

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 22

СССР



«ЗИС-101/101А»

ЛИЦО ГОСУДАРСТВА
СОВЕТСКИЙ «БЬЮИК»
КОМФОРТ ПО ВЫСШЕМУ РАЗРЯДУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №22, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, 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:

ООО «Де Агостини Паблшинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400

Свидетельство о регистрации 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
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»

Печать: «Юнивест Принт», Украина, г. Киев
Тираж: 150 000 экз.
Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2009 ООО «Де Агостини»

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

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (центр) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (центр, верх, прав, лев) частная
коллекция Максима Шелепенкова;
7: (центр, низ) ООО «Де Агостини»;
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Использованы личные воспоминания
инженера-конструктора
по кузовостроению завода ЗИС-ЗИЛ
Орлова Бориса Николаевича.

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.

Автомобиль «ЗИС-101А» любезно
предоставлен ЗАО «Торговый дом ЗИЛ»

Издатель благодарит
Лаптева Константина Викторовича —
генерального директора Управляющей
организации АМО ЗИЛ,
Новоченко Виктора Александровича —
директора по маркетингу
ЗАО «Торговый Дом ЗИЛ»





Легковые автомобили представительского класса всегда вызывают у людей повышенный интерес, а их производство доступно далеко не всем странам. Даже сегодня по таким машинам часто судят о техническом и экономическом уровне страны, а уж в 30-е годы прошлого столетия лимузины были неперенным атрибутом мощного государства. Советский Союз не мог не использовать столь важный аспект для пропаганды социалистического строя. К тому же автомобили высшего класса действительно были необходимы для обслуживания аппарата власти.

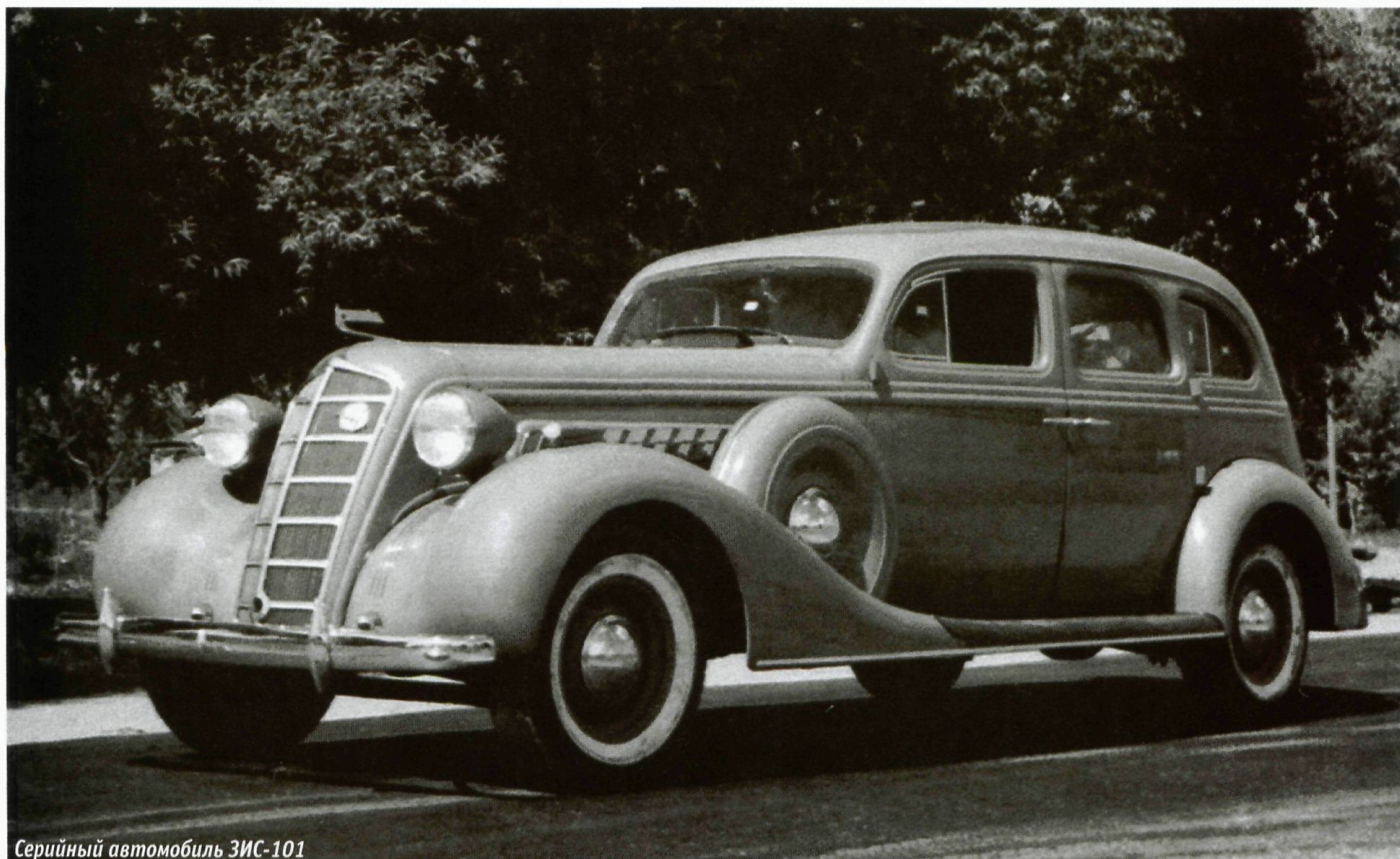
Символ государства

Решение освоить у нас в стране производство комфортабельных легковых автомобилей большого литража (по терминологии того времени) было принято в 1932 году. Для воплощения идеи сначала выбрали ленинградский завод «Красный Путиловец», где на первых порах решили делать точную копию новейшего американского *Buick 32-90*, образца 1932 года. Чертежи на машину выполнялись в институте Ленгипро-ВАТО (ВАТО — Всесоюзное автотракторное объединение) под руководством Л. В. Клименко. К майской демонстрации 1933 года в Ленинграде смогли собрать небольшую партию советских «бьюиков» из 6 штук под наименованием Л-1 («Ленинград -1»). Машины Л-1 для отечественного автомобилестроения того времени имели довольно

сложную конструкцию: верхнеклапанный восьмицилиндровый рядный двигатель (105 л. с.), сдвоенный карбюратор, коробку передач с синхронизаторами на 2-ой и 3-ей передачах, гидроамортизаторы с регулируемой жесткостью с места водителя, закрытый семиместный кузов типа «лимузин» с перегородкой. В результате дальше изготовления опытной партии дело не заладилось: завод стал осваивать тракторно-танковую тематику. А два легковых автомобиля «Ленинград -1» передали на ЗИС, который должен был перехватить эстафету выпуска лимузинов у «Красного Путиловца». Вскоре на ЗИС привезли и оригинальный *Buick* образца 1932 года с поручением его изучать. Проектирование нового автомобиля, получившего наименование ЗИС-101, на заводе возглавил главный конструктор Евгений Иванович Важинский. Для

начала *Buick* разобрали «по косточкам», и все группы конструкторов (в том числе и кузовной отдел, которым руководил Иван Федорович Герман) занялись его копировкой. Угловатый кузов *Buick* кузовщикам не нравился — он уже явно устаревал, тогда в моду входили обтекаемые формы... Да и какой смысл делать копию кузова *Buick*, если штампы все равно заказывать новые?

В кузовном отделе делали много рисунков внешнего вида легкового автомобиля конструкторы мечтали о своей машине. Тогда Герман добился условного согласия начать делать собственные макеты кузова. Конечно, все они так или иначе перекалились с американскими автомобилями тех лет и представляли комбинации из наиболее удачных решений различных компаний, при этом не являясь копиями



Серийный автомобиль ЗИС-101



Осмотр опытных образцов ЗИС-101 руководством страны в Кремле весной 1936 года

определенных моделей. Всего разработали четыре различных варианта. Один из этих макетов был принят в качестве основного, и по нему начали вести

многочисленными косынками, уголками и раскосами и обшивался сверху окрашенными штампованными металлическими листами. Чтобы собрать такой кузов, не-

где-то отполировать, где-то устранить скрип, подправить складку на обивке и так далее, а первые машины уже необходимо было представлять руководству страны. Показ двух автомобилей ЗИС-101 состоялся в Кремле 29 апреля 1936 года. На него поехали И. А. Лихачев, А. А. Евсеев и другие руководители завода. Машины осматривали Сталин, Орджоникидзе, Микоян, Хрущев и многие другие. На высших государственных чиновников новые советские автомобили произвели хорошее впечатление, а высказанные замечания не носили принципиального характера.

ЗИС-101 был очень комфортабельной машиной, особенно для 30-х годов. Его кузов снабжался отопителем и радиоприемником, а пассажирский салон отделялся от водителя поднимающейся стеклянной перегородкой. В отделке интерьера использовались только высококачественные ткани, а сиденья обивались сукном или кожей. Панель приборов и рамки окон отделялись дорогостоящими сортами дерева. На перегородке салона и на стойках

ЗИС-101 был очень комфортабельной машиной, особенно для 30-х годов. Его кузов снабжался отопителем и радиоприемником, а пассажирский салон отделялся от водителя поднимающейся стеклянной перегородкой

дальнейшее проектирование. Даже успели подготовить некоторую техническую документацию и построить каркас опытного кузова, но... наверху приняли решение все-таки заказать кузов вместе с чертежами и штампами за рубежом, в Америке, у фирмы *Budd*. А в качестве образца отправили в Америку утвержденный макет. За разработку кузова, кузовные штампы и сварочные кондукторы пришлось заплатить 1,5 млн. долларов — огромные по тем временам деньги.

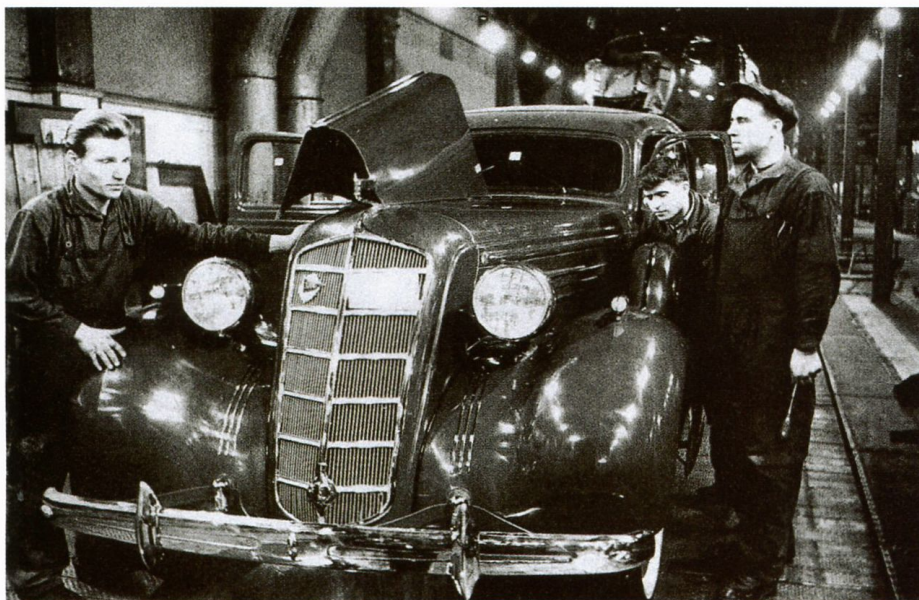
Компания *Budd* опыта проектирования автомобильных кузовов почти не имела, и, по оценке отечественных специалистов, проект сделала очень плохо. Например, деревянный каркас кузова был просто «вписан» в поверхность без малейшего учета технологий и расчета нагрузок. Потом это создало большие сложности в отработке деревянных деталей в деревообрабатывающем цехе. Вообще, кузов оказался удивительно нетехнологичным. Деревянный буковый каркас соединялся

обходимо было добросовестно завернуть тысячи шурупов, а иначе конструкция быстро расшатывалась и при эксплуатации начинала поскрипывать.

Штампы и первые 500 комплектов штампов для ЗИС-101 поступили в СССР в 1935 году. Также пришли сборочные кондукторы и мастер-модели. Опытные образцы автомобилей нужно было построить к 1 апреля 1936 года. Задача была непростой: завод никогда раньше не делал легкой машины высшего класса, а тут столько нового, неожиданного, непонятного. Значение предстоящего события было так велико, что подбором бригады сборщиков первой партии занимался лично директор завода. Когда же в марте 1936 года первое шасси машины, еще без кузова и крыльев, выкатили из цеха, Лихачев лично его опробовал, совершив в жуткую непогоду бросок до Подольска и обратно.

Опытные машины ЗИС-101 были готовы к концу апреля. Как всегда, не хватило одного дня, чтобы где-то подчистить,

кузова устанавливались плетеные поручни с хромированными наконечниками. В задней части машины имелся багажник, доступ к которому осуществлялся через специальный багажный люк, а громоздкие вещи дополнительно могли быть закреплены позади машины на откидной решетке. Интересная деталь: вместимость кузова чаще всего указывалась в семь мест, но встречаются данные о вместимости только шести пассажиров. Дело в том, что на грунтовых дорогах паспортная вместимость автомобиля искусственно ограничивалась до шести человек, чтобы снизить нагрузку. Конструкция двигателя и компоновка ЗИС-101 были позаимствованы с *Buick* почти без изменений. Восьмичилиндровый рядный двигатель (5,77 л) развивал мощность 90 л. с. и был способен разогнать трехтонную машину до 115 км/ч. В двигателе ЗИС-101 нашли применение такие технические решения, как коленчатый вал с противовесами и гасителем крутильных колебаний, двухкамерный карбюратор типа



С начала 1937 года автомобили ЗИС-101 собирались на конвейере

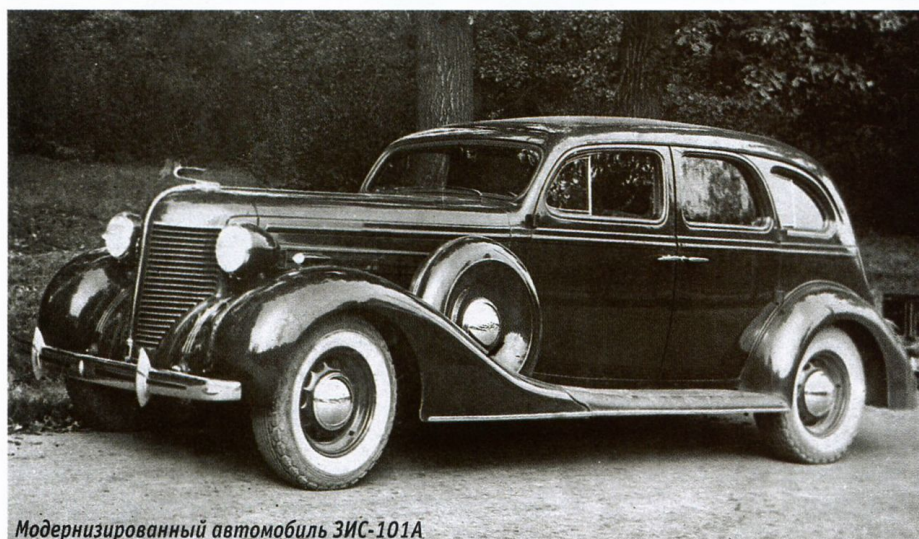
«Марвел» с подогревом отработавшими газами, термостат в системе охлаждения двигателя. Для эффективного торможения в тормозную систему автомобиля был добавлен вакуумный усилитель.

Сборка первых ЗИС-101 была организована в подвале, под цехом коробок скоростей. До конца 1936 года удалось собрать всего 11 экземпляров ЗИС-101. Позднее, после постройки на заводе нового прессового корпуса, сборка перешла туда, в 6-ой и 7-ой пролеты, где организовали сборочный конвейер. Первый автомобиль там изготовили 18 января 1937 года. Первоначально темп выпуска машин был очень высоким, до 17 машин в день, но после 1939 года объемы производства сократили, так как машины были дорогими, а потребителей, которым они предназначались, обеспечили достаточно быстро. Машины

поступали исключительно на государственную службу, а в частные руки передавались в редких случаях, отдельным представителям интеллигенции и генералитета за выдающиеся заслуги перед Родиной.

Интересный факт

Не обходилось в деле подготовки производства ЗИС-101 к выпуску без анекдотичных случаев. Для машины представительского класса нужно было сделать хорошее пассажирское сиденье, а мастера-обойщики на ЗИСе были просто чудесные (Секин, Пугачев, Трофимов, Мельников), работали чисто и красиво, но требуемой мягкости сиденья получить не могли. Не было нужных материалов: ваты, мериносовой шерсти и гагачьего пуха. Мастера никак не могли угодить И. А. Лихачеву, который все время сравнивал сиденье



Модернизированный автомобиль ЗИС-101А

А в это время...

1936 год



Советские летчики совершают рекордный перелет «Москва Петропавловск-Камчатский» общей протяженностью 9375 км и длительностью 56 часов. За этот перелет весь экипаж был удостоен звания Героев Советского Союза. Встречать летчиков, вернувшихся в Москву, на аэродром приехал лично И. В. Сталин.

На фото: авиаконструктор Андрей Туполев с летчиками Беляковым, Чкаловым, Байдуковым (слева направо).

1937 год

В результате разрушительной бомбардировки 26 апреля был разрушен испанский город Герника-и-Луно в провинции Бискайя. Этому событию посвящена знаменитая картина Пабло Пикассо «Герника».

1938 год



Четверо ученых дрейфующей станции «Северный полюс» под руководством И. Д. Папанина, в течение 9 месяцев проводивших арктические научные исследования, были сняты с льдины в Гренландском море экипажами ледоколов «Таймыр» и «Мурман».



«Подкидыш» (реж. Татьяна Лукашевич, 1939 год)

Незабываемый фильм довоенной поры, вошедший в золотой фонд советского кино. Незатейливый сюжет: пятилетняя Наташа потихоньку убегает из дома, оказываясь «подкидышем», которого искренне желают усыновить самые разные люди. Путешествия малышки наполнены приключениями. Одно из них небезопасно: погнавшись за кошкой, девочка чуть не оказывается под колесами проезжающего мимо ЗИС-101. Впрочем, все заканчивается удачно, а данный сюжет пополнил коллекцию крылатых фраз блистательной Фаины Раневской: «Товарищ милиционер, что ж это такое, чтобы на совершенно живых людей наезжали?!»



ЗИС-101А

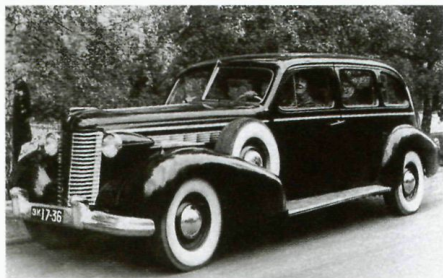
ЗИС-101 с сиденьем «Паккарда». Играла роль невольная предвзятость. И решили обойщики разыграть Ивана Алексеевича. Они переставили обивку с подушки «Паккарда» на свою, а обивку от ЗИС поставили на американское сиденье. Вечером пришел Лихачев и сразу поинтересовался: чего,

мол, за день смогли достичь? Ему предложили попробовать сегодняшний образец (сиденье «Паккарда» под нашей обивкой). Директор сел на него: «Ничего, а все-таки далеко... до «Паккарда», и, пересев на наше сиденье, обитое паккардовской кожей, заметил: «Вот это другое дело,

сразу чувствуется, что и пружины правильно подобраны, и качка хорошая». Тогда обойщики открыли ему секрет и показали, что он попался на удочку. Лихачев при этом не только не обиделся, но радостно расхохотался и приказал больше сиденье не трогать.



Дальние родственники



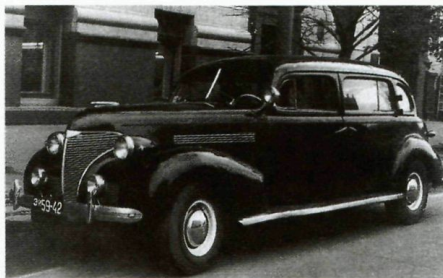
Buick 90 Limited (1938 г)

Лимузины из Америки всегда будоражили умы советских чиновников. С началом выпуска отечественного аналога ЗИС-101 поставки в нашу страну американских машин резко снизились, но не прекратились совсем. Особо высокопоставленные чиновники продолжали пользоваться новыми машинами из-за океана, а советские граждане невольно сравнивали между собой их и наши машины. Вот прямой потомок «Бьюика» 1932 года — достаточно привлекательный внешне большой лимузин, с мощным (141 л. с.) двигателем и прекрасной отделкой. Но так ли далеко он ушел от нашего ЗИС-101 того же времени?



Модернизация

Как бы ни были красивы и комфортабельны серийные ЗИС-101, их масса на 600–700 кг (!) превышала импортные аналоги. Дело в том, что в угоду прочности и надежности многие узлы были слишком тяжелыми, а в результате страдали динамические показатели. Для большой и солидной машины двигатель в 90 л. с. оказался слабоват, поэтому первая модернизация коснулась именно ходовой части. Путем замены чугунных поршней на алюминиевые удалось поднять мощность двигателя на 20 л. с., что обеспечило автомо-



Chevrolet Master 85 (1939 г)

Грузный «Шевроле Мастер» не слыл красавцем, но обладал одной особенностью — выступающим ступенчатым багажником сзади. Точно о таком же багажнике задумывались на московском автозаводе, и он был воспроизведен по примеру *Chevrolet* на опытном образце ЗИС-101Б. А некоторые стилистические решения этой машины позже были использованы при оформлении модернизированного ЗИС-103. *Chevrolet Master 85* трудно считать прямым аналогом нашего лимузина, все-таки этот автомобиль классом ниже, с менее мощным 6-цилиндровым двигателем, но он продемонстрировал нашим конструкторам направление дальнейшего развития ЗИС-101.

Эмблема

Легковой автомобиль должен нести новую эмблему — так решили на заводе. Для ее подбора объявили конкурс, в котором мог участвовать каждый. Победителем среди полусотни разнообразных рисунков оказался неприметный набросок, выполненный замусоленным химическим карандашом на листке, вырванном из школьной тетради в клеточку. Но его автор, простой рабочий арматурного цеха завода, сумел уловить главное требование к такой эмблеме: она должна быть лаконичной и в то же время отражать символику советского государства. Так на решетке радиатора ЗИС-101 появилось развевающееся красное знамя.

билю максимальную скорость 120 км/ч. Но это были полумеры, требовалась более существенная модернизация. Машину основательно переработали. Не добившись серьезного снижения веса автомобиля, на него установили более мощный 116-сильный мотор и усовершенствованную трансмиссию. Максимальная скорость при этом возросла до 125 км/ч. Одновременно на лимузин поставили новую, более модную, решетку радиатора. Модернизированные машины получили наименование ЗИС-101А и стали сходить с конвейера в 1940 году.

1939 год



23 августа Советский Союз и Германия подписывают соглашение о соблюдении нейтралитета. Нарком по иностранным делам В. М. Молотов подписывает договор. На фото (слева направо): министр иностранных дел И. фон Риббентроп, И. В. Сталин, В. Н. Павлов, Ф. Гаус.

1939 год



Американский авиаконструктор российского происхождения Игорь Сикорский (на фото) поднимается в воздух на экспериментальном вертолете *Vought-Sikorsky 300*. Сикорский считается основоположником вертолетов одновинтовой схемы, получивших в дальнейшем широкое распространение во всем мире.

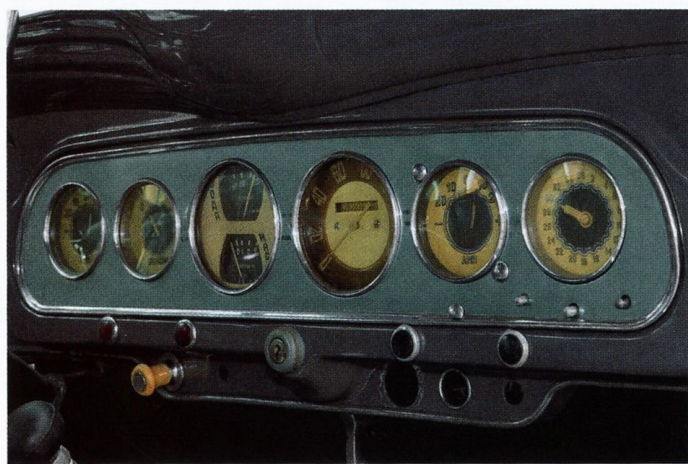
1941 год

13 июня в заявлении ТАСС говорилось: «По данным СССР, Германия так же неуклонно соблюдает условия советско-германского пакта о ненападении, как и Советский Союз, ввиду чего, по мнению советских кругов, слухи о намерении Германии порвать пакт и предпринять нападение на СССР лишены всякой почвы...» 22 июня началась Великая Отечественная война.

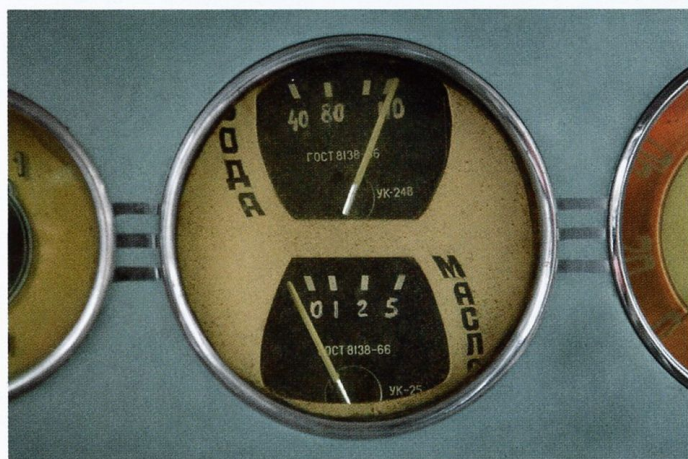


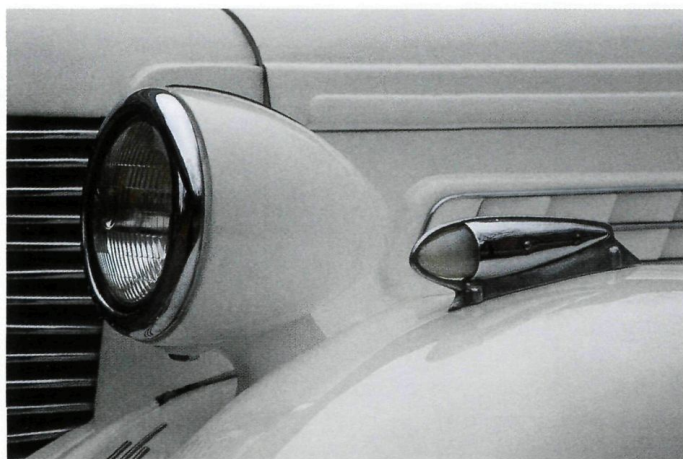
«ЗИС-101А»



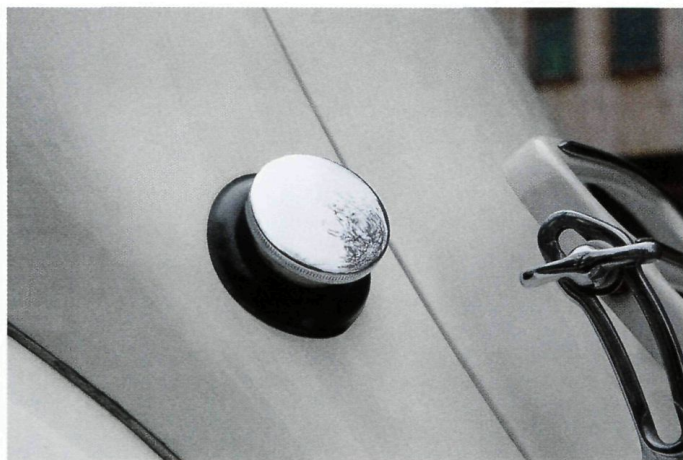


- ❶ Добротный выполненный салон ЗИС-101А роскошным и просторным не назовешь, особенно с позиций современного автомобильного дизайна. Руль и подрулевой переключатель здесь установлен от более поздних грузовиков ЗИЛ
- ❷ Выстроившиеся в ряд циферблаты — признак солидности автомобиля. На машинах попроще тогда обходились одним-двумя приборами
- ❸ Указатель давления масла и датчик температуры охлаждающей жидкости выполнены в одном корпусе
- ❹ Задние двери открывались против хода машины





- ❶ На ЗИС-101А рядом с фарами на крыльях были установлены габаритные огни, а не указатели поворотов
- ❷ Строгий фронтон радиаторной решетки и красный флажок сверху олицетворяли неизбежность советского строя
- ❸ Запасные колеса на передних крыльях убраны в металлические чехлы, которые водители прозвали «сковородками»
- ❹ Горловина бензобака с хромированной крышкой просто торчит из кузова — прятать ее под специальный лючок пока еще не догадались
- ❺ Сolidному автомобилю полагалось два задних габаритных огня, тогда как большинство машин того времени имели всего один, слева





- ❶ Задний диван предоставлял верх комфорта двум пассажирам, третий человек там был совершенно ни к чему
- ❷ Для сопровождающих предназначались раскладные стропонты — очень удобные, несмотря на неказистый вид
- ❸ Как и в любом лимузине, в ЗИС-101А водительская и пассажирская части салона разделялись стеклянной перегородкой с механическим, а не электрическим приводом. Поэтому пассажирам приходилось крутить ручку, наподобие дверного стеклоподъемника





- ❶ Сделать крышу цельной деталью с глубокой вытяжкой в то время было очень дорого и сложно, поэтому она была комбинированной, с вставкой из дерева и кожи сверху
- ❷ Створки капота на ЗИС-101А открывались вбок, обеспечивая свободный доступ к двигателю
- ❸ Внутренний багажник автомобиля был очень мал. Поэтому для громоздких вещей (чемоданы, коробки) сзади имелась откидная багажная решетка и кожаные крепежные ремни в комплекте



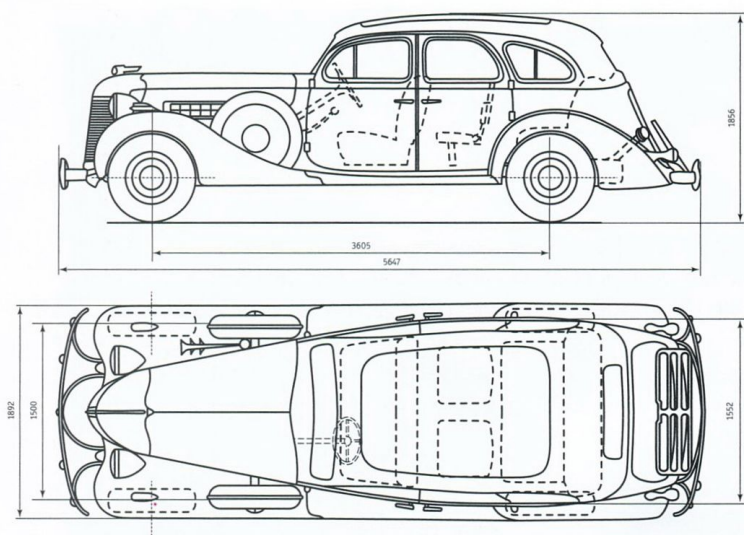


Схема автомобиля «ЗИС-101» («ЗИС-101А»)

Техническая характеристика «ЗИС-101» («ЗИС-101А»)

Число мест	7
Максимальная скорость	115 (120) км/час
Расход топлива при скорости 60 км/час	25,5 л/100 км
Электрооборудование	6 V
Генератор	ГЛ-41
Стартер	СЛ-23
Размер шин	7,50-17

Масса:

снаряженная	2550 (2500) кг
полная	3000 кг
на переднюю ось	1450 кг
на заднюю ось	1550 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	218 мм
под задней осью	202 мм

Наименьший радиус поворота:

по наиболее выступающей части	5,6 м
-------------------------------	-------

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 18,6

Подвеска передняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с амортизаторами

Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с амортизаторами

Тормоза:

рабочие барабанные, привод механический с вакуумным усилителем

стояночный на задние колеса с механическим приводом от ручного рычага

Коробка передач:

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами

Сцепление:

двухдисковое, сухое

Передаточные числа:

I 2,89; II 1,75; III 1,00; задний ход 3,62

Главная передача и ее передаточные числа:

Одинарная, коническая; 4,45

Двигатель:

ЗИС-101, рядный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый

Диаметр цилиндра	85 мм
Ход поршня	127 мм
Литраж двигателя	5,766 см ³
Степень сжатия	
для чугунных поршней	4,8
для алюминиевых поршней	5,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-6-2-5-8-3-7-4

Карбюратор:

типа «Марвел» (МКЗ-Л2)

Максимальная мощность:

90 (110) при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент:

24,6 при 3200 об/мин



Лимузины ЗИС-101 выпускались автомобильным заводом имени Сталина с 1936 по 1940 год. С 1940 по июль 1941 года выпускалась модернизированная версия ЗИС-101А. Всего собрали 8752 ЗИС-101, из них около 600 в версии 101А, а открытых 102-х совсем немного.

На основе базовой модели предполагалось создать бронированную версию «Экстра» (ЗИС-101Б). При этом, чтобы не превысить максимально допустимую нагрузку на шасси, полностью забронировать машину с кузовом на деревянном каркасе не получилось, поэтому работа не получила дальнейшего развития. Тем не менее, известно, что изрядно потяжелевшая машина должна была получить форсированный до 120 л. с. двигатель, увеличенный радиа-

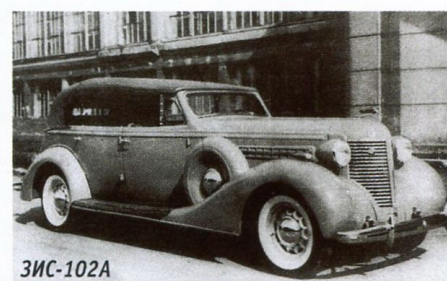
тор, более эффективные тормоза. Также на заводе велись работы по глубокой модернизации выпускаемого лимузина с индексом ЗИС-103. Основное отличие этой модели от выпускаемой серийно заключается в применении передней независимой подвески. Также у автомобиля изменилась облицовка радиатора и форма заднего стекла. До войны успели построить только полноразмерный макет ЗИС-103.



ЗИС-102 фазтон



ЗИС-102 кабриолет



ЗИС-102А

ЗИС-102 Для особо торжественных случаев необходим был открытый автомобиль на базе ЗИС-101. В конце 1937 года разработали два варианта такой машины. Один с кузовом фазтон, со складывающимся тентом и пристегивающимися на случай непогоды боковинами с целлулоидными окошками. Второй кабриолет, с поднимающимися из дверей стеклами в рамках, которые входили в пазы натянутого тента. Хотя кабриолет в закрытом виде оказывался значительно комфортабельнее, предпочтение в производстве отдали более про-

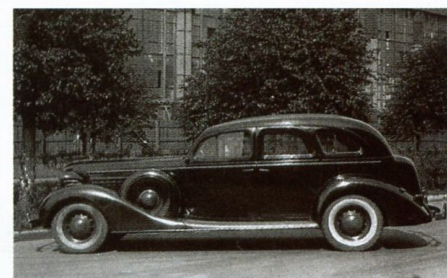
стому варианту с кузовом фазтон. Передние и задние двери ЗИС-102 открывались по ходу движения, в отличие от лимузина, задние двери которого раскрывались против хода. Серийно фазтон выпускался с 1938 по 1940 год. После модернизации базового автомобиля в 1940 году обновленный фазтон получил наименование ЗИС-102А. Сохранив все особенности предыдущей модели (пристегивающиеся целлулоидные окна, открывающиеся по ходу задние двери), он выпускался до середины 1941 года.



ЗИС-101С санитарный За счет своих скоростных качеств и мягкой подвески ЗИС-101 прекрасно подходил для службы в «скорой помощи», особенно в столице. Медицинская модификация была создана непосредственно на заводе по проекту И. Ф. Германа, при активном содействии докторов А. С. Пучкова и А. М. Нечаева. Созданные в довоенный период эти машины продолжали эксплуатироваться в столичной «скорой помощи» и после войны. Погрузка носилок осуществлялась сзади через стандартный багажный проем, что было не очень удобно ввиду его малых размеров.



ЗИС-101-Спорт Спортивный автомобиль с открытым двухместным кузовом «родстер» был спроектирован в инициативном порядке на ЗИСе группой молодых инженеров (А. Пухалин, В. Кременецкий, Н. Пульманов) в 1938 году в качестве подарка к 20-летию Коммунистического союза молодежи. Проектом заинтересовалось руководство завода, и в следующем году машина была выполнена в металле. Она выделялась неординарным дизайном (кузов разработал кузовщик В. Н. Ростков). ЗИС-101-Спорт оснащался форсированным двигателем мощностью 141 л. с. и специально разработанной для него гипоидной главной передачей.



ЗИС-101Б Эта машина, созданная в 1941 году, дальнейшее развитие базового лимузина. Главным внешним отличием является выступающий сзади ступенчатый багажник увеличенного объема, благодаря которому удалось отказаться от дополнительной откидывающейся багажной решетки сзади, тем самым облегчив доступ к багажнику. Приборы на панели установили непривычной прямоугольной формы, а на рулевом колесе хромированное кольцо звукового сигнала. Производство модернизированной машины хотели начать в 1942 году, однако война нарушила планы конструкторов.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ М-20 «ПОБЕДА»

DeAGOSTINI

