

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.



№ 44



ЗИЛ-41047

ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН
«БРОНЯ КРЕПКА И ТАНКИ НАШИ БЫСТРЫ...»
ВСЕ НА ПРОДАЖУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №44, 2010

РОССИЯ

Издатель, учредитель, редакция:
000 «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).

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:
000 «Де Агостини Паблишинг»
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 Агостіні»

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

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

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

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

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

Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 150 000 экз.

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

ISSN 2071-095X

© 2010 000 «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

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: (верх., все) © Первый канал;
6 (центр), 7 (верх, центр): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: 000 «Де Агостини»;
15: (все) 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,
Андрея Морозенко,
Владимира Киреева
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим Центр по связям с прессой
и общественностью Федеральной службы
охраны Российской Федерации**

Дата выхода в России 12.10.2010





ЗИЛ-41047 стал последним советским автомобилем, который создавался без каких бы то ни было финансовых и технологических ограничений. Статус официального правительственного лимузина позволял конструкторам нового ЗИЛа игнорировать и конъюнктуру рынка, и понятие «рентабельность».

Венец творения

В 1985 году пост генерального секретаря ЦК КПСС, а фактически главы государства, занял сравнительно молодой (по советским меркам) Михаил Горбачев. Провозглашенная им политика перестройки вдохновила специалистов Завода им. Лихачева (ЗИЛ) на рестайлинг выпускавшегося в то время правительственного лимузина ЗИЛ-41045. Необходимость в очередном обновлении была обусловлена скорее политическими соображениями, нежели техническими: шасси и двигатель создавались с внушительным конструктивным «запасом», позволявшим еще добрый десяток лет не вносить в узлы и детали никаких изменений. Дело в том, что Горбачев, в отличие от своих предшественников, много ездил по стране и часто бывал с официальными визитами за рубежом. Естественно, что автомобиль молодого, динамичного, решительно настроенного лидера просто обязан был нести большую «смысловую нагрузку», чем церемониально-протокольные средства

передвижения прежних советских руководителей. В СССР новый автомобиль главы государства, провозгласившего перестройку и обновление во всех сферах жизни общества, должен был символизировать уверенность, быстрое движение вперед, необратимость перемен, а за рубежом попросту «производить впечатление». В «эпоху перемен» ЗИЛ вошел с обновленной моделью правительственного лимузина: в 1986 году появился первый ЗИЛ-41047. Изменения коснулись главным образом внешнего оформления. Более выразительной стала облицовка радиатора, круглые фары уступили место квадратным производства фирмы *Bosch*, поворотники вернулись на углы передних крыльев, а задние фонари заполнили собой все пространство задка. С передних боковых стекол исчезли форточки, а зеркала заднего вида получили новый корпус и стали устанавливаться не на дверь, а в угол окна. Этих косметических изменений оказалось вполне достаточно, чтобы добиться впечат-

ления относительной новизны. Была проведена и техническая доработка некоторых систем автомобиля. Двигатель ЗИЛ-4104 V-образный, восьмицилиндровый, с двумя распредвалами в головках блока оснастили бесконтактной электронной системой зажигания.

В 1988 году гидромеханическая передача (ГМП), унаследованная «сорок седьмым» от своего предшественника ЗИЛ-41045, подверглась модернизации: была изменена конструкция муфты свободного хода и нескольких прилегающих деталей, что увеличило надежность узла. Обновленному агрегату присвоили индекс «4105-01». ЗИЛ-41047 получил 16-дюймовые колеса и еще более широкую (245 мм) «резину». Шины особой марки «Гранит» имели конструкцию, позволявшую двигаться при «разгерметизированном» колесе, что достигалось за счет очень жестких боковин покрышки и находящегося внутри специального геля. Такая шина способна выдерживать до семи пулевых попаданий.



Один из первых экземпляров автомобиля ЗИЛ-41047

На момент начала производства ЗИЛ-41047 был самым длинным (не считая специально удлиненных стретчей) и самым тяжелым серийным легковым автомобилем в мире.

41047 раз отмерь...

Едва ли выпускавшиеся ЗИЛом правительственные лимузины когда-нибудь номинировались на Государственный Знак Качества СССР: нельзя было допустить даже мысли о возможных производственных дефектах или конструктивных недостатках. Безупречное качество одно из обязательных условий «госзаказа», и достигалось оно скрупулезной ручной

отличались комплектацией, размещением отдельных узлов и материалами отделки. Для окраски применялась нитрозмаль с нанесением в 9–15 слоев, с промежуточной сушкой и полировкой каждого слоя. Последний слой наносился и полировался уже после обкаточных испытаний, в ходе которых каждый автомобиль мог накрутить до двух тысяч километров.

Под обстрелом

Советские бронированные лимузины ведут свою родословную с ЗИС-115 созданной специально для Сталина модификации ЗИС-110. Вернуться к теме бронированных

автомобиля в течение 1983–1985 годов служили только для испытательных обстрелов и подрывов.

В 1984 году на шасси лимузина второго поколения ЗИЛ-41045 был построен первый «эксплуатационный броневик» ЗИЛ-41051, в течение следующих двух лет еще девять таких машин. Все они поступили на службу в Гараж особого назначения (ГОН).

В 1987 году, с появлением третьего поколения «115-го» семейства, на шасси ЗИЛ-41047 начали строить бронелимузины ЗИЛ-41052. За шестнадцать лет было создано 14 таких машин, причем для шести

В 1986 году ЗИЛ-41047 был самым длинным и тяжелым серийным легковым автомобилем в мире

сборкой, многочисленными испытаниями отдельных узлов и каждого экземпляра автомобиля в целом.

Эти машины производились штучно, по стапельной технологии: не автомобиль двигался по конвейеру от одного специалиста к другому, а ответственные за ту или иную операцию по мере необходимости сами подходили к автомобилю. Цикл изготовления длился около 5,5 месяцев. В год выпускали не более 15–20 автомобилей. Все кузовные панели выколачивали вручную на дубовых шаблонах. Затем их устанавливали на автомобиль, подгоняли по месту, рихтовали и выравнивали с помощью оловянного сплава. Широко использовался ручной труд, индивидуальная подгонка деталей. Поскольку ориентировались на конкретного «заказчика», автомобили

автомобилей заставило неудавшееся покушение на Брежнева в январе 1969 года. Защищенные, «тяжелые» (так их называют разработчики) машины, собственная масса которых превышала пять тонн, было решено создавать по проверенной технологии: в основе конструкции лежала так называемая бронекapsула несущий объем сложной конфигурации. Все остальное строилось вокруг этой бронекapsулы. И хотя «тяжелые» машины внешне были практически неотличимы от обычных лимузинов, в конструктивном плане это была совершенно новая модель, что нашло отражение в собственном индексе — ЗИЛ-4105.

С 1982 по 1987 год на одном из курганских заводов было сварено более двух десятков бронекapsул, используемых в дальнейшем на лимузинах всех поколений. Первые два

из них использовались бронекapsулы выработавших ресурс ЗИЛ-41051.

В начале 90-х годов был проведен своеобразный эксперимент, имевший скорее политическую подоплеку, нежели техническую. Три построенных на ЗИЛе базовых лимузина «41047» были отправлены в Германию, где их по традиционной технологии (то есть путем оснащения готового кузова элементами защиты) забронировала немецкая фирма *Trasco Bremen*. Работы были выполнены в течение 1993–1994 годов. Один из готовых лимузинов испытывали (расстреливали) на полигоне в Германии, два других, получившие индекс «41047ТБ», поступили в распоряжение Гараж особого назначения. Однако в ходе эксплуатации выяснилось, что подвеска и тормоза не справляются с возросшей массой автомобиля, и эти машины вновь отправили на ЗИЛ для устранения недостатков конструкции. После доводки этим двум экземплярам присвоили индекс «41053».

Царские покои

При создании автомобиля представительского класса особое внимание традиционно уделялось оборудованию и отделке салона. По сравнению с предшественниками интерьер салона ЗИЛ-41047 практически не изменился. В семиместном лимузине с тремя рядами сидений средний ряд образовывали strapontены, убирающиеся в перегородку между передними сиденьями и «VIP-салон» задней половины пассажирского отсека. Как и прежде, для удобства посадки водителя регулируемая рулевая колонка откидывалась вверх, а два



ЗИЛ-41045, выпускавшийся до 1986 года, отличался от ЗИЛ-41047 оформлением кузова



Испытания ЗИЛ-4105 показали, что броня толщиной 8,5 мм уверенно держит пулю с термоупрочненным сердечником, выпущенную из автомата АКМ (калибр 7,62 мм), и стальную пулю из снайперской винтовки Драгунова. Защиту не смогли пробить и гранаты, взорванные под бензобаком и на крыше. Боковые стекла автомобиля выдерживали одиночный выстрел бронебойно-зажигательной пулей Б-32. По степени защиты ЗИЛ-4105 не только соответствовал классам 5–6А по отечественному ГОСТу, но и превосходил все существовавшие в те годы зарубежные аналоги.

«представительских» места заднего дивана имели электроприводы автономной регулировки угла наклона спинки и положения каждого из сидений.

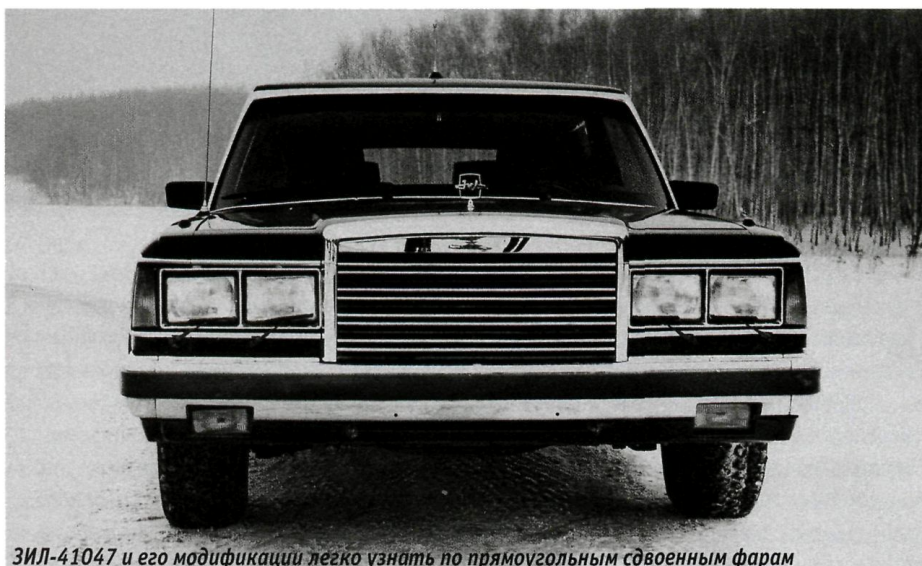
Передние сиденья обивались натуральной кожей, задние импортным велюром или плюшем. В отделке дверей, оконных рамок, приборной панели и других элементов салона использовались вставки из капы орехового дерева (реже красного дерева). Микроклимат обеспечивали две климатические установки, каждая из которых отвечала за свой отсек водительский или пассажирский. Поддерживать заданный температурный режим помогали и трехслойные детермальные стекла: поначалу использовали стекла бельгийского производства, позже отечественные.

В салоне устанавливались плафоны индивидуального освещения: один потолочный и два угловых. Кроме того, в нижнюю плоскость дверных подлокотников встраивались специальные лампы, которые зажигались при открывании дверей, освещая

пороги и «пядь земли» у входа. На верхней плоскости подлокотников задних дверей располагались блоки кнопок управления электроприводами стеклоподъемников окон и перегородки.

Задние двери изнутри могли открыть и пассажиры заднего дивана, и «персонал» с «плацкарта» страпонтепов. Для этого ручки дверных замков располагались в обоих концах подлокотника. В нише правого подлокотника заднего сиденья под крышкой скрывался пульт дистанционного управления аудиосистемой, в нише левого пульт управления кондиционером. Расположенные над подлокотниками углубления в стенках кузова вмещали абонентские аппараты спецсвязи.

Управление всеми стеклоподъемниками, а также центральным замком, блокировавшим все двери, осуществлялось и с водительского места. На центральной консоли расположились блоки управления сигнальной установкой, громкоговорителем и кондиционером, а также штатная аудиосистема.



ЗИЛ-41047 и его модификации легко узнать по прямоугольным свдвоенным фарам

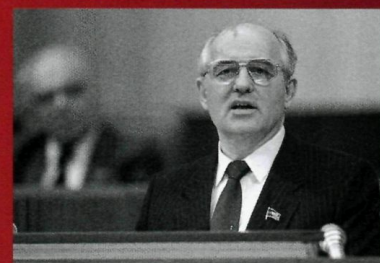
А в это время...

1986 год



28 октября в США отмечалось столетие знаменитой Статуи Свободы, установленной в бухте Нью-Йорка. «Леди Свобода» была подарена Соединенным Штатам гражданами Франции к столетней годовщине принятия Декларации независимости.

1989 год



С 25 мая по 9 июня в Москве проходил первый Съезд народных депутатов СССР. Впервые заседания съезда транслировались в прямом эфире. Председателем Верховного Совета СССР был избран Михаил Сергеевич Горбачев.

1995 год

19 апреля в Оклахома-Сити экстремистами ультраправого толка был совершен крупнейший (до событий 11 сентября 2001 года) террористический акт на территории США. В результате подрыва заминированного автомобиля разрушен федеральный центр им. Альфреда Марра, погибли 168 человек, в том числе 19 детей, более 680 получили ранения.

«Брежнев» (реж. С. Снежкин, 2005 год)

Последний год своей жизни Леонид Ильич Брежнев, Генеральный секретарь ЦК КПСС, проводит на подмосковной даче в компании жены, личного помощника, красавицы медсестры, парикмахера, который сыпет анекдотами о всемогущем генсеке, старого егеря и многочисленной охраны. Усталый, больной человек, управлявший государством в течение 18 лет, мечтает уйти на покой, да не дают: говорят, если он уйдет, «ни страна, ни партия этого не перенесут...» Днем его мучают воспоминания, а ночью кошмары: то снится Хрущев, которого он предал, то война, то работа в деревне. Иногда Леонид Ильич выбирается в Кремль на правительственном ЗИЛе, по дороге диктуя помощнику воспоминания и распоряжения. Правда, ЗИЛ-41047 в 1982 году еще не выпускался, но Брежнев-киногерой об этом не знает и чувствует себя в нем вполне комфортно...



«Тяжелые» бронированные версии ЗИЛ-41052 внешне практически невозможно отличить от «легких» ЗИЛ-41047

Между передними сиденьями находился бокс для аппарата спецсвязи. Установленные в глубоких круглых «колодцах» с козырьками тахометр и спидометр были прикрыты стеклами конусовидной формы, что исключало появление солнечных бликов. Стоит упомянуть и о пневмоприводе центральной блокировки замков, а также об электроприводах регулировки наружных зеркал заднего вида и управления выдвижной антенной.

В отставке

В декабре 1991 года прекратил свое существование СССР, его президент Михаил Сергеевич Горбачев стал «политическим пенсионером», а президент России Борис Николаевич Ельцин в качестве казенного средства передвижения предпочитал автомобили марки Mercedes. Отношения спеццеха №6 ЗИЛА с авторынком так и не сложились. Несмотря

на снятие всех ограничений на реализацию элитной продукции, зилевским маркетологам не удалось нащупать сферу сбыта, которая могла обеспечить заказами хотя бы мелкосерийное производство. Машины такого класса и по такой цене представляли интерес лишь для коллекционеров, которым вполне хватило списанных экземпляров, совершенно законно выставленных на продажу Гаражом особого назначения.



Дальние родственники



Rolls-Royce Silver Spur I (1980–1989 годы)

Английская марка *Rolls-Royce* — это безупречная репутация, высокое качество и баснословные цены. Автомобили *Rolls-Royce* наиболее близки к советским правительственным лимузинам. Модели-близнецы *Silver Spur* и *Silver Spirit* были представлены публике в 1980 году. *Spur* отличался от *Spirit* увеличенной на 100 мм базой, роскошной отделкой салона и более мощной V-образной «восьмеркой» 240 против 225 л. с. Машины такого класса оснащались гидроусилителем руля и коробкой-автоматом (трехступенчатой, а впоследствии четырехступенчатой). При обновлении моделей в 1989 году они получили впрыск топлива, АБС и круиз-контроль. В 1985 году в Москву прибыли два новеньких *Silver Spur*. Один (см. фото) предназначался послу Великобритании, а второй попал в распоряжение СКБ ЗИЛа, где им пользовались как шпаргалкой при проектировании укороченного седана ЗИЛ-41041.



Cadillac Fleetwood Brougham (Eleventh generation) (1980–1992 годы)

В отличие от советских руководителей, западные лидеры ездили на доработанных серийных моделях. *Cadillac Fleetwood Brougham* 1986 года — исключение из правил: на фото запечатлен *Brougham* госсекретаря США Джорджа Шульца, следующий в кортеже президента Рональда Рейгана во время его первого визита в Москву в конце мая 1988 года. В 1987 году *Cadillac Brougham* стал самостоятельной моделью, но в период с 1965 по 1986 год так называлась одна из самых габаритных модификаций семейства *Fleetwood* (колесная база этого дредноута составляла 3086 мм), поэтому *Brougham* можно считать последним заднеприводным *Fleetwood*. Любопытно, что до 1985 года выпускалась двухдверная версия *Fleetwood Brougham* практически тех же габаритов.

1997 год



20 января в должность президента США вступил Билл Клинтон, избранный на второй срок от Демократической партии. До своего избрания президентом Клинтон дважды занимал пост губернатора штата Арканзас. В 1978 году он стал самым молодым (32 года) губернатором штата в истории страны.

1998 год



4 января вышел на экраны самый популярный российский телевизионный сериал последнего десятилетия «Улицы разбитых фонарей».

1998 год



17 июля в Петропавловском соборе Петербурга были захоронены останки семьи последнего русского императора Николая II. На фото: президент РФ Борис Ельцин с супругой на траурной церемонии.



ЗИЛ-41047





- ❶ Убранство салона ЗИЛ-41047 отличается особой «монументальностью»: отделка выполнена из натуральной кожи, а вставки — из дорогих пород дерева
- ❷ Пульт управления звуковыми сигналами и рупорным громкоговорителем
- ❸ На ранних версиях ЗИЛ-41047 в панель приборов встраивалась радиоманитола с кассетной приставкой, располагавшейся отдельно, чуть ниже основного блока





- ❶ Блок контрольных ламп находился над панелью приборов у нижней кромки ветрового стекла
- ❷ Каждая фара имела свой стеклоочиститель
- ❸ Задние фонари с указателями поворотов, заходящими на боковину кузова, были только на ЗИЛ-41047 и его модификациях
- ❹ Пульс управления спецсвязи с выходом на городские и международные линии
- ❺ На передних крыльях лимузина предусматривались специальные отверстия для установки флажков, которые использовались на официальных выездах и церемониях
- ❻ Водительский блок управления всеми электрическими стеклоподъемниками боковых окон (внизу) и головными фарами (вверху)
- ❼ Заправочная горловина бензобака скрывалась под задней номерной табличкой



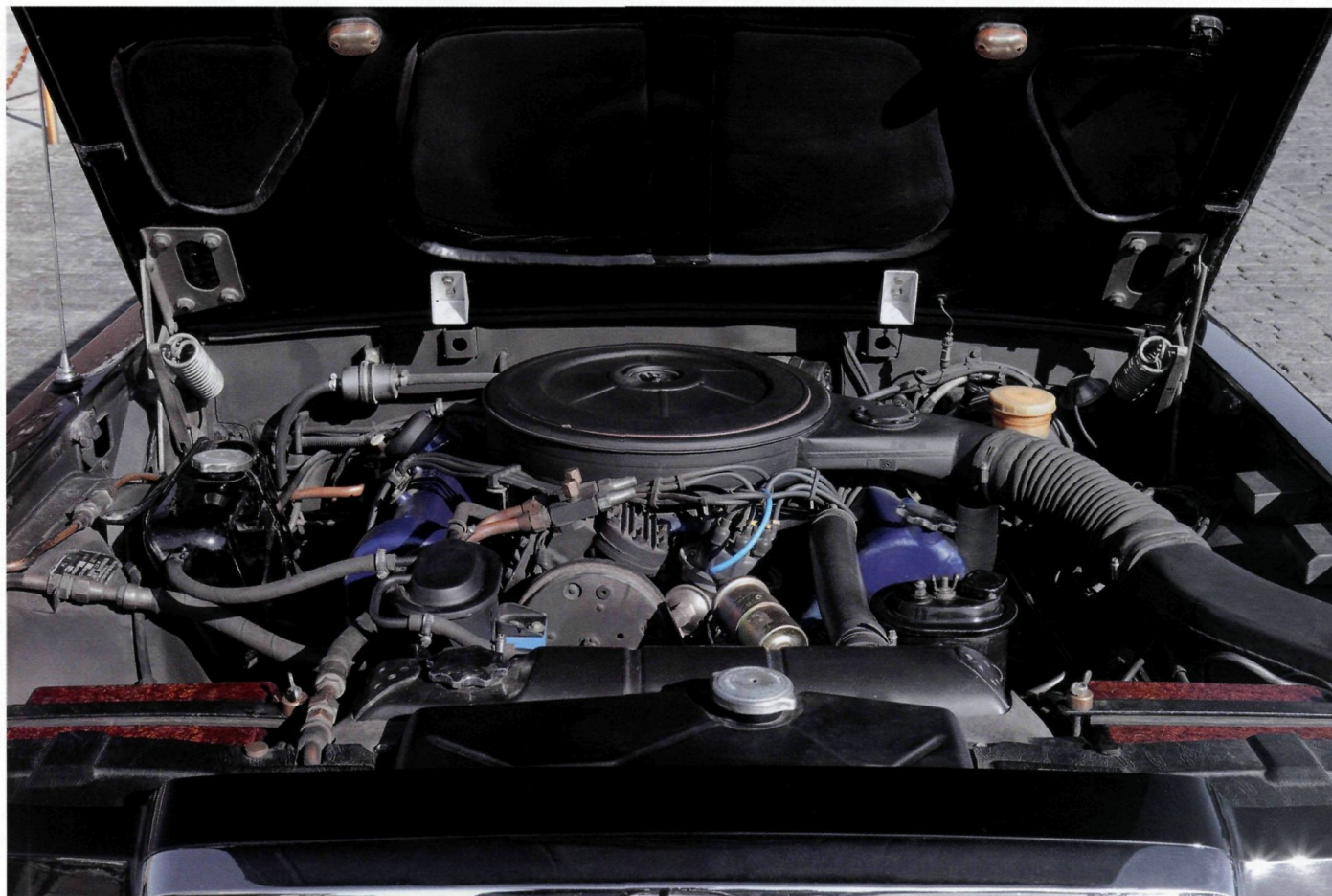


- ❶ Несмотря на солидные размеры, машина не выглядела тяжеловесной
- ❷ Пассажирский салон часто оформляли с учетом пожеланий будущего «владельца», поэтому отделка могла варьироваться как по цвету, так и по материалам
- ❸ Задний диван был рассчитан на двоих пассажиров (для удобства опускался широкий разделяющий подлокотник), хотя при необходимости мог свободно вместить и троих





- ❶ Высокие и широкие двери открывались на угол, достаточный для свободной посадки в салон
- ❷ Неубиваемая и пуленепробиваемая покрышка «Гранит»
- ❸ Гидровакуумный усилитель тормозов с двумя независимыми контурами, каждый из которых работал на все колеса. Это гарантировало надежность тормозной системы
- ❹ Под капотом ЗИЛа располагался V-образный восьмицилиндровый бензиновый двигатель с блоком цилиндров, отлитым из алюминиевого сплава



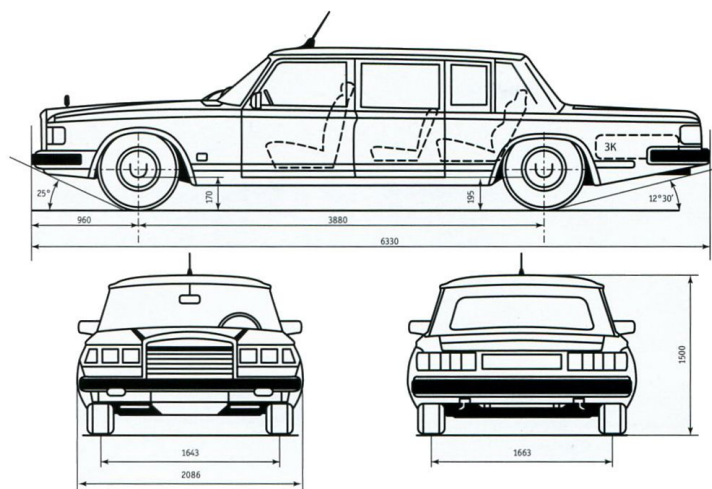


Схема автомобиля ЗИЛ-41047

Технические характеристики ЗИЛ-41047

Число мест	7
Максимальная скорость	190 км/ч
Разгон до 100 км/ч	13 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Расход топлива при скорости 90 км/ч	22 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторные батареи, 2 шт.	6СТ-60ЭМ
Стартер	3307.3708
Свечи зажигания	3780
Генератор	4807. 3701
Реле-регулятор	1807. 3702 бесконтактное
Размер шин	245/70R16
Масса, кг	
снаряженная	3335
полная, в том числе:	3860
на переднюю ось	1793
на заднюю ось	2067
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	170
под задней осью	195
Наименьший радиус поворота, м	
по внешнему краю переднего бампера	8,25

Рулевой механизм

поршневого типа со встроенным гидравлическим усилителем. Рабочая пара винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор. Передаточные отношения: рулевого механизма 175:1, общее 20,8:1

Подвеска передняя

независимая, рычажная, бесшкворневая, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Подвеска задняя

на двух продольных несимметричных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза

рабочий дисковый с автоматической регулировкой зазора; привод гидравлический с двумя независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса. Система снабжена одним вакуумным и двумя гидровакуумными усилителями

стояночный колодочный, на задние колеса

Коробка передач

гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач; коэффициент трансформации — 2,0

Передаточные числа

I 2,02; II — 1,42; III 1,0; задний ход 1,42

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число 3,615

Двигатель

ЗИЛ-4104, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	105
Рабочий объем, см ³	7695
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-259, четырехкамерный

Максимальная мощность

315 л. с. при 4400–4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

62,0 кгс.м при 2500–2700 об/мин



С 1986 по 2003 год, когда производство представительских машин и их модификаций на ЗИЛе практически прекратилось, было построено около двухсот ЗИЛ-41047 и его специальных версий. Помимо широко известных модификаций существовали, например, автомобили спецсвязи, внешне не отличимые от обычных лимузинов: ЗИЛ-4107 с оборудованием «Диск» и ЗИЛ-41071 с оборудованием «Денеша».



ЗИЛ-41041 (1986–2000 годы)

В 1986 году, практически одновременно с новым базовым лимузином, было построено два укороченных пятиместных седана ЗИЛ-41041 с дефорсированными моторами ЗИЛ-4101 рабочим объемом 6,96 л. Еще один ЗИЛ-41041 появился в 1990 году, а в 1997-м мэр Москвы Юрий Лужков заказал шесть таких машин для муниципального гаража. Всего с 1997 по 2000 год было построено 23 седана. Снаряженная масса уменьшилась почти на 400 кг, скорость выросла до 200 км/ч, сократился расход топлива.



ЗИЛ-41072 (1988, 1999 годы)

Автомобиль сопровождения ЗИЛ-41072, как и все спецсредства получивший свой шифр «Скорпион», оборудовался наружными подножками и поручнями, позволявшими охране контролировать ситуацию с более высокой точки, огромным сдвижным люком в крыше и откидным задним стеклом, на случай если нужно будет отстреливаться. В салоне размещались пять пластиковых сидений, причем среднее могло перемещаться вдоль салона по двум рельсам. На базе ЗИЛ-41047 было построено восемь таких машин.



ЗИЛ-410441 и 41041 кабриолет (2009–2010 годы)

Парадные кабриолеты для главной площади страны обновили в 1981 году, а в преддверии 65-летия Победы их решили создать заново. Конкурс за право выпускать автомобили для парадов, в котором участвовал и ЗИЛ (ЗИЛ-410441), выиграла нижегородская компания «Атлант-Дельта» (ЗИЛ-41041 кабриолет). Традиционно оба варианта зиловских парадных кабриолетов были двухдверными, на обоих отсутствовало правое пассажирское сиденье: вместо него крепилась стойка с микрофонами и поручень, за который должен был держаться принимающий парад. Для передачи звука на усилители машины были оснащены радиостанцией. От предшественников эти кабриолеты отличаются цветом — черным вместо прежнего серого.



ЗИЛ-41042 (1986 год)

Машины медицинской помощи на базе правительственных лимузинов получили прозвище «черный доктор». В этом статусе успели отметиться представители всех трех поколений «115-го» семейства. При этом цифровой индекс «41042» оставался неизменным. Медицинскую версию ЗИЛ-41047, созданную в 1986 году, отличала конструкция задней двери. На машинах первого и второго поколений эта дверь состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась, верхняя поднималась. У «черного доктора» последней серии дверь полностью поднималась вверх. Салон не был похож на реанимацию, а служил скорее для оказания первой помощи и быстрой транспортировки пациента.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
СМЗ-СЗД**

DeAGOSTINI

