

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

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



№ 11



# ЗИЛ-118К «ЮНОСТЬ»

ВРЕМЯ ЭКСПЕРИМЕНТОВ ★ ИЗ СТЕКЛА И БЕТОНА ★ ТУПИКОВАЯ ВЕТВЬ ЭВОЛЮЦИИ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №11, 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. Ткачук  
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](http://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 Пабблишинг»  
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](http://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: 85 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 299 руб

Розничная цена:

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

ISSN 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:

1, 2, 8–13, 16 : ООО «Де Агостини»;  
3, 4, 5 (низ), 6, 7 (лев.), 15 (все):  
частная коллекция Максима Шелепенкова;  
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС;  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

##### Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска  
Игоря Горячева, Владимира Киреева,  
Константина Андреева, Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова

Автомобиль для съемок любезно  
предоставлен Государственным бюджетным  
учреждением культуры МО  
«Военно-технический музей»  
(Московская обл., Ногинский р-н,  
г. Черноголовка, с. Ивановское)

Дата выхода в России 16.06.2014

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





**Второе поколение микроавтобусов «Юность» создавалось уже не «на коленке», в порядке частной инициативы, а вполне официально, при активной поддержке руководства Завода имени Лихачева. На модернизированную модель возлагали большие надежды, связанные, прежде всего, с расширением легкового производства. Новая «Юность» по многим показателям на голову превзошла свою предшественницу, но и ей не суждено было стать серийным автомобилем.**

### Сказка о потерянном времени

Впервые увидев микроавтобус «Юность», созданный молодыми конструкторами ЗИЛа, Никита Хрущев воскликнул: «Вот это настоящий народный автомобиль!». Но, несмотря на триумфальный дебют, судьба ЗИЛ-118 сложилась непросто. С 1961 по 1970 год удалось собрать всего два десятка «народных вэнов».

С 1957 по 1965 год, когда отраслевые министерства были упразднены, все решения, связанные с производством, принимались на уровне региональных совнархозов. Но одно дело решить, и совсем другое — реализовать задуманное в жестких условиях плановой экономики.

Поскольку Минавтопрома в тот момент не существовало, стратегические решения принимал Госплан СССР, и заявлять о своих намерениях производителю следовало «заранее» — лет за десять до начала реализации проекта. Предложение начать серийное производство «Юности» свалилось на Госплан, как снег на голову, и эта не-

поворотливая машина так и не сумела найти лазейку в расписанной по минутам текущей семилетке.

Тем не менее, «Юности» довелось пережить множество ярких событий, в том числе и общегосударственного масштаба. Это было переломное для страны время. В 1964 году Пленум ЦК КПСС отправляет в отставку находившегося на отдыхе Хрущева «по состоянию здоровья», и к власти приходит Брежнев. Руководство ЗИЛа понимает, что проект по организации мелкосерийного производства пятиместных седанов и микроавтобусов на базе лимузинов на новых производственных площадях скорее всего будет заморожен. В 1965 году упраздняются совнархозы, и управление народным хозяйством сосредотачивается в отраслевых министерствах. Вновь образованный Минавтопром возглавляет Александр Михайлович Тарасов. В 1967-м «Юность» производит фурор на XVIII Международной автобусной неделе в Ницце. И в том же году Завод имени Лихачева

начинает производство правительственного лимузина нового поколения — ЗИЛ-114. Все эти обстоятельства заставили администрацию ЗИЛа пересмотреть свое отношение к «Юности».

Если в период конструирования и создания первых экспериментальных образцов на всю эту «возню» смотрели снисходительно и скептически — не препятствуя, но и не помогая, то к концу 60-х заводское начальство прониклось симпатией к перспективному автомобилю и взяло шефство над проектом. Возможно, этому способствовала смена руководства предприятия: в 1963 году директор ЗИЛа А. Г. Крылов передал бразды правления П. Д. Бородину. Идея обновить конструктивную основу микроавтобуса в связи с освоением нового «базового» правительственного лимузина всем показалась закономерной и естественной. Если в ЗИЛ-118 используются элементы конструкции «текущего» представительского автомобиля, значит, с появлением новой модели лимузина следует обновлять



Микроавтобус ЗИЛ-118К «Юность»





и «Юность» — это должно снизить себестоимость эксклюзивных узлов лимузинов и сделать производство рентабельным. Кроме того, к концу 60-х «авангардный» облик «Юности» начал устаревать. Автомобильная мода сделала резкий поворот от эпохи «архитектурных излишеств», проходившей под знаком «больших американцев», к европейской рациональности и лаконизму. Все это означало, что «Юность» нуждается в серьезном рестайлинге.

был опытный художник-конструктор Борис Федорович Кузнецов. Под его началом творила целая команда талантливых инженеров и дизайнеров: В. И. Есаков, В. Б. Певцов, В. В. Овчинников, Б. М. Тихомиров, А. И. Овсянников, С. Н. Петрова и др. Создатели неповторимого экстерьера «Юности» первого поколения — Эрик Сабо и Александр Ольшанецкий — к этому времени на ЗИЛе уже не работали. Из «молодежной сборной» первого созыва

упрощало серьезный ремонт «начинки», а во-вторых, позволяло оснащать каждый конкретный экземпляр автобуса более совершенными элементами конструкции по мере освоения их производства на ЗИЛе. Перед дизайнерами на сей раз стояла задача не удивить мир самодостаточным авангардным обликом, а добиться, чтобы микроавтобус «после омоложения» органично вписывался в современный городской пейзаж. Это принципиаль-

## Кузов «Юности» получился легким и прочным, просторным, но не громоздким, прогрессивным, но не вычурным

Когда необходимость глубокой модернизации ЗИЛ-118 стала очевидной, работы в этом направлении уже не напоминали «техническое творчество молодежи» — они были спланированы и утверждены руководством завода.

### Баба ягода опять

Общее руководство модернизацией (а фактически — созданием новой платформы) осуществлял заместитель главного конструктора ЗИЛа Василий Федорович Родионов, до этого возглавлявший коллектив создателей ЗИЛ-114. Конструкторско-экспериментальным производством, в котором велись все работы по «Юности» второго поколения, руководил Владимир Григорьевич Мазепа.

Поскольку планировалось использовать прекрасно зарекомендовавший себя двигатель ЗИЛ-130, а шасси с «Юностью» должен был «поделиться» ЗИЛ-114, ключевым объектом конструирования стал новый кузов.

Главным идеологом «архитектурных» работ

к участию в новом проекте присоединилась дизайнер Татьяна Киселева — создательница интерьера ЗИЛ-118 (позднее — один из ведущих «стилистов» ЗИЛ-114) и автор названия «Юность».

Новая модель унаследовала от предшественницы не только название, но и общую компоновку, отчасти продиктованную использованием узлов и агрегатов легкового «коллеги», и назначение: микроавтобус повышенной комфортности, который можно использовать как экскурсионный, туристический и служебный транспорт, маршрутное такси, а также переоборудовать в скорую помощь и другие специальные модификации. Кроме того, решено было сохранить несущий характер кузова, придерживаться прежних габаритов, вместимости (15–17 пассажиров) и не отказываться от конструктивной изюминки ЗИЛ-118 — подрамника, объединяющего в легкосъемный модуль силовой агрегат и передний мост с тормозами, подвеской и рулевым управлением. Во-первых, это существенно

ное условие задавало тон разработкам художников-конструкторов: сообразно архитектурным веяниям времени автомобиль должен был состоять «из стекла и бетона». И если с «остеклением» вопросов не возникало, то стремление придать кузовным элементам аскетичную монументальность бетона требовало крупных рубленых форм и отказа от «галантерейных излишеств» оперения.

Разумеется, комфортабельный салон и привлекательный внешний вид машины не должны были отражаться на ее эксплуатационных показателях — как ходовых, так и экономических. Поэтому с самого начала шла битва с лишними килограммами, ухудшающими динамику и увеличивающими расход топлива. К счастью, зиловцы могли себе позволить экспериментировать и пробовать различные варианты. В отличие от «полулегального» ЗИЛ-118, сразу построенного набело, концепция его преемника, получившего обозначение «ЗИЛ-119», после завершения эскизной стадии оттачивалась на макетах — вначале в масштабе 1:20, затем 1:5 и, наконец, в натуральную величину. Формально кузов считался несущим, но фактически его силовая основа представляла собой сварную пространственную раму. Лонжероны и поперечины основания выполнялись из стальных труб прямоугольного сечения и замкнутого коробчатого профиля, а шпангоуты и продольные связи «короба» — из стальных швеллеров. Такая конструкция, с одной стороны, обеспечивала кузову высокую жесткость на изгиб и кручение, а с другой — позволяла избавить внешние кузовные панели от силовой нагрузки, сделать их тоньше и за счет этого выиграть в весе. Более того, такое решение в сочетании с элегантной простотой экстерьера позволяло изготавливать боковые

Первый образец модернизированной «Юности» (1970 год)







Для объективной оценки экстерьера «Юности» второго поколения достаточно вспомнить выпускавшиеся на рубеже 60-70-х годов отечественные автобусы и микроавтобусы: РАФ-977ДМ, ПАЗ-672, ЛиАЗ-677, ЛиАЗ-695М. Рядом с ними «Юность» выглядела не просто прогрессивным автомобилем — «гостьей из будущего». В то же время на фоне высоток Нового Арбата зилковский микроавтобус смотрелся органично и естественно.

панели кузова не на дорогостоящих штампах, а путем прокатки стального листа. Конструкторы, дизайнеры и технологи работали совместно, соизмеряя желания с возможностями и стараясь примирить «гармонию с алгеброй». В результате новый кузов не просто соответствовал всем требованиям технического задания, он стал подлинным шедевром инженерного и дизайнерского искусства — легким и прочным, просторным, но не громоздким, прогрессивным, но не вычурным.

### Штучный товар

Первый образец обновленной «Юности» был построен в 1970 году. Новый микроавтобус сразу же отправился на испытания, длившиеся в общей сложности почти год и подтвердившие правильность большинства технических решений. Летом 1971 года «Юность» была представлена публике на ВДНХ. На заводе по-прежнему надеялись, что освоение серийного производства ЗИЛ-119 войдет в очередной пятилетний план. Однако девятая пятилетка (1971–1975 годы) к этому моменту уже была распланирована, оставалось уповать на десятую. Стремясь преподнести свое детище равнодушному к техническим показателям Госплану как

экономически привлекательное, финансисты ЗИЛа выполнили расчет эффективности использования «Юности» в качестве маршрутного такси на улицах Москвы, а также при перевозке пассажиров в аэропорты столицы. В первом случае срок окупаемости автобуса составил 1,43 года, во втором — 0,8 года. Великолепные показатели! «Верхи» кивали, соглашались, но отмашку на строительство необходимых производственных площадей не давали. Почти три года — с 1972 по 1974-й — команда создателей «Юности» и руководство ЗИЛа провели в ожидании, не построив ни одного нового автобуса. Правда, некоторые изменения все же произошли — только на бумаге. Сначала к общему индексу «ЗИЛ-119» добавили пару цифр, указывающих на год производства каждого конкретного экземпляра (ЗИЛ-119-70, ЗИЛ-119-71), а затем микроавтобус радикально переименовали в ЗИЛ-118К. Работы возобновились лишь в 1975 году. В июле пост министра автомобильной промышленности занял бывший директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков. С его приходом зиловцы связывали определенные надежды, поскольку новую «Юность» вновь начали собирать вручную по обходным технологиям.

На боковинах этого микроавтобуса стояли шильдики «ЗИЛ-119-70»



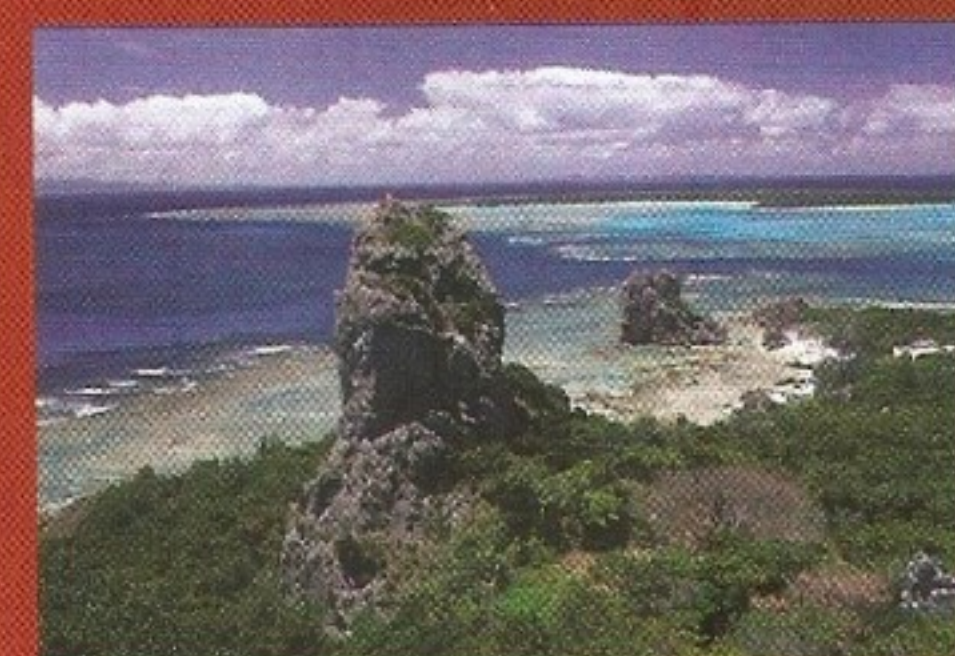
А в это время...

## 1971 год



11 сентября скончался Никита Сергеевич Хрущев. С 1953 по 1964 год Хрущев занимал пост первого секретаря ЦК КПСС, с 1958 по 1964 год — Председателя Совета министров СССР. Хрущев вошел в историю как человек, развенчавший культ личности Сталина и способствовавший либерализации советского общества. На фото: на трибуне Генеральной ассамблеи ООН (Нью-Йорк, 1960 год).

## 1972 год



Вступило в силу соглашение между США и Японией, согласно которому остров Окинава возвращался под японскую юрисдикцию. Американские войска захватили Окинаву в июне 1945 года. На острове была создана американская военная база.

## 1973 год

27 мая СССР присоединился к Всемирной конвенции по защите авторских прав. Произведения отечественных авторов стали охраняться за рубежом, а сами авторы — получать гонорары за перевод их сочинений на иностранные языки.





Уникальный микроавтобус «Юность» оказался невостребованным в качестве туристического, служебного транспорта и маршрутного такси, зато привлекательным как платформа для создания всевозможных узкоспециализированных версий. Всю вторую половину 70-х годов Завод имени Лихачева выполнял заказы различных министерств и ведомств, создавал штучные экземпляры «Юности» для КГБ, МВД и Министерства здравоохранения.

С апреля 1975 года на ЗИЛ-114 начали устанавливать новую трехступенчатую гидромеханическую передачу. Новый узел унаследовали и «свежие» «Юности». В результате кнопки на панели приборов ЗИЛ-118К исчезли, на боковине кожуха двигателя появилась «полка» с ручным рычагом управления автоматической трансмиссией, как на поздних ЗИЛ-114. А дальше началось нечто странное...

Оказалось, что уникальный микроавтобус не востребован в качестве туристического, служебного транспорта и маршрутного такси, зато привлекателен как платформа для создания всевозможных узкоспециализированных версий. Всю вторую половину 70-х годов Завод имени Лихачева выполнял заказы различных министерств и ведомств, создавал штучные экземпляры «Юности» для КГБ, МВД и Министерства здравоохранения.

В 1977 году завод освоил производство правительственного лимузина следующего поколения ЗИЛ-115 (4104), и часть элементов его шасси в соответствии с логикой про-

екта перешла на «Юность». Именно на этом этапе микроавтобус лишился «легковой» приборной доски и обзавелся оригинальной комбинацией приборов на травмобезопасной панели.

Годовой правительственный заказ на производство «Юности» в базовой комплектации ЗИЛ начал получать лишь в начале 80-х. О серийном выпуске к этому времени речь уже не шла. Тем не менее, «стапельное» производство ЗИЛ-118К в количестве около шести экземпляров в год поддерживало проект на плаву.

В 1990 году «Юность» начали оснащать тормозной системой лимузина ЗИЛ-41047, а некоторые экземпляры — V-образным 8-цилиндровым 7-литровым 175-сильным мотором ЗИЛ-509.10 (ранее ЗИЛ-375), позволявшим развивать скорость 140 км/ч и разгоняться до 80 км/ч за 26 секунд. В том же году «Юность» второго поколения в очередной раз «переиндексировали». В соответствии с действующим ГОСТом микроавтобусу присвоили обозначение «ЗИЛ-3207».

С 1992 года бамперы «Юности» начали окрашивать в цвет кузова, а несколько экземпляров в порядке эксперимента оснастили прямоугольными блок-фарами от ВАЗ-2105. Современнее микроавтобус выглядеть не стал, а самобытности лишился. На этом опыты были закончены.

Уже в «рыночном» 1993 году ЗИЛ, получивший возможность самостоятельно зарабатывать, выпустил пробную коммерческую партию из двенадцати микроавтобусов, но из-за высокой цены (150 млн. руб. по курсу 1993 года) найти покупателей оказалось непросто.

В 1994-м, в связи с появлением ГОСТа, согласно которому высота салона автобуса не могла быть ниже полутора метров, выпустили модификацию ЗИЛ-32071 с высокой крышей. Заводчане предпринимали еще несколько попыток приспособить платформу «118К» к грузовым перевозкам, построив на ее базе пикап (ЗИЛ-3302) и бескапотный бортовой грузовик. Но, увы, появившаяся в условиях плановой экономики «Юность» не смогла выжить в условиях рынка.



Микроавтобус ЗИЛ-3207 «Юность»



## Дальние родственники



### Dodge Sportsman Wagon (1971–1979 годы)

Если «Юность» замышлялась как комфортабельный легковой автомобиль повышенной вместимости, была реализована как микроавтобус представительского класса и лишь на закате своей биографии вынужденно примерила «рабочую робу» пикапа, то «вагонам» марки *Dodge*, созданным на В-платформе в 1971 году, американская корпорация *Chrysler* изначально уготовила судьбу утилитарных грузопассажирских автомобилей. Грузовой фургон назвали *Tradesman* («торговец», «купец»), а микроавтобус получил имя *Sportsman*, что с английского можно перевести не только как «спортсмен», но и как «охотник» или «рыболов». Впрочем, длиннобазные 15-местные модификации долгое время повсеместно использовались как школьные автобусы. Платформу *Dodge Wagon* выдающейся назвать нельзя. Двигатель находится спереди, ведущие колеса — задние.



### Chevrolet Suburban (1973–1991 годы)

Семейство *Suburban* появилось в модельном ряду *Chevrolet* в 1935 году, когда на базе грузовика создали пассажирский восьмиместный автомобиль с цельнометаллическим кузовом. С годами востребованная платформа обрела «подробностями» и приобретала самостоятельность. В 1973 году дебютировало третье поколение *Suburban* модели С/К, ставшей к этому времени длиннобазным (3,3 м) полноприводником с внушительным багажным отсеком, независимой передней подвеской и дисковыми тормозами. Характерную внешность с «двухэтажными» прямоугольными фарами *Suburban* получил в 1981 году. На снимке запечатлена отнюдь не серийная модификация, а плод штучной «конверсии». Именно так — с отдельной дверью у каждого ряда сидений — представляли себе американцы легковой автомобиль повышенной вместимости.

## 1974 год



Во время гастролей в Канаде «бежал на Запад» солист Ленинградского театра оперы и балета им. Кирова Михаил Барышников, победитель первого Международного конкурса артистов балета в Москве. Он стал одним из знаменитых «балетных невозвращенцев» наряду с Рудольфом Нуриевым, Натальей Макаровой и Александром Годуновым.

## 1986 год

20 января Великобритания и Франция объявили о планах строительства железнодорожного тоннеля под Ла-Маншем. Тоннель, соединяющий континентальную Европу с Великобританией, строили почти семь лет. 6 мая 1994 года Евротоннель был торжественно открыт королевой Елизаветой II и президентом Франции Франсуа Миттераном.

## 1996 год



С 19 июля по 4 августа в Атланте (штат Джорджия, США) проходили XXVI летние Олимпийские игры. Был разыгран 271 комплект медалей в 26 видах спорта. Мужская сборная России по спортивной гимнастике победила в командном зачете.





**ЗИЛ-118К «ЮНОСТЬ»**

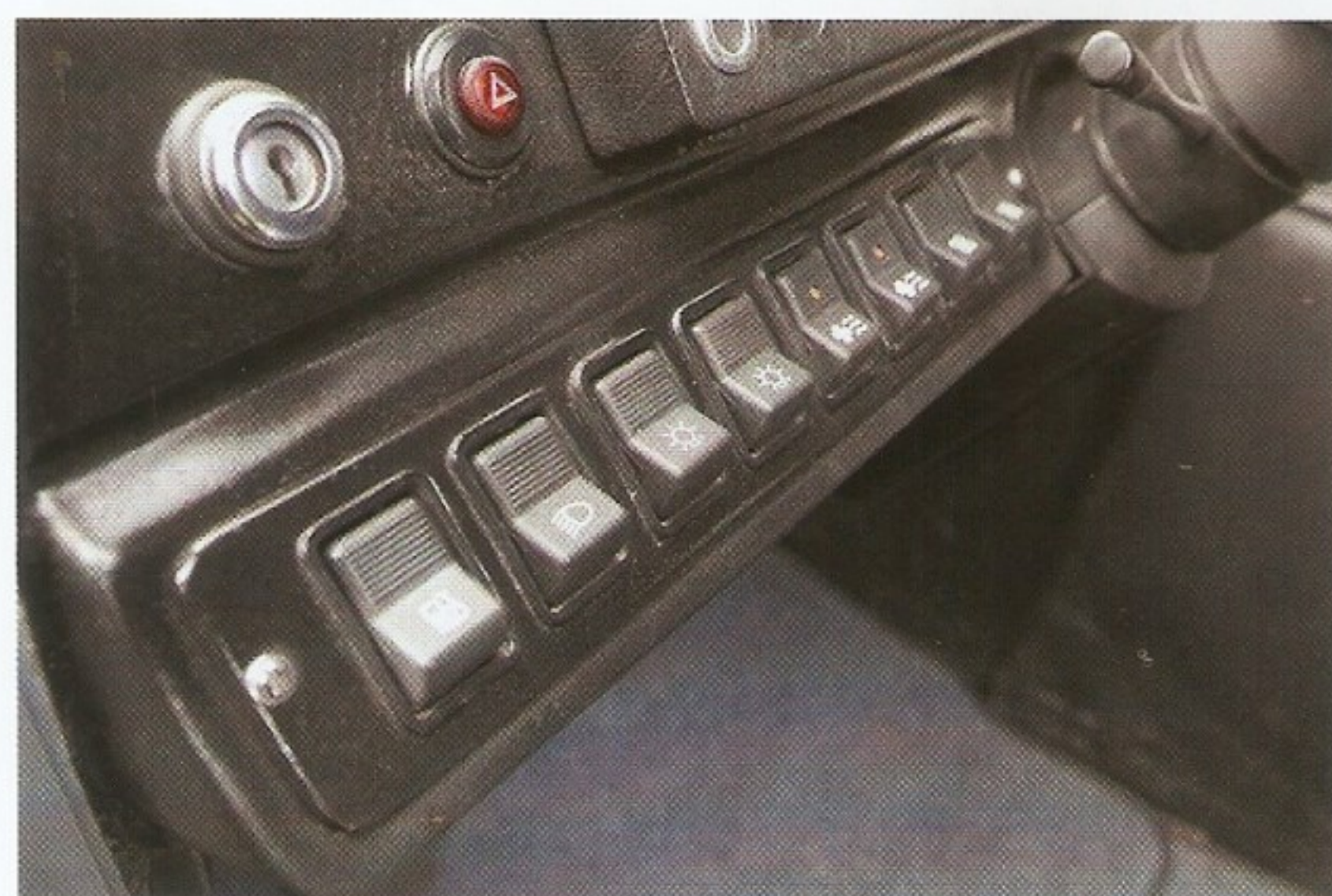








- ❖ Все пространство кабины справа от водительского сиденья занимает капот двигателя
- ❖ Тонкое пластиковое рулевое колесо с хромированным кольцом-накладкой, модное в 60-е годы
- ❖ Вентилятор в кабине водителя
- ❖ Ряд кнопок, которые отвечают за свет фар, освещение и отопление салона
- ❖ Селектор автоматической коробки передач







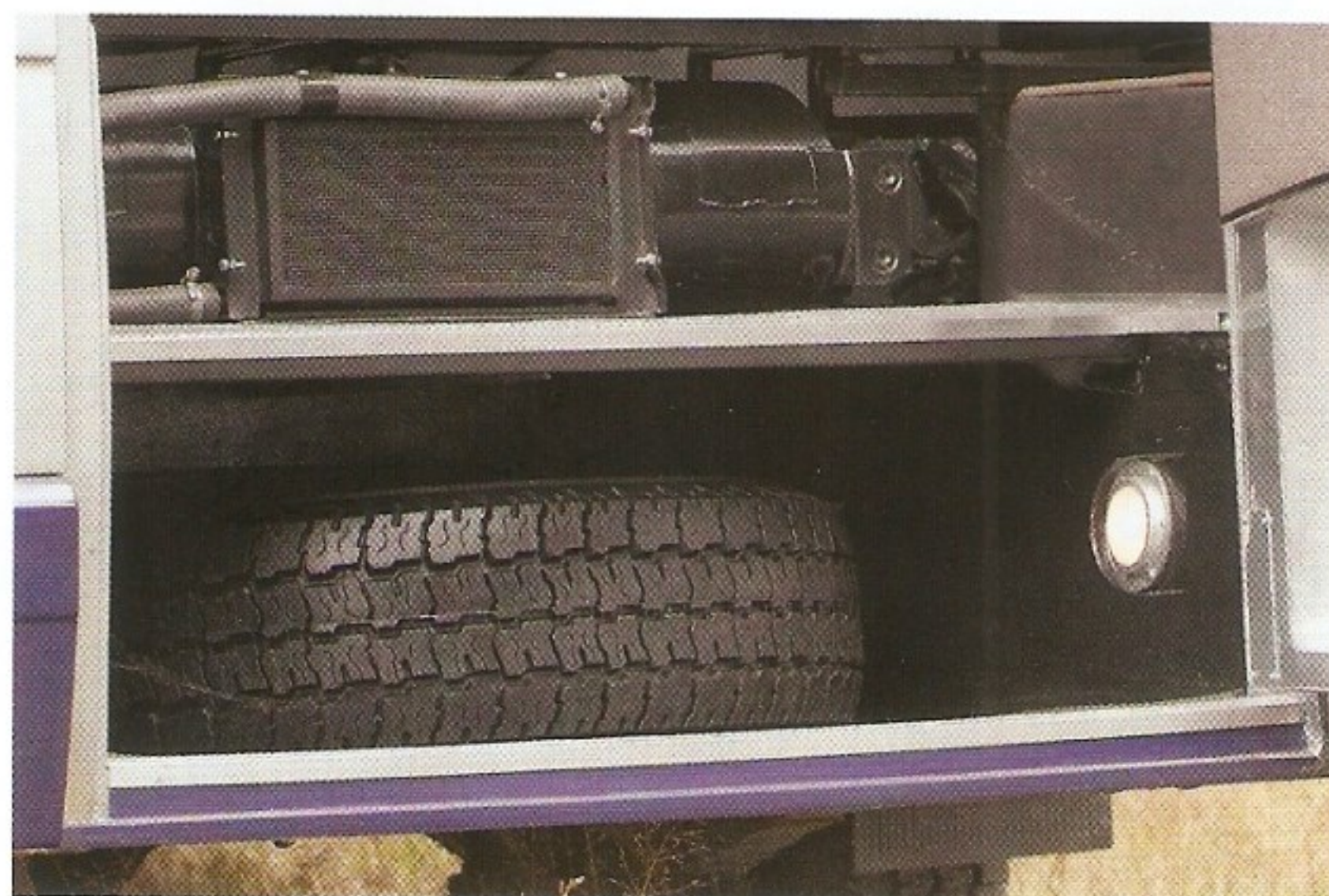
- ❶ Вентиляционный люк в крыше
- ❷ Кабина отделена от салона звуконепроницаемой перегородкой со сдвижным стеклом, поэтому для привлечения внимания водителя сделана сигнальная кнопка
- ❸ Зеркало заднего вида в оригинальном хромированном корпусе
- ❹ Под вторым лючком с левого борта находился переключатель топливных баков, которых на «Юности» было два, по одному с каждого борта. Позже переключатель перенесли в кабину микроавтобуса
- ❺ Задний габаритный фонарь
- ❻ Четырехфарная система освещения — «фамильная черта» микроавтобусов «Юность»



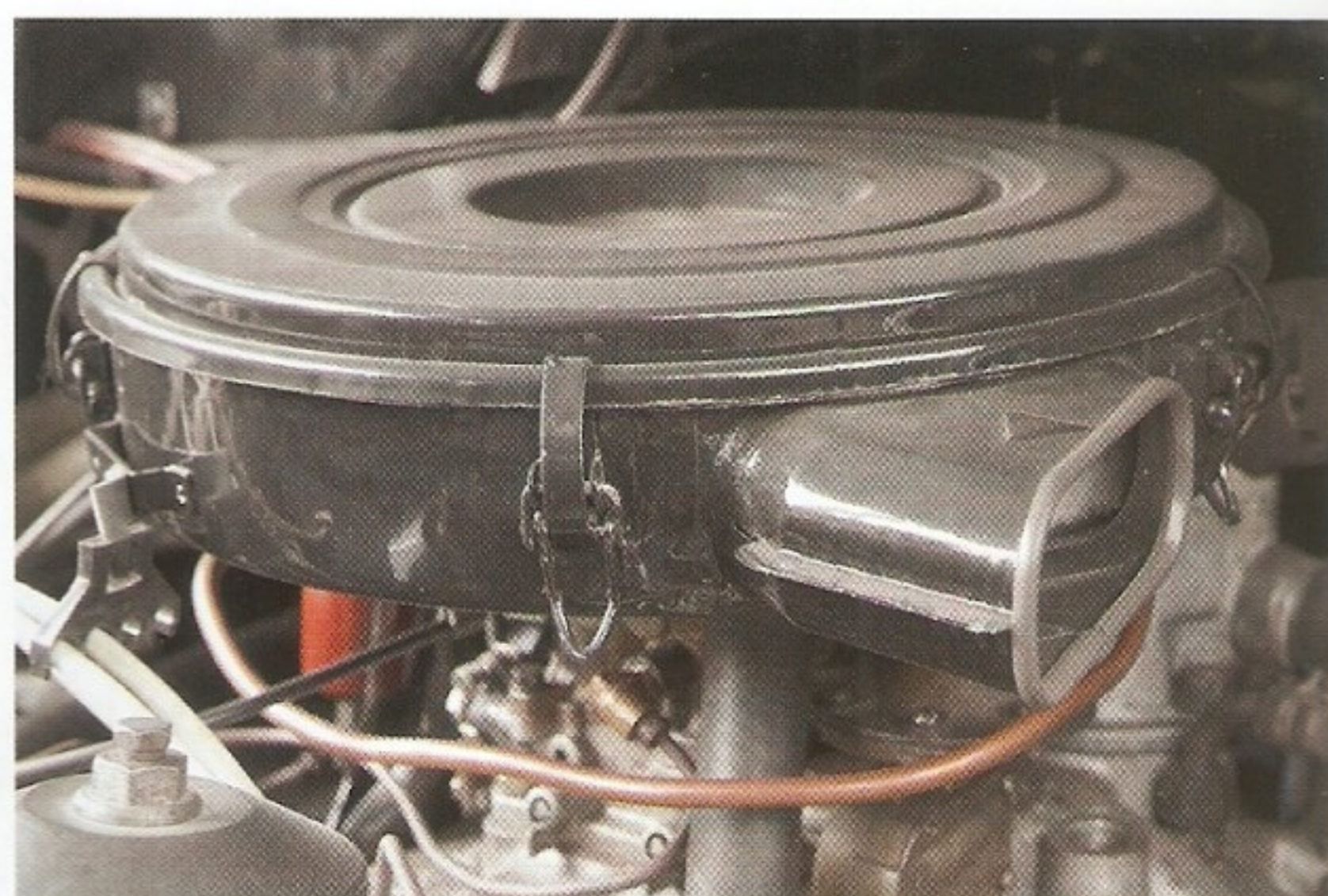
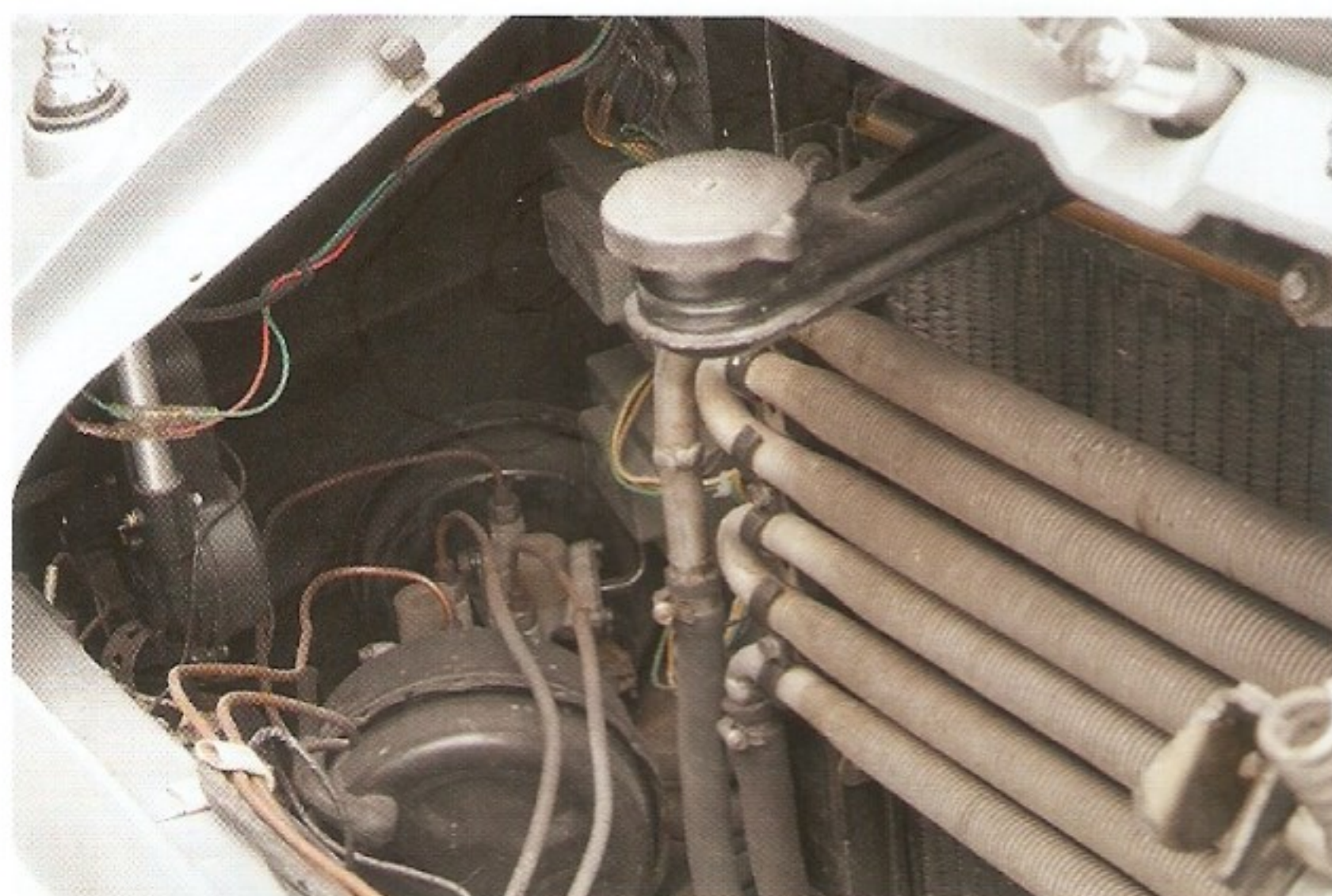




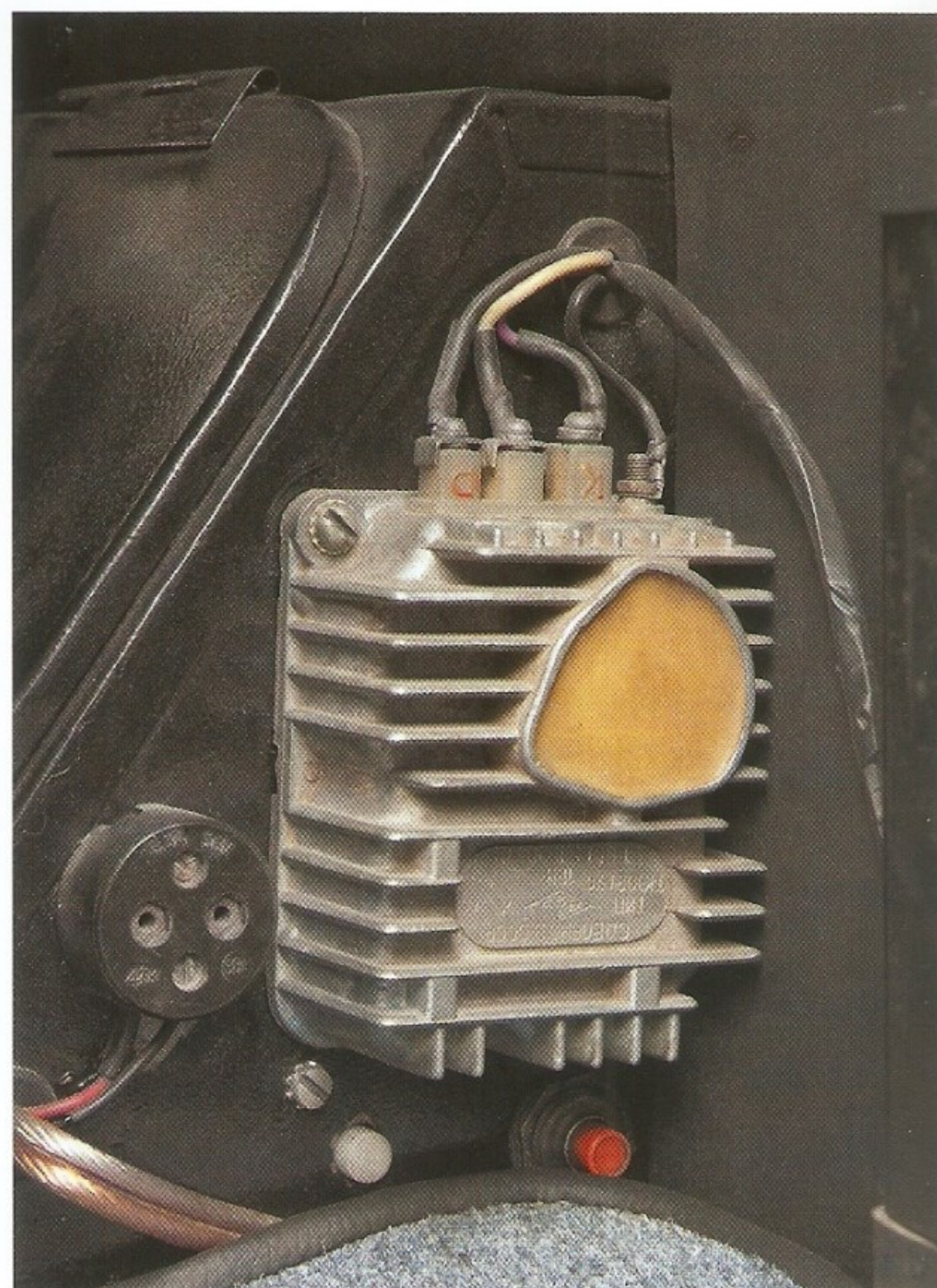
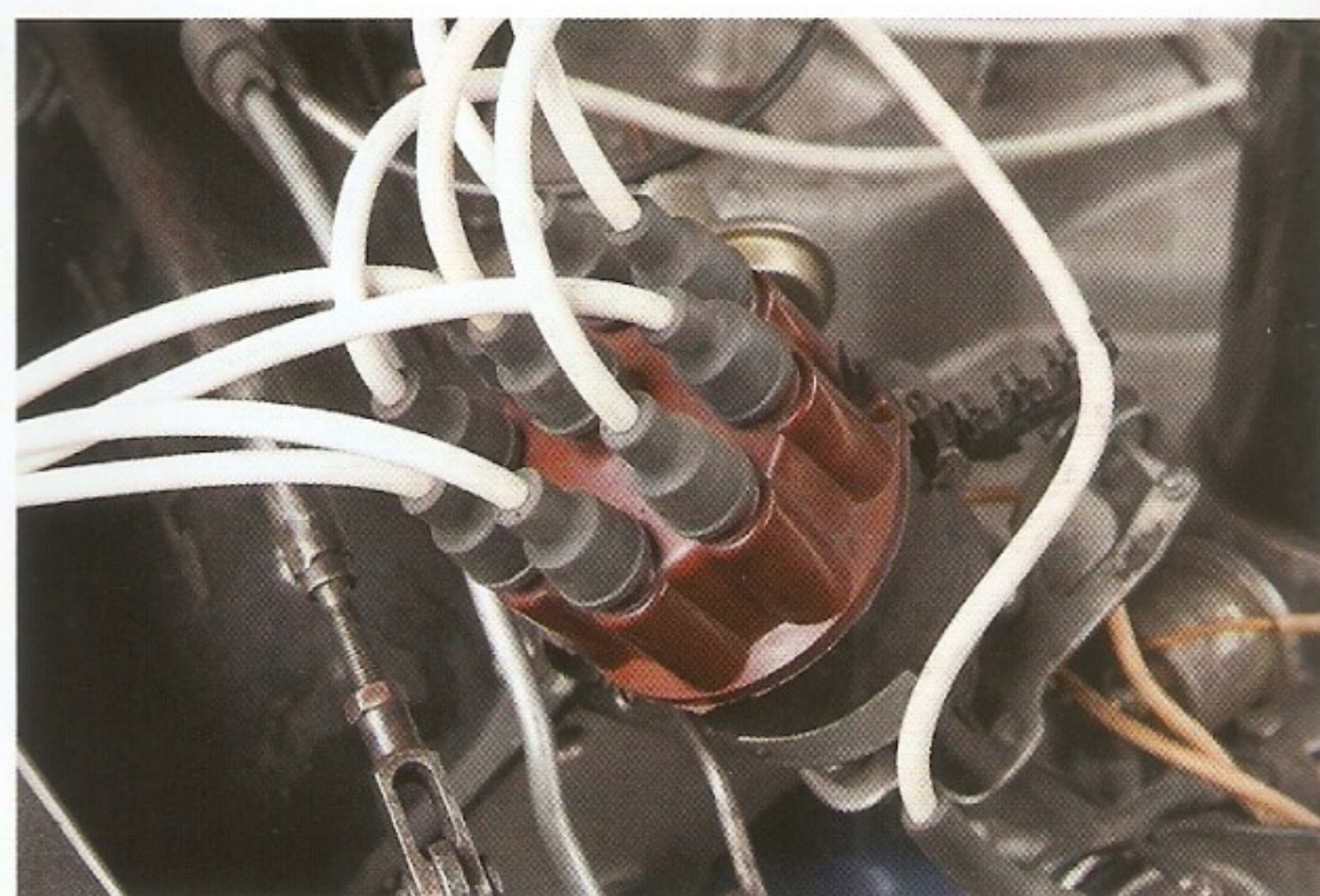
- ❶ Комфортабельный салон с отдельным креслом для каждого пассажира
- ❷ Большая часть двигателя выдается в салон
- ❸ Двигатель прикрыт съемным капотом
- ❹ Запасное колесо находится в заднем свесе под полом кузова с доступом через заднюю дверь







- ❶ Под передним капотом расположены заливные горловины тормозной системы и системы охлаждения двигателя. Крышка капота открывается против хода машины
- ❷ Над двигателем возвышается впечатляющих размеров воздушный фильтр
- ❸ Распределитель зажигания 8-цилиндрового двигателя
- ❹ Задняя распашная дверь открывает доступ в багажный отсек
- ❺ Коммутатор электронной системы зажигания находится за водительским сиденьем





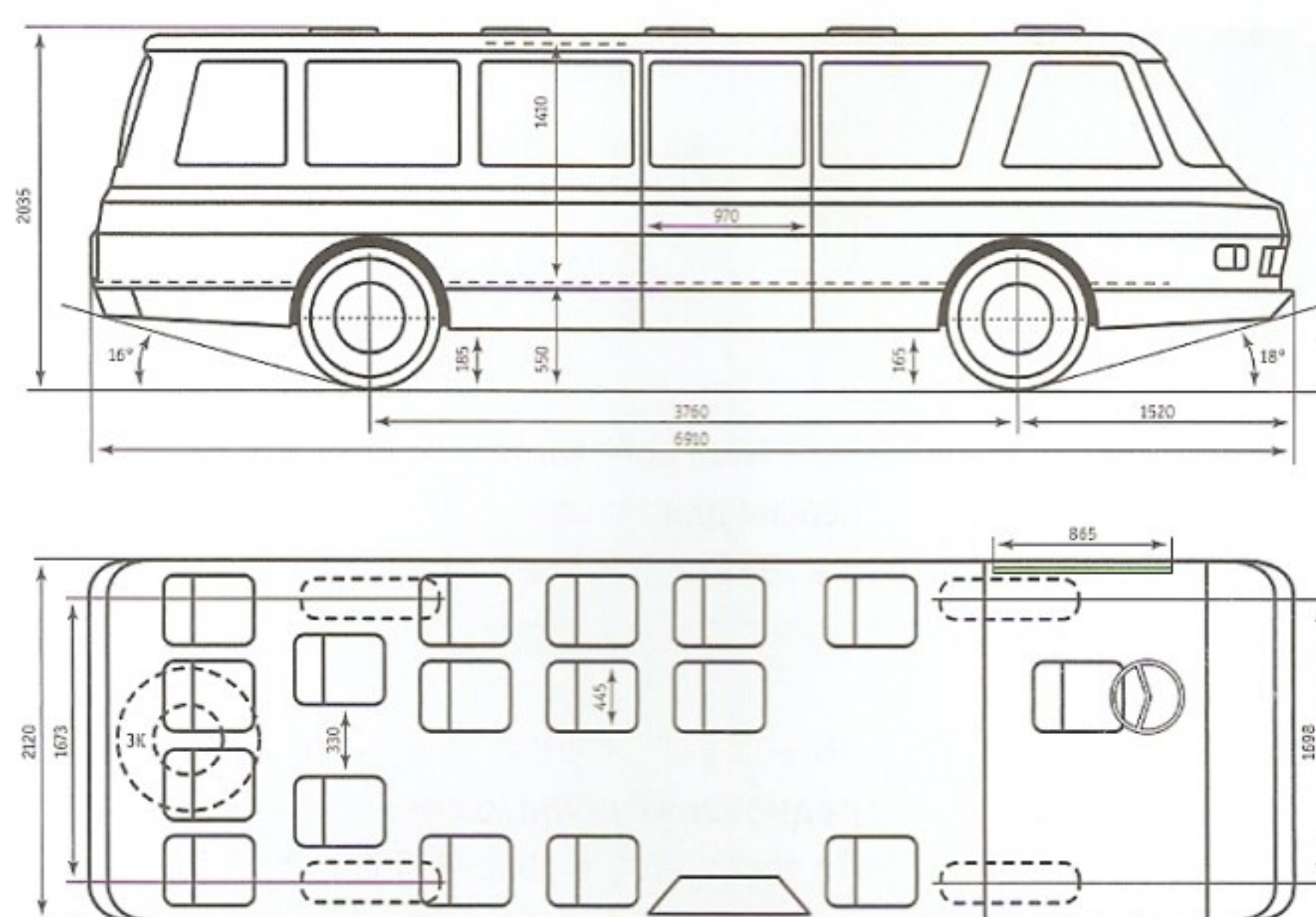


Схема микроавтобуса ЗИЛ-118К «Юность»

#### Технические характеристики ЗИЛ-118К «Юность»

Число мест	17 + 1
Максимальная скорость	120 км/ч
Разгон до 60 км/ч	15 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	25 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ 90ЭМС или 6СТ 66АЗ общей емкостью 130 А/ч
Генератор	Г160-В
Стартер	СТ 230-К1
Реле-регулятор, бесконтактный	18.3702
Прерыватель-распределитель	46.3706
Свечи зажигания	А 11 или А11-1
Размер шин	250/70 R16
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	3950
полная, в том числе:	5321
на переднюю ось	48 %
на заднюю ось	52 %
<b>Рулевой механизм</b>	
поршневого типа с гидравлическим усилителем, расположенным в общем картеле с рулевым механизмом; рабочая пара винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор; передаточное отношение рулевого механизма — 17,5:1, общее — 20,8:1	
<b>Дорожные просветы, мм</b>	
под передней осью	300

#### Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	7,5
------------------------------------	-----

#### Подвеска передняя

независимая, рычажная, на вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

#### Подвеска задняя

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

#### Тормоза

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

стояночный — колодочный, с механическим приводом

#### Коробка передач

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), работающий совместно с двухступенчатой (с 1975 года — трехступенчатой) планетарной коробкой передач

#### Передаточные числа

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39 (I — 2,02; II — 1,42; III — 1,00; задний ход — 1,42)

#### Главная передача

гипоидная, передаточное число — 3,615

#### Двигатель

ЗИЛ-130 (ЗИЛ-509.10), V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	5980
Степень сжатия	7,1
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

#### Карбюратор

К-88АМ

#### Максимальная мощность

150 л. с. при 3200 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

41,0 кгс.м при 1800–2000 об/мин

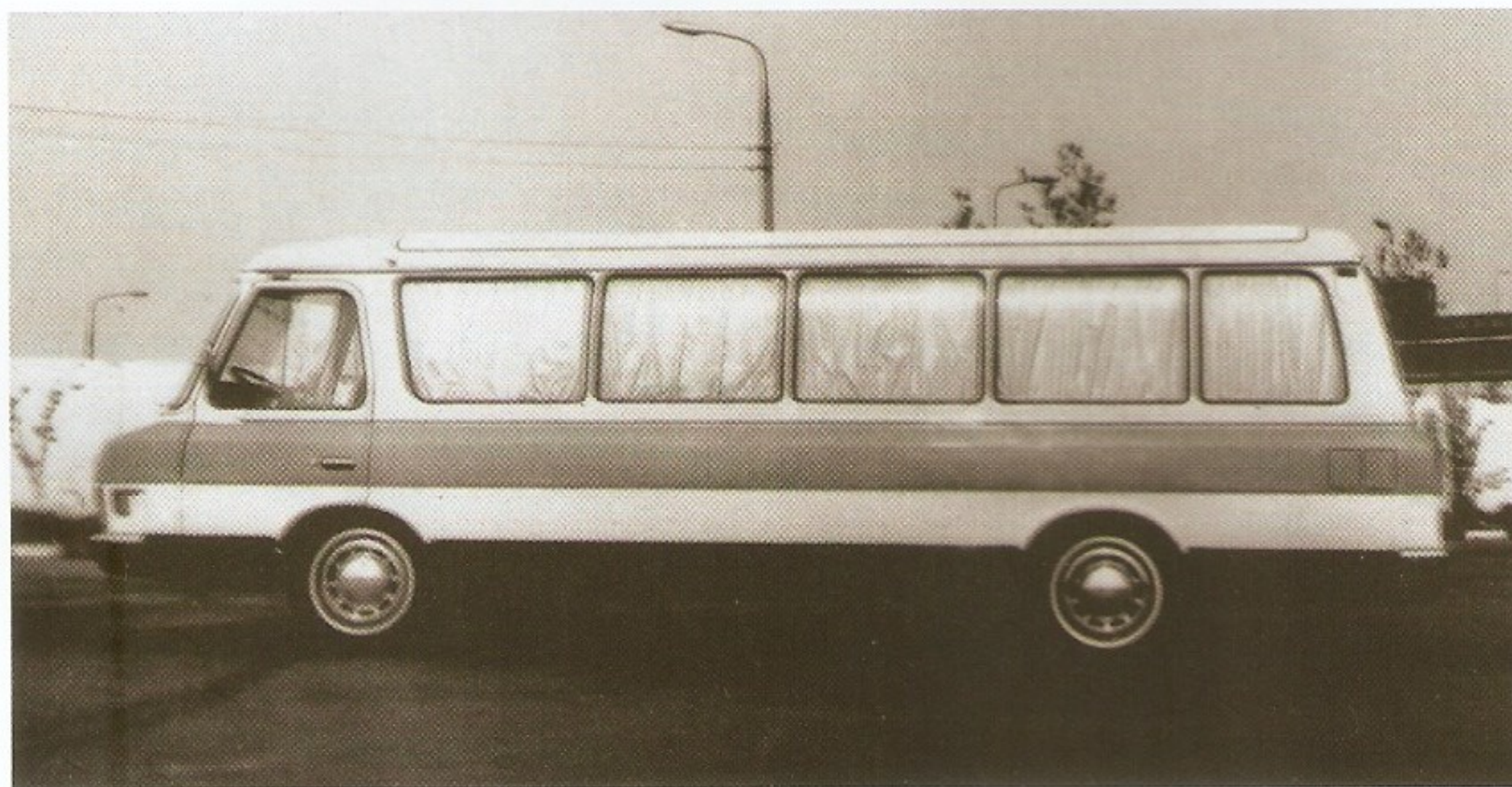


**ЗИЛ-118К, начинавший как ЗИЛ-119, а в 1990 году переименованный в ЗИЛ-3207, поштучно и мелкими партиями выпускался с 1970 по 1998 год. За это время в общей сложности было построено 67 микроавтобусов всех модификаций.**

Во второй половине 70-х годов на ЗИЛ начали обращаться министерства и ведомства с просьбой изготовить специальные модификации «Юности». В начале 80-х «Юно-

стью» заинтересовалось МВД, и в результате на свет появились два специальных варианта: в 1981-м — не имевшая существенных конструктивных отличий и потому не по-

лучившая дополнительной литеры в индексе версия для эскорта ГАИ в спецокраске, и в 1982 году — передвижная криминалистическая лаборатория ЗИЛ-118КЛ.



#### **ЗИЛ-118КВ, мобильный пункт радиоэлектронного слежения**

По заказу КГБ в 1976–1977 годах были построены четыре спецмашины с индексом «ЗИЛ-118КВ», напигованные средствами радиоэлектронного слежения. От базовой версии ЗИЛ-118КВ отличался конструкцией «оболочки»: крыша имела «двойное дно», что несколько увеличило габаритную высоту, а салон был разделен на два отсека. Окна этого «шпиономобиля» закрывали плотные шторы. Функции ЗИЛ-118КВ сводились к рутинной контрразведывательной работе по контролю средств связи, в том числе спутниковой.



#### **ЗИЛ-118КА, скорая медицинская помощь**

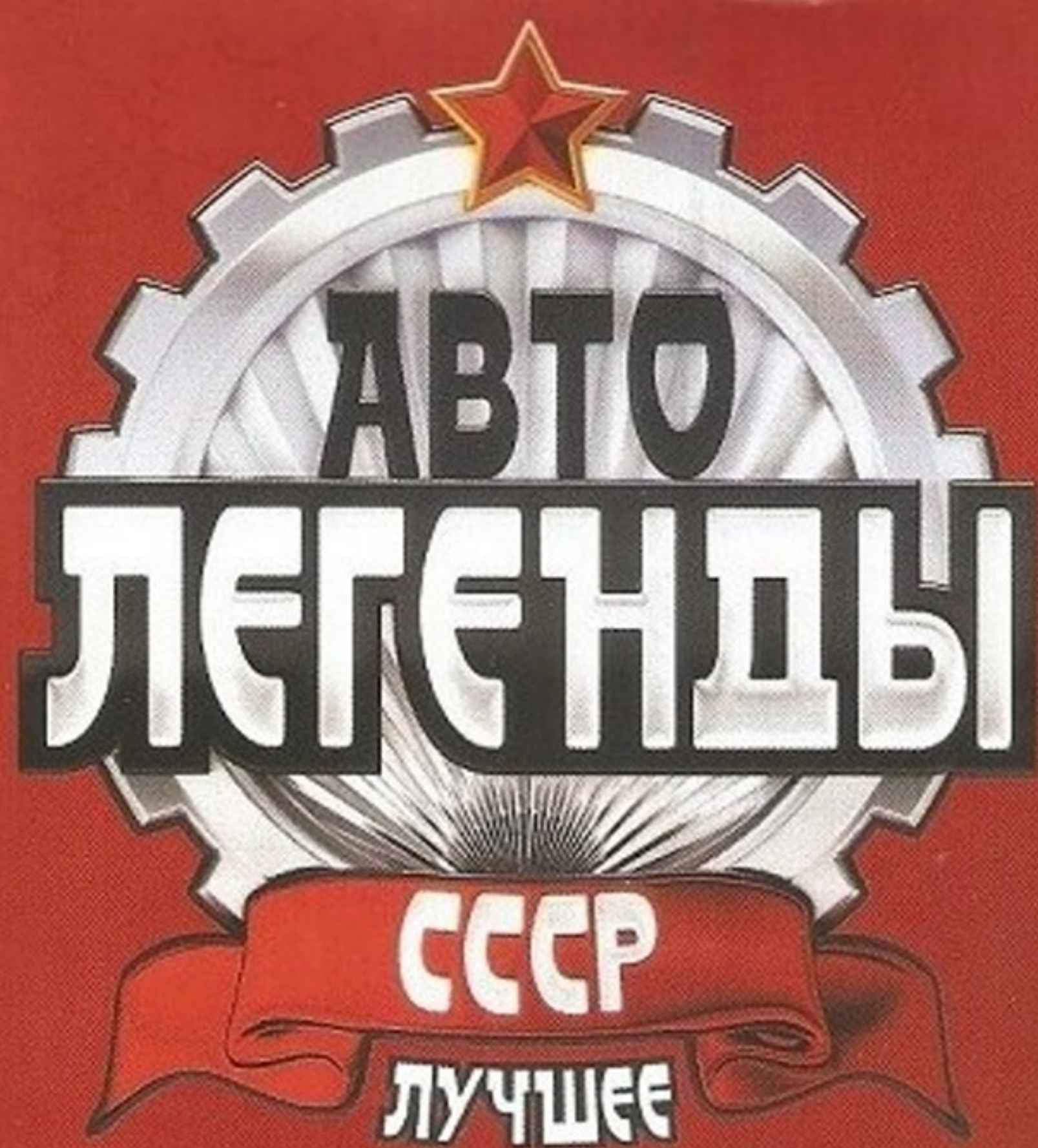
Новая скорая строилась с учетом опыта эксплуатации реанимобиля ЗИЛ-118А. Изменился профиль крыши: за кабиной водителя потолок поднимался так, чтобы медики могли стоять в салоне в полный рост. В кузове находился комплект медицинского оборудования, два места для лежащих больных, носилки и операционный стол, системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Автомобиль предназначался для сложной оперативной диагностики и оказания высококвалифицированной медицинской помощи. Было построено две таких скорых.



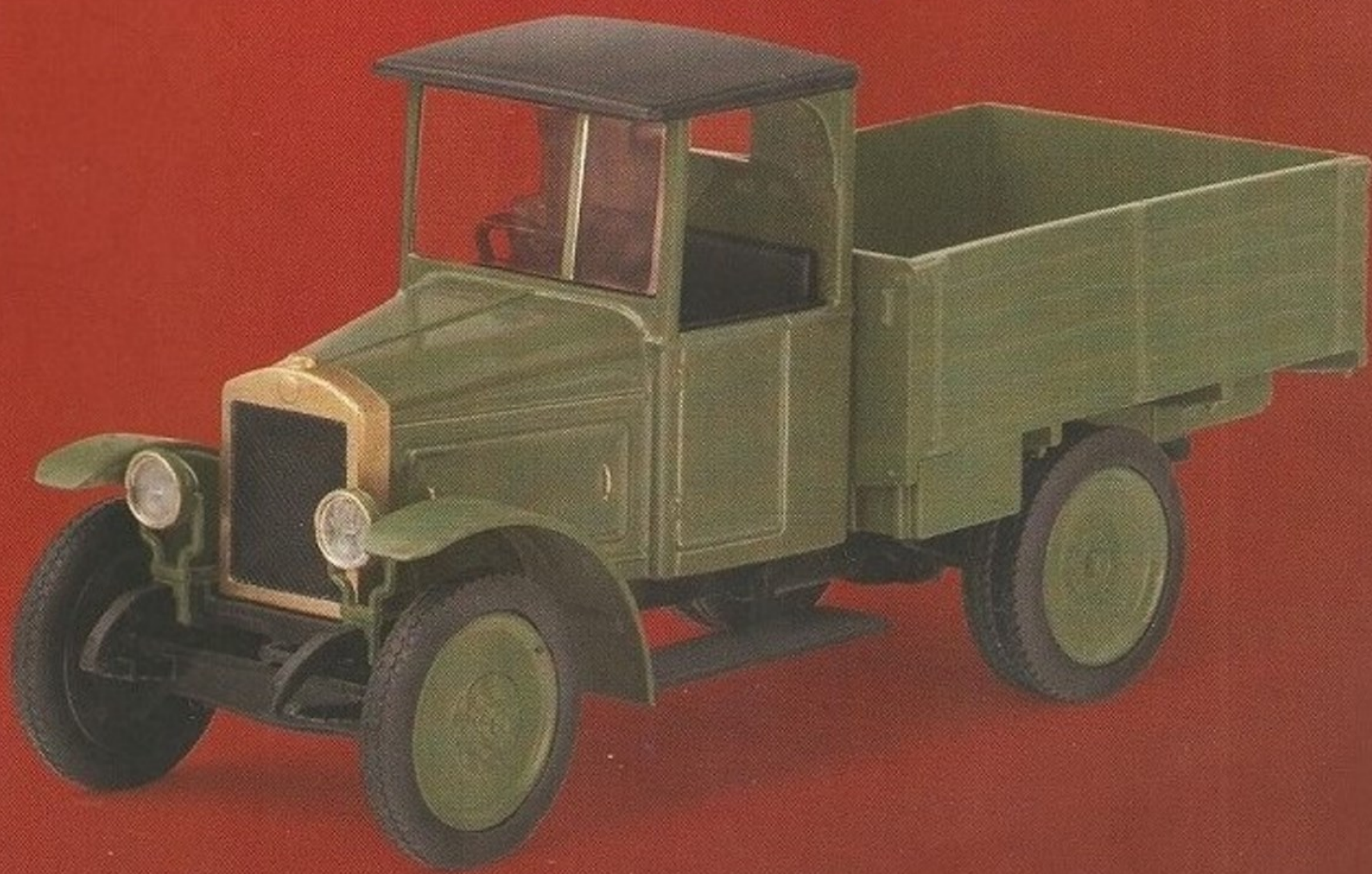
#### **ЗИЛ-32071**

Последнюю модернизацию «Юности» можно считать вынужденной. В 1994 году был принят ГОСТ, определявший минимальную внутреннюю высоту салона автобуса — 1,5 м. Так на свет появилась модификация ЗИЛ-32071 с «высокой» крышей, в передней части которой вместо четырех небольших лючков установили один массивный, а в задней смонтировали кондиционер с внушительным воздухозаборником. Габаритная высота этой версии микроавтобуса увеличилась до 2269 мм, снаряженная масса возросла до 3900 кг, а полная — до 5280 кг.





**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ**



**АМО-Ф-15**

**DeAGOSTINI**

16+

ISSN 2071-095X 00011  
9 772071 095995