

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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



№ 37



ЗИЛ-114

СУПЕРКАР ЭПОХИ ЗАСТОЯ
ТРИ ТОННЫ И ТРИСТА «ЛОШАДЕЙ»
КАК РАБОТАЛА «КОМАНДА МЕЧТЫ»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №37, 2010

РОССИЯ

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

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

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

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

Адрес для писем читателей:
Россия, 170100, г. Тверь, Почтамт, а/я 245,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
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 Агостіні»

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины:
8-800-500-8-400**

Свидетельство о государственной регистра-
ции печатного СМИ Министерства юстиции
Украины КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»
www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел.. (017) 297-92-75
Адрес для писем читателей:
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Отпечатано в типографии:

Deaprinting Officine Grafiche
Novara 1901 Spa, Corso della Vittoria 91,
28100, Novara, Italy.
Тираж: 160 000 экз.

Рекомендуемая цена: 250 руб.,
39.90 грн., 990 тенге, 14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2010 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

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

Иллюстрации предоставлены:

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

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Константина Андреева, Игоря Горячева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

**Редакция выражает благодарность
за предоставленный автомобиль
«Музею техники Вадима Задорожного»,
а также лично
Вадиму Николаевичу Задорожному
и директору музея
Анатолию Ивановичу Хоменко.**

Дата выхода в России 06.07.2010





Правительственный лимузин ЗИЛ-114, безусловно, ассоциируется с эпохой Брежнева. В то же время его вряд ли можно отнести к тем невыразительным явлениям, которые характеризуются емким словом «застой». В историю отечественного автомобилестроения ЗИЛ-114 вошел как прогрессивный, почти совершенный автомобиль.

Dream car & dream team

Автомобильная мода, увы, недолговечна. Когда Никита Сергеевич Хрущев в 1961 году пожелал обновить свой ЗИЛ-111, соблазнившись футуристичностью *Lincoln Continental X-100*, на котором ездил президент США Джон Кеннеди, он вряд ли задумывался о том, что года через три «аэрокосмические» обводы будут выглядеть если не нелепо, то несолидно, нереспектабельно. Через три года Хрущев был отправлен в отставку, к власти пришел Леонид Ильич Брежнев, и появилась объективная причина для создания нового правительственного «лимузина № 1». Когда задумывали ЗИС-110 и ЗИЛ-111, Сталин и Хрущев четко указывали на прототип, с которого следует «срисовать» будущий автомобиль, и машины наследовали все недостатки прототипа. Брежнев, который сам был заядлым автомобилистом и предпочитал вычурные лимузины, как ни странно, не вмешивался в работу. Конструкторы, наконец-то получившие самостоятельность, понимали, что новому автомобилю нужно

продержаться в производстве значительно дольше своих предшественников, а значит обновить всю «начинку» следует с таким расчетом, чтобы конструкции двигателя и шасси быстро не устаревали. Предстояло разработать настоящий *dream car* «автомобиль мечты» роскошный, комфортабельный, безопасный, надежный и динамичный.

Для создания *dream car* на Заводе имени И. А. Лихачева (ЗИЛ) была собрана *dream team* команда «лучших из лучших». Конструкторы должны были воплотить в новой модели все самое передовое, что было в современном автомобилестроении, причем без оглядки на себестоимость, технологичность, возможности смежников и прочие объективные факторы, которые серьезно ограничивают полет инженерной мысли при проектировании серийных промышленных версий.

Пост главного конструктора ЗИЛа в те годы занимал Анатолий Маврикиевич Кригер. Именно он принял решение назначить ведущим конструктором нового лимузина

Василия Федоровича Родионова, до этого возглавлявшего Лабораторию спортивно-гоночных машин ЗИЛа. Родионов пригласил в команду наиболее талантливых с его точки зрения заводских специалистов: Б. Н. Мамаева, Е. З. Брема, Б. Ф. Кузнецова, Л. Н. Гусева, Н. А. Алексеева, А. И. Овсянникова, Г. Р. Гейликмана, В. Д. Фролова, Г. И. Каюкова, Д. Б. Брейгина, П. С. Тарасенко, А. А. Надя, А. А. Тарутина, С. Н. Петрова, Б. С. Голубева, Г. И. Гольдберга, М. И. Фридмана.

Практически с нуля

Все элементы конструкции создавались с нуля за исключением двигателя, работы над которым были начаты еще в 1962 году. Впервые в практике ЗИЛа для снижения массы мотора блок цилиндров был отлит из алюминиевого сплава. От предшественников этот силовой агрегат унаследовал гидравлические толкатели клапанов, делающие ненужной регулировку зазоров в газораспределительном механизме (ГРМ). Кроме того, двигатель



Легковой автомобиль ЗИЛ-114 раннего года выпуска с задней колесной аркой, частично закрытой специальным щитком



оснастили четырехкамерным карбюратором и транзисторной системой зажигания. В результате новый, почти семилитровый мотор получил 300 л. с., что на сотню «лошадей» больше мощности его предшественника, и был способен работать с «родной» автоматической трансмиссией, то есть двухступенчатой планетарной коробкой передач с гидротрансформатором. Автоматика досталась ЗИЛ-114 в наследство от семейства ЗИЛ-111, однако ее испытания вместе с более мощным двигателем выявили ряд недостатков конструкции, компенсировать которые постоянными усо-

осуществлялась с места водителя. Ширина заднего дивана позволяла разместиться четверым пассажирам, хотя рассчитан он был на двоих. Каждое пассажирское место отделялось от соседнего широким, убирающимся в спинку подлокотником, регулировалось не только положение, но даже жесткость сиденья. Стандартная комплектация предполагала установку всеволнового радиоприемника «Радиотехника» с автопоиском и дистанционным управлением с заднего сиденья. В «нестандартную» комплектацию входили средства правительственной спецсвязи

при этом за счет большой площади остекления весьма тяжелый автомобиль не выглядел «тяжеловесом». Хрома в оформлении черного лакового массива кузова было ровно столько, чтобы придать этому «застегнутому на все пуговицы костюму» некоторую элегантность. Внешние различия между первыми «демонстрационными» прототипами ЗИЛ-Э114, построенными в 1966 году в количестве трех машин для испытаний с последующей кремлевской «госприемкой», и промышленными образцами были минимальны и касались лишь оформления передка:

ЗИЛ-114 должен был стать «автомобилем мечты» — роскошным, безопасным, надежным и динамичным

вершенствованиями гидротрансформатора уже не удавалось. В 1966 году начались работы по проектированию трехступенчатой гидромеханической передачи (ГМП). Выпускать новый агрегат и комплектовать им ЗИЛ-114 начали лишь в 1975 году. Мощный мотор и «пластичная» трансмиссия позволяли конструкторам не ограничивать массу автомобиля и габариты кузова. Без оглядки на эти обычные для автоконструирования параметры салон сделали максимально просторным и комфортабельным. Микроклимат обеспечивали три отопителя, кондиционер и особые атермальные стекла, сделанные в Бельгии: они не пропускали тепло в жару и не запотевали зимой. Стеклоподъемники (в том числе и на стеклянной перегородке, отделяющей VIP-отсек от переднего ряда сидений), разумеется, имели электропривод. Центральная блокировка всех дверей

и необходимое для их работы оборудование, экранирующее систему зажигания (модификация «114Е»). Передние сиденья обтягивались натуральной кожей (преимущественно черной), задние светлым английским сукном, позже замененным велюром. Средний ряд сидений традиционно представлял собой два складных strapontена. Торпедо и отдельные элементы интерьера отделывались натуральным лакированным шпоном из карельской березы и ореха.

В дорожной опрае

Новому ЗИЛу надо было придать облик, во-первых, современный, во-вторых, солидный и респектабельный, и, в-третьих, самодостаточный, то есть не привязанный к быстро меняющейся моде. Оптимальное решение было найдено. Обводы ЗИЛ-114 строги, торжественны и «архитектурны»,

самый первый ЗИЛ-Э114 «смотрел на мир» четырьмя квадратными фарами, у всех последующих машин «глаза округлились». Позже ЗИЛ-114 обзавелся еще и «очками» в виде прямоугольной хромированной оправы фар.

В дальнейшем экстерьер лимузина практически не менялся. Исключением стали два элемента. И у ЗИЛ-114, и у его «младшего брата» ЗИЛ-117 арка заднего колеса существовала в двух вариантах. На ранних версиях колеса более чем на треть прикрывали декоративные панели: когда меняли колесо, панель снимали. Позже конструкцию заднего крыла изменили: от съемной части отказались, а линия арки стала намного выше.

Различались и наружные ручки дверей: на ранних образцах (включая опытные) устанавливались обычные выступающие ручки под естественный хват. Позднее их заменили на травмобезопасные, утопленные в дверную панель.

Основу шасси ЗИЛ-114 составляла низкая штампованно-сварная периферийная рама с лонжеронами закрытого сечения. Подобная конструкция обеспечивала защиту автомобиля от деформаций, так как рама имела большую жесткость на кручение. Учитывая три с лишним тонны «живого веса» лимузина, особые требования предъявлялись к подвеске: она должна была справляться с этой нешуточной массой и обеспечивать комфорт высокопоставленных пассажиров устранять «клевки» при торможении и крены на поворотах. Задняя подвеска была решена в традиционном для машин такого класса и массы ключе: зависимая, рессорная, «облагороженная»



Один из ранних образцов ЗИЛ-114, отличающийся оформлением радиаторной решетки



Существует мнение, что конструкторы ЗИЛ-114 «сэкономили» на переднем отсеке салона, зажатом между перегородкой и торпедо, поэтому рулевая колонка сделана откидывающейся — так водителю было проще попасть на свое рабочее место. На самом деле откидывающаяся вверх рулевая колонка (с регулируемым углом установки) была элементом комфорта. При незафиксированной колонке автомобиль не заводился. Кроме того, регулировалось положение передних сидений и угол наклона спинки.

реактивными штангами. «Исюминка», позволившая сделать ход автомобиля необычайно плавным, заключалась в конструкции передней подвески независимой, бесшкворневой, со стабилизатором поперечной устойчивости. Передняя подвеска, как и задняя, была оснащена телескопическими амортизаторами. Упругими элементами служили не пружины, а торсионы, расположенные вдоль рамы и соединенные с нижними рычагами подвески. Впервые на отечественном автомобиле были применены дисковые тормоза, причем на всех четырех колесах. Безопасность и надежность обеспечивалась двумя независимыми контурами. При этом каждый контур действовал на одну из двух пар тормозных колодок, расположенных на тормозном диске по разные стороны от оси. Таким образом, в случае выхода из строя одного из контуров все четыре колеса все равно оставались с исправной парой колодок. Задние тормоза оборудовались ограничителями усилия прообразом современной АБС. «Главный» вакуумный усилитель был объединен с главным

тормозным цилиндром, и еще два гидровакуумных усилителя встраивались в каждый тормозной контур. Стояночный тормоз приводился в действие специальной ножной педалью, причем механический привод действовал на специальные тормозные барабаны задних колес, что позволяло использовать «стояночник» в качестве аварийного тормоза. При трогании с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом. Удобство управления автомобилем обеспечивали гидроусилитель руля, демпфер угловых колебаний, установленный в рулевом приводе, и специальные низкопрофильные шины размером 9,35–15 с усиленным кордом. Для обеспечения бесперебойной работы электрических сервисных механизмов машины были укомплектованы двумя аккумуляторами. В конце 1966 года опытные ЗИЛ-Э114 успешно демонстрировались в Кремле (машины осматривали Л. И. Брежнев и М. А. Суслов), а уже в 1967 году спеццех №6 ЗИЛа начал «стапельную» сборку промышленных образцов «автомобиля мечты».



ЗИЛ-114 позднего года выпуска с полностью открытой задней колесной аркой

А в это время...

1967 год

21 апреля в Греции произошел военный переворот. К власти пришла хунта «черных полковников» во главе с Георгиосом Пападопулосом. В стране начались политические репрессии. В 1974 году хунта была отстранена от власти, а «полковники» приговорены к пожизненному заключению.

1969 год



Впервые в мире создана экспериментальная космическая станция. 14 января с космодрома Байконур стартовал корабль «Союз-4». На следующий день на орбиту вышел «Союз-5», а 16 января состоялась первая стыковка. На фото: москвичи приветствуют возвращение экипажей «Союзов».

1970 год



12 июля знаменитый норвежский путешественник Тур Хейердал отправился на папирусной лодке «Ра-2» к берегам Барбадоса. Цель экспедиции доказать, что в древности мореплаватели могли совершать путешествия в Новый Свет. На фото: Тур Хейердал (третий справа) с членами экипажа лодки.

«Золото партии» (реж. А. Иванов, 1993 год)

Бывший сотрудник КГБ Павел Селихов возвращается в Москву после шести лет тюрьмы, куда он попал по ложному обвинению. Казалось бы, надо начинать жизнь с чистого листа, но прошлое его не отпускает. Вместе с другом Александром Павел продолжает расследовать дело о «золоте партии», которым он занимался в конце 80-х. За стратегическими запасами КПСС идет охота, бывшие партийные «казначей» один за другим кончают жизнь самоубийством. Выясняется, что все они когда-то были пациентами закрытого санатория, где их кодировали. «Кто следующий на самоуничтожение?» — задается вопросом Селихов. Один из охотников за золотом — Виктор, сын некогда влиятельного партийного функционера, — разезжает на великольном правительственном ЗИЛ-114 в сопровождении целой свиты телохранителей. Начинается борьба не на жизнь, а на смерть — со слежкой, погонями, перестрелками. Селихов знакомится с Ликой, дочерью генерала Батова, тоже погибшего при странных обстоятельствах. Девушка помогает ему вернуть архив отца, и ее убивают. В конце концов, Селихову удается захватить секретную картотеку и заминировать самолет, на котором Виктор пытается вывезти на Запад семь тонн золота.



Легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-114

Как родился логотип

Благодаря ЗИЛ-114 у Завода имени И. А. Лихачева появился единый фирменный знак. Так сложилось, что все автомобили АМО ЗИС — ЗИЛ украшали аутентичные разно-стильные эмблемы, а официальные заводские бланки — лишь изображения присвоенных заводу орденов Ленина и Трудового Красного Знамени. Эмблему для ЗИЛ-114 вписанную в ромб аббревиатуру «ЗИЛ» на фоне горизонтального или вертикального прямоугольника — создал конструктор-кузовщик Илья

Сухоруков. Он пришел на завод в 1948 году, работал на разных участках и должностях, в том числе и цеховым художником. Возможно, нарисованная им эмблема так и осталась бы штучной работой, «полномочия» которой ограничивались семейством ЗИЛ-114/117, если бы не энтузиазм заместителя начальника экспериментального цеха Георгия Алексеевича Матерова. Работа Сухорукова понравилась Матерovu, и он обратился к директору завода с предложением утвердить эмблему в качестве

официального логотипа и использовать фирменный знак на всех изделиях и документах ЗИЛа. После организованной энтузиастом «презентации», в ходе которой директору ЗИЛа П. Д. Бородину были продемонстрированы эмблемы, выполненные заводскими умельцами в виде нагрудных знаков, ему ничего не оставалось, как подписать приказ. Произошло это 15 января 1972 года. Теперь эта дата считается официальным днем рождения логотипа «ЗИЛ».



Дальние родственники



Lehmann-Peterson (1963–1970 годы)

Советские автолюбители, изучавшие в середине 60-х годов американские «дредноуты» по автопарку иностранных посольств в Москве, увидев на самых больших автомобилях шильдики *Lehmann-Peterson*, решили, что это новая марка лимузинов. Между тем так называлась всего лишь небольшая мастерская, специализировавшаяся на переделке серийных автомобилей высшего класса (главным образом, *Lincoln*) в лимузины (зачастую бронированные) с тремя рядами сидений. В 1963 году фирму организовали предприниматель Джордж Леман и спортивный автомеханик Роберт Петерсон. Для «затравки» они изготовили стрейч из *Lincoln Continental*, назвав свой «пульман» *Executive*, и продемонстрировали его Форду-младшему. Вскоре между корпорацией и мастерской было заключено официальное соглашение. Леман и Петерсон создавали свои «штучные» суперлимузины на протяжении шести лет.



Cadillac Fleetwood 75 Limousine (1969 год)

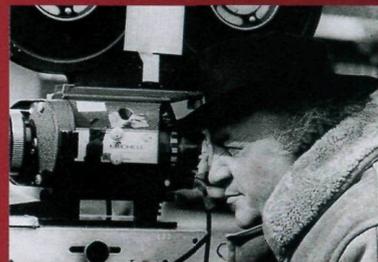
В 1969 году самый «лимузинистый», то есть длинный и роскошный, из модельного ряда *Cadillac Fleetwood 75* претерпел очередной фейслифтинг (ежегодное обновление экстерьера было характерно для американских автомобилей 60–70-х годов) и в результате утратил индивидуальность. Традиционно узнаваемая модель попала под «каток» общей эстетической концепции, разработанной *General Motors* для всех своих больших автомобилей. Этот стиль был создан под влиянием творений дизайнеров *Chrysler*, вдохновленных, в свою очередь, обводами пассажирских реактивных самолетов. Это, впрочем, не умаляет достоинств *Fleetwood 75* образца 69-го и 70-го годов. С ЗИЛ-114 его роднят кузов «лимузин» (средний ряд сидений тоже был складным), рама, дисковые тормоза, автоматическая трансмиссия и сверхмощная V-образная «восьмерка». Двигатель *Cadillac* поражает воображение своими характеристиками: рабочий объем 8,2 литра, мощность около 400 л.с.

1972 год



Трагедия на XX Олимпийских играх в Мюнхене: 5 сентября террористы из организации «Черный сентябрь» захватили в заложники и расстреляли 11 членов спортивной делегации Израиля. Однако на чрезвычайном заседании Международного олимпийского комитета было решено продолжить соревнования.

1973 год



На экраны выходит «Амаркорд» — один из лучших фильмов знаменитого итальянского режиссера Федерико Феллини. Сценарий написан совместно с Тонино Гуэррой. Фильм получил множество премий, в том числе «Золотой глобус» и «Оскар».

1974 год

15 сентября на окраине Москвы в лесопарке Беляево прошла выставка картин художников-авангардистов. К месту ее проведения власти направили бульдозеры, картины ломали, художников арестовывали. Эта акция стала наиболее заметным событием такого рода после разгона Н. С. Хрущевым в 1962 году выставки в Манеже и вошла в историю как «Бульдозерная выставка».



ЗИЛ-114





- ❶ Строгость и монументальность линий характерны не только для внешнего вида ЗИЛ-114, но и для внутренней отделки салона
- ❷ Ручка откидывания рулевой колонки
- ❸ Селектор автоматической коробки передач
- ❹ Часы и приемник на приборной панели — отечественного производства





- ❶ Специальные «маски-очки» на фарах ЗИЛ-114 появились не сразу
- ❷ Эта эмблема, разработанная специально для ЗИЛ-114, впоследствии стала официальным фирменным знаком ЗИЛа
- ❸ На передних крыльях установлены лампочки-габариты, облегчающие маневрирование в темное время суток
- ❹ Рабочее место водителя не назовешь просторным: основная часть салона предназначена для высокопоставленных пассажиров
- ❺ Несмотря на строгий стиль, у автомобиля достаточно хромированных деталей, например зеркало заднего вида
- ❻ «Ребришки» на воздухозаборниках перед ветровым стеклом тоже отделаны хромом



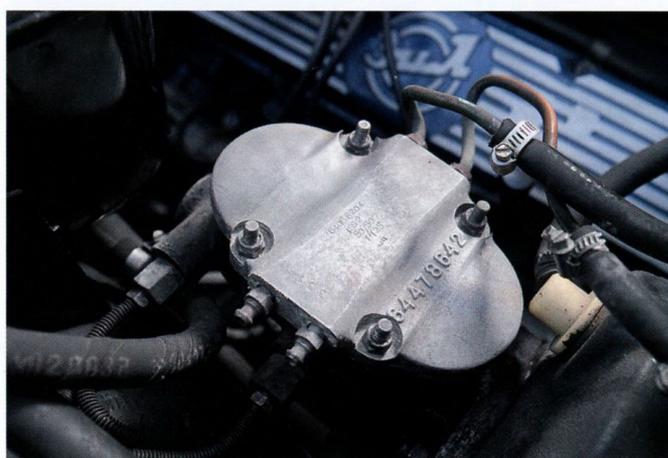


- ❶ Двухместный задний диван — верх комфорта
- ❷ Широко распахиваемые двери, низкие пороги и высокий дверной проем обеспечивали удобство посадки в машину
- ❸ Стеклоподъемники на всех дверях имели электрический привод и управлялись, в том числе, и с пассажирских мест (две кнопки справа на двери)
- ❹ Индивидуальная подсветка салона встроена в широкие задние стойки





- ❶ Клавиша, с помощью которой пассажирская дверь открывалась изнутри
- ❷ Мощный V-образный восьмицилиндровый двигатель
- ❸ Продублированные бачки для тормозной жидкости
- ❹ В подлокотнике около заднего сиденья расположен радиоприемник с автоматической настройкой
- ❺ Блок управления климатом на заднем сиденье
- ❻ Полностью герметичный прерыватель-распределитель зажигания
- ❼ Распределитель тормозной системы с двумя полностью независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса



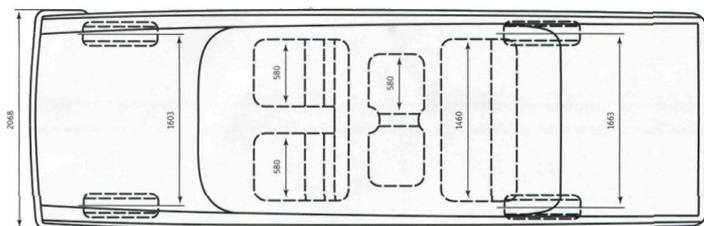
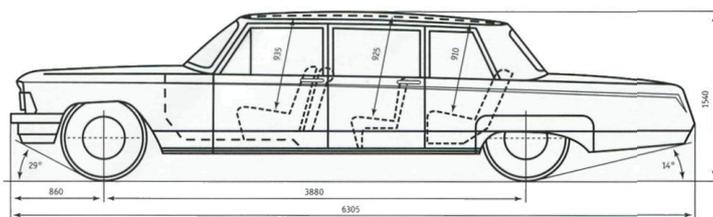


Схема автомобиля ЗИЛ-114

Технические характеристики ЗИЛ-114	
Число мест	7
Максимальная скорость	190 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	13,5 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	19 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторные батареи	6СТ-54
Реле-регулятор	РР-139
Прерыватель-распределитель	Р-116
Генератор	Г-160
Стартер	СТ-14В
Свечи зажигания	РАЛ 14L-7
Размер шин	9,35-15
Масса, кг	
снаряженная	3085
полная, в том числе:	3610
на переднюю ось	1685
на заднюю ось	1925
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	170
под задней осью	195
Рулевой механизм	
винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатым сектором, с гидравлическим усилителем, передаточное число 17,5	

Наименьший радиус поворота, м	
по оси следа внешнего переднего колеса	7,6
Подвески	
передняя	независимая, рычажная, бесшкворневая, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические
задняя	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	
двухступенчатая КПП: I 1,72; II 1,00; задний ход 2,39; трехступенчатая КПП: 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 двигателя	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	



С 1967 по 1978 год было изготовлено 145 автомобилей семейства ЗИЛ-114/117/117В. Из них 113 — собственно лимузинов ЗИЛ-114. Несмотря на высокое предназначение «главы семейства», на его базе было создано несколько любопытных модификаций, далеких от «государственной службы». И все же самыми знаменитыми и заметными стали модели, занимавшие место в одном правительственном кортеже со своим «монументальным» предком.



ЗИЛ-117. Появление укороченного седана на базе ЗИЛ-114 — вовсе не прихоть конструкторов. Во-первых, для обеспечения безопасности правительственных кортежей нужны были динамичные и быстроходные машины сопровождения. Во-вторых, необходимо было заполнить статусную нишу автомобилем для кандидатов в члены Политбюро ЦК КПСС — превосходящим ГАЗ-13, но скромнее ЗИЛ-114. Эти функции в 1971 году и возложили на укороченную версию «114-го»: вместе с перегородкой и strapонтенами он потерял 58 см длины кузова, сбросил более 200 кг и, как следствие, стал способен разогнаться до 200 км/ч.

ЗИЛ-117В. На базе ЗИЛ-117 был разработан двухдверный пятиместный фаэтон ЗИЛ-117В. С 1973 по 1979 год выпустили пять фаэтонов «общего назначения» и три автомобиля специально для церемониального передвижения министра обороны во время парадов на Красной площади. Парадные фаэтоны оснащались блоком микрофонов и радиостанцией, правое переднее сиденье отсутствовало, рядом со спинкой сиденья водителя располагалась высокая консоль с ручкой, за которую стоящий человек мог держаться при движении. Эти машины были выкрашены в характерный серо-голубой цвет и в отличие от «простых» фаэтонов имели светло-серый тент.



ЗИЛ-114А. Когда в ноябре 1972 года Леонид Ильич Брежнев перенес первый инсульт, стало ясно, что во всех поездках глава государства должна сопровождать машина, оборудованная для оказания экстренной медицинской помощи, но при этом внешне не выбивающаяся из общего стиля правительственного кортежа. Такой автомобиль решили создать на базе ЗИЛ-114. В 1974 году были изготовлены две машины. Внешне они представляли собой универсалы с надстройкой над крышей, увеличивающей высоту салона. Отделанный мягкой серой кожей роскошный салон был рассчитан на водителя, охранника, бригаду из трех врачей и одного лежащего пациента, для транспортировки которого машина комплектовалась кожаными носилками.



ЗИЛ-114 киносъёмочный. Этот специальный автомобиль для кинооператоров, внешне напоминающий небольшой грузовичок с кабиной от правительственного лимузина, нечасто можно увидеть на улице. Он изготовлен на шасси ЗИЛ-114 на киностудии «Мосфильм» еще в начале 80-х годов, но эксплуатируется до сих пор. Плавный ход правительственных автомобилей прекрасно подходит для киносъёмок «с движения», но правильно разместить камеру на обычном лимузине достаточно проблематично из-за закрытого салона. Когда списанные с основной работы правительственные машины иногда передавали киностудиям, на них спереди и сзади монтировали специальные открытые платформы, позволяющие разместить оператора с камерой.

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ГАЗ-А**

DeAGOSTINI

