

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 193

СССР  
И СОЦСТРАН



## ЗИЛ-111Д

ВЫСШИЙ КЛАСС  
ПОДПРАВИТЬ ВНЕШНОСТЬ  
ИЗ ФАЭТОНА В КАБРИОЛЕТ

DeAGOSTINI



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №193, 2016

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### 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 о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 (17) 331 94 41

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»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,  
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.

Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.

Розничная цена: 89,99 грн,

8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право

увеличивать рекомендуемую цену

выпусков. Редакция оставляет за собой

право изменять последовательность

выпусков и их содержание, а также

приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является

приложение — модель-копия автомобиля

в масштабе 1:43

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

Тираж: 40 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8-9, 12 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;

стр. 3-7, 10-11, 12 (низ), 14-15: частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008-2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит Илью Сорокина,  
В. Г. Мазепу и Ю. Н. Мроста,  
а также Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова за помощь  
в подготовке выпуска



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 6.07.2016

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**





**Открытые легковые автомобили марки ЗИЛ все наперечет, поэтому при желании можно проследить судьбу каждого экземпляра. Интересна история создания этих машин, тем более что не так давно, благодаря работе в архивах, появились новые данные.**

### Новая волна

После смерти Сталина Никита Сергеевич Хрущев запустил глобальные экономические реформы. Главную проблему Хрущев видел в неспособности отраслевых министерств учитывать местные особенности. Поэтому с 1 июля 1957 года союзные промышленные министерства были заменены советами народного хозяйства (совнархозами). В ведение совнархозов перешли предприятия, ранее подчинявшиеся министерствам. Руководство предприятий теперь больше зависело от местных властей, чем от чиновников из центра. С местными договориться было проще, в том числе о финансировании новых идей и проектов. На этой волне на Московском автомобильном заводе имени И. А. Лихачева родился проект нового легкового автомобиля для высшего руководства страны. К середине 50-х автомобиль ЗИС-110, скроенный по лекалам конца 30-х — начала 40-х годов, безнадежно устарел: мощность двигателей заокеанских одноклассников давно перевалила за 200 л.с., да и максимальная скорость вплотную приблизилась к рубежу в 200 км/ч. Стали нормой

автоматические коробки передач, на автомобилях появились большие панорамные стекла, крылья по бокам уже не выступали из общей архитектуры кузова, а в салоне стал привычным кондиционер. Попытка модернизации ЗИС-110 «малой кровью» никого не вдохновила. Поэтому встал вопрос о разработке совершенно нового легкового автомобиля высшего класса.

В то время среди конструкторов была популярна идея легкового автомобиля в так называемом «русском стиле», с использованием национальных мотивов в архитектуре кузова. В какой-то момент эта идея даже возобладала над всеми остальными, но попытка ее воплощения закончилась неудачей: оба экспериментальных автомобиля ЗИС-111 «Москва», построенных по проекту Валентина Николаевича Росткова и отличавшихся друг от друга только внешней отделкой, не понравились руководителям автозавода и вышестоящих инстанций. В результате проработку внешнего вида будущего ЗИЛ-111 поручили горьковскому художнику Льву Михайловичу Еремееву, автору очень выразительного образа автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». В 1956 году

созданный Еремеевым дизайн-проект нового легкового автомобиля высшего класса, исполненный в натуральную величину из дерева и пластилина, получил одобрение «в верхах».

Вся дальнейшая конструкторская разработка нового ЗИЛ-111 велась под руководством заместителя главного конструктора А. Н. Островцева. Самое непосредственное участие в этой работе принимали В. Ф. Родионов, П. С. Тарасенко, Л. Н. Гусев, Б. Н. Мамаев, С. Н. Петрова, Н. А. Алексеев, Е. Д. Курицына, Г. Ф. Геликман, Б. Ф. Капуткин, А. Д. Дымшиц, А. П. Зигель, Я. М. Шендерович, Б. Н. Орлов, М. И. Фридман, Г. И. Каюков, И. Ф. Герман, М. Е. Карамышева, С. Г. Вайсман, Э. И. Пономарев, А. М. Яковлева, А. П. Черняев и др.

Первые опытные образцы «сто одиннадцатой» модели собрали в начале 1957 года. Мелкосерийное производство стартовало в 1958 году. В том же году на Международной выставке в Брюсселе ЗИЛ-111 наградили почетным дипломом.

Впервые на серийном отечественном легковом автомобиле высшего класса был установлен V-образный восьмицилиндровый



Легковой ЗИЛ-111Д на Сенатской площади в Кремле





двигатель, двухступенчатая гидромеханическая автоматическая коробка передач с кнопочным (селекторным) управлением, гидроусилитель руля, электропривод стеклоподъемников, транзисторный всеволновый радиоприемник. Вскоре появилась модификация, оснащенная встроенным кондиционером — ЗИЛ-111А.

### Срочная модернизация

По рассказам заводчан, Хрущев как-то заметил, что автомобиль главы государства (ЗИЛ-111) внешне практически не отличается от машины председателя горисполкома (ГАЗ-13 «Чайка»). А прошедшая в 1959 году в Сокольниках выставка, на которой были представлены лучшие образцы

американских автомобилей, только подлила масла в огонь, продемонстрировав отсталость дизайна ЗИЛ-111 в сравнении с последними новинками от *Cadillac* и *Chrysler*.

Так или иначе, с ролью атрибута высшей власти автомобиль ЗИЛ-111 и его модификации уже не справлялись, и в начале 1961 года зилдовское КБ легковых автомобилей в полном соответствии с техническим планом Мосгортранхоза на 1961–1962 годы получило задание на срочную модернизацию правительственного лимузина ЗИЛ-111. По большому счету модернизация сводилась к изменению передней части автомобиля: необходимо было установить четырехфарное освещение, изменить внутреннюю отделку салона

*Двусторонний макет модернизации ЗИЛ-111. Сторона в стиле Cadillac Fleetwood 1960 года*

и заменить тормозную систему на более эффективную двухконтурную с отдельным приводом тормозных механизмов. При этом выдвигалось одно важное условие: модернизация должна проводиться без коренной переделки существующей технологической оснастки.

Получается, полностью менять конструкцию машины никто не собирался с самого начала, ведь с технической точки зрения автомобиль был «вполне на уровне»: 200-сильный

*Двусторонний макет модернизации ЗИЛ-111. Сторона в стиле Cadillac Fleetwood 1961 года*





Первый опытный образец модернизированного ЗИЛ-111, построенный в 1961 году

восьмицилиндровый двигатель рабочим объемом почти 6 л, автоматическая гидромеханическая трансмиссия и т.д. Речь шла о небольшом фейслифтинге: надо было лишь слегка подправить внешность и установить более безопасную тормозную систему. В помощь конструкторам закупили современные зарубежные аналоги: *Cadillac Fleetwood 75 Limousine* 1961 года, *Imperial Crown* 1960 года и *Mercury Monterey* 1960 года. Официально это приобретение

Вид сзади модернизированного ЗИЛ-111 (слева) и серийного ЗИЛ-111 (справа)

преподносилось как подбор материалов для совершенствования автомобиля ЗИЛ-111. Американские машины поступили на завод в январе 1961 года. Из этой тройки наиболее близким по классу и назначению к легковым ЗИЛам был *Cadillac Fleetwood*, его и предстояло взять за основу. Но заводские художники решили подстраховаться и заложили в 1961 году двусторонний макет модернизированного легкового автомобиля ЗИЛ. Его передняя часть одной стороной напоминала *Cadillac Fleetwood* предыдущего модельного года (1960 год), а другой — более современный *Cadillac Fleetwood* образца 1961 года. Опробовав оба решения оформления передка машины на макете, заводчане так

и не смогли определиться, к какому варианту они склоняются, и решили строить опытные образцы с обоими вариантами решения передка. Первым (в том же 1961 году) построили автомобиль с передком в стиле *Cadillac Fleetwood* 1960 года, который полностью соответствовал техническому заданию, но выглядел все-таки неважно. Гармоничного сочетания измененной передней части с почти нетронутой средней частью (изменился только боковой хромированный молдинг) и слегка подправленной задней (изменилась верхняя часть задних крыльев и задние фонари) не получилось. Автомобиль, сохранивший прежний индекс ЗИЛ-111, выглядел, будто составленный из трех частей от разных машин.





*Опытный образец модернизированного автомобиля ЗИЛ-111Г (1962 год)*

Постройка следующего опытного образца по второму варианту макета задерживалась. Наученные горьким опытом конструкторы и дизайнеры решили более основательно подойти к делу, и изменениям подверглась уже не только передняя, но и задняя часть машины. Разработчиков вдохновлял недавно созданный на заводе в инициативном порядке микроавтобус ЗИЛ-118 «Юность». Он тоже имел спереди четырехфарную систему освещения и отлично гармонирующие с ней четыре задних круглых фонаря, чем-то отдаленно напоминавшие сопла реактивных двигателей самолетов. Вот эти задние фонари и решили вписать в корму нового легкового автомобиля. Помимо чисто практической пользы (максимальная унификация родственных моделей, выпускаемых на одном заводе), выиграл и внешний облик автомобиля — обновленная задняя часть ЗИЛ-111 значительно лучше сочеталась с новым оформлением передка.

*Корма ЗИЛ-111Г претерпела значительные изменения по сравнению с серийным ЗИЛ-111*

Опытный образец по второму варианту оформления построили почти через год после первого варианта — в декабре 1962 года. Обновленной машине присвоили индекс ЗИЛ-111Г. Всего для заводских и доводочных испытаний было построено три опытных образца ЗИЛ-111Г. К сожалению, век ЗИЛ-111Г, как и его предшественника ЗИЛ-111, оказался недолгим. Серийно автомобиль выпускался всего

четыре года (с 1963 по 1967 год). По некоторым данным, было построено всего 26 автомобилей ЗИЛ-111Г. Уже в 1967 году ему на смену пришла совершенно новая модель — ЗИЛ-114.

### Открытая версия

Почему открытые автомобили ЗИЛ сегодня называют то кабриолетами, то фэтонами? Потому что со временем изменилось





Опытный образец кабриолета ЗИЛ-111Д

определение типов этих кузовов. Изначально кабриолет обязан был иметь полноценное боковое остекление и «мягкую крышу». Чтобы обеспечить такое сочетание кузовных элементов, конструкторы были вынуждены оставлять на машинах верхний силовой каркас кузова нетронутым, вместе с рамками дверей: классическими отечественными кабриолетами считаются «Победы» и «Москвичи» послевоенных выпусков с откидывающимся верхом.

Открытые кузова, лишенные боковых стекол, называли фэзонами. Роль бокового остекления у них часто выполняли пристегивающиеся боковины с целлулоидными окошками. Собственно разница между фэзонами и кабриолетами изначально как раз и состояла в наличии или отсутствии полноценного бокового остекления. Еще



солидные научные издания так изменили формулировку, определяющую тип кузова «кабриолет», что рассматриваемые нами легковые автомобили стали вполне подходить под это определение. Мы тоже будем называть открытые автомобили ЗИЛ кабри-

брентовым верхом, который получил наименование ЗИЛ-111В. Его выпуск начали в 1960 году. Не стал исключением и обновленный ЗИЛ-111Г, открытая версия которого получила индекс ЗИЛ-111Д. Создание кабриолета ЗИЛ-111Д преду-

## Все автомобили 111-го семейства были «рамными», поэтому кузов кабриолета усиливать не пришлось

до Второй мировой войны конструкторы придумали, как на фэзонах сделать подъемные окна в дверях вместе с рамками. В поднятом положении эти окна фактически превращали фэзтон в кабриолет. Но лишь только внешне... Однако внешних отличий оказалось достаточно, чтобы мы сегодня все фэзтоны с подъемными боковыми стеклами в рамках называли кабриолетами. Даже вполне

олетами, тем более что в заводских отчетах ЗИЛ-111Д именуется кабриолетом. Открытые легковые машины в производственной программе автозавода существовали всегда. Их собирали и на базе первенца ЗИС-101, и на базе послевоенного лимузина ЗИС-110. При организации производства ЗИЛ-111 также предусматривался большой открытый семиместный автомобиль с автоматически убирающимся

сма тривалось техническим планом завода на 1964 год, утвержденным Мосгорсовнархозом. То есть формально заказчиком открытой машины являлась администрация московского городского экономического района, хотя понятно, что запрос на такой автомобиль мог исходить только от высшего руководства страны.

Продолжение на стр. 10



Американские легковые автомобили Cadillac Fleetwood 75 Limousine 1961 года, Imperial Crown 1960 года и Mercury Montèrey 1960 года, закупленные для подбора материалов для совершенствования автомобиля ЗИЛ-111



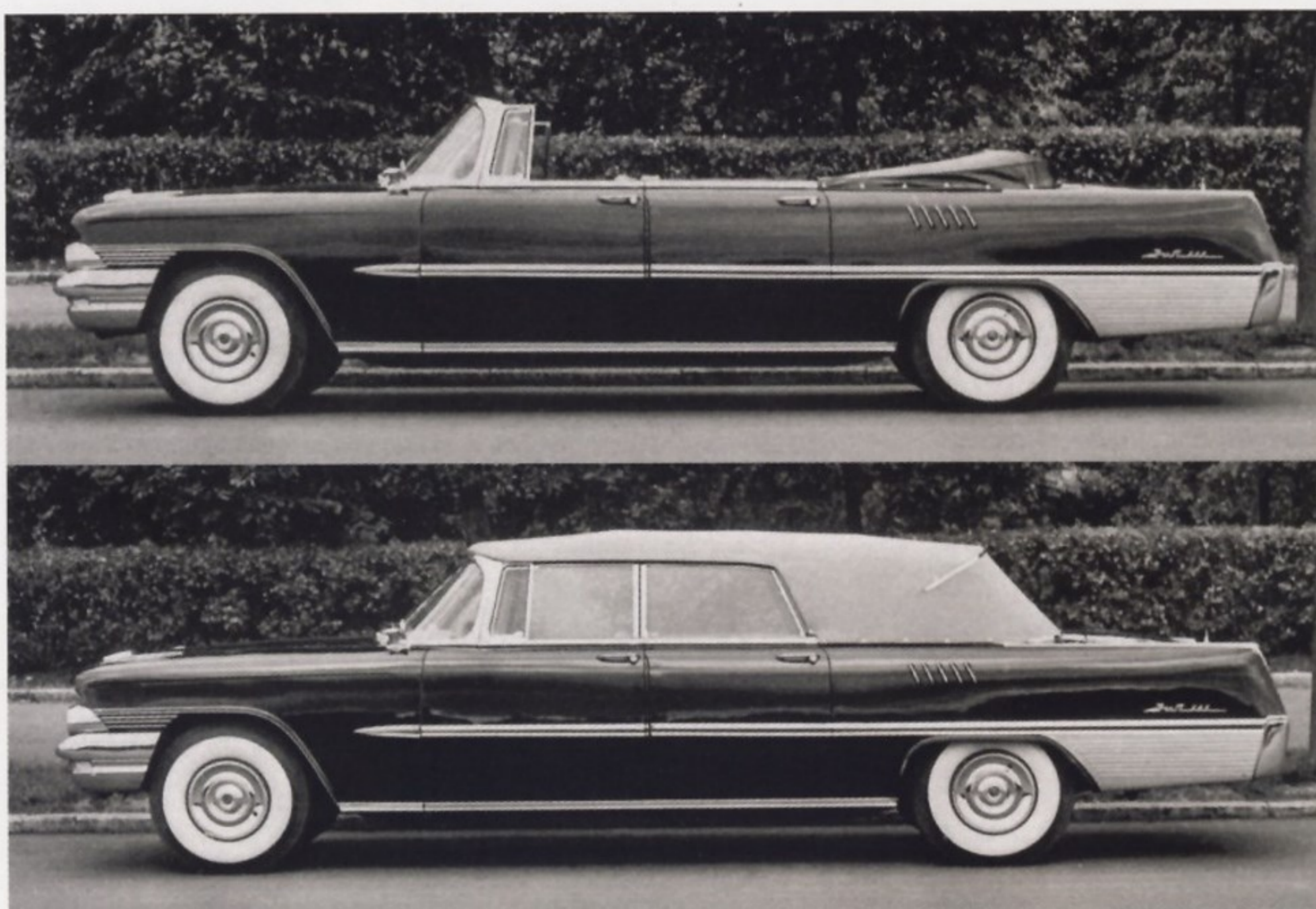


**ЗИЛ-111Д**



**АВТО  
ЛЕГЕНДЫ**  
СССР  
И СОЦСТРАН





*Для сравнения: силуэты ЗИЛ-111Д с откинутым и натянутым мягким верхом*

Первый опытный образец кабриолета ЗИЛ-111Д построили в 1963 году, второй — в 1964-м. Если первая машина, по сути, получилась макетным образцом — на ней проверялась сочетаемость в одной конструкции элементов ЗИЛ-111Г (обновленный лимузин) и ЗИЛ-111В

(кабриолет предыдущего поколения), то вторая строилась для проведения испытаний. Она была подвергнута лишь кратким заводским испытаниям, так как по сравнению с ЗИЛ-111Г ее агрегатная часть не изменилась и испытывать ее повторно не было никакого смысла. На испытаниях

необходимо было лишь проверить надежность и работоспособность новых элементов открытого кузова. Испытания в объеме 2,5 тыс. км провели в июле–сентябре 1964 года силами специалистов экспериментального цеха и МСЦ-6 (механосборочный цех, занятый на производстве легковых автомобилей ЗИЛ). Пробеговые испытания проходили в городских условиях на улицах Москвы. По окончании испытаний машина была рекомендована к серийному производству.

Поскольку все представители семейства «сто одиннадцатых» были «рамными» автомобилями, кузов кабриолета усиливать не пришлось. Озабоченность конструкторов и испытателей вызывал лишь увеличившийся задний свес автомобиля (по сравнению с ЗИЛ-111В). Никто не знал, как поведет себя открытый кузов с таким задним свесом в условиях реальной эксплуатации. Опасения вызывали дверные

*Демонстрация механизма раскладывания мягкого верха машины*





проемы открытого кузова, которые могли подвергнуться деформации со всеми вытекающими отсюда последствиями (увеличившиеся зазоры дверных проемов или заклинившиеся дверные замки). К счастью, этого не произошло. Но в процессе испытаний отмечалась незначительная вибрация переднего оперения (крыльев и капота) во время движения.

Механизм дистанционного складывания мягкого верха с электрогидравлическим приводом был отработан еще на ЗИЛ-111В, поэтому ЗИЛ-111Д он достался практически без изменений. Механизм был достаточно сложным в производстве, поэтому каждый новый экземпляр проходил индивидуальную регулировку всех звеньев каркаса для обеспечения их безотказной работы в процессе эксплуатации.

На дуги каркаса механизма складывания тента натягивался мягкий верх из дублированной ткани. Для придания формы и дополнительной натяжки тент имел боковые ватники. В задней части тента было предусмотрено окно из эластичной пластмассовой пленки, которое крепилось к тенту по трем сторонам замком-молнией.

При желании окно можно было отстегнуть из салона машины и опустить вниз. Весь процесс подъема и опускания тента на кабриолете занимал всего 7–7,5 секунд. В сложенном состоянии тент укладывался в специальную нишу позади пассажирских сидений и накрывался декоративным чехлом, который приходилось вручную пристегивать к наружной стороне кузова с помощью кнопок. Для придания чехлу

*Торжественный кортеж правительственных автомобилей возглавляет кабриолет ЗИЛ-111Д*

совершенной формы под него на сложенный тент подкладывали легкую подушку из пористой пластмассы. При поднятом тенте чехол укладывали в специальный конверт, а подушку складывали и стягивали ремнем. Все это хранилось в багажнике машины.



*Москва встречает героя: космонавт Г. Н. Береговой на автомобиле ЗИЛ-111Д*



### Все дело в цвете

Автомобили ЗИЛ-111Д производили в 1964–1967 годах. За этот период было построено восемь машин, из них несколько образцов в серо-голубом цвете, не предназначенных для парадов на Красной площади.

Есть версия, согласно которой 7 ноября 1967 года ЗИЛ-111Д впервые приняли участие в торжествах на Красной площади, посвященных 50-летию Октябрьской революции. Но на видеотрансляции этого мероприятия (ее можно найти в Интернете) видно, что главнокомандующий принимал военный парад на ЗИЛ-111В. Точно такую же картину можно было наблюдать и через год — 7 ноября 1968 года. На парадах 1969–1971 годов кинохроника почему-то не запечатлела объезд войск на открытых автомобилях ЗИЛ, а на параде 7 ноября 1972 года на Красную площадь вышли уже новые парадные кабриолеты ЗИЛ-117В. Так что достоверных доказательств участия ЗИЛ-111Д в парадах на Красной площади не существует.

А вот свидетельства использования кабриолетов ЗИЛ-111Д черного цвета сколько

угодно — они принимали участие в торжественных встречах глав иностранных государств (президента Франции генерала Шарля де Голля, президента социалистической Чехословакии Людвика Свободы, лидера кубинской революции и главы правительства Кубы Фиделя Кастро и др.) и наших героев-космонавтов П. И. Беляева, А. А. Леонова (после первого выхода человека в открытый космос), Г. Н. Берегового и др. Не все построенные кабриолеты остались в Советском Союзе. Так, специально

оборудованная машина 1965 года выпуска была передана генеральным секретарем ЦК КПСС Леонидом Брежневым лидеру Восточной Германии Эрику Хонеккеру, который включил ЗИЛ-111Д в состав правительственного гаража и часто использовал его для приема именитых гостей. Кстати, в 2003 году именно этот ЗИЛ-111Д приобрел Музей техники Вадима Задорожного, и сегодня эту прекрасно отреставрированную машину можно видеть в постоянно действующей экспозиции музея.



*ЗИЛ-111Д движется по Большому Кремлевскому скверу*

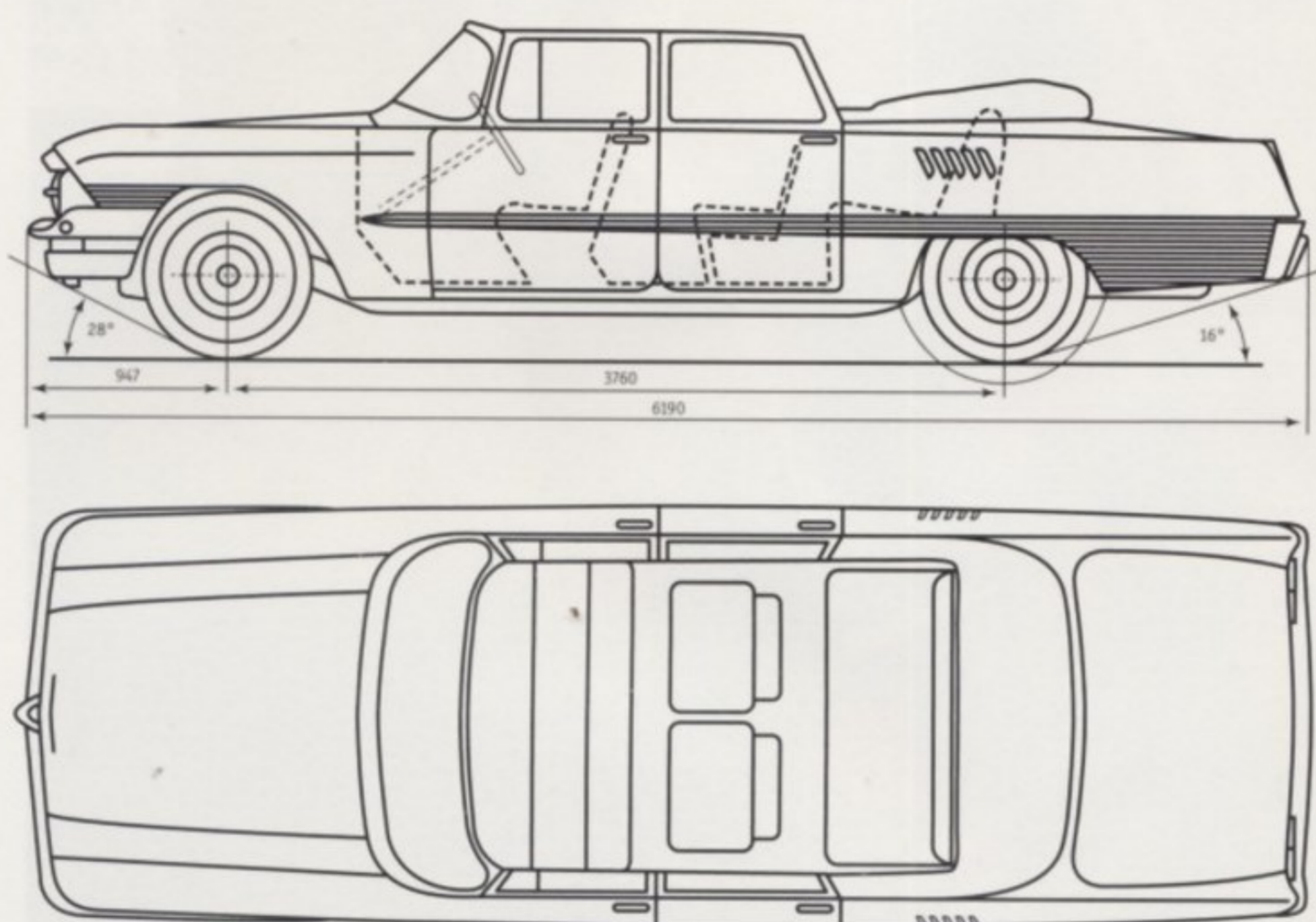


Схема автомобиля ЗИЛ-111Д

**Технические характеристики ЗИЛ-111Д**

Число мест	7
Максимальная скорость	170 км/ч
Расход топлива при скорости 50–60 км/ч	19 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	17 сек
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея (2 шт.)	6СТ-68
Генератор	Г-8В
Реле-регулятор	РР-27
Стартер	СТ-14
Прерыватель-распределитель	Р-4
Свечи зажигания	А-13Б
Размер шин	8,90–15

**Масса, кг**

снаряженная	2815
полная, в том числе:	3340
на переднюю ось	1660
на заднюю ось	1680

**Дорожные просветы, мм**

под передней осью	210
под задней осью	210

**Наименьший радиус поворота, м**

по колею внешнего переднего колеса	7,5
------------------------------------	-----

**Рулевой механизм**

винт и гайка с встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число — 22,4

**Подвеска передняя**

независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

**Подвеска задняя**

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

**Тормоза**

рабочие — колодочные на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем

стояночный — колодочный, на трансмиссию, с механическим приводом

**Коробка передач**

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), работающий совместно с двухступенчатой планетарной коробкой передач

**Передаточные числа**

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39

**Главная передача**

гипоидная, передаточное число — 3,54

**Двигатель**

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

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

**Карбюратор**

К-85Б

**Максимальная мощность**

200 л.с. при 4200 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

45,0 кГм при 2200–2400 об/мин



## Кузовных дел мастер

**Виталий Борисович Певцов — последний из мэтров зилдовской школы кузовостроения, заложенной еще в 20-х годах прошлого века признанными мастерами своего дела Иваном Федоровичем Германом и Алексеем Алексеевичем Евсеевым.**

Виталий Певцов родился 16 февраля 1930 года в Москве в семье служащего. В 1953 году он окончил автомобильный факультет Московского автомеханического института и год отработал в отделе главного конструктора ЗИСа в должности инженера по кузовам. А затем Виталий Андреевич Грачев — известный новатор и разработчик автомобилей повышенной проходимости с непревзойденными характеристиками — пригласил его во вновь созданное на заводе специальное конструкторское бюро (СКБ). Это приглашение само по себе очень показательно, ведь Грачев остановил свой выбор только на двоих кузовщиках — опытнейшем Алексее Гавриловиче Кузнецове и совсем молодом Виталии Певцове. В 1962–1963 годах Певцов работал руководителем группы бюро кузовов в СКБ ЗИЛ. Он считался одним из пионеров применения пластмассовых кузовных

изделий в автомобилестроении (кабины для ракетовозов и несущие корпуса для амфибий), а также сотовых рам вездеходов, аналогов которым в мире не было. По воспоминаниям В. Б. Певцова, девять лет работы в СКБ были самыми счастливыми в его жизни: «пионерское» дело в молодом растущем коллективе под началом выдающегося конструктора! В 1963 году Виталия Борисовича назначили заместителем главного конструктора ЗИЛа — он возглавил коллектив конструкторов-кузовщиков. В должности начальника кузовного отдела он проработал до 1993 года, то есть тридцать лет. Под его руководством была проведена масштабная работа по доводке кабин грузовиков ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131. Недостаточная жесткость рамы этих автомобилей (экономили металл), а также «надутые» формы кабины вкупе с большим панорамным ветровым стеклом доставили много

*Слева направо: главный конструктор ЗИЛа А. М. Кригер, его заместитель Ю. А. Ткаченко, заместитель главного конструктора по кузовам В. Б. Певцов, на заднем плане — начальник КБ компоновки В. А. Вязьмин*

хлопот конструкторам в части надежности и долговечности кабин, а технологам — в их изготовлении. Певцов с удовольствием занимался модернизацией «сто тридцатой» для работы в условиях Севера — двойным остеклением, утеплением и герметизацией кабины ЗИЛ-130С. В 1966 году кузовщики исполнили давнюю мечту главного конструктора завода А. М. Кригера — создали кабину над двигателем для новых грузовиков ЗИЛ-169 и ЗИЛ-170. Но, как снег на голову, грянуло указание сверху: отделу главного конструктора ЗИЛа создать конструкцию грузовиков повышенной грузоподъемности для нового автозавода в Набережных Челнах. В результате кабина



досталась автомобилям, которые вскоре стали известны под маркой КамАЗ. Сами кузовщики с гордостью говорили тогда, что создали «лучшую в мире кабину по свариваемости».

К 1972 году на заводе уже успешно работало бюро художественного проектирования, которое возглавлял Борис Федорович Кузнецов, конструктор-кузовщик с отменным художественным вкусом. Много лет художники ютились на крошечном пятачке в экспериментальном цехе грузовиков. Условия — хуже не придумаешь: сварка, грохот, визг режущего инструмента, освещение только искусственное. Певцов решил изменить ситуацию. Нарушив субординацию (минуя А. М. Кригера), Виталий Борисович напрямую обратился к директору завода П. Д. Бородину с просьбой передать бюро художественного проектирования зал с большими окнами, мраморными колоннами и высоким потолком, находившийся в недавно отстроенном лабораторном корпусе и по проекту предназначавшийся для заводского автомобильного музея. Бородин эту просьбу удовлетворил. Новое помещение дало возможность художникам-кузовщикам не только работать в просторном, светлом и тихом помещении, но и осматривать и оценивать свои работы на расстоянии, что очень важно, особенно при показах и дискуссиях. Уже в новом зале родился облик грузовиков ЗИЛ-4331 и легковых автомобилей ЗИЛ-41047. Параллельно с разработкой кузовных конструкций начались работы по поиску и применению в автомобильных кузовах новых материалов и технологий. На ЗИЛ пришла латексная литая резина для подушек сидений, обивка сидений

из воздухопроницаемого «автопола», обивка кабин из светлого картона на латексе, литьевые пластмассы вместо порошковых, новые резины и тентовые материалы и т.д. И все это можно считать заслугой В. Б. Певцова.

В конце 70-х годов на ЗИЛе началось производство товаров народного потребления, дизайн которых разрабатывало специально созданное подразделение, тоже подчиненное В. Б. Певцову. Можно утверждать, что Виталий Борисович успешно возглавлял самое крупное конструкторское подразделение службы главного конструктора ЗИЛа. С переходом на рыночную экономику вырос спрос на грузовики, но не среднего, а малого тоннажа. У завода подобных машин не было. Из имевшихся агрегатов для малотоннажника можно было использовать только кабину, да и то с доработками. Так родился ЗИЛ-5301 «Бычок». На его базе в последующие годы были созданы автобусы, фургоны, грузопассажирские модификации, в разработке которых В. Б. Певцов принимал самое непосредственное участие. Кроме того, используя свои обширные связи, он способствовал внедрению шасси ЗИЛ-4331 и ЗИЛ-5301 на пожарных машинах.

В 1993 году Певцов перешел на должность ведущего инженера-конструктора Конструкторского отдела Конструкторско-экспериментального производства завода. В 2006 году ему пришлось уволиться с работы по состоянию здоровья, и вскоре его не стало.

*На участке сборки опытных образцов автомобилей КамАЗ. Слева направо: Ю. А. Ткаченко, А. М. Кригер, В. А. Вязьмин, В. Б. Певцов*



## Виталий Борисович Певцов

### 1948–1953 годы

Учится в Московском автомеханическом институте на автомобильном факультете по специальности «инженер-механик»

### 1953–1954 годы

Инженер-конструктор Отдела главного конструктора по автомобилестроению ЗИС

### 1954–1958 годы

Работает старшим инженером-конструктором ОГК СКБ ЗИЛ

### 1958–1960 годы

Ведущий инженер-конструктор ОГК СКБ ЗИЛ

### 1960–1962 годы

Инженер-конструктор первой категории ОГК СКБ ЗИЛ

### 1962–1963 годы

Руководитель группы бюро кузовов в СКБ ЗИЛ

### 1963 год

Назначен заместителем главного конструктора ЗИЛа, возглавил коллектив конструкторов-кузовщиков

### 1963–1993 годы

Заместитель главного конструктора по кузовам Отдела главного конструктора по автомобилестроению АМО ЗИЛ

### 1993–2006 годы

Ведущий инженер-конструктор Конструкторского отдела Конструкторско-экспериментального производства

# DeAGOSTINI АКЦИЯ

Зарегистрируйтесь в интернет-магазине  
ДеАгостини и получайте бонусы при каждой покупке!\*



DeAGOSHOP

\* Сроки действия акции с 16 ноября 2015 года по 31 декабря 2017 года, 1 бонус = 1 рубль, подробные условия акции в интернет-магазине ДеАгостини

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



## ГАЗ-3221 «ГАЗЕЛЬ»

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2071-095X  
9 772071 095773  
E6100  
00193