**03-317 ЗиМ, ГАЗ-12А 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль такси повышенной комфортности, мест 6, вес: снаряжённый 1.94 тн, полный 2.39 тн, ЗМЗ 90 лс, 120 км/час, мелкосерийно, ГАЗ (ЗиМ) г. Горький 1951-59 г. в.**



*Из труда Александра Александровича Лекае, «Горьковский ампир» Книга 1. ЗиМ. — М: Gorkyclassic, 2013.Спасибо уважаемому автору за то, что делится своими знаниями, да еще и в таком увлекательном виде.*

 В октябре 1951 ЗиМ начинает сходить с конвейера, его собирают в одном цехе с «Победами». Машина станет малосерийной — за десять лет будет выпущено лишь 21 527 экземпляров. Впрочем, выпуск преемниц ЗиМа — «Чаек» обоих поколений — будет ещё почти в пять раз меньше. Если в 1951 году в отдел сбыта передаётся в среднем по три машины каждые 2 дня, то в 1956 году, когда выпуск машины дойдёт до максимума, в день делается по десять автомобилей. Уже начиная с 1957 года выпуск ЗиМов плавно сходит на нет, а в течение 1959 года, ввиду освоения «Чайки» ГАЗ-13 на конвейере остаётся лишь медицинская модификакция ГАЗ-12Б.

**Цветовая гамма.**

 Цветовая гамма серийных ЗИМов неширока – помимо доминирующего чёрного и довольно распространённого серого, других цветов используется немного: тёмно-вишнёвый, тёмно-синий, тёмно-зелёный. Такси М-12А окрашивается в серый цвет с шашечками по всей поясной линии в соответствии с действующим в пятидесятые стандартом, медицинский автомобиль М-12Б — в бежевый цвет с красными надписями. Колёса автомобилей, выпущенных до 1954 года, окрашиваются в цвет кузова, с 1954 года все легковые автомобили ГАЗ оснащаются бежевыми дисками. Несколько месяцев в середине 1954 года колёсные диски ЗИМа и «Победы» красят в ярко-вишнёвый цвет.

 Помимо основной ипостаси служебного автомобиля для сталинских, а затем «оттепельных» чиновников, а также личного для очень узкого круга прижизненно великих деятелей науки или искусств, ЗиМ существует также в двух вполне народных модификациях: такси М-12А и автомобиля медпомощи М-12Б. Обе модификации по сравнению с обычным ЗиМом имеют упрощённую отделку.

 Такси выпускается с 1951 года малыми партиями. Это серые автомобили с полосой шашечек вокруг пояса, таксометром, дерматиновым салоном и резиновыми ковриками. Двигатель такси стандартный, дефорсированного варианта для и без того тяжёлого кузова не существует. 300 таких машин в 1954 году направляется в московский таксопарк № 1, где уже имеется опыт эксплуатации ЗиС-110, в том числе в качестве междугородних такси: в начале пятидесятых популярна линия Москва — Симферополь, по которой курсирует ЗиС-такси, быстро доставляющее шестерых отдыхающих с некоторым количеством багажа из Москвы на курорт.

 Как и ЗиСы, ЗиМы используются на таких линиях, а также для заказов в аэропорты и ближние к Москве областные центры. В Горьком ЗиМы-такси ходят с площади Лядова в верхней части города в Арзамас. Гордые лимузины от такого использования быстро теряют лоск, а в распутицу покрываются нижегородской грязью по самую крышу.

 Таксисты ценят ЗиМы за вместительность салона: можно легко и выгодно везти пассажиров

из магазина домой с только что купленной газовой плитой «Газоаппарат». ЗиМы-такси довольно

быстро изнашиваются — длинный несущий кузов устаёт от постоянных нагрузок, провисают двери. Кроме того, в первый же год большинство шофёров демонтируют гидромуфту: узел не выдерживает огромных пробегов и небрежного обслуживания и быстро даёт течь.

 В Москве парк ЗиМов-такси к концу пятидесятых пополняется передаваемыми из госучреждений бывшими персональными автомобилями. Их появление в таксопарках — прямое следствие хрущёвской борьбы с привилегиями чиновников, привыкших за позднесталинское время к хорошим квартирам, зарплатам в конвертах, дачам и персональным автомобилям. Собственно, архетип такого автомобиля и есть ЗиМ, специально созданный для сталинской номенклатуры.

 В 1956 году Хрущёв пытается нарушить эту благостную картину: в рамках реорганизации экономики выходит постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «Об упорядочении использования легковых автомобилей в министерствах, ведомствах, на предприятиях и учреждениях в г. Москве», в котором резко сужается круг руководителей, имеющих право на персональные автомобили. Стараниями чиновников на местах постановление не выполняется: время теперь совсем не сталинское, указания сверху спускают на тормозах, персональные автомобили фактически не изымаются. Весной 1959 года, после серии острых писем с жалобами общественности на злоупотребляющих своим положением чиновников, Хрущёв с помощью председателя КГБ Шелепина всё же продавливает решение об изъятии персональных автомобилей с их передачей из ведомственных гаражей в таксопарки. Бюрократы получают право вызывать автомобили из таксопарков, при этом им выплачиваются средства на транспортные расходы — от 500 до 1 000 рублей в месяц в зависимости от ранга. Рассчитывается, что выполнение постановления позволит сократить расходы на содержание служебных автомобилей на 1,2 миллиарда рублей в год и высвободит примерно 63 000 автомобилей. Естественно, реальные результаты на деле расходятся с прожектами — аппаратчики с помощью различных уловок очень быстро восстановили себя в правах, но к 1959—1960 годам в московские таксопарки действительно передаётся несколько сотен ЗиМов. Но в этот момент ЗиМы уже не так интересуют чиновничество: появилась совершенно новая и современная «Волга» М-21, а у некоторых появляются виды и на роскошную «Чайку».

*Из статьи Новосибирский Журнал на zen.yandex.ru, 02.11.2018.*

 Проезд в ЗиМ-12 был дороже в полтора раза, чем проезд на автомобиле такси "Победа". Поэтому на ЗиМах в основном ездили в складчину, что в конце 50-х натолкнуло на идею использовать их в качестве маршрутного такси. Некоторые подобным образом использовались в Крыму, до конца 60-х годов. Пользовался этот автомобиль популярностью, что у него был очень вместительный багажник, который позволял загрузить очень большое багажа. По сравнению с "Победой" - в нее посещалась лишь малая часть. Просторная площадка сзади позволяла без труда разместить там детскую коляску. Задняя дверь открывающаяся навстречу движению упрощала эту задачу. Расход бензина у этого автомобиля был 18-20 литров на 100 километров.