

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 24



СМЗ С-3А

МАШИНА ДЛЯ МИЛЛИОНОВ
«НЕКРАСИВОЕ ДИТЯ» СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА
С ЛИЦА НЕОБЩИМ ВЫРАЖЕНИЕМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №24, 2010

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
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук

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 России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, 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»
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

**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»

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.
ISSN 2071-095X

© 2010 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, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (верх, прав, лев) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
15 (лев, низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
15: (прав, низ) А. Сергеев,
из фондов ЦАЭ и АДМ;
Задняя обложка: ООО «Де Агостини».

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

Текст: Константин Андреев

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Дмитрия Дашко, Дениса Дементьева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Автомобиль СМЗ С-3А
любезно предоставлен
Музеем экипажей и автомобилей
(г. Москва) и лично
Львом Наумовичем Железняковым.**





Надежды, возлагавшиеся сотнями тысяч послевоенных инвалидов на появление первой в СССР мотоколяски, вскоре сменились горьким разочарованием: трехколесная конструкция СМЗ С-1Л в силу ряда объективных причин оказалась слишком несовершенной. Инженерами Серпуховского мотоциклетного завода была проведена серьезная «работа над ошибками», в результате которой в 1958 году увидела свет «инвалидка» второго поколения — СМЗ С-3А.

«И всё-таки наш...»

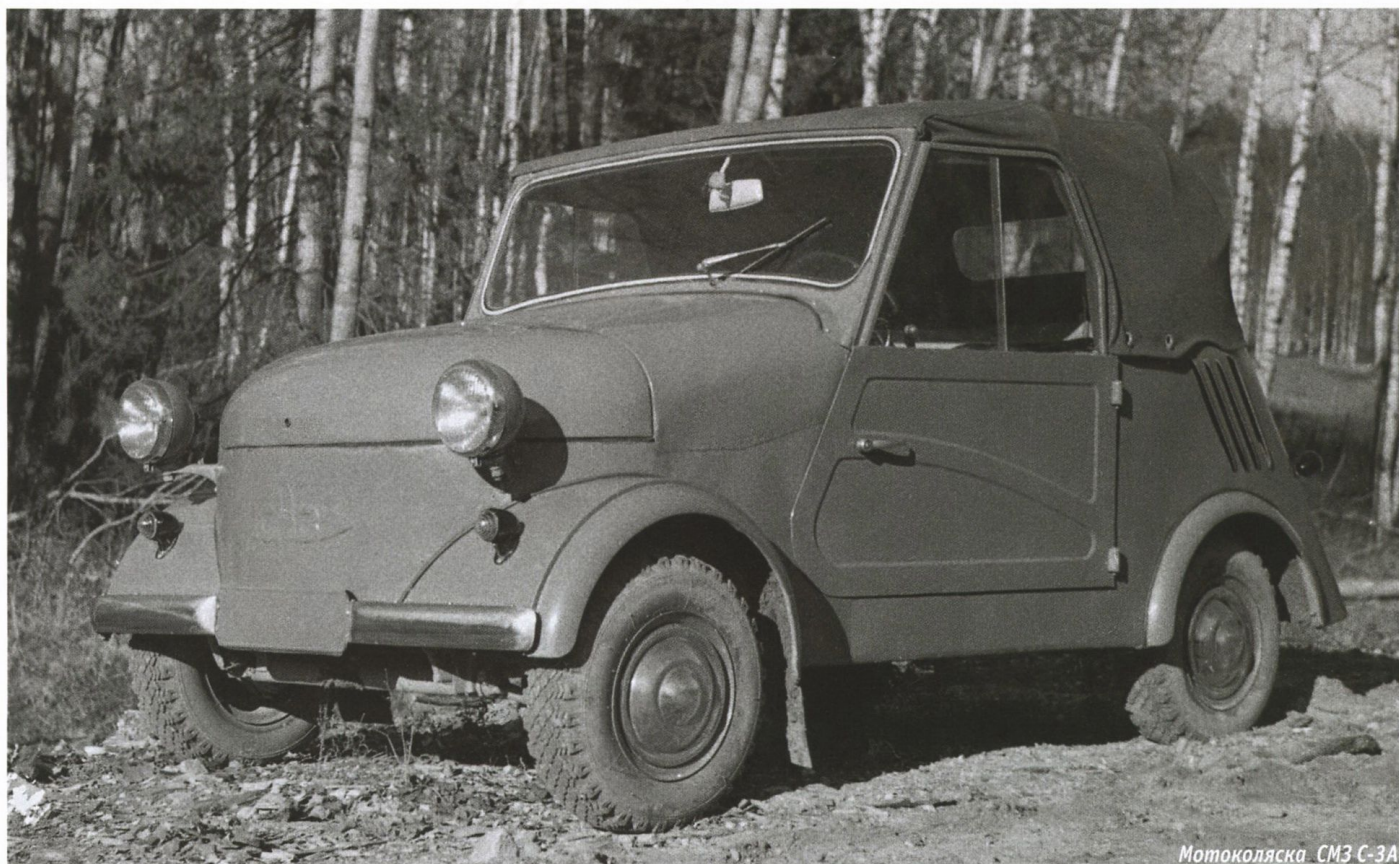
Так назывался рассказ американского фантаста Рэя Брэдбери. В результате технических неполадок ребенок у некоей семейной пары родился в параллельном измерении и в нашем мире «присутствовал» в виде голубой пирамидки непонятной природы. Родители, когда шок от случившегося прошел, обнаружили, что все равно относятся к своему чаду с любовью и нежностью...

Если у Брэдбери младенец все же наличествовал где-то в закоулках пространства, то мотоколяска СМЗ С-3А, в 1958 году пришедшая на смену неуклюжей своей предшественнице трехколесной СМЗ С-3Л существовала исключительно в виде «голубой пирамидки», даже не пытаясь выдать себя за плод роковой ошибки. Шестью годами ранее отечественная промышленность наладила на Серпуховском мотоциклетном заводе выпуск первой оте-

чественной мотоколяски для инвалидов. Над именем собственным мудрить не стали, ограничились лишь индексом С-1Л. Стоит ли заострять внимание на том, что самая первая модель «инвалидки» создавалась в условиях жесточайшего цейтнота, обусловленного спецификой социального заказа? По некоторым данным, инвалидами с Великой Отечественной войны вернулось около 2,6 миллионов человек. Немалая их часть лишилась одной руки, одной или обеих ног, и создание простейшего в изготовлении и управлении транспортного средства для этих людей являлось одной из первостепенных государственных задач. В результате спешки и жестких технических ограничений (отказ от копирования зарубежных аналогов, простота конструкции, максимальная унификация с уже выпускаемыми нашей промышленностью узлами и агрегатами) первая мотоколяска получилась не просто несовершенной, но

и неспособной достойно выполнять свое предназначение. Никто не требовал от «инвалидки» комфорта и скоростных качеств полноразмерного легкового автомобиля, но сама простота ее оказалась мнимой: люди с ограниченными возможностями вынуждены были постоянно ковыряться в двигателе своего транспортного средства, устраняя многочисленные поломки.

Первая модификация с маломощным двигателем не могла забираться даже на невысокие подъемы. Когда же на модернизированную модель (СМЗ С-3Л) поставили более мощный движок, выяснилось, что с повышением максимальной скорости повысилась и врожденная склонность карликового «родстера» к опрокидыванию. Словом, очевидна была необходимость довести конструкцию до ума, избавиться от ее врожденных недостатков, благо модель худо-бедно удовлетворяла потребность инвалидов в средстве передвижения.



Мотоколяска СМЗ С-3А

На доработку машины потребовалось шесть лет, в течение которых было выпущено 19128 мотоколясок СМЗ С-1Л и 17053 экземпляра ее младшей форсированной «сестры» СМЗ С-3Л.

Работа над ошибками

Несмотря на создание в Серпухове собственного КБ еще в 1952 году, вся дальнейшая работа по созданию, модернизации и доводке мотоколясок на заводе проис-

и появился на свет трогательный четырехколесный автомобильчик С-3А, единственным предметом гордости за который являлось неутешительное: «И всё-таки наш». При этом в нерадивости серпуховских и московских конструкторов обвинить нельзя: полёт их инженерной мысли был регламентирован скудными техническими возможностями мотоциклетного завода, расположенного на территории бывшего монастыря.

автомобиль, получивший название ГАЗ-18, осваивать все равно не будут, то фантазию свою ничем не ограничивал. В результате опытный образец, появившийся в конце 1957 года, выглядел так: закрытый цельнометаллический двухместный двухдверный кузов, стилистически напоминавший «Победу». Двухцилиндровый двигатель мощностью около 10 л. с. представлял собой «половинку» силового агрегата «Москвича-402». Главным же в этой разработке

На одном «полюсе» советского автопрома осваивали примитивные мотоколяски, на другом — представительский ЗИЛ-111

ходила отныне в тесном сотружестве с Научным автомоторным институтом (НАМИ). К 1957 году под руководством Бориса Михайловича Фиттермана (до 1956 года он разрабатывал внедорожники на ЗИСе) в НАМИ сконструировали перспективную «инвалидку» НАМИ-031. Это была машина со стеклопластиковым трёхобъемным двухместным двухдверным кузовом на раме. Ирбитский мотоциклетный двигатель (очевидно, версии М-52) при рабочем объеме 489 см³ развивал мощность 13,5 л. с. От серпуховской мотоколяски эту модель, помимо двухцилиндрового двигателя, отличали гидравлические тормоза. Однако этот вариант лишь демонстрировал, какой должна быть мотоколяска в идеале, а на практике все свелось к модернизации уже существующей конструкции. Так

Нелишним, наверное, будет вспомнить, что в 1957 году, когда на одном «полюсе» советского автопрома разрабатывалась вариация примитивных мотоколясок, на другом осваивали представительский ЗИЛ-111... Отметим, что «работа над ошибками» могла пойти совсем по другому пути, ведь существовал и альтернативный горьковский проект инвалидной мотоколяски. Началось все в 1955 году, когда группа ветеранов из Харькова в преддверии 10-летия Победы написала коллективное письмо в ЦК КПСС о необходимости производства полноценного автомобиля для инвалидов. Задание на разработку такой машины получил ГАЗ. За конструирование по собственной инициативе взялся создатель ЗИМа (а позднее и «Чайки») Николай Юшманов. Поскольку он понимал, что на горьковском заводе

было применение гидротрансформатора КПП, позволяющего обходиться без педали или рычага сцепления, и резко сократить число переключений, что особенно важно для инвалидов.

Модернизация

Практика эксплуатации трёхколесной мотоколяски показала, что двухтактного одноцилиндрового мотоциклетного двигателя ИЖ-49 рабочим объемом 346 см³ и мощностью 8 л. с., которым с 1955 года начали оснащать модификацию «Л», машине подобного класса достаточно. Таким образом, главным недочетом, от которого предстояло избавиться, была именно трёхколесная схема. Мало того, что «недокомплект конечностей» сказывался на устойчивости машины — это сводило на нет и без того невысокую ее проходимость: три колеи по бездорожью прокладывать значительно труднее, чем две. «Четырехколесность» же повлекла за собой ряд неизбежных изменений. Довести до ума предстояло подвеску, рулевое управление, тормоза и кузов. Независимую подвеску всех колес и речное рулевое управление для модели серийного выпуска все же позаимствовали у опытного образца НАМИ-031. На «ноль тридцать первой», в свою очередь, конструкция передней подвески была разработана под влиянием подвески *Volkswagen Beetle*: пластинчатые торсионы, заключенные в поперечные трубы. И эти трубы, и пружинная подвеска задних колес крепились к сварной пространственной раме. По некоторым данным, эта рама изготовлялась из хромосиловых труб,



Перспективная мотоколяска НАМИ-031



Автомобиль, затеянный с целью усовершенствования предыдущей модели, избавления ее конструкции от существенных недочетов, сам оказался напигован несуразностями

что на первых порах, когда производство требовало значительного объема ручного труда, делало себестоимость мотоколяски выше себестоимости современного ей «Москвича». Колебания гасились простейшими фрикционными амортизаторами.

Двигатель и трансмиссия изменений не претерпели. Двухтактная «тарактелка» Иж-49 по-прежнему располагалась в задней части. Передача крутящего момента от двигателя к ведущим задним колесам через четырехступенчатую КПП осуществлялась втулочно-роликовой цепью (как на велосипеде), поскольку картер главной передачи, объединяющий конический дифференциал и заднюю «скорость», располагался отдельно. Никуда не делось и принудительное воздушное охлаждение единственного цилиндра с помощью вентилятора.

Унаследованный от предшественницы электрический стартер был маломощным и потому малоэффективным. Владельцы СМЗ С-ЗА куда чаще пользовались выходящим в салон рычагом кик-стартера.

Кузов, благодаря появлению четвертого колеса, естественным образом расширился в передней части. Фар стало две, а поскольку они были помещены в собственные корпуса и к боковинам капота крепились на небольших кронштейнах, автомобильчик приобрел наивное и глуповатое «выражение лица». Мест, включая водительское, по-прежнему предусматривалось два. Рама

обшивалась металлическими штампованными панелями, матерчатый верх складывался, что, между прочим, в сочетании с двумя дверьми позволяет классифицировать кузов мотоколяски как «родстер». Вот, собственно, и весь автомобиль.

«Голубая пирамидка» заключалась здесь в том, что автомобиль, затеянный с целью усовершенствования предыдущей модели, избавления ее конструкции от существенных недочетов, сам оказался напигован несуразностями. Мотоколяска получилась тяжелой, что негативно сказалось на ее динамике и расходе топлива, а маленькие колеса (5,00 на 10 дюймов) не способствовали улучшению проходимости.

Уже в 1958 году была предпринята первая попытка модернизации. Появилась модификация С-ЗАБ с рулевым управлением реечного типа, а на дверях, вместо брезентовых боковин с целлулоидными прозрачными вставками, появились полноценные стекла в рамках. В 1962 году машина подверглась дальнейшим улучшениям: фрикционные амортизаторы уступили место телескопическим гидравлическим; появились резиновые втулки полуосей и более совершенный глушитель. Такая мотоколяска получила индекс СМЗ С-ЗАМ и в дальнейшем выпускалась без изменений, так как с 1965 года на заводе и в НАМИ начали работу над «кивалидкой» третьего поколения СМЗ С-ЗД, которая казалась более перспективной.



Альтернативная мотоколяска горьковского автозавода ГАЗ-18

А в это время...

1958 год



С конвейера Горьковского автозавода выходит модернизированная ГАЗ-13 «Чайка».

1960 год



На очередной XV сессии Генеральной Ассамблеи ООН происходит встреча Никиты Хрущева и главы кубинской делегации Фиделя Кастро, «команданте Фиделя», лидера кубинской революции.

1962 год



В Москве проходит первый в СССР разговор по видеотелефону. Спустя всего каких-то 40 лет эта возможность, казавшаяся многим поколениям советских людей фантастикой, войдет в обиход миллионов пользователей видекоммуникаторов во всем мире.

«Операция «Ы» и другие приключения Шурика» (реж. Л. Гайдай, 1965 год)

В 1965 году, после выхода на экраны страны комедии «Операция «Ы» и другие приключения Шурика», в которой культовая троица обаятельных мошенников разъезжала на «инвалидке», мотоколяска серпуховского мотозавода СМЗ С-3А завоевала всенародную симпатию и даже получила ласковое прозвище «моргуновка» — по фамилии актёра, сыгравшего псевдоинвалида Бывалого. И почти никто не задумывался о том, как много для сотен тысяч советских людей значило появление этого несерьёзного, на первый взгляд, автомобиля.



И все-таки наш!

О социальной справедливости

Если за рубежом появление всевозможных мотоколясок и прочих подобных нашим «инвалидкам» машин традиционно обуславливалось либо послевоенным упадком промышленности, либо стремлением сотворить всенародно-массовое средство передвижения, то в СССР о создании «народного автомобиля» речь не шла. Вернее, шла, но совсем на другом поле и в иное время. Мотоколяски же разрабатывались исключительно для инвалидов, и потому,

рассказывая о них, невозможно обойти социальный аспект.

В наше время многие не поймут остро-социального юмора, заложенного во внешнем облике здоровяка «Бывалого» и его машинки из упомянутого уже гайдаевского фильма «Операция «Ы». Дело в том, что в свободной продаже серпуховские мотоколяски не появлялись никогда! Более того, гаишники ревностно следили за тем, чтобы «социальным» транспортом управляли только сами владельцы.

Никаких «племянников» за рулем и тем более никаких доверенностей! Нарушителей карали немилосердно. Отсюда и ставшая классикой сценка. Мотоколяска моргуновского персонажа перегородила дорогу грузовику. Возмущенный водитель ищет инвалида, ведущего мотоколяску — ничуть не сомневаясь, что за рулем такого транспортного средства может быть только инвалид. Комизм же ситуации в том, что «инвалидом» оказывается здоровяк Бывалый.



Тогда это было смешно. Базовые «моргуновки» выпускались преимущественно в модификации, приспособленной для управления только лишь руками. Сцепление и газ были вынесены на руль, рычаг переключения передач находился на привычном для автомобилистов месте, но скорости переключались как на мотоцикле — последовательно, вперед-назад, а зеленая лампочка на панели подсказывала, когда включена «нейтралка». Однако с 1959 по 1962 (по другим данным — с 1960 по 1961) год производилась модификация СМЗ С-3Б для инвалидов с одной ногой и одной рукой. Таков, во всяком случае, был комплект органов управления. Совершенно очевидно, что человеку без ноги, но с обеими руками такой версией пользо-

ваться было удобнее, чем модификацией с полностью ручным управлением. (Всего было выпущено 7819 экземпляров С-3Б.) Так или иначе, для того чтобы считаться инвалидом, имеющим право на мотоколяску, у Бывалого минимум одна нога была лишняя. У обладателей мотоколясок не было проблем с техосмотром (эти машины ему попросту не подлежали), а для управления этими «недоавтомобилями» в водительских удостоверениях достаточно было иметь специальную пометку. По поводу системы получения инвалидами мотоколясок удалось найти несколько противоречивых упоминаний. К сожалению, тех, для кого это не история, а биография, в живых практически не осталось.

Сравнивать мотоколяску СМЗ С-3А с зарубежными аналогами непросто. Во-первых, она создавалась без оглядки на таковые, а во-вторых, сверхмалые импортные машины не предназначались для инвалидов и потому подчас выступали в совершенно ином классе — спорткаров, например. И все же провести некоторые аналогии можно.

Дальние родственники



Zundapp Janus 250 (1957 год)

Этот необычный автомобиль — плод конверсии. Фирма «Дорнье», выпускавшая во время Второй мировой бомбардировщики, после войны осталась не у дел и решила перепрофилироваться на разработку мирной продукции. Собственное производство авиастроители наладить не смогли, поэтому «Янус», названный так в честь двуликого древнеримского бога, выпускала по лицензии немецкая мотоциклетная фирма Zundapp. Любопытно, что компоновка салона, при которой сиденья первого и второго рядов стоят спинками друг к другу, досталась автомобилю по наследству от бомбардировщиков «Дорнье». Члены их экипажей сидели именно так, спина к спине.



BMW Isetta 1958 год

В начале 50-х годов итальянская фирма Iso SpA начала производить «кризисный» автомобиль — «Изетту». Водитель и пассажир попадали в нее через единственную дверь в переднем торце кузова. Руль при этом для облегчения посадки отходил в сторону, благодаря подвижной рулевой колонке. В 1955 году лицензию на производство этой машины выкупил находящийся на грани банкротства концерн BMW. Выпуск слегка усовершенствованной «Изетты» (двигатель мощностью 9,5 л. с. удалось форсировать до 13 л. с.) позволил обескровленному войной немецкому автогиганту пережить худшие времена. За 9 лет (с 1955 по 1964 год) в Германии выпустили 160 000 таких автомобилей.

1964 год

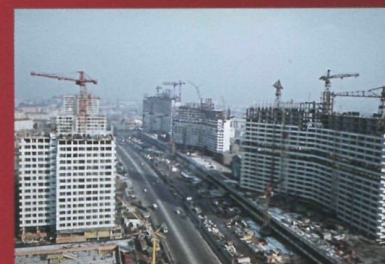


В Москве образован научно-исследовательский институт молекулярной электроники, разрабатывающий и производящий быстродействующие интегральные схемы для создания вычислительных систем.



Советский спорт покоряет новые высоты. Особенно отличаются наши девушки-гимнастки. На фото: гимнастка Наташа Кучинская на первенстве СССР по спортивной гимнастике во время выполнения опорного прыжка.

1965 год

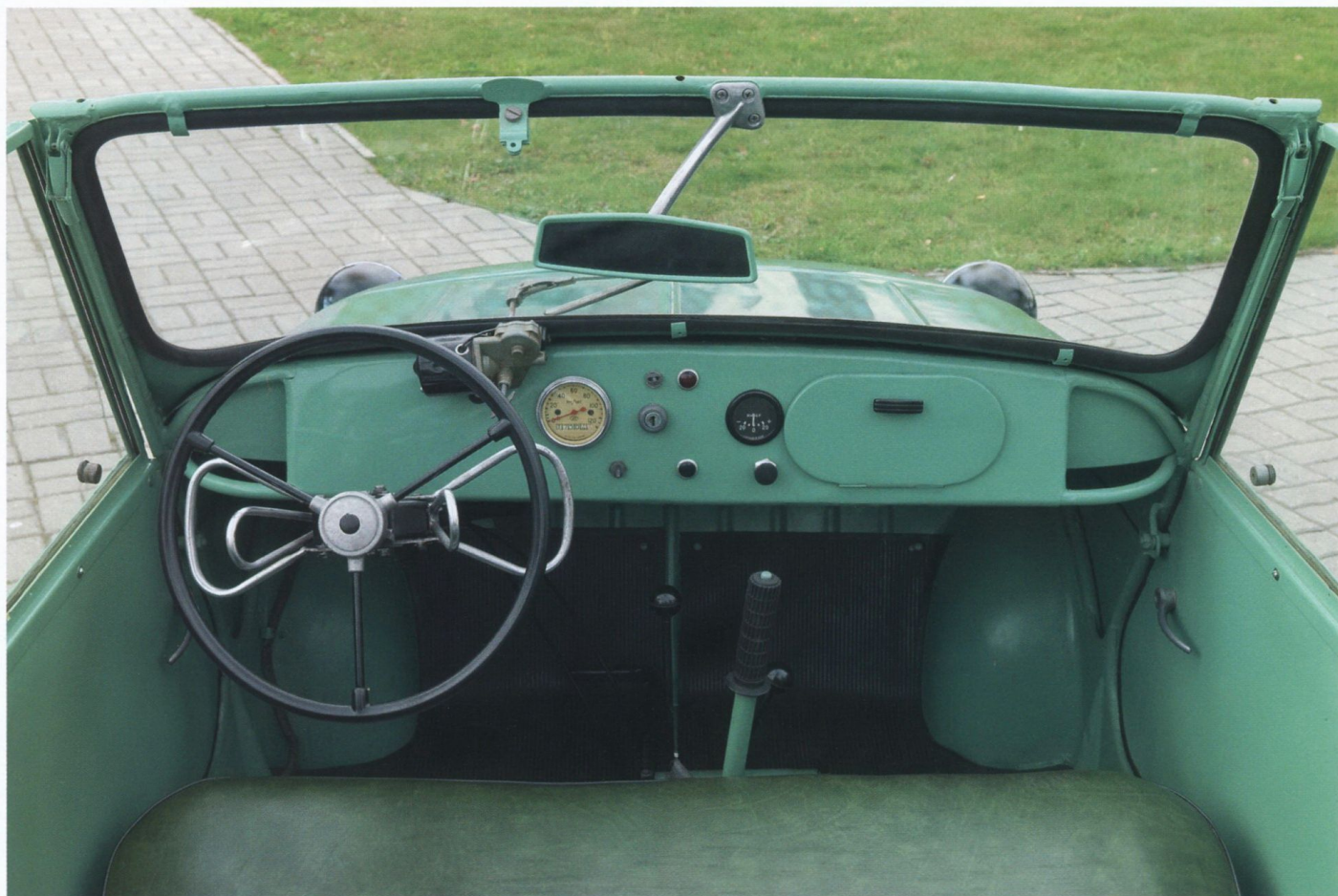


В Москве ударными темпами идет строительство Нового Арбата (Калининского проспекта). Десятки старинных домиков в арбатских переулках сровняли с землей. До 60-х годов эти места почти не трогали — тем больше было видеть ценителям старой Москвы уничтожение целого ряда переулков сразу.



CM3 C-3A





- ❶ Аскетизм — единственно верная характеристика внутреннего убранства мотоцикла С-3А
- ❷ Рычаги на полу отвечали за управление коробкой передач и включение тормоза
- ❸ Управление приводом акселератора и сцепления вынесены на рулевую колонку (подрулевые скобы)



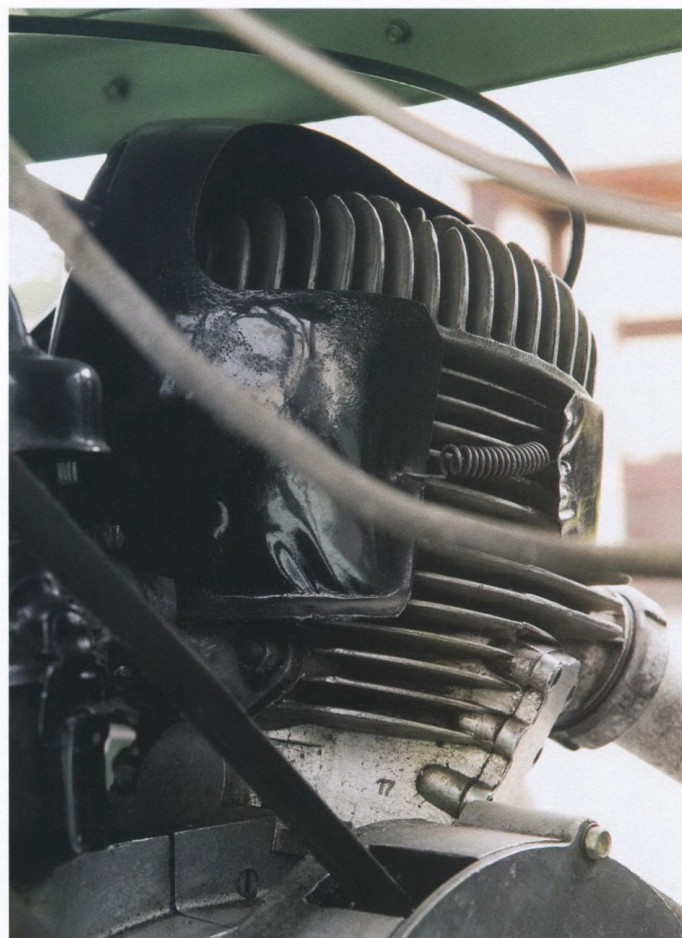


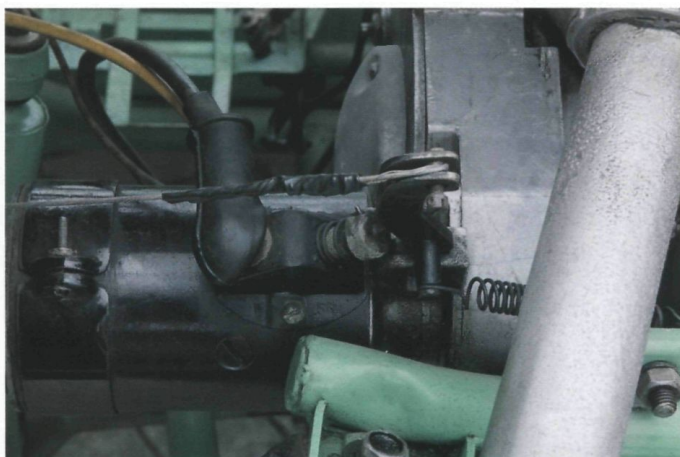
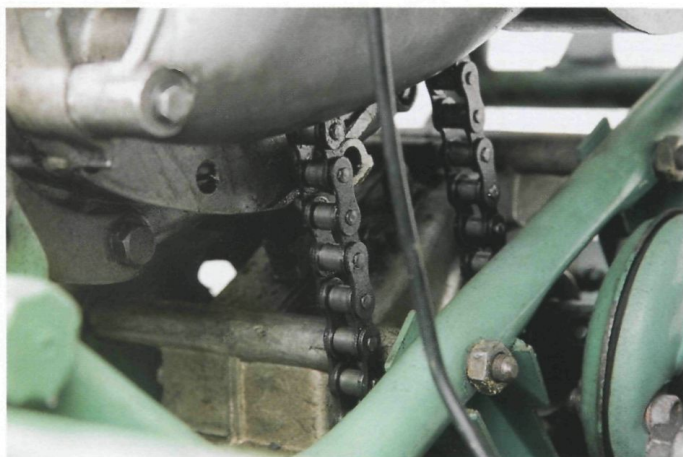
- ❶ В передней части — небольшой багажник, в глубине которого находится запасное колесо
- ❷ Светотехника на SMZ C-3A частично была заимствована у мотоциклов (фары и задний фонарь с подсветкой номерного знака), частично от советских грузовиков (габаритные огни)
- ❸ Эмблема предприятия просто выштамповывалась на передке лишние детали утилитарной мотоколяске были ни к чему
- ❹ Заправочная горловина
- ❺ Важный прибор — амперметр, отражающий работу генератора и, соответственно, степень зарядки аккумулятора
- ❻ Спидометр мотоциклетный





- ❶ В непогоду над салоном натягивался матерчатый тент, сильно ограничивающий обзорность по сторонам, ведь наружных зеркал заднего вида автомобилю не полагалось
- ❷ Одноцилиндровый двигатель С-3А, модификация мотоциклетного двигателя ИЖ-56
- ❸ Снаружи доступ к двигателю осуществлялся через дверцу в корме мотоколяски





- ❖ Крутящий момент на ведущий мост передается втулочно-роликовой цепью
- ❖ Мотоколяска имела электрический стартер двигателя, по-другому инвалидам сложно было бы заводить свое средство передвижения
- ❖ Задняя подвеска мотоколяски на витых пружинах
- ❖ Изнутри машины можно также было подобраться к двигателю, но для этого требовалось откинуть спинку сиденья и открыть специальный люк



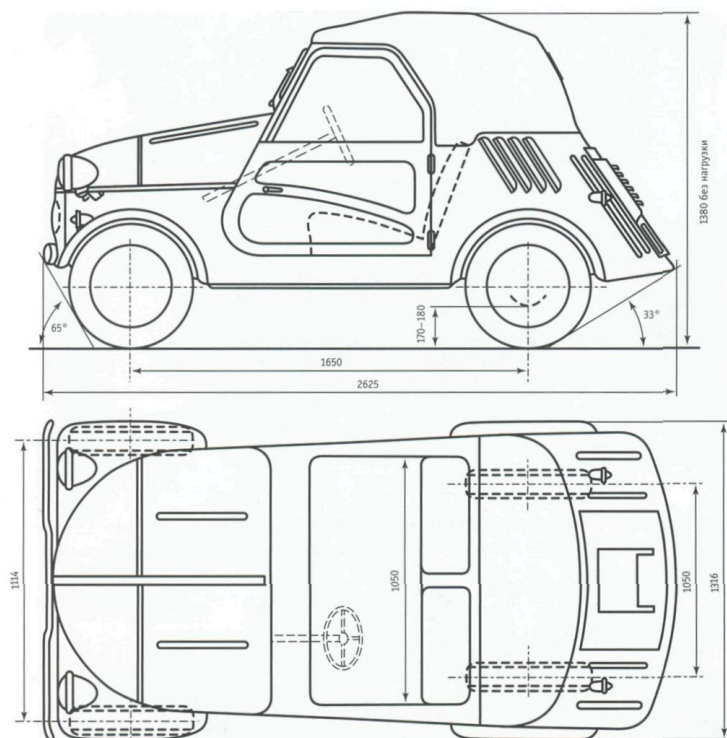


Схема автомобиля SM3 C-3A

Техническая характеристика SM3 C-3A

Число мест	2
Максимальная скорость	60 км/час
Расход топлива при скорости 30–40 км/час	4,5–5 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-60
Генератор	Г-22В
Реле-регулятор	РР-29А
Стартер	СТ-28Б
Прерыватель-распределитель	М21-500
Свечи зажигания	А8-У
Размер шин	5,00 – 10

Масса:

снаряженная	455 кг
полная	577 кг

Наименьший радиус поворота:

по колее переднего наружного колеса	3,41 м
по наиболее выступающей части	3,5 м

Рулевой механизм:

реечный	
---------	--

Подвеска передняя:

независимая, торсионная; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя:

независимая, на цилиндрических пружинах; амортизаторы фрикционные

Тормоза:

колодочные, с ручным механическим приводом, на задних колесах

Коробка передач:

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

Сцепление:

многодисковое, в масляной ванне

Передаточные числа:

I–4,32; II–2,24; III–1,40; IV–1,00; задний ход — 2,165

Главная передача и ее передаточные числа:

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:

С-3А (ИЖ-56), одноцилиндровый, двухтактный, карбюраторный, с возвратно-петлевой двухструйной продувкой

Диаметр цилиндра	72 мм
Ход поршня	85 мм
Литраж двигателя	346 см ³

Карбюратор:

К-28Б или К-28Е

Максимальная мощность:

8 л. с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент:

19 Нм при 2400 об/мин



Мотоколяски семейства СЗА-СЗАМ выпускались серийно с 1958 по 1970 год. Всего изготовили 203 291 мотоколяску. С «вариациями» у СМЗ С-ЗА как-то не сложилось... Версии с гидравлическими амортизаторами СМЗ С-ЗАМ и приспособленную под управление одной рукой и одной ногой СМЗ С-ЗБ едва ли можно считать самостоятельными модификациями базовой модели. Все попытки улучшения конструкции свелись к созданию множества опытных образцов, но ни один из них до серийного производства не добрался по банальной причине: у Серпуховского мотоциклетного завода для освоения прототипов не хватало не только опыта, но и средств, оснащения, производственных мощностей.



СМЗ-4А (1959 год)

Попытки усовершенствовать собственную продукцию на Серпуховском мотозаводе предпринимались не раз. Так, уже через год после освоения модели С-ЗА была предпринята попытка снабдить ее стеклопластиковой крышей, чтобы устранить один из самых существенных недостатков выпускаемой мотоколяски — плохо защищенный от ветра, дождя и стужи салон. К сожалению, попытка не увенчалась успехом.



СМЗ-5А (1960 год)

Еще один вариант на базе серийной мотоколяски С-ЗА с применением стеклопластика по методу, опробованному на НАМИ-031. В этот раз на серийный кузов, помимо жесткой крыши, навесили еще несколько внешних стеклопластиковых панелей. Конструкторы рассчитывали, что на столь существенную модернизацию кузова могут обратить внимание власти предрежащие, но и эта попытка оказалась тщетной.



СМЗ С-4Б (1960 год)

В 1960 году в сотрудничестве с НАМИ был создан еще один «концепт-кар» СМЗ С-4Б — совершенно новое двухместное закрытое купе с кузовом из стеклопластика, с «начинкой» от серийной версии. Машина отличалась продуманностью форм и относительно комфортабельным салоном, но на ее освоение в очередной раз не хватило средств, мощностей, оснастки, а по большому счету заинтересованности заказчика в лице государства.



СМЗ-НАМИ-086 «Спутник» (1962 год)

В 1961-1962 годах совместными усилиями конструкторами НАМИ, ЗИЛа и АЗЛК велась разработка вполне современного микроавтомобиля «Спутник». По многим узлам и агрегатам она была унифицирована с производимыми в Серпухове мотоколясками, но имела закрытый стеклопластиковый кузов приятных форм. НАМИ-086 предназначался для инвалидов — на нем стояло электромагнитное сцепление, позволившее отказаться от соответствующей педали.

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



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ВАЗ-2101 «ЖИГУЛИ»**

DeAGOSTINI

