ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
279 РУБ., 49.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 17900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 61

ЗИЛ-117

DREAM CAR «С ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ЛИЦОМ»
ПОКОРОЧЕ И ПОЛЕГЧЕ
ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ СЕДАНА

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №61, 2011

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: 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).

www.deagostini.ru

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 Паблишинг»
01032, Украина, г Киев,
ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г Киев, а/я «Де Агостини»
Україна, 01033, м. Київ, а/с «Де Агостіні»

www.deagostini.ua

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

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

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

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: 120 000 экз.

Рекомендуемая цена: 279 руб.,
49.90 грн., 990 тенге, 17900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2011 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель 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

Иллюстрации предоставлены:
Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3, 4, 5 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6 (все): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): 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 Груп»
Фотосъемка автомобиля
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную помощь в подготовке выпуска Константина Андреева, Александра Павленко, Николая Чеканова, Владимира Киреева, Владимира Мазепу, Максима Шелепенкова и Андрея Борисовича Яшина

За организацию съемок благодарим ГУП «Поклонная гора» и лично Владислава Васильевича Урванова

Благодарим за предоставленный автомобиль «Национальный автомобильный музей» (Москва) и лично Федора Дмитриевича Поспелова

Дата выхода в России 07.06.2011

Судьба седана экстра-класса ЗИЛ-117 на базе лимузина ЗИЛ-114 сложилась совсем не так, как планировали на Заводе имени И. А. Лихачева в начале 60-х годов. Если бы задуманное осуществилось, пятиместный седан мог появиться одновременно с лимузином и положить начало самостоятельному мелкосерийному производству. И тогда, возможно, первые лица нашего государства сегодня ездили бы на отечественных автомобилях.

Покушение на «Чайку»

Задание разработать новый правительственный лимузин засидевшиеся без дела во второй половине 50-х годов конструкторы ЗИЛа встретили с воодушевлением. Однако благополучно запущенное производство ЗИЛа-111 оказалось нерентабельным. Его предшественник ЗИС-110 выпускался в количестве примерно двух с половиной сотен в год: эти машины предназначались не только для государственной и партийной элиты, но и для чиновников рангом пониже, а кроме того, использовались в качестве такси и скорой помощи. Новый лимузин ЗИЛ-111 поставлялся только политикам высшего ранга, поэтому потребность в этих автомобилях не превышала 10–15 экземпляров в год. Разумеется, госзаказ такого уровня выполнялся беспрекословно, однако легковое производство на ЗИЛе оказалось под угрозой «вымирания». В первую очередь без работы могли остаться сборщики уникальные высококлассные специалисты с бесценным опытом. Кроме того, легковое производство могло лишиться площадей, оборудования и необходимого финансирования.

В 1960 году молодые конструкторы ЗИЛа предложили вернуть производству рентабельность путем создания на базе правительственного лимузина утилитарных модификаций. Самыми перспективными версиями они считали комфортабельный микроавтобус и пятиместный седан. И если идея с микроавтобусом получила свое воплощение в «Юности», то «пилить» лимузины на заводе не спешили. Дело в том, что разработанный в порядке «инициативы снизу» уникальный автобус ЗИЛ-118 вполне вписывался в понятие «техническое творчество молодежи», а создание на базе лимузина упрощенной легковой модификации без одобрения свыше было бы воспринято как «покушение на основы». Лимузины всегда считались флагманами отечественного автомобилестроения, вобравшими в себя все самое лучшее, а их укороченные «младшие братья», унаследовав все родовые достоинства прототипа, стали бы вполне «земными» машинами экстра-класса. Разумеется, о массовом выпуске таких автомобилей и, тем более, о поступлении их в свободную продажу речи не было.

Авторы идеи подсчитали, что для сохранения легкового производства на прежнем уровне вполне хватило бы выпуска двух сотен седанов в год. Конкретную целевую аудиторию такого автомобиля зиловцы не указывали, но если учесть, что эта цифра вполне сопоставима с годовым объемом производства автомобилей ГАЗ-13 «Чайка», вывод напрашивался сам собой. Как бы то ни было, эту идею одобрило руководство ЗИЛа. За поддержкой обратились к А. Н. Косыгину, занимавшему в те годы пост заместителя председателя Совета министров СССР. В конце концов, Косыгин дал добро на реализацию проекта.

Легковой автомобиль высшего класса ЗИЛ-117

Несмотря на свое «высокое предназначение», ЗИЛ-117 был утилитарным легковым автомобилем

В списке «мероприятий общегосударственного значения», вошедших в Постановление Совета министров от 30 ноября 1961 года № 1100 «О плане развития народного хозяйства СССР на 1962 год», присутствовал пункт, адресованный Заводу имени Лихачева: разработать автомобили высшего класса нового поколения лимузин ЗИЛ-114 и седан ЗИЛ-117.

Вскоре «в верхах» было подписано распоряжение о строительстве на территории ЗИЛа завода, рассчитанного на производство двух тысяч микроавтобусов «Юность» и двухсот пятиместных седанов в год.

В 1962 году зиловские конструкторы начали параллельно разрабатывать две 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. Конструкторы успели приступить к разработке и изготовлению оснастки для производства «сто семнадцатого». В 1963 году в Горьком даже был приостановлен выпуск «Чайки» ГАЗ-13, но...

Дальше что-то пошло «не так». Производство ГАЗ-13 вскоре без объяснения причин возобновили, а зиловцам пришлось заняться рестайлингом ЗИЛ-111. Что произошло, неизвестно, но проект так и не был реализован. Возможно, в верхах пролоббировали интересы Горьковского автозавода. А может, в ситуацию вмешался всемогущий Госплан, не терпящий никаких «импровизаций». Так или иначе, завод по производству «Юности» и седанов построен не был, а единственным официальным заказчиком «штучного» легкового производства ЗИЛа остался Гараж особого назначения (ГОН). ЗИЛ-114 в плановом порядке довели до «стапелей» сборочного цеха, а почти состоявшийся проект «ЗИЛ-117» пришлось заморозить. Несколько лет спустя эта модель все же увидела свет, а вот отказ от организации на ЗИЛе мелкосерийного производства седанов имел необратимые последствия. Есть все основания полагать, что если бы это производство все-таки было создано, оно просуществовало бы до вступления России в эпоху рыночной экономики, что сделало бы рентабельной разработку новых моделей для первых лиц государства.

Версии, домыслы, слухи

Мелкосерийное производство нового автомобиля представительского класса ЗИЛ-114 началось в 1967 году. Видимо, какие-то надежды на хеппи-энд у создателей седана еще оставались, поскольку работы по «материализации» идеи не прекращались. К 1968 году был построен пластилиновый макет ЗИЛ-117 в натуральную величину, а в апреле 1969-го увидел свет первый опытный образец. В марте 1970 года то есть спустя год после создания ходового прототипа и по прошествии девяти лет с начала разработки техническое задание на ЗИЛ-117 было утверждено Министерством автомобильной промышленности СССР. Остальное было «делом техники».

Первый «промышленный» седан представительского класса был принят в эксплуатацию кремлевским Гаражом особого назначения 7 июля 1971 года, а в 1972-м ЗИЛ-117 был представлен широкой публике на ВДНХ СССР. Что послужило причиной неожиданной востребованности отвергнутой несколько лет назад модели? На этот вопрос нет однозначного ответа. Разумеется, речь шла уже не о планируемом ранее мелкосерийном производстве седана и его эксплуатации в потребительском сегменте «Чайки». Штучный выпуск, количественно сопоставимый с ЗИЛ-114, заказал ГОН, но о реальных причинах этого шага можно только догадываться.

Есть три основные версии, три «мифа», из которых относительно правдоподобен только один, но и он не имеет документального подтверждения.

Согласно первой версии, автомобиль, превосходящий «генсековский» лимузин в скорости, динамичности и маневренности, зиловским конструкторам заказало 9-е Управление КГБ, отвечающее за безопасность первых лиц государства: в сопровождении кортежей такие машины могли более эффективно выполнять свои «сторожевые» функции.

Эта версия вызывает сомнение по двум причинам. Во-первых, утилитарную модель лимузина логично было бы заказать и начать выпускать мелкосерийно одновременно с базовой моделью, а не пятью годами позже. А во-вторых, впоследствии служба охраны использовала в кортежах преимущественно или полноразмерные ЗИЛ-114, или «Чайки».

В основе второй версии лежит одна из многочисленных исторических баек. Якобы когда в 1966 году предсерийные образцы нового лимузина ЗИЛ-114 демонстрировали в Кремле Брежневу, Леонид Ильич дал понять ведущему конструктору машины В. Ф. Родионову, что впечатляющие габариты автомобиля и его значительная масса лишают водителя того удовольствия, которое мог бы обеспечить трехсотсильный мотор, будь машина покороче и полегче.

ЗИЛ-117 часто использовался для специальных тренировок сотрудников охраны первых лиц государства

Отказ от создания на ЗИЛе мелкосерийного производства седанов имел далеко идущие необратимые последствия. Есть все основания полагать, что если бы такое производство все-таки было создано, оно благополучно просуществовало бы до вступления России в эпоху рыночной экономики, что сделало бы рентабельной разработку новых моделей для первых лиц нашего государства.

Расценивать это замечание заядлого кремлевского автолюбителя следовало так: «Хочу иметь «повседневную» динамичную модификацию этого автомобиля, управлять которой я мог бы сам».

Эта версия заведомо неверна. Для удовлетворения «драйверских» амбиций генсека достаточно было создать один-два спецэкземпляра, «перепиленных» вручную из серийных ЗИЛ-114, а не затевать мелкосерийное производство спустя пять лет.

И, наконец, «номенклатурная» версия.

На рубеже 60-70-х годов подковерная борьба в высших эшелонах власти заметно обострилась. Все большее значение приобретали внешние атрибуты власти, все затейливее становилась неписаная «табель о рангах». Если «Чайка» внешне напоминала ЗИЛ-111 первого поколения и не слишком отличалась от его рестайлинговой версии (111Г), то рядом с «модерновым» ЗИЛ-114 ГАЗ-13 смотрелся архаично и несолидно. Между тем набирал политический вес второй эшелон партийной элиты — кандидаты в члены Политбюро ЦК КПСС. Использовать в качестве служебных машин лимузин ЗИЛ-114 (как было положено членам Политбюро) им не позволял статус. А довольствоваться устаревшей «Чайкой», как «какие-нибудь» отраслевые министры и их замы, значило скомпрометировать «завоеванную позицию». Считалось, что в какой-то момент было найдено «соломоново решение»: заказать на ЗИЛе автомобиль специально для государственных чиновников уровня кандидата в члены Политбюро, который сам смотрелся бы, как «кандидат в ЗИЛ-114». Иначе говоря, призвать на государственную службу невостребованный доселе седан.

Эта версия выглядела бы вполне правдоподобной, если бы не одно «но»: ГОН, являвшийся единственным официальным заказчиком продукции Спеццеха № 6 ЗИЛа, не обслуживал кандидатов в члены Политбюро.

Дело техники

Разработка платформы «114-117» велась под руководством главного конструктора проекта Василия Федоровича Родионова. «Печкой», от которой «плясали» при создании ЗИЛ-117, стал салон.

Из салона убрали перегородку с выдвижным стеклом, отделяющую VIP-отсек для сановных пассажиров от «партера», и средний ряд сидений-страпонтенов.

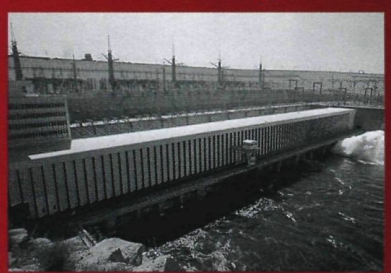
Испытания ЗИЛ-117 на Дмитровском автополигоне НАМИ

А в это время...

1970 год

9 мая на Мамаевом кургане в Волгограде была заложена капсула с обращением участников Великой Отечественной войны к потомкам. Капсула должна быть вскрыта 9 мая 2045 года, ровно через 100 лет после победы.

1971 год



В Египте введена в строй Асуанская плотина — гидроэнергетический комплекс на реке Нил, построенный при содействии Советского Союза. Строители считают, что из материала, затраченного на строительство плотины, можно было бы легко соорудить 17 пирамид Хеопса.

1973 год

4 апреля в Нью-Йорке состоялось официальное открытие Всемирного торгового центра — комплекса из семи зданий, спроектированного архитектором Минору Ямасаки. Архитектурной доминантой комплекса были знаменитые башни-близнецы высотой в 110 этажей. 11 сентября 2001 года башни были разрушены в результате террористической атаки.

Рулевое управление ЗИЛ-117 оснащалось гидроусилителем и демпфером угловых колебаний, благодаря чему «баранку» можно было вращать одним пальцем, но руль при этом не терял необходимой «информативности». Для облегчения посадки-высадки водителя рулевая колонка была сделана откидывающейся, как и на ЗИЛ-114. Кроме того, ее можно было регулировать по высоте.

Задний диван придвинули к спинкам передних сидений с таким расчетом, чтобы высокопоставленные пассажиры по-прежнему чувствовали себя комфортно, а первый и второй ряды не мешали бы друг другу при продольной регулировке. В результате удалось сэкономить около полуметра длины. Все остальное строилось вокруг этого «усеченного» интерьера. Теоретически, укороченный кузов «сто семнадцатого» можно было сделать несущим, но для этого пришлось бы начать разработку с чистого листа, а необходимое в этом случае усиление каркаса свело бы на нет экономию массы. Таким образом, в основу конструкции легла оригинальная штампованно-сварная рама лестничного типа, в то время как на «сто четырнадцатом» использовалась периферийная рама.

Колесная база, по сравнению с ЗИЛ-114, укоротилась на 480 мм. На полметра укоротились и прочие элементы конструкции «сто четырнадцатого», расположенные по всей длине машины: кузов, карданный вал, трубопроводы, проводка. В остальном «железо» ничем от «начинки» лимузина не отличалось.

Обеспечивать седану приемистость и быстроходность должна была прекрасно зарекомендовавшая себя на тяжеловесном лимузине V-образная «восьмерка» ЗИЛ-114 с гидравлическими толкателями клапанов, транзисторной системой зажигания и четырехкамерным карбюратором.

Помимо двигателя в наследство от своего «вельможного брата» «сто семнадцатый» получил и его автоматическую трансмиссию: двухступенчатую планетарную коробку передач с гидротрансформатором. С 1975 года обе модели семейства комплектовались новой трехступенчатой ГМП.

Без изменения осталась и фирменная зиловская подвеска, обеспечивающая автомобилям этого семейства необычайно мягкий и плавный ход. Ключевой особенностью передней подвески были стабилизатор поперечной устойчивости и торсионы в качестве упругого элемента. Кроме того, подвески крепились к раме через резиновые шарниры, что существенно снижало уровень шума в салоне.

Сверхнадежная тормозная система «сто семнадцатого» тоже не претерпела изменений. Каждый из двух независимых контуров 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. Это давало возможность использовать стояночный тормоз даже при полном отказе гидравлики. При трогании автомобиля с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом.

Всевозможные сервоприводы можно считать едва ли не визитной карточкой вспомогательных сервисов семейства ЗИЛ-114-117. С помощью сервоприводов омывалось лобовое стекло автомобиля, поднимались и опускались боковые стекла, выдвигалась антенна, блокировались дверные замки, и даже производилась настройка радиоприемника.

Новая эстетика

Роскошный салон седана отличался от салона лимузина не только отсутствием перегородки и количеством посадочных мест, но и вариантами обивки сидений. В отличие от ЗИЛ-114 на его «младшей версии» кожей могли быть обиты не только передние сиденья, но и задний диван. После «упразднения» подлокотников аппарат спецсвязи и пульты дистанционного управления радиоприемником и кондиционером перебрались в массивную конструкцию между передними креслами. Несмотря на «демократичный» салон, не поделенный на два автономных объема, седан унаследовал от лимузина раздельную систему кондиционирования: передние и задние ряды сидений имели независимые блоки отопления, охлаждения и вентиляции. Кузов автомобиля в его средней части пришлось подвергнуть довольно серьезным изменениям. Между задних дверей оказались не страпонтены, а места для «сановных» пассажиров, однако нельзя сказать, что из-за этого верхняя половина кузова просто лишилась боковых окон перед задними стойками. Поскольку крыша седана имела не восемь стоек, а только шесть, задние стойки были немного усилены. В результате их передняя кромка имела меньший, по сравнению с ЗИЛ-114, угол наклона (на виде сбоку), который автоматически

Единственный экземпляр ЗИЛ-117, окрашенный в красный цвет

приобрела и верхняя половина дверного проема. Остекление задних дверей получило глухие форточки.

Оформление и оперение экстерьера седана отличалось от исходного лишь хромированными молдингами по контуру колесных арок и нижним кромкам задних крыльев. Безупречный дизайн «сто четырнадцатого», разработанный Татьяной Киселевой и Игорем Таскиным под руководством Бориса Федоровича Кузнецова, не нуждался в корректировке. Укороченный на полметра кузов, обретя новые пропорции, не лишился гармонии, а лишь наполнился новым эстетическим смыслом.

Более того, седан воспринимался совершенно иначе, нежели лимузин. Если последний, с точки зрения «прикладного», «повседневного» автомобилестроения, был во многих отношениях избыточен, поскольку его архитектура была подчинена единственной цели — возить государственную элиту, то ЗИЛ-117, несмотря на свое «высокое предназначение» и техническое совершенство, являлся, прежде всего, утилитарным легковым автомобилем. И если «сто четырнадцатым» можно было лишь восхищаться и любоваться, то ЗИЛ-117, в силу его традиционности, вполне можно было представить собственной машиной.

Главная задача была выполнена. Максимальная скорость ЗИЛ-117, по сравнению с ЗИЛ-114, возросла на 10 км/ч, время разгона до 100 км/ч уменьшилось на полсекунды, расход топлива при скорости 80 км/ч сократился на 1 л/100 км. Кроме того, автомобиль получился на 58 см короче и на 205 кг легче полноразмерной версии.

Дальние родственники

Rolls-Royce Silver Shadow I (1965–1976 годы)

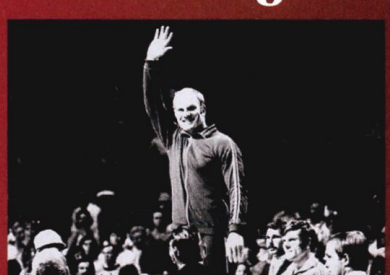
В 1969 году, практически одновременно с предсерийными образцами ЗИЛ-117, на Дмитровском полигоне проходил испытания *Rolls-Royce Silver Shadow I*. Едва ли это было случайным совпадением. Дело в том, что *Silver Shadow* не только представлял тот же, что и ЗИЛ-117, класс представительских автомобилей, но и выпускался в двух вариантах — стандартном и с увеличенной колесной базой. На этом, впрочем, сходство и заканчивается. Созданная в 1965 году новая базовая модель *Rolls-Royce* сочетала «революционность» (в понимании самой фирмы) с консерватизмом. С одной стороны, модель *Silver Shadow* («Серебряная тень») унаследовала от предшественницы *Silver Cloud* не только академизм конструкции, но и V-образный восьмицилиндровый двигатель объемом 6,2 л и мощностью 172 л. с. С другой стороны, стремясь идти в ногу со временем, *Rolls-Royce* впервые в своей практике использовал несущий кузов. Кроме того, на этой модели все колеса оснащались дисковыми тормозами, а независимой была подвеска не только передних, но и задних колес. Более того, до 1969 года *Rolls-Royce Silver Shadow* оборудовался гидравлической системой стабилизации подвесок, созданной по лицензии *Citroen*. В 1977 году модель подверглась незначительной модернизации и легкому рестайлингу, после чего стала называться *Silver Shadow II*. Это семейство стало одним из самых коммерчески успешных за всю историю фирмы. За 15 лет было произведено более 30 тысяч экземпляров «Серебряных теней» всех модификаций.

1974 год

В апреле на конкурсе Евровидение в Брайтоне (Великобритания) победу одержал шведский музыкальный квартет *ABBA* с песней *Waterloo*. В 2010 году *ABBA* заняла почетное место в Зале славы рок-н-ролла в Кливленде (США).

На фото: солисты группы *ABBA* Анни-Фрид Лингстад и Бьорн Ульвеус в Москве (2006 год).

1976 год



17 июля в Монреале (Канада) открылись XXI летние Олимпийские игры. Сборная СССР заняла первое место в командном зачете, завоевав 49 золотых, 41 серебряную и 35 бронзовых медалей. *На фото:* двукратный олимпийский чемпион по вольной борьбе Иван Ярыгин на пьедестале почета.

1977 год

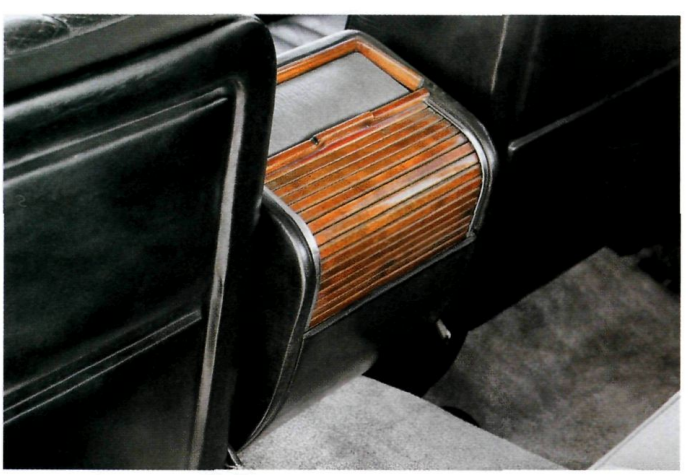
7 октября в СССР принята новая Конституция взамен Конституции СССР 1936 года. Она вошла в историю как «конституция развитого социализма». Шестая статья закрепляла однопартийную политическую систему. Конституция действовала на территории России до декабря 1993 года.

ЗИЛ-117

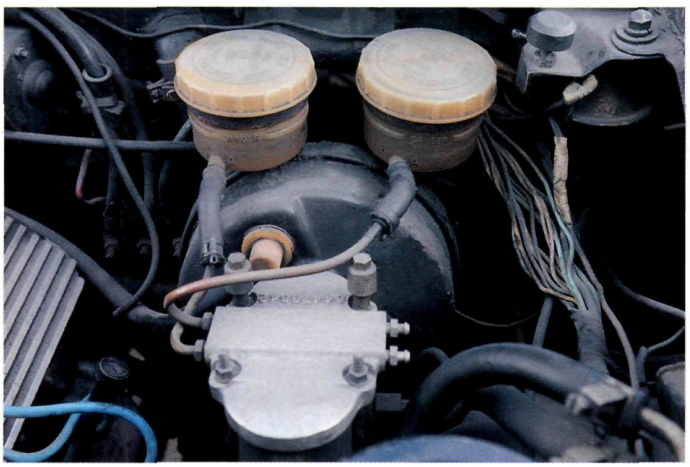
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

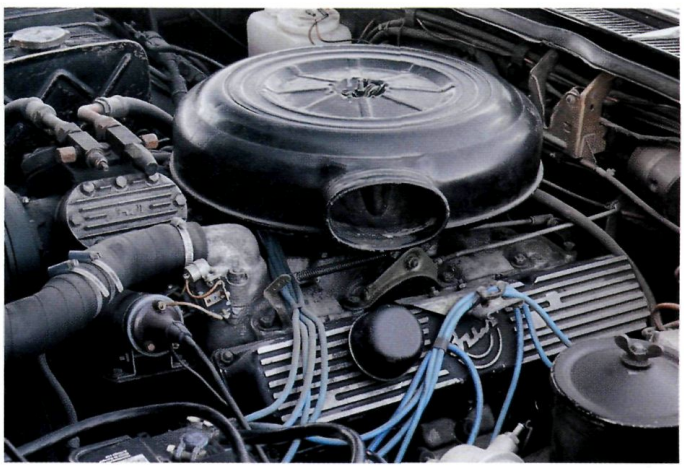
- *Передняя часть салона седана ЗИЛ-117 и базового лимузина ЗИЛ-114 не отличались друг от друга*
- *Чтобы облегчить водителю выход из машины, рулевую колонку сделали откидывающейся вперед*
- *Кнопочный селектор управления автоматической коробкой передач*

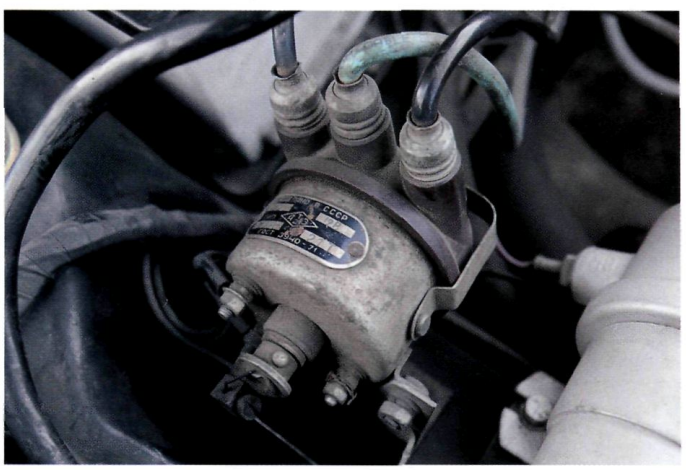
- *В обязательное оснащение автомобиля входили противотуманные фары желтого света*
- *Справа и слева над пассажирским сиденьем поворотный диффузор кондиционера и лампочка индивидуальной подсветки*
- *На водительской двери находится блок клавишей управления всеми электрическими стеклоподъемниками*
- *Под деревянной шторкой в задней части подлокотника сидений первого ряда спрятан пульт дистанционного управления магнитолой*
- *Снизу на дверном подлокотнике — лампа подсветки пространства при открытой двери*
- *Блок управления климатической установкой. Даже дефлекторы выполнены из металла*



- *Хорошо видно, что на седане отсутствует перегородка салона за передним рядом сидений*
- *Благодаря большому заднему свесу у автомобиля огромный багажник, который чаще использовался для установки специальной аппаратуры, чем для перевозки багажа*
- *Заливная горловина бензобака спрятана за крышкой между задними фонарями*
- *Лампа подсветки номерного знака в нише заднего бампера*







- *Гидравлический привод тормозов с двумя полностью независимыми контурами, каждый из которых действует на все колеса*
- *Кожух воздушного фильтра невероятно больших размеров занимает центральное место под капотом*
- *Переключатель аварийной системы зажигания на случай выхода из строя одного из независимых контуров*
- *Седан ЗИЛ-117 оказался короче лимузина ЗИЛ-117 всего на полметра*

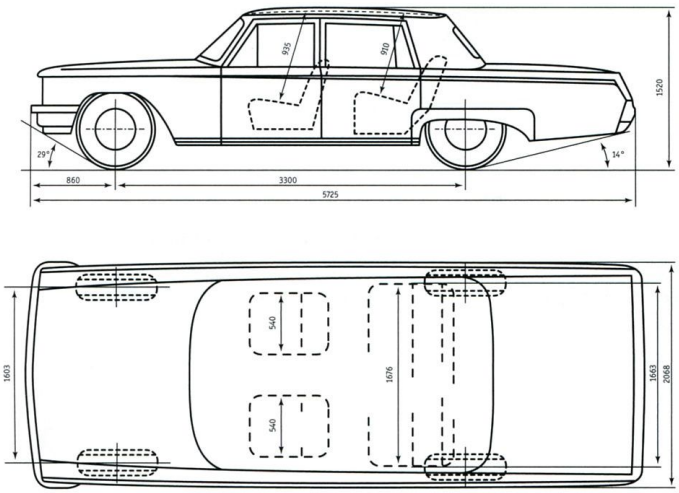


Схема автомобиля ЗИЛ-117

Технические характеристики ЗИЛ-117	
Число мест	5
Максимальная скорость	200 км/ч
Разгон до 100 км/ч	13 с
Тормозной путь со скорости 80 км/ч	40 м
Расход топлива при скорости 80 км/ч	18 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ-54
Генератор	Г-160
Реле-регулятор	РР-139
Прерыватель-распределитель	Р-116
Стартер	СТ-14В
Свечи зажигания	PAL 14L-7
Размер шин	9,35–15
Масса, кг	
снаряженная	2880
полная, в том числе:	3255
на переднюю ось	1540
на заднюю ось	1715
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
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 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

Ошибочно считается, что разработка ЗИЛ-117 началась в 1970 году, а производство было свернуто в 1978-м. В качестве единственной «регулярной» модификации седана принято упоминать кабриолет ЗИЛ-117В, что также не вполне соответствует действительности.

Известно, что помимо ЗИЛ-117 с шасси №1, переданного ГОНу в июле 1971 года, существовал ЗИЛ-117 с шасси «Э1» 1969 года выпуска. Подобным образом продублированы номера шасси нескольких машин. Один из первых предсерийных «демонстрационных» седанов был выкрашен в ярко-вишневый цвет, а служебный седан директора ЗИЛа 1976 года выпуска имел большее, по сравнению с окончательной версией, заднее окно.
Не все просто и с окончанием производства. В 1977 году, с освоением лимузина нового поколения, выпуск седанов на платформе ЗИЛ-114 не прекратился. Последний «сто семнадцатый» с литерой «М» увидел свет в 1984-м, когда в единственном экземпляре был построен седан с кузовом ЗИЛ-117 и передком ЗИЛ-115.
Модификация «кабриолет» (ЗИЛ-117В) известна благодаря участию в военных парадах на Красной площади. Однако в небольших количествах выпускались и другие модификации. Два автомобиля с перегородкой в салоне имели индекс «117П».
В конце 70-х на базе ЗИЛ-117В был создан опытный прототип парадного кабриолета следующего поколения, отличавшийся от более поздних версий элементами отделки и оперения. Один автомобиль (ЗИЛ-117К) имел большой люк в крыше, позволявший приветствовать людей, стоя в салоне.
Существовали версии седана и кабриолета с экранированной системой зажигания «ЗИЛ-117Е» и «ЗИЛ-117ВЕ».
Один из экземпляров ЗИЛ-117 был «принесен в жертву» в ходе реализации проекта «Тополь» по созданию бронированного лимузина. В 1981 году «сто семнадцатый», частично обшитый бронелистами и оснащенный специальными стеклами и резиной, основательно «изувечили» в ходе многочисленных боевых и огневых испытаний на полигоне.
Сложно установить общее количество выпущенных ЗИЛ-117 и его модификаций. Сохранились 72 учетные карточки, однако в действительности было произведено, видимо, около 80 экземпляров.

ЗИЛ-117В

Кабриолет на платформе ЗИЛ-117 был создан несколько позже седана (в 1972 году) и рассматривался не только в качестве спецмашины для участия в парадах на Красной площади, но и как «церемониальный» автомобиль, позволявший простым гражданам видеть своих «героев» в ходе каких-то значимых мероприятий.
В связи с этим большая часть кабриолетов имела «протокольную» черную окраску.

Парадные фаэтоны от общегражданских кабриолетов отличались наличием микрофонной стойки, соединенной с передающей радиостанцией, отсутствием правого переднего сиденья и расположенной рядом со спинкой сиденья водителя высокой консолью 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. Было выпущено три таких автомобиля.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
ВАЗ-2105 «ЖИГУЛИ»

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X