

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 18



«АВТОМОБИЛЬ МЕЧТЫ»



МЕЧТА КОЛЛЕКЦИОНЕРА



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЕ
И НАРОДНЫЕ АВТОМОБИЛИ

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

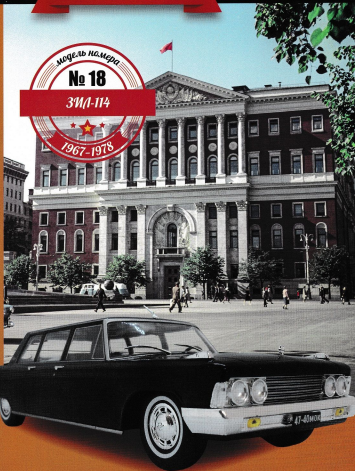
ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00018



9 772587 657209



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 18, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Баур Медиа»
Главный редактор: Фрида Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Вилковская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вилковская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40
Сфера обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kollektsiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций,
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@baurmedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Издатель в Беларуси: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41)

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Шевченка, д. 42-44,
оф. 15 Б, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДП ПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дзержинська, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать подписанные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-68-63
www.rodrick.edpresse.ua
E-mail: rodrick@edpresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Verna 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 8800 экз.
Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 15.06.2018.
Дата выхода в свет: 20.09.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

«Автомобиль мечты»



МАШИНА И ВРЕМЯ

8

Мечта коллекционера



ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

10

Представительские и народные автомобили

Фотографии и иллюстрации: 3 © РМА Новости; 4 © М. С. Коценок;
5 © РМА Новости; 6 © Valentin Sobolev/TASS;
7 © Михаил Агафий / Фотобанк.Лора; 8-9 © РМА Новости;
8 (левая) © Алексей Захаров/TASS; 9 (правая) © РМА Новости;
9 (левая) © TASS; 10 (левая) © Valentin Sobolev/TASS;
10 (правая) © РМА Новости; 11 (левая) Anatoly Senichkin/TASS;
11 (правая) © РМА Новости; 12 (левая) © Алёна Оксана/Фотобанк.Лора.

«Автомобиль мечты»

Автомобиль высшего класса ЗИЛ-114 – первый советский правительственный лимузин, спроектированный без прямого копирования американских образцов, в результате собственных дизайнерских и технических разработок.

Предшественник «114-го», автомобиль ЗИЛ-113, появился после того, как советский лидер Никита Хрущев увидел автомобиль американского президента Джона Кеннеди – Lincoln Continental X-100. По возвращении в Советский Союз Хрущев распорядился обновить ЗИЛ-113, слишком напоминавший «Чайку», и посоветовал «сделать, как у американца». Тогда, в 1961 году, Никита Сергеевич вряд ли предполагал, что спустя всего лишь год «аэрокосмические» обводы нового лимузина будут выглядеть не просто модно, а несомненно и нереспектабельно. Хотя через три года возникла еще одна, не менее важная причина создания нового правительственного лимузина: место отправленного в отставку Хрущева занял новый генсек, который не мог ездить на машине предшественника. Надо отметить, что новый генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Ильич Брежнев, в отличие от Сталина и Хрущева, не вмешивался в процесс создания новой машины, хотя в автомобилях разбирался значительно лучше них.

Проектирование с нуля

Получившие творческую свободу конструкторы понимали, что автомобиль нужно спроектировать с таким расчетом, чтобы конструкция его двигателя и шасси быстро не устарели. Следовало обеспечить своего рода «запас прочности» на перспективу. Глобальность поставленной перед конструкторами задачи – воплотить в новой модели все самое передовое, что было в современном автомобилестроении, – предполагала возможность не



Автомобиль ЗИЛ-114 в Москве, 1973 г.

обращать внимания на себестоимость, технологичность, возможность снежников и т. д. Хотя правительственные автомобили формально считались серийными, фактически речь шла о штучном производстве. Главный конструктор ЗИЛА А. М. Кригер назначил ведущим конструктором новой машины В. Ф. Родионова, возглавлявшего на заводе лабораторию спортивно-гоночных машин. Родионов привлек к работе наиболее талантливых, с его точки зрения, специалистов завода: Б. Н. Мамаева, Е. З. Брема, Б. Ф. Кузнецова, Л. Н. Гусева,

Модель автомобиля ЗИЛ-114

Шарниры заднего моста были разработаны совместно с конструкторами авиационным, чтобы рассчитаны они на пробег

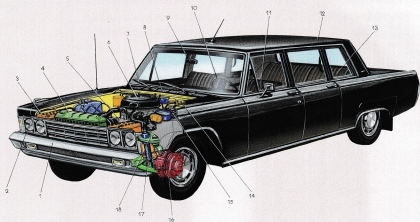
Объемы кузова – 3,5 кубических метра с дополнительными объемами сиденья



Стеклопакеты лимузина, обеспечивающие отличную звукоизоляцию и защиту от непогоды, изготовлены из многослойного стекла и имеют электрохромный пробег

Передняя подвеска – независимая, бескамерная, со стабилизатором поперечной устойчивости

Компоновочная схема автомобиля ЗИЛ-114



- 1 – передний бампер,
2 – фара,
3 – аккумулятор,
4 – радиатор,
5 – бензиновый V-образный двигатель Зил-114,
6 – воздушный фильтр,

- 7 – капот,
8 – воздухозаборник,
9 – зеркало заднего вида,
10 – рулевое колесо,
11 – переднее сиденье водителя,
12 – кузов «климатон»,

- 13 – двухцилиндровый задний двигатель,
14 – бачки для тормозной жидкости,
15 – распределитель тормозной системы,
16 – барабан колеса передней подвески,
17 – гидродемпфер передней подвески,
18 – веревочный рычаг передней подвески.

Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-114

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 3085

Полная масса, кг: 3610

Габаритные размеры, мм:
длина – 6305 ширина – 2068
высота – 1540 база – 3880

Дорожный просвет, мм: 170

Двигатель: ЗИЛ-114, четырехтактный, восьмичилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 300 при 4400 об/мин

Рабочий объем, см³: 6959

Коробка передач: автоматическая гидромеханическая (гидравлический трансформатор, работающий совместно с двухступенчатой (с 1975 года трехступенчатой) планетарной коробкой передач)



Тормоза: дисковые с автоматической регулировкой зазора, привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса; система снабжена одним вакуумным и двумя гидравлическими усилителями

Рулевой механизм: шест с гайкой на циркулирующей шариком и рейки с зубчатый сектором, с гидравлическим усилителем

Подвеска передняя: независимая, рычажная, бесшарнирная, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

Размер шин: 9,35-15"

Макс. скорость, км/ч: 190

Время разгона до 100 км/ч, с: 13,5

Расход топлива при скорости 80 км/ч: 18 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 120

ТВОРЧЕСТВО МАСС



Хотя логотип ЗИЛа связан с выпуском автомобиля представительского класса, дизайн ставшего легендарным ренба стал результатом

творчества масс и демократического голосования. Благодаря инициативе начальника экспериментального цеха Г. А. Мастерова была устроена выставка эмблем, выполненных заводскими инженерами в виде нагрудных знаков. Означившаяся с творчеством заводчан, директор ЗИЛа П. Д. Бородин своим приказом объявил победивший в конкурсе логотип конструкторско-художника Илья Сухоумова официальным. Произошло это 15 января 1972 года – это дата считается днем рождения логотипа «ЗИЛ».

Н. А. Алексеева, А. И. Овсянникова, Г. Р. Гейликина, Д. Фролова, Г. И. Козюкова, Д. Б. Брейгина, П. С. Тарасенко, А. А. Нады, А. А. Тарутина, С. Н. Петрова, Б. С. Голубева, Г. И. Гольдберга, М. И. Фрицмана.

За исключением двигателя, работы по которому начались еще в 1962 году, все пришлось проектировать с нуля. Одной из главнейших задач стало придание автомобилю нового запоминающегося и сугубо индивидуального облика – отказ от копирования американских образцов был принципиальным решением. Дизайн ЗИЛ-114, по сравнению с предшественниками, стал более рациональным, обводы – строже и торжественнее. Вместе с тем надо отметить, что, невзирая на солидную массу, автомобиль не выглядел тяжелым. Это объяснялось большой площадью остекления. Обилие хрома ушло в прошлое – его было ровно столько, чтобы придать

кузову некоторую эlegantность. Первые прототипы 1966 года имели прямоугольные фары, впоследствии замененные на круглые.

В дальнейшем внешний вид лимузина практически не менялся. Исключением стали лишь два элемента. На машинах раннего выпуска задние колеса более чем на треть были прикрыты декоративными панелями, которые при необходимости снимались. Позже конструкцию заднего крыла изменили: от съемной части отказались, а линия арки стала намного выше.

Различались и наружные ручки дверей. На ранних образцах, включая прототипы, устанавливались обычные выступающие ручки под естественный хват. Позднее их заменили на травмобезопасные, утопленные в дверную панель. Поздние ЗИЛ-114 обзавелись еще и «очками» – прямоугольной хромированной оправой фар. Над обливком правительственного лимузина трудиться дизайнеры Б. Кузнецов, Э. Сабо и Л. Самохин.

Новый уровень комфорта

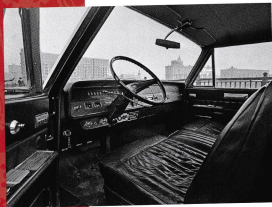
Потрудились дизайнеры и над интерьером, сделав его максимально просторным и комфортабельным, в первую очередь – для высокопоставленных пассажиров. Ширина заднего дивана позволяла разместиться четвертым пассажирам, хотя рассчитан он был на двоих. Каждое пассажирское место отделялось от соседнего широким, убирающимся в спинку подлокотником, регулировалось не только положение, но даже жесткость сиденья. А вот места для водителя осталось мало; чтобы ему легче было садиться в машину, пришлось даже рулевую колонку сделать откидывающейся. Передние сиденья обтягивались натуральной кожей (преимущественно черной), задние – светлым английским сукном, позже замененным велюром. Средний ряд сидений традиционно представлял собой два складных strapontena.

Модель намере



Легковой автомобиль ЗИЛ-114 на фоне Московского университета, 1968 г.





Водительское место представительского легкового автомобиля ЗИЛ-114. Москва, 1967 г.

Для отделки торпедо и отдельных элементов интерьера использовался натуральный лакированный шпон из карельской березы и ореха.

Микроклимат в салоне обеспечивали три отопителя, кондиционер и особые атермальные стекла, сделанные в Бельгии: они не пропускали тепло в жару и не запотевали зимой. Все стеклоподъемники, включая стеклянную перегородку между пассажирским отсеком и передними сиденьями, имели электрический привод. Центральная блокировка всех дверей осуществлялась с места водителя. Стандартная комплектация включала всеволновой радиоприемник «Радиотехника» с автономным и дистанционным управлением с заднего сиденья; дополнительно могли устанавливаться средства правительственной связи и экранированная система зажигания (модификация ИМЕ).

Конструкция рамы и подвески

Основу шасси ЗИЛ-114 составляла X-образная штамповано-сварная периферийная рама с лонжеронами объемного сечения. Подобная конструкция обеспечивала



Советский представительский легковой автомобиль ЗИЛ-114. Москва, 1967 г.

МОДИФИКАЦИИ

Базовой модификацией был седан ЗИЛ-114Е – автомобиль со средствами спецсвязи и экранированной системой зажигания (хотя было выпущено и несколько «чистых» ЗИЛ-114). ЗИЛ-114ЕА – медицинский универсал. Автомобиль включался в парте генерального секретари ЦК КПСС. Индекс ЗИЛ-114К получил автомобиль с защищенным кузовом. Существовала модификация с большим люком в крыше над пассажирским рядом сидений, что давало возможность приветствовать людей стоя. Также один из ЗИЛ-114 стал базой для яхтсменского пикапа с открытым бортом.

защиту автомобиля от деформаций, так как рама имела большую жесткость на кручение и удары. Учитывая массу машины, превышавшую 3 т, особые требования предъявлялись к подвеске: она должна была обеспечивать комфорт высокопоставленных пассажиров, устранять «клевки» при торможении и крены на поворотах. Задняя подвеска была стандартной для машин такого класса и массы: зависимая, рессорная, с реактивными штангами. Нестандартное решение, позволившее сделать ход автомобиля необычайно плавным, было применено в конструкции передней подвески – независимо от боковой кривизны, со стабилизатором поперечной устойчивости. Передняя подвеска, как и задняя, была оснащена телескопическими амортизаторами, но упругими элементами служили не пружины, а продольные торсионы, расположенные вдоль рамы, соединенные с нижними рычагами подвески и работавшие на скручивание.

Новшества в устройстве двигателя

На машину устанавливался семилитровый V-образный восьмичилиндровый двигатель мощностью 300 л. с. Е блок цилиндров, впервые в практике ЗИЛ/Ля, был отлит из алюминиевого сплава, что позволило уменьшить массу мотора на 100 кг. От предшественников этот силовой агрегат унаследовал гидравлические толкатели клапанов, делавшие ненужной регулировку зазоров в ГРМ. Кроме того, двигатель оснастили транзисторной системой зажигания и четырехмерным карбюратором. Еще одним новшеством была полнопоточная система фильтрации масла вместо отдельных фильтров тонкой и грубой очистки. Вопреки распространенной в то время практике этот двигатель не планировали использовать на транспортных средствах, востребованных народным хозяйством или армией. Он создавался специально для нового правительственного лимузина, требовал выкоктанового бензина и был приспособлен для работы с автоматической трансмиссией, то есть двухступенчатой планетарной коробкой передач с гидротрансформатором. Автоматическая трансмиссия досталась «114-му» в наследство от ЗИЛ-111, однако ее испытывать в сочетании с более мощным двигателем выявили ряд недостатков конструкции, компенсировать которые постоянным усовершенствованиями гидротрансформатора уже удавалось, и в 1966 году начались работы по проектированию трехступенчатой гидромеханической передачи. Выпускать новый агрегат и комплектовать им ЗИЛ/



Советский представительский легковой автомобиль ЗИЛ-114. Современная фотография.

начали лишь в 1975 году. Наряду с автоматическим переключением скоростей, не требовавшим вмешательства водителя, имелась возможность переключения их и в ручном режиме.

Каскадная система усилителей тормозов

Впервые в отечественном автомобилестроении на ЗИЛ-114 были применены дисковые тормоза, причем на всех четырех колесах. Безопасность и надежность обеспечивались двумя независимыми контурами. При этом каждый контур действовал на одну из двух пар тормозных колодок, расположенных на тормозном диске по разные стороны от оси. Таким образом, в случае выхода из строя одного из контуров все четыре колеса все равно тавались с исправной парой колодок. Задние тормоза оборудовались ограничителями усилия, неким прообразом современной АБС. Основной вакуумный усилитель был объединен с главным тормозным цилиндром, и еще два гидравкумных усилителя встраивались в каждый тормозной контур. В итоге получалась каскадная система усилителей тормозов. Стояночный тормоз приводился в действие специальной ножной педалью, причем механический привод действовал на специальные тормозные барабаны задних колес, что позволяло использовать его в качестве аварийного тормоза. При трогании с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом.

Все для удобного вождения

Удобство управления автомобилем обеспечивали гидроусилитель руля, демпфер угловых колебаний, установленный в рулевом приводе, и специальные низкопрофильные шины

с усиленным кордом. Для обеспечения бесперебойной работы электрических механизмов машины были укомплектованы двумя аккумуляторами.

Автомобиль и эмблема

По традиции советского времени, освоение принципиально новой техники и выпуск новой, передовой продукции приурочивались к какой-нибудь важной государственной дате – в случае ЗИЛ-114 это было 50-летие Октябрьской революции. В конце 1966 года опытные ЗИЛ-114 были вполне успешно продемонстрированы в Кремле Брежневу и Сулюкову, а уже в 1967 году спецех № 6 ЗИЛа начал старательную сборку серийных образцов «автомобиля мечты». Сборка машин продолжалась до 1978 года. За 11 лет цех покинуло 113 автомобилей нескольких модификаций.

Благодаря автомобилю ЗИЛ-114 у завода появилась своя эмблема: вписанная в ромб аббревиатура «ЗИЛ» на фоне горизонтального или вертикального прямоугольника. ★

Автомобиль ЗИЛ-114, 1968 г.



Мечта коллекционера

В период своего производства ЗИЛ-114 был мало известен широкой публике и лишь изредка встречался на дорогах Москвы. В наши дни немногие сохранившиеся правительственные ЗИЛы превратились в мечту коллекционеров.

В конце 1960-х – начале 1970-х годов увидеть ЗИЛ-114 можно было нечасто и по преимуществу в Москве, во время проезда правительственного кортежа. В наше время встретить его на дорогах в принципе невозможно, хотя известно, что некоторое количество экземпляров находится в частных коллекциях. Различные модификации этой модели не сохранились и известны исключительно по описаниям.

Необычный грузовик

При испытаниях в 1958 году нового легкового автомобиля представительского класса ЗИЛ-111 возникла потребность в сопровождающем скоростном грузовом автомобиле для перевозки топлива, запчастей и технического оборудования. Поскольку скорость существовавших тогда грузовиков была сравнительно невысокой (чуть больше 50 км/ч), то было решено создать небольшой легкий грузовой автомобиль грузоподъемностью 600–700 кг, способный развивать скорость, соизмеримую со скоростью лимузина. На полноценную разработку такой машины потребовалось бы значительное время, поэтому поступили проще: на раму лимузина ЗИС-115 установили укороченную грузовую платформу и кабину от грузовика ЗИС-151.

Когда на смену ЗИЛ-111 пришел ЗИЛ-114, для испытаний понадобился новый «легковой» грузовик. На этот раз шасси взяли от ЗИЛ-114, а кабину – от грузовика ЗИЛ-151, незначительно видоизменив ее: на капот установили



Члены болгарской партийно-правительственной делегации осматривают ЗИЛ-114 на заводе им. Лихачева, 1968 г.

два дополнительных воздухозаборника, убрали переднюю перемычку лобового стекла, установили двойные фары с прозрачными экранами. Спойлер на кабину взяли от грузовика ЗИЛ-153ГЯ. После испытаний машины с имитатором груза на ней установили грузовую платформу размерами 3030 × 1780 × 1140 мм с виниловым телентом. Снаряженная масса автомобиля составила 3286 кг, при этом «легковой» грузовик был способен разогнаться до фантастической скорости – 170 км/ч. Этот необычный грузовик стал легендой автодорог: водители «Жигулей» и «Волг» пересказывали истории о том, как их с легкостью обогнал на трассе странный грузовик с темно-вишневой кабиной и четырьмя фарами. Новая машина получила неофициальный заводской индекс ЗИЛ-113.

Скорая помощь для генсека

В 1972 году Леонид Ильич Брежнев перенес первый инсульт. Для сохранения его здоровья в поездках требовался транспорт, оснащенный медицинским оборудованием. Проще говоря, карета скорой помощи, выделявшаяся своим видом среди автомобилей правительственного кортежа. За основу взяли ЗИЛ-114. Разработчикам требовалось создать из лимузина универсал, чтобы разместить в нем носилки и необходимую медицинскую технику. Длина рамы автомобиля

Автомобиль ЗИЛ-114, 1968 г.



ВИНТАЖНЫЙ БРЕЖНЕВСКИЙ ЛИМУЗИН

В 2017 году анонимный коллекционер выставил на продажу правительственный лимузин ЗИЛ-114 – так называемый «Брежневский».

Объявленная цена составляет 13 млн рублей.



Автомобиль ЗИЛ-114 на выставке «Гараж особого назначения» в парке «Сколково», 2016 г.

позволяла это сделать с минимальными изменениями в конструкции, но на деле все оказалось сложнее, поскольку рама принимала на себя часть силовых нагрузок. Простое изменение положения некоторых конструктивных узлов привело бы к нарушению характеристик жесткости. Инженерам пришлось пересмотреть конструкцию кузова и переработать компоновку. Внутри салона от спинок передних сидений до левой двери со смещением к левому борту поместили основание для носилок. Рядом — три сиденья для врачей и ладки для хранения медицинских принадлежностей. Проблемой стало и хранение запасного колеса: багажное отделение, в котором оно ранее помещалось, в медицинском лимузине было упразднено. Но отказываться от запасного колеса в автомобиле такого класса было недопустимо, и место для него было создано — в вертикальной нише, за левой дверью. В интерьере салона ниша имела вид медицинского шкафика.

Врачи (которые не надевали белых халатов, чтобы не раскрыть назначения машины) попадали в салон через правую дверь. Два сиденья установили вполную к перегородке с водительской частью, против движения. Третье сиденье, по ходу движения, поместили у правого борта в районе двери.

Опытный образец медицинского лимузина собрали в 1974 году. Главным отличием от стандартного варианта (кроме переработки в универсал) стало наличие выступа на крыше. Он был сделан для увеличения свободного пространства в салоне. В полный рост врачи вставать не могли, но зато упрощалась работа с медицинским оборудованием, а также внос и вынос носилок из кузова. Для отделки салона, как и в обычном лимузине, использовалась дорогая кожа серого цвета. В правительственной скорой помощи установили самое современное реанимационное и кардиологическое оборудование,

ЗИЛ КИНОСЪЕМОЧНЫЙ

На базе ЗИЛ-114 был создан киносъемочный лимуз АСД-04-114 для работы кинооператоров. Он был спроектирован специалистами Львовского ПИТБ, а изготовлен на предприятии Укринмотокром в Чернигове. Правительственный лимузин был выбран в качестве базы для киносъемочного автомобиля из-за исключительной плавности хода, что способствовало качественной съемке с автомобилем. Машина также использовалась в качестве бунсера, чтобы снимать актеров в салоне буксирного автомобиля в движении. Эксплуатировался такой киносъемочный лимузин на киностудии «Мосфильм».

в том числе и импортное. Опыт эксплуатации такой машины посчитали успешным, и после разработки следующих правительственных лимузинов на их базе создавались аналогичные автомобили.

Медицинский универсал ЗИЛ-114ЕА был изготовлен в двух экземплярах (шасси № 68 и № 69). Первая машина была передана на службу в 4-е («Крымлевское») управление Минздрава СССР, а вторая — в МСЧ-16 АТЦ ЗИЛ. ★

Автомобиль
ЗИЛ-114, 1967 г.



Представительские и народные автомобили

В 1930-е годы советская автомобильная промышленность освоила выпуск всей гаммы легковых автомобилей: от представительских лимузинов до машин, которые тогда именовали народными, а в наше время – бюджетными.

В 1920-е годы руководители Коммунистической партии и советского правительства пользовались автомобилями иностранных марок – по причине отсутствия отечественных. Поначалу использовались реквизируемые автомобили (Ленин, например, ездил на авто из гаража Николая II, машинах Керенского, великого князя Миланла и т. д.), затем в Великобритании были закуплены 75 «Роллс-Ройса». На «Роллс-Ройсе» Ленин ездил до самой смерти.

Сталин, получивший в пользование роскошный 12-цилиндровый Packard Twin Six еще на Царицынском фронте, сохранял верность этой марке и в целом американским машинам. С 1925 года для обслуживания руководителей разных рангов в СССР стали поступать «Бьюики», «Кадиллаки», «Линкольны» и «Паккарды». В 1935 году от имени президента Рузвельта главе Советского государства был вручен подарок – бронированный лимузин Packard Twelve. На этой машине Сталин ездил долгие годы, но при этом постоянно утверждал, что использование советскими руководителями иностранных автомобилей принципиально неверно.

Автомобиль для правительства

Такое положение решено было исправить. По указанию Всесоюзного автотракторного объединения в 1933 году на заводе «Красный Путиловец» началась разработка представительского лимузина «Ленинград-1» (Л-1). Фактически это была почти точная копия автомобиля Buick 52-90, который по американским меркам относился к высшему-среднему классу (выше большинства марок,



Автомобиль ЗИС-101 на выставке «Гараж особого назначения» в гарае «Совальенки», 2016 г.

но ниже таких, как «Кадиллак» и «Паккард»). Всего было изготовлено шесть автомобилей Л-1. По тем временам это был весьма совершенный и конструктивно сложный автомобиль, с обилием автоматики и сервоприводов. Поэтому освоение советского Бьюика, как автомобили называли в печати, справедливо считалось большой победой советской промышленности и поводом для гордости. «Красный Путиловец» не имел достаточных производственных возможностей для начала массового выпуска подобной машины. Кроме того, не хватало и опыта в изготовлении столь сложной техники, поэтому надежное производство автомобилей ленинградского изготовления объективно оставляла желать лучшего – значительная часть из них не смогла своим ходом доехать до Москвы без серьезных поломок. Вскоре заводу было поручено производство танков Т-28, и программа по освоению «советского Бьюика» была отложена.

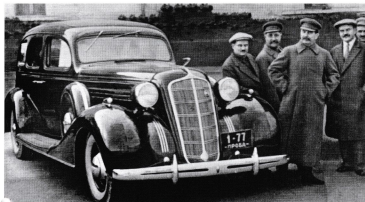
Совершенствованием машины занялся московский завод ЗИС. Московские конструкторы не стали копировать «Бьюик», а пошли по пути создания собственного

Модель ездителя по цене аналогичная с таксомотором 30-х годов, автомобиль ЗИС-101, в пути на выставке в гарае, 1967 г.



★ НА СЛУЖБЕ НАРОДУ

В крупных городах СССР автомобили ЗИС-101 широко использовались в качестве такси на длинных маршрутах. В 1936 году в Москве был создан 13-й таксомоторный парк, укомплектованный 55 автомобилями ЗИС-101. В отличие от правительственных, они имели более народную расцветку – синюю, голубую и желтую. С 1938 года эти машины стали выходить на маршруты, связывающие вокзалы, аэропорты и основные транспортные магистрали, а также города Нагиски и Бронницы с Москвой.



ЗИС-101, рядом слева направо: И. А. Лихачев, Г. Н. Оддиковоцдо, И. В. Сталин, В. М. Малютин, А. М. Минин. 1935 г.

СБОРКА ПО ОБХОДНОЙ ТЕХНОЛОГИИ

В 1940 году было получено разрешение начать сборку по обходной технологии автомобилей с двухдверными кузовами (500 кузовов было изготовлено в США). В ноябре-декабре 1940 года собрали партию из 16 автомобилей КИМ-10-50 с кузовом «седан», в январе 1941 года – еще 70, в феврале – 50, в марте – 102, в апреле – 100 машин. Выпуск фазетов КИМ-10-51 ограничился несколькими экземплярами.

автомобиля на основе его конструктивных решений. конструкции, в частности, были устранены также сложные в производстве и не отличавшиеся надежностью узлы, как автоматическое управление сцеплением, дистанционная регулировка амортизаторов и т. д. Рама и ходовая часть были усилены для эксплуатации в дорожных условиях СССР, что также потребовало их переработки.

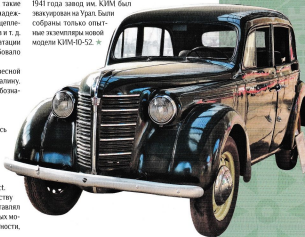
Первые опытные образцы были изготовлены весной 1936 года, 29 апреля их показали в Кремле Сталину. Конвейерная сборка автомобиля, получивших обозначение ЗИС-101, стартовала в начале 1938 года.

Если бы война повременила

В 1939 году на Московском заводе им. КИМ началось проектирование малолитражного автомобиля марки КИМ-10 (в двух вариантах – седан КИМ-10-50 и фазетом КИМ-10-51), причем в соответствии с постановлением экономического совета при Совнаркоме СССР от 5 марта 1939 года за основу была взята британская модель Ford Prefect. Эта модель была выбрана неслучайно: по устройству шасси и многих других агрегатов Prefect представлял собой как бы уменьшенный вариант более крупных моделей этой фирмы, выпускавшихся на ГАЗе, в частности,

имел такую же подвеску на поперечных рессорах с дышлом спереди и передачей на кузов продольные усиленные защитной трубой карданной передачи сзади. В результате равное шасси и силовой агрегат «Префекта» были воспроизведены практически в полном объеме, но из отечественных материалов и в расчете на отечественные условия производства. Задание было выполнено с опережением графика. Несмотря на то, что 13 июня 1939 года большая группа создателей автомобиля уже была удостоена премий и наград, серийное производство пришлось отложить: было дано указание вместо двухдверного кузова разработать четырехдверный, и на эти работы ушла вторая половина 1940 года. Планировалось, что к январю 1941 года будет утвержден новый кузов, а к июню начнется серийное производство. Эти планы нарушила начавшаяся война. В октябре 1941 года завод им. КИМ был эвакуирован на Урал. Были собраны только опытные экземпляры новой модели КИМ-10-52. ★

Автомобиль КИМ 10-52 «Опытный» на ВДНХ. Современная фотография.



ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 19

РЕКОНСТРУИРОВАНО СЕРИЙ



ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬ
ВАЗ-2108 «ВОСЬМЕРКА»



УЧАСТНИК ПРЕСТИЖНЫХ
АВТОРАЛЛИ



ИСТОРИЯ АВТОЗВОЛЮЦИИ:
ФАРЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

12+

ПОДРОБНО
ОБ АВТОБИЛЕ



hatch



★
ВАЗ-2108 «Самара»

★
ПЕРЕДНЕПРИВОДНОЙ
ВАЗ-2108 «ВОСЬМЕРКА»

★
УЧАСТНИК ПРЕСТИЖНЫХ
АВТОРАЛЛИ

★
ИСТОРИЯ АВТОЗВОЛЮЦИИ:
ФАРЫ (ПРОДОЛЖЕНИЕ)

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ