

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 54,90 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 6

СССР
ЛУЧШЕЕ



ЗИЛ-111Г/111Д

ДОГНАТЬ И ПЕРЕГНАТЬ АМЕРИКУ ★ «ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА» СТРАНЫ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №6, 2014

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Качук
Менеджер по продукту: Я. Чухиль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«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 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 160 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 299 руб

Розничная цена:

54,90 грн., 54 900 бел. руб., 990 тенге

ISBN 2071-095X

© 2008–2014 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять
последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения
к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска
является приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43



Данный знак информационной
продукции размещен в соответствии
с требованиями Федерального закона
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите
детей от информации, причиняющей вред их
здоровью и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности продукции,
предназначенной для детей и подростков»
ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

Иллюстрации предоставлены:

с. 1–3, 4 (лев.), 6 (верх), 8–13, 16:

ООО «Де Агостини»;

4 (прав.), 5 (лев.), 6 (низ),

7 (центр, все), 14, 15:

частная коллекция Максима Шелепенкова;

6: (центр, все) © киноконцерн «Мосфильм»;

5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;

Фотосъемка автомобиля —

Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска
Констатина Андреева, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.

Редакция выражает благодарность

«Музею техники Вадима Задорожного»,
а также лично Задорожному Вадиму
Николаевичу и директору Музея техники
Хоменко Анатолию Ивановичу.

Дата выхода в России 07.04.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





В 1963 году на официальных встречах с лидерами иностранных держав глава нашего государства Никита Сергеевич Хрущев начал появляться на невиданном доселе автомобиле, более всего напоминавшем роскошные американские машины. Проще было предположить, что страна сменила вдруг внешнеполитический курс, чем поверить в успехи отечественного автопрома.

Гость из будущего

Предыдущий представительский лимузин ЗИЛ-111, сменивший долгожителя ЗИС-110 в кремлевском гараже, появился в официальных хрониках всего за четыре года до описываемых событий, а в СССР начала 60-х нормальным сроком производства одной модели машины без видимых ее изменений считались добрые десять лет. В конце пятидесятых годов произошла смена поколений отечественных легковых автомобилей. «Москвич» семейства 400-401 выпускался до этого 11 лет, «Победа» — 12 лет, ЗИМ — 9 лет. Появление ЗИЛ-111 было вполне ожидаемым и предсказуемым — его предшественник ЗИС-110 верой и правдой прослужил первым лицам государства 13 лет. По сложившейся традиции, новому автомобилю предстояло провести на «посту №1» минимум десятилетие. И вдруг, спустя всего четыре года — радикальная смена имиджа!

Оптимисты решили было, что проявленная зиловцами оперативность — первая ласточка зарождающейся тенденции, и новые модели легковушек начнут появляться с такой же периодичностью. Но новый базовый «Москвич» (модели 402-407-403) уступил место представителю следующего семейства (408-му) без малого 8 лет после своего рождения; «двадцать первая» «Волга», сменившая «Победу», проработала на конвейере 14 лет, а ГАЗ-13 «Чайка», отправившая на заслуженный отдых ЗИМ, сходилась с конвейера автозавода в течение девятнадцати лет. Забегая вперед, отметим, что век ЗИЛ-111Г, как и «сто одиннадцатого», оказался недолг: всего четыре года выпускался этот автомобиль, а затем на смену ему пришёл ЗИЛ-114, который, кстати, был снят с производства лишь десять лет спустя. Причину явления, на тридцать лет опередившего свое время, следует искать не в технических инновациях, а в государственной политике СССР.

Большая политука как движущая сила автопрома

К концу 50-х годов Соединенные Штаты Америки стали главным стимулом развития всех без исключения отраслей народного хозяйства СССР. Именно Америку мы на уровне официального девиза намеревались «догнать и перегнать», а на уровне озвученных амбиций продемонстрировать ей «кузькину мать». И если эта загадочная «мать» в ряде стратегических сфер соперничества (например, в освоении космоса) являла себя оригинальными отечественными разработками, то в области автомобилестроения Хрущев ориентировался на достижения геополитического конкурента. Если раньше требования, предъявляемые к автомобилям первых лиц нашего государства, исчерпывались соображениями функциональности (безопасность, комфорт, надежность), то в разгар «холодной войны» основной акцент делался



Легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-111Г

на представительской составляющей. Машина должна была стать визитной карточкой государства, играть роль полпреда преуспевающей державы. Правительственный лимузин, таким образом, неофициально становился в один ряд с такими государственными символами, как герб, гимн, флаг.

Это обстоятельство, кстати, имело негативные последствия. Если у американцев президенты, поп-звезды и бизнесмены могли разъезжать на одной и той же модели машины, то в СССР начиная именно с ЗИЛ-111, отказались от использования машин высшего класса где бы то ни было, кроме как на ниве перевозок руководства страны.

стремлением извлечь из новоявленного «аристократа» хоть какую-нибудь народнохозяйственную пользу.

Итак, благополучно проехав на ЗИЛ-111 четыре года (с 1958 по 1962), Никита Сергеевич захотел обновления представительской машины. Видимых причин тому две. Во-первых, Джон Кеннеди, сменивший в 1960 году на посту президента США Дуайта Эйзенхауэра, ездил на *Lincoln Continental X-100*. Этот «Линкольн», по сравнению со «сто одиннадцатым», казался верхом респектабельности. (Кстати, именно в этой машине 22 ноября 1963 года Кеннеди был убит.) Хрущев проигнорировал тот факт, что в Штатах специально под президентов

Так или иначе, с ролью атрибута высшей власти ЗИЛ-111 и его модификации, по мнению Хрущева, справляться перестали, и в начале 1961 года КБ завода получило задание на переработку правительственного лимузина.

«Фейслифтинг» по-гоголевски

Пожелания самого Никиты Сергеевича сводились к расплывчатому «сделать точно такой, только другой и лучше», где в качестве прототипа подразумевался «Линкольн» Кеннеди. Разумеется, подобную формулировку нельзя было считать конкретным техническим заданием. К тому же речь шла лишь о приведении внешности

Правительственный лимузин неофициально становился государственным символом, как герб, гимн, флаг

Предшественник «сто одиннадцатого», ЗИС-110, помимо базовой, представительской версии выпускался в модификациях «такси» и «скорая помощь», что позволяло производить его пусть небольшими партиями, но всё же на конвейере. (За 12 лет свет увидели 2089 автомобилей этой марки.) Производство «сто одиннадцатого» и его модификаций велось вручную и ограничивалось дюжиной экземпляров в год. Ничего страшного в этом не было, но в кремлевском гараже простаивали, не находя широкого применения, замечательные разработки зиловских инженеров. Собственно, попытки наладить производство туристического автобуса «Юность» на базе узлов и агрегатов ЗИЛ-111 объясняются именно

автомобили не конструировались, и глава государства выбирал себе официальную машину из общегражданского модельного ряда. Разумеется, после этого выбранная модель подвергалась существенным переделкам, но основа-то оставалась прежней... Во-вторых, есть версия, что Никите Сергеевичу не нравилось внешнее сходство его ЗИЛа с запущенной годом позже в серию «Чайкой», предназначенной для руководителей среднего звена, — председателей горисполкомов, например. В том, что машины эти были очень похожи, нет ничего удивительного: их дизайн примерно в одно и то же время разрабатывался одним человеком — газовским художником-конструктором Львом Еремеевым.

ЗИЛ-111 в соответствие с американской автомобильной модой.

Полностью менять конструкцию автомобиля никто не требовал, тем более что четырехлетней давности разработки 200-сильного восьмицилиндрового двигателя, автоматической гидромеханической трансмиссии и ходовой части оказались очень удачными и ни в чем не уступали американским аналогам. Таким образом, речь шла именно о рестайлинге, причем заведомо обращенном к американскому дизайну.

Вначале к «сто одиннадцатому» попытались пристроить новый передок, скопированный с *Cadillac Fleetwood 75* 1961 года, но в производство этот вариант запущен не был. Затем под руководством конструктора В. Ф. Родионова автомобиль подвергли более серьезной модернизации.

Знаюки автомобильного кузовостроения до сих пор спорят, какая именно машина легла в основу ЗИЛ-111Г. Одни утверждают, что непосредственно «Линкольн» Кеннеди (модель *Continental X-100* 1961 года), другие находят несомненное сходство с *Cadillac Fleetwood 75* начала 60-х, третьи ссылаются на *Chrysler Imperial* 1958 года, четвертые...

Сколько «знатоков», столько и мнений. В действительности ни о каком копировании в данном случае речи не было. Художники-конструкторы, разрабатывая новый облик правительственного автомобиля, вынуждены были руководствоваться незатейливой логикой Агафьи Тихоновны из пьесы гоголевской «Женитьбы»: «Если бы губы Никанора Ивановича да приставить к



Опытный образец ЗИЛ-111Г



Обновлённой машине от предшественницы достался V-образный восьмицилиндровый движок рабочим объемом без малого 6 литров, развивающий мощность 200 л.с. при 4200 об/мин, гидротрансформатор с коэффициентом преобразования 2,45, планетарная двухступенчатая коробка передач, панорамное ветровое стекло и прочие технические решения, делающие ЗИЛ-111Г достойным представителем своего класса автомобилей.

носу Ивана Кузьмича, да взять сколь-нибудь развязанности, какая у Балтазара Балтазаровича, да, пожалуй, прибавить к этому еще дородности Ивана Павловича — я бы тогда тотчас же решилась». Вот и взяли что-то от одной машины, что-то от другой. Это говорит не столько о плагиате, сколько о стремлении не отстать от автомобильной моды... Впрочем, об одном заимствовании все же можно говорить со стопроцентной уверенностью: задние фонари (два вертикальных, визуально связанных с оперением задних крыльев, заменили на четыре круглых) использовали уже готовые — от... микроавтобуса ЗИЛ-118 «Юность», разработки которого находились к тому времени на стадии производства опытных образцов. От чего же во внешности следовало избавиться в первую очередь? Прежде всего, от излишней «готичности», наиболее ярко выраженной в оформлении передней и задней частей автомобиля. Впрочем, с готическими арками козырьки над передними фарами и стреловидные навершия над задними фонарями на американских прототипах сравнивали лишь не вполне компетентные заокеанские искусствоведы.

В действительности автомобильный дизайн середины 50-х формировался под влиянием аэрокосмической темы. Отсюда и «кили» над задними крыльями, имитирующие хвостовое оперение самолета, и избыточное остекление верхней части салона, напоминающее «фонарь» истребителя. Тенденция эта была недолгой, автодизайнеры заявили о своем праве на собственную эстетику. В результате с передних и задних крыльев ЗИЛ-111Г исчезли характерные козырьки и «ребра», фар стало четыре, хромированные бамперы внушали уважение массивностью и выглядели уже не накладными деталями, а конструктивно-художественными элементами кузова. Семиместный салон почти не затронула модернизация. К услугам водителя и пассажиров по-прежнему были предоставлены электрические стеклоподъемники, приемник с автоматической настройкой и возможностью управлять им с заднего сиденья и стеклянная перегородка, отделяющая водительский ряд сидений от VIP-части салона. В стандартную комплектацию модификации «Г» вошел и кондиционер (первый отечественный).



Лимузин ЗИЛ-111Г

А в это время...

1962 год



Нобелевским лауреатом в области физики «За пионерские работы в области теории конденсированных сред, в особенности жидкого гелия» становится легендарный советский ученый Лев Давидович Ландау. На фото: вручение Нобелевской премии.

1962 год



В городе Кременчуг Полтавской области открыта первая ГЭС в СССР без машинного зала, с генераторами, защищенными 18-метровыми металлическими крышками.

На фото: Хрущев Н. С., Щербицкий В. В., Подгорный Н. В. прибыли на открытие Кременчугской ГЭС.

1963 год

В США закрылась тюрьма «Алькатрас». Она прославилась как особо защищенный объект для содержания опасных преступников и заключенных, ранее совершавших побеги из других тюрем. В 1973 году остров сделали частью Национальной зоны отдыха «Золотые ворота», и с тех пор Алькатрас ежегодно посещают около миллиона туристов.



«Одиноким предоставляется общежитие» (реж. С. Самсонов, 1983 год)

Добрая советская мелодрама о том, как нелезко и по-разному дается счастье людям. Вера Голубева (Н. Гундарева) работает на текстильном комбинате, живет в общежитии. В свободное от работы время она устраивает судьбы своих подруг, подыскивая им женихов. Но сама героиня одинока — до тех пор, пока в общежитии не появляется новый комендант Виктор Петрович. Сначала он пытается разогнать «брачное агентство», но в финале фильма все гуляют свадьбу Веры и Виктора Петровича. Молодожены уезжают в свое светлое будущее на празднично оформленном ЗИЛ-111Г.



Парадный фазетон ЗИЛ-111Д

«Гладко было на бумаге...»

В процессе подготовки ЗИЛ-111Г к производству всплыла одна проблема. Оказалось, что штатный домкрат из-за изменения конструкции оперения и бамперов к новой машине не подходит. Попробовали использовать гидравлический домкрат, применявшийся на «сто десятом» ЗИСе, но и он не подошёл. Пришлось создавать совершенно

новое изделие: механический складывающийся винтовой домкрат 23111Г — по типу домкратов, применявшихся на «кадиллаках» 1961 года. Его конструкция оказалась настолько удачной и универсальной, что он и по сей день входит в стандартную комплектацию современных легковых автомобилей ЗИЛ представительского класса. Любопытно, что, несмотря на возможность

разделять этот домкрат на три составные части и компактно укладывать их в специальный брезентовый чехол, водители кремлевского гаража особого назначения возили приспособление в собранном виде. Дело в том, что существовал строгий временной норматив на замену колеса, и никто не хотел рисковать работой, тратя драгоценные секунды на сборку домкрата.



«Зачет» по истории

ЗИЛ-111Г вошёл не только в историю большой политики, но и в историю... терроризма. В январе 1969 года космические корабли «Союз-4» и «Союз-5», пилотируемые космонавтами Волиновым, Елисеевым, Хруновым и Шаталовым, впервые в истории космонавтики совершили стыковку в открытом космосе. 22 января героям должны были вручить правительственные награды. Колонна из шести правительственных ЗИЛов встретила космонавтов в аэропорту «Внуково-2» и направилась в Кремль; пятеро будущих орденосцев (к ним также присоединился космонавт Береговой) разместились именно в ЗИЛ-111Г, а Брежнев, принимавший участие в церемонии встречи, поехал на ЗИЛ-114 и... другим маршрутом.

При подъезде кортежа к Боровицким воротам из группы оцепления выступил человек в милицмейской форме, выхватил из кармана два пистолета и с обеих рук расстрелял в автомобиль с космонавтами две полные обоймы — 16 патронов. Одной из пуль был убит водитель машины — Илья Жарков, ещё одна пуля ранила мотоциклиста из эскорта, однако это не помешало тому направить мотоцикл на террориста и сбить его с ног. Космонавтов спасло лишь то, что все они успели упасть на пол. Слегка пострадал Береговой, которому осколки стекла поранили лицо. Впоследствии выяснилось, что стрелявший, младший лейтенант армии Виктор Ильин, готовил покушение на Брежнева и был уверен, что стреляет по машине, в которой едет «дорогой Леонид Ильич».

ЗИЛ-111Г ни в чём не уступал своим заокеанским аналогам. Разница заключалась лишь в статусе: наш лимузин был создан специально для партийной элиты, в то время как американские президенты ездили на переоборудованных серийных моделях.

Дальние родственники



Chrysler Crown Imperial (1960 год)

ЗИЛ постоянно закупал для изучения образцы американских автомобилей среднего и высшего класса. Эта практика позволяла коллективу завода постоянно быть в курсе последних тенденций американского дизайна и технической мысли. В период, соответствующий времени разработки ЗИЛ-111Г, был приобретен и изучен этот *Chrysler Imperial Crown Coupe* 1960 года. *Chrysler* идеально подходил для поездок на большие расстояния, его двигатель V8 развивал мощность 345 л.с., а сама машина оборудовалась прообразом современной системы круиз-контроля. Система была механической и называлась «автопилот». Электрические регулировщики положения сидений позволяли настраивать их по шести различным параметрам. Разумеется, не обошлось без вакуумного усилителя тормозов и автоматической коробки передач.



Cadillac Fleetwood Limousine Series 75 (1962 год)

Еще один представитель «американской мечты» в зилловском гараже. В нетипичном для СССР тех лет оформлении передка ЗИЛ-111Г легко угадывается влияние этого «кадиллака» и его предшественника, «флитвуда» 1961 года. К сожалению, у наших инженеров не было возможности использовать принципиальные особенности конструкции кузова американских образцов: именно с 61-го года на всех длиннобазных «флитвудах» рама с X-образной сердцевинной уступила место иной конструкции — не менее жесткой, но значительно более легкой. Кроме того, «кадиллак» существенно превосходил советский лимузин в мощности. Его V-образный восьмицилиндровый двигатель рабочим объемом чуть более шести литров развивал 345 л.с.

1964 год



В СССР с визитом приезжают известные французские писатели Луи Арагон и Эльза Триоле. На фото: во время встречи на Белорусском вокзале.

1964 год

В СССР основана Всесоюзная фирма грампластинок «Мелодия» — крупнейшая государственная компания по производству, хранению и распространению звукозаписей. Основной продукцией фирмы в СССР являлись грампластинки, в первую очередь виниловые (производство гибких было прекращено в 1984), выпускались также звукозаписи на кассетах, бобинах, и с конца 1980-х — на компакт-дисках; в настоящее время специализируется на выпуске CD.

1965 год

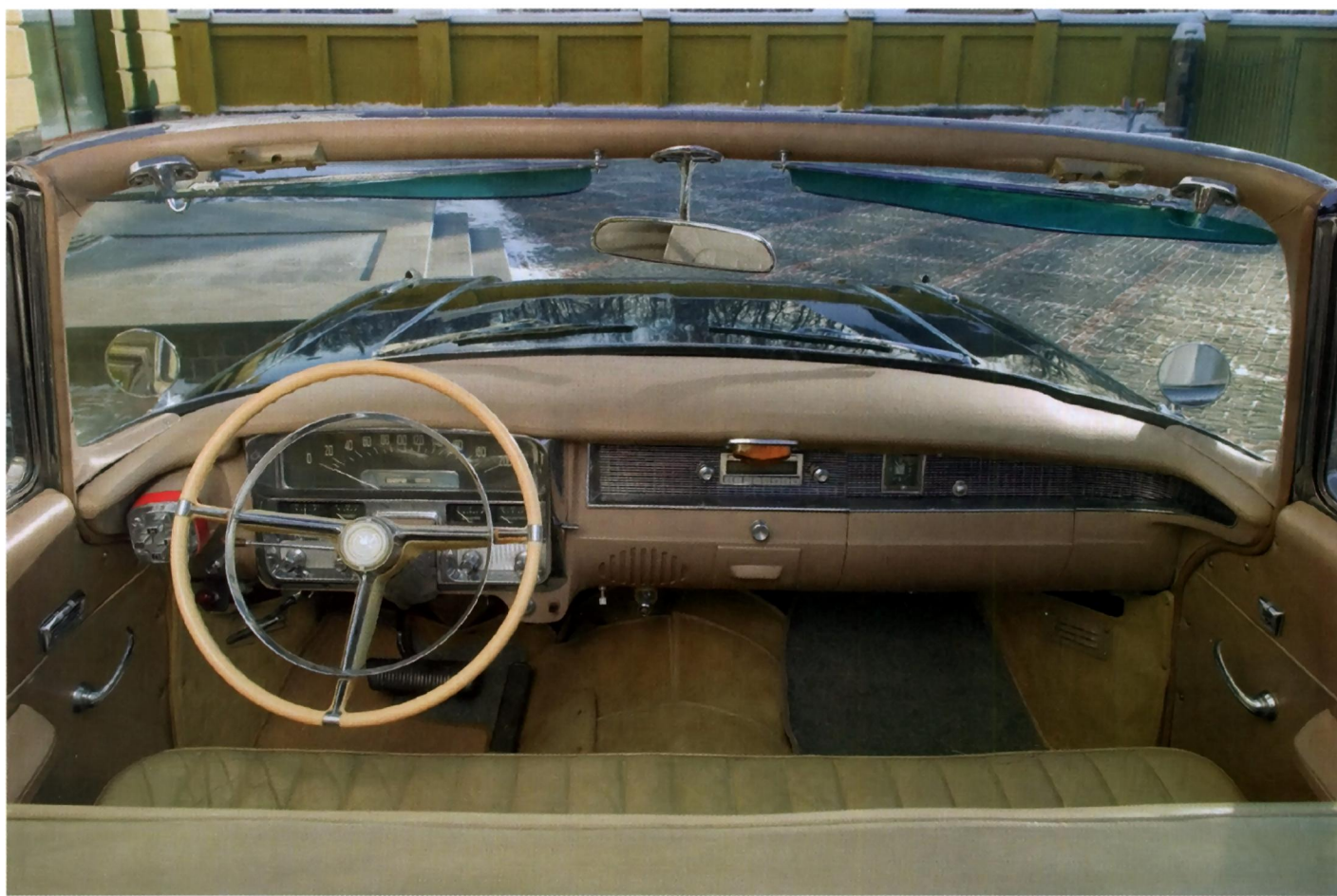


15 декабря после продолжительных дебатов канадский парламент принял национальный флаг Канады: красный кленовый лист на бело-красном поле. Флаг символизирует два океана, омывающие берега Канады (Тихий и Атлантический) и находящуюся между ними страну. На фото: канадские болельщики с флагом страны на матче чемпионата мира по хоккею.



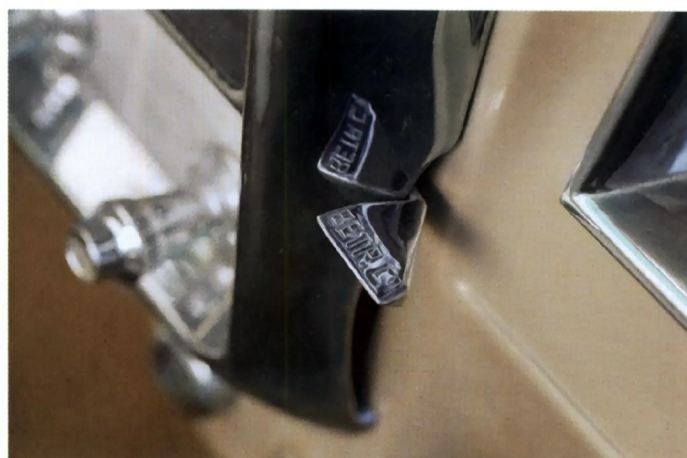
ЗИЛ-111Д





- ❶ Царство хрома и натуральной кожи — верх респектабельности для автомобилей 60-х годов. Обратите внимание на огромный диаметр рулевого колеса и его тонкий обод: сейчас стараются делать наоборот
- ❷ Стильные металлические хромированные ручки переключателей по бокам от приборной панели отвечают за работу отопителя
- ❸ Кнопочный блок управления автоматической коробкой передач
- ❹ Роскошный задний диван для VIP-персон





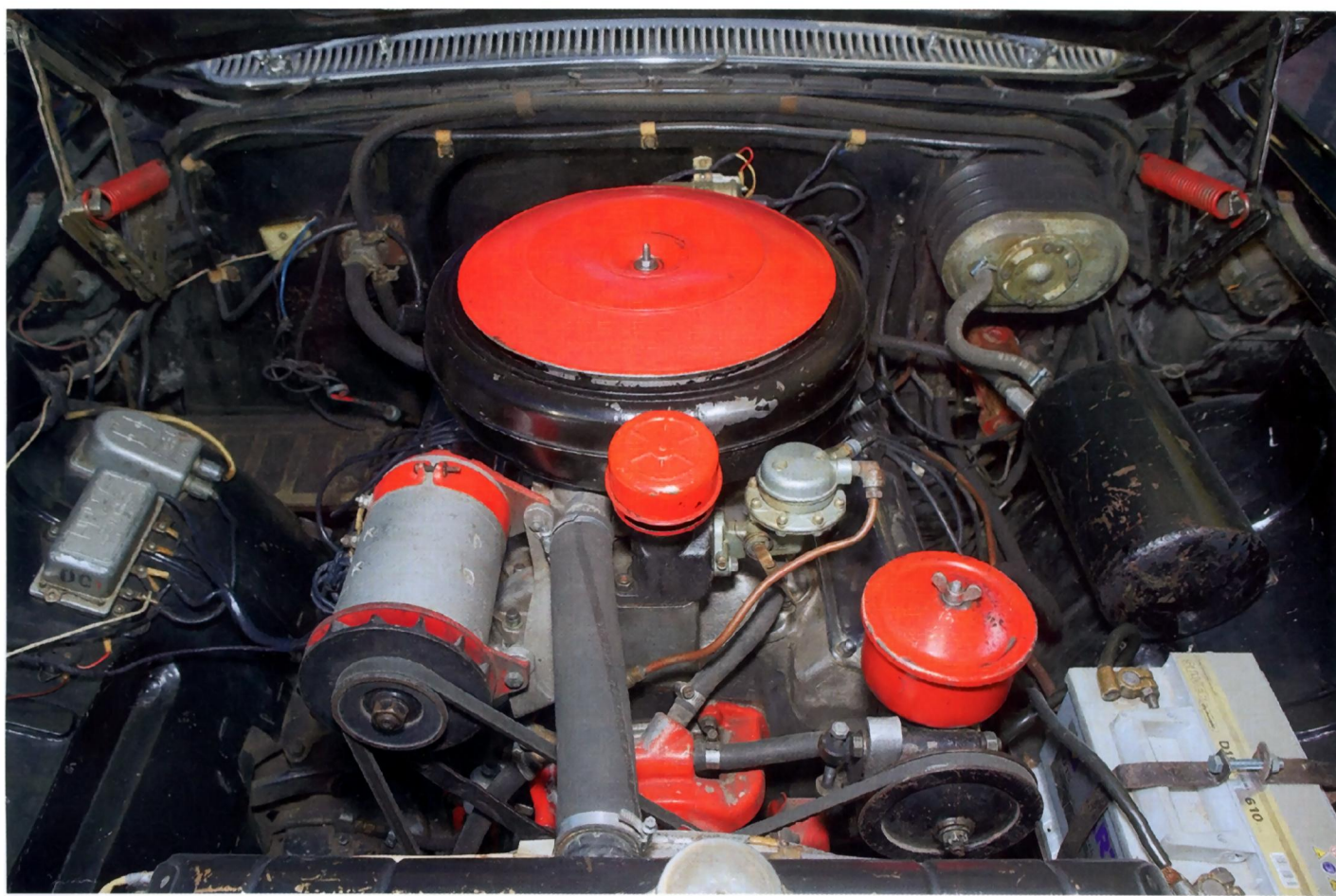
- ❶ Встроенный в переднюю панель радиоприемник выглядел очень скромно по сравнению с остальной отделкой салона
- ❷ Рычажок с надписью «Ветр.с.» отвечает за заслонку, направляющую горячий воздух на ветровое стекло: это позволяет почти моментально избавляться от запотевания или обледенения
- ❸ Хромированная «ключка» ручного тормоза спряталась под панелью приборов
- ❹ Фирменные задние фонари ЗИЛ-111Г напоминали сопла реактивных двигателей
- ❺ Колеса лимузинов украшались огромными хромированными колпаками колес и специальными шинами с белыми боковинами
- ❻ Кнопки управления электроприводами всех стеклоподъемников на водительской двери



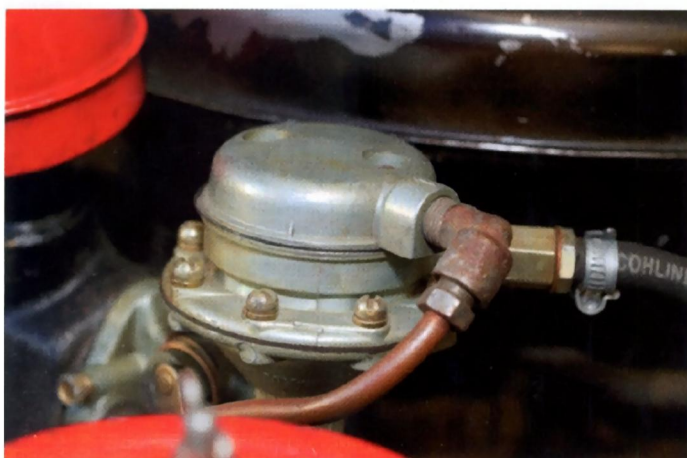


- Очень редкий и ценный экземпляр фазтона ЗИЛ-111Д
- В сложенном виде тент автомобиля закрывался специальным чехлом
- Посадка в легковой автомобиль высшего класса должна быть максимально комфортной
- Ракетообразное зеркало заднего вида





- ❶ Под капотом автомобиля V-образный восьмицилиндровый силовой агрегат мощностью 200 л. с.
- ❷ Вакуумный усилитель рабочей тормозной системы
- ❸ Электронные блоки, в том числе реле-регулятор, закрыты металлическими корпусами
- ❹ К бензонасосу, как и к остальным агрегатам автомобилей высшего класса, предъявлялись повышенные требования по надежности



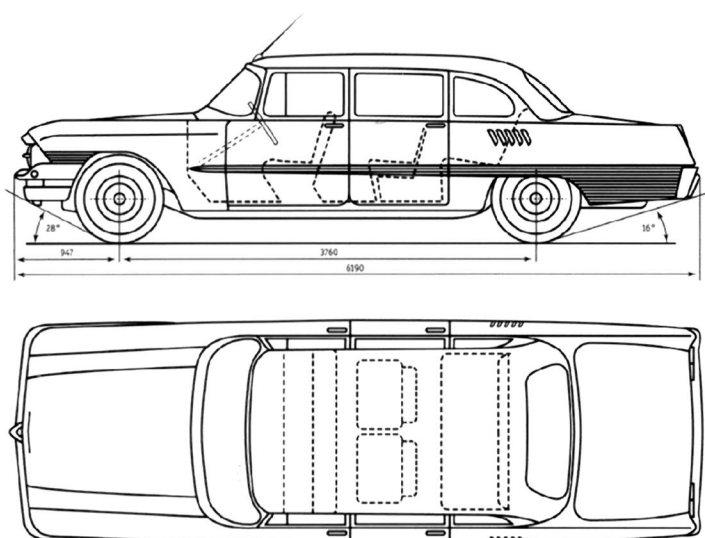


Схема автомобиля ЗИЛ-111Г

Техническая характеристика ЗИЛ-111Г

Число мест	7
Максимальная скорость	170 км/час
Разгон до 100 км/ч	17 сек
Расход топлива при скорости 50–60 км/час	19 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68, 2 штуки
Генератор	Г-8В
Реле-регулятор	РР-27
Стартер	СТ-14
Прерыватель-распределитель	Р-4
Свечи зажигания	А-13Б
Размер шин	8,90-15

Масса:

снаряженная	2815 кг
полная	3340 кг
на переднюю ось	1660 кг
на заднюю ось	1680 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	210 мм
под задней осью	210 мм

Рулевой механизм:

винт и гайка со встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число 22,4	
---	--

Наименьший радиус поворота:

по колее переднего наружного колеса	7,5 м
-------------------------------------	-------

Подвеска передняя:

независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

Подвеска задняя:

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза:

рабочий — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем

стояночный — колодочный, на трансмиссию, с механическим приводом

Коробка передач:

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), работающий совместно с двуступенчатой планетарной коробкой передач

Передаточные числа:

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39

Главная передача и ее передаточные числа:

гипоидная, передаточное число — 3,54

Двигатель:

ЗИЛ-111, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	100 мм
Ход поршня	95 мм
Литраж двигателя	5980 см ³
Степень сжатия	9,0
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор:

К-85Б

Максимальная мощность:

200 л. с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент:

45,0 кгм при 2200–2400 об/мин



Первые видоизмененные ЗИЛы были выпущены в декабре 1962 года. Совершенно новая модель автомобиля представительского класса, ЗИЛ-114, сменила «сто одиннадцатые» в 1967 году. За четыре года (с декабря 1962 по 1967) было выпущено 26 автомобилей ЗИЛ-111Г. Всего же с 1958 по 1967 годы было собрано 112 автомобилей семейства «ЗИЛ-111» всех модификаций.



ЗИЛ-111Д Открытый вариант ЗИЛ-111Г с кузовом фэзтон назывался ЗИЛ-111Д, опытный экземпляр которого собрали в первой половине 1963 года. До 1967 года их успели изготовить всего восемь, из которых четыре серо-голубые машины предназначались для парадов на Красной площади. Эти парадные автомобили отличались от остальных специальными поручнями в салоне и наличием комплекта флажстоков.

С моделью ЗИЛ-111Д связано немало знаменательных событий.

В 1963 году ЗИЛ посетил Фидель Кастро. От имени Хрущева ему была подарена именно открытая модификация — с учетом специфики кубинского климата. Еще один ЗИЛ-111Д Брежнев подарил своему другу и соратнику лидеру Восточной Германии товарищу Эрику Хонеккеру. ЗИЛ-111Д заменил предыдущую представительскую модель, ЗИЛ-111В, на майских и октябрьских военных парадах на Красной площади, хотя произошло это с некоторой задержкой. Находившиеся в прекрасном состоянии «сто одиннадцатые «В» исправно катали верховного главнокомандующего вдоль воинских шеренг вплоть до 7 ноября 1967 года. Именно в этот день на торжествах, посвященных 50-летию Октябрьской революции, и состоялась премьера ЗИЛ-111Д в качестве парадного автомобиля. Новые серо-голубые кабриолеты обслуживали парады до середины семидесятых, когда им на смену пришли короткобазные открытые ЗИЛ-117В. *На фото:* встреча президента Чехословакии: Свобода, Брежнев, Подгорный, Косыгин.

ЗИС-112С Последний зилковский гоночный автомобиль, построенный в 1962 году, по праву считался гордостью отечественного автомобилестроения; возможно, поэтому появилась идея попробовать на нем поставить рекорд скорости. Для этого на одно из двух построенных шасси ЗИЛ-112 установили рекордно-гоночный кузов из стеклопластика. Двигатель базового шасси форсировали, доведя степень сжатия до 10,5, изменили переднюю подвеску для лучшей устойчивости автомобиля на высокой скорости. Рекордный заезд решили проводить на озере Нижний Баскунчак в Астраханской области, но, когда уже все было готово, над озером прошел дождь, превративший ровную соляную корку в изрытую ямками поверхность.

После неудачи рекордный кузов с машины сняли и заменили алюминиевым. В дальнейшем на автомобилях ЗИЛ-112С в чемпионатах СССР выиграли одну золотую медаль и две бронзовых, а также были установлены три всесоюзных рекорда. На этом автомобиле, внешне очень похожем на *Ferrari Testa Rosso 250* (1958 г.), впервые в отечественной практике нашли применение барашковые центральные гайки колес, как на импортных спортивных автомобилях того времени, задняя подвеска типа «Де Дион» с телескопическими амортизаторами и дисковые тормоза на всех колесах (с 1964 г.), причем задние вынесенные от колес и размещенные у главной передачи. Сегодня один из сохранившихся экземпляров ЗИС-112С находится в Рижском Мотор-музее.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«СТАРТ»

DeAGOSTINI

16+

