

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН., 39 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 110

СССР



## ЗИЛ-4102

ПРЕЗИДЕНТСКИЙ СЕДАН  
НА СТЫКЕ ЭПОХ  
НЕВОСТРЕБОВАННЫЕ АВТОМОБИЛИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №110, 2013

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

000 «Де Агостини»,  
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Коммерческий директор: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Выпускающий редактор: Н. Зварич  
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук  
Распространение:  
000 «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

##### Адрес редакции:

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

##### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

##### Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в России: 8-800-200-02-01  
Телефон «горячей линии» для читателей  
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:  
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,  
«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 АГОСТИНИ  
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

**Для заказа пропущенных номеров**  
и по всем вопросам, касающимся  
информации о коллекции, заходите на сайт  
[www.deagostini.ua](http://www.deagostini.ua),

по остальным вопросам обращайтесь  
по телефону бесплатной «горячей линии»  
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной  
регистрации печатного СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №18342-7/14ПР от 21.11.2011 г.

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
000 «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,  
тел./факс: +375 172-999-260  
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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

##### Розничная цена:

54,90 грн., 39 900 бел. руб., 990 тенге  
ISSN 2071-095X

© 2008–2013 000 «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:

стр. 1, 2, 8–10, 16: 000 «Де Агостини»;  
с. 1, 2, 8–10 (фоновые иллюстрации):  
© Background & HDR by maground.com;  
стр. 3–7, 11–15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

Текст: Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска

Александра Павленко,  
Владимира Киреева  
и Максима Шелепенкова.

Благодарим за помощь  
Вячеслава Владимировича Рошина, одного  
из ведущих конструкторов ЗИЛ-4102,  
и Юрия Николаевича Мроста

3D графика: Найль Хуснутдинов

Дата выхода в России 24.04.2013

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 





Представительские автомобили ЗИЛ-4102 появились на волне перестройки, когда казалось, что все, созданное в эпоху застоя, пугается в радикальном обновлении. Новые автомобили высшего класса для государственной элиты не имели практически ничего общего с академичным семейством лимузинов ЗИЛ-115. Но в условиях рынка уникальная разработка оказалась невостребованной.

### Политический подхог

Немногочисленные факты, относящиеся к «истории создания и забвения» правительственных седанов высшего класса ЗИЛ-4102, со временем были вытеснены байками и мифами, порой явно противоречащими друг другу. Однако практически все версии событий, которые разворачивались вокруг ЗИЛ-4102, так или иначе связывают судьбу уникального автомобиля с именем генерального секретаря ЦК КПСС, первого и последнего президента СССР Михаила Горбачева.

Чтобы понять, в какой степени Михаил Сергеевич мог повлиять на проект «4102»,

стоит вспомнить о печальной судьбе других машин, проходивших государственные испытания накануне или в период перестройки. А происходило все примерно по одному и тому же сценарию. Еще в эпоху плановой экономики автозавод получал госзаказ на разработку новой модели. Потом были несколько лет напряженной работы. И вот уже в условиях нарождающегося рынка, когда готовые к производству предсерийные образцы прошли приемочные испытания, а государственная комиссия рекомендовала их к постановке на конвейер, заказчик отказывался от бюджетного финансирования проекта (своих денег

у автозаводов в то время еще не было).

Жертвами новых экономических реалий стали уникальные разработки — тольятинский ВА3-2122, ульяновские «Ягуар» и семейство УАЗ-3172/3972, горьковский ГАЗ-3105.

Советские руководители всегда лично осматривали каждую новую модель, и от их мнения зачастую зависело развитие отрасли в целом. В отличие от своих предшественников, первый президент СССР относился к продукции родного автопрома скорее как пользователь: на каждую конкретную машину Горбачев смотрел или как на потенциальное



Легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-4102





Автомобиль ЗИЛ-4102 серебристо-оливкового цвета

## В конце 1987 года ЗИЛ получил заказ на разработку новой модели автомобиля представительского класса

средство своего передвижения, или как на инструмент государственной политики. Пример политического подхода к автомобилестроению — история ГАЗ-14 «Чайка». Когда Михаил Сергеевич начал кампанию по борьбе с привилегиями чиновников, «Чайка» показалась ему олицетворением недопустимой роскоши, и Горьковский

автомобильный завод получил закрытое постановление Совета министров СССР о прекращении выпуска модели, при этом все штампы и техническую документацию приказано было уничтожить. Этот случай еще можно было бы как-то объяснить, будь Горбачев последовательным и непримиримым борцом со служебным

транспортом, однако есть и другая история, заставляющая усомниться в принципиальности позиции генсека. Директор Запорожского автомобильного завода Степан Кравчук в связи с запуском в серийное производство «Таврии» делал доклад на Политбюро ЦК КПСС 14 мая 1985 года — это было одно из первых



Автомобиль ЗИЛ-4102 черного цвета



заседаний Политбюро, которое вел Горбачев. Вот что вспоминает Кравчун: «Михаил Сергеевич интересовался, что у нас за коллектив, сколько рабочие зарабатывают и так далее. Даже был такой вопрос: «Какой должен быть автомобиль для семей членов Политбюро? Сможете ли вы его изготовить на вашем заводе?».

К счастью, в ту пору неосторожный вопрос первого лица государства уже не приравнивался к негласному «руководству к действию», и Запорожскому автозаводу не пришлось разрабатывать автомобиль для семей членов Политбюро. Однако сам факт интереса Горбачева к этой теме заслуживает внимания при реконструкции событий, связанных с появлением ЗИЛ-4102 и его демонстрацией первому президенту СССР.

### Из лимузина в седан

Вскоре после прихода к власти Михаила Горбачева были завершены работы по очередной модернизации базового лимузина «сто пятидесятого» семейства. ЗИЛ-41047, флагманский автомобиль третьего поколения, Горбачев встретил вполне благосклонно и доброжелательно и активно использовал эту машину в своих многочисленных поездках по стране и за рубежом. Однако к концу 1986 года излишне монументальный лимузин уже казался недостаточно современным. Михаил

Сиди ЗИЛ-4102 смотрелся несколько тяжеловесно



Распоряжение срочно создать современный и «демократичный» представительский автомобиль стало сигналом к переходу от поисково-экспериментальных работ к практическому воплощению проекта. Задание и воодушевило заводчан, и озадачило. Ведь на суд высокому заказчику предстояло вынести именно седан. Новую машину нужно было спроектировать и построить в кратчайшие сроки: первые опытные образцы должны были быть готовы к маю 1988 года.

Впервые автомобили ЗИЛ высшего класса получили несущий кузов



Автомобиль лишился знаменитого маскота на капоте — его заменила эмблема «ЗИЛ» на решетке радиатора



Сергеевич выразил желание иметь представительский автомобиль, который был бы компактнее, динамичнее и выразительнее чопорных «зилов». И вот в конце 1987 года Завод имени Лихачева получил официальный заказ на разработку новой модели автомобиля представительского класса. По сложившейся традиции заказчиком в таких случаях выступал кремлевский Гараж особого назначения (ГОН). Текущие работы в «легковом» КБ завода велись постоянно: конструкторы и художники не только искали пути дальнейшей модернизации моделей освоенного семейства лимузинов, но и создавали базу для принципиально новой платформы. Дизайнеры Лев Самохин, Виктор Лесаков, Лев Борисов, Татьяна Киселева, Игорь Таскин, Александр Митрофанов, Александр Краснов, Петр Соболевский и Игорь

Лунин с начала 80-х годов трудились над радикальным обновлением внешности лимузина. Уже к 1982 году было построено несколько полноразмерных макетов, внешне разительно отличавшихся от угловатых «машин «сто пятнадцатого» семейства. Работки постоянно уточнялись и совершенствовались, избавлялись от эклектичности и откровенных «цитат» из американской классики. Концепция новой модели окончательно сформировалась в 1985 году. Распоряжением по заводу №254 от 29.07.85 линейку правительственных автомобилей нового поколения должны были представлять шести-семиместный лимузин ЗИЛ-4101 (незыблемая традиция — использовать для первых лиц государства автомобили именно с таким типом кузова) с колесной базой 3760 мм и в перспективе — седан

ЗИЛ-4102 с колесной базой 3300 мм. В дальнейшем компанию им мог составить кабриолет на этой же платформе. Разумеется, «главой семейства» заводчане считали лимузин. Распоряжение срочно создать для Горбачева современный и «демократичный» представительский автомобиль стало сигналом к переходу от поисково-экспериментальных работ к практическому воплощению проекта. С одной стороны, задание воодушевило заводчан, с другой — озадачило, поскольку на суд высокому заказчику предстояло вынести именно седан. Судьба лимузина оказалась под вопросом. Кроме того, новый автомобиль нужно было спроектировать и построить в кратчайшие сроки: первые опытные образцы должны были быть готовы к показу в мае 1988 года — то есть всего через полгода.

Отказ от «чересчур представительного» экстерьера не означал, что высокопоставленные пассажиры должны были чувствовать себя менее комфортно, поэтому особое внимание конструкторы уделили звукоизоляции салона. Помимо традиционных мер, была предпринята попытка капсулирования двигателя, то есть заключения его в звуко- и пылезащитный кожух. Кроме того, пришлось устранять вибрации кузовных панелей.



Машина была буквально напичкана электроникой

Работа шла в авральном режиме. Дизайнеры занимались внешним видом и интерьером, спешно переделывая макет лимузина в седан. Конструкторы готовили техническую документацию для изготовления кузова, узлов и агрегатов.

С целью сокращения сроков проектирования и уменьшения количества ошибок было принято решение строить полноразмерный компоновочный макет автомобиля. На макете шлифовались архитектурные решения, проводились работы, связанные с кинематикой подвесок, рулевого управления, тормозов и стеклоочистителя. На этом же макете проверяли доступность агрегатов автомобиля для технического обслуживания.

Проектные и компоновочные работы курировал главный конструктор легковых автомобилей ЗИЛа Е. Д. Гусев «при поддержке» группы компоновки и начальников КБ кузовов, двигателей, шасси, подвески, тормозов, рулевого управления, автоматических коробок передач (ГМП). Широко



### Легче и динамичнее

В конце концов, ЗИЛ-4102 обрел революционную для легковых автомобилей марки ЗИЛ архитектуру. В первую очередь следует отметить несущий кузов: поскольку на сей раз создателям седана не нужно было отталкиваться от уже существующей

Одновременно снизить вес кузова и придать ему дополнительную жесткость должны были элементы из композитных материалов с сотовой структурой — панели днища, крыша, капот и крышка багажника. Стекла ветрового и заднего окон со встроенным обогревом вклеивались в проемы

## Салон нового автомобиля был не менее роскошным, чем в классических лимузинах ЗИЛ

использовалась практика «мозговых штурмов» и коллективного творчества с привлечением специалистов всех профильных исследовательских бюро.

рамной платформы лимузина, появилась возможность отказаться от громоздкой конструкции и сделать автомобиль значительно легче, а значит динамичнее.

кузова. Панель крыши также соединялась с каркасом с помощью специального клея по авиакосмической технологии. Вторым конструктивным новшеством стала независимая пружинная подвеска всех колес на несущих подрамниках с «антиклевковым» эффектом. Передняя подвеска имела оригинальную двухрычажную конструкцию. При проектировании задней подвески применялась кинематическая схема Mercedes, в конструкции заднего подрамника были использованы некоторые решения от Rolls-Royce. Автомобили оснастили колесами с 17-дюймовыми дисками — под увеличенный размер тормозных механизмов. Все колеса имели дисковые тормоза с плавающими скобами.

Продолжение на стр. 10



От автомобиля ЗИЛ-4102 черного цвета осталась только передняя часть





1988 3ИЛ



АВТО  
ЛЕГЕНДЫ

СССР

ЗИЛ-4102



**ЗИЛ-4102 обрел революционную для легковых автомобилей марки ЗИЛ архитектуру. В первую очередь стоит отметить несущий кузов: создателям седана не нужно было отталкиваться от существующей рамной платформы лимузина, появилась возможность отказаться от громоздкой конструкции и сделать машину легче и динамичнее. Снизить вес кузова и придать ему дополнительную жесткость должны были элементы из композитных материалов с сотовой структурой.**

Двигатель и гидромеханическую передачу («4105-01») ЗИЛ-4102 унаследовал от ЗИЛ-41047. Мотор ЗИЛ-4104 (V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный, мощностью 315 л.с. при 4400–4600 об/мин), в ходе последней модернизации получивший бесконтактную электронную систему зажигания, был слишком хорош даже для пятитонного бронированного лимузина ЗИЛ-41052. Гораздо более легкому опытному седану этот мотор обеспечил практически такую же динамику, как у спортивных автомобилей. Привод задних колес осуществлялся посредством шарниров равных угловых скоростей (ШРУС). Задний мост был разрезным: корпус редуктора крепился неподвижно на отдельном подрамнике через упругие опоры.

Отказ от «чересчур представительного» экстерьера не означал, что высокопоставленные пассажиры должны были чувствовать себя менее комфортно, поэтому особое внимание конструкторы уделили звукоизоляции салона. Помимо традиционных мер, была предпринята попытка капсулирования двигателя, то есть заключения его в звуко- и пылезащитный кожух. Кроме того, конструкторам пришлось приложить немало усилий для устранения вибраций кузовных панелей. Просторный салон был не менее роскошным, чем в классических лимузинах ЗИЛ, хотя и не оборудовался ни стралпонтенами, ни перегородкой, отделяющей vip-диван от переднего ряда сидений. Задний диван при сложенном центральном подлокотнике легко вмещал трех пассажиров, при этом

статус автомобиля подчеркивали индивидуальные электрорегулировки двух секций сиденья. Седан оснащался бортовым компьютером с функцией голосового оповещения: эту систему по заказу автозавода разработали в Германии. Точно в срок, к маю 1988 года, были построены два опытных ходовых макета ЗИЛ-4102 — черный и серебристо-оливковый, отличавшиеся друг от друга декором. Любопытная деталь: Завод имени Лихачева в те годы тесно сотрудничал с Volvo, поэтому на опытные образцы были установлены фары прототипа Volvo-850, любезно предоставленные шведскими коллегами. У появившихся позже серийных Volvo-850 фары имели иную конфигурацию. Заводские испытания показали жизнеспособность конструкции: 315-сильный



*ЗИЛ-4102 из заводской коллекции иногда принимает участие в выставках и торжественных мероприятиях*

двигатель позволял сравнительно легкой машине (на полтонны легче, чем седан ЗИЛ-41041 на платформе ЗИЛ-115) разогнаться до 100 км/ч за 10,5 сек. Расход топлива на 100 км составил 18 л при скорости 90 км/ч и 21 л при 120 км/ч.

**«Что-то не то...»**

Готовые образцы сначала были продемонстрированы курировавшему этот проект заместителю председателя Совета министров СССР Ивану Степановичу Силаеву. Он автомобилем одобрил, и тогда ЗИЛ-4102 предъявили главному пассажиру страны. Горбачеву машина не понравилась, хотя конкретных замечаний генсек не высказал. Его вялая реакция свелась к неопределенно-размытому «Что-то не то...». Заводчане не знали, что делать с такой оценкой. Раньше прохождение «госприемки» всегда означало, что завод приступает



проект не поступало, поэтому некоторое время опытные образцы по инерции продолжали испытывать и совершенствовать. В 1988–1989 годах испытания автомобилей проводились в лабораториях завода

и останется невостребованным — Горбачев был занят совсем другими проблемами. Официальным заказчиком являлся ГОН, но он был всего лишь структурой кремлевского «хоздвора» и не имел права само-

**Приказа свернуть проект на завод не поступало, поэтому некоторое время опытные образцы по инерции продолжали испытывать и совершенствовать**

к выпуску новой машины — либо сразу, либо после доработок в соответствии с пожеланиями первых лиц государства. «Что-то не то» рациональному осмыслению не поддавалась. Прямого приказа свернуть

и на автополигоне, включая исследования в аэродинамической трубе, однако со временем энтузиазм заводчан иссяк. В 1991 году, после августовского путча, стало ясно, что перспективный седан

стоятельно утверждать новую модель. В прежние времена финансирование подобных проектов всегда осуществлялось из соответствующих статей госбюджета, а основания требовать денег на освоение производства новой машины у завода так и не появились. Более того, страна перешла к рыночным отношениям. Теоретически Завод имени Лихачева мог самостоятельно найти деньги на осястку и сборку товарных машин, но и покупателей на сверхдорогую модель пришлось бы искать самостоятельно, что в начале 90-х годов не представлялось возможным. Проект был закрыт, автомобиль черного цвета распилен (от него сохранились некоторые детали, в том числе передняя панель кузова), а серебристый ЗИЛ-4102 некоторое время хранился на заводе, периодически принимал участие в различных выставках, а затем перекочевал в частную коллекцию.



*Плоский макет внешних форм ЗИЛ-4102 в натуральную величину машины*

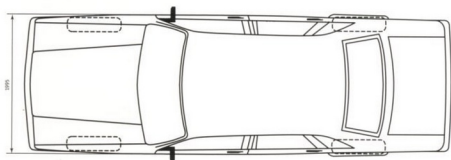
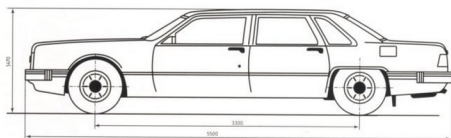


Схема автомобиля ЗИЛ-4102

**Технические характеристики ЗИЛ-4102**

Число мест	4-5
Максимальная скорость	200 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	18 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	10,5 с
Электрооборудование	12 V
Генератор	4807.3701
Реле-регулятор	1807.3702 бесконтактное
Размер шин	R17

**Масса, кг**

снаряженная	3250
полная	3625

**Рулевой механизм**

поршневого типа с встроенным гидравлическим усилителем. Рабочая пара — винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор. Передаточные отношения: рулевого механизма — 17,5:1, общее — 20,8:1

**Подвеска передняя**

независимая, бесшкворневая, пружинная, на поперечных рычагах, с телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости

**Подвеска задняя**

независимая, на косых продольных рычагах с пружинными упругими элементами, с телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости

**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 автоматической 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, восьмичилиндровый, верхнеклапанный

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

**Карбюратор**

K-259, четырехкамерный

**Максимальная мощность**

315 л.с. при 4400-4600 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

62,0 кгс.м при 2500-2700 об/мин



Лаборатория газогенераторных автомобилей НАТИ,  
Георгий Матеров — второй слева.



## Испытатель и экспериментатор

Георгий Матеров пришел на Завод имени Сталина осенью 1941 года. Более сорока лет он разрабатывал и выстраивал на ЗИСе, а потом на ЗИЛе, новые методики испытаний.

Георгий Алексеевич Матеров (1914–1987) родился в Саратове. В 1933 году окончил Саратовский автодорожный институт. Поскольку во время учебы Матеров проявил интерес к исследовательской работе, его распределили в НАТИ. Вскоре он стал специалистом по газогенераторным автомобилям. В 1940 году Георгия Матерова пригласили работать по совместительству в экспериментальный цех Завода имени Сталина для испытаний газогенераторных грузовиков. В августе 1941 года Иван Алексеевич Лихачев добился освобождения Матерова от призыва в Красную армию и направления его на ЗИС. Весной 1942 года по возвращению из эвакуации Матеров работал старшим мастером цеха восстановления трофейной техники.

В 1944 году в связи с началом работ по конструированию нового грузовика ЗИС-150 Георгия Алексеевича назначают временно исполняющим обязанности начальника лаборатории испытаний двухосных грузовиков. А испытывать было практически нечего — до начала производства ЗИС-150 в 1948 году было построено всего три опытных образца: первый был отправлен в Днепропетровск на завод-дублер, второй служил эталонным образцом, и лишь третья машина зимой 1947–1948 годов подвергалась пробеговым испытаниям.

В начале 1948 года Матеров идет на нестандартный шаг — поручает опытному водителю лаборатории установить прямую

связь с автобазой Москвы, эксплуатирующими новый грузовик.

С лета 1948 года ОТК завода захлебнулось в рекламациях по ЗИС-150. Тогда Георгий Алексеевич и создал новую систему испытаний и доводки конструкции автомобиля. Формула такова: уяснить или предложить причину дефекта, создать условия (средства и методику выявления) и воспроизвести дефект, а затем дать рекомендации по его устранению. Средствами были автомобиль и дорога, а методика была нацелена на создание тщательно продуманных концентрированных нагрузок того или иного агрегата, а не на просто пробег. Новые предложения Матерова позволили в кратчайшие сроки исправить конструкцию ЗИС-150.

Весной 1950 года Матерова назначают начальником экспериментального цеха, который в то время был своеобразной инженерной «провинцией» предприятия. Как человек, прошедший научно-инженерную школу НАТИ, Матеров прекрасно понимал, что роль лабораторных и стендовых испытаний техники с каждым годом будет возрастать. Однако ломать административные традиции предприятия было сложно, поэтому с 1950 по 1959 год Георгий Алексеевич четырежды вынужден был на время уступить должность начальника очередному «выдвиженцу», становясь его замом, а затем вновь брать на себя руководство цехом.

## Георгий Алексеевич Матеров

### 1933 год

Окончил Саратовский автодорожный институт, принят на работу в НАТИ

### 1940 год

Работает по совместительству в экспериментальном цехе ЗИСа, занимается испытаниями газогенераторных грузовиков

### 1941 год

Переходит на работу на Завод имени Сталина

### 1942 год

Занимается восстановлением трофейной техники

### 1944 год

Работает над грузовиком ЗИС-150, возглавляет лабораторию испытаний двухосных грузовых автомобилей

### 1948 год

Создает новую систему испытаний и доводки конструкции автомобиля, позволившую в кратчайшие сроки исправить конструкцию ЗИС-150

### 1950 год

Назначается начальником экспериментального цеха

### 1959–1982 годы

Занимается разработкой и внедрением испытательных методик

В конце концов, Матеров сумел заключить с заводской администрацией своеобразное соглашение: он довольствуется скромной должностью заместителя начальника экспериментального цеха, но при этом наделяется реальной властью, необходимой для создания и внедрения в жизнь испытательных методик.

В 1982 году Матеров вышел на пенсию, но продолжал работать на ЗИЛе инженером-исследователем первой категории. По мнению знавших его людей, Георгий Алексеевич был человеком редкого таланта. Почти все автомобили ЗИС и ЗИЛ своим появлением во многом обязаны именно ему.



## ЗИС/ЗИЛ: история нереализованных проектов

ЗИЛ-4102 оказался единственной в истории Завода имени Лихачева моделью, создававшейся с прицелом на мелкосерийное производство, но так и не востребованной заказчиком. Именно поэтому автомобиль существовал всего в двух демонстрационных экземплярах.

В отличие от конструкторско-экспериментальных отделов (КЭО) других автозаводов, «клеповое» КБ Завода имени Сталина (и впоследствии ЗИЛА) всегда реализовывало свои разработки. Конструкторы правительственных лимузинов в течение многих десятилетий выполняли заказы Кремля и были уверены, что благосклонно принятая высоким заказчиком новая модель непременно будет освоена. Но попытки зиловцев проявить инициативу и выйти за рамки заказов Гаража особого назначения потерпели фиаско. Не удалось наладить массовое производство седана высшего класса ЗИЛ-117: техническая документация на эту модель несколько лет пролежала «на полке». Стремление поставить на службу народному хозяйству элитное шасси правительственных лимузинов, «обременив» его кузовом малого автобуса, встретило сопротивление Госплана.

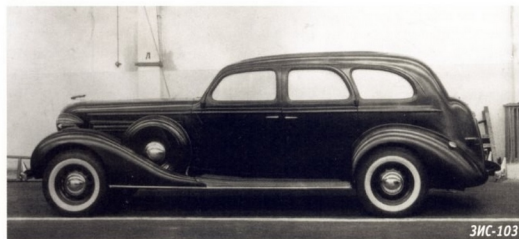
признанный самими заводчанами не слишком удачным ЗИС-101С — медицинскую модификацию ЗИС-101, то первыми в этом виртуальном ряду стоят ЗИС-101Б и ЗИС-103.

**ЗИС-101Б.** Для конструкторов, разрабатывавших первый отечественный серийный автомобиль высшего класса ЗИС-101, его врожденные недостатки не были секретом. Во-первых, это был «первый блин», приготовленный без должного опыта, а потому с минимальными отступлениями выполнить правительственный заказ, сформулированный «по мотивам» консервативных вкусов высокопоставленных пассажиров. И, в-третьих, производственные возможности автозавода не обеспечивали должного качества машин.

Модернизация автомобиля, проведенная в 1940 году, привела к появлению моди-

фицированного производства ЗИС-101А и формально выполнив требования меморандума Чудакова, конструкторы продолжали работать над усовершенствованием «сто первой» платформы.

В 1941 году были построены два экспериментальных автомобиля ЗИС-101Б. Ведущим конструктором этой версии был Борис Николаевич Орлов. Конструктивно эти машины незначительно отличались от серийных лимузинов: в шасси были использованы новые амортизаторы, а вместо 9-листовых рессор применены 16-листовые. Зато экстерьер и интерьер обновлены основательно. В первую очередь следует отметить появление выступающего багажника увеличенного объема, что повлекло отказ от навесной багажной решетки и изменение местоположения горловины бензобака — место для нее нашлось на платформе скате заднего левого крыла.



ЗИС-103



ЗИС-101Б

Получившим мировое признание автобусам «Юность» не нашлось места в экономических реалиях СССР. Тем не менее, и ЗИЛ-117, и ЗИЛ-118/118К «Юность», в конце концов, стали полноправными представителями модельного ряда Завода имени Лихачева — пусть и совсем не в тех объемах, на которые рассчитывали их создатели. Однако среди разработок конструкторов и художников автозавода есть несколько моделей, которые так и не были освоены: либо помешали какие-то чрезвычайные обстоятельства, либо модели создавались с прицелом на перспективу по инициативе самих разработчиков. Если не считать

факции ЗИС-101А, но принципиальных проблем не решила. «Меморандум», составленный государственной комиссией, возглавляемой профессором Евгением Чудаковым, состоял из очевидных для зиловских конструкторов замечаний. Над устранением части недоработок инженеры непрерывно работали и сами, устранение других требовало радикальной модернизации платформы. Чаще всего история моделей ЗИС-101/101А заканчивается упоминанием о том, что в июле 1941 года выпуск представительских автомобилей был прекращен в связи с началом войны. Однако в действительности, уже

Кардинально изменился дизайн салона. Циферблаты приборов стали прямоугольными, а сама приборная доска переехала с центра торпедо на его левый край. Для подачи звукового сигнала служило хромированное сигнальное кольцо на руле. Опытные образцы отличались друг от друга некоторыми деталями. На одну из машин установили прямоугольные задние фонари. Циферблаты контрольных приборов в одном случае были темными, в другом — светлыми. У одного из прототипов место для установки номерного знака перенесли в центр крышки багажника, а чуть выше поместили эмблему в виде пшеничного



колоса. Этот же символ появился и на эмблеме, украшавшей облицовку радиатора. Документы о последних испытаниях ЗИС-101Б датированы концом 1941 года, когда немецкие войска уже стояли под Москвой.

**ЗИС-103.** Одним из принципиальных новшеств перспективного лимузина ЗИС-103 должна была стать независимая передняя подвеска. Задняя часть кузова этой машины напоминала ЗИС-101Б, при этом очередному рестайлингу планировали подвергнуть и облицовку радиатора.

Подробности этого проекта доподлинно неизвестны. По одним данным, до войны успели построить лишь полноразмерный макет автомобиля. По другим, в 1941 году были проведены испытания единственного опытного образца.

**ЗИС-110М.** В 1949 году накопившиеся наработки по платформе ЗИС-110 были обобщены и реализованы в серии из пяти опытных машин с общим индексом ЗИС-110М. Известно, что один из образцов имел основательно обновленный кузов понтонного типа, и как минимум один был оснащен экспериментальной гидромеханической передачей З111, состоявшей из одноступенчатого пятикопелесного гидротрансформатора и двухступенчатой планетарной коробки передач с гидравлическим управлением. Иван Алексеевич Лихачев по поводу обновленного образца высказался так: «Мы создаем машины для солидных людей, а не для опереточных артистов», а испытатель ЗИЛа Ю. Н. Мрост впоследствии охарактеризовал его как «некрасивый, несовершенный, напоминающий неуклюжую калошу автомобиль».

**ЗИЛ-111.** В период создания платформы правительственного лимузина следующего поколения ЗИЛ-111 заводской художник Валентин Николаевич Ростков разработал



ЗИС-111

проект нового кузова. В 1955 году на шасси ЗИС-110 было построено не менее двух образцов автомобиля, помимо заводского индекса ЗИС-111 получившего и имя собственное — «Москва». Однако Хрущев дизайн созданного для него лимузина забраковал — машина показала ему недостаточно прогрессивной и выразительной. Впоследствии был объявлен отраслевой конкурс на внешнее оформление ЗИЛ-111, в котором победил горьковский художник Лев Еремеев.

**ЗИЛ-410441.** В конце 80-х — начале 90-х годов XX века невостребованным оказался седан представительского класса ЗИЛ-4102, а следующая неудача постигла заводских конструкторов в конце первого десятилетия XXI века. В Кремле решили, что в параде на Красной площади, посвященном 65-летию Победы, должны участвовать новые, специально созданные к этой дате парадные кабриолеты. В объявленном конкурсе приняли участие Завод имени Лихачева и нижегородское ООО «Атлант-Дельта». Версия заводчан с основательно измененным оформлением

передка и совершенно новой светотехники получила индекс ЗИЛ-410441, а версия конкурентов, сохранившая все характерные черты базового лимузина третьего поколения, — «41041 кабриолет». На параде в конечном счете решено было использовать вариант «Атлант-Дельта».

**ЗИЛ-4112Р.** В последнее время в СМИ то и дело всплывает информация о президентском лимузине следующего поколения — ЗИЛ-4112Р, над которым заводское КБ работает совместно с коммерческой фирмой «Депо-ЗИЛ». Литера «Р» после цифрового индекса появилась в 2011 году, в память о скончавшемся учредителе «Депо-ЗИЛ» и главным идеологе проекта Сергее Рожкове. Госзаказа на эту глубокую модернизацию платформы ЗИЛ-41047 не было, единственный прототип строился как демонстрация возможностей фирмы в надежде на появление достойного покупателя. В числе главных новшеств — оснащение классического мотора ЗИЛ-4104 системой распределенного впрыска с форсунками *Bosh*, что позволило увеличить мощность до 340 л.с., пятиступенчатый американский «автомат» *Allison*, новый салон, созданный совместными усилиями «деповцев» и российской компании «Богема-Авто», и кузов иной архитектуры. Вход в VIP-отсек удлиненного салона обеспечивал двусторонние распашные двери. В течение последних пяти-шести лет Управление делами Президента России периодически поднимает вопрос о необходимости пересадить первое лицо государства с «непатриотичного» *Mercedes* на автомобиль отечественного производства. Последний раз эти намерения Кремля были озвучены в конце октября 2012 года, причем в качестве перспективного правительственного лимузина был назван именно ЗИЛ-4112Р.



ЗИЛ-410441

★  
**АВТО  
ЛЕГЕНДЫ**  
СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



DeAGOSTINI

