

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

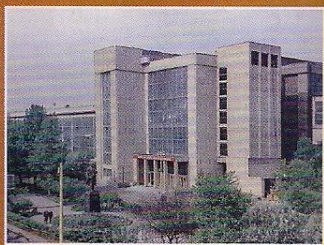
№ 10



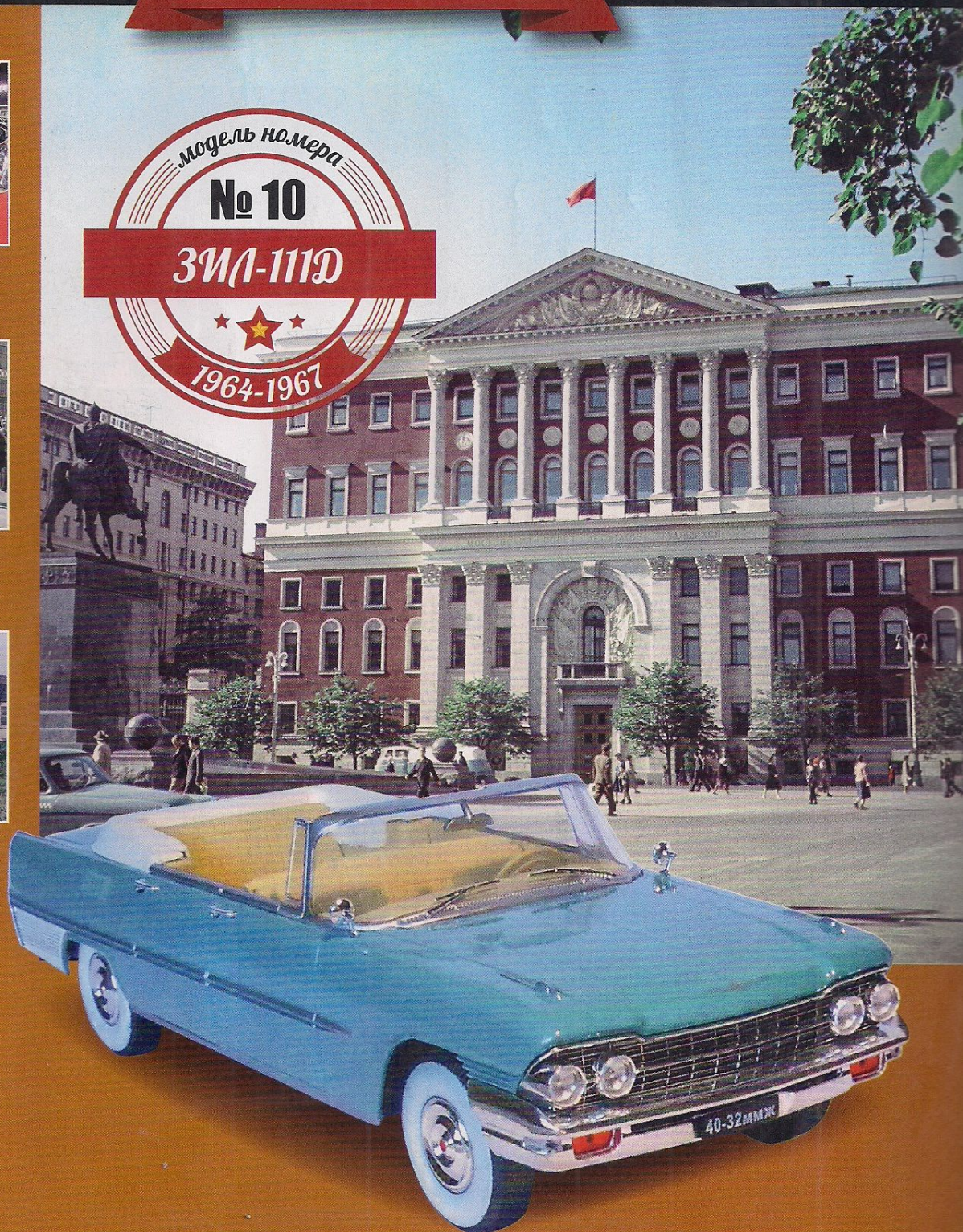
ЗИЛ-111Д ДЛЯ
СОВЕТСКОЙ ЭЛИТЫ



АВТОМОБИЛИ ОСОБОГО
НАЗНАЧЕНИЯ



ЗИЛ: ЗАВОД ИМЕНИ
ЛИХАЧЕВА



12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657205

hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 10, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: + 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,

оф.15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп.10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 11 600 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 09.03.2018.

Дата выхода в свет: 31.05.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

ЗИЛ-110 для советской элиты

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Автомобили особого назначения

ИСТОРИЯ ЗАВОДОВ



10

ЗИЛ: завод имени Лихачева

Фотографии и иллюстрации: 1 © РИА Новости; 3 © ИТАР-ТАСС; 4 © М. О. Кондаков; 5 (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Антон Новодережкин/ТАСС; 6 © АКС; 7 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © АКС; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © ИТАР-ТАСС; 9 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Семенов Е./Фотохроника ТАСС; 10 © РИА Новости; 11 © РИА Новости.

ЗИЛ-111D для советской элиты

Без конкуренции и ориентации на потребителя советский автопром не мог угнаться за мировой автомобильной модой. Не стал исключением и ЗИЛ-111, похожий на дорогие американские автомобили середины 1950-х годов.

Прежде чем рассказать о создании нового советского легкового автомобиля высшего класса, стоит отметить разницу в подходе к представительским машинам за рубежом и у нас. На Западе (во всяком случае, в описываемый период) первые лица государства передвигались на обычных легковых автомобилях высшего класса, прошедших необходимую доработку. То есть это были обычные дорогие автомобили, которые мог приобрести любой, способный за них заплатить. Иное дело в СССР. Здесь представительские машины выпускались небольшими сериями и в свободную продажу никогда не поступали. В итоге эти автомобили соответствовали не столько мировой моде, сколько вкусам очередного «первого лица». Ну и, конечно, имиджевое значение представительского автомобиля в Советском Союзе было гораздо выше, чем у автомобилей такого же класса на Западе.

На смену ЗИС-110

Именно несоответствие статусу мировой державы автомобиля ЗИС-110, устаревшего к началу 1950-х годов, побудило руководство завода ЗИС, единственного производителя больших правительственных лимузинов, искать ему замену.

Поначалу был создан ЗИС-110М с кузовом более современных форм, но с тем же «сто десятым» шасси, а затем дизайнер завода Валентин Ростков предложил

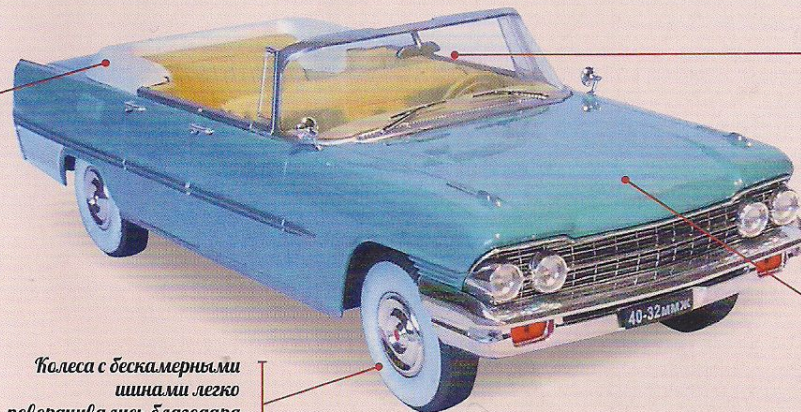


Именно такой фон - Кремль, Красная площадь - идеально передает назначение советского лимузина ЗИЛ-111. 1967 г.

Модель автомобиля ЗИЛ-111D



В сложенном положении тент накрывался декоративным кожаным чехлом.



Автомобиль имел тент с автоматическим гидравлическим приводом и четыре боковых подъемных окна.

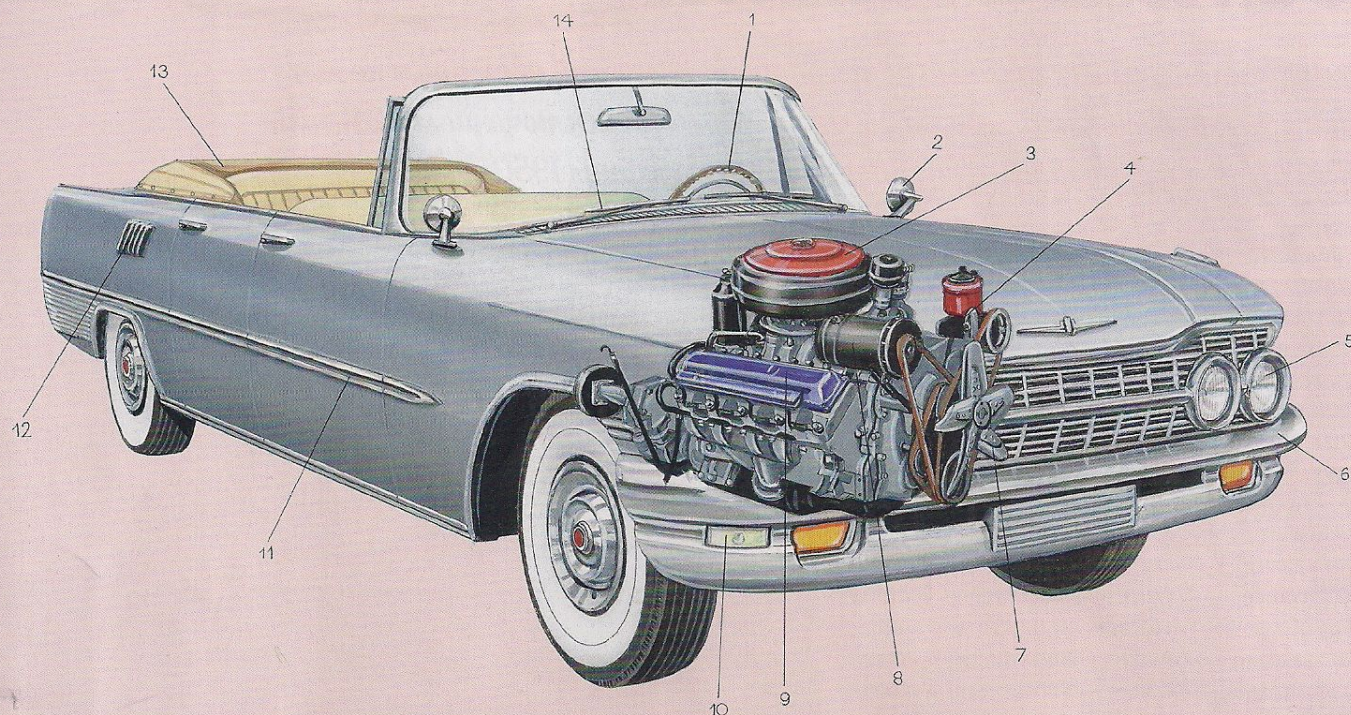
Под капотом размещался 8-цилиндровый V-образный двигатель.

Колеса с бескамерными шинами легко поворачивались благодаря гидроусилителю руля.

Модель номера



Компоновочная схема автомобиля ЗИЛ-111Д



- 1 – рулевое колесо,
- 2 – зеркало заднего вида,
- 3 – воздушный фильтр,
- 4 – насос гидроусилителя рулевого механизма,
- 5 – фара,

- 6 – передний бампер,
- 7 – крыльчатка охлаждающего вентилятора,
- 8 – генератор,
- 9 – V-образный восьмицилиндровый двигатель,

- 10 – указатель поворота,
- 11 – хромированная накладка (молдинг),
- 12 – ложный воздухозаборник,
- 13 – складывающийся верх,
- 14 – дворники.

Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-111Д

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 2450

Полная масса, кг: 3340

Габаритные размеры, мм:

длина – 6190 ширина – 2045
высота по тенту – 1640 база – 3760

Дорожный просвет, мм: 210

Двигатель: ЗИЛ-111, четырехтактный, восьмицилиндровый, карбюраторный, V-образный

Макс. мощность двигателя, л. с.: 200 при 4200 об/мин

Рабочий объем, см³: 5969

Коробка передач: автоматическая с гидротрансформатором, двухступенчатая

Сцепление: —

Тормоза: колодочные, барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с гидравлическим усилителем

Подвеска передняя: независимая пружинная с гидроамортизаторами

Подвеска задняя: зависимая рессорная с гидроамортизаторами

Размер шин: 8,90–15"

Макс. скорость, км/ч: 170

Время разгона до 100 км/ч, с: 23

Расход топлива при смешанном цикле, л/км: 29 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 120

принципиально новую модель. Автомобиль, получивший название ЗИС-111 «Москва», имел более современный кузов и новое, специально для него разработанное шасси. Следует, однако, отметить, что дизайн кузова стилистически представлял собой компиляцию элементов различных американских автомобилей среднего и высшего класса первой половины 1950-х годов. Объединив в себе главным образом черты автомобилей Packard («Паккард»), Cadillac («Кадиллак») и Buick («Бьюик»), «Москва» получила обобщенные формы и выглядела довольно невыразительно. Тем не менее, изготовив два-три прототипа, на заводе начали подготовку к серийному производству. В 1956 году «Москву» выставили на ВДНХ, однако особого интереса у публики она не вызвала. Впрочем, куда больше руководство завода и автопрома волновал тот факт, что автомобиль выглядел архаично на фоне американских моделей, которые в 1955 году резко изменили свой внешний облик. Словом, для поддержки престижа страны «Москва» не годилась.

Конкурс

В этих условиях руководство завода решило привлечь для разработки дизайна новой машины сторонние силы. Был объявлен конкурс. Среди множества поступивших предложений выделялись два проекта: один – все та же «Москва», второй – молодого художника-конструктора ГАЗа Льва Еремеева (у него уже был опыт работы над ЗИМом, «Волгой» ГАЗ-21 и «Чайкой»). После горячих споров предпочтение было отдано значительно более свежему и современному проекту Льва Еремеева. Не сумев смириться с поражением, Ростов покинул завод. В 1956 году был выполнен полноразмерный макет новой машины из пластилина, а в следующем году ЗИЛ-111 (в 1956 году умер И. А. Лихачев и завод был переименован в его честь) был выполнен в металле.

ВЫСШИЙ КЛАСС

ЗИЛ-111 сочетал в себе все особенности дорогих американских автомобилей середины 1950-х годов: рамное шасси с независимой пружинной подвеской передних колес, V-образную «восьмерку», автоматическую коробку передач, гидроусилитель руля, вакуумный усилитель тормозов, автоматический привод стеклоподъемников, антенны, мягкий верх и кондиционер. Сходство усиливалось за счет различных дополнительных осветительных приборов, обитого кожей и сукном салона, а также изобилия и многообразия хромированных декоративных деталей снаружи.

Модель номера



Легковой автомобиль высшего класса ГАЗ-13 «Чайка» на выставке «Автопром – 50 лет» ВДНХ СССР, 1974 г.

Автомобиль ЗИЛ-111Д на выставке «Гараж особого назначения» в парке Сокольники. Москва, 2016 г.



Визит генерального секретаря ЦК КПСС в ГДР. Леонид Брежнев приветствует жителей Берлина из открытого лимузина ЗИЛ-111Д. 1973 г.

Следует отметить, что проект Еремеева родился не на пустом месте: в период работы над проектом на завод поступили для изучения по меньшей мере десять американских лимузинов разных марок. Это значит, что нельзя говорить ни о полной оригинальности еремеевского проекта, ни о копировании какого-либо конкретного заокеанского прототипа.

Внешне ЗИЛ-111 (как, впрочем, и «Чайка» ГАЗ-13) был композиционно схож с Packard Patrician 1956 года. Обводы кузова лимузина повторяют Chrysler Imperia Crown. А механическая часть и интерьер разрабатывались с оглядкой на Cadillac Fleetwood-75. От своих американских аналогов ЗИЛ-111 отличался большей высотой (1640 мм), что утяжеляло его облик. Не только Cadillac, Chrysler

ПО ЖЕЛАНИЮ ХРУЩЕВА

Есть версия, что изменение внешнего вида машины было проведено по желанию Хрущева, который заметил, что автомобиль главы государства (ЗИЛ-111) не отличается от машины председателя горисполкома (ГАЗ-13 «Чайка»). В итоге и появился ЗИЛ-111Г. По сути, это тот же «111А», но с измененными внешними формами.

и Packard, но даже довольно высокий консервативный английский Rolls-Royce того периода не выглядели тяжелым. Характерными деталями внешнего облика ЗИЛ-111 были хромированный молдинг и «жаберные щели», скопированные с Imperial 1956 года. Впрочем, в сходстве с зарубежными аналогами большой беды не было. По возникшей еще в годы становления советского автомобилестроения традиции, сходство с иностранной моделью воспринималось как своего рода «знак качества». Кроме того, необходимо признать, что из всех американских автомобилей тех лет Packard объективно выглядел наиболее современно.

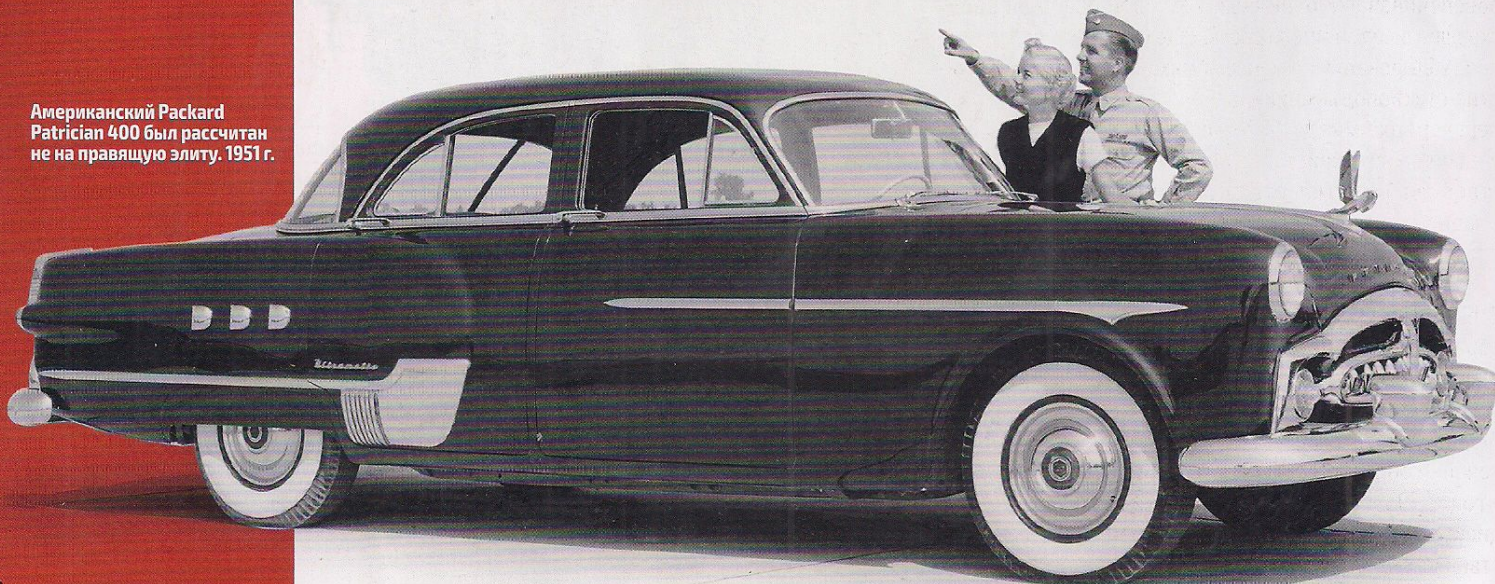
ЗИЛ-111

Представительский (читай: правительственный) класс автомобиля во многом, если не полностью, определял особенности его конструкции. Требовался лимузин с просторным VIP-салонem, где можно разместить не только задний диван для сановных лиц, но и средний ряд складных strapontенов. Сама собой напрашивалась шестиоконная схема, а значит, кузов получался габаритным и тяжелым. Необходимым было использование рамной конструкции и мощного двигателя.

Несущей основой автомобиля стала мощная лонжеронная рама, состоявшая из двух продольных балок и X-образного усилителя жесткости в средней части. Как и у большинства американских «одноклассников» тех лет, передняя подвеска была независимой, пружинной, на поперечных рычагах, а задняя – зависимой, на продольных полуэллиптических рессорах. При этом амортизаторы передних колес – рычажно-поршневые, а задних – телескопические.

Под капотом размещался новый восьмицилиндровый V-образный двигатель, работа над которым началась на ЗИСе в 1952–1953 годах. Прототип первой в истории завода V-образной «восьмерки» имел индекс ЗИС-Э113, и в дальнейшем именно эта разработка послужила основой для всех серийных восьмицилиндровых зиловских двигателей. Принято считать, что мотор ЗИЛ-130 – это упрощенный и дефорсированный вариант двигателя ЗИЛ-111. В действительности и тот и другой представляют собой развитие общего «предка» – ЗИЛ-Э113. Блок цилиндров с развалом в 90° отливался из чугуна, головки блока – из алюминия. Система газораспределения была

Американский Packard Patrician 400 был рассчитан не на правящую элиту. 1951 г.





Автомобиль ЗИЛ-111В на выставке «Гараж особого назначения» в парке Сокольники в Москве. 2016 г.

верхнеклапанной, но с единым «нижним» распредвалом. Серьезным новшеством системы питания стал четырехкамерный карбюратор К-85. Новый, почти шестилитровый мотор развивал мощность 200 л. с.

Наиболее продвинутой новинкой, примененной на ЗИЛ-111, стала гидромеханическая передача, состоявшая из гидравлического трансформатора, работавшего совместно с автоматической двухступенчатой планетарной КП. За прототип взяли автоматическую трансмиссию Power Flite автомобиля Chrysler Imperial Crown С-59 1953 года, при этом конструкция была незначительно переработана. Корректировать работу «автомата» водитель мог при помощи кнопок, расположенных на панели приборов. При этом вмешательство требовалось лишь в тех случаях, когда было необходимо принудительно ограничить режим работы КП пониженной передачей, включить задний ход или полностью отключить трансмиссию.

Колеса с бескамерными шинами легко поворачивались благодаря гидроусилителю рулевого управления. Тормозная система оснащалась вакуумным усилителем каскадной схемы. В целом шасси обеспечивало конструкции жесткость, легкий и мягкий ход, хорошую управляемость.

Остальные новинки, заимствованные у американских аналогов, касались главным образом кузова и, в частности, салона. Впервые на отечественном автомобиле использовались панорамные передние и задние стекла, обеспечивавшие отличный круговой обзор и пропускавшие в салон много света. Еще одно новшество – не продублированные ручными маховичками электрические стеклоподъемники, в том числе и на стеклянной перегородке между VIP-салонем и передним рядом сидений. Радиоприемник получил автоматическую настройку и возможность дистанционного управления с заднего сиденья.

Модификации и модернизация

В 1957 году было выпущено несколько предсерийных образцов, которые отличались от более поздних промышленных экземпляров расположением «жабр» и формой бокового хромированного молдинга. А в ноябре 1958 года новые правительственные лимузины ЗИЛ-111 начали собирать мелкосерийно, в среднем по 12 штук в год. С 1959 года из цехов завода параллельно выходили два варианта лимузинов с закрытым кузовом: собственно ЗИЛ-111 и ЗИЛ-111А, оборудованный установкой

кондиционирования воздуха. Внешне от базового ЗИЛ-111 он отличался более широкими задними стойками крыши и задним стеклом значительно меньшего размера.

В 1960 году мелкими сериями началось изготовление фэтона ЗИЛ-111В. Большой семиместный автомобиль имел тент с автоматическим гидравлическим приводом и четыре боковых подъемных окна в хромированных рамах, полностью убирающихся в двери. Тент, как и у фэтона ЗИС-110Б и кабриолета ЗИС-110В, в сложенном положении накрывался декоративным кожаным чехлом.

Первый образец модернизированного ЗИЛ-111 был изготовлен в металле в 1961 году. Машина имела полностью новое оформление облицовки радиатора, бампера, сдвоенные передние фары, а в остальном не отличалась от прежней. Автомобиль, пошедший в мелкосерийное производство, получил индекс ЗИЛ-111Г.

На базе ЗИЛ-111Г было также изготовлено несколько открытых фэтонов, получивших индекс ЗИЛ-111Д. Первый экземпляр был собран в начале 1963 года, за ним последовала небольшая серия, четыре автомобиля из которой предназначались для первомайских и октябрьских торжеств. По данным музея АМО ЗИЛ, общее количество изготовленных фэтонов ЗИЛ-111Д составило восемь штук.

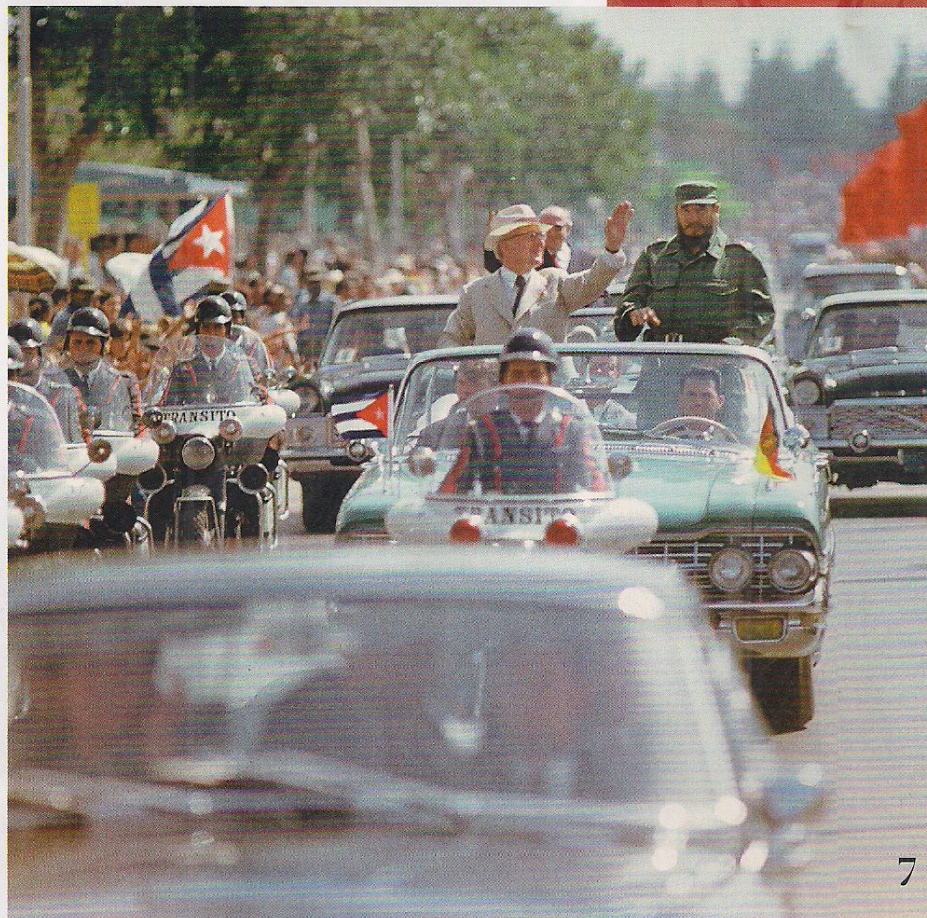
Однако век «сто одиннадцатого» уже заканчивался. К этому времени в заводском КБ уже полным ходом шли работы по созданию принципиально нового семейства – ЗИЛ-114 / ЗИЛ-117, внешность которых, при сохранении «проамериканской» ориентации, уже не была напрямую связана с каким-либо иностранным аналогом.

Автомобилей ЗИЛ-111 всех модификаций выпустили очень мало. В общей сложности с 1958 по 1967 год было собрано 112 лимузинов семейства ЗИЛ-111 – почти в 19 раз меньше, чем его предшественника ЗИС-110. ★

Модель намера



Главы компартий Восточной Германии и Кубы, Эрик Хоннекер и Фидель Кастро, приветствуют жителей Гаваны из правительственного автомобиля ЗИЛ-111Д, 1974 г.



Автомобили особого назначения

Все автомобили ЗИЛ-111 поступали в ТОН – Тараж особого назначения, который, как это явствует из названия, обслуживал исключительно первых лиц государства: членов Политбюро ЦК КПСС и советского правительства.

Наиболее интересной была служба фаэтонов ЗИЛ-111В и ЗИЛ-111Д. С конца 1950-х годов их присутствие на различных встречах на высшем уровне стало обязательным.

«Внуково» – Кремль

Именно эти автомобили обеспечивали доставку высокопоставленных лиц из аэропорта Внуково в Кремль. Каждая такая поездка превращалась в своего рода шоу. На улицах Москвы собирались толпы народа, чтобы посмотреть на торжественный кортеж: открытые автомобили в сопровождении эскорта мотоциклистов. Это позже, в 1980-е годы, народ для таких встреч стали собирать насильно: сотрудников многочисленных НИИ снимали с работы, а студентов – с занятий. Надо признать, что к тому времени подобные встречи утратили для зрителей прелесть новизны, ведь их можно было наблюдать по телевизору, к тому же все машины правительственного кортежа были закрытыми. А в 1960-е годы люди боялись пропустить интересное зрелище: телевидение делало тогда первые шаги и было редкостью даже в Москве – ну как тут упустить возможность посмотреть вживую на первых лиц государства! А разглядеть их можно было хорошо – народ подпускали довольно близко, никакого оцепления и ограждений, в современном понимании, не было. Новому поколению трудно себе представить ту степень открытости, что существовала в обществе, не знаящем угрозы терроризма!

Для подобных торжественных случаев фаэтоны готовили – снимали ненужные straps, а за спинками передних сидений крепили специальный поручень. Один фаэтон ЗИЛ-111Д был подарен генеральным секретарем ЦК КПСС Л. И. Брежневым лидеру Германской Демократической Республики Эриху Хоннекеру, который включил его в состав правительственного



Москвичи приветствуют президента Индии Сарвепалли Радхакришнана, прибывшего с официальным визитом в СССР. 1964 г.

гаража и использовал для приема самых именитых гостей. Именно на этой машине в ГДР встречали Фиделя Кастро в 1974 году, а Леонид Брежнев, приезжавший в Восточную Германию с дружественными визитами, также часто появлялся в ней на публике рядом с лидером ГДР. Обычно ЗИЛ-111Д шел в кортеже в сопровождении мотоциклистов и нескольких «Чаяк» – ГАЗ-13. После отстранения Хоннекера от власти его автомобили долго простаивали в правительственном гараже, пока некоторые из них не были пущены с молотка. В 2003 году этот ЗИЛ-111Д приобрел Музей техники Вадима Задорожного. Усилиями реставраторов были восстановлены салон и лакокрасочное покрытие автомобиля, проведено необходимое техническое обслуживание узлов и агрегатов. Всего в настоящее время в Москве имеется два автомобиля ЗИЛ-111Д.

У стенда с автомобилем ЗИЛ-111 в Советском павильоне на Всемирной выставке в Брюсселе. 1958 г.





Премьер-министр Революционного правительства Кубы Фидель Кастро во время посещения завода сельскохозяйственного машиностроения им. Ухтомского в Люберцах. 1972 г.

Москва - космос - Москва!

Особенно искренне встречали москвичи космонавтов. Именно на ЗИЛ-111В, украшенном, «не по протоколу», гирляндами цветов, 14 апреля 1961 года из Внуково на Красную площадь прибыл Юрий Гагарин. Кортж ехал по Ленинскому проспекту: в головной машине – Гагарин с супругой и Никита Хрущев, стоя, в следующих трех закрытых ЗИЛ-111 – члены Политбюро. Машины двигались в окружении эскорта мотоциклистов. В одной из последних машин в колонне ехали Сергей Королев с супругой. Чтобы посмотреть на первого космонавта, люди забрались на крыши домов, залезали на деревья. При этом возраст и социальное положение не имели значения: на ветках сидели и вполне солидного вида взрослые мужчины – в плащах, очках, шляпах.

В какой-то момент часть оцепления была прорвана и люди вышли на проспект – народной радости не было предела! Одному восторженному москвичу даже удалось прорваться сквозь заградительный кордон и, подбежав к первой машине, вручить букет Гагарину. (Конечно, с точки зрения протокола, это было недопустимо, ведь в той же машине находился Хрущев – первое лицо государства.) С не меньшим ажиотажем Москва встречала в 1960-х годах и других космонавтов. В роли транспортного средства выступали ЗИЛ-111В, а затем и фаэтоны ЗИЛ-111Д.



Посетившим завод им. Лихачева английским писателям Чарльзу Сноу и Памеле Джонсон вручают модель «ЗИЛ-111» и памятные значки. 1963 г.

Парад, смирно!

В течение нескольких лет важной работой фаэтонов ЗИЛ-111В было участие в военных парадах в Москве 1 мая, в Международный день солидарности трудящихся, и 7 ноября, в годовщину Октябрьской революции. Для использования в этой роли машины были оборудованы стойкой-поручнем, за который можно было держаться левой рукой, а также радиомикрофонами, для которых на задних крыльях были установлены две антенны. Начиная с 7 ноября 1967 года на смену ЗИЛ-111В пришли рестайлинговые ЗИЛ-111Д. Оборудованные точно так же, как и предшественники, серо-голубые фаэтоны ЗИЛ-111Д неизменно участвовали в военных парадах до середины 1970-х годов, пока их не сменили короткобазные кабриолеты ЗИЛ-117В. В течение нескольких лет, до середины перестроечной эпохи, машины простаивали в одном из гаражей Министерства обороны. В 1987 году их передали в Управление пожарной охраны Московской области, где они, возможно, хранятся и по сей день. Любопытно отметить, что два фаэтона ЗИЛ-111В на 2015 год использовались в качестве парадных автомобилей в столице Киргизии Бишкеке. ★

ПОДАРОК ФИДЕЛЮ

30 апреля 1963 года ЗИЛ посетил высокий гость с Острова Свободы – Фидель Кастро. От имени Никиты Хрущева ему была подарена открытая машина ЗИЛ-111В. Кастро вернулся домой на самолете, а машина пароходом была доставлена в Гавану, где посол СССР на Кубе Алексеев лично передал ее премьер-министру дружественной страны.

ЗИЛ: завод имени Лихачева

Одно из старейших российских автомобильных предприятий, основанное в Москве более 100 лет назад, в 1956 году получило новое название: Московский дважды ордена Ленина ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени Ивана Алексеевича Лихачева.

В мае 1916 года торговым домом «Кузнецов, Рябушинские и Ко» было создано «Товарищество на паях автомобильного Московского общества», а в августе того же года началось строительство автомобильного завода. На нем планировалось развернуть производство лицензионного полутонного грузовика FIAT 15ter. Первые 150 машин предполагалось передать армии к 7 марта 1917 года. Однако события в стране – Февральская, а затем Октябрьская революции – нарушили все планы.

Становление

К концу 1917 года готовность предприятия составляла 95 %, но полноценное производство так и не было запущено – осуществлялась лишь отверточная сборка грузовиков из итальянских машинокомплектов. 15 августа 1918 года завод АМО был национализирован и занялся авторемонтом.

ПРОДУКЦИЯ ВОЕННЫХ ЛЕТ

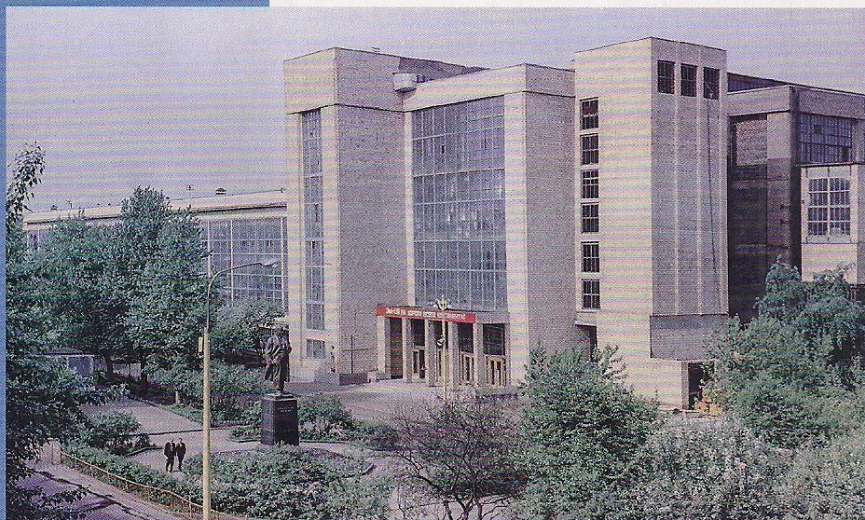
Около 100 тыс. грузовиков ЗИС-5В, ЗИС-42, ЗИС-42М и санитарных автобусов ЗИС-16С было произведено в годы войны. В июне 1942 года ЗИС наградили первым орденом Ленина – «за безупречную организацию производства вооружения и боеприпасов». В октябре 1944 года ЗИС был награжден орденом Трудового Красного знамени.

Образ легендарного завода им. Лихачева сохранился лишь на фотографиях (фото 1971 г.). Сейчас на территории завода развернуто строительство жилого квартала.



Директор Московского автомобильного завода Иван Лихачев (слева) и Максим Горький на заводе. 1928 г.

В 1919–1923 годах на заводе ремонтировали грузовики иностранных марок и налаживали собственное производство моторов. 30 апреля 1923 года завод получил имя коммуниста Ферреро – итальянца, убитого фашистами. В марте 1924 года завод получил правительственный заказ: изготовить первую партию советских грузовиков. Первый полутонный грузовик АМО-Ф-15 был собран в ночь на 1 ноября 1924 года. 7 ноября колонна из десяти автомобилей прошла по Красной площади, а 25 ноября, в полдень, три машины из этой десятки отправились в первый для советских машин испытательный пробег: Москва – Тверь – Вышний Волочек – Новгород – Ленинград – Луга – Витебск – Смоленск – Рославль – Москва. Успех автопробега подтвердил достаточно высокий уровень продукции АМО, и с марта 1925 года началось серийное производство автомобилей АМО-Ф-15. В 1925 году завод АМО был переименован в 1-й Государственный автомобильный завод. В 1927 году его директором стал Иван Алексеевич Лихачев. С 1930 года из заводских цехов начали выходить грузовики АМО-2, которые собирали из американских деталей. После завершения модернизации производства и пуска





ИТОГИ

В период с 1975 по 1989 год завод выпускал ежегодно по 195–210 тыс. грузовиков. В 1990-х годах объем производства стал стремительно сокращаться и в 1996 году составил лишь 7,2 тыс. грузовиков.

В период 1924–2006 годов ЗИЛом было выпущено 7 853 985 грузовиков, 39 501 автобус, а в 1936–2006 годах – 12 145 легковых автомобилей.

Плюс к тому за сорок лет, с 1951 по 2000 год, произведено 5,5 млн бытовых холодильников, а всего за восемь лет производства – 3,24 млн велосипедов.

На экспорт в 51 страну мира было поставлено более 630 тыс. автомобилей.

первого в СССР конвейера начался выпуск полностью локализованного грузовика АМО-3. 1 октября 1933 года заводу было присвоено имя Сталина.

После второй реконструкции 1933–1937 годов завод стал выпускать трехтонный грузовик ЗИС-5 (в народе он получил прозвище «Захар»), с 1934 года – грузовик ЗИС-6 и автобус ЗИС-8, с 1936 года – легковой автомобиль ЗИС-101. С началом Великой Отечественной войны производство автомобилей в Москве было свернуто, а оборудование перевезено в Ульяновск, Щадринск, Челябинск и Миасс, вместе с ним отправились и многие специалисты. Основой новых заводов стали эвакуированное оборудование и люди. Так появились Ульяновский и Уральский автомобильные, Челябинский кузнечно-прессовый, Щадринский агрегатный заводы. На московской площадке ЗИСа выпускалось вооружение для фронта.

Расцвет и крах

С 1947 по 1957 год завод ЗИЛ (после смерти И. А. Лихачева в 1956 году заводу было присвоено его имя) выпустил более 770 тыс. автомобилей марки ЗИС-150, разработка которой началась еще до войны, и ее модификаций. Работа над новой моделью постоянно откладывалась. Дело в том, что, с точки зрения государства, увеличивать количество выпускаемых для народного хозяйства грузовиков было важнее, чем повышать их качество.

В 1957 году началось производство автомобиля ЗИЛ-164, который пришел на смену ЗИС-150. Двигатель этого автомобиля был модернизирован, а задний мост обзавелся штампованной балкой.

В 1963 году завод освоил выпуск полностью нового грузовика – ЗИЛ-130. Машина получила новый двигатель мощностью 150 л. с. (доработанный от правительственных ЗИЛов), гидросилитель руля, синхронизированную пятиступенчатую КП, трехместную кабину с панорамным ветровым стеклом. Особо стоит отметить разработанный на ЗИЛе дизайн кабины грузовика – что-то подобное только начало появляться на американском рынке.

На смену ЗИЛ-130 планировалось создать новое семейство бескапотных грузовиков ЗИЛ-170. Этот грузовик обещал стать суперпопулярным и обеспечить новый уровень развития завода. Достичь существенного сокращения временных и материальных издержек при выпуске грузовика ЗИЛ-170 предполагалось за счет того, что новый двигатель предоставит Ярославский моторный завод. Однако к 1976 году от ЗИЛ-170 на самом ЗИЛе остались только воспоминания: на КамАЗ

было отдано все, включая конструкторскую документацию. В результате в 1980-х годах завод остался со «старичком» ЗИЛ-130 и двумя давно замороженными проектами – ЗИЛ-133 и ЗИЛ-169.

К 1985 году заводу удалось запустить производство ЗИЛ-169, который к тому моменту получил новый индекс – ЗИЛ-4331. Чтобы вывести производство новой машины на полную мощность, требовалось еще некоторое время, но его не хватило... Грянул 1991 год – распад СССР, приватизация, экономический кризис... 200 тыс. грузовиков в год оказались никому не нужны.

К 1996 году на ЗИЛе была разработана, по сути, последняя полностью новая модель – «трехтонка» ЗИЛ-5301 «Бычок». Грузовик был оснащен слегка модернизированной кабиной от «старшего» ЗИЛ-4331 и тракторным двигателем ММЗ на «тяжелом» топливе. Однако спасти положение «Бычок» не смог. Началась агония великого завода, продолжавшаяся 15 лет. В 2013 году производство на ЗИЛе было окончательно остановлено. ★



Директор Московского автозавода Иван Лихачев (на первом плане) у выпущенного автомобиля. 1932 г.



Учащиеся школы фабрично-заводского ученичества у станка на Московском автомобильном заводе. 1938 г.

В НОМЕРЕ 11

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 11

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



ЗАЗ-966 – «УШАСТЫЙ
ЗАПОРОЖЕЦ»



НОВЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»



ЗАПОРОЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570

00011



★
ЗАЗ-966

★
ЗАЗ-966 – «УШАСТЫЙ
ЗАПОРОЖЕЦ»

★
НОВЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»

★
ЗАПОРОЖСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ!