

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 59,95 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 1190 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



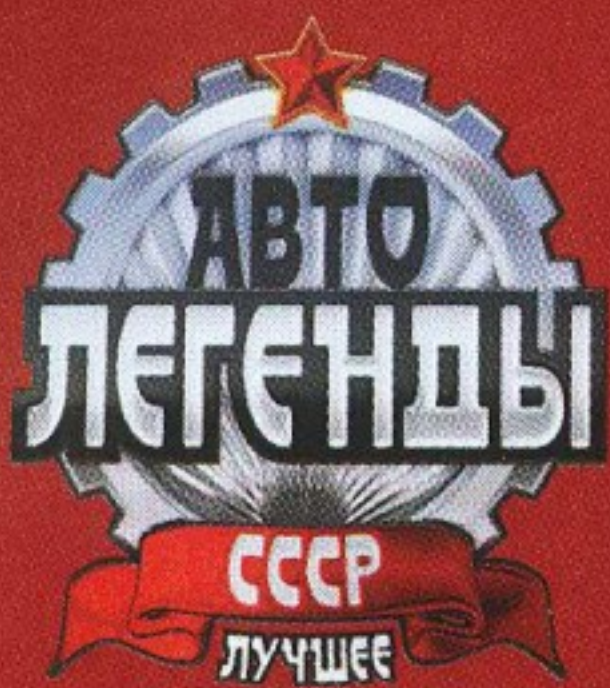
№ 18



ЗИС-101

ДЕРЖАВНЫЕ АМБИЦИИ ★ НЕПОДЪЕМНЫЙ ПРОЕКТ ★ «МЫ ЭТО СДЕЛАЛИ!»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №18, 2014

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
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 Дистрибьюшен 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. Сакаганского, 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: 55 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 329 руб
Розничная цена:
59,95 грн., 54 900 бел. руб., 1190 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

16+

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 (лев.), 6, 7 (лев.), 15 (все):
частная коллекция Максима Шелепенкова;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Текст: Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Владимира Киреева, Максима Шелепенкова,
Сергея Ефремова и Александра Павленко

Благодарим за предоставленный автомобиль
Александра Алибекова (г. Москва)

Дата выхода в России 22.09.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Первый отечественный серийный автомобиль высшего класса ЗИС-101 вошел в историю «с парадного входа» — как гордость советского автопрома, но, несмотря на «представительную внешность», так и не стал визитной карточкой страны.

Инициатива снизу

Если бы история ЗИС-101 началась с более «корректной» постановки задания, судьба первого отечественного автомобиля представительского класса могла бы сложиться гораздо удачнее. Собрать из изготовленных вручную деталей один экземпляр «реплики» архисложного, «навороченного» иностранного аналога — дело нехитрое. Но когда встал вопрос о массовом производстве таких автомобилей, заказчику в лице государства стоило занять более взвешенную, прагматичную позицию, ориентированную не на державные амбиции, а на реальные возможности производства и квалификацию механиков, обслуживающих казенные гаражи.

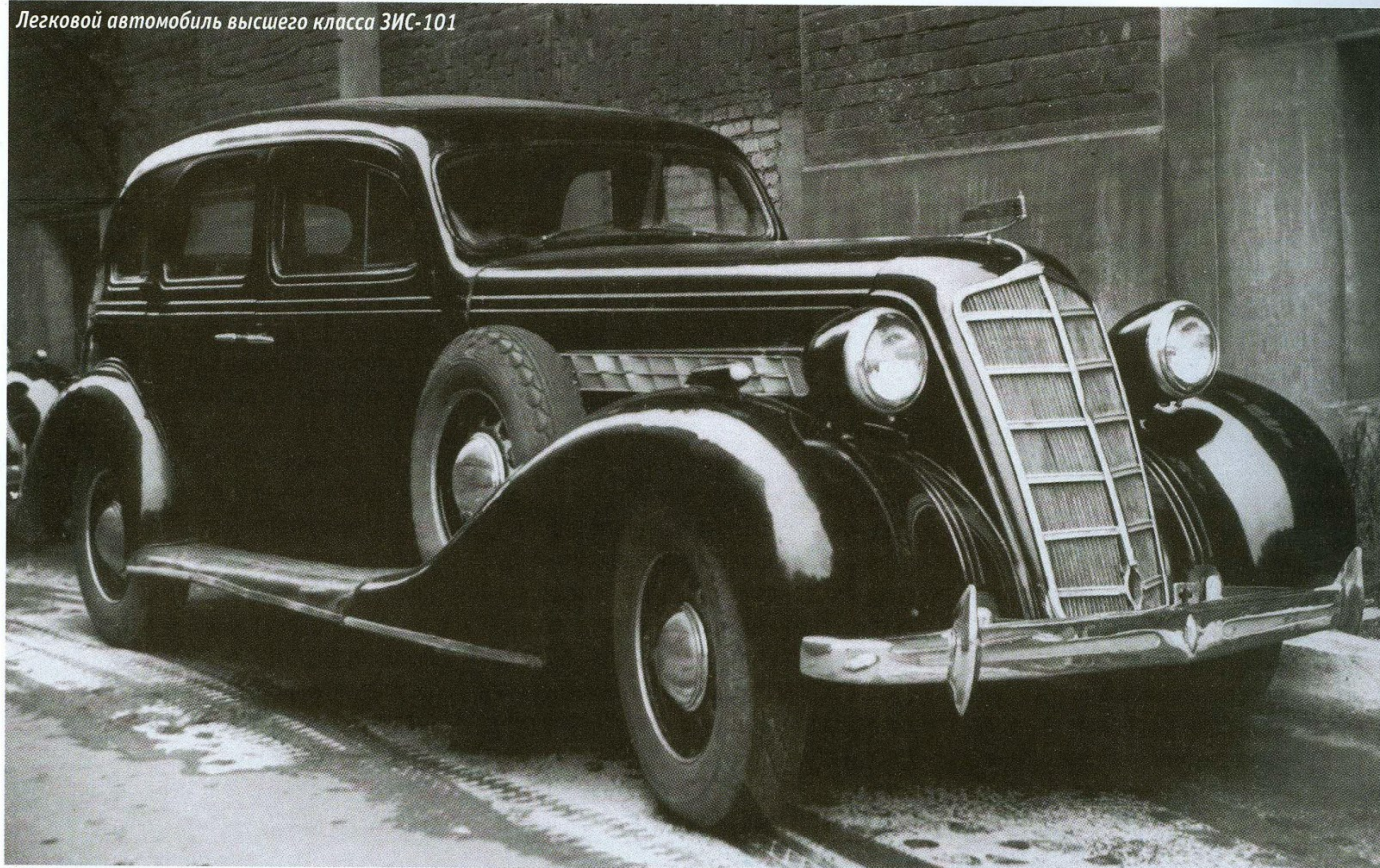
Конструкция лимузина высшего класса досталась Заводу имени Сталина (ЗИС) в наследство от коллег с ленинградского «Красного путиловца». Ленинградцы пытались в точности воспроизвести американский автомобиль *Buick-32-90* 1932 модельного года и подготовить его к массовому

производству в исполнении «шестиоконный седан». Кому пришло в голову в начале тридцатых годов предложить заведомо неподъемный проект? Оказалось, это была «инициатива снизу».

Все началось в 1932 году, когда было принято решение прекратить производство на «Красном путиловце» устаревших тракторов «Фордзон». Группа специалистов завода во главе с техническим директором М. Л. Тер-Асатуровым выступила с почином использовать освободившиеся производственные мощности для выпуска легковых автомобилей. По административно-партийной цепочке эта инициатива добралась до Народного комиссариата тяжелой промышленности, в то время курировавшего автомобилестроение, и, превратившись там в директиву, вернулась на завод уже в форме приказа, подписанного управляющим Всесоюзного автотракторного объединения (ВАТО) С. С. Дьяковым. Согласно этому приказу, завод должен был создать и подготовить к производству

автомобиль представительского класса. В тот момент речь шла лишь о типаже машины, и у ленинградцев была возможность выбрать вполне «подъемный» прототип. Заказчиком выступал не Гараж особого назначения (ГОН), обслуживавший первых лиц государства, а отраслевое министерство — значит, сверхзадачей было не обеспечение государственной элиты представительским лимузином, а скорее идеологическая победа: надо было доказать всему миру, что и мы можем производить легковые машины высшего класса. Недаром впоследствии работы велись под лозунгом «Даешь советский Бьюик!». О создании собственной оригинальной конструкции силами инженеров тракторного завода не могло быть и речи: изначально планировалось просто воспроизвести зарубежный автомобиль соответствующего класса. «Роковая ошибка» была сделана на этапе выбора прототипа. Трудно сказать, был ли *Buick-32-90* выбран случайно (предположительно, именно эта

Легковой автомобиль высшего класса ЗИС-101





На конвейере — четырехтысячный автомобиль ЗИС-101 (1938 год)

модель была служебной машиной не то М. Л. Тер-Асатурова, не то самого С. М. Кирова) или кто-то из высокопоставленных чиновников решил «замахнуться по максимуму», но более неподходящий объект для освоения трудно было найти. Дело в том, что эта модель «Бьюика» на тот момент была сверхпрогрессивной

в кузов». Уже в январе 1933 года журнал «За рулем» писал о планах завода освоить производство копии «Бьюика» и о готовности ленинградцев впоследствии выпускать в год до 20 тысяч автомобилей. Зачем стране такое количество лимузинов представительского класса, спрашивать никто не решался.

наркомат переориентировал предприятие на производство трехбашенных танков Т-28, а позже и пропашных тракторов «Универсал». Доводить лимузины до серийного производства стало негде и некому — все силы и мощности были брошены на решение первоочередных стратегических задач, а совсем еще сырой проект «Бьюика» передали для доработки Заводу имени Сталина.

Миссия невыполнима

Страшно представить, что произошло бы на «Красном путиловце», не подвернись ему вовремя заказ на танки с тракторами. Отечественная промышленность того времени не была готова к массовому производству такой сложной и капризной техники, как «русифицированный» Buick-32-90. Тем не менее, заявить о том, что «миссия невыполнима» никто не решился, и в результате конструкторы ЗИС получили задание не просто разработать легковой автомобиль высшего класса, опираясь на опыт предшественников (в том числе и негативный), а именно довести до ума (и до производства) платформу Л-1. К счастью, о точном копировании «Бьюика» речь уже не шла, что давало инженерам-москвичам некоторую свободу, однако общую архитектуру Л-1 надлежало сохранить. Работы по перепроектированию

Отечественная промышленность начала 30-х годов не была готова к массовому производству такой сложной и капризной техники, как «русифицированный» Buick-32-90

даже по американским меркам. Достаточно упомянуть рядный восьмицилиндровый верхнеклапанный двигатель с нижним распредвалом и роликовыми толкателями на штангах; сложные сдвоенные карбюраторы, снабженные подогревом топливной смеси и автоматической регулировкой воздушной заслонки; систему охлаждения, оснащенную термостатом и механизмом управления жалюзи радиатора; рычажные гидравлические амортизаторы с дистанционной регулировкой их сопротивления; централизованную систему смазки узлов шасси и уникальный полуавтоматический механизм управления сцеплением. Как бы то ни было, «Красный путиловец» взял на себя обязательства — «назвался груздем». Теперь оставалось только «залезть

А затем случилось то, что и должно было случиться. К заранее намеченной дате — 1 мая 1933 года — на заводе ценой неимоверных усилий, фактически вручную, были изготовлены и собраны шесть опытных автомобилей, незатейливо названных «Л-1» («Легковой первый»). Машины прошли по улицам Ленинграда в составе первомайской демонстрации, затем доехали до Москвы, где были представлены Сергею Орджоникидзе, возглавлявшему Народный комиссариат тяжелой промышленности. Орджоникидзе роскошные автомобили одобрил. Сегодня уже не важно, действительно ли все шесть Л-1 на обратном пути в Ленинград «поломались и развалились» или это только миф. К счастью для «Красного путиловца» в 1933 году отраслевой

прототипа возглавил главный конструктор завода Е. И. Вайнский. В 1934 году на ЗИС для изучения был доставлен и сам «Бьюик», правда другой модели, поновее и попроще: это был лимузин текущего года — модель «57» серии «90». Двигатель будущего серийного автомобиля в ходе адаптации к производству сохранил все свои конструктивные особенности и опции, включая коленвал с противовесами и гасителем крутильных колебаний, сложную систему газораспределения, двухкамерный карбюратор типа «Марвелл» с подогревом рабочей смеси и термостат в системе охлаждения. Шасси и ходовую часть удалось существенно упростить, ориентируясь именно на конструкцию нового «Бьюика». К счастью для наших инженеров американцы отказались от сложных и ненадежных

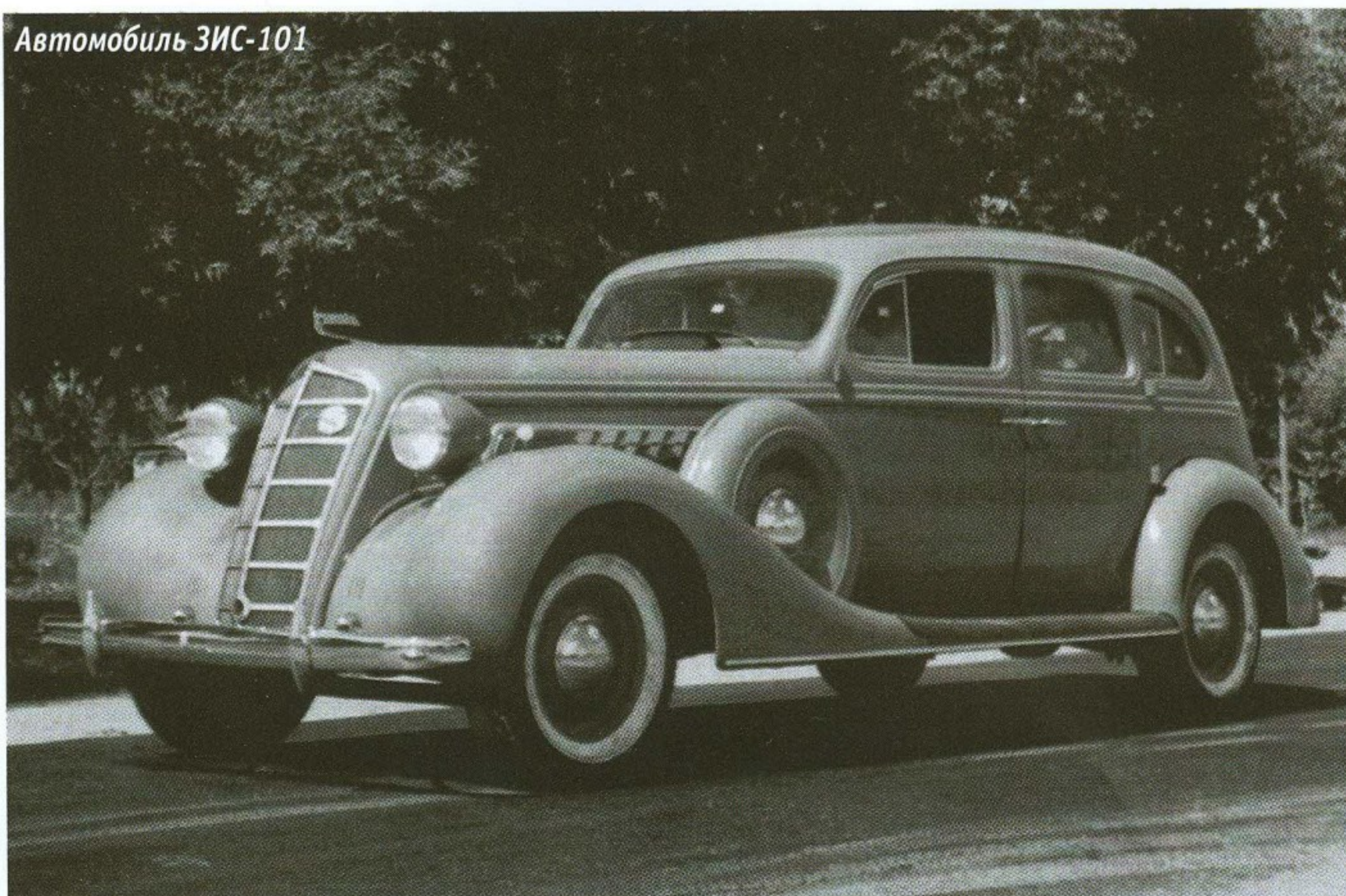


Статья Е. И. Важинского в журнале «За рулем» сводилась к описанию особенностей мотора *Buick-32-90* и ряда элементов шасси, присущих «Бьюикам» более поздних выпусков или «Паккарду». От «Паккарда» ЗИСу досталось рулевое управление с червяком и двойным роликом и крепление колес к ступице. В статье назывались и сроки начала производства нового автомобиля — начало 1936 года, и планируемый объем выпуска — 10 тысяч машин в год.

систем трансмиссии и подвески, поэтому конструкторы ухватились за возможность, не нарушая технического задания, оснастить автомобиль нерегулируемыми амортизаторами и обыкновенным двух-дисковым сцеплением. Из инноваций стоит отметить вакуумный усилитель механического привода тормозов. Уже в октябре 1934 года Е. И. Важинский подробнейшим образом описал в журнале «За рулем» конструкцию будущего автомобиля ЗИС-101, заявив в самом начале статьи, что новая машина спроектирована по типу лучших американских марок «Бьюик» и «Паккард». Материал был проиллюстрирован фотографиями экстерьера и интерьера «Бьюика». Интересно, что моделью послужил не лимузин, находившийся на заводе, а четырехоконный седан. Рядом с этим снимком красовалась подпись: «Общий вид новой модели ЗИС-101». Автомобильная мода в те годы менялась стремительно, и художники кузовного отдела ЗИСа, возглавляемого И. Ф. Германом, прекрасно понимали, что к моменту начала производства новой машины устареет

не только «чемоданоподобный» кузов Л-1, но и округлый кузов более позднего «Бьюика», принятого за образец. Поэтому кузовщики настаивали на изготовлении кузова по оригинальным эскизам. В отличие от ленинградских коллег, намеревавшихся изготовить оснастку для производства кузовов своими силами или с помощью смежников, московские кузовщики с самого начала ориентировались на изготовление и закупку штампов за границей. А раз оборудование в любом случае приходилось заказывать, значит, можно было позволить себе разработать более современную вариацию на тему американского прототипа. Так впоследствии и произошло. Проектирование кузова по готовому оригинальному макету осуществляла филаделфийская компания *Budd Manufacturing*. У нее и закупили станки для штамповки шасси и кузова — за 1,5 млн. долларов. Еще за полмиллиона приобрели прессы для листового металла у фирмы *Hamilton Foundry and Machine Company* из штата Огайо. Ошибка заказчиков ЗИСа заключалась в том, что проектирование кузова они

Автомобиль ЗИС-101



А в это время...

1932 год

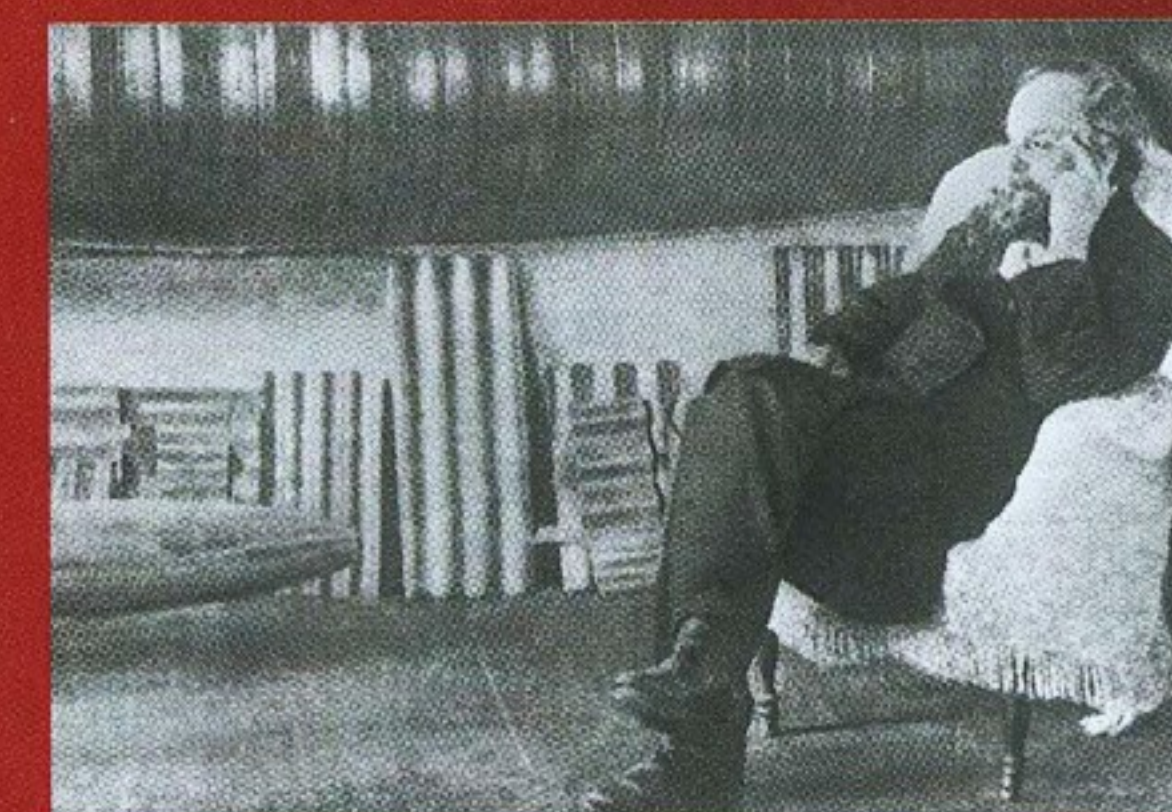


31 января запущена первая доменная печь знаменитой Магнитки — Магнитогорского металлургического комбината, одной из великих строек коммунизма. Летом начала давать чугун вторая домна, а через год — третья и четвертая. На фото: первые строители начали прибывать в Магнитогорск в марте 1929 года.

1934 год

18 сентября Советский Союз стал членом Лиги Наций, международной организации, созданной в 1919 году. Лига Наций, в которую в то время входило около шестидесяти государств, провозглашала своей целью разоружение, предотвращение военных конфликтов и развитие сотрудничества между странами и народами. Прекратила свое существование в 1946 году.

1935 год



19 сентября ушел из жизни Константин Эдуардович Циолковский, знаменитый русский ученый и изобретатель, основоположник современной космонавтики.

доверили фирме, имевшей опыт создания подобных конструкций лишь для автомобилей представительского класса. Такие машины за рубежом традиционно выпускали небольшими партиями, а потому и сборка предполагалась не конвейерная, а стапельная, с большой долей ручного труда и индивидуальной подгонкой элементов каждого экземпляра. Для конструкции, состоящей из несущего деревянного каркаса и «обтягивающих» его листовых панелей, такая технология сборки была вполне приемлемой. Но Завод имени Сталина был ориентирован на конвейерное производство!

В 1935 году из США на ЗИС поступило оборудование и 500 комплектов готовых штамповок, а 16 декабря того же года высшее руководство страны утвердило

11 автомобилей. После ввода в эксплуатацию нового прессового корпуса в его шестом и седьмом пролетах был обустроен сборочный конвейер, с которого 18 января 1937 года сошел первый серийный ЗИС-101. С началом массового (до 17 машин в день) производства нового отечественного легкового автомобиля высшего класса начались и проблемы. Во-первых, конвейерная технология не позволяла уделять достаточно времени и внимания подгонке элементов букового каркаса кузова. В результате кузова одних автомобилей начинали неприятно поскрипывать при движении уже с момента производства, других — в процессе эксплуатации, после незначительных перекосов рамного шасси и ссыхания самого каркаса. Во-вторых, вскоре выяснилось, что завод не готов тех-

В 1937 году в октябрьском выпуске (№20) журнала «За рулем» было опубликовано открытое письмо трех работников автобазы Наркомтяжпрома, озаглавленное «Несколько вопросов автозаводу им. Сталина». Фактически никаких вопросов письмо не содержало. В нем перечислялись «врожденные дефекты» конструкции, недостатки сборки и комплектующих, вызывавшие постоянные поломки. В распоряжении этой автобазы в тот момент находились 14 автомобилей ЗИС-101, так что речь шла о случаях типических.

Серьезные нарекания вызывали дефекты кривошипно-шатунного механизма (двигатель стучал), постоянно ломающиеся клапанные пружины, ненадежные системы питания и электрооборудования, пластмассовые накладки на тормозных колодках,

В 1937 году лимузин ЗИС-101 вместе со знаменитой «эмкой» ГАЗ-М1 представлял Советский Союз на Всемирной выставке в Париже

«Производственную программу по выпуску легкового автомобиля ЗИС-101».

К концу апреля 1936-го были построены первые предсерийные образцы, а 29 апреля два из них демонстрировались в Кремле. На смотрах присутствовал Сталин. Кстати, именно демонстрация ЗИС-101 положила начало традиции — негласной, но обязательной процедуре «презентации» предсерийных образцов отечественных машин первым лицам государства. Впоследствии судьбы наших автомобилей на протяжении десятилетий зависели от благосклонности вождей. Так или иначе, Сталину ЗИС-101 понравился, и задание можно было считать выполненным.

Испытание на прочность

Для предсерийной партии из пяти машин испытанием на прочность стал автопробег по маршруту Москва–Ленинград–Киев–Москва. 11 июня 1936 года все автомобили вернулись в Москву в полной исправности, одержав победу в заочном споре с Л-1 о целесообразности слепого копирования готовых западных образцов.

Однако торжествовать было рано. Первые лимузины были собраны по стапельной технологии в пустовавшем подвале одного из заводских цехов. В общей сложности в 1936 году «на коленке» удалось собрать

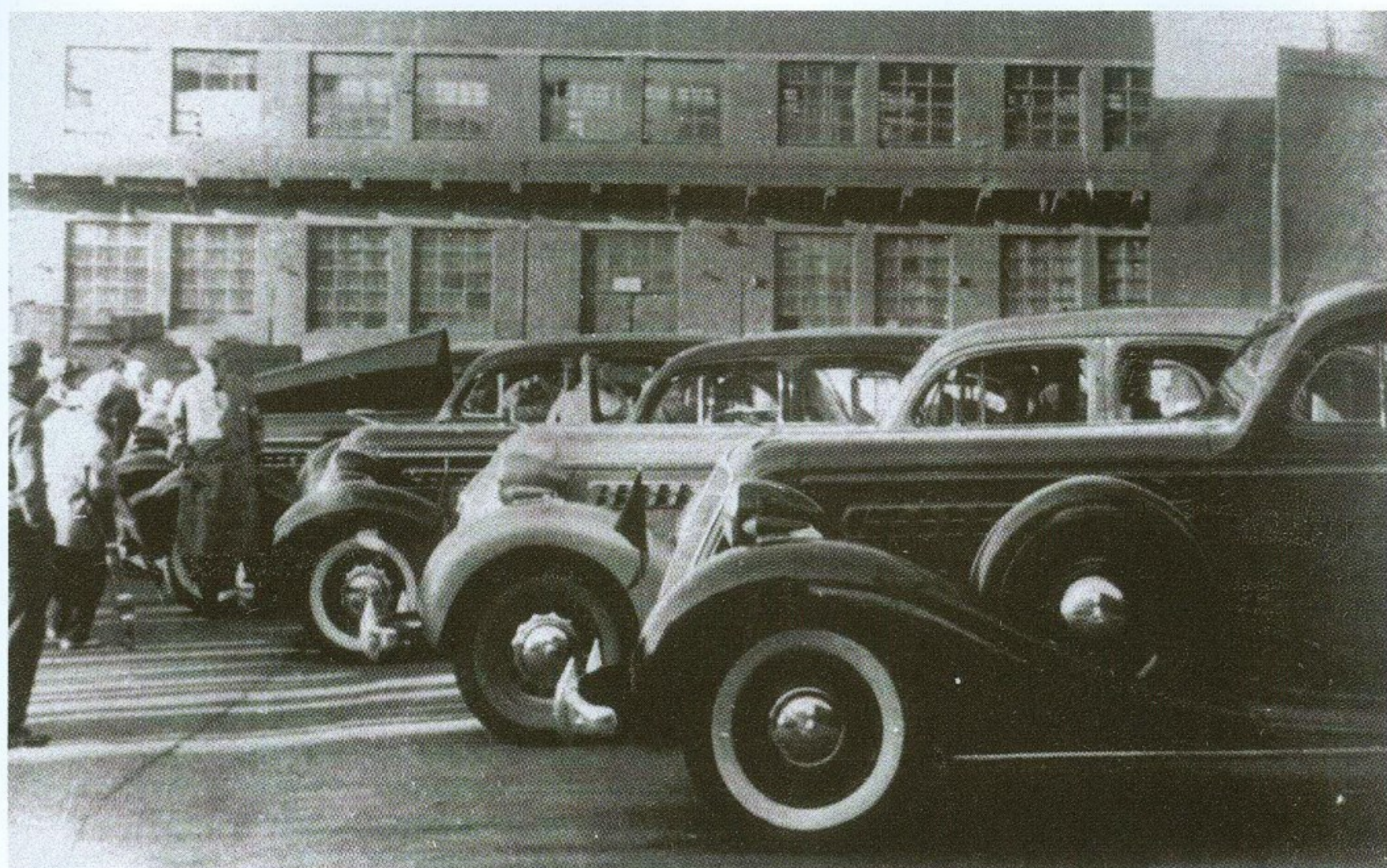
нологически к производству столь сложной машины.

Попытка эксплуатировать ЗИС-101 в Гараже особого назначения окончилась провалом. Руководство ГОНа посчитало технические характеристики отечественного лимузина «недостаточными»: проще говоря, автомобиль проигрывал по основным показателям иномаркам, составлявшим в те годы основу кремлевского автопарка. Автомобили передали в легковой гараж оперативного отдела НКВД — для сопровождения машин первых лиц государства, но и здесь ЗИСы не прижились. Трагедии из этого никто не делал, ведь «идеологическая сверхзадача» была выполнена — «Мы это сделали!». В 1937 году ЗИС-101 (наряду с ГАЗ-М1) представлял державу на Всемирной выставке в Париже.

Однако такому дорогостоящему продукту надо было найти и практическое применение. И отвергнутые ГОНОм лимузины хлынули в казенные гаражи рангом ниже — автохозяйства наркоматов, посольства, обкомы партии. Избыток легковых ЗИСов позволил использовать их даже в качестве такси и карет скорой помощи. Так тысячи профессионалов — водителей и механиков — смогли оценить реальные эксплуатационные качества и качество производства и сборки этих автомобилей.

низкое качество контрольных приборов и уплотнителей окон и даже звуковой сигнал, быстро сажавший аккумулятор. «Красной нитью» в письме проходила тема расхода горючего. Люди жаловались, что аппетиты ЗИС-101 с «родным» карбюратором требуют 28–31 л бензина на 100 км, в то время как аналогичный по классу «Линкольн» расходует 22,5 л, да и сам ЗИС с карбюратором «Бьюика» потреблял значительно меньше топлива.

С этого момента началась черная полоса для создателей и производителей первого отечественного серийного лимузина. Ведущий конструктор ЗИС-101 Евгений Важинский в 1937 году был снят с должности главного конструктора завода и назначен заведующим отдела шасси. В марте 1938-го Важинского арестовали и расстреляли как врага народа, правда, с недостатками ЗИСа это никак не было связано. Более того, 5 февраля 1939 года «красный директор» Завода имени Сталина Иван Алексеевич Лихачев был назначен главой Наркомата среднего машиностроения СССР. Несмотря на все усилия заводчан и смежников, конструкция и качество ЗИС-101 оставляли желать лучшего. В июне 1940 года для изучения дефектов лимузина была создана специальная правительственная комиссия под руководством



Автомобили ЗИС-101 из предсерийной партии перед автопробегом (1936 год)

автомобильного эксперта, члена Академии наук СССР Евгения Чудакова. По результатам работы этой комиссии вышло постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б), поднимавшее проблему качества ЗИС-101 на государственный уровень. Вот выдержка из этого постановления:

«Отметить наличие большого количества дефектов в легковых автомобилях ЗИС-101, выпускаемых заводом им. Сталина Наркомсредмаша, в частности: сильный запах бензина в кузове, шум коробки скоростей, стук двигателя и повышенный расход бензина, частая поломка рессор и жесткость подвешивания, быстрый выход из строя электрочасов, бензоуказателей, стеклоочистителей и т. д. Наличие этих дефектов является результатом небрежного отношения к качеству выпускаемых машин как со стороны бывшего директора завода им. Сталина, ныне наркомсредмаша т. Лихачева, так и нынешнего директора завода им. Сталина т. Волкова, особенно в последнее время.

Наркомсредмаш т. Лихачев и как нарком, и как бывший директор завода им. Сталина допускал выпуск с завода недоброкачественных машин, не принял мер к устранению дефектов и скрыл наличие этих дефектов от правительства...».

Вот так аукнулся заводчанам сделанный когда-то неосторожный выбор *Buick-32-90* в качестве прототипа для создания на «Красном путиловце» первого советского лимузина.

Сын ошибок трудных

Устранить недостатки конструкции ЗИС-101 в короткий срок было

практически невозможно. Но конструкторы и сами прекрасно знали слабые места своего детища, поэтому «пакет изменений» начал формироваться задолго до выхода зловещего постановления — практически сразу после начала производства «сто первого». В частности, для повышения мощности двигателя был использован новый карбюратор типа «Стромберг» с падающим потоком, были внесены изменения в конструкцию впускного коллектора, оптимизированы фазы газораспределения. Вопреки распространенному мнению, алюминиевые поршни на автомобили 101-го семейства устанавливались крайне редко. Расчетной мощности мотора в 116 л. с. на практике достичь не удалось.

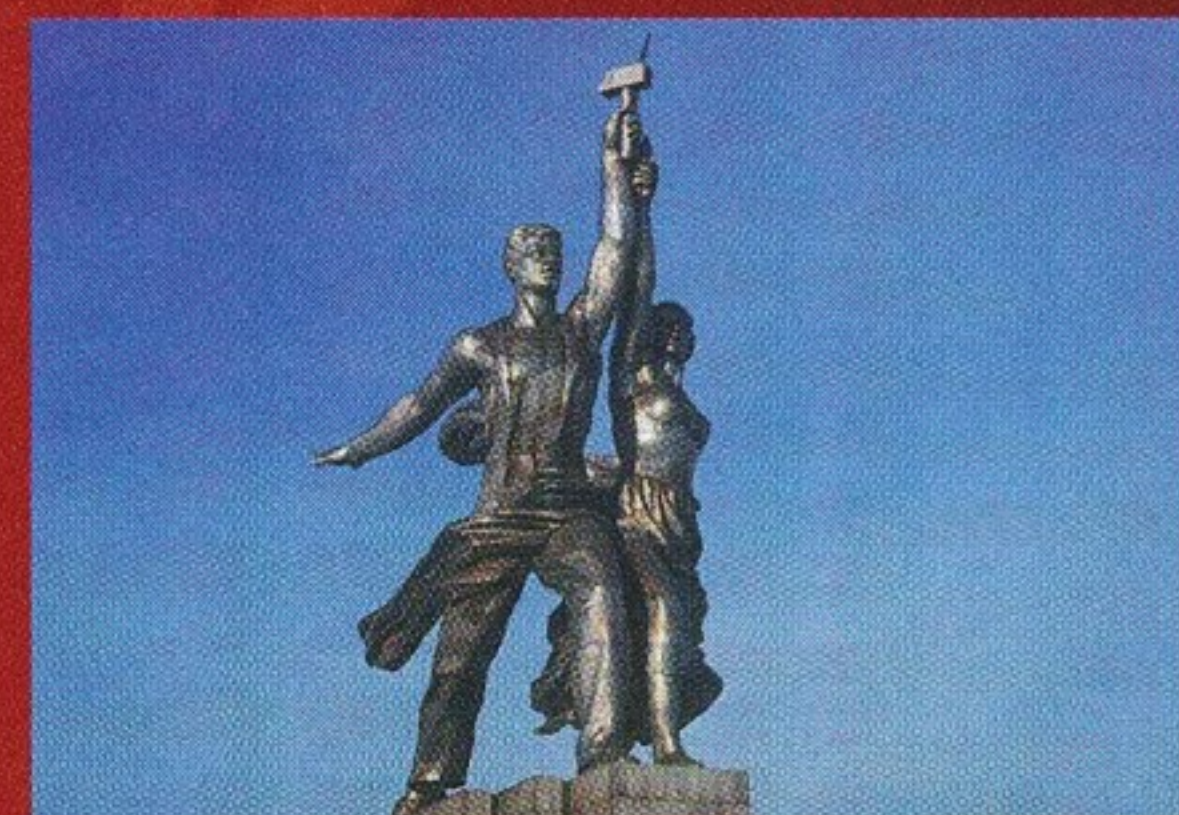
Во второй половине 1940 года началось производство модернизированной модификации представительского лимузина — ЗИС-101А. Автомобиль оснастили более мощным двигателем (100–110 л. с.) и усовершенствованной трансмиссией. Каркас остался деревянным. Внешне ЗИС-101А отличался от предшественника новой, более современной облицовкой радиатора и капотом.

«Исправленный» лимузин избавился от большей части второстепенных недостатков, но сохранил главный — избыточную (по отношению к мощности) массу всех элементов конструкции. И все же с некоторой натяжкой он мог считаться «гордостью отечественного автопрома». Изменения к лучшему были замечены и в Гараже особого назначения: ЗИС-101А эксплуатировались в ГОН пусть и на вторых ролях, но гораздо активнее ЗИС-101.

1936 год

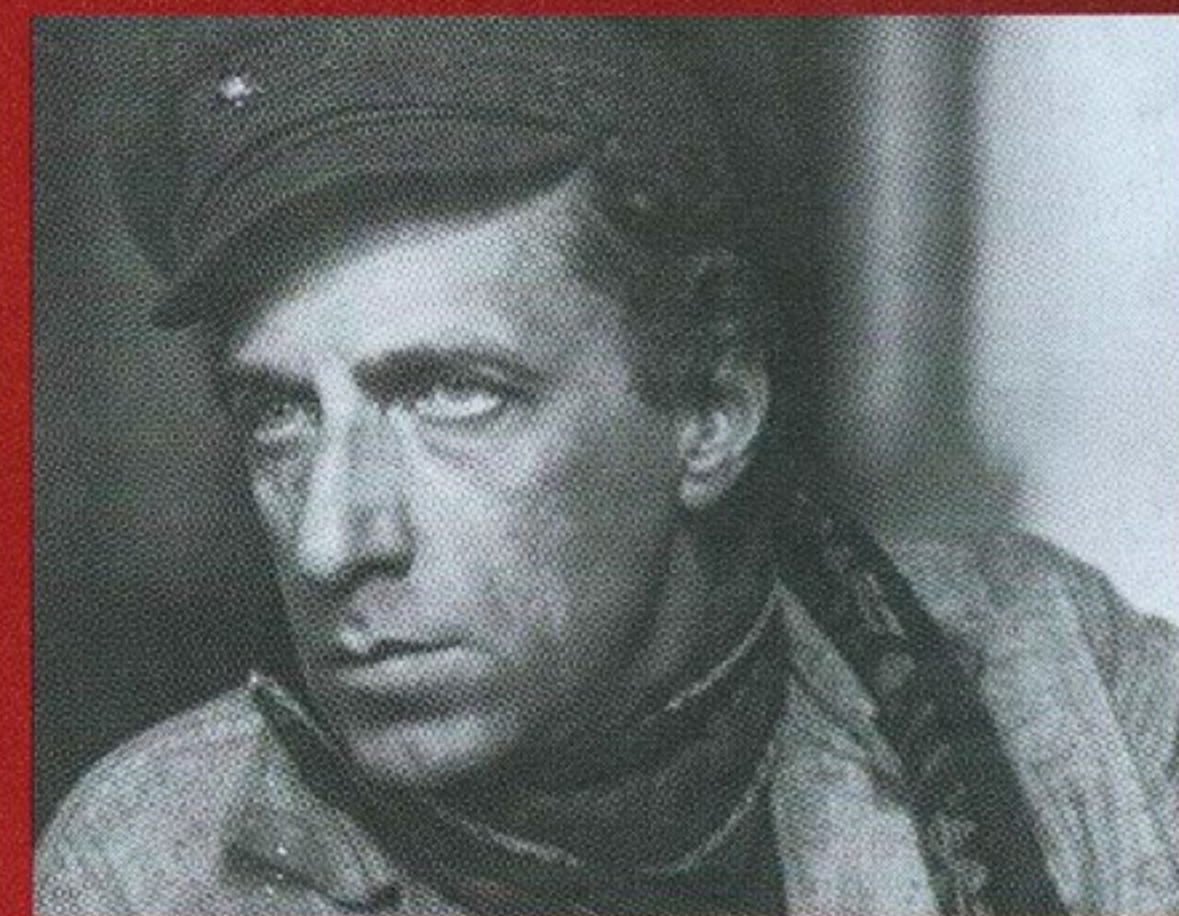
С 22 мая по 17 июля проходил первый чемпионат СССР по футболу. Победителем турнира, в котором участвовало семь команд, стало московское «Динамо». Спортивное общество «Динамо» было основано в 1923 году по инициативе Феликса Дзержинского. Команда выиграла чемпионаты СССР по футболу 1936 и 1937 годов и кубок СССР 1937 года.

1937 год

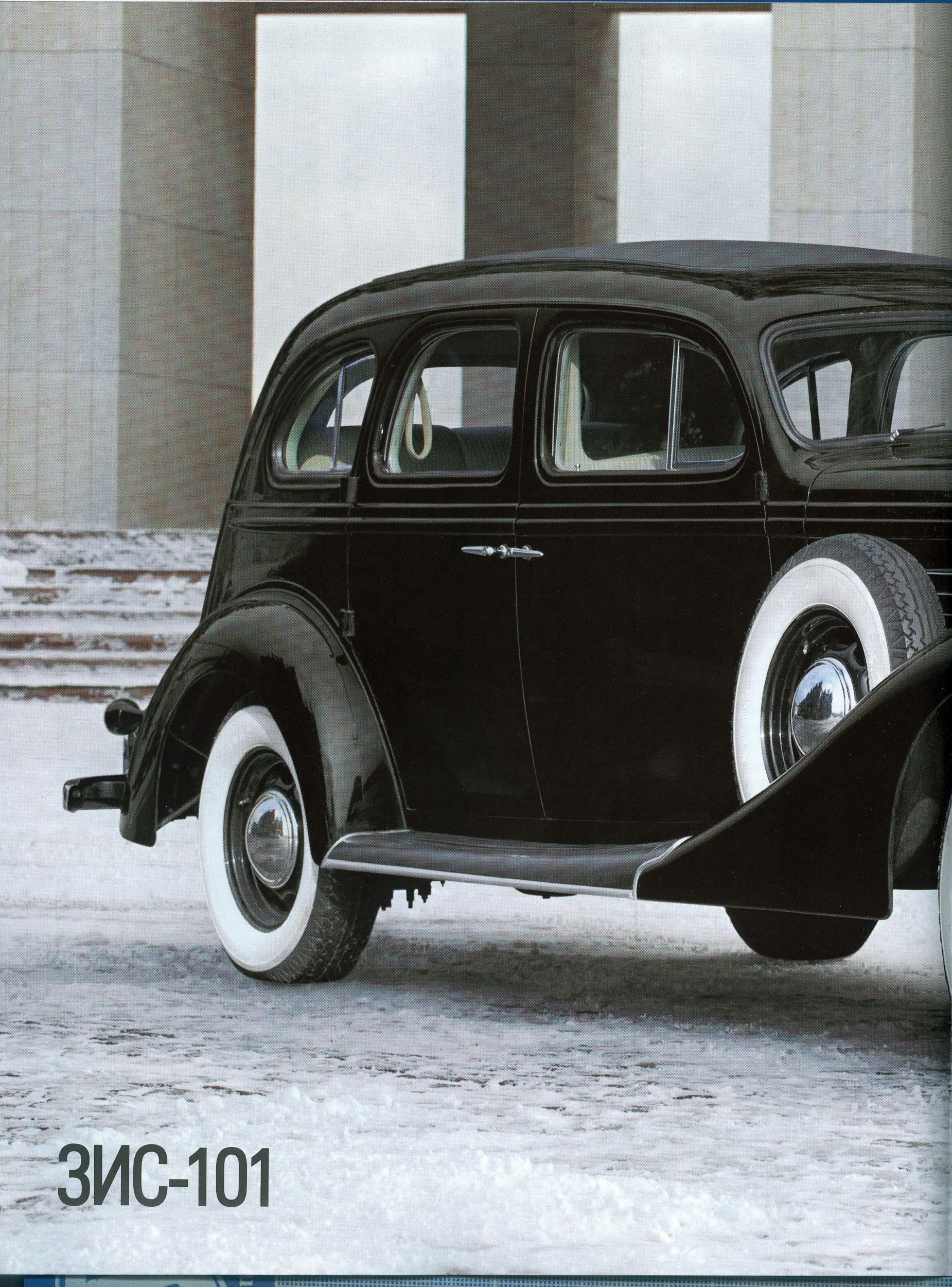


Скульптура Веры Мухоморовой «Рабочий и колхозница» стала украшением советского павильона на проходившей в Париже Всемирной выставке. В 1939 году скульптура была реконструирована и установлена на постаменте перед северным входом на Всесоюзную сельскохозяйственную выставку.

1940 год



2 февраля расстрелян Всеволод Эмильевич Мейерхольд, выдающийся советский театральный режиссер и актер, народный артист республики. Мейерхольд был обвинен в контрреволюционной деятельности. Реабилитирован посмертно в 1955 году.

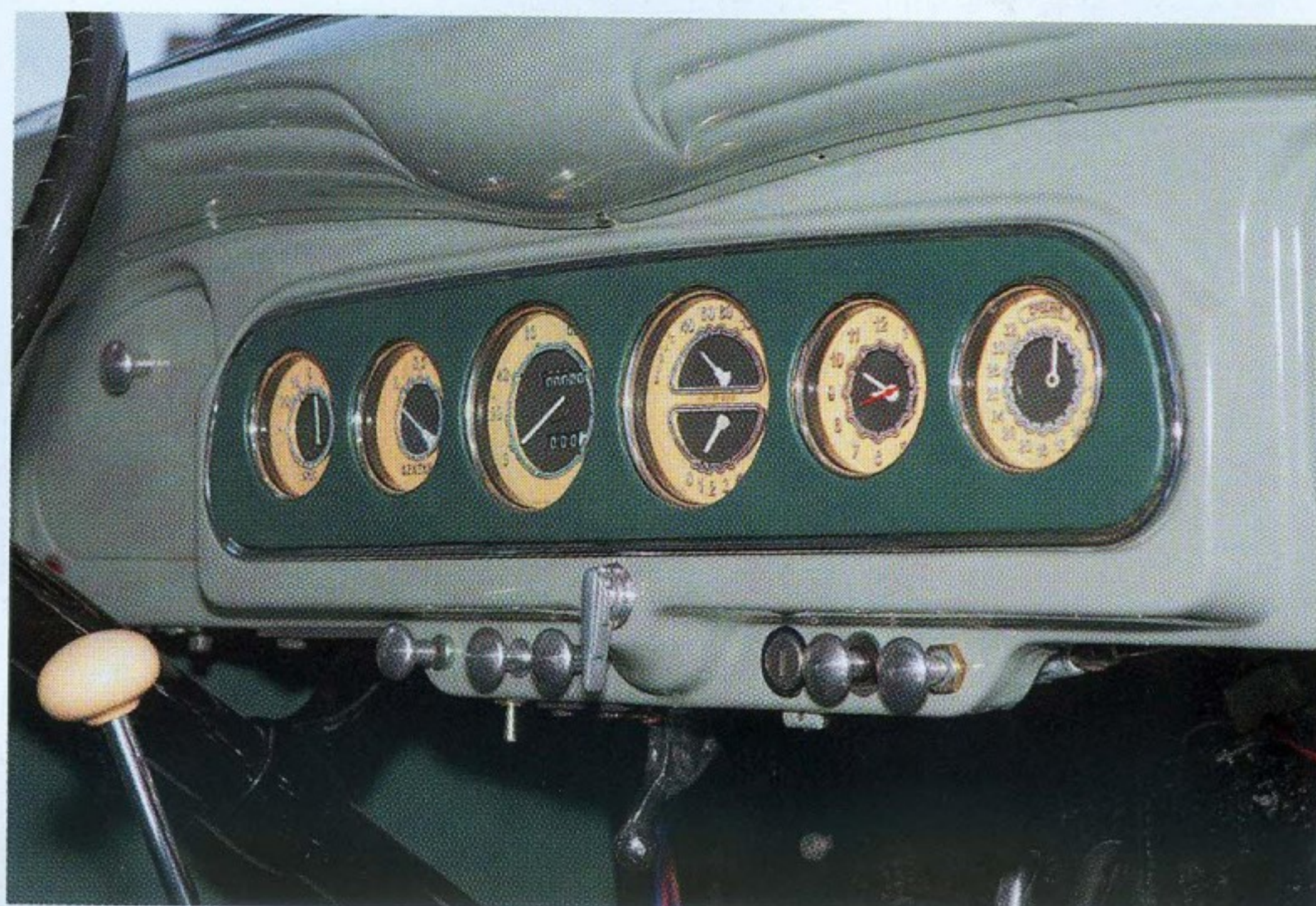


ЗИС-101



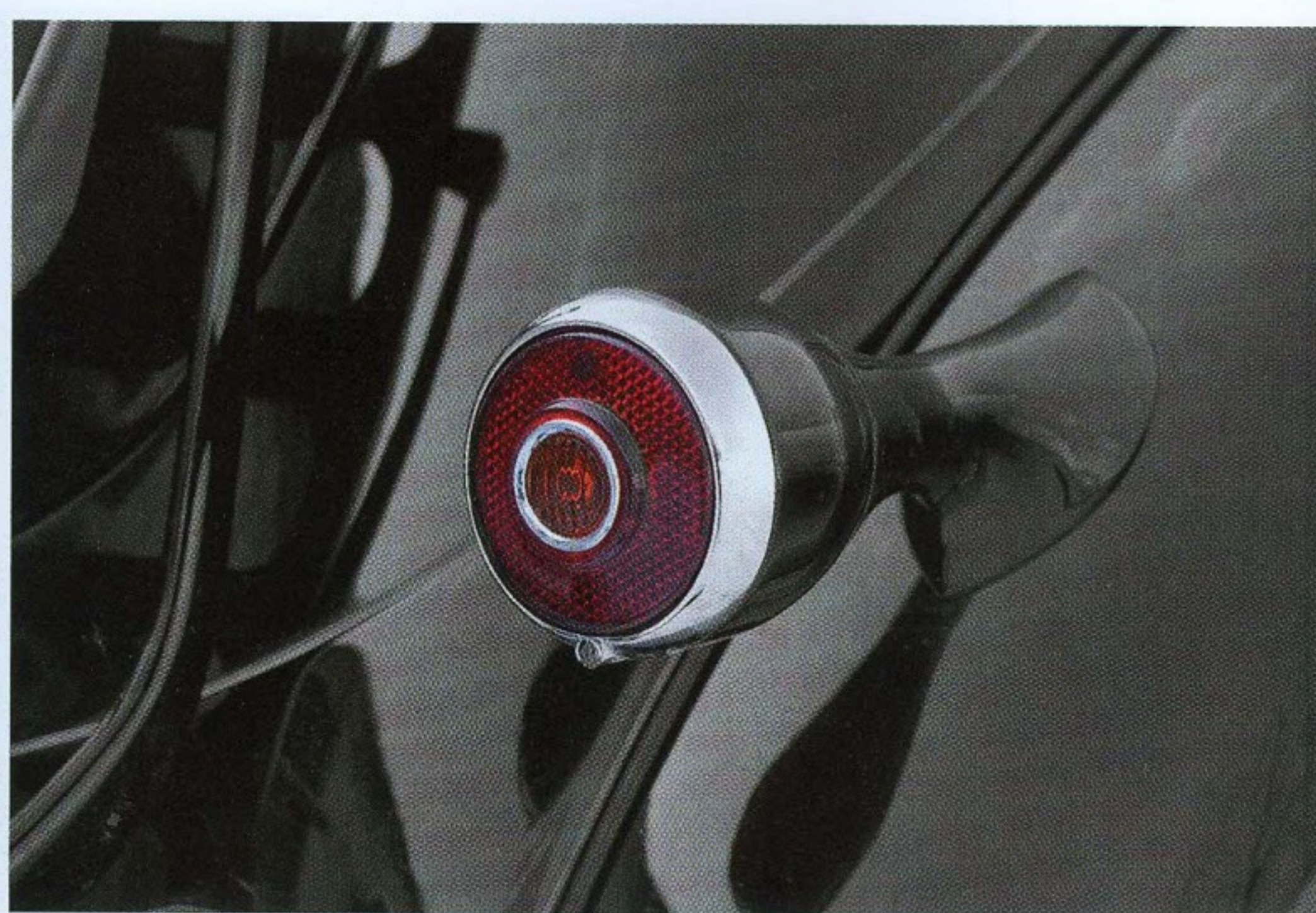


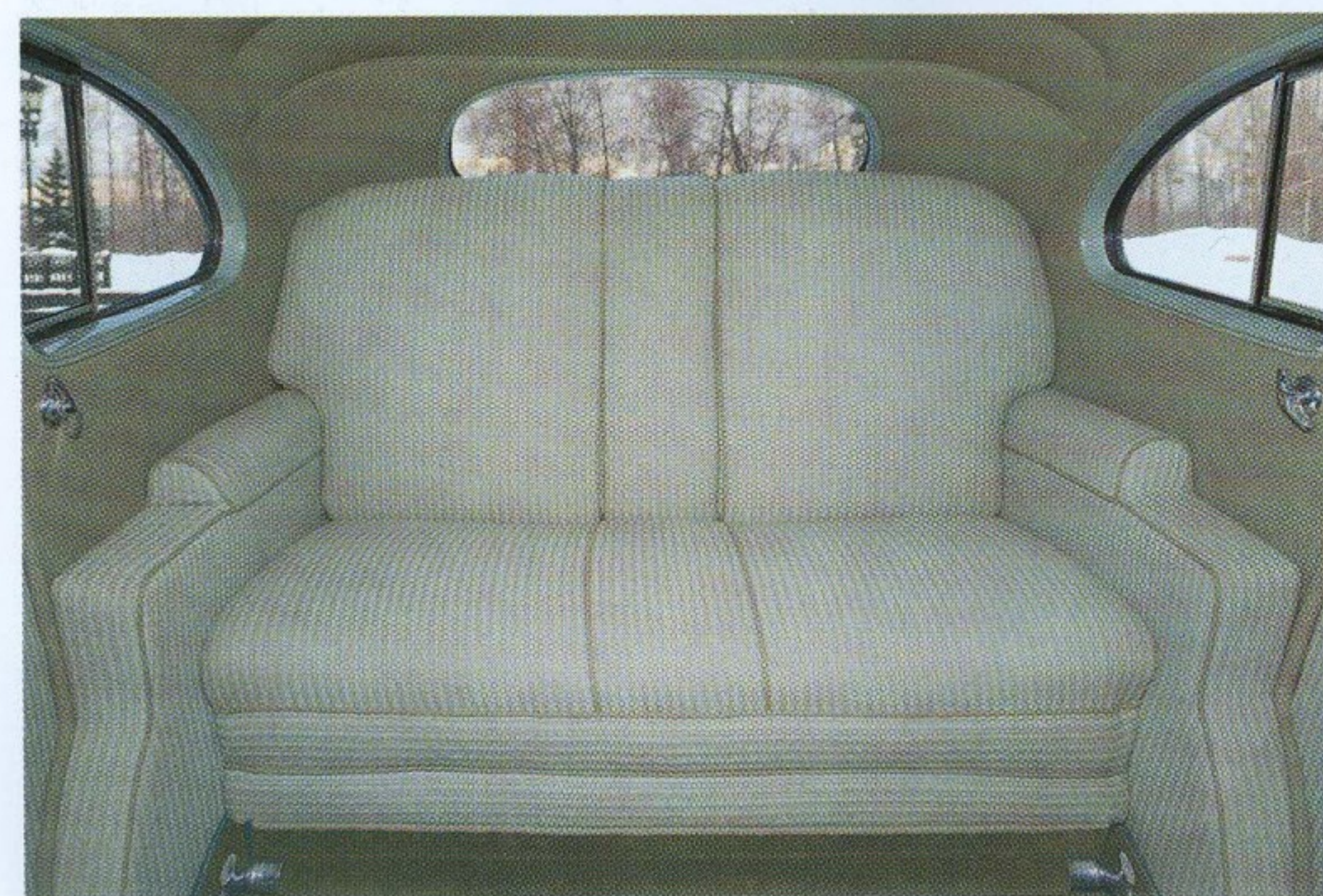
- ❶ Аутентично отреставрированный салон на легковых автомобилях ЗИС-101 сегодня встретишь нечасто. Данный образец можно считать эталоном: он дает реальное представление об отделке автомобилей высшего класса тех лет
- ❷ За исключением кожаной обивки дверей и переднего дивана, место водителя ЗИС-101 мало чем отличалось от места водителя грузовика: огромный руль на жестко установленной рулевой колонке, большие напольные педали и рычаги КП и стояночного тормоза на середине кабины
- ❸ Ни у одного из отечественных автомобилей 30-х годов в комбинации приборов не было такого количества циферблатов, собранных по моде тех лет, как у ЗИС-101



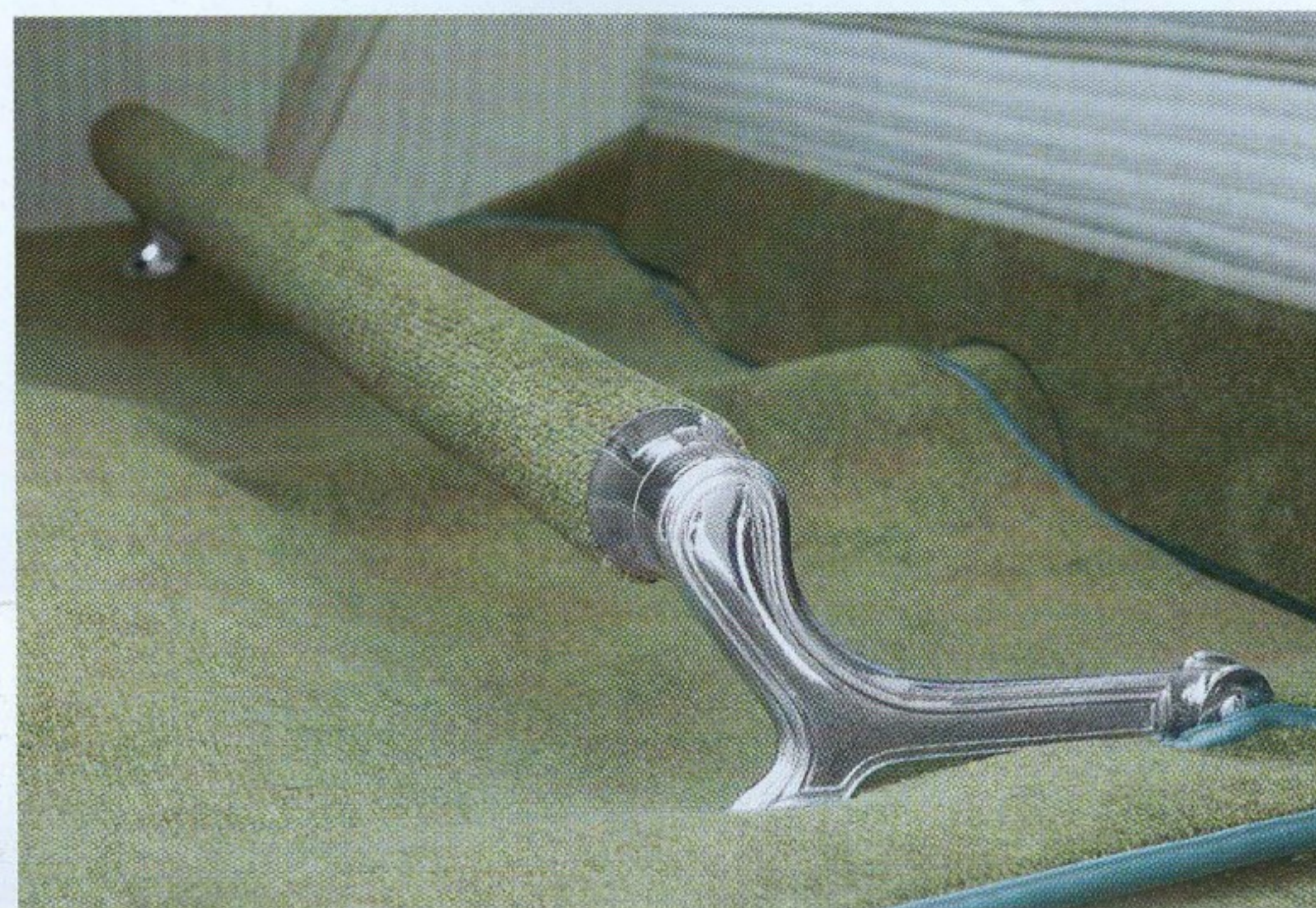


- ❶ Стекло перегородки поднималось вращением центральной ручки
- ❷ Внешне ЗИС-101 отличается от ЗИС-101А, прежде всего, решеткой радиатора
- ❸ Дополнительный раскладывающийся ряд сидений
- ❹ Задний габаритный фонарь
- ❺ Рядом с огромными фарами в отдельном корпусе на крыле габаритный фонарь



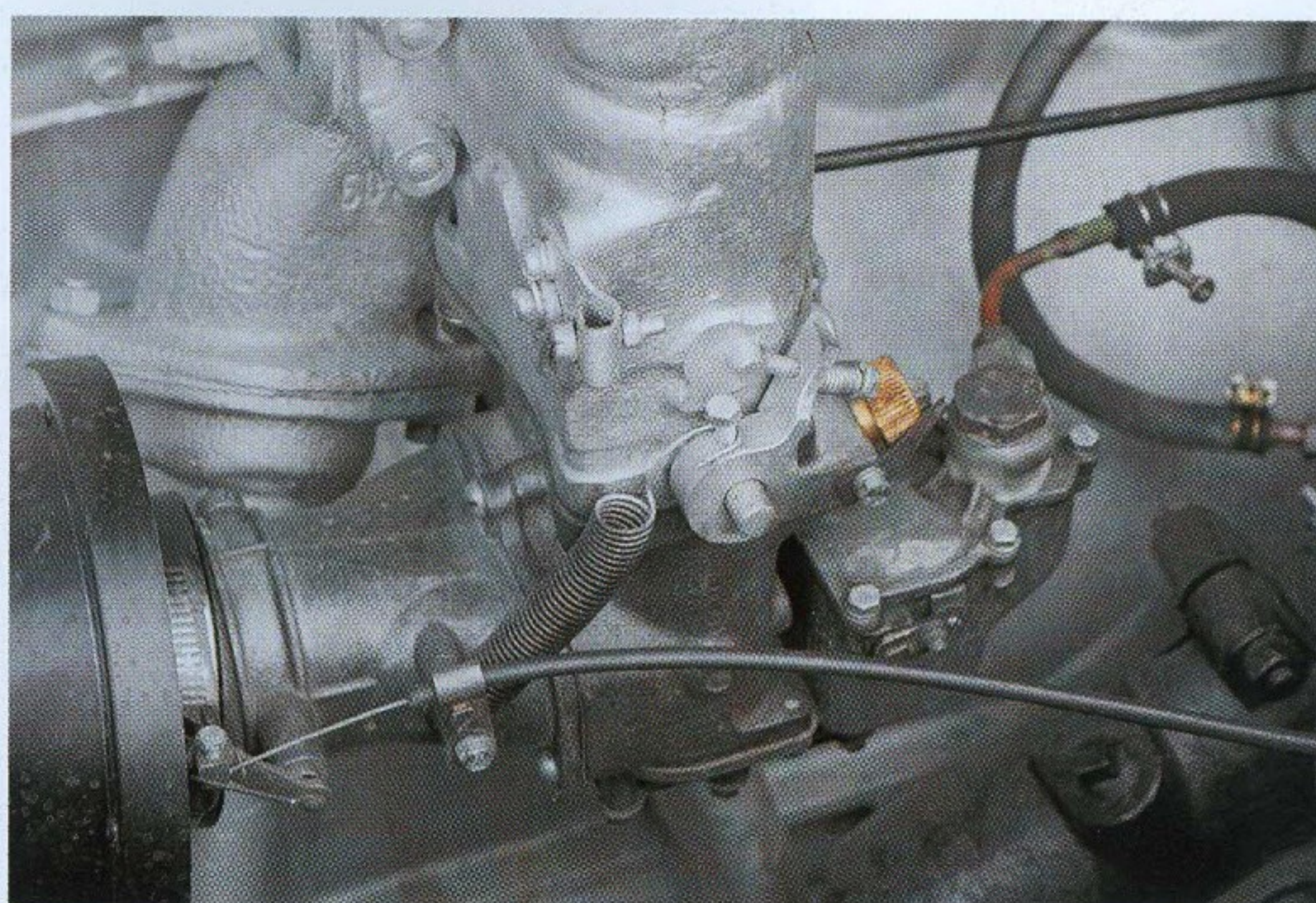


- ➊ Над задним бампером — откидная багажная решетка для объемной поклажи
- ➋ Двери автомобиля открывались в разные стороны. Считалось, что удобнее производить посадку в салон, когда двери открываются против хода
- ➌ Задний диван иначе как роскошным не назовешь
- ➍ Трогательная забота о пассажирах — подставка под ноги





- ❶ В специальном корпусе на блоке двигателя закреплен масляный фильтр
- ❷ Распределитель зажигания восьмицилиндрового двигателя ЗИС-101
- ❸ Двигатель ЗИС-101, в отличие от двигателя ЗИС-101А, комплектовался карбюратором с восходящим потоком рабочей смеси
- ❹ Для доступа к двигателю боковые створки капота поднимались вверх и фиксировались в этом положении



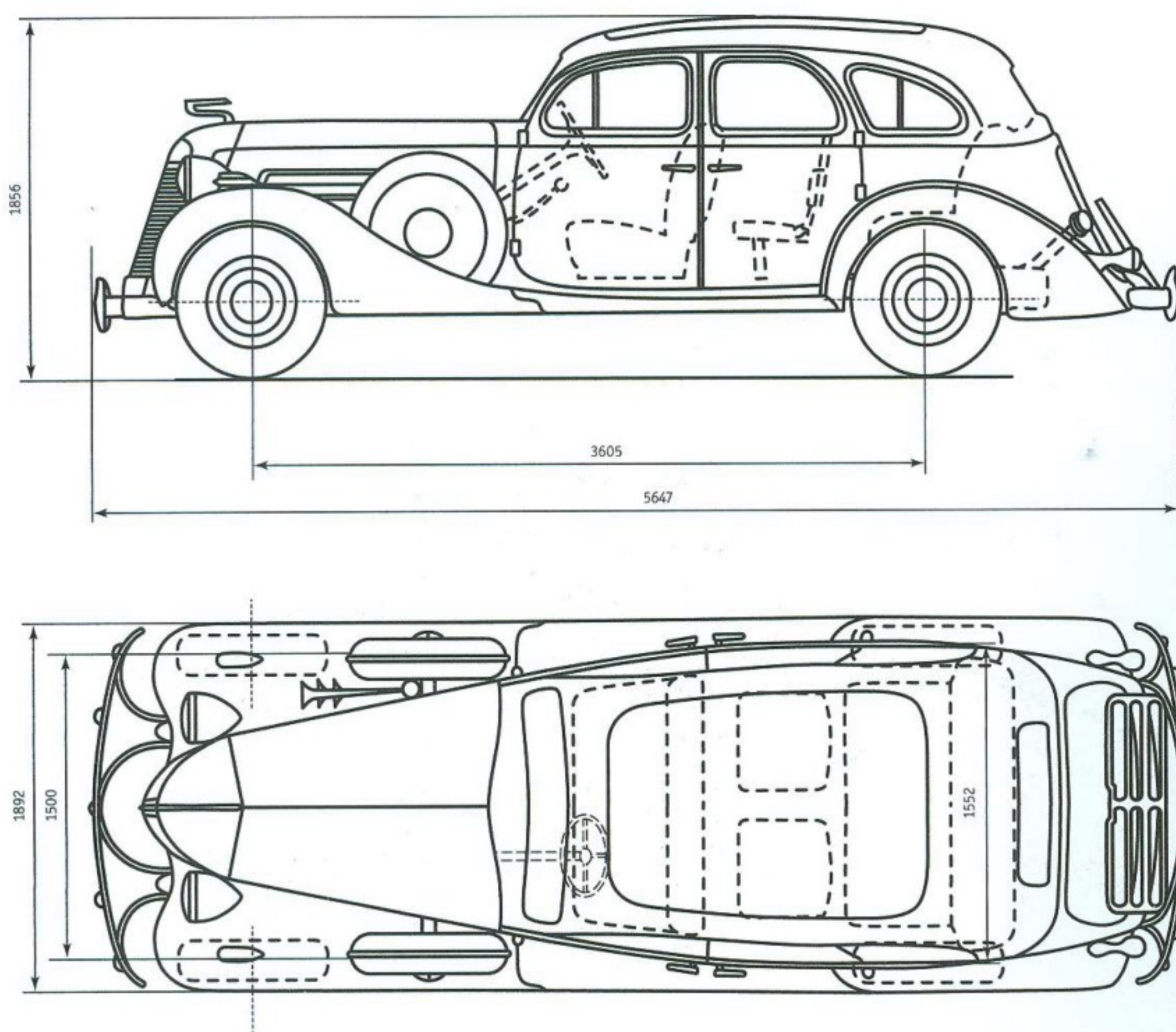


Схема автомобиля ЗИС-101

Технические характеристики ЗИС-101

Число мест	7
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	25,5 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Генератор	ГЛ-41
Стартер	СЛ-23
Размер шин	7,50-17
Масса, кг	
снаряженная	2550
полная, в том числе:	3000
на переднюю ось	1450
на заднюю ось	1550
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	218
под задней осью	202
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	5,6

Рулевой механизм

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,5

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с амортизаторами

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с амортизаторами

Тормоза

рабочие — с барабанными тормозными механизмами, привод механический с вакуумным усилителем

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами

Передаточные числа

I — 2,89; II — 1,75; III — 1,0; задний ход — 3,62

Главная передача

одинарная, коническая; передаточное число — 4,45

Двигатель

ЗИС-101, рядный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	127
Рабочий объем, см ³	5766
Степень сжатия	4,8
Порядок работы цилиндров	1-6-2-5-8-3-7-4

Карбюратор

типа «Марвел»

Максимальная мощность

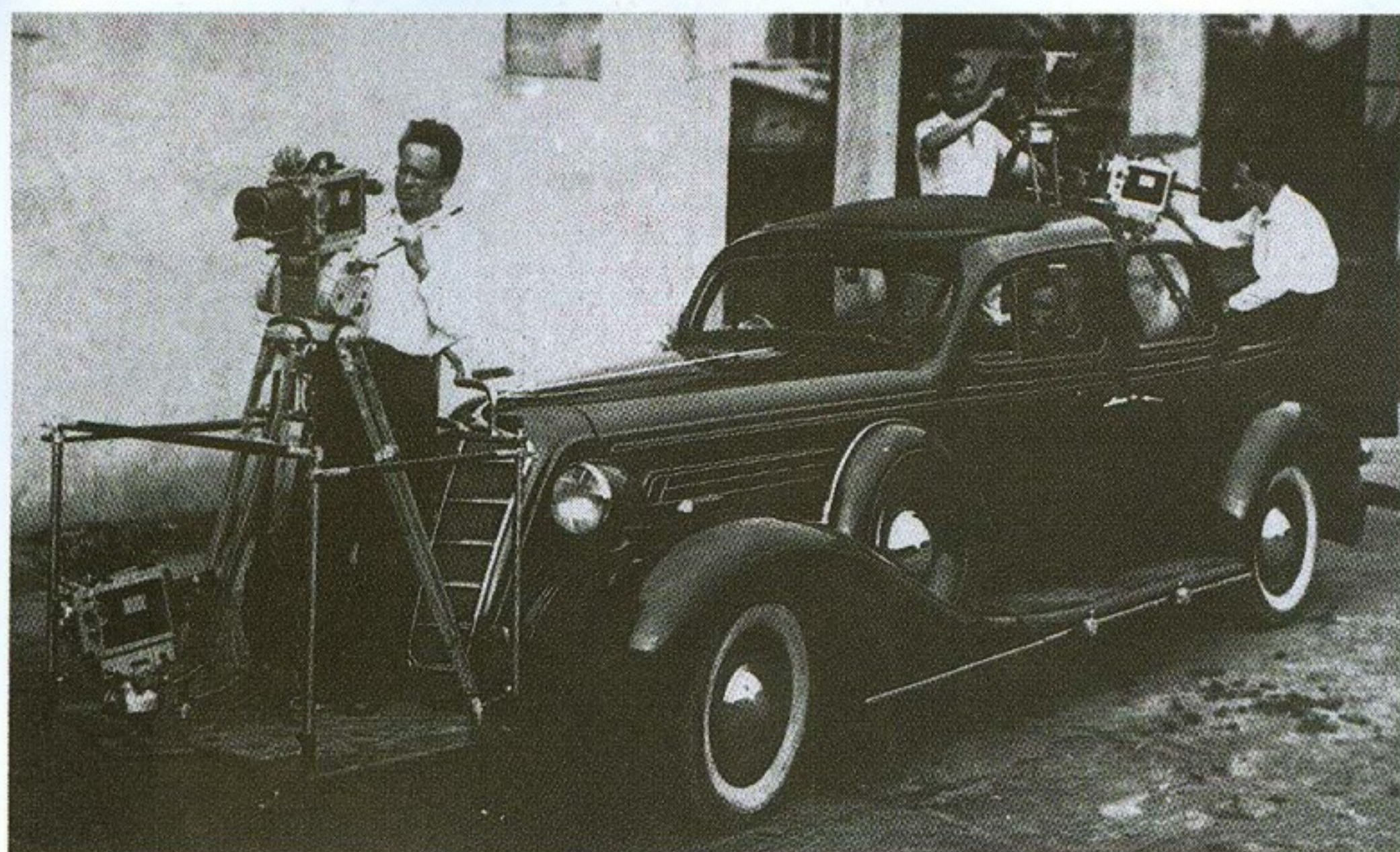
90 л. с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент

24,6,0 кгм при 3200 об/мин



Гаражи, которым по рангу полагалось иметь машины высшего класса, быстро наполнились однотипными лимузинами ЗИС-101, а позже ЗИС-101А. При этом правительственные гаражи старались как можно скорее от них избавиться, и уже через пару лет после начала серийного производства встал вопрос о сокращении объемов выпуска. С 1940 года производство таких машин сократилось почти в десять раз. Непригодные к военной службе лимузины не были мобилизованы на фронт и в основной своей массе оставались в тылу. В послевоенный период устаревшие автомобили начали переделывать для нужд народного хозяйства. На базе ЗИС-101 и ЗИС-101А родилось много интересных, изначально «незапланированных» модификаций.



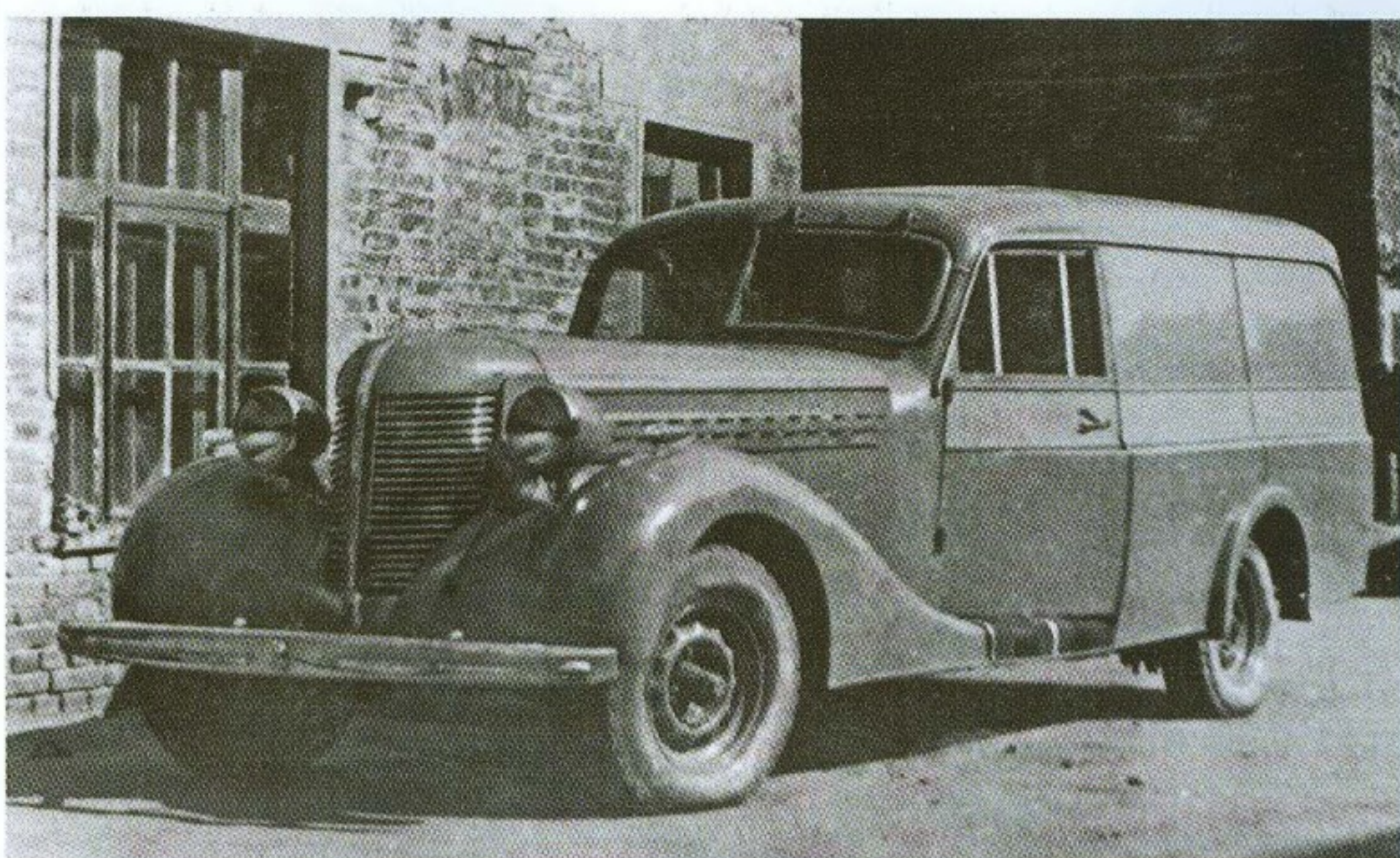
ЗИС-101 киносъёмочный

Представительские автомобили с большой массой и плавным, мягким ходом идеально подходят для работы в кино. Для съемок в движении вперед к передней части машины пристраивали специальные навесные площадки, на которых располагалась камера вместе с оператором. Для съемок уходящего плана кинокамеры размещали в задней части автомобиля, для чего срезалась часть крыши над задними сиденьями.



ЗИС-101А санитарный

Партию санитарных автомобилей (30 машин) в 1949 году изготовил кузовной завод «Аремкуз». Использовались пригодные для дальнейшей эксплуатации шасси легковых автомобилей ЗИС-101 и ЗИС-101А. Санитарные машины даже получили собственный индекс — «АКЗ-4». Заводская санитарная модификация на базе ЗИС-101 была построена на Заводе имени Сталина в 1939–1940 годах всего в двух экземплярах.



ЗИС-101А фургон

Кузовные заводы, способные заново изготовить деревянный каркас кузова, не брали на себя сложную работу по восстановлению кузовов ЗИС-101 и ЗИС-101А, а просто строили полностью новый кузов, оставляя от старого только панель приборов и рамку ветрового стекла. Из лимузинов получались вполне приличные фургоны, острая нехватка которых ощущалась в послевоенное время в крупных городах. Представленный на фото фургон изготовлен на московском заводе «Аремкуз».



ЗИС-101 пикап

Небольшие авторемонтные заводы не занимались восстановлением утраченных или изношенных деталей каркаса кузова автомобиля ЗИС-101. Часть кабины над водителем оставляли нетронутой, а сзади пристраивали грузовые платформы, превращая представительские лимузины в пикапы. При этом заменялись некоторые узлы автомобиля — например, двигатель, коробки передач и мосты с колесами. Самым популярным «донором» для таких переделок был горьковский ГАЗ-51.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-69

DeAGOSTINI

16+

