac кузов рамный, а у ЗИМа нет, у первого кузов четырехкопный, а у ЗИМа шестикопный, двигатель на американце V-образной конструкции, а у нашего автомобиля рядной. Но налицо тенденции следования в фарватере американской автомобильной моды. Таковы были... настроения высшего руководства страны, которые приходилось учитывать советским автоконструкторам чтобы созданные ими автомобили быстрее получали «путевку в жизнь».



Buick Super (1947 год)

Стилистика первых послевоенных «Бьюиков» в основном повторяла дизайн довоенных автомобилей. Внешне эти машины выглядели не очень современно. Однако просторный кузов и двигатель мощностью 144 л. с. с автоматической коробкой передач делали «Бьюик» удобным, скоростным и весьма привлекательным в качестве персонального автомобиля. Именно эту машину газовским конструкторам рекомендовали использовать в качестве основы для создания ЗИМа — престижного автомобиля для избранных. Однако сжатые до предела сроки работы попросту не дали возможности воплотить на практике «советский Бьюик».

1954 год



Немецкий поэт и драматург Бертольд Брехт получает становится лауреатом международной Ленинской премии мира «За укрепление мира между народами».

1955 год

8–14 сентября прошла первая советско-западногерманская встреча на высшем уровне. Москву с официальным визитом посетил канцлер ФРГ Конрад Аденауэр. Результатом переговоров стало не только установление дипломатических отношений между СССР и ФРГ, но и возвращение в Германию почти 10 тысяч военнопленных и около 20 тысяч гражданских лиц.

1959 год



2 декабря сдан в эксплуатацию и первый в мире атомный ледокол «Ленин», построенный на Адмиралтейском заводе в Ленинграде. С этого момента ведет летоисчисление гражданский атомный ледокольный флот страны. Атомоход «Ленин» в течение 30 лет выполнял работу по проводке судов и доставке полярников к месту работы в Арктике. Теперь он стоит в Мурманском морском порту.



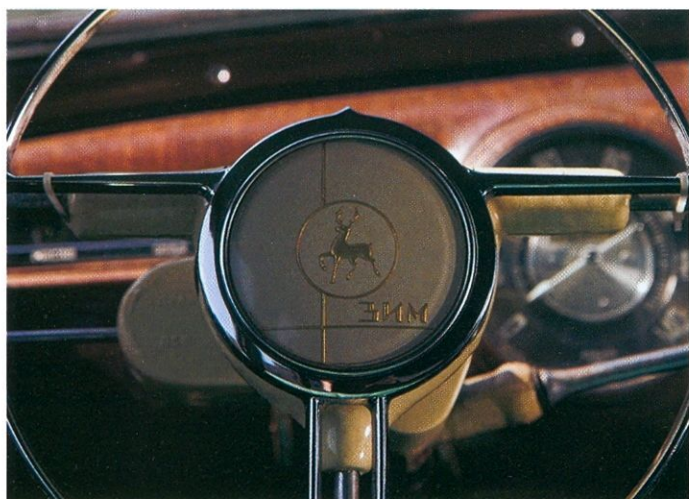
ЗИМ-12



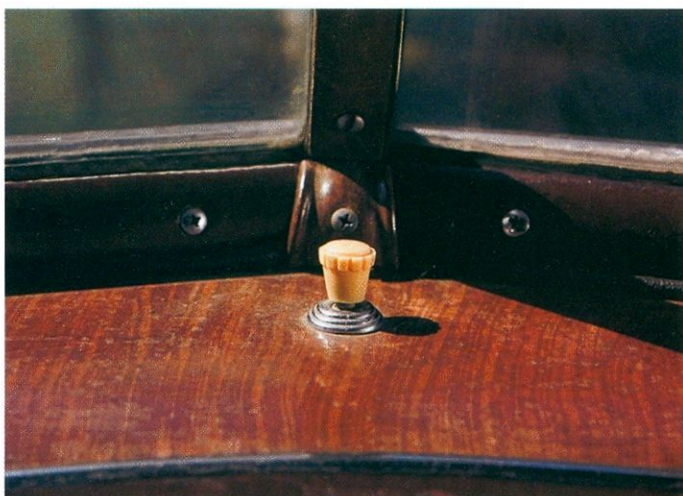


- ❶ Спинка передних сидений сплошная, а пепельница в ней и натянутый веревочный поручень предназначались для пассажиров, едущих на раскладывающихся дополнительных сиденьях, — стропонтенах
- ❷ Удобный подлокотник и пепельница в нем — атрибут повышенной комфортабельности для высокопоставленных пассажиров
- ❸ Стропонтены, несмотря на их «неполноценность», довольно удобны и позволяли выдержать даже дальнюю дорогу
- ❹ Широкий задний диван формально рассчитан на двух пассажиров, но на нем свободно размещались и трое



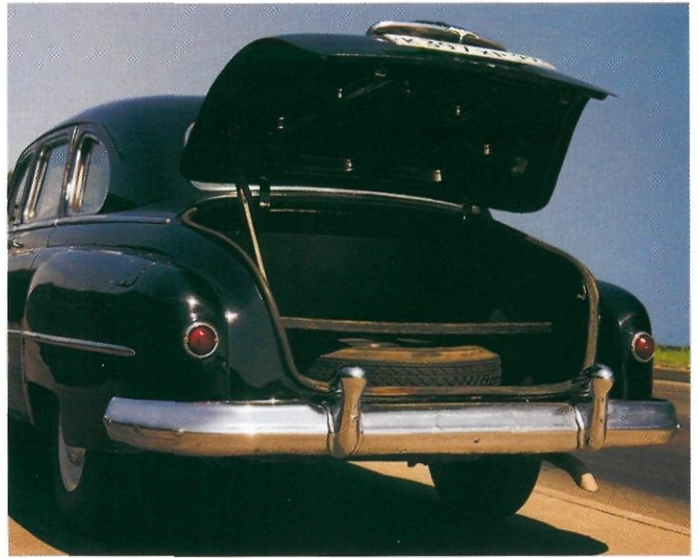
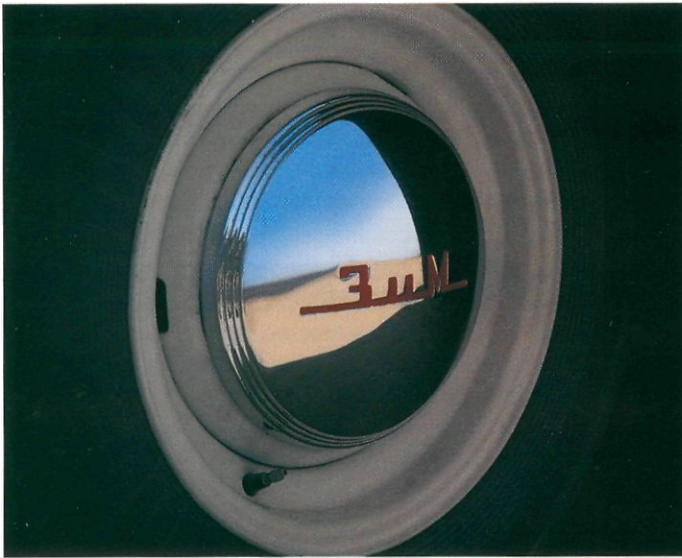


- ❶ Приборная панель ЗИМа на заводе окрашивалась специальным фактурным способом, имитирующим отделку под дерево
- ❷ Надпись «ЗИМ» на машинах присутствовала везде, даже на кнопке звукового сигнала — водитель и пассажиры должны были осознавать, на какой выдающейся машине им посчастливилось передвигаться
- ❸ Часы с недельным заводом
- ❹ По центру приборной панели — ручка включения «дворников», выполненная из особой пластмассы «под слоновую кость»





- ❖ Капот ЗИМа мог откидываться в бок, в ту или иную сторону, в зависимости от желания водителя, а при отстеживании обоих боковых замков совсем сниматься с машины
- ❖ Особенность дверей ЗИМа в том, что задняя пара открывалась против хода машины — считалось, что таким образом садиться в машину намного удобнее
- ❖ Черный цвет и обилие массивных хромированных деталей — «визитная карточка» ЗИМа
- ❖ Обязательная принадлежность всех легковых автомобилей того времени — хромированные колпаки колес с «фирменной» надписью
- ❖ Несмотря на то что багажник кажется большим, добрую его половину заняли запасное колесо и шоферские принадлежности
- ❖ Единственный стоп-сигнал на ЗИМе располагался по центру и был украшен большой выпуклой звездой



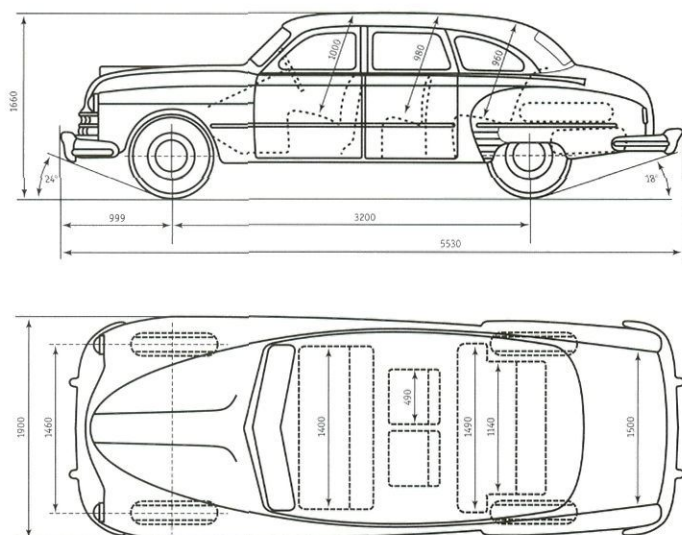


Схема автомобиля ЗИМ-12 (ГАЗ-12)

Техническая характеристика ЗИМ-12 (ГАЗ-12)	
Число мест:	6
Максимальная скорость	120 км/час
Время разгона до 100 км/ч	37 сек
Расход топлива при скорости 50-60 км/час	15,5 л/100 км
Тормозной путь со скорости 30 км/час	5,5 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68ЭМ
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 автомобиля в снаряженном состоянии:	
без нагрузки общий	1940 кг
с нагрузкой 6 человек общий	2390 кг
на переднюю ось	1190 кг
на заднюю ось	1200 кг
Дорожные просветы:	
под передней осью	200 мм
под задней осью	200 мм
Наименьший радиус поворота:	
по колею переднего наружного колеса	6,8 м
внешний — по наиболее выступающей части	7,4 м

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 двухгребневый ролик, передаточное отношение 18,2

Тормоз ножной:

колодочный, на все колеса с гидравлическим приводом

Тормоз 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	82 мм
Ход поршня	110 мм
Литраж двигателя	3,480 см ³
Степень сжатия	6,7
Число клапанов	12
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-3-6-2-4
Норма расхода топлива	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	



Последний экземпляр

В заводском музее ГАЗа хранится последний сошедший с конвейера легковой автомобиль ГАЗ-12. Он имеет необычную двухцветную окраску — такие автомобили хоть и выпускались серийно, но были очень редкими. Основная масса пассажирских ЗИМ-12 и ГАЗ-12 покидала заводские ворота в «строгом черном костюме». Если внимательно рассмотреть экземпляр из заводского музея, то можно обнаружить некоторые

несоответствия: так, колпаки колес на нем стоят еще с надписью «ЗИМ», в то время как подобные перестали устанавливать на конвейере еще в 1957 году, зато все остальные эмблемы и шильдики, как и полагается машине 1959 года выпуска, свидетельствуют о том, что перед нами ГАЗ-12, а не ЗИМ. А довершают облик музейной машины широкие «с козырьками» ободки фар, позаимствованные от ГАЗ-21 «Волга» — они также появились лишь на поздних выпусках ГАЗ-12.



ЗИМ-12 (ГАЗ-12). Легковой автомобиль повышенной комфортности серийно выпускался с 1950 по 1959 год. Санитарный вариант ГАЗ-12Б выпускали на год дольше, до 1960 года. Всего произведено 21 527 автомобилей. В технических характеристиках автомобиль всегда указывался как 6-местный, но фактически на его заднем диване свободно умещалось три человека — как раз в этом месте кузов был несколько расширен за счет выступающих боковин, в результате машина легко брала на борт семерых пассажиров.



ЗИМ-12 первый экспериментальный образец (1948 год). Обычно такие поисковые варианты называют «нулевой» серией, в которых, помимо конструкторских решений, проверяются и дизайнерские задумки, поэтому они часто очень сильно отличаются внешне от последующих серийных образцов.

ЗИМ-12Б (ГАЗ-12Б) — санитарный вариант ЗИМа (1951 год). Он отличался застеленной перегородкой позади водителя, выдвигающимися через крышку багажника носилками в салоне и двумя откидными сиденьями возле них. Окрашивались «санитарки» в светло-бежевый цвет.

ЗИМ-12 Фазэтон. Еще до начала серийного производства ЗИМ, в 1949 году, были изготовлены два экспериментальных образца с открытым кузовом «фазэтон», но обеспечить требуемую жесткость несущего кузова на открытых машинах конструкторы уже не смогли, и дальнейшие работы по фазэтонам были закрыты.

ЗИМ-12 модернизированный вариант середины 50-х годов, в котором уже прослеживаются элементы будущей «Чайки». В процессе производства скромная внешность ЗИМа



быстро устаревала, так как диктующий моду на огромные лимузины американский автопром шел вперед семимильными шагами, практически ежегодно обновляя стайлинг своих автомобилей. Наши автомобилестроители пытались не отставать и тоже экспериментировали с внешностью выпускаемых машин.



ЗИМ-12А (ГАЗ-12А) — таксомотор с дерматиновой отделкой салона и характерной серой окраской кузова с нанесенными по борту белыми шашечками. Стоимость проезда в таком такси была

в полтора раза выше, чем в такси «Победа», поэтому особой популярностью они не пользовались. Вскоре таксомоторам ЗИМ нашли новое применение — они стали первыми в стране маршрутными такси на городских и междугородних линиях.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗАЗ-968А «ЗАПОРОЖЕЦ»

DeAGOSTINI

