**04-199 Первый в СССР автомагазин с кузовом автобусного (закрытого) типа на деревянном каркасе, шасси ЗиС-8 4х2, прилавок и загрузочный люк в заднем торце кузова, дверей 2 и 1 внутри, мест 3, полный вес до 6 т, ЗиС-5 73 лс, до 60 км/час, экспериментальный, Комбинат реконструкции транспорта Мосгорвнуторга Москва, 1936-? г. в.**



**Изготовитель:** Комбинат реконструкции транспорта, ранее Технико-производственный комбинат реконструкции транспорта (ТПКРТ) МСПО, а затем «Мосгорвнуторга» **Народного Комиссариата по Внутренней Торговле СССР** .

*Из книги «Отечественные капотные автобусы и их производные», автор М. В. Соколов. Том II. Барнаул, 2017.*

Следующей кузовной новинкой на шасси ЗиС-8 стал передвижной автомагазин, созданный по заказу Наркомата внутренней торговли СССР. В статье уже неоднократно цитируемого здесь инженера С.Д. Келлера «Внимание специальному автотранспорту!» («За рулем», №11 1936 г.) об этой разработке говорилось следующее: «В порядке реализации указаний партии и правительства о реорганизации советской торговли Комбинат реконструкции транспорта по заданию Наркомвнуторга СССР изготовил к 1 мая 1936 г. модели автомагазинов, предназначенных для обслуживания мест с редкой торговой сетью - окрестностей городов, дачных мест и т.п.».

Здесь надо заметить, что «Комбинат реконструкции транспорта», о котором идет речь в цитируемом отрывке, это не что иное, как тот же самый Технико-производственный комбинат реконструкции транспорта (ТПКРТ) МСПО, а затем «Мосгорвнуторга», конструировавший и выпускавший на своем кузовном заводе описанные ранее хлебные фургоны «Люкс» с кузовами автобусного типа.

Для более подробного знакомства с конструкцией автомагазина на шасси ЗиС-8 приведем выдержки из статьи инженера М. Горлина «Магазин на автомобиле», опубликованной в №11 журнала «За рулем» за 1936 г.: *«Расширение советской культурной торговли и необ ходимость всемерного приближения товаров к потребителям поставили перед автотранспортом ряд новых больших задач. От успешного решения их будет зависеть дальнейшее улучшение обслуживания трудящихся торговой сетью. В связи с этим представляет значительный интерес новинка, выпущенная Комбинатом реконструкции транспорта Мосгорвнуторга. К майскому празднику комбинат выпустил первые в Союзе автомагазины. Экспериментальные модели выпущенных автомагазинов различны как по роду шасси (ГАЗ-АА и ЗиС-8), так и по устройству (открытого и закрытого типа). Автомагазины открытого типа дешевы в изготовлении, просты в обслуживании и уходе... К недочетам следует отнести неудобство эксплоатации открытых автомагазинов в районах с суровым климатом... Принцип, устройства закрытых автомагазинов заключается в том, что продавец и товар помещаются здесь в закрытом кузове и торговля производится через прилавок, вделанный в... задний торец кузова. Московский комбинат реконструкции транспорта спроектировал два закрытых магазина: на шасси ГАЗ и ЗиС-8. Основная трудность их проектирования заключалась в создании таких условий, при которых прилавок был бы достаточно удобно расположен для покупателя и продавца. Другими словами, нужно было либо поднять покупателя к продавцу, либо опустить продавца ниже нормального пола кузова...*

*По особому заданию и под непосредственным руководством наркома внутренней торговли СССР т. Вейцер нами были также разработаны и спроектированы два автомагазина закрытого типа на шасси ЗиС-8. По указанию наркома, особое внимание было обращено как на удобства покупателей и продавцов, так и на оформление магазинов. Торговля здесь производится через прилавок, помещенный в заднем торце кузова. Покупатель поднимается к прилавку при помощи откидной ступени на площадку размером 1200 х 450 мм, свободно вмещающую трех человек (во время пробной эксплоатации в праздничной сутулоке на ступеньке и площадке одновременно помещалось до 10 человек). Ступенька управляется продавцом изнутри. Высота ее над уровнем земли и высота площадки над ступенью - 260 мм. На нее может легко войти как взрослый, так и ребенок. Высота прилавка над площадкой 1100 мм, а со стороны продавца около 950 мм. Над прилавком имеется окно, которое, в зависимости от погоды и времени года, раскрывается полностью или частями. Под прилавком двустворчатый загрузочный люк 1000 х 900 мм.*

***Во втором опытном магазине*** *этого типа прилавок сделан откидным, так что при подъеме оконной рамы получается просторный вход в магазин. Независимо от этого в обоих магазинах имеется сообщение с кабиной шофера через раздвижную дверь. Кабина шофера сделана в одном корпусе с кузовом. Задняя часть кузова оформлена по бокам полуцилиндрическими пилястрами с застекленными и освещаемыми витринами. Над площадкой нависает широкий козырек, защищающий покупателей от дождя и солнца. Грузовое помещение (кроме кабины) имеет размеры 3500 х 2100 х 1900 мм. Несмотря на такую величину кузова, никакого наращения шасси не сделано. Последний швеллер кузова покоится на задней траверсе шасси. Декоративная задняя часть кузова висит свободно, чем достигается полная свобода деформации, а следовательно и прочность конструкции. Ступень и площадка подвешены независимо от кузова на кронштейнах непосредственно к лонжеронам шасси. Для избежания перегрузки задней части лонжеронов запасное колесо вынесено вперед и утоплено в боку кузова.*

*По обеим сторонам просторного прохода шириной 800 мм расположены выдвижные лотки, закрепляемые в своих гнездах. Естественный свет проникает через витрины и окна фонаря, часть которых сделана в виде открывающихся форточек для вентиляции. В вечернее время на остановках магазин включается в коммунальную электросеть, для чего в кузове имеется распределительный щит и понижающий трансформатор на 12 вольт.*

*Откидное сиденье у прилавка, касса-пульт и умывальник удобны для продавца. Второе откидное сиденье находится в кабине шофера. Зимой кузов может отапливаться отработанными газами от глушителя, а на остановках - электропечью. Летом вместо печи включается 4-лопастный вентилятор. Скоропортящиеся грузы хранятся в объемистом холодильнике. Кузов снаружи отделан габаритными лампами, подфарниками, указателями направления, маршрутной освещаемой надписью и хромированными деталями. Всю работу, начиная с проектирования различных объектов и кончая выпуском готовых изделий, удалось закончить досрочно, менее чем за четыре месяца, без ущерба для плановой продукции завода. В настоящее время заканчиваются рабочие чертежи и с июня начнется серийный выпуск автомагазинов».*

В качестве комментария к вышесказанному, не лишним будет рассмотреть подробнее строение кузова автомагазина на шасси ЗиС-8. Главным его отличием от кузовов вышеописанных моделей было то обстоятельство, что передняя стенка кузова автомагазина была по сути полностью наклонной, даже в нижней части заметно выступая своими наклонными ребрами из пространства капота. К тому же, само лобовое стекло было цельным, а не составным, как у предыдущих вариантов. Однако на этом оригинальность данного кузова отнюдь не заканчивалась. Очень интересно была решена взаимосвязь водительского отсека и остального пространства: более широкая и высокая основная часть кузова была словно надета на узковатую кабину с пятиугольными дверьми и трапециевидными окнами, закрывая ее сверху и сзади. Но вместе с тем, вверху основной части возникал второй ярус крыши («фонарь», как называли его в те годы), будто некое продолжение кабины, проникшее сквозь основную часть кузова, и заканчивался намного дальше ее окончания, образуя в корме машины навес площадки для покупателей. Картину довершали хромированные поручни площадки, передние и задние сигнальные фонари, задние надколесные ниши, закрытые прямоугольными щитками и т.д. К этому можно добавить и то, что капот машины получил собственные оригинальные боковины и верхнюю часть, расширявшиеся по направлению к «Торпедо» не только в стороны, но и вверх. Даже запасное колесо было спрятано в собственную нишу в правом борту (сразу за передней дверью), закрывавшуюся прямоугольной дверцей, выполненной заподлицо с бортом. Подводя итог, можно сказать, что в целом кузов автомагазина на шасси ЗиС-8 выглядел в то время на редкость элегантно, изысканно и современно.

*Из журнала «Автотрак», 10.10.2008, Автор: Александр Новиков.*

**ФУРГОНЫ – АВТОМОБИЛЬНЫЕ**

Первый в мире серийный грузовой автомобиль «Даймлер», появившийся в 1896 г., имел плоскую грузовую платформу с небольшими бортами, делавшую его универсальным транспортным средством. На платформу можно грузить и мешки с мукой, и бочки с пивом, и гроб с телом покойника. Но уже через два года инженеры из Мариенфельде установили на шасси 6-сильного грузовика закрытый кузов «кастенваген», открыв тем самым эпоху специализированных автотранспортных средств, предназначенных для перевозок строго определенных грузов.

В 1936 г. производственные мощности всех советских заводов достигли 200 000 автомобилей в год. Однако промышленность выпускала только универсальные грузовики с платформами, имеющими откидные борта, а доставка продуктов и товаров до потребителя, гибкое маневрирование товарными массами, своевременная и бесперебойная их транспортировка, сохранение товара в процессе перевозки потребовали специализированных автомобилей. В первую очередь автомобилей-фургонов для перевозки хлеба, готового платья, парфюмерии и других товаров для населения.

Несмотря на стремительный рост автомобильного производства в годы первых пятилеток, специализированный транспорт в СССР был острым дефицитом. Это объяснялось тем, что при общей острой потребности народного хозяйства в автотранспорте оказалось наиболее целесообразным его насыщение в первую очередь обычными бортовыми грузовыми автомобилями. К середине тридцатых годов производство специализированных автофургонов концентрируется на следующих предприятиях:   
– Московский комбинат реконструкции транспорта Наркомвнуторга СССР;   
– Бауманские авторемонтные мастерские (БАРМ) Мосавтотреста Моссовета;   
– Московский кузовной завод Главхлеба Наркомпищепрома СССР;   
– Киевский кузовной завод.

В директивах последнего предвоенного пятилетнего плана предусматривалось строительство специальных кузовных заводов с годовым впуском 20–25 тыс. основных типов автофургонов: хлебных, изотермических, мебельных, автолавок. Но до тех пор основным типом советского автофургона был кузов-«коробочка», изготавливавшийся на Московском комбинате реконструкции транспорта Наркомвнутторга СССР. «Коробочка» представляла собой закрытый кузов, устанавливаемый на шасси ГАЗ-АА. Подобный кузов при необходимости можно было снять и заменить обычной бортовой платформой или цистерной. Однако конструкторы Комбината реконструкции транспорта пошли дальше и построили партию кузовов-фургонов автобусного типа, в которых кабина и грузовая часть были одним органичным целым.

Фургоны защищали груз от повреждения и запыления, облегчали загрузку и выгрузку. Дверцы делались в боковой и в задней части кузова, а в некоторых случаях они заменялись гибкими жалюзи. В целях более удобной загрузки в два яруса боковые стенки кузовов делались с уступами. На уступ можно было настлать второй пол или уложить дополнительную погрузочную решетку.

Первые советские фургоны не отличались большим разнообразием, и в основном были распространены следующие их типы: для перевозки готовой одежды, для перевозки печеного хлеба, изотермические для транспортировки мясных продуктов и получившие к концу тридцатых очень большое распространение автофургоны-лавки, из которых можно было продавать продукты и товары прямо на улице. Познакомимся поближе с этими основными типами советских довоенных автомобилей-фургонов.

Автомобили-фургоны для готового платья. Перевозка готового платья в бортовых грузовиках производилась навалом или в узлах. При этом товар поступал в магазины настолько измятым и загрязненным, что требовалась тщательная очистка и повторная утюжка, часто при такой перевозке готовое платье рвалось, пуговицы ломались и отрывались. Естественно, возникла потребность в специализированном автомобиле с фургоном, в котором готовое платье могло перевозиться как в подвешенном состоянии, так и разложенным на стеллажах. Для удобства погрузки-разгрузки готовое платье вешалось на вешалках поперек. При такой транспортировке платье, прибывшее в магазин, совершенно не нуждалось в глажении. Наибольшее распространение в тридцатых получили фургоны шириной два и длиной два с половиной метра, установленные на полуторатонном шасси ГАЗ-АА. Перевозка готового платья предъявляла дополнительные требования к персоналу, которые сводились к тому, что весь груз надлежало плотно развешивать в кузове, чтобы он не болтался и не мялся, а главное, чтобы не пачкался при разгрузке.

Решение ноябрьского пленума ЦК ВКП(б) 1934 г. отменило в СССР карточную систему на хлеб и другие продукты. Одновременно с этим были приняты меры по расширению и улучшению хлеботорговой сети, начиная от элеватора до хлебозавода, магазина и ларька. Большую роль в улучшении работы хлебной торговли сыграл специализированный транспорт. До начала работ по его реконструкции хлеб в СССР навалом накладывался в ящики, которые затем грузили в стандартный грузовик, покрывали брезентом и отправляли в ларьки.

Первые работы по созданию специализированных хлебных фургонов были проведены в 1935 г. Комбинатом реконструкции транспорта Наркомвнутторга СССР, наметив два основных вида перевозки хлеба: в контейнерах и в хлебных фургонах. Основным в создании хлебных фургонов стала разработка стандартных хлебных лотков, которые до сих пор применяются при всех видах перевозки хлеба. Хлеб с сортировочного стола укладывают на лотки, взвешивают на автоматических весах. Лотки вставляют в специальные стеллажи в хлебном фургоне или контейнере. Простейшим типом хлебного фургона в тридцатых опять же был кузов «коробочка», который ставили на обычный грузовой автомобиль вместо бортовой платформы. При этом стандартная кабина водителя не затрагивалась.

Центральное бюро стандартизации НАТИ в 1936 г. разработало проект хлебного кузова-«коробочки», который можно было ставить на стандартную грузовую платформу со снятыми бортами. Крышу этот кузов имел железную или фанерную, обтянутая дерматином или крашеным брезентом, в ней прорезалось вентиляционное отверстие с козырьком против дождя и снега и фильтром против грязи и пыли. Кузов имел две двухстворчатые двери на обеих сторонах кузова, дощатые или фанерные с шарнирами, укрепленными на стойках. Такие кузова могли ставиться на все тогдашние советские грузовые автомобили. Так, при установке на ГАЗ-АА и ЗиС-5 число секций для лотков равнялось трем, а на ЗиС-12 и ЯГ-4 – четырем.

Еще один тип хлебного фургона выпускался Горьковским автомобильным заводом имени Молотова на базе автобуса ГАЗ-03-30. Устройство каркаса кузова с незначительным перемещением стоек позволяло разместить оборудование для перевозки хлеба, состоящее из вертикальных стоек, сделанных из углового железа, связанных между собой полозьями, по которым передвигались лотки с хлебом. Опытные образцы хлебных фургонов автобусного типа на шасси ГАЗ-АА и ЗиС-5 изготовил в 1936 г. и Московский комбинат реконструкции транспорта. Фургоны выделялись переработанной облицовкой радиатора, капотом и передними крыльями. Кузов автобусного типа на шасси ГАЗ-АА отличался еще и тем, что его загрузка и разгрузка производились сзади через опускающуюся шторную дверь. Подача лотков производилась к двери при помощи дверного ворота, что значительно облегчало разгрузку.

Особую группу составляют фургоны для транспортировки скоропортящихся продуктов: мяса, мясных изделий, рыбы, дичи и т.д. Фургонов с механическими холодильными установками советская промышленность еще не выпускала, поэтому мясные продукты перевозились на короткие расстояния в закрытых изотермических фургонах с оцинкованным полом и специальными кронштейнами для подвески мясных туш. Фургон защищали от действия наружной температуры теплонепроницаемыми двойными стенками, внутреннее пространство между которыми заполнял термоизоляционный материал. Однако изотермические фургоны оказались совершенно непригодны для длительных рейсов ввиду невозможности поддерживать в них требуемую температуру.

Основным производителем изотермических фургонов в тридцатых годах были мастерские Московского мясокомбината имени Микояна. В кузове автобусного типа на шасси ЗиС-12 имелось пять отделений с 64 выдвижными ящиками, в каждый ящик можно было положить 20–30 кг колбасы, сосисок или мяса. Внутри была устроена специальная система охлаждения, позволявшая в жаркое время года сохранять мясные продукты, потому что каждое отделение в кузове представляло изотермическую камеру. Полезная грузоподъемность автомобиля снизилась до 1800 кг. Подобный же автомобиль-фургон изготавливался мастерскими мясокомбината имени Микояна и на шасси ГАЗ-АА, однако он имел только три отделения с 45 ящиками. Оба автомобиля выделялись очень привлекательным внешним видом, однако имели один крупный недостаток – большой собственный вес.

Народный комиссар внутренней торговли СССР И.Я. Вейцер в речи на приеме отличников советской торговли поставил задачу организовать в 1936 г. торговлю из автолавок в тех местах, где слабо развита торговая сеть. В Советском Союзе развозная торговля играла еще одну особую роль. Каждый год миллионы колхозников проводили на полях декады и месяцы. Во время весенней посевной, сенокоса, уборочной страды и осенней посевной в советской деревне оставались только старики и дети. Все остальные были в поле. Одним из главных средств приближения товаров к занятому на колхозном поле потребителю и стала развозная торговля. Но и в Москве с 1 мая 1936 г. работали три автолавки И.Я. Вейцера: одна Мосгастронома и две «Стрела» ЦТПУ НКВД. Кроме того, большое количество автолавок работало в системе Центровоенторга, обслуживая лагеря, маневры, учения и переходы.

Советские фургоны-автолавки выпускались открытого и закрытого типов. Первые изготавливал Московский комбинат реконструкции транспорта Наркомвнутторга СССР на шасси ГАЗ-АА и ЗиС-12. Автолавка на шасси ГАЗ-АА была выполнена в форме «коробочки», установленной позади стандартной кабины. Правый и левый борта были сделаны откидными, верхняя часть борта открывалась наверх, образуя навес, нижняя – откидывалась в выносных шарнирах, образуя прилавок. Внутреннее оборудование состояло из коротких полок. В передней части кузова во всю его ширину устанавливался холодильник с изотермическими стенками и камерой для льда. Для освещения товаров и прилавка в темное время суток на верхнем откидном борту кузова имелись два электрических плафона. Автолавка закрытого типа представляла собой фургон с витринами вдоль одной стенки. Центральная витрина служила для торговли и снабжалась откидным прилавком-навесом, товар размещался вдоль противоположной стенки на специальных не выдвигающихся полках.

По особому заданию и под непосредственным руководством Ипполита Яновича (Израиль Яковлевич) Вейцера в 1936-37 г. Комбинат реконструкции транспорта разработал проект (два проекта: первый - с прилавком и люком для загрузки под ним, а второй - с откидным прилавком и проходом для загрузки) и построил два фургона-автомагазина закрытого типа на шасси ЗиС-12/ЗиС-8 (три: один Мосгастронома и два «Стрела» ЦТПУ НКВД). Согласно указанию наркома особое внимание было уделено удобству для покупателей и продавцов, а также на культурное оформление автомагазина в целом. Торговля производилась через прилавок, размещенный в заднем торце кузова. Покупатель поднимался к прилавку при помощи откидной ступеньки. Над прилавком было окно, раскрывающееся полностью или частично, в зависимости от погоды и времени года. Шоферская кабина составляла единое целое с кузовом-фургоном. Задняя часть кузова была красиво оформлена по бокам полуцилиндрическими пилястрами с застекленными и освещаемыми витринами.

Вечером автомагазин можно было подключать к коммунальной электросети, для чего в кузове имелся распределительный щиток и понижающий трансформатор на 12 вольт. Откидное сиденье у прилавка, касса-пульт и умывальник служили для удобства продавца. Зимой кузов отапливался от выхлопной системы, а на остановках – электропечью. Летом вместо печи включался 4-лопастной вентилятор. Скоропортящиеся грузы хранились в объемистом холодильнике. Кузов с внешней стороны имел габаритные лампы, маршрутную освещаемую надпись и хромированные детали. Эти фургоны выпускались штучно вплоть до начала войны.

Когда началась Великая Отечественная война, большинство автофургонов были переоборудованы в санитарные автомобили и отправлены на фронт. Поэтому после войны ощущался острый дефицит в подобном транспорте, который начинал постепенно уменьшаться.

**P.S.** Вейцер И.Я.в 1937 г. был арестован и расстрелян.

**Наркомвнуторг - Народный Комиссариат по Внутренней Торговле СССР. Ранее = Центральное управление торговли, производственно-бытовых предприятий и общепита (ЦТПУ) НКВД СССР**

**Варианты этой модели от ЛОМО-АВМ**

642-01 ЗиС-8 Автомагазин Облмосторга, Подмосковье, конец 30-х г.МО 94-70 (синий, светло-бежевый).   
642-02 ЗиС-8 Автомагазин Наркомторга, Подмосковье, 1941 г. МО 64-12 (темно-зеленый, темно-бежевый).   
642-03 ЗиС-8 Автомагазин Наркомвнуторга, Москва, 1937 г. МБ 04-21 (вишневый).   
642-04 ЗиС-8 Автомагазин Наркомвнуторга, Москва, 1936 г. 3-12-20 (светло-зеленый).   
642-05 ЗиС-8 Автомагазин Наркомвнуторга, Москва, 1936 г. 2-17-26 (темно-бежевый).   
Автомагазин Зис-8 по 3 шт.