

# ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1499 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 41



ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИЙ  
ЛИМУЗИН ЗИЛ-4104



ЗИЛ-4104 — ЛУЧШИЙ  
АВТОМОБИЛЬ СССР



СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ  
СОВЕТСКИХ АВТОЗАВОДОВ

12+ КОЛЛЕКЦИЯ  
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00041



hachette

## Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 41, 2019

### РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бюро Медиа»  
Главный редактор: Фрад Мария Александровна  
Адрес учредителя, редакции:  
127015, г. Москва, ул. Витокан, 49, стр. 2  
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»  
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Витокан, д. 49, стр. 2  
Адрес для писем: 127230, г. Москва, в/л 40  
Отдел обслуживания клиентов: **8-800-260-72-12**

По техническим вопросам пишите на:  
info@ashete-kollektsia.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@bavemedia.ru

### БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,  
ул. Сурганова, 57/Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

### КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «АшТПресс»  
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 В, г. Киев, 01601  
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680  
Заказать пропускные номера (только для жителей Украины)  
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83  
www.podpiska.edipresse.ua  
E-mail: podpiska@edipresse.ua

### Отмечено в типографии:

LSC COMMUNICATIONS  
UL Bema 2 C  
27200 Stanowchice  
POLAND

Тираж: 5100 экз.  
Цена: 1499 руб.

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

Copyright © 2019 Ашет Коллекция  
Copyright © 2019 Ashete Collections  
Copyright © 2019 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: 24.05.2019  
Дата выхода в свет: 29.08.2019

[www.avtomobili-collection.ru](http://www.avtomobili-collection.ru)

# Содержание



## МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

## Представительский лимузин ЗИЛ-4104

## МАШИНА И ВРЕМЯ



8

## ЗИЛ-4104 - лучший автомобиль СССР

## ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

## Специализация советских автозаводов

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 4 © И. О. Коваленко;  
5 © РИА Новости; 6 (левая) © ТАСС, (вверху) © РИА Новости;  
6 (вверху) © частная коллекция, (внизу) © РИА Новости;  
7 (левая) © РИА Новости, (вверху) © Сергей Лавренко/Фотобанк.Лорс;  
8 © частная коллекция; 9 © РИА Новости; 10 © (левая) Valentin Khublayev/TASS,  
(внизу) © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

# Представительский лимузин ЗИЛ-4104

*Автозавод и.м. Лихачёва, крупнейший в Советском Союзе производитель грузовиков, одновременно являлся единственным поставщиком автомобилей представительского класса для обслуживания первых лиц государства.*

**В** мпуском представительских лимузинов на ЗИЛе занимался ЦЛА – Цех легковых автомобилей, он же – 6-й механосборочный цех. Построен он был в 1930-е годы, во время второй реконструкции завода. Первую продукцию выдал в 1937 году.

## Под влиянием американского автопрома

Первый серийный лимузин представительского класса – ЗИС-101 – покинул цех завода им. Сталина 18 января 1937 года. За основу при проектировании был взят американский автомобиль фирмы «Буик». В своей дальнейшей работе конструкторы ЦЛА ориентировались почти исключительно на продукцию американского автопрома. Легковой первенец московских автостроителей вышел не очень удачным. Хотя автомобили ЗИС-101 поступили в кремлевский гараж, Сталин по-прежнему предпочитал «Паккард».

Американские мотивы угадываются и в следующей модели завода – ЗИС-110. Явное заимствование тут не было, но кузов ЗИС-110, по мнению ряда экспертов, напоминает кузов наиболее престижных моделей фирмы General Motors – Buick и Cadillac.

Сборочный образ получился и у автомобиля ЗИЛ-111, сборка которого началась в 1958 году. В фас он был композиционно сходен с Packard Patrician 1956 года,



а обводы кузова повторяли Chrysler Imperial Crown. Механическая часть и интерьер разрабатывались с оглядкой на Cadillac Fleetwood-75.

В 1962 году началось производство рестайлинговой модели ЗИЛ-111Г. При ее создании вновь пришлось ориентироваться на тенденции американской автомобильной

Автомобиль представительского класса ЗИЛ-4104, 1994 г.

## Модель автомобиля ЗИЛ-4104



Броско правые и левые зеркала пассажирской раздвижной панели сиденья раздвигаются автоматически, с помощью клавиш на подлокотнике

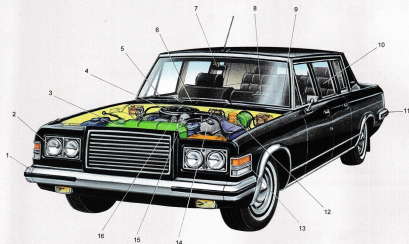
Закрытый удлинитель люка багажного отделения - лимузин



Правый тормоз имеет два агрегатных актора, каждый из которых работает на все колеса

Передние фары, в том числе и противотуманные, освещают лобовую часть машины

## Компоновочная схема автомобиля ЗИЛ-4104



1 - передний бампер,  
2 - фара,  
3 - радиатор,  
4 - воздушный фильтр,  
5 - стеклоочиститель,  
6 - воздухозаборник,

7 - зеркало заднего вида,  
8 - рулевое колесо,  
9 - сиденье водителя,  
10 - двухместный задний диван,  
11 - задний бампер,  
12 - бачок для тормозной жидкости,

13 - указатель поворота,  
14 - двигатель,  
15 - распределитель зажигания,  
16 - катушка зажигания.

## Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-4104

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 3335

Полная масса, кг: 3860

Габаритные размеры, мм:

длина - 6336      ширина - 2006  
высота - 1500      база - 3880

Дорожный просвет, мм: 173

**Двигатель:** ЗИЛ-4104, четырехтактный, восьмцилиндровый, карбюраторный, V-образный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 315 при 4400 об/мин

Рабочий объем, см<sup>3</sup>: 7690

**Коробка передач:** автоматическая гидромеханическая гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач

Сцепление: -

**Тормоза:** дисковые с автоматической регулировкой зазора; привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса; система снабжена тремя вакуумными усилителями

**Рулевой механизм:** винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатый сектором, с гидравлическим усилителем

**Подвеска передняя:** независимая, рычажная, бескапотная, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические

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

Размер шин: 9,35

Макс. скорость, км/ч: 200

Время разгона до 100 км/ч, с: 13

Расход топлива: 22 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 120



Золотая эмблема на капоте автомобиля ЗИЛ-41047 в сборочном цехе завода им. Ласкорёва в Москве, 2012 г.

моды тех лет: высшее руководство страны не меняло своих воззрений по этому вопросу. Положение изменилось только при Брежнев, который разбирался в автомобилях значительно лучше, чем Сталин и Хрущёв, но при этом не давал указаний профессионалам. В результате, создавая новый правительственный лимузин ЗИЛ-114, автоконструкторы впервые отошли от прямого копирования американских образцов и начали выработку собственных дизайнерских и технических решений. Серийное производство ЗИЛ-114 началось в 1967 году, но уже в начале 1970-х годов на ЗИЛе, понимая, что рано или поздно 114-й устареет, приступили к проектированию новой модели.

### Рестайлинг 114-го

Новый лимузин было решено делать на базе 114-й модели, доработав внешний вид и улучшив трансмиссию автомобиля. В 1974 году был готов пластилиновый макет.

К этому моменту конструкторы получили в свое распоряжение новый форсированный двигатель ЗИЛ-114, который и стал основой силовой установки будущего лимузина. Motor имел большой рабочий объем, мощность, увеличенную до 315 л. с., два верхних распредвала вместо одного нижнего. В целом внешний облик автомобиля был сформирован уже к началу 1977 года. Ключевой деталью обновленного дизайна стала решетка радиатора – более массивная, прямоугольная, уже не захватывавшая фары. Изменилось положение передних и задних световых приборов, стали иными бамперы. Колесные арки получили хромированные накладки. Первые испытания автомобилей, имевших еще обозначение ЗИЛ-115, прошли в начале 1978 года. В октябре того же года собрали первые серийные экземпляры, которые в связи с введением в СССР новой системы классификации автомобилей назывались уже ЗИЛ-4104. В общей сложности в 1978–1983 годах было изготовлено 106 автомобилей ЗИЛ-4104 различных модификаций. В 1983–1985 годах выпускался автомобиль ЗИЛ-41045, отличавшийся от базовой модели только некоторыми внешними деталями, а в 1986–2002 годах – ЗИЛ-41047, также отличавшийся только деталями. Всего было изготовлено около двухсот автомобилей семейства ЗИЛ-4104.

### Конструкция автомобиля ЗИЛ-4104

Автомобиль ЗИЛ-4104 имел закрытый цельнометаллический четырехдверный кузов типа «лимузин». Кузов размещен на мощной сварной раме необычной формы – передняя часть рамы плоская, а задняя выгнута и приподнята относительно земли. Рама состояла из штампованных лонжеронов замкнутого сечения. Передние крылья выполнены съемными, задние приварены. В кузове в три ряда расположено семь мест. Передний салон, как и положено лимузину, был отделен от пассажирского спинкой с поднимающейся с помощью электропривода стеклянной перегородкой. Два средних сиденья – откидные. Автомобиль был оборудован системами кондиционирования, отопления и вентиляции (независимыми для переднего и заднего салонов).

Модель №



Посетители у автомобиля ЗИЛ-41045 на выставке «Гараж особаго назначения». Москва, 2011





Генерал армии Владимир Поляков и маршал Советского Союза Виктор Куликов (в автомобиле) на параде ветеранов Великой Отечественной войны в день 50-летия Победы, 1995 г.

а также стереофоническим всеволновым радиоприемником с магнитофонной приставкой и электрическими стеклоподъемниками дверей. Все стекла трехслойные, тонированные.

Двигатель автомобиля – бензиновый, V-образный, восьмицилиндровый, четырехтактный. Максимальная мощность – 231,9 кВт (315 л. с.) при 4000–4600 об/мин. Диаметр цилиндров – 108 мм, ход поршня – 105 мм, рабочий объем – 7695 л. Степень сжатия – 9,3. Используемое топливо – бензин АИ-95 «Экстра». Распределительные валы размещались в головках цилиндров – по одному на каждую из двух половин блока. Распределители приводились цепью, клапанный механизм оснащался гидрокомпенсаторами, что снижало уровень шума при работе двигателя. Чугунные гильзы цилиндров запрессованы в алюминиевый блок. Система зажигания – электронная, бесконтактная, дублированная (основная и аварийная). Система подачи топлива тоже – бензонасос двойной электрический. В случае отказа одной из «ветвей» остается шанс, что машина не заглохнет, а пойдет своим ходом за счет второй системы. Карбюратор К-259 – четырехкамерный,

Сборка автомобилей представительского класса ЗИЛ-4104. Московский автомобильный завод им. Лихачёва, 1994 г.



«Дворник» на фарилах ЗИЛ-4104. Современная фотография.

Коробка передач – гидромеханическая, автоматическая включает в себя комплексный гидротрансформатор с коэффициентом преобразования 2,45 и планетарную трехступенчатую коробку передач с автоматическим переключением, выполненную по оригинальной схеме. В трансмиссии предусмотрен механический стопор для удержания автомобиля на склоне. Он rastормаживает автоматический при трогании с места.

Карданные валов – два, с промежуточной опорой. Задний мост – неразрезная штампованно-сварная балка. Главная передача – гипоидная, с передаточным отношением 3,62 или 3,31. Ступицы колес установлены на конических роликоподшипниках.

Передняя подвеска – независимая, бесшкворневая на поперечных рычагах. Упругие элементы – торсионы диаметром 28 мм, расположенные вдоль рамы. Для демпфирования колебаний установлены мощные телескопические амортизаторы.

Задняя подвеска – на продольных полуэллиптических малолистовых рессорах длиной 1550 мм. Ширина листов – 75 мм, толщина – 8 мм. Для повышения плавности хода и снижения шума между листами рессор проложены полиэтиленовые прокладки. Рессоры снабжены также реактивными штангами.

Колеса – с глубоким ободом, сварные. Крепятся к ступице на шпильках.

Шины – бескамерные, двухдорожечные, размерами 9,35-15" (235-380 мм). Давление в передних колесах – 2,1 кгс/см<sup>2</sup>, задних – 2,3 кгс/см<sup>2</sup>.

Рулевой механизм – шпнт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатым сектором. Передаточное отношение – 17,5. Имелся гидроусилитель с питанием от лопастного насоса, установленного на носке коленчатого вала двигателя. Рулевое колесо – регулируемое относительно водителя.



## РУЧНАЯ СБОРКА

Производство ЗИЛ-4104 было штучным. Целя изготовления продолжился около полугода. Цена изготовления выламывали вручную на дубовых шаблонах.

Затем их устанавливали на автомобиль, подгоняли по месту, рихтовали и выравнивали с помощью отвесного слеза. Покраска осуществлялась нитроэмалью в 15 слоев, с промежуточной сушкой и полировкой каждого из них.

Последний слой наносился и полировался уже после 2 тыс. км обкаточных испытаний.





Приборная доска автомобиля ЗИЛ-4104. Московский автомобильный завод им. Лихачёва, 1994 г.



Консоль панели приборов ЗИЛ-4104, 1994 г.

На всех колесах – дисковые тормоза с внутренним охлаждением, гидравлическим приводом и автоматической регулировкой зазоров. Привод тормозов имел два независимых контура, каждый из которых действовал на все колеса.

Вакуумных усилителей – три: центральный, действующий на главный цилиндр, и два – в каждом контуре. Кроме того, на ступицах задних колес имелся стояночный барабанный тормоз с механическим приводом, от отдельной педали. Распорка/мажание – автоматическое. Автомобиль оснащался 12-вольтовым электрооборудованием, питаемым от генератора мощностью 1,15 кВт, и двух аккумуляторных батарей общей емкостью 120 Ач. Передние фары, в том числе противотуманные, – с галогенными лампами.



Салон автомобиля ЗИЛ-4104. Московский автомобильный завод им. Лихачёва, 1994 г.

### Интерьер автомобиля

Отделка интерьера отличалась роскошью – велюровый салон с вставками из дерева. Передние сиденья – поскроннее, из обычной черной кожи. Два и сами места спереди были не очень удобные: мало места для ног, и руль мешал выходу из машины – водителю приходилось его откидывать. При этом передние сиденья также могли уклоняться по длине и наклону спинки, причем не механически, а с помощью электропривода.

Торпеда на ЗИЛ-4104 пластиковая, со вставками из натурального дерева, приборы обычные стрелочные. Водителя и переднего пассажира разделял широкий тоннель, в котором помещался селектор АКП. В отличие от передних, пассажирские сиденья были значительно просторнее, с широким подлокотником в центре. Они регулировались по углу наклона – пассажиры могли располагаться полулежа. Естественно, кресла правого и левого задних пассажиров выполнялись раздельными, и каждый из пассажиров мог регулировать свое сиденье индивидуально с помощью клавиш на подлокотнике. В заднем салоне имелся дополнительный пульт управления радиоприемником – он расположен в подлокотнике правого пассажира

и связан с передним приемником (если задний пассажир переключал волну или громкость, это происходило и на переднем приемнике). В подлокотнике левого пассажира располагался телефон.

Для удобства посадки и высадки дверные проемы были сделаны большими и высокими. Двери заднего салона имели изнутри две ручки для открывания либо самим пассажиром, либо сидящим на откидном месте помощником.

Управлять климатом в салоне могли как водитель, так и пассажиры на задних сиденьях. ★

Личуны ЗИЛ-4104. Автомузей Сочи, 2016 г.



# ЗИЛ-4104 – лучший автомобиль СССР

*ЗИЛ-4104 был высшим достижением советского автопрома, эталоном комфортабельности и красоты. Он соперничал в этом отношении с зарубежными аналогами – автомобилями премиум-класса Cadillac, Mercedes-Benz и Rolls-Royce*

Огромные черные лимузины перевозили только членов Политбюро ЦК КПСС и некоторых членов правительства, лишь небольшая часть машин использовалась для других целей. Отметим, что автомобили, перевозившие первых лиц государства, регистрационных знаков не имели – в отличие, например, от однотипных с ними автомобилей сопровождения.

## *«Черный доктор» и другие*

Одновременно с проектированием лимузина готовилась к производству его санитарная версия – ЗИЛ-41042 (ЗИЛ-И54). Эта машина имела кузов универсал с надстройкой над задним салоном, облегчавшей работу врачей при оказании первой помощи. Задняя дверь состояла из двух секций – верхняя поднималась, нижняя опускалась. Левая задняя дверь была фальшивой – за ней располагались запасное колесо и инструмент. Вопреки расхожему мнению, специального реанимационного оборудования автомобиль не имел, его назначением была только доставка высокопоставленного пациента в стационар. Автомобиль был рассчитан на бригаду из трех врачей. Чтобы не выдавать назначения машины, врачи этой бригады не носили белых халатов, а сам автомобиль не имел никаких специальных сигналов и знаков, окрашивался в черный цвет, за что и получил прозвище «Черный доктор». Внутренняя отделка универсала была не хуже, чем у лимузинов, даже носилки были выполнены из натуральной кожи.



Президент Чехословакии Густав Гужал в автомобиле ЗИЛ-4104, 1980-е гг.

В 1980–1985 годах на базе универсала выпускался автомобиль спецсвязи ЗИЛ-41043, имевший экранированное электрооборудование и встроенную в крышу параболоцифровую антенну правительственной связи.

## *Цвета шинельного сукна*

Как и все предшествующие лимузины, ЗИЛ-4104 использовался также и в советской армии – обслуживал военные парады. На Красной площади автомобили заменили лошадей для командующего и принимающего парад в 1955 году. Это были кабриолеты ЗИС-110В. В конце 1950-х годов им на смену пришли более современные и элегантные фазтоны ЗИЛ-112В. Начиная с 7 ноября 1967 года на вахту заступили рестайлинговые ЗИЛ-112. Оборудованием точно так же, как и предшественники, серо-голубые фазтоны ЗИЛ-112Д неизменно участвовали в военных парадах до середины 1970-х годов, а потом были заменены короткобазными кабриолетами ЗИЛ-117В. Но устарели и они.

В 1981 году по заказу Министерства обороны СССР был разработан еще одна модификация представительского ЗИЛ'а – парадный фазтон ЗИЛ-41044 (ЗИЛ-И58). Машина

Военный парад на Красной площади, последний раз 53-й годовщине победы в Великой Отечественной войне, 1990 г.



## САЛОН ДЛЯ БРЕЖНЕВА

Специально для Леонида Брежнева салон лимузина ЗИЛ-4104 имел красивую велюровую обивку и золоченые ручки, но по большей части все салоны ЗИЛ'ов были однотипными – это делалось для упрощения подмены автомобиля на другой по какому-либо причинам. В большинстве случаев пассажиры вообще не замечали, что машина другая.





Командующий парадом главнокомандующий войсками ВС РФ генерал-полковник Олег Салюк (слева) и министр обороны РФ Сергей Шойгу во время военного парада на Красной площади, 3 мая 2014 г.



Автомобиль представительского класса ЗИЛ-4104, 1994 г.

Цела укороченную на 580 мм колесную базу и оснащалась автоматически складывавшимся верхом (время подъема и опускания не превышало 20 сек.). Автоматическим был и механизм складывания рамок боковых стекол. В отличие от лимузина, у фазтона имелись только две двери, правое переднее сиденье отсутствовало. В центре салона была установлена тумба с торчачим, за который можно было держаться, стоя во время движения автомобиля. Машина оборудовалась блоком микрофонов и радиостанцией. Антенны были установлены на задних крыльях.

В Цехе легковых автомобилей ЗИЛА изготовили три фазтона. Они окрашивались в серый цвет, аналогичный цвету генеральской шинели. Рабочие ЦЛА вспоминали, что генерал, принимающий автомобили, прикладывал рукав своей шинели к машине, сравнивая цвет. По решению министра обороны Д. Ф. Устинова, обивка салона была выполнена из желто-рыжей кожи.

Автомобили ЗИЛ-4104 принимали участие в московских парадах вплоть до 2009 года. Использовались две машины: на одной

передвигался командующий парадом, на другой – принимавший парад Министр обороны СССР, а затем Российской Федерации. Третья машина была резервной и размещалась у Стаскиных ворот Московского Кремля. На сегодняшний день все три фазтона находятся в работоспособном состоянии (пробег у них совсем небольшой) и числятся на балансе Министерства обороны РФ.

#### Каждому генсеку по лимузину

Первым генеральным секретарем ЦК КПСС, пересевшим на ЗИЛ-4104, был Леонид Ильич Брежнев – начиная с 1978 года и до конца своего нахождения в должности он передвигался на этой модели. Ю. В. Андропов и К. У. Черненко ездили уже на обновленной версии лимузина, имевшей индекс ЗИЛ-41045. Пришедшему к власти в 1985 году Михаилу Горбачёву, естественно, потребовался новый автомобиль. Специально для него выпустили новую модификацию ЗИЛ-41047, на которой он проездил до ухода с поста главы государства.

Первый президент России Борис Ельцин первоначально также пользовался отечественным лимузином: это был бронированный ЗИЛ-41052, но позднее сменил его на бронированный лимузин Mercedes-Benz Pullman, изготовленный по спецзаказу на базе седана поколения W140. ★



Автомобиль Министра обороны РФ на параде в ознаменование 71-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне, Москва, 2015 г.

# Специализация советских автозаводов

*Советский автопром, несмотря на объективные трудности, первое послевоенное десятилетие активно развивался. Достаточно сказать, что к 1949 году удалось превзойти довоенный уровень производства автомобилей.*

К середине 1950-х годов автомобильная промышленность СССР представляла собой достаточно развитую отрасль народного хозяйства. В 1957 году выпуск автомобилей составил 495 994 штуки, а число моделей возросло до 45 наименований.

## Перспективный типаж

По мере роста объемов производства и увеличения числа моделей возникла проблема с планированием. Требовалось рассчитать, сколько и каких машин нужно народному хозяйству: самосвалов, автобусов, грузовиков повышенной проходимости, седельных тягачей, малотоннажных грузовиков, специализированных машин, фургонов и т. д. Выпуск этой техники на тех же заводах, где шла изготовление базовых моделей, представлялся экономически малоэффективным, и было решено вывести производство таких машин на специализированные предприятия. Но чтобы специализация обрела реальные формы, недостаточно было просто построить новые заводы – нужно было четко и обоснованно определить разновидности моделей, которые предстоит выпускать, обозначить предварительные технические требования для каждой модели в соответствии с ее назначением. Наконец, нужно было спрогнозировать, сколько конкретных автомобилей потребуется в разных отраслях народного хозяйства и в вооруженных силах, и исходя из этого вести строительство новых или реконструкцию существующих заводов. Такой научно обоснованный план работы над новыми моделями автомобилей носит название «перспективного типажа».



Видео конструкторы ЗИЛ в отделе планирования металлов НАМИ, 1975 г.

Первый перспективный типаж советских автомобилей был принят в 1956 году на первой Всесоюзной конференции автомобильных конструкторов по предложению академика Е. А. Чудакова. Каждые пять лет рассматривался и утверждался подобный типаж на следующие пятилетие (впоследствии и на больший срок). Разработку перспективных типоваж автомобилей, а также двигателей и других агрегатов была поручена головным НИИ отрасли – НАМИ.

## Создание специализированных производств

Принятый в 1956 году перспективный типаж уже в 1958 году был уточнен и доработан. Одновременно в отрасли была начата перестройка, основанная на этом типаже и имевшая целью создание специализированных заводов. Так, ЗИЛ был освобожден от производства автобусов, а их выпуск с 1959 года был передан заводу в Ликино-Дулево Московской области (ЛиАЗ). Львовский автобусный завод (ЛАЗ) специализировался с 1957 года на производстве пригородных и туристических автобусов с задним расположением силового агрегата. Самосвалы на шасси ЗИЛ и полуприцепы к седельным тягачам стали выпускаться на Мытищинском машиностроительном заводе (ММЗ). Выпуск седельных тягачей

Автобус ПА3-651 Павловского автобусного завода 1953 г.



## ★ ГАЗ – ФЕСТИВАЛЬ

С 1957 года к производству микроавтобусов РАФ-10 «Фестиваль», а с 1958 года – РАФ-977 приступила Рижская автомобильная фабрика (РАФ). В обеих моделях нашли широкое применение агрегаты и узлы легковых машин ГАЗ.



Первый самосвал MAZ-525 соходит с главного конвейера Белорусского автомобильного завода. 1950 г.

с кабиной над двигателем был поручен Кутанскому автомобильному заводу (КАЗ), Уральский автомобильный завод (УралАЗ) сконцентрировался на производстве трехосных грузовиков повышенной проходимости. При этом для всех вышеперечисленных заводов двигатели и отдельные узлы поставлял ЗИП.

Горьковский завод автобусов (ГЗА) в 1950 году передал выпуск автобусов ГЗА-651 и санитарных машин ГЗА-653 на новый Павловский автобусный завод (ПАЗ), приступив, в свою очередь, к производству специализированных фургонов на грузовых шасси ГАЗ. С 1958 года модель ПАЗ-651 стал выпускать новый Курганский автобусный завод (КАЗ), а в Павлово занялись выпуском новых машин ПАЗ-652 вагонной компоновки. Одесский автобусоремонтный завод (ОдАЗ) был освобожден от изготовления самосвалов ГАЗ-95 на шасси ГАЗ-51 и ориентирован на изготовление полуприцепов-фургонов с седельными тягачами КАЗ-606 и MAZ-200B. Самосвал ГАЗ-95 был поставлен на производство специализированным заводом автосамосвалов в Саратове. Производство внедорожников ГАЗ-69 и ГАЗ-69А с 1956 года передали с ГАЗа на Ульяновский автомобильный завод (УАЗ). Там же с 1958 года начали выпускать легкие малотоннажные грузовики семейства УАЗ-450 и УАЗ-451, во многом унифицированные с ГАЗ-69. С 1957 года к производству микроавтобусов РАФ-Ю «Фестиваль», а с 1958 года – РАФ-977 приступила Рижская автомобильная фабрика (РАФ). В обоих моделях нашли широкое применение агрегаты и узлы легковых машин ГАЗ.

Третий кулс предприятий условно можно назвать «ярославским». В 1958 году Ярославский автомобильный завод (ЯАЗ) был освобожден от производства автомобилей и перероентирован на выпуск автомобильных дизелей. Двухосные машины семейства «200» стал выпускать

MAZ, а трехосные грузовики – КРАЗ. Со своей стороны MAZ для того, чтобы увеличить выпуск двухосных дизельных грузовиков, передал производство одноосных тягачей MAZ-529 Могилевскому автомобильному заводу (МоАЗ), а карьерных самосвалов MAZ-525 и MAZ-530 с БелАЗу – в Жадно. Поставщиком дизелей и трансмиссий для всех этих машин стал Ярославский моторный завод (ЯМЗ – бывший ЯАЗ), и

Классический самосвал БелАЗ-540. Памятник на заводе Белорусской ССР. 1964 г.



# В НОМЕРЕ 42

## ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 42

КОВКАУМ (ИЛ) 140 776



ГАЗ-67 –  
«АВТОМОБИЛЬ-СОЛДАТ»



АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-67 –  
«ИВАН-ВИЛЛИС»



ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ  
ГРАЧЁВ

12+ возраст от 12 лет

ПОДРОБНОСТИ ИЩИТЕ



★  
**ГАЗ-67**

★  
ГАЗ-67 –  
«АВТОМОБИЛЬ-СОЛДАТ»

★  
АВТОМОБИЛЬ ГАЗ-67 –  
«ИВАН-ВИЛЛИС»

★  
ВИТАЛИЙ АНДРЕЕВИЧ  
ГРАЧЁВ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ