

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 44 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 129

СССР



ЗИЛ-117В

ЭЛИТА СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА
С ОГЛЯДКОЙ НА АМЕРИКУ
ШТУЧНЫЙ КАБРИОЛЕТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №129, 2014
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «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:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»

Адрес редакции:

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

Уважаемые читатели!

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

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 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 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
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 АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40
Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

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

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:
54,90 грн, 44 900 бел. руб., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2014 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:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх), 16:
ООО «Де Агостини»;
стр. 3–6, 10 (низ), 11–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

Текст — Константин Андреев

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

3D графика:

Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 15.01.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



ЗИЛ-117В — автомобиль по-своему уникальный. Впервые в нашей стране открытая версия была создана не на базе лимузина, а на его укороченном варианте, и впервые кузов кабриолета по своей конфигурации принципиально отличался от закрытой модификации.

С ветерком!

Появление в конце Великой Отечественной войны и в первые послевоенные годы открытых модификаций «Москвича-400» и «Победы» объясняли заботой о жителях южных регионов СССР, а в действительности в стране просто не хватало металла. Можно было сэкономить, выпустив меньше легковушек для частных, а можно было оснастить машины кузовами «фаэтон» или «кабриолет». Не случайно ни «двадцать первая» «Волга», ни «Москвичи»

второго поколения уже не имели открытых модификаций. В Европе к этому времени автомобили без жесткого верха выпускали в расчете на богатых романтиков. При этом подразумевалось, что у этих романтиков есть и другие машины — обычные, для повседневного пользования.

У советского автолюбителя собственная машина была единственной, на все случаи жизни, на все времена года. Конечно, приятно прокатиться погожим днем в открытом авто, подставив лицо солнцу и теплему

ветру, но в непогоду и холода гораздо приятнее находиться в закрытом салоне. Словом, как только в стране появились материальные и технические возможности, автомобили стали строить закрытыми. Возможно, со временем производство легковых автомобилей с открытыми кузовами прекратили бы по идеологическим соображениям — уж слишком «буржуазно» они выглядели. Однако на протяжении всей послевоенной истории советского автомобилестроения находились серьезные



Легковой автомобиль ЗИЛ-117В с открытым кузовом «фаэтон»



ЗИЛ-117В в парадном варианте

причины создавать новые кабриолеты и фаэтоны без оглядки на идеологию и мощности металлургических предприятий.

Династия аристократов

Правительственные ЗИЛы всех поколений считаются чем-то вроде аристократии отечественного автопрома, а их открытые модификации — своего рода элитой, «сливками общества». Они создавались

правительственных лимузинов на «сто одиннадцатой» платформе — ЗИЛ-111Г. А в марте 1963 года был построен первый образец кабриолета на его базе — ЗИЛ-111Д. Примечательно, что этот автомобиль имел черный кузов и серый тент, то есть для участия в парадах не предназначался. За четыре года было построено 12 кабриолетов ЗИЛ-111Д. Четыре из них, серого цвета, задумывались как парадные:

на базе второго поколения «сто одиннадцатых» ЗИЛов, так и не довелось: ритуал проведения военных парадов изменился, и автомобили оказались не у дел. Объезд войск командующим парадом возобновили в 1972 году: к этому времени были построены новые фаэтоны серо-зеленого цвета — они и станут главными героями нашего рассказа.

Темная история

Чтобы понять, как и почему фаэтон следующего поколения — ЗИЛ-117В — получился таким, каким получился, придется вспомнить историю появления платформы ЗИЛ-117.

Первым отечественным автомобилем высшего класса, предназначенным исключительно для обслуживания немногочисленной государственной и партийной элиты, стал ЗИЛ-111. Он полагался чиновникам рангом не ниже члена ЦК КПСС, не использовался в качестве такси и скорой помощи. Это резко ограничивало потребность в таких автомобилях и, как следствие, снижало нагрузку на легковое производство автозавода — оно сводилось к стапельной сборке нескольких автомобилей в год.

Первым отечественным автомобилем высшего класса для государственной и партийной элиты стал ЗИЛ-111

для особых случаев — например, для военных парадов. Так, первомайский парад 1953 года на Красной площади впервые в истории обошелся без маршальских коней — их заменили фаэтоны ЗИС-110Б. Открытые машины должны были выполнять и представительские функции, например, участвовать в торжественной встрече руководителей иностранных государств. В конце 1958 года на смену сталинскому ЗИС-110 пришел хрущевский ЗИЛ-111. А в 1960 году было освоено производство кабриолета на его базе — ЗИЛ-111В. Дебют этих машин на Красной площади состоялся во время парада 1 мая 1961 года. Всего с 1960 по 1962 год включительно было выпущено 12 кабриолетов первого поколения «сто одиннадцатого» семейства: семь черных и пять серо-зеленых со светлым тентом. Серо-зеленые экземпляры комплектовались спецоборудованием и «фурнитурой», необходимыми для участия машин в военных парадах. В декабре 1962 года началось производство второго поколения

в их салоне находился комплект радиотехнического оборудования и специальная ручка, за которую держался командующий парадом во время движения автомобиля. Остальные восемь были черными: они использовались для торжественных выездов и в качестве подарков лидерам дружественных коммунистических партий. Правда, поучаствовать в парадах на Красной площади кабриолетам, созданным

По времени начало производства ЗИЛ-111 совпало с приходом на завод целой плеяды дерзких молодых конструкторов, выросших в условиях хрущевской оттепели. Их творческий потенциал, темперамент и амбиции требовали выхода. И в 1960 году группа молодых специалистов выступила с неожиданной инициативой: вернуть легковым подразделениям рентабельность, освоив конвейерное производство ряда



Базой для фаэтона послужил седан ЗИЛ-111



Автомобиль ЗИЛ-117В

утилитарных модификаций, созданных на базе правительственного лимузина. Наиболее перспективными версиями инициаторы считали комфортабельный микроавтобус и пятиместный седан. Первый экспериментальный автобус ЗИЛ-118 «Юность» на платформе ЗИЛ-111, сконструированный энтузиастами в свободное от работы время, увидел свет в 1962 году. В ближайшие планы, одобренные государством, входило и создание нового семейства автомобилей высшего класса — лимузина, который должен был прийти на смену ЗИЛ-111, и седана. В «верхах» было подписано распоряжение о строительстве на территории ЗИЛа завода, рассчитанного на производство двух тысяч автобусов «Юность» и двухсот пятиместных седанов в год. В 1962 году конструкторы, воодушевленные открывающимися перспективами, едва закончив рестайлинг ЗИЛ-111, параллельно начали разрабатывать обе версии машины нового семейства — семиместный лимузин и пятиместный седан. Осенью 1963 года в процедуре утверждения одной из двух созданных концепций экстерьера участвовали макеты и ЗИЛ-114, и ЗИЛ-117. Заводчане успели приступить к разработке и изготовлению оснастки для производства обеих моделей нового семейства.

А потом что-то не срослось: госзаказ на седан без объяснения причин был аннулирован, и новый завод строить передумали. ЗИЛ-114 в плановом порядке довели до «стапелей» сборочного цеха, а почти состоявшийся проект «ЗИЛ-117» пришлось заморозить.

Бессмысленно прекрасные

Нужно отдать должное заводским энтузиастам — они продолжали работать над седаном. Разумеется, в отсутствие госзаказа темпы работ упали, но общая последовательность не нарушалась. К 1968 году был построен пластилиновый макет ЗИЛ-117 в натуральную величину, а в апреле 1969-го увидел свет первый опытный образец. Важный момент: работая над экстерьером седана высшего класса, молодые художники Киселева и Таскин не могли не поглядывать в сторону американских аналогов — популярных в то время огромных «бьюиков», «линкольнов» и «кадиллаков», используемых американцами так же, как наши сограждане использовали «Запорожцы» и «Москвичи». В СССР невозможно было представить, что частный автомобиль может быть почти шестиметровой длины и с двигателем мощностью 300 л.с. Но от этого «бессмысленные» штатовские

дредноуты в глазах зилловских художников не стали менее красивыми. И не случайно первые опытные образцы ЗИЛ-117 были выкрашены не в протокольный черный цвет, а в темно-синий и вишневый — нехарактерные для чиновничьих автомобилей цвета. В классе упомянутых уже «больших американцев» присутствовал тип, вообще не совместимый с принципами отечественного автомобилестроения — речь идет о тех же шестиметровых легковых автомобилях с двухдверными кузовами. В понимании наших инженеров две двери в легковом автомобиле всегда были уступкой, жертвой, вынужденной мерой, идти на которую заставляли мизерные габариты кузова («Запорожец») или его утилитарное назначение (ГАЗ-69). Даже сравнительно небольшие «Москвичи» оснастили полноценным четырехдверным кузовом. Длиннющие двухдверные американские купе и хардтопы казались верхом компромиссной расточительности. Но именно минимум практического смысла приближал автомобили с такими кузовами к произведениям искусства. Зилловские художники просто любовались ими (чаще всего лишь на фотографиях), не смея даже мечтать о появлении чего-то подобного в нашей стране. И вдруг...



Конвертация мягкого верха на автомобиле ЗИЛ-117В



Долгожданный заказ

В марте 1970 года (то есть почти год спустя после создания ходового прототипа и через девять лет после начала разработки) неожиданно для зиловцев и снова без объ-

на создание нового парадного кабриолета. Мы не знаем, как было сформулировано задание «на высшем уровне» — парадный кабриолет «вообще» или именно на базе ЗИЛ-117. Но для конструкторов ЗИЛа

парадных машин состоял из двух человек — водителя и высокопоставленного военного. Практика «непротокольного» использования фаэтонов и кабриолетов первыми лицами государства также давала

Для новых кабриолетов двух дверей было вполне достаточно, зато кузов приобретал большую жесткость

яснения причин от имени Гаража особого назначения на Завод имени Лихачева поступил госзаказ на производство короткобазной пятиместной модификации ЗИЛ-114, и вскоре Министерством автомобильной промышленности СССР было утверждено Техническое задание на ЗИЛ-117. Освоение производства этой модели было делом техники.

Стоит подчеркнуть, что седан вовсе не был «укороченным» лимузином, то есть его архитектура не стала следствием «выпиливания» из ЗИЛ-114 средней части кузова. Отправной точкой при проектировании седана на общей с лимузином платформе стал салон — просторный и эргономичный, и уже под него адаптировали кузов и проектировали оригинальную раму. Первый «промышленный» седан представительского класса с шасси под номером «один» был принят в эксплуатацию Гаражом особого назначения 7 июля 1971 года. Примерно в это же время пришел заказ

(да и для руководства автопрома) целесообразность создания кабриолета именно на короткобазном шасси была очевидной. Длина лимузина определялась размерами салона с тремя рядами сидений. Экипаж

основания считать, что два ряда сидений для автомобилей такого типа — более чем достаточно.

Можно было пойти по традиционному пути и разработать открытую версию



Передняя светотехника автомобиля ЗИЛ-117В



Салон парадного ЗИЛ-117В. Хорошо видна ручка на подиуме, за которую держался во время движения принимающий военный парад

четырёхдверного кузова, но конструкторы рассудили иначе. Главной проблемой кузовщиков при создании открытых версий было ослабление кузова. Как следствие, приходилось вводить в несущую архитектуру дополнительные силовые элементы (многочисленные уголки и растяжки) и усиливать раму, в результате чего открытый автомобиль становился тяжелее закрытого.

Вот тут и вспомнили о «беспольных» американских купе и хардтопах. Для тех задач, которые предстояло решать новым кабриолетам, двух дверей было вполне достаточно. Зато кузов приобретал большую жесткость, что позволяло уменьшить количество дополнительных усилителей. Штучное производство двухдверного кабриолета ЗИЛ-117В было освоено в 1972 году. Поскольку изначально речь шла не только о нескольких экземплярах для участия в парадах на Красной площади, но и о машинах в «выездном» исполнении, часть кабриолетов имела «протокольную» черную окраску кузова и тент из черного материала.

Парадный и «прогулочный»

Несмотря на одинаковые с ЗИЛ-117 габариты и декор кузова, ЗИЛ-117В во многом отличался от взятого за основу седана. Для повышения жесткости кузова, лишённого боковых и задних стоек (боковые стекла при необходимости утапливались в борта вместе с тонкими рамками), почти каждая кузовная панель получила дополнительные усилители. Была усилена и заимствованная у седана штампованно-сварная рама лестничного типа. Двери кабриолета, имевшие гораздо большую, чем у седана, ширину, впервые в истории отечественного автостроения математически рассчитывались на прочность.

Поскольку кабриолет появился позже и седана, и, тем более, лимузина ЗИЛ-114, ему достался окончательный вариант декора — четыре круглые фары в квадратных хромированных «очках», характерная хромированная облицовка радиатора со сложным рисунком, открытые арки задних колес, хромированные молдинги по контуру колесных арок и по нижним кромкам задних крыльев.

У черных «прогулочных» экземпляров кабриолета обустройство салона было таким же, как у седана (за исключением расположения пультов управления некоторыми

бортовыми сервисами). Разумеется, обивка всех элементов интерьера была кожаной. Аппарат спецсвязи и пульты дистанционного управления радиоприемником и кондиционером располагались в массивной консоли между передними креслами.

Парадные кабриолеты, в отличие от версий общего назначения, оснащались блоком микрофонов и радиостанцией. Кроме того, впервые в отечественной практике у парадных машин отсутствовало правое переднее сиденье. Рядом со спинкой сиденья водителя располагалась высокая стойка с рукояткой, за которую стоящий человек держался во время движения автомобиля. Эти машины были выкрашены в характерный серо-зеленый цвет и в отличие от «простых» кабриолетов имели светло-серый тент. Было построено три таких автомобиля. На Красной площади эти машины впервые появились 7 ноября 1972 года и в дальнейшем участвовали во всех военных церемониях, проводившихся в столице, вплоть до ноябрьского парада 1980 года, после которого их заменили кабриолеты ЗИЛ-41044.

«Начинку» кабриолеты унаследовали от седанов, которые, в свою очередь,

Продолжение на стр. 10



позаимствовали бóльшую часть «механики» у отца семейства — лимузина ЗИЛ-114. Под капотом скрывалась 300-сильная V-образная «восьмерка» ЗИЛ-114 с гидравлическими толкателями клапанов, транзисторной системой зажигания и четырехкамерным карбюратором. Плавность хода обеспечивала двухступенчатая планетарная коробка передач с гидротрансформатором. С 1975 года ЗИЛ-114 и ЗИЛ-117 комплектовались новой трехступенчатой АКПП, но распространилось ли новшество на кабриолеты — неизвестно. Логично предположить, что черные ЗИЛ-117В, штучно выпускаемые заводом вплоть до конца 70-х, после 1975 года оснащались модернизированной коробкой. А три парадных кабриолета, построенные в 1972 году, так и служили с двухступенчатым автоматом. Отличительной особенностью независимой бесшкворневой передней подвески был стабилизатор поперечной устойчивости и торсионы в качестве упругого элемента. Рулевое управление оснащалось гидроусилителем и демпфером угловых колебаний. Каждый из двух независимых контуров тормозной системы действовал на одну из двух пар тормозных колодок, расположенных на тормозном диске по разные стороны от оси. В случае выхода из строя одного из контуров все четыре колеса все

равно оставались с одной исправной парой колодок. Задние тормоза оборудовались ограничителями усилия. Главный тормозной цилиндр оснащался вакуумным усилителем, а еще два гидровакуумных встраивались в контуры передних и задних скоб. Стояночный тормоз с механическим приводом от отдельной ножной педали действовал на специальные тормозные барабаны задних колес, что позволяло использовать его при полном отказе гидравлики. При трогании с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом.

В общей сложности было произведено десять экземпляров ЗИЛ-117В (включая парадные), один из которых впоследствии был переделан в опытный образец ЗИЛ-41044. Внешне этот автомобиль от более поздних версий «сто пятнадцатого» семейства отличался элементами отделки и оперения.

Примечательно, что шасси кабриолетов имели самостоятельную нумерацию: «1В», «2В», «3В» и т.д.

Единственный экземпляр кабриолета, оснащенного экранированием электрооборудования, получил обозначение ЗИЛ-117ВЕ.



Пассажирский вариант ЗИЛ-117В с опущенным верхом

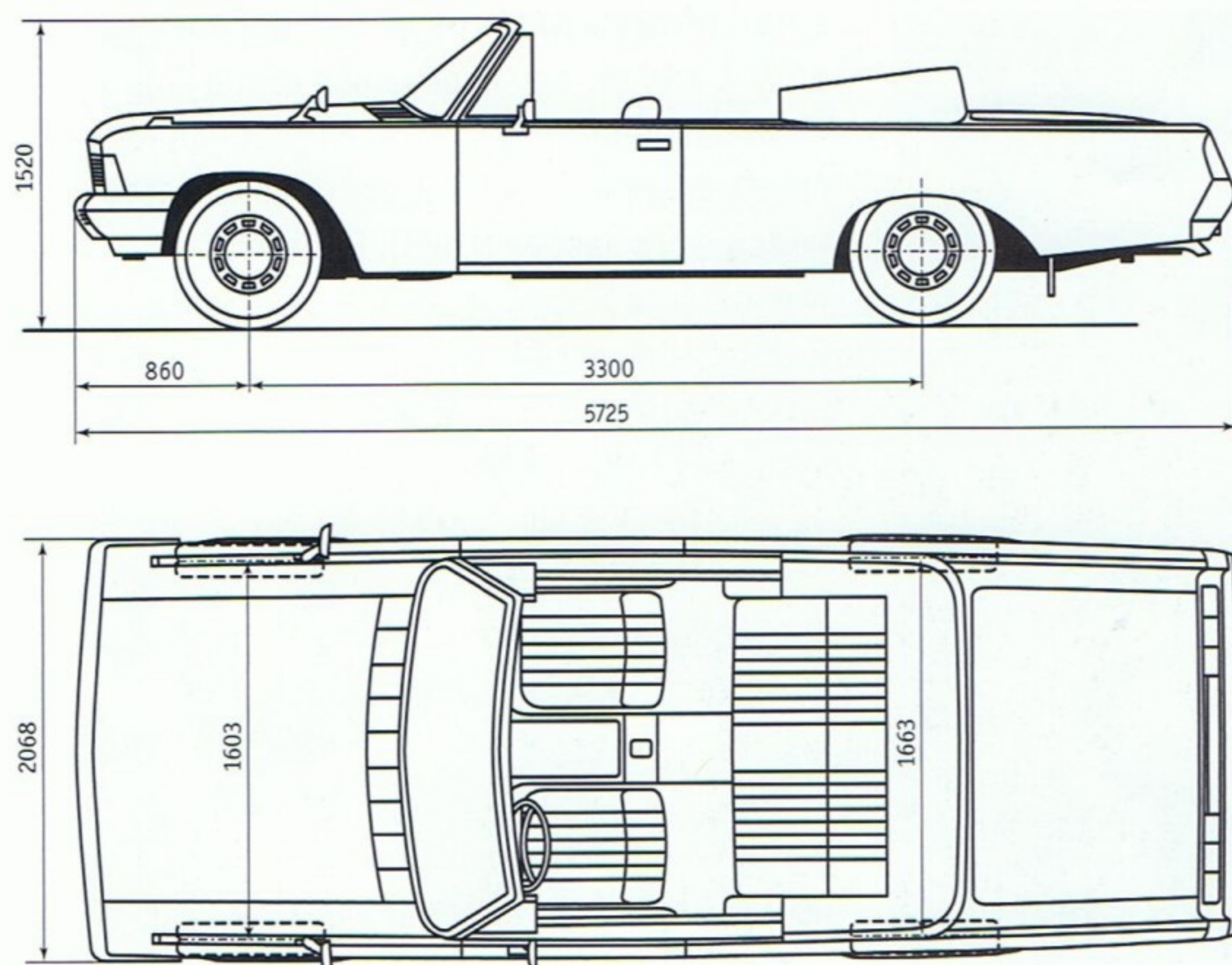


Схема автомобиля ЗИЛ-117В

Технические характеристики ЗИЛ-117В

Число мест	5 (у парадной версии — 4)
Максимальная скорость	200 км/ч
Расход топлива при скорости 80 км/ч	18 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	13,0 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея (2 шт.)	6СТ-54
Генератор	Г-160
Реле-регулятор	РР-139
Стартер	СТ-14В
Прерыватель-распределитель	Р-116
Свечи зажигания	PAL 14L-7
Размер шин	9,35-15
Масса, кг	
снаряженная	2985
полная, в том числе:	3360
на переднюю ось	1550
на заднюю ось	1810
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	170
под задней осью	195
Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	7,3

Рулевой механизм

винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатым сектором, с гидравлическим усилителем, передаточное число — 17,5

Подвеска передняя

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

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с реактивными штангами, амортизаторы гидравлические, телескопические

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, с механическим приводом от ножной педали

Коробка передач

гидравлический трансформатор, работающий совместно с двухступенчатой (с 1975 года — трехступенчатой) планетарной коробкой передач

Передаточные числа

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39 (I — 2,02; II — 1,42; III — 1,0; задний ход — 1,42)

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 3,54

Двигатель

ЗИЛ-114, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см ³	6959
Степень сжатия	9,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-254Б

Максимальная мощность

300 л.с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

57,0 кгс.м при 2700-2900 об/мин



И. Ф. Герман за работой над кузовом ЗИС-110

У самых истоков

Иван Федорович Герман — не просто конструктор, художник, создатель автомобильных кузовов. Он один из тех, кого по праву называют патриархами отечественного автомобилестроения.

Иван Федорович Герман родился 18 июля 1881 года в Саратове, в семье поволжских немцев. Отец мальчика, занимавший высокий пост в банке, надеялся, что сын станет успешным предпринимателем. По настоянию отца Иван поступил в Саратовское реальное училище. Однако мальчика увлекало не столько банковское дело, сколько архитектура и искусство. По вечерам он ходил на занятия в рисовальное училище при Радищевском музее.

После окончания в 1898 году реального училища, Герман твердо решил стать архитектором. Он поступил в Петербургское художественно-техническое училище барона Штиглица, а в 1904 году — на архитектурный факультет Академии художеств. Как любому студенту, ему приходилось подрабатывать, причем не только живописью, но и выполнением чертежей.

В 1906 году в судьбу молодого человека вновь вмешался отец. По его настоянию Герман прервал учебу и устроился служащим в одну из строительных контор

Саратова, а в 1909 году возглавил контору. Карьера складывалась удачно, и вскоре Иван Федорович приобрел собственный автомобиль и начал участвовать в любительских гонках.

В годы Первой мировой войны Германа мобилизовали и направили служить

в Петроградскую учебную автомобильную роту, а в 1916 году перевели в город Родники Иваново-Вознесенской губернии на строительство 2-го Государственного автотремонтного завода (ГАРЗ). Пока шло строительство, востребованными оказались архитектурные навыки Германа, а позже — инженерные: он был назначен начальником кузовного цеха. Именно в годы работы на 2-м ГАРЗ будущий ведущий кузовщик страны приобрел навыки проектирования автомобильных кузовов.

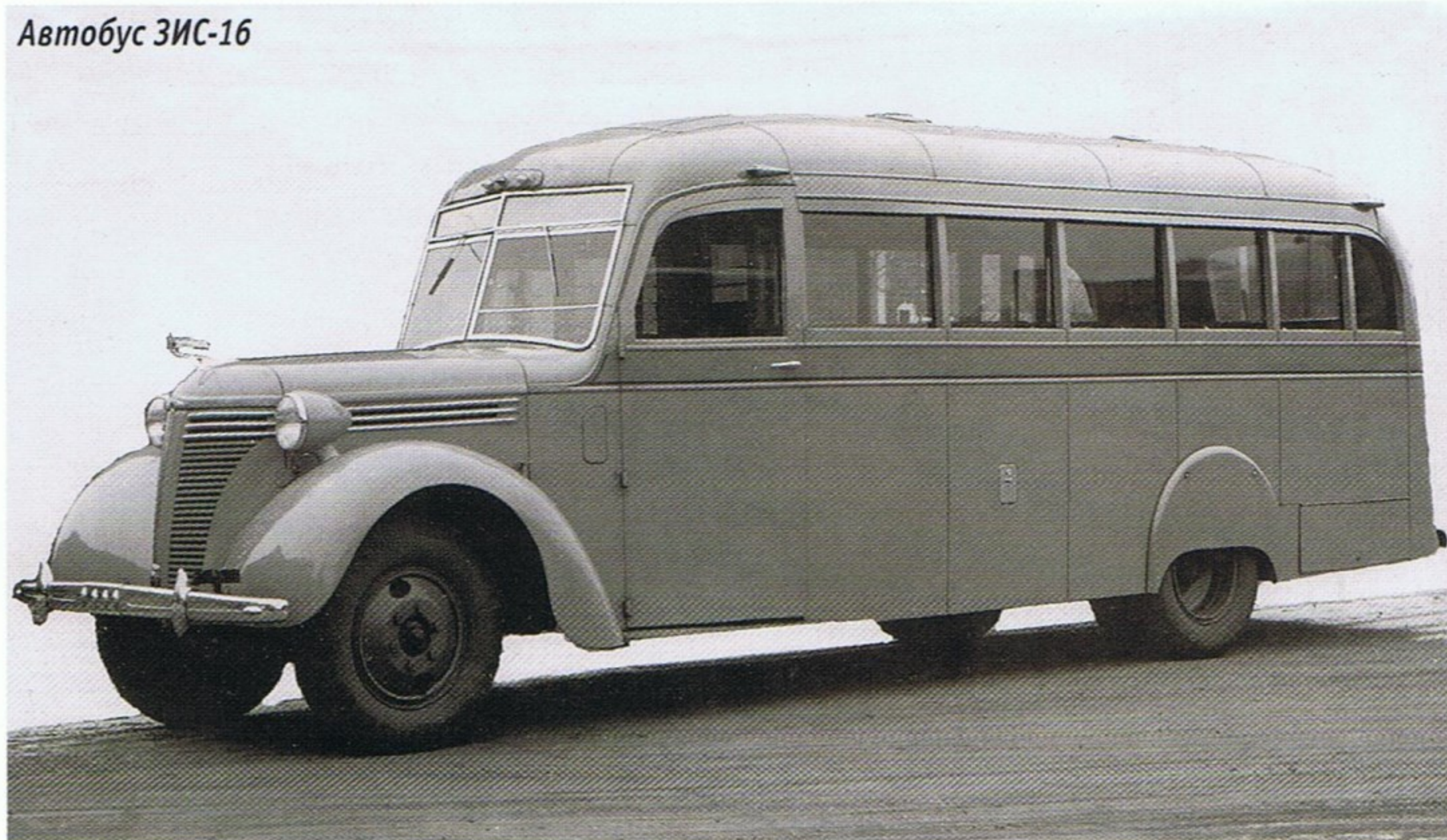
15 августа 1922 года Иван Федорович перешел на завод АМО (впоследствии ЗИС), в кузовной цех. В то время завод был автотремонтным — здесь занимались капитальным ремонтом автомобилей разных марок, хотя государство планировало со временем превратить его в полноценный автозавод. И вновь Герману пришлось на время забыть о художественном конструировании и включиться в работы по дооснащению цехов необходимым оборудованием. Вскоре после начала работ по созданию автомобилей собственной конструкции Иван Федорович стал ведущим кузовщиком АМО. На первых порах, пока завод осваивал только грузовики, Герман выступал в роли конструктора. Талант художника пригодился, когда началась работа над автобусами. Именно Герман не только рассчитал, но и нарисовал первые автобусные кузова на шасси АМО Ф-15 и АМО-2, а также автобусы класса «люкс» на шасси АМО-4 и ЗИС-8. В 1933 году под его руководством были разработаны опытные образцы открытой 20-местной версии автобуса АМО-4 и кузов первого отечественного троллейбуса ЛК-1.



Первый советский троллейбус ЛК-1 с кузовом работы И. Ф. Германа



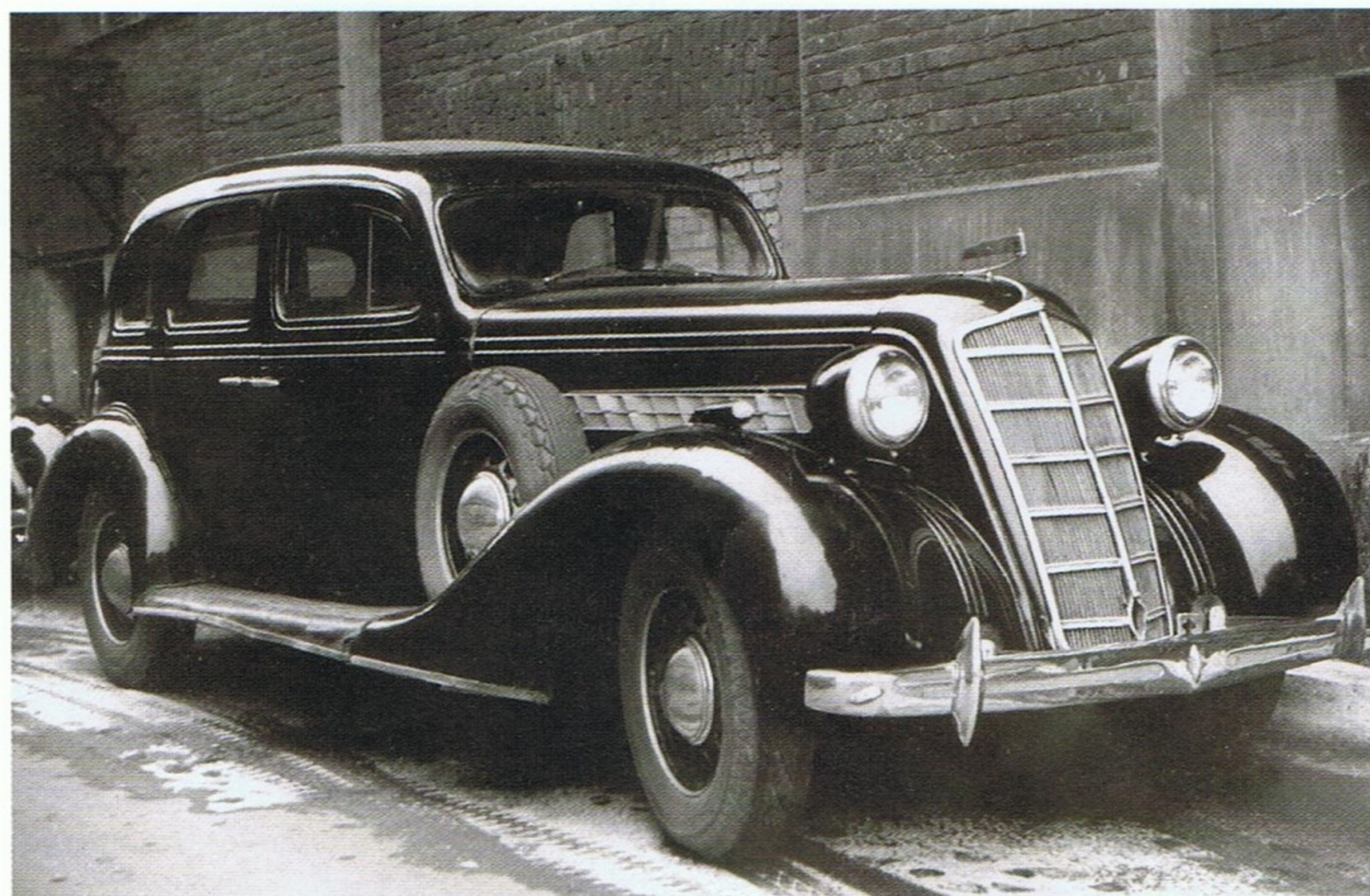
Автобус ЗИС-16



При участии Германа был создан кузов скорой помощи на шасси ГАЗ-АА. Самый, пожалуй, красивый довоенный автобус ЗИС-16 своим появлением тоже обязан Ивану Федоровичу.

Но звездным часом Ивана Германа можно считать работу над кузовом первого отечественного автомобиля представительского класса ЗИС-101. Сегодня его конструкция, в основе которой лежит скрипучий деревянный каркас, кажется примитивной и несовершенной, как и конструкция большинства довоенных автобусов, но страна в те годы не располагала другими технологиями. Остается только восхищаться талантом художника-конструктора, сумевшего одеть деревянный остов в необыкновенно красивые кузовные панели. При работе над кузовом ЗИС-101 Герман отвечал за все аспекты.

Легковой автомобиль ЗИС-101



Он выполнял расчеты, рисовал эскизы, лепил макеты. Ему принадлежит концепция и экстерьера, и интерьера кузова.

15 мая 1938 года Иван Федорович Герман был назначен руководителем художественно-конструкторской группы подотдела кузовов, а с 17 декабря 1940 года стал ведущим конструктором по автобусным кузовам. Под его руководством на ЗИСе были разработаны первые самостоятельные (без помощи американских специалистов) цельнометаллические автобусы-вагонники ЗИС-154 и ЗИС-155.

К счастью, Германа не коснулись сталинские репрессии, его трудовая биография не омрачена никакими серьезными эксцессами. В 1951 году в связи с 70-летием со дня рождения Ивана Федоровича наградили значком «Отличник социалистического соревнования Минавтопрома», а на следующий год Германа не стало.

Иван Федорович Герман

1898 год

Окончил Саратовское реальное училище

1898–1906 годы

Учится в Петербургском художественно-техническом училище и на архитектурном факультете Петербургской академии художеств

1906–1914 годы

Работает в проектно-строительной конторе в Саратове

1914 год

Мобилизован в Петроградскую учебную автомобильную роту

1916 год

Переведен на строящийся 2-й Государственный авторемонтный завод

1922 год

Переходит на АМО, в кузовной цех

1925 год

Работает над кузовами автобуса и санитарного фургона на шасси АМО Ф-15

1932–1936 годы

Проектирует автобус АМО-4 на шасси АМО-3, кузов первого отечественного троллейбуса ЛК-1, автобуса ЗИС-8 на шасси ЗИС-11 и представительского легкового автомобиля ЗИС-101

1937–1938 годы

Работает над кузовом автобуса ЗИС-16

1938–1940 годы

Руководит художественно-конструкторской группой подотдела кузовов. С 17 декабря 1940 года — ведущий конструктор по автобусным кузовам

1945–1946 годы

Конструирует кузов автобуса ЗИС-154

1948–1949 годы

Работает над кузовом автобуса ЗИС-155



Из истории завода АМО-ЗИС-ЗИЛ (1923–1932 годы)

30 апреля 1923 года Автомобильному московскому заводу (АМО) присвоено имя итальянского рабочего-коммуниста Пьетро Ферреро. В 1925 году предприятие стало называться Государственным автомобильным заводом № 1, а 1 октября 1931 года заводу присвоили имя И. В. Сталина.

В марте 1924 года председатель Центрального управления государственных автомобильных заводов (ЦУГАЗ) К. Орлов дал распоряжение ГАЗ №1 немедленно приступить к производству грузовиков *FIAT*. На АМО сохранились чертежи на грузовик *FIAT-15ter*, который здесь собирали в 1917–1919 годах. С 1920 года шла работа по адаптации конструкции итальянского грузовика к возможностям московского автозавода, но производство не начинали по разным причинам, в основном из-за отсутствия финансирования на реорганизацию — с ремонта автомобилей на их производство. Примерно в это же время заводу был спущен план на выпуск грузовиков полностью из отечественных деталей и выдана субсидия в 5 млн. золотых рублей на организацию производства.

1 ноября 1924 года на заводе собрали первый полутонный грузовик АМО Ф-15, а 7 ноября десять машин из первой партии приняли участие в праздничной демонстрации на Красной площади. Эту дату принято считать днем рождения советского автомобилестроения. Все грузовики были выкрашены в красный цвет, а к бортам прикреплены кумачовые транспаранты:

«Да здравствует РКП(б) — авангард рабочего класса», «Рабочий-хозяин строит автопромышленность, которой не было у капиталиста-хозяина» и т.д. За рулем головной машины сидел конструктор грузовика и руководитель технических служб завода Владимир Ципулин, вторую машину вел бригадир слесарей-сборщиков Николай Королев.

25 ноября 1924 года три машины из первой десятки (№ 1, № 8 и № 10) отправились с Красной площади в первый для советских автомобилей испытательный пробег по маршруту Москва–Тверь–Вышний Волочек–Новгород–Ленинград–Луга–Витебск–Смоленск–Рославль–Москва. Результаты пробега подтвердили качество автомобилей АМО, и с марта 1925 года на заводе началось серийное производство АМО Ф-15. Осенью 1925 года на ГАЗ №1 изготовили первый образец кареты скорой помощи и пассажирский автобус на базе грузовика АМО Ф-15. Однако с организацией производства отечественных грузовиков было много трудностей и неурядиц, большие претензии предъявлялись администрации предприятия. Наконец, встал вопрос о смене руководства автозавода. И 31 декабря

Отправка готовой продукции с Государственного автомобильного завода № 1 на железнодорожных платформах

1926 года директором ГАЗ №1 (АМО) становится Иван Алексеевич Лихачев — бывший рабочий Путиловского завода, матрос-большевик. Новый директор энергично взялся за развитие предприятия.

В 1927 году завод освоил выпуск шасси для первых отечественных бронеавтомобилей БА-27. Сами бронеавтомобили производились на Ижорском заводе.

10 января 1928 года на совместном совещании Совнаркома СССР и Совета труда и обороны рассматривался вопрос об увеличении объема производства на ГАЗ №1 (АМО) до 4000 машин (проект Ципулина). Реконструкцию предполагалось закончить к 1 января 1929 года. 30 марта 1928 года на заводе выпущен тысячный автомобиль АМО Ф-15. В декабре получена телеграмма из Нью-Йорка от председателя Автотреста М. Л. Сорокина, в которой сообщалось о приостановке реконструкции завода по проекту Ципулина. Кроме того, в телеграмме предлагалось воздержаться от покупки оборудования в Германии.

Для производства на московском автозаводе был выбран американский грузовик *Autocar* модели SA грузоподъемностью 2,5 т. 24 марта 1929 года Автотрест заключил договор с американской проектной организацией Брандта. Новый план реконструкции предусматривал расширение производства под выпуск 25 тысяч грузовиков в год. Уже в 1930–1931 годах завод должен был дать стране 12 тысяч машин. Сборка грузовиков из машинокомплектов *Autocar* под названием АМО-2 началась в 1930 году. За первый год удалось собрать 887 новых грузовиков, не прекращая производства АМО Ф-15, которых в 1930 году изготовили 3227 штук. В начале лета 1930 года договор с Брандтом пришлось расторгнуть: американская сторона не выполняла условия и сроки договора. В конце 1930 года автомобильные заводы №4 (завод «Спартак») и №5 (Завод автопринадлежностей) объединились

Грузовик АМО Ф-15 из первой партии в испытательном автопробеге



Изготовление автомобилей АМО Ф-15



так определил пропорции между старым и новым заводами: «Мы фактически пришли пальто к пуговице». О масштабах проделанной работы говорят цифры: размеры зданий и производственных площадей были увеличены в 4,5 раза, только в механическом производстве было установлено 1500 новых станков.

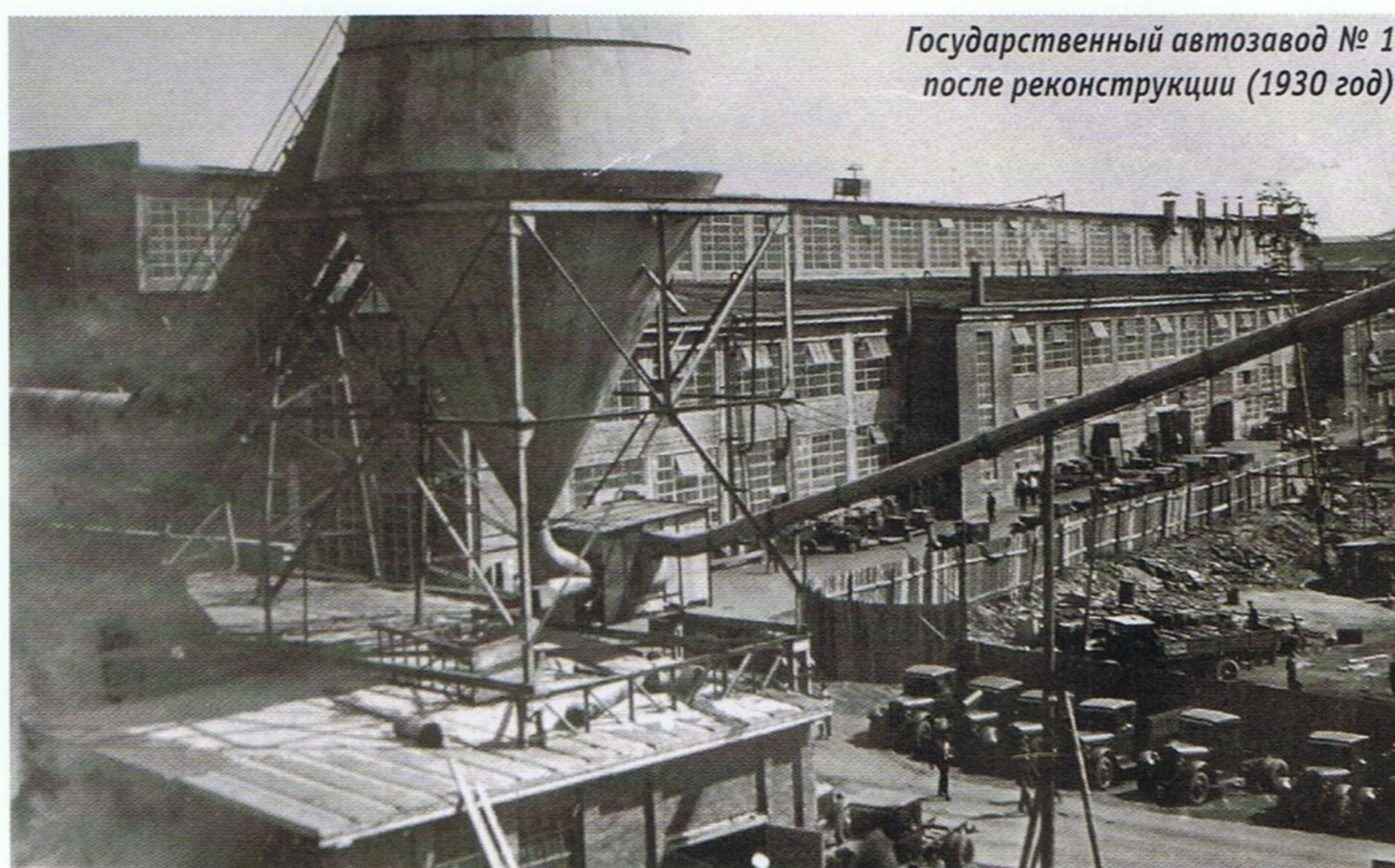
Григорий Константинович Орджоникидзе, руководивший отраслью, говорил: «Вы произвели не простую реконструкцию, а на месте старого завода построили совершенно новый гигант грузовиков...»

Новый завод освоил выпуск полностью отечественных копий грузовиков *Autocar* под названием АМО-3 и их длиннобазных модификаций АМО-4. В 1931 году было изготовлено 800 грузовиков нового типа.

с главным автозаводом страны на правах его цехов: они стали называться первым и вторым отделом ГАЗ №1.

С 1922 по 1930 год на заводе функционировал кузовной отдел, возглавляемый Иваном Федоровичем Германом. За это время отделом выпущено до 20 типов автобусных кузовов общим тиражом около 400 единиц. Строились и автобусы на 22 места на шасси Я-3. Кроме автобусных, отдел изготавливал и кузова для легковых автомобилей НАМИ-1 и «Амилькар» (последние использовались в Москве в качестве почтовых автомобилей). В 1930 году в кузовном отделе готовили к выпуску новую модель автобуса на шасси АМО-2.

1 октября 1930 года состоялся пуск реконструированного завода. И. А. Лихачев



Государственный автозавод № 1 после реконструкции (1930 год)



ЗИЛ-117В



Пропустили выпуск любимой коллекции?

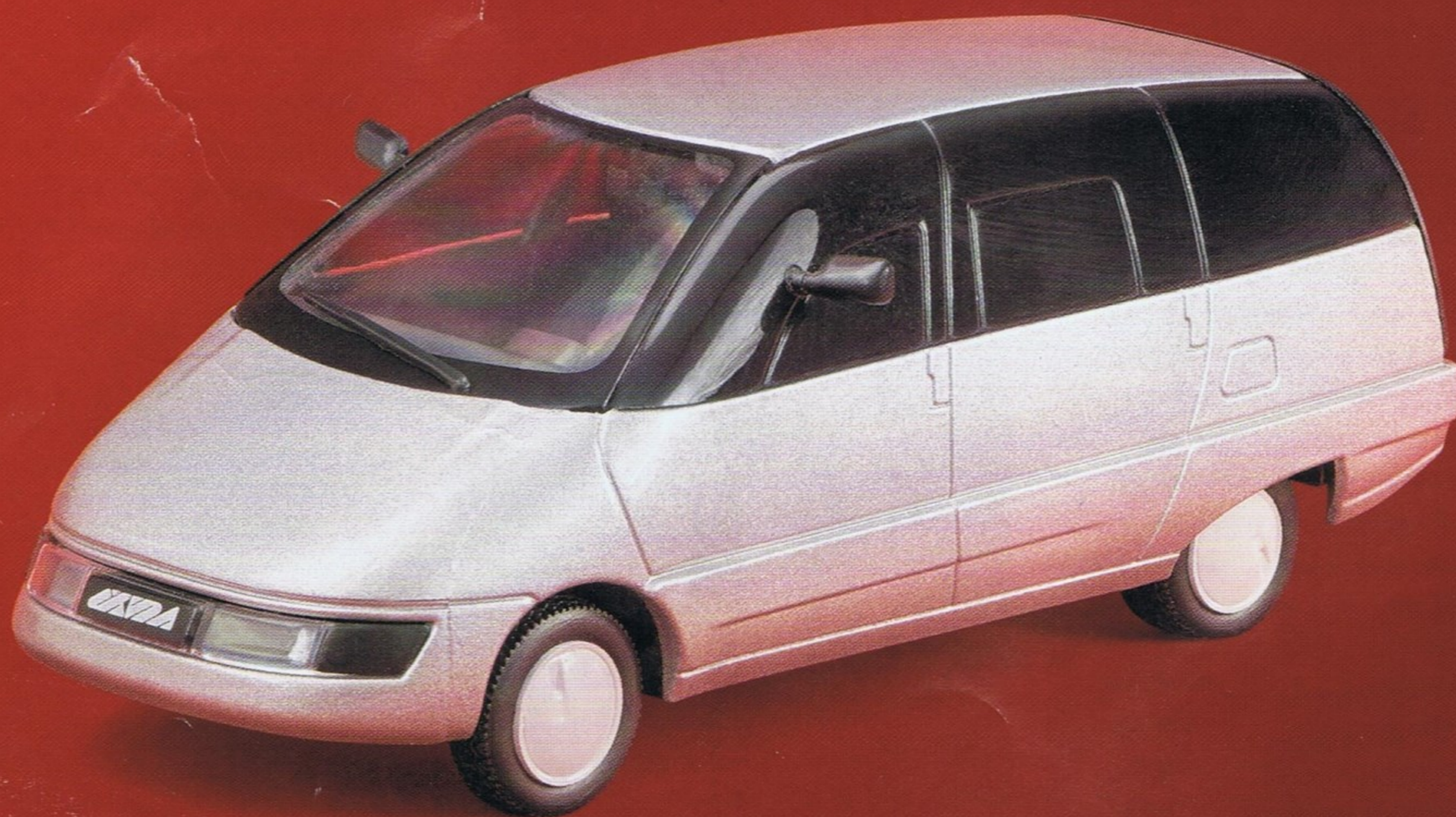
🛒 Просто закажите его на сайте www.deagostini.ru

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

Для украинских читателей:

заказ возможен на сайте www.deagostini.ua или по телефону горячей линии 0-800-500-8-40

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



«ОХТА»

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X
62100
9 772071 095273