

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 45

СССР



СМЗ-СЗД

КОЛПАК ДЛЯ «ИНВАЛИДКИ»
УТРАЧЕННЫЕ ИЛЛЮЗИИ
КОНСТРУКТОР НА ВСЕ ВРЕМЕНА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №45, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному
адресу не принимаются)

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

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

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

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

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.
ISSN 2071-095X
© 2010 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3; 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя 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
Константина Андреева,
Александра Павленко,
и Максима Шелепенкова**

**Мотоколяска СМЗ-СЗД предоставлена
Агаповым Андреем Александровичем
(г. Москва) и интернет авто порталом
WWW.ZAZ.RU**

Дата выхода в России 26.10.2010





Мотоколяски с открытым верхом производства Серпуховского мотоциклетного завода (СМЗ) к середине 60-х годов явно устарели: на смену трехколесной «инвалидке» должен был прийти современный микроавтомобиль. Государство наконец-то разрешило не экономить на инвалидах, и конструкторы СМЗ приступили к разработке мотоколяски с закрытым кузовом.

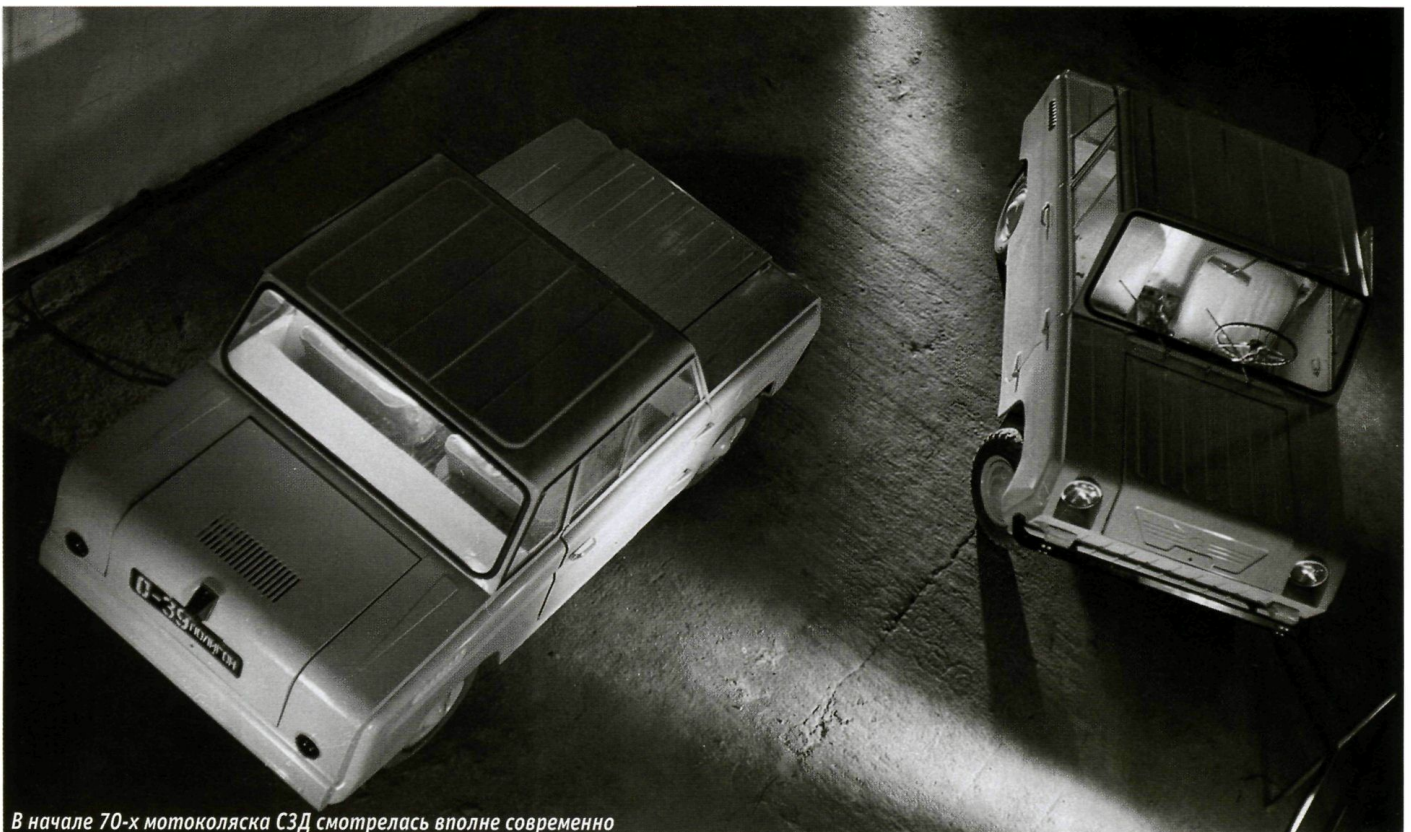
Пасынки советского автопрома

Работа над новой конструкцией велась параллельно в двух направлениях научно-теоретическом и практическом. Конструкторы Центрального научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ) занимались созданием «концепт-каров», а специалисты Серпуховского мотоциклетного завода пытались провести «апгрейд» своими силами. Серпуховским инженерам не откажешь в «здоровом скептицизме»: они прекрасно понимали, что для реализации смелых проектов их московских коллег придется пройти множество инстанций и преодолеть массу препятствий, поэтому параллельно создавали собственные, куда более «приземленные» конструкции с учетом реально существующих технических и финансовых возможностей.

Их «историческую правоту» подтвердила судьба первой перспективной модели, созданной в 1957 году взамен «трехколески» СЗЛ НАМИ-031. Это был весьма прогрес-

сивный для тех лет микроавтомобиль. Двухместный трехобъемный стеклопластиковый кузов устанавливался на легкую сварную раму. Сзади к ней крепился мотоциклетный двигатель производства Ирбитского мотозавода рабочим объемом 489 см³ и мощностью 13,5 л.с. Машина имела гидравлические тормоза, реечное рулевое управление и независимую торсионную подвеску всех колес. Лучшего в ту пору и желать было нельзя, но СМЗ не располагал необходимыми для производства мощностями и технологиями, а государство деньгами, и в конечном счете в серию пошла всем известная «моргуновка» СМЗ-СЗА, разработанная инженерами Отдела главного конструктора (ОГК) Серпуховского мотозавода. Позаимствовать у «несбывшегося» прототипа НАМИ удалось только торсионную подвеску передних колес и рулевое управление. Кстати, прозвище «моргуновка» СМЗ-СЗА получила после выхода на экраны фильма Леонида Гайдая «Операция «Ы!» и другие приключения Шурика»: в фильме мотоколяской управлял

Бывалый персонаж, сыгранный популярным актером Евгением Моргуновым. Вся дальнейшая работа по созданию микроавтомобиля проходила в том же ключе: специалисты НАМИ совместно с серпуховчанами «штамповали» одну перспективную модель за другой, ОГК СМЗ мучительно изыскивал возможности для усовершенствования выпускаемой продукции. Уже через год после освоения «моргуновки», в 1959-м, была предпринята попытка устранить один из главных недостатков конструкции «инвалидок» — незащищенность салона от ветра, дождя и мороза. Опытный образец СМЗ-4А (индексация прототипов велась по автомобильным «правилам» НАМИ, а не по мотоциклетным СМЗ) отличался от «моргуновки» закрытым стеклопластиковым верхом вместо брезентового тента и «ушами» на задних крыльях наподобие «запорожских». В 1960 году на базе серийной «моргуновки», то есть с использованием ее механики, был создан «концепт» СМЗ-С4Б



В начале 70-х мотоколяска СЗД смотрелась вполне современно



с совершенно новым двухместным трех-объемным стеклопластиковым кузовом, в котором явно просматривались дизайнерские и технологические идеи НАМИ-031. Поскольку на промышленный успех проекта его авторы не рассчитывали, в том же году была построена бюджетная «демо-версия» трехобъемного закрытого купе СМЗ-5А. В этом варианте серийный кузов СМЗ-СЗА получил стеклопластиковую крышу и выступающий пластиковый

в НАМИ был создан четырехтактный рядный двухцилиндровый двигатель (497 см³, 15 л. с. при 4000 об/мин). По существу это была «половинка» V-образного МеМЗ-965. Конструкция этого «концепт-кара» была настолько же совершенна, насколько заведомо неосуществима силами СМЗ. За 12 лет производства серийная мотоколяска СМЗ-СЗА модернизировалась всего дважды: в 1958 году на модификации СЗАБ было освоено реечное рулевое управление,

Серпуховского мотозавода. Увы, реконструкция была направлена не на расширение технологических возможностей, связанных с производством микролитражек, а на освоение новых видов продукции. В 1965-м СМЗ стал выпускать узлы картофелеуборочных комбайнов, а с 1970 года в Серпухове начали производить детские велосипеды «Мотылек». Подмосковный мотозавод по-прежнему оставался в положении пасынка отечественного автопрома,

СМЗ-СЗД с полным правом можно назвать первым в СССР микроавтомобилем для инвалидов

«задок» за моторным отсеком. Создатели этого варианта мотоколяски рассчитывали, что на него обратит внимание руководство отрасли, но даже столь незначительную модернизацию осуществить не удалось. Совместное творчество НАМИ и СМЗ подходило к концу: «лебединой песней» стало создание в 1961–1962 годах микроавтомобиля для инвалидов «Спутник». К его конструированию были привлечены специалисты Завода им. Лихачева (ЗИЛ) и Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА). Эскиз четырехместного (2+2) стеклопластикового кузова рисовал дизайнер Эдуард Молчанов, уже зарекомендовавший себя работой в команде Юрия Долматовского. Прототип, получивший индекс «СМЗ-НАМИ-086», по многим узлам был унифицирован все с той же мотоколяской СМЗ-СЗА, но отличался запоминающейся стильной внешностью. К тому же он был оборудован электромагнитным сцеплением. Специально для «Спутника»

а на дверях вместо брезентовых боковин с целлулоидными прозрачными вставками установлены полноценные стекла в металлических рамках; в 1962 году, когда фрикционные амортизаторы уступили место телескопическим гидравлическим, появились резиновые втулки полуосей и более совершенный глушитель, а мотоколяске присвоили индекс «СЗАМ». Вот и весь реальный «апгрейд». Специалисты НАМИ, реализовав в «горбатом» «Запорожце» часть своих наработок по микролитражкам, вскоре занялись решением других насущных проблем разработкой прототипов для заказанного оборонкой ТПК и испытанием переднеприводных трансмиссий.

Под железной крышей

Проектирование мотоколяски третьего поколения силами Отдела главного конструктора СМЗ было начато в 1967 году и совпало по времени с реконструкцией

этого «мальчика на побегушках». Тем временем Ижевский машиностроительный завод модернизировал применявшийся на мотоколясках мотор ИЖ-56: его мощность возросла с 7,5–8 до 12 л. с. Новое семейство двигателей (и оснащенных ими ижевских мотоциклов) получило название «Планета», а модернизированный мотор индекс «ИЖ-П2». Серпуховские конструкторы получили от отраслевого руководства «добро» на проектирование третьего поколения мотоколясок именно «вокруг» нового движка.

Мотоциклетный силовой агрегат, традиционно представлявший собой двухтактный (в данном случае одноцилиндровый) двигатель, заблокированный с селекторной КПП, сразу определил «архитектуру» трансмиссии: заднее расположение мотора, цепной привод на главную передачу. Именно такая схема использовалась и на предыдущих моделях серпуховских мотоколясок. Относительный простор открывался для модернизации шасси и кузова. Государство наконец-то позволило не экономить на комфорте инвалидов и сделать кузов полностью закрытым. Правда, к концу 60-х годов использование стеклопластика было признано беспроспективным, поэтому кузов новой «инвалидки» планировался цельнометаллическим. Дизайнерские изыски посчитали лишними, но строго функциональный кузов, утилитарно «вычерченный» вокруг двухместного салона и шасси с силовым агрегатом, получился достаточно прогрессивным благодаря появившемуся третьему объему моторного отсека и рубленым формам. На фоне «Москвичей-412» и ВАЗ-2101 он выглядел вполне адекватно. Двухместный салон получил бензиновый отопитель. К несомненным плюсам нового кузова следует отнести

Один из первых образцов мотоколяски СЗД





Оснащение новой мотоколяски двигателем ИЖ-ПЗ после освоения «Ижмашем» третьего поколения мотоциклов «ИЖ-Планета» можно считать единственным серьезным усовершенствованием конструкции за 27 лет производства. В начале 80-х годов, в связи с ужесточением ГОСТов по безопасности, мотоколяски стали комплектоваться более современной сигнальной оптикой — подфарниками с выделенными оранжевыми поворотниками и полноценными задними фонарями, состоящими из габаритов, поворотников и стоп-сигналов, но едва ли это можно назвать существенной модернизацией.

появление под передним капотом места для багажника и оснащение ветрового стекла стеклоочистителем с двумя щетками и механическим омывателем.

Рулевое управление и передняя подвеска не претерпели существенных изменений, а вот задняя подвеска была изменена радикально: вместо пружин в ее конструкции (так же как и в передней подвеске) были использованы торсионы с продольными рычагами. Возросла мощность двигателя, следовательно, повысились требования к безопасности, поэтому колодочные тормоза, которыми были оснащены все четыре колеса, получили гидравлический привод. Обновленное электрооборудование стало 12-вольтным. На коляску была установлена вполне «взрослая» оптика подфарники-поворотники ЗАЗ-966 и задние габариты, применявшиеся в те годы на уазовских фургонах. На торце задка, посередине крышки моторного отсека, устанавливался мотоциклетный фонарь, совмещавший

функции стоп-сигнала и освещения номерного знака. Нехитрый арсенал приборов спидометр, амперметр и указатель уровня топлива также был позаимствован у давно освоенных автопромом транспортных средств.

Шумно, душно, холодно

1 июля 1970 года на Серпуховском мотоциклетном заводе началось серийное производство мотоколясок третьего поколения СЗД.

Разумеется, конструкция, созданная «под диктовку» экономики, а не эргономики, обладала рядом недостатков. Почти 500-килограммовая мотоколяска была тяжела для своего силового агрегата. Спустя полтора года после начала производства, с 15 ноября 1971 года, мотоколяски начали оснащать форсированной версией ижевского мотора ИЖ-ПЗ, но даже его 14 лошадиных сил не всегда хватало для потяжелевшей почти на 50 килограммов «инвалидки».



На протяжении почти 25 лет припаркованная во дворах СЗД была привычным явлением

А в это время...

1973 год



11 августа начался премьерный показ телесериала «Семнадцать мгновений весны». 12-серийный фильм снят режиссером Татьяной Лиозновой по одноименному роману Юлиана Семенова. В 1976 году фильм удостоен Государственной премии РСФСР.

1977 год



17 августа советский атомный ледокол «Арктика» первым в мире среди надводных судов достиг Северного полюса. Ледокол, построенный на Балтийском заводе в Ленинграде, спущен на воду в 1972-м, а принят в эксплуатацию в 1975 году. Походом к Северному полюсу командовал капитан Юрий Сергеевич Кучиев.

1982 год

10 ноября скончался Леонид Ильич Брежнев, возглавлявший советское государство в течение восемнадцати лет, а 12 ноября Генеральным секретарем ЦК КПСС был избран Юрий Владимирович Андропов, работавший председателем КГБ СССР.

Контрольный расход топлива по сравнению с моделью СЗА вырос на литр, а эксплуатационный — на 2–3 литра.

К «врожденным» недостаткам СЗД можно отнести и повышенный шум, издаваемый двухтактным двигателем, и попадание в салон выхлопных газов. Диафрагменный бензонасос (считавшийся одним из достоинств конструкции), который должен был обеспечивать бесперебойную подачу горючего, в морозы становился для водителей источником головной боли: оседавший внутри насоса конденсат замерзал, и движок «умирал», сводя на нет преимущества холодного пуска двигателя с воздушным охлаждением. И все-таки мотоколяску СМЗ-СЗД можно считать вполне законченным, «состоявшимся» микроавтомобилем для инвалидов. С опозданием на четверть века государство пусть формально, но выполнило свой долг перед теми, кто вернулся с Великой Отечественной войны без одной или обеих ног. Ведь в начале 70-х годов именно ветераны по-прежнему были основными «пользователями» серпуховских «инвалидок». СССР тем временем впадал в летаргию застоя. Не избегал стагнации и Серпуховский мотозавод. Разумеется, как и другие предприятия страны, СМЗ «наращивал темпы производства», «увеличивал объемы», «выполнял и перевыполнял план». Завод исправно выпускал мотоколяски в небывалом для себя количестве — 10–12 тысяч в год, а в 1976–1977 годах производство достигало 22 тысяч в год. Но по сравнению с бурным периодом конца 50-х начала 60-х, когда ежегодно «придумывалось» по нескольку перспективных моделей мотоколясок, «техническое творчество» на СМЗ

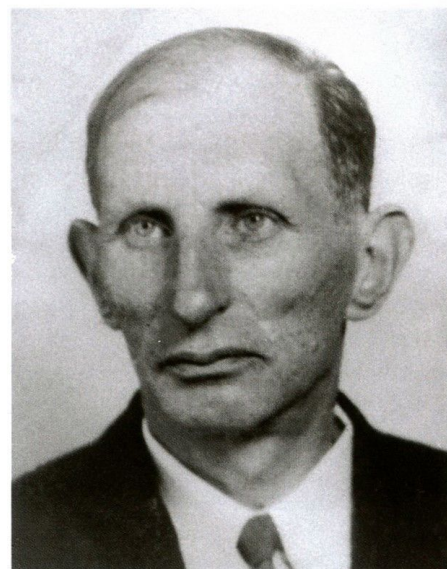
застопорилось. Все, что создавалось Отделом главного конструктора в этот период, по всей видимости, шло «в стол». Во всяком случае, история не сохранила ни одного упоминания о разработках серпуховских конструкторов тех лет. И причиной тому была не инертность заводских инженеров, а политика министерства.

Лишь в 1979 году чиновники дали добро на создание принципиально нового легкового автомобиля особого малого класса. Серпуховский мотозавод вступил в десятилетнюю эру «вымучивания» автопромом «Оки».

Незаменимый Фиттерман

Говоря об истории отечественных мотоколясок и микроавтомобилей, нельзя не вспомнить выдающегося советского конструктора Бориса Михайловича Фиттермана (1910–1991).

Борис Фиттерман родился в семье врача. Окончив в 1931 году Московский автотракторный институт им. Ломоносова (ныне МАМИ), он устроился на работу в Научный автотракторный институт (НАТИ), затем перешел в Научно-исследовательский институт городского движения (НИИГД). Фиттерман сконструировал первую в СССР снегоуборочную машину и первый автобус повышенной вместимости (совместно с Борисом Гольдом и Владимиром Душкевичем). В 1938 году Фиттермана переводят на ЗИС и поручают создание полноприводных грузовиков на базе ЗИС-5 и ЗИС-К2. Вскоре он был назначен руководителем конструкторского бюро шасси (именно под его началом разрабатывалось трехосное шасси для тяжелого броневедомога БА-11), затем работал над проектами вездеходов ЗИС-32, ЗИС-36,



полугусеничного автомобиля ЗИС-22.

К началу Великой Отечественной войны Фиттерман стал одним из ведущих специалистов конструкторского бюро завода, а в марте 1943 года, после разработки танка на базе Т-60 и модернизации 82-миллиметрового батальонного миномета, его назначают главным конструктором ЗИСа. После войны под руководством Бориса Михайловича разрабатывались такие легенды отечественного автопрома, как ЗИС-110 и ЗИС-151. Именно Фиттерману страна обязана появлением «эталонных» бронетранспортеров БТР-152. За создание этого БТР главный конструктор вместе с другими инженерами, принимавшими участие в разработке боевой машины, был удостоен Ордена Трудового Красного Знамени. А уже на следующий день после вручения правительственной награды, 28 марта 1950 года, Фиттермана арестовали. Борис Михайловичу инкриминировали участие в подпольной антисоветской организации. После девяти месяцев предварительного заключения он был приговорен к 25 годам лагерей особого режима с последующей ссылкой на пять лет. Освободили и реабилитировали Фиттермана лишь в конце 1955 года. Конструктор отказался и от возвращения на родной завод, и от работы в отраслевом министерстве. Борис Михайлович устроился в МАМИ, где первое время разрабатывал прицепы, а затем возглавил Бюро легковых автомобилей. По иронии судьбы один из лучших в стране специалистов по мощной и крупногабаритной технике, создатель лимузинов, грузовиков, вездеходов и бронемашин, оказался во главе коллектива, занимавшегося конструированием мотоколясок и миниавтомобилей.



За 27 лет производства внешний вид СЗД практически не изменился, разве что подфарники получили раздельные секции габаритов и указателей поворотов



Но не зря говорится, что талантливый человек талантлив во всем. Помимо упомянутых уже прототипов для серпучовчан, под руководством Бориса Фиттермана в 1958 году была создана четырехместная микролитражка НАМИ-059, на которую оказался поразительно похож выпущенный годом позже легендарный *Austin Mini* Алека Иссигониса. Фиттерман дирижировал волшебными превращениями *FIAT 600* сначала в «Москвич-444», а затем в ЗАЗ-965. Борис Михайлович настолько увлекся «автомобилиями», что в 1960 году написал книгу «Микроавтомобили», в которой обобщил опыт конструирования в этой области и исследования зарубежных аналогов. Эта книга на долгие годы стала неофициальным учебником для всех отечественных конструкторов микролитражек.

Дальние родственники

Glas Goggomobil T 250 (1955–1969 годы). Ганс Глас (*Hans Glas*) — основатель и владелец немецкой фирмы, специализировавшейся на выпуске сельхозтехники, в первое послевоенное десятилетие сделал ставку на разработку и производство простейшего моторизованного транспортного средства. В 1955 году его компания начала производство микроавтомобиля *Glas Goggomobil T 250*, вошедшего в историю как одна из самых удачных и популярных конструкций. Двухцилиндровый двухтактный мотор с воздушным охлаждением рабочим объемом 247 см³ и мощностью 13,6 л. с. (разработанный *Hans Glas* для привода бурового насоса) устанавливался в задней части несущего цельнометаллического двухдверного кузова. Весила машина 415 кг. На этом сходство с мотоциклетской СЗД заканчивается: дело в том, что *Goggomobil* был четырехместным и позиционировался как доступный семейный микроавтомобиль. В 1957 году на базе купе было создано семейство фургонов вагонной компоновки *Goggo Transporter* грузоподъемностью 250–300 кг, а в 1959-м австралийская фирма *Buckle Motors Pty Ltd* освоила выпуск двухместных спортивных родстеров *Goggomobil Dart*. О популярности *Goggomobil* свидетельствует тот факт, что производство этой микролитражки продолжалось и после того, как в 1966 году фирма *Hans Glas GmbH* вошла в состав концерна BMW. Последний *Glas Goggomobil TS 250 Coupe* (заметно похорошевший в последние годы выпуска) сошел с конвейера в июне 1969 года — за год до начала производства СМЗ-СЗД.

В конце 50-х начале 60-х годов эксперименты Фиттермана с «малыми формами» продолжались, только акцент сместился с «безобидных» мотоциклов на «заточенные» под армейские нужды вездеходы. Именно он, исследовав множество вариантов конструкций при создании прототипа ТПК, предложил остановиться на независимой торсионной подвеске всех колес, колесных редукторах и полунесущем кузове. В результате помимо запущенных в серию на Луцком автозаводе ЛуАЗ-967 (ТПК) и ЛуАЗ-969, были созданы полноприводные грузовички и фургоны на базе ЗАЗ-965. Впоследствии Борис Михайлович активно участвовал во многих разработках НАМИ, в том числе и в сферах совсем уже фантастических — например, в создании транспорта на воздушной подушке.

1986 год

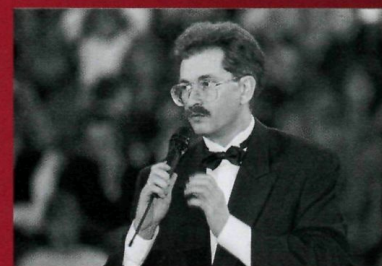
28 января с мыса Канаверал (США) стартовал многоразовый транспортный космический корабль «Челленджер». Телевидение вело прямую трансляцию, за стартом наблюдали миллионы человек во всем мире. На 73-й секунде полета произошла катастрофа. Все семь астронавтов погибли. Среди них была учительница Криста МакОлифф, первый американский астронавт-непрофессионал.

1988 год



30 апреля конкурс «Евровидение» выиграла молодая канадская певица Селин Дион. Победа на конкурсе открыла ей путь на музыкальный Олимп. За десять лет Селин Дион сделала головокружительную карьеру, став одной из самых популярных в мире поп-звезд.

1995 год



1 марта в Москве произошло одно из самых резонансных преступлений 90-х годов: в подъезде своего дома был застрелен популярный журналист и телеведущий, первый генеральный директор телеканала ОРТ Владислав Листьев. Преступление до сих пор не раскрыто.





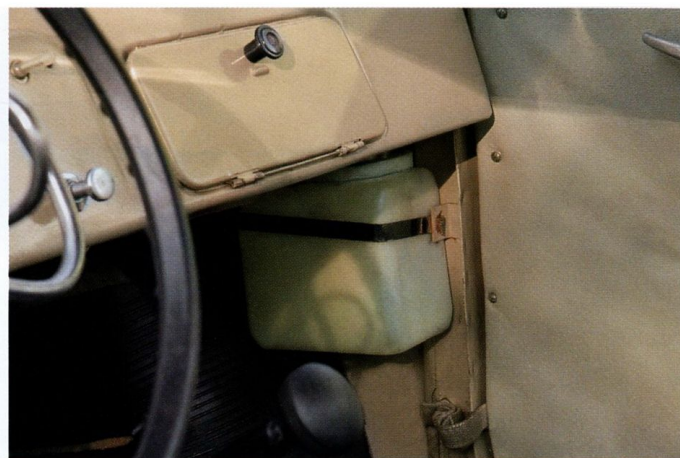
СМЗ-СЗД





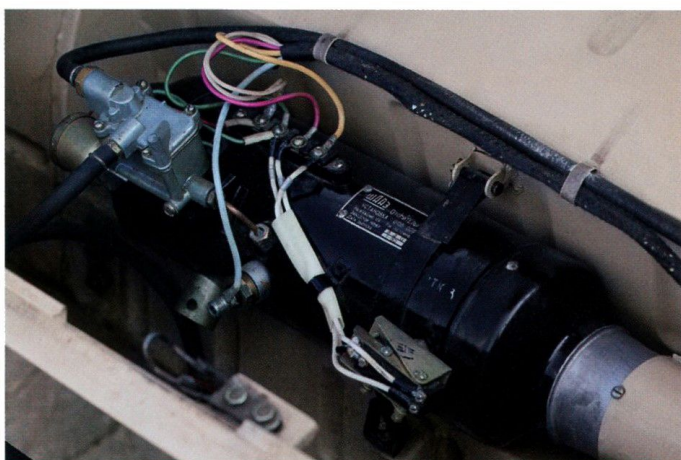
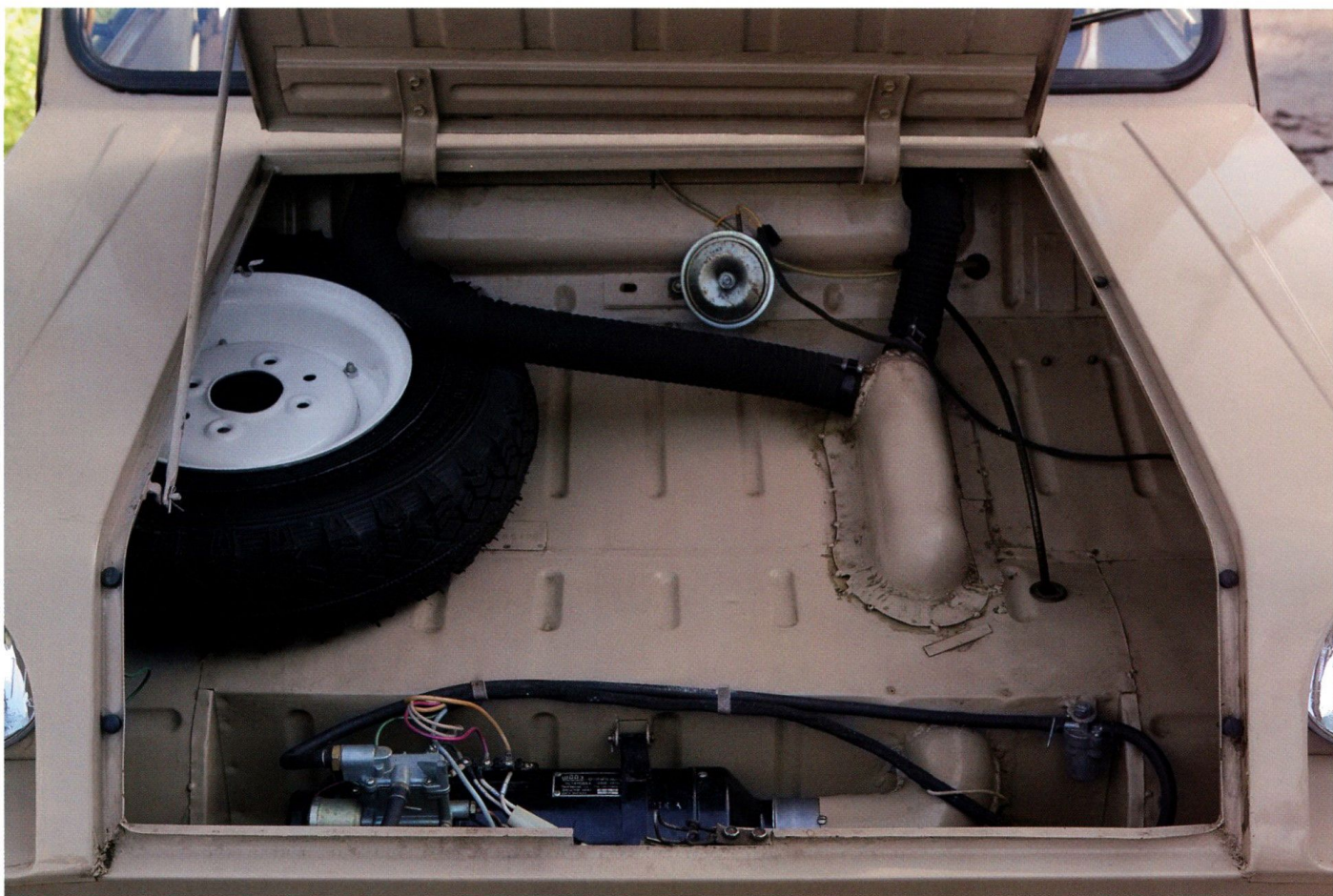
- ❶ Оформление салона мотоциколясок всегда было строгим и аскетичным
- ❷ Огромный рычаг под панелью приборов служил для пуска двигателя, как ножной кик-стартер у мотоцикла
- ❸ Ручное управление мотоциколяски кажется сложным, но на самом деле все просто: рычажки внутри руля отвечают за привод акселератора (газ), а рычажки под рулем — за сцепление





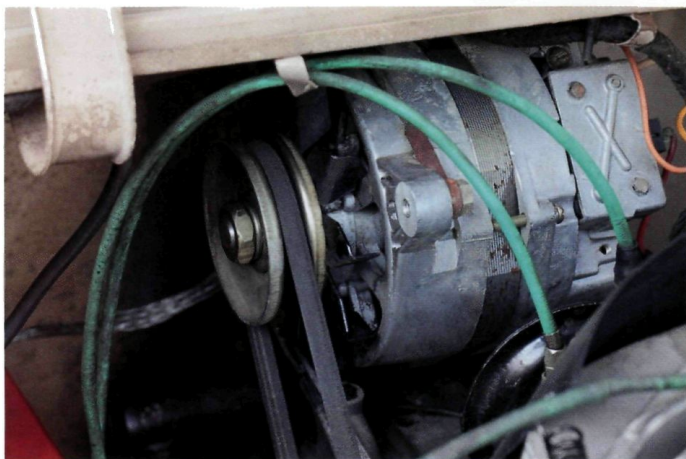
- ❶ В мотоколяске предусмотрен и омыватель ветрового стекла, только его бачок установлен в салоне, а не под капотом
- ❷ Там, где у обычных автомобилей находится рычаг переключения передач, у «инвалидки» рычаг рабочего тормоза: чтобы затормозить, рычаг нужно отжать в сторону приборной панели
- ❸ Расположенный между сиденьями передний рычаг переключал передачи, а задний включал заднюю скорость
- ❹ Мотоколяске было достаточно трех приборов: спидометра (в центре), амперметра (слева) и указателя уровня бензина (справа)
- ❺ Маленькие узкие колеса не добавляли плавности хода: они проваливались в любую ямку на дороге и «отзывались» на каждую трещину в асфальте



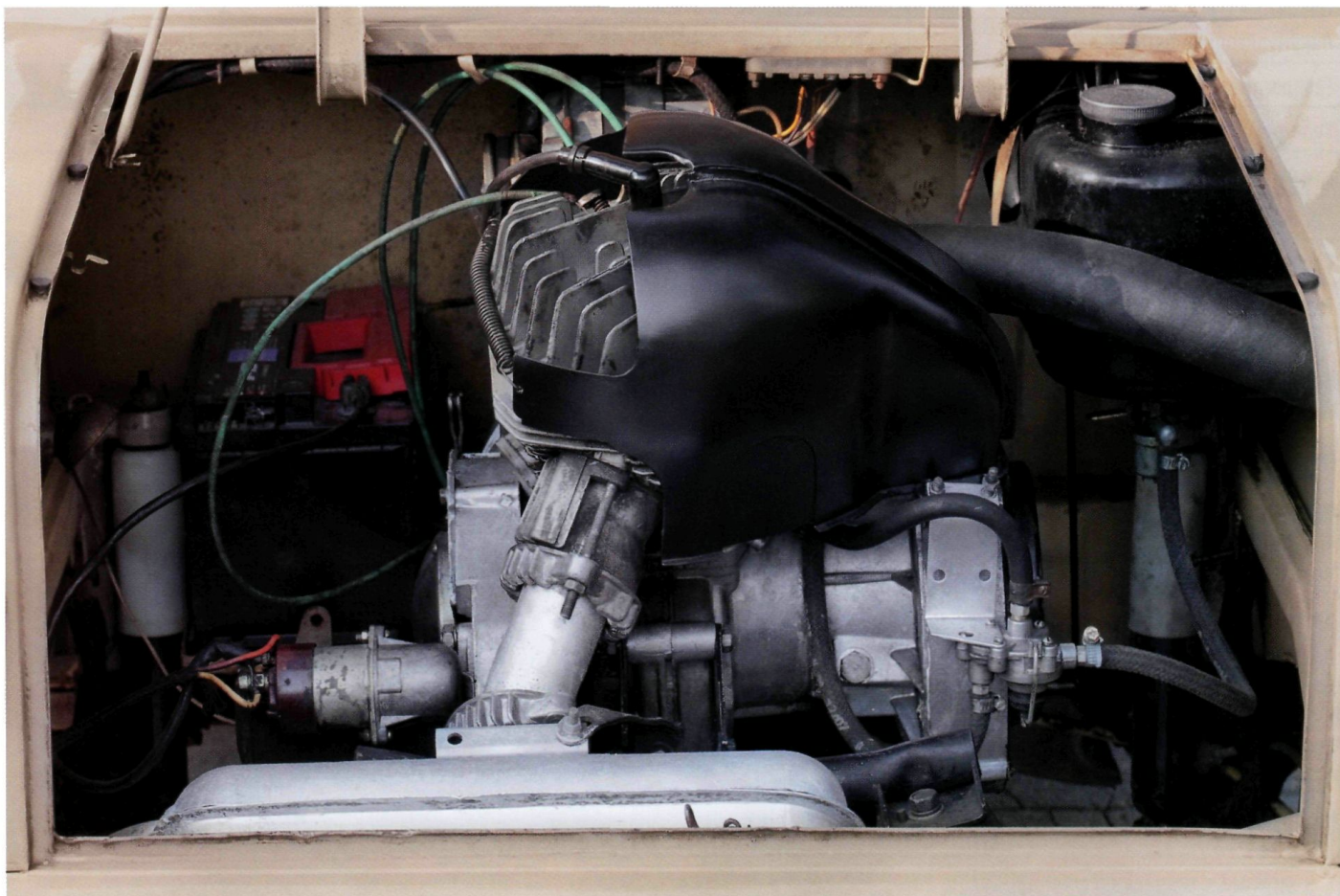
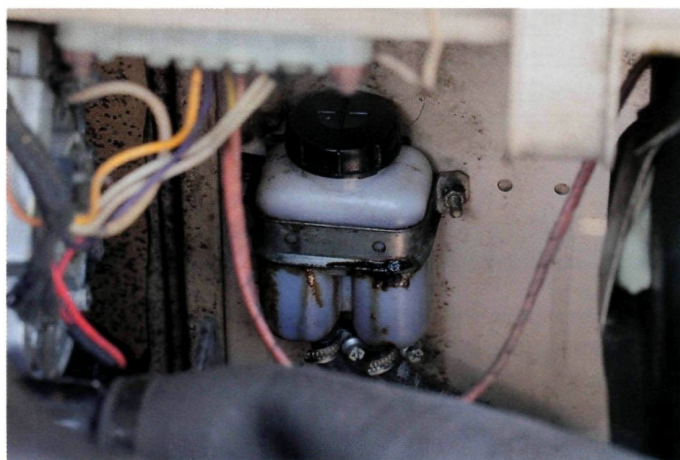


- ❶ Спереди у СЗД имелся небольшой багажник, где вместе с поклажей «уживались» запасное колесо и отопитель салона
- ❷ Бензиновый независимый отопитель салона требовал постоянного внимания, особенно с точки зрения пожаробезопасности
- ❸ Для питания отопителя спереди всегда находился небольшой бачок с бензином
- ❹ Скромные задние круглые фонарики в 80-х заменили на многосекционные фонари от грузовиков





- ❶ Генератор электроэнергии
- ❷ Карбюратор
- ❸ Рабочий тормоз имел гидравлический привод, а питавший его бачок находился в моторном отсеке
- ❹ На мотоколяске стоял одноцилиндровый двухтактный двигатель с воздушным охлаждением ИЖ-П5 (Планета-5)



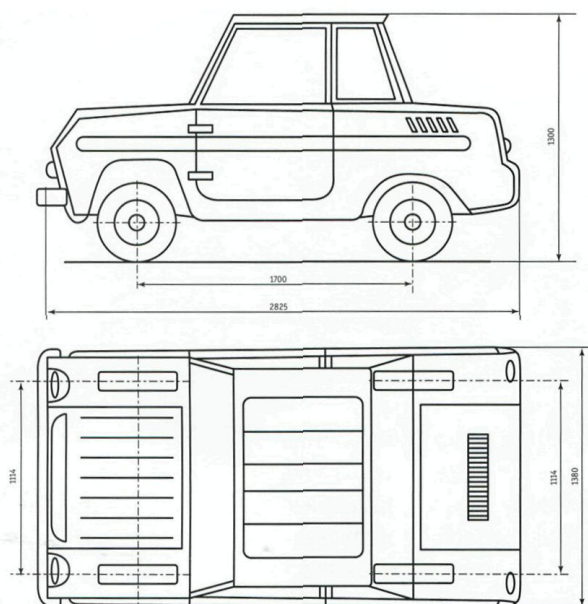


Схема автомобиля СМЗ-СЗД

Технические характеристики СМЗ-СЗД

Число мест	2
Максимальная скорость (2 человека и 10 кг багажа)	55 км/ч
Расход топлива при скорости 30 км/ч	5,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6ТСТ-145
Генератор	Г-108-М
Реле-регулятор	РР-24-Г2
Прерыватель	М21-500
Стартер	СТ-366
Свеча зажигания	A17B
Размер шин	5,00-10
Масса, кг	
снаряженная	498
Наименьший радиус поворота, м	
по колее переднего наружного колеса	3,8
внешний по габариту кузова	4,2
Рулевой механизм	
шестерня с рейкой; передаточное число 10,5	
Тормоза	
колодочные, с гидравлическим приводом, на все колеса	

Подвеска передняя

независимая, торсионная; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

независимая, торсионная; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Коробка передач

в одном блоке с двигателем, четырехступенчатая, с ручным селекторным переключением

Сцепление

многодисковое, в масляной ванне

Передаточные числа

I 3,17; II — 1,71, III 1,26; IV — 1,00; задний ход — 1,84

Главная передача

цилиндрические шестерни с прямыми зубьями, передаточное число — 2,08

Передаточные отношения

цепной передачи от двигателя к КПП	2,17
цепной передачи от КПП к главной передаче	1,25

Двигатель

ИЖ-ПЗ, одноцилиндровый, двухтактный, карбюраторный, с возвратно-петлевой двухструйной продувкой

Диаметр цилиндра, мм	72
Ход поршня, мм	85
Рабочий объем, см ³	346

Карбюратор

К-36Е

Максимальная мощность

14 л. с. при 4000-4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

2,6 кгс.м при 2500-3700 об/мин



Производство СМЗ-СЗД началось в июле 1970 года и продолжалось более четверти века. Последняя мотоколяска сошла с конвейера Серпуховского автомобильного завода (СеАЗ) осенью 1997 года: после этого предприятие полностью переключилось на сборку автомобилей «Ока». Всего было выпущено 223 051 экземпляр мотоколяски СЗД. С 1971 года небольшими партиями производилась модификация СМЗ-СЗЕ, оборудованная для управления одной рукой и одной ногой (выпущено 7717 экземпляров). С прекращением производства последней серпуховской «инвалидки» история мотоколясок в нашей стране закончилась, хотя она могла бы иметь продолжение, причем весьма интересное...

С начала 70-х годов XX века в городе Кинешма Ивановской области работал филиал АЗЛК «Кинешемский завод запасных частей и агрегатов», производящий кузовные комплектующие для «Москвичей». Во времена перестройки предприятие обрело иной статус и новое имя — АО «Автоагрегат». Когда московский завод начал работать с переборами, без дела остался и его филиал. И в начале 1995 года директор «Автоагрегата» Валерий Смышляев решил спасти свой завод от неминуемого банкротства, наладив собственное производство автомобилей. Смышляев предполагал создать простейшую конструкцию, которая могла бы послужить базой и для инвалидной коляски, и для нескольких модификаций «народного автомобиля»: четырехместную мотоколяску, ориентированную на преимущественное использование в сельской местности. Основной вариант, получившей имя «Кинешма», представлял собой сверхкомпактный «минивэн» с тентовым верхом, габаритными размерами 2700×1430×1670 мм, базой 2050 мм и колесной 1200 мм. Двигатель, бензобак, аккумуляторная батарея, трансмиссия

и задняя подвеска «Кинешмы» были размещены под задним сиденьем. Предусматривалось использование отечественных и импортных двигателей: 26-сильного ИЖ-Ю5 жидкостного охлаждения, 13- и 18-сильных американских *Briggs&Stratton*, 20-сильного ИМЗ-650 жидкостного охлаждения, 32-сильного ВАЗ-11113, а также 11-сильного тульского дизеля Т-450 с воздушным охлаждением. Кузов был полунесущим, то есть роль рамы играло усиленное лонжеронами днище, как у ЛуАЗа. Сразу же разработали модификацию для инвалидов. Водительское сиденье было оснащено специальной выдвижной рампой для облегчения посадки в салон с инвалидной коляски, а подрулевые скобы, традиционные для серпуховских мотоколясок, заменены универсальным рычагом-джойстиком весьма остроумным по конструкции, но требующим от водителя известной ловкости и сноровки. В 1996 и 1997 годах опытные образцы «Кинешмы» экспонировались на Московском автосалоне. Отклики были сплошь восторженные, однако конкретных коммерческих предложений не поступило. Кроме

того, существовали препоны законодательного порядка: оказалось, что вместе с прекращением производства СМЗ-СЗД исчезла и законодательная база сертификации транспортных средств подобного формата. Время шло, проблемы не решались, и руководство «Автоагрегата» решило обойти вопрос сертификации, создав на шасси мотоколяски полноценный микроавтомобиль. Так весной 1999 года родился проект семейства «Пчелка», в которое должны были войти автомобили с двух- и четырехместным кузовом, а также открытый легкий джип для активного отдыха. Кузов и интерьер решили делать из пластмассы с использованием метода газонаполненного литья под давлением. Внешний вид разрабатывался на конкурсной основе молодыми выпускниками Строгановского художественно-промышленного училища. Победила работа Глеба Визеля. Макет «Пчелки», экспонировавшийся на Московском автосалоне 1999 года, стал победителем в номинации «Надежда», и... больше его никто не видел.

В 2001 году энтузиасты «Автоагрегата» создали коммерческую версию «Кинешмы» — спортивно-прогулочную модификацию «Кросс» с мотором ИМЗ-8. 104-000011. от мотоцикла «Урал». Но и эту резвую и прыгучую машинку постигла участь ее «старших сестер» — невостребованность. Последнее упоминание о «Кинешме» относится к 2007 году, когда на одной из выставок был продемонстрирован созданный на базе мотоколяски открытый пожарный автомобиль быстрого реагирования, оборудованный установкой пожаротушения «Игла-1-0,4» (разработчик и изготовитель — НИИИТ при МАИ, г. Москва). Машинка предназначалась для оперативного тушения очагов возгорания в заводских цехах и на территории промышленных предприятий. Не сложилось... СМЗ-СЗД так и осталась последней мотоколяской, серийно выпускавшейся в нашей стране.



Мотоколяска «Кинешма АЗ-М 6.902» производства завода «Автоагрегат»

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
«МОСКВИЧ-412»**

DeAGOSTINI

ISSN 2071-0702 NSSI
54000
9 772071 095773