

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 49



ЗИЛ-111

ВЕЛИКИЙ И МОГУЧИЙ
ПРЕТЕНДЕНТЫ НА ГЛАВНУЮ РОЛЬ
КОНКУРС ЭКСТЕРЬЕРОВ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №49, 2010

РОССИЯ

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

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

www.deagostini.ru

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

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 Агостіні»

www.deagostini.ua

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75

Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:
Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 125 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X
© 2010 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

Иллюстрации предоставлены:

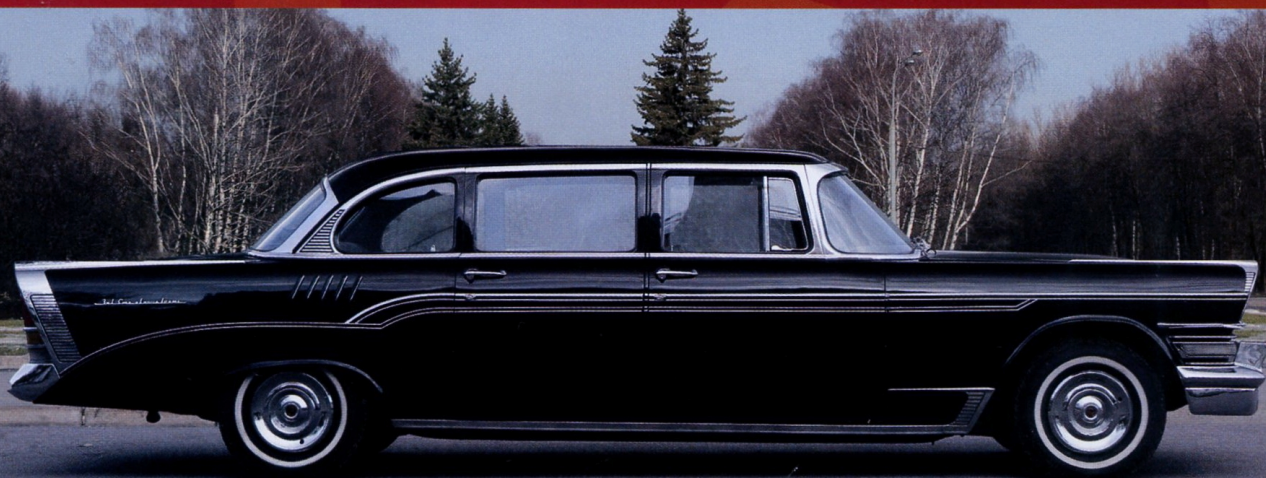
Обложка:
000 «Де Агостини»;
2: 000 «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
6: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев., все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15: (верх., все) © Киноархив Net-Film.ru;
15: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
последняя обложка: 000 «Де Агостини»

Разработка и осуществление проекта:
000 «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева,
Игоря Горячева, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**Автомобиль «ЗИЛ-111» любезно
предоставлен
ФГУК «Политехнический музей»
и ГУ «Музей ретро-автомобилей»**

Дата выхода в России 21.12.2010





Советский автопром, как ни старался, не мог угнаться за мировой автомобильной модой. Поэтому заказанный Хрущевым новый правительственный лимузин ЗИЛ-111 в 1958 году выглядел вполне современно, а годом позже — уже помпезно и архаично.

Работа на будущее

Создатели первого в отечественной истории представительского автомобиля ЗИС-110 ведущий конструктор А. Н. Островцев, двигателестроитель А. П. Зигель и дизайнер В. Н. Ростков — заслуженно получили государственные премии СССР и правительственные награды и по праву могли гордиться своим детищем. Несмотря на заимствованную у Packard платформу, созданный ими автомобиль можно считать вполне аутентичной конструкцией, поскольку многие узлы и агрегаты потребовали серьезного переосмысления и доработки, а ряд технических решений не имел аналогов в отечественном автомобилестроении.

Но если «заказчика» лимузина Иосифа Виссарионовича Сталина все устраивало как в 1945 году, так и несколько лет спустя, то команда конструкторов ЗИСа прекрасно понимала, что автомобиль, созданный по довоенным стандартам, с каждым годом стремительно устаревает морально. Мировое лидерство в автостроении принадлежало США: ведущие производители не переставали удивлять новыми техническими и дизайнерскими разработками.

В моде были кузова понтонного типа, рамные конструкции постепенно вытеснялись несущими, все большее распространение получали трансмиссии с использованием гидротрансформаторов. Настоящая революция произошла в автодизайне: экстерьер базовых моделей ведущих американских концернов обновлялся примерно раз в три года.

К концу 40-х ЗИС-110 выглядел как минимум консервативно. Поскольку «главный пассажир страны» ни разу не намекнул на необходимость обновления своей машины, директор ЗИСа Иван Лихачев решил проявить инициативу, и в 1949 году группа создателей «сто десятого» начала работы по модернизации. Вскоре на шасси серийного ЗИС-110 был построен экспериментальный ходовой макет нового лимузина с понтоном (то есть без выступающих крыльев) кузовом оригинального дизайна. Поскольку этот прототип в списках госзаказа не значился, то и официального индекса у него не было: иногда он упоминается как ЗИС-110М, но чаще как ЗИС-111. Когда о внеплановой разработке узнали «наверху», разразился громкий скандал, и проект быстро закрыли. Но жизнь

в заводских КБ не остановилась, в том числе и в Бюро гидравлических агрегатов, организованном на ЗИСе в марте 1949 года. Руководил бюро Е. М. Гоникберг, ранее работавший в технологическом отделе завода.

Исследования и разработки гидромеханической передачи (ГМП) усилия от двигателя к ведущим колесам в нашей стране начались еще в начале 30-х годов. В 1949 году была спроектирована экспериментальная ГМП Э111. Агрегат состоял из одноступенчатого пятиколенного гидротрансформатора (ГДТ) и двухступенчатой планетарной коробки передач с гидравлическим управлением. Основной передачей была прямая, а понижающая предназначалась только для особо тяжелых условий движения и включалась вручную.

Несмотря на то что комплексные работы по созданию лимузина нового поколения были заморожены, в конце 40-х начале 50-х годов в разных подразделениях завода разрабатывались конструкции, из которых впоследствии, как из кубиков, можно было достаточно быстро скомпоновать и построить современный автомобиль высшего класса.



Лимузин ЗИЛ-111



Отработка поверхности кузова на макете ЗИЛ-111

От Росткова к Еремееву

Задание создать новую представительскую машину дал Хрущев. Первый эскиз ЗИС-111 (автомобиль унаследовал индекс своего «внепланового» экспериментального предшественника) был сделан в 1955 году. Автором эскизного проекта стал заводской

занимался художественным конструированием интерьеров самолетов, прорабатывал отдельные детали, словом, осваивал то, что в наши дни называется промышленным дизайном.

В 1934 году Росткова привлекли в команду И. Ф. Германа, под руководством которого

премудрости кузовостроения и перенимали передовой опыт, но и активно участвовали в создании мастер-модели нового ЗИСа, штамповой оснастки и другого технологического оборудования.

В 1936 году Росткова окончательно «призвали» на ЗИС, где он прошел путь от инженера до заместителя главного конструктора по кузовам. При его активном участии, а затем и под его руководством, проектировался экстерьер легендарного грузовика ЗИС-150, автобусов ЗИС-16 и ЗИС-127. Звездным часом могла стать работа над кузовом лимузина ЗИС-110, однако пришлось выполнять правительственную «рекомендацию» и копировать американский Packard. Таким образом, единственными полностью самостоятельными авторскими разработками Росткова, воплощенными в металле и выполненными без оглядки на зарубежные аналоги и технологические ограничения, стали два экспериментальных «спорты»: в 1938 году — ЗИС-101-«Спорт» и в 1951-м ЗИС-112.

Третьим таким автомобилем мог стать ЗИС-111. В 1956 году на шасси ЗИС-110

Самой заметной инновацией «главного автомобиля СССР» стала автоматическая двухступенчатая коробка передач

дизайнер Валентин Николаевич Ростков. Он родился в 1907 году в Нижнем Новгороде. С детства увлекался живописью, но, отслужив в армии, поступил в Московский авиационный институт, где получил специальность инженера-механика по самолетостроению. Росткова распределили в авиационное КБ Григоровича, где он

создавался кузов автомобиля ЗИС-101. Когда выяснилось, что решить многочисленные технологические проблемы, возникшие в процессе проектирования, своими силами не удастся, группу советских инженеров направили в командировку в США. Там наши специалисты «под присмотром» кузовщиков фирмы Badd не только осваивали

по эскизам Росткова был построен первый прототип нового автомобиля, получивший имя «Москва». В том же году Завод имени И. В. Сталина был переименован в Завод имени И. А. Лихачева, поэтому на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке «Москва» демонстрировалась уже как ЗИЛ-111. Поскольку Хрущев, давая задание на проектирование нового правительственного лимузина, никаких конкретных пожеланий не высказал, Ростков отталкивался лишь от собственных представлений о «протокольной» красоте. В результате его прототип получился самобытным, но визуально тяжеловесным, неповоротливым и архаичным. Это и решило судьбу «Москвы». Хрущев автомобиль забраковал, приведя в пример вычурные новинки американского автопрома.

Проект Росткова был отвергнут, и руководство завода объявило общепромышленный конкурс на стилистическое решение нового лимузина. По результатам конкурса окончательный выбор предстояло сделать между «Москвой» и работами молодого дизайнера Горьковского автозавода Льва Еремеева. Ранее Еремеев принимал



Опытный образец ЗИЛ-111 «Москва»



Экстерьер лимузина представлял собой некий «собирательный образ», в котором воплотились наиболее подходящие по статусу эстетические решения, характерные для аэрокосмического стиля, единственными полноправными представителями которого в СССР стали ЗИЛ-111 и ГАЗ-13 «Чайка». Об авторском характере экстерьера «сто одиннадцатого» свидетельствует тот факт, что в 1958 году на Всемирной выставке в Брюсселе советский павильон, одним из экспонатов которого был предсерийный ЗИЛ-111, удостоился Гран-При.

участие в проектировании кузова ЗИМа, работал в команде художников, создававших «двадцать первую» «Волгу», а к моменту проведения конкурса колдовал над экстерьером будущей «Чайки» ГАЗ-13. Когда в конечном счете предпочтение было отдано смелым эскизам Еремеева, Валентин Николаевич Ростков покинул автозавод. Впоследствии Ростков трудился в области судостроения, заведовал лабораторией форм НАМИ, где под его руководством был, в частности, создан прототип перспективной микролитражки СМЗ-НАМИ-086 «Спутник», а с 1963-го и до выхода в 1971 году на пенсию работал во ВНИИТЭ главным художником-конструктором.

С бору по сосенке...

Приводя в пример заокеанские лимузины, Хрущев не учел одного обстоятельства: американские президенты пользовались переделанными серийными автомобилями, в то время как запускать в свободную продажу ЗИЛ-111 не планировалось. Поэтому

создатели эксклюзивной машины могли творить без оглядки на возможности массового производства и себестоимость конструкции. Уже к концу 1956 года из пластилина был изготовлен натурный макет кузова по эскизам Еремеева. Учитывая, что в период работы над проектом ЗИЛ-111 в НАМИ и на автозавод для изучения были закуплены *Buick Roadmaster* и *Lincoln Cosmopolitan* 1950 года (в кузовах «купе» и «кабриолет»), *Buick Special*, *Cadillac Fleetwood 75*, *Lincoln Cosmopolitan* и *Chrysler Imperial Crown Limousine* 1953 года, а также *Packard Caribbean Convertible*, *Packard Patrician 400*, *Cadillac Fleetwood 75* и *Chrysler Imperial Crown Limousine* 1956 года, нельзя говорить ни об абсолютной аутентичности разработки горьковского дизайнера, ни о копировании какого-либо конкретного заокеанского прототипа.

Общее руководство конструированием машины, как и при создании ЗИС-110, осуществлял Андрей Николаевич Островцев. Класс автомобиля и его назначение во многом определяли особенности

А в это время...

1959 год



16 июня в Москве состоялось открытие Выставки достижений народного хозяйства СССР (ВДНХ). Выставка существовала с середины 30-х годов как Всесоюзная сельскохозяйственная выставка. 28 мая 1958 года было принято решение об объединении сельскохозяйственной, промышленной и строительной выставок в ВДНХ СССР.

1960 год

5 февраля учрежден Университет дружбы народов один из крупнейших вузов СССР и России. Сегодня в Российском университете дружбы народов (РУДН) учатся представители 450 национальностей из более чем 150 стран мира, в общей сложности более 30 тысяч студентов и аспирантов.

1961 год



6 августа Советский Союз вывел на орбиту космический корабль «Восток-2» с космонавтом Германом Титовым на борту. Полет Титова продлился чуть больше суток. Корабль сделал 17 оборотов вокруг Земли, пролетев более 700 тысяч километров.



Один из опытных образцов ЗИЛ-111 с иным вариантом оформления боковин кузова

конструкции. Разумеется, это должен был быть лимузин с просторным VIP-салонem, позволяющим разместить не только задний диван для сановных лиц, но и средний ряд складных strapontenov. Сама собой напрашивалась шестиоконная схема, а значит, кузов получался габаритным и тяжелым. Оптимальным было использование рамной конструкции и мощного двигателя. Несущей основой стала мощная лонжеронная рама, состоящая из двух продольных балок и X-образного усилителя жесткости в средней части. Как и на большинстве американских «одноклассников» тех лет, передняя подвеска была независимой, пружинной, на поперечных рычагах, а задняя — зависимой на продольных полуэллиптических рессорах. При этом амортизаторы передних колес использовались рычажно-поршневые, а задних — телескопические. Колеса (8,90–15) с бескамерными шинами легко поворачивались благодаря гидроусилителю рулевого управления. Тормозная система оснащалась вакуумным усилителем. Незатейливое, на первый взгляд, шасси обеспечивало конструкции жесткость, легкий и мягкий ход, хорошую управляемость. Работа над принципиально новым восьмицилиндровым V-образным двигателем началась на ЗИСе в 1952–1953 годах. Прототип первой в истории ЗИСа-ЗИЛа V-образной «восьмерки» имел индекс «ЗИС-Э113», и в дальнейшем именно эта

разработка послужила основой для всех серийных зиловских двигателей 8-цилиндровой линейки. Принято считать, что мотор ЗИЛ-130 — это упрощенный и дефорсированный вариант движка ЗИЛ-111. В действительности, и один, и второй появились на свет в результате «направленных мутаций» общего предка ЗИЛ-Э113. Блок цилиндров с развалом рядов 90° отливался из чугуна, головки блока из алюминия. Система ГРМ была верхнеклапанной, но с единым «книжным» распределением. Серьезным новшеством системы питания стал четырехкамерный карбюратор К-85. Новый, почти шестилитровый мотор развивал 200 л.с.

На автомате

Самой заметной инновацией, примененной на ЗИЛ-111, стала гидромеханическая передача, состоящая из гидравлического трансформатора, работающего совместно с автоматической двухступенчатой планетарной КПП. За прототип на этот раз взяли автоматическую трансмиссию *PowerFlite* автомобиля *Chrysler Imperial Crown C-59* 1953 года, при этом конструкция была незначительно переработана. Корректировать работу «автомата» водитель мог при помощи расположенных на панели приборов кнопок, причем вмешательство требовалось лишь в тех случаях, когда было необходимо принудительно ограничить режим работы КПП понижен-

ной передачей, включить задний ход или полностью отключить трансмиссию. Остальные новинки, «подсмотренные» у американских аналогов, касались главным образом кузова и, в частности, салона. Впервые на отечественном автомобиле использовались панорамные передние и задние стекла, впервые были применены не продублированные ручными маховичками электрические стеклоподъемники, в том числе и на стеклянной перегородке между VIP-салонem и передним рядом сидений. Радиоприемник получил автоматическую настройку и возможность дистанционного управления с заднего сиденья. Так «с борю по сосенке», с использованием сделанных «впрок» заводских наработок и заимствованием наиболее передовых решений у зарубежных аналогов, появился новый флагман советского автомобилестроения. В 1957 году было выпущено несколько предсерийных образцов, которые отличались от более поздних промышленных экземпляров расположением «жабер» и формой бокового хромированного молдинга. А в ноябре 1958 года новые правительственные лимузины ЗИЛ-111 начали собирать мелкосерийно, в среднем по 12 штук в год. С 1959 года со «стапелей» завода параллельно сходили два варианта лимузинов с закрытым кузовом: собственно ЗИЛ-111 и ЗИЛ-111А, оборудованный установкой кондиционирования воздуха.

На фестивале «Автоэкзотика» в Москве: сохранившийся ЗИЛ-111А из Екатеринбурга





Дальние родственники



Chrysler New Yorker (1957 год)

Фиаско, которое Валентин Ростков потерпел в конкурсе экстерьеров правительственного лимузина, вполне объяснимо. Во второй половине 50-х каждая новая модель безнадежно устаревала уже на следующий год. Справедливости ради следует отметить, что вариант, разработанный Ростковым, смотрелся прогрессивнее последних моделей американского автопрома, выписанных из-за океана для изучения, например, *Cadillac Fleetwood 75* или *Chrysler Imperial Crown Limousine* 1956 года. Однако именно быстротечность автомобильной моды и подвела нашего конструктора. Внешний вид *Chrysler New Yorker* 1957 года тому подтверждение. Семейство *New Yorker* традиционно было представлено в модельном ряду *Chrysler* наиболее дорогими и «навороченными» автомобилями. *New Yorker* 1957 года имел торсионную подвеску оригинальной конструкции, обеспечивавшую машине безупречную плавность хода, и оснащался V-образной «восьмеркой» рабочим объемом 6,4 л и мощностью 325 л. с.



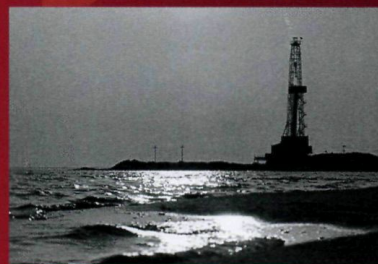
Cadillac Sedan DeVille (1959 год)

Cadillac Sedan DeVille, представленный публике на следующий год после появления ЗИЛ-111, подтвердил печальный факт: угнаться за автомобильной модой можно лишь на уровне неуловимого «сейчас». Кузов, сделанный по эскизам Льва Еремеева, в 1958 году выглядел вполне современно, а годом позже уже чересчур помпезно и архаично. Разумеется, нашему тяжеловесному автопрому трудно было поспеть за полетом фантазии дизайнера корпорации *General Motors* Харли Эрла, основоположника аэродинамики. Более того, именно *Cadillac DeVille* 1959 года считается вершиной «плавниковости». Кили-навершия задних крыльев начинались у этого автомобиля от середины кузова, а «фасад» уж точно можно считать новым словом в дизайне: нижняя половина передка, решенного как единый архитектурный элемент, являлась как бы отражением верхней половины в незримой зеркальной поверхности.

1963 год

100-летие отметил Международный комитет Красного Креста (МККК) гуманитарная организация, основанная в 1863 году швейцарцем Анри Дюнаном. МККК предоставляет защиту и помощь пострадавшим в вооруженных конфликтах исходя из принципа нейтральности и беспристрастности. Штаб-квартира находится в Женеве. К юбилею МККК в третий раз был удостоен Нобелевской премии мира.

1965 год



22 июня считается днем открытия Самотлорского нефтяного месторождения крупнейшего в России и одного из крупнейших в мире, расположенного в Ханты-Мансийском автономном округе. Геологические запасы оцениваются в 7,1 млрд. тонн. В этот день из скважины ударил первый фонтан нефти небывалой мощности более тысячи тонн в сутки.

1966 год

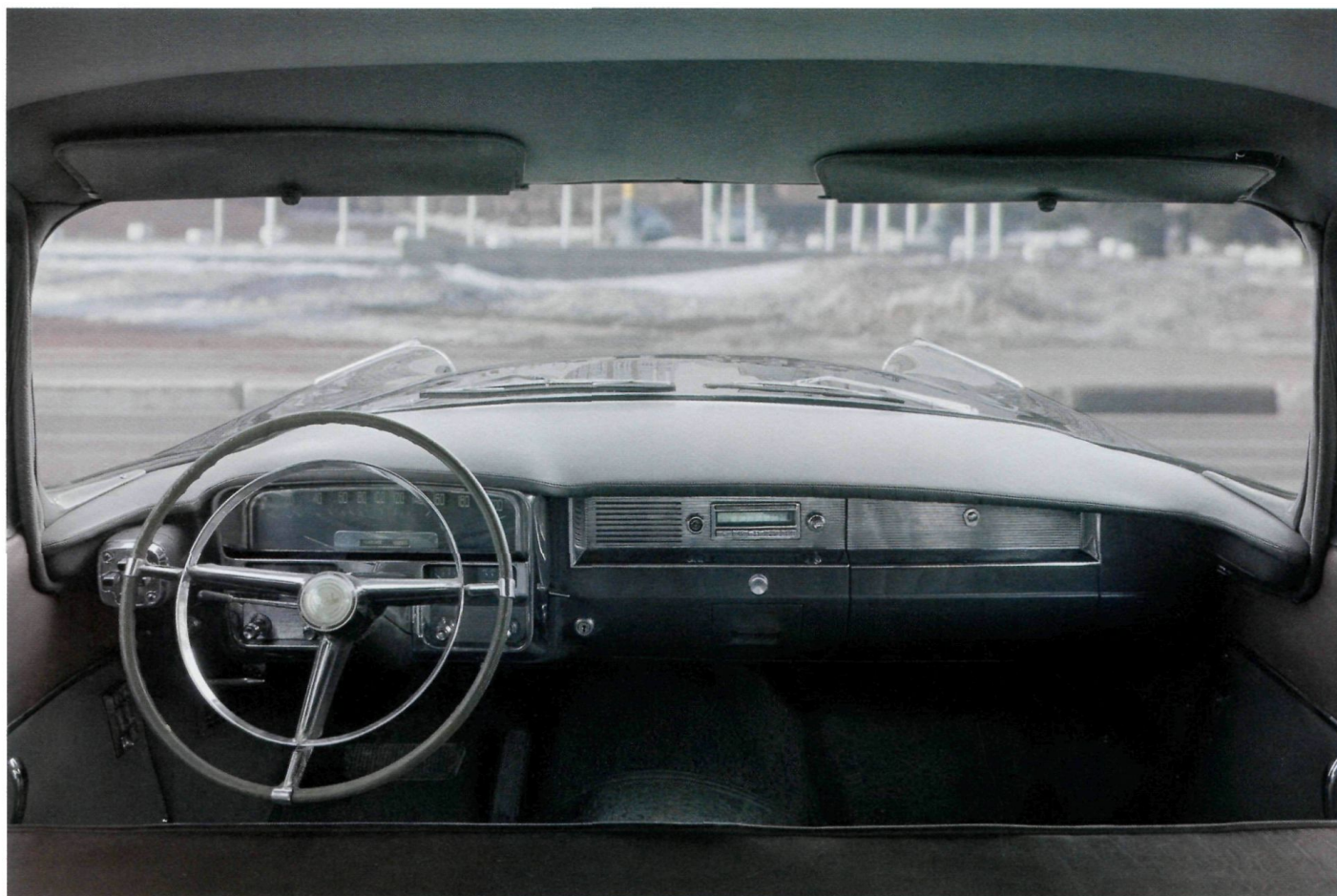


В СССР одним из лидеров проката стал фильм Эльдара Рязанова «Берегись автомобиля». Историю «советского Робин Гуда» Юрия Деточкина и его друга Максима Подберезовикова посмотрели 29 миллионов зрителей.



ЗИЛ-111



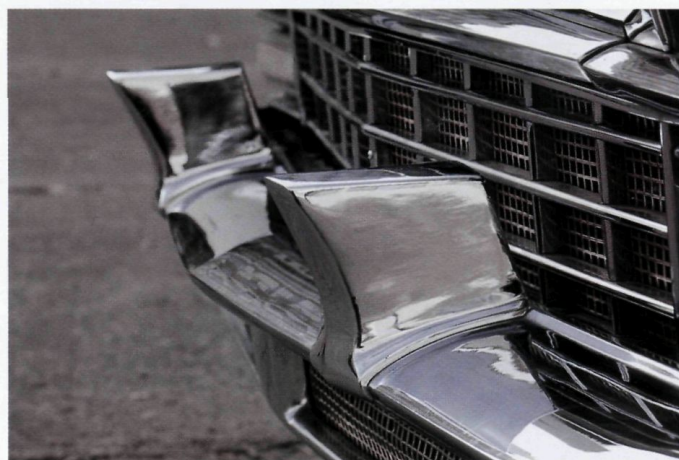


- ❶ Дизайн салона ЗИЛ-111 соответствует лучшим образцам американских легковых автомобилей того времени. Почти без изменений он будет использован и на следующей модели — ЗИЛ-111Г
- ❷ Большой руль с тонким ободом и хромированным кольцом-вставкой — характерен для автомобильной моды второй половины 50-х годов
- ❸ Кнопочный (селекторный) блок управления двухступенчатой автоматической коробкой передач





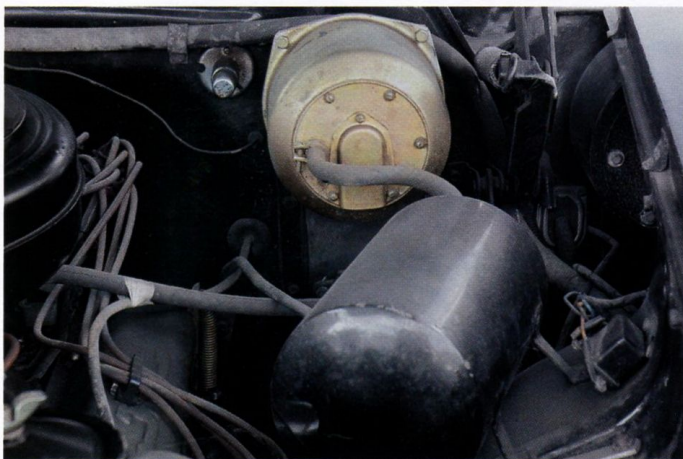
- ❶ Телескопическая антенна с электроприводом прячется в переднем левом крыле
- ❷ Некоторые элементы дизайна ЗИЛ-111 — например, ниша для фары в переднем крыле — перекликаются с аналогичными элементами ГАЗ-13 «Чайка»
- ❸ В отделке правительственного лимузина преобладали хромированные детали
- ❹ Трехсекционный задний фонарь ЗИЛ-111 с вставками разного цвета (были еще двухцветные бело-красные). Обратите внимание на щели в бампере для выпуска отработанных газов
- ❺ Название «Москва» официально присутствовало только на опытных образцах ЗИЛ-111
- ❻ На лимузине ЗИЛ-111 стоял всеволновый приемник смешанной конструкции: на лампах и транзисторах



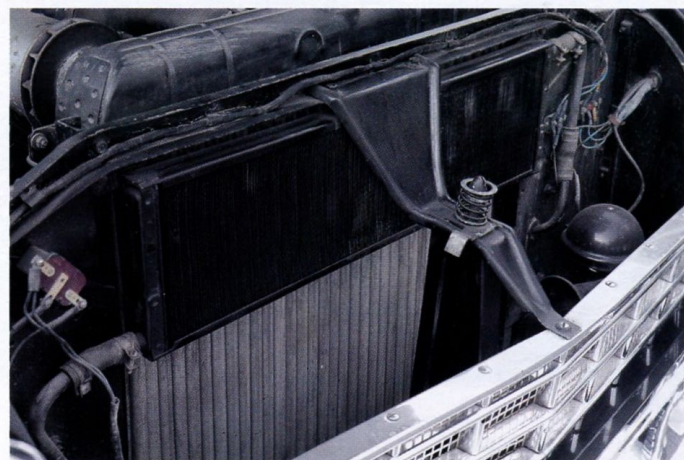


- ❶ В облике ЗИЛ-111 есть особая стать и красота, заставляющая и сегодня восхищаться этим автомобилем
- ❷ Дополнительные складывающиеся сиденья-стропонты были весьма удобными
- ❸ Роскошный задний диван лимузина





- ❶ Тормозная система ЗИЛ-111 с вакуумным усилителем. На переднем плане цилиндр ресивера усилителя
- ❷ Генератор
- ❸ Перед основным радиатором системы охлаждения виден дополнительный радиатор масляной системы
- ❹ На ЗИЛ-111 впервые под капотом отечественного лимузина появился V-образный восьмицилиндровый двигатель



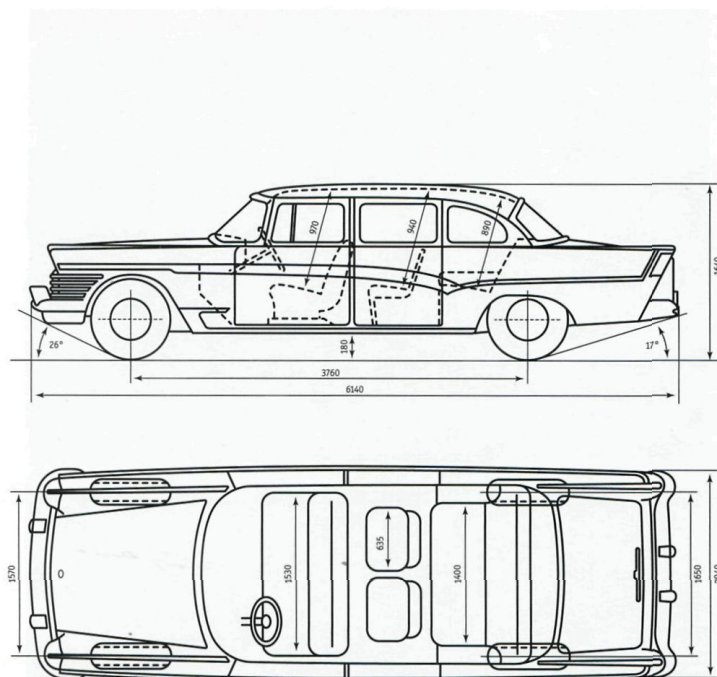


Схема автомобиля ЗИЛ-111

Технические характеристики ЗИЛ-111

Число мест	7
Максимальная скорость	170 км/ч
Тормозной путь со скорости 30 км/ч	7 м
Расход топлива при скорости 50–60 км/ч	19 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ-68
Генератор	Г-8В
Реле-регулятор	РР-27
Прерыватель-распределитель	Р-4
Стартер	СТ-14
Свечи зажигания	А-13Б
Размер шин	8,90–15
Масса, кг	
снаряженная	2550
полная, в том числе:	3075
на переднюю ось	1475
на заднюю ось	1600
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	210
под задней осью	210
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	7,5

Рулевой механизм

винт и гайка с встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число 22,8

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 двухступенчатой планетарной коробкой передач

Передаточные числа

I 1,72; II 1,00; задний ход — 2,39

Главная передача

Гипоидная, передаточное число — 3,54

Двигатель

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

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см ³	5980
Степень сжатия	9,00
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-85

Максимальная мощность

200 л. с. при 4200 об/мин

Максимальный крутящий момент

45,0 кгм при 2200–2400 об/мин



«Первый рейс к звездам»

Документальный фильм (режиссеры. Д. Боголепов, И. Копалин, Г. Косенко, 1961 год)

«Человечество не останется вечно на земле», — говорил великий Циолковский. И вот, наконец, 12 апреля 1961 года: первым человеком, шагнувшим в космос, стал Юрий Гагарин. Он сказал «Поехали!» — и началась новая эра в истории человечества. Корабль «Восток» еще пролетал над Африкой, а в заданном районе космонавта уже ждали вертолеты. После приземления — самолетом в Москву. Юрий Гагарин и Никита Хрущев в открытом лимузине ЗИЛ-111В в сопровождении почетного эскорта едут по улицам ликующей столицы на Красную площадь. Москвичи забрасывают автомобиль букетами цветов, у всех в руках портреты первого космонавта. А вечером небо над Москвой украсит великолепный праздничный салют.



Вариации на тему

ЗИЛ-111 и его модификации ЗИЛ-111А и ЗИЛ-111В выпускались с ноября 1958 по декабрь 1962 года, когда на смену первому поколению «сто одиннадцатых» пришла модернизированная версия правительственного лимузина ЗИЛ-111Г. Всего с 1958 по 1967 годы на Заводе имени И. А. Лихачева было построено 112 автомобилей всех модификаций двух поколений ЗИЛ-111.



ЗИЛ-111А

Оснащение правительственного лимузина кондиционером стало настоящим событием. Впервые наш автомобиль комплектовался «климатической установкой», и это был первый полностью отечественный агрегат подобного рода. Модернизация потребовала значительных переделок кузова. Воздуховоды кондиционера необходимо было разместить в районе задних стоек крыши, поэтому их пришлось сделать гораздо шире, чем на прототипе, и отказаться от панорамного заднего стекла. В салоне над каждым посадочным местом на потолке появились хромированные панели с регулируемым «соплом». В результате автомобиль в общей сложности потяжелел на 150 кг.

ЗИЛ-111В

Каждый новый правительственный лимузин в нашей стране должен был стать основой кабриолета для торжественных выездов главы государства, дипломатических кортежей и участия в военных парадах на Красной площади. Все началось с фэтона ЗИС-110Б, затем эстафету подхватил кабриолет ЗИЛ-111В. Четыре подъемных боковых окна полностью утапливались внутрь дверей вместе с хромированными рамками, мягкий верх складывался «в гармошку» и закрывался кожаным чехлом. Обе трансформации выполнялись при помощи электро- и гидроприводов. С 1960 по 1962 годы включительно было выпущено 12 кабриолетов ЗИЛ-111В, в том числе три серо-голубого цвета специально для парадов на Красной площади.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ВАЗ-2106 «ЖИГУЛИ»

DeAGOSTINI

