ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

№ 68

ЗИЛ-118К «ЮНОСТЬ»

ВРЕМЯ ЭКСПЕРИМЕНТОВ
ИЗ СТЕКЛА И БЕТОНА
ТУПИКОВАЯ ВЕТВЬ ЭВОЛЮЦИИ

DeAGOSTINI

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №68, 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 77-44630 от 20.04.2011

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 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, 5 (низ): частная коллекция Максима Шелепенкова;
5 (прав., все): ИТАР-ТАСС;
6: 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 Игоря Горячева, Владимира Киреева, Константина Андреева, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Автомобиль для съемок любезно предоставлен Государственным бюджетным учреждением культуры МО «Военно-технический музей» (Московская обл., Ногинский р-н, г. Черноголовка, с. Ивановское)

Дата выхода в России 13.09.2011

Второе поколение микроавтобусов «Юность» создавалось уже не «на коленке», в порядке частной инициативы, а вполне официально, при активной поддержке руководства Завода имени Лихачева. На модернизированную модель возлагали большие надежды, связанные, прежде всего, с расширением легкового производства. Новая «Юность» по многим показателям на голову превосходила свою предшественницу, но и ей не суждено было стать серийным автомобилем.

Сказка о потерянном времени

Впервые увидев микроавтобус «Юность», созданный молодыми конструкторами ЗИЛа, Никита Хрущев воскликнул: «Вот это настоящий народный автомобиль!». Но, несмотря на триумфальный дебют, судьба ЗИЛ-118 сложилась непросто. С 1961 по 1970 год удалось собрать всего два десятка «народных вэнов».

С 1957 по 1965 год, когда отраслевые министерства были упразднены, все решения, связанные с производством, принимались на уровне региональных совнархозов.

Но одно дело решить, и совсем другое — реализовать задуманное в жестких условиях плановой экономики.

Поскольку Минавтопрома в тот момент не существовало, стратегические решения принимал Госплан СССР, и заявлять о своих намерениях производителю следовало «заранее» — лет за десять до начала реализации проекта. Предложение начать серийное производство «Юности» свалилось на Госплан, как снег на голову, и эта неповоротливая махина так и не сумела найти лазейку в расписанной по минутам текущей семилетке.

Тем не менее, «Юности» довелось пережить множество ярких событий, в том числе и общегосударственного масштаба. Это было переломное для страны время. В 1964 году Пленум ЦК КПСС отправляет в отставку находившегося на отдыхе Хрущева «по состоянию здоровья», и к власти приходит Брежнев. Руководство ЗИЛа понимает, что проект по организации мелкосерийного производства пятиместных седанов и микроавтобусов на базе лимузинов на новых производственных площадях скорее всего будет заморожен. В 1965 году упраздняются совнархозы, и управление народным хозяйством сосредотачивается в отраслевых министерствах. Вновь образованный Минавтопром возглавляет Александр Михайлович Тарасов. В 1967-м «Юность» производит фурор на XVIII Международной автобусной неделе в Ницце. И в том же году Завод имени Лихачева начинает производство правительственного лимузина нового поколения — ЗИЛ-114. Все эти обстоятельства заставили администрацию ЗИЛа пересмотреть свое отношение к «Юности».

Если в период конструирования и создания первых экспериментальных образцов на всю эту «возню» смотрели снисходительно и скептически — не препятствуя, но и не помогая, то к концу 60-х заводское начальство прониклось симпатией к перспективному автомобилю и взяло шефство над проектом. Возможно, этому способствовала смена руководства предприятия: в 1963 году директор ЗИЛа А. Г. Крылов передал бразды правления П. Д. Бородину. Идея обновить конструктивную основу микроавтобуса в связи с освоением нового «базового» правительственного лимузина всем показалась закономерной и естественной. Если в ЗИЛ-118 используются элементы конструкции «текущего» представительского автомобиля, значит, с появлением новой модели лимузина следует обновлять

Микроавтобус ЗИЛ-118К «Юность»

и «Юность» — это должно снизить себестоимость эксклюзивных узлов лимузинов и сделать производство рентабельным. Кроме того, к концу 60-х «авангардный» облик «Юности» начал устаревать. Автомобильная мода сделала резкий поворот от эпохи «архитектурных излишеств», проходившей под знаком «больших американцев», к европейской рациональности и лаконизму. Все это означало, что «Юность» нуждается в серьезном рестайлинге.

Когда необходимость глубокой модернизации ЗИЛ-118 стала очевидной, работы в этом направлении уже не напоминали «техническое творчество молодежи» — они были спланированы и утверждены руководством завода.

Баба ягодка опять

Общее руководство модернизацией (а фактически — созданием новой платформы) осуществлял заместитель главного конструктора ЗИЛа Василий Федорович Родионов, до этого возглавлявший коллектив создателей ЗИЛ-114. Конструкторско-экспериментальным производством, в котором велись все работы по «Юности» второго поколения, руководил Владимир Григорьевич Мазепа.

Поскольку планировалось использовать прекрасно зарекомендовавший себя двигатель ЗИЛ-130, а шасси с «Юностью» должен был «поделиться» ЗИЛ-114, ключевым объектом конструирования стал новый кузов. Главным идеологом «архитектурных» работ был опытный художник-конструктор Борис Федорович Кузнецов. Под его началом творила целая команда талантливых инженеров и дизайнеров: В. И. Есаков, В. Б. Певцов, В. В. Овчинников, Б. М. Тихомиров, А. И. Овсянников, С. Н. Петрова и др. Создатели неповторимого экстерьера «Юности» первого поколения — Эрик Сабо и Александр Ольшанецкий — к этому времени на ЗИЛе уже не работали. Из «молодежной сборной» первого созыва к участию в новом проекте присоединилась дизайнер Татьяна Киселева — создательница интерьера ЗИЛ-118 (позднее — один из ведущих «стилистов» ЗИЛ-114) и автор названия «Юность».

Новая модель унаследовала от предшественницы не только название, но и общую компоновку, отчасти продиктованную использованием узлов и агрегатов легкового «коллеги», и назначение: микроавтобус повышенной комфортности, который можно использовать как экскурсионный, туристический и служебный транспорт, маршрутное такси, а также переоборудовать в скорую помощь и другие специальные модификации. Кроме того, решено было сохранить несущий характер кузова, придерживаться прежних габаритов, вместимости (15–17 пассажиров) и не отказываться от конструктивной изюминки ЗИЛ-118 — подрамника, объединяющего в легкосъемный модуль силовой агрегат и передний мост с тормозами, подвеской и рулевым управлением. Во-первых, это существенно упрощало серьезный ремонт «начинки», а во-вторых, позволяло оснащать каждый конкретный экземпляр автобуса более совершенными элементами конструкции по мере освоения их производства на ЗИЛе. Перед дизайнерами на сей раз стояла задача не удивить мир самодостаточным авангардным обликом, а добиться, чтобы микроавтобус «после омоложения» органично вписывался в современный городской пейзаж. Это принципиальное условие задавало тон разработкам художников-конструкторов: сообразно архитектурным веяниям времени автомобиль должен был состоять «из стекла и бетона». И если с «остеклением» вопросов не возникало, то стремление придать кузовным элементам аскетичную монументальность бетона требовало крупных рубленых форм и отказа от «галантерейных излишеств» оперения.

Кузов «Юности» получился легким и прочным, просторным, но не громоздким, прогрессивным, но не вычурным

Разумеется, комфортабельный салон и привлекательный внешний вид машины не должны были отражаться на ее эксплуатационных показателях — как ходовых, так и экономических. Поэтому с самого начала шла битва с лишними килограммами, ухудшающими динамику и увеличивающими расход топлива. К счастью, зиловцы могли себе позволить экспериментировать и пробовать различные варианты. В отличие от «полулегального» ЗИЛ-118, сразу построенного набело, концепция его преемника, получившего обозначение «ЗИЛ-119», после завершения эскизной стадии оттачивалась на макетах — вначале в масштабе 1:20, затем 1:5 и, наконец, в натуральную величину. Формально кузов считался несущим, но фактически его силовая основа представляла собой сварную пространственную раму. Лонжероны и поперечины основания выполнялись из стальных труб прямоугольного сечения и замкнутого коробчатого профиля, а шпангоуты и продольные связи «короба» — из стальных швеллеров. Такая конструкция, с одной стороны, обеспечивала кузову высокую жесткость на изгиб и кручение, а с другой — позволяла избавить внешние кузовные панели от силовой нагрузки, сделать их тоньше и за счет этого выиграть в весе. Более того, такое решение в сочетании с элегантной простотой экстерьера позволяло изготавливать боковые

Первый образец модернизированной «Юности» (1970 год)

Для объективной оценки экстерьера «Юности» второго поколения достаточно вспомнить выпускавшиеся на рубеже 60-70-х годов отечественные автобусы и микроавтобусы: РАФ-977ДМ, ПАЗ-672, ЛиАЗ-677, ЛАЗ-695М. Рядом с ними «Юность» выглядела не просто прогрессивным автомобилем — «гостьей из будущего». В то же время на фоне высоток Нового Арбата зиловский микроавтобус смотрелся органично и естественно.

панели кузова не на дорогостоящих штампах, а путем прокатки стального листа. Конструкторы, дизайнеры и технологи работали совместно, соизмеряя желания с возможностями и стараясь примирить «гармонию с алгеброй». В результате новый кузов не просто соответствовал всем требованиям технического задания, он стал подлинным шедевром инженерного и дизайнерского искусства — легким и прочным, просторным, но не громоздким, прогрессивным, но не вычурным.

Штучный товар

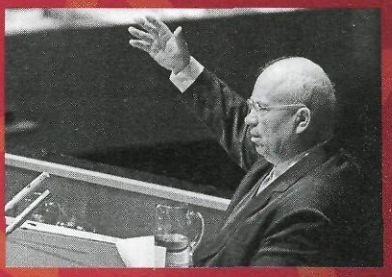
Первый образец обновленной «Юности» был построен в 1970 году. Новый микроавтобус сразу же отправился на испытания, длившиеся в общей сложности почти год и подтвердившие правильность большинства технических решений. Летом 1971 года «Юность» была представлена публике на ВДНХ.

На заводе по-прежнему надеялись, что освоение серийного производства ЗИЛ-119 войдет в очередной пятилетний план. Однако девятая пятилетка (1971–1975 годы) к этому моменту уже была распланирована, оставалось уповать на десятую. Стремясь преподнести свое детище равнодушному к техническим показателям Госплану как экономически привлекательное, финансисты ЗИЛа выполнили расчет эффективности использования «Юности» в качестве маршрутного такси на улицах Москвы, а также при перевозке пассажиров в аэропорты столицы. В первом случае срок окупаемости автобуса составил 1,43 года, во втором — 0,8 года. Великолепные показатели! «Верхи» кивали, соглашались, но отмашку на строительство необходимых производственных площадей не давали. Почти три года — с 1972 по 1974-й — команда создателей «Юности» и руководство ЗИЛа провели в ожидании, не построив ни одного нового автобуса. Правда, некоторые изменения все же произошли — только на бумаге. Сначала к общему индексу «ЗИЛ-119» добавили пару цифр, указывающих на год производства каждого конкретного экземпляра (ЗИЛ-119-70, ЗИЛ-119-71), а затем микроавтобус радикально переименовали в ЗИЛ-118К. Работы возобновились лишь в 1975 году. В июле пост министра автомобильной промышленности занял бывший директор ВАЗа Виктор Николаевич Поляков. С его приходом зиловцы связывали определенные надежды, поскольку новую «Юность» вновь начали собирать вручную по обходным технологиям.

На боковинах этого микроавтобуса стояли шильдики «ЗИЛ-119-70»

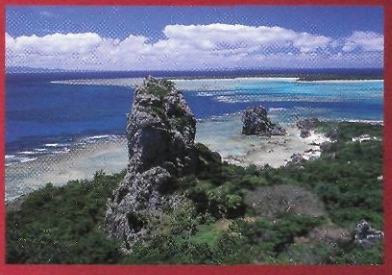
А в это время...

1971 год



11 сентября скончался Никита Сергеевич Хрущев. С 1953 по 1964 год Хрущев занимал пост первого секретаря ЦК КПСС, с 1958 по 1964 год — Председателя Совета министров СССР. Хрущев вошел в историю как человек, развенчавший культ личности Сталина и способствовавший либерализации советского общества. *На фото:* на трибуне Генеральной ассамблеи ООН (Нью-Йорк, 1960 год).

1972 год



Вступило в силу соглашение между США и Японией, согласно которому остров Окинава возвращался под японскую юрисдикцию. Американские войска захватили Окинаву в июне 1945 года. На острове была создана американская военная база.

1973 год

27 мая СССР присоединился к Всемирной конвенции по защите авторских прав. Произведения отечественных авторов стали охраняться за рубежом, а сами авторы — получать гонорары за перевод их сочинений на иностранные языки.

Уникальный микроавтобус «Юность» оказался невостребованным в качестве туристического, служебного транспорта и маршрутного такси, зато привлекательным как платформа для создания всевозможных узкоспециализированных версий. Всю вторую половину 70-х годов Завод имени Лихачева выполнял заказы различных министерств и ведомств, создавал штучные экземпляры «Юности» для КГБ, МВД и Министерства здравоохранения.

С апреля 1975 года на ЗИЛ-114 начали устанавливать новую трехступенчатую гидромеханическую передачу. Новый узел унаследовали и «свежие» «Юности». В результате кнопки на панели приборов ЗИЛ-118К исчезли, на боковине кожуха двигателя появилась «полка» с ручным рычагом управления автоматической трансмиссией, как на поздних ЗИЛ-114. А дальше началось нечто странное...

Оказалось, что уникальный микроавтобус не востребован в качестве туристического, служебного транспорта и маршрутного такси, зато привлекателен как платформа для создания всевозможных узкоспециализированных версий. Всю вторую половину 70-х годов Завод имени Лихачева выполнял заказы различных министерств и ведомств, создавал штучные экземпляры «Юности» для КГБ, МВД и Министерства здравоохранения.

В 1977 году завод освоил производство правительственного лимузина следующего поколения ЗИЛ-115 (4104), и часть элементов его шасси в соответствии с логикой проекта перешла на «Юность». Именно на этом этапе микроавтобус лишился «легковой» приборной доски и обзавелся оригинальной комбинацией приборов на травмобезопасной панели.

Годовой правительственный заказ на производство «Юности» в базовой комплектации ЗИЛ начал получать лишь в начале 80-х. О серийном выпуске к этому времени речь уже не шла. Тем не менее, «стапельное» производство ЗИЛ-118К в количестве около шести экземпляров в год поддерживало проект на плаву.

В 1990 году «Юность» начали оснащать тормозной системой лимузина ЗИЛ-41047, а некоторые экземпляры — V-образным 8-цилиндровым 7-литровым 175-сильным мотором ЗИЛ-509.10 (ранее ЗИЛ-375), позволявшим развивать скорость 140 км/ч и разгоняться до 80 км/ч за 26 секунд.

В том же году «Юность» второго поколения в очередной раз «переиндексировали». В соответствии с действующим ГОСТом микроавтобусу присвоили обозначение «ЗИЛ-3207».

С 1992 года бамперы «Юности» начали окрашивать в цвет кузова, а несколько экземпляров в порядке эксперимента оснастили прямоугольными блок-фарами от ВАЗ-2105. Современнее микроавтобус выглядеть не стал, а самобытности лишился. На этом опыты были закончены.

Уже в «рыночном» 1993 году ЗИЛ, получивший возможность самостоятельно зарабатывать, выпустил пробную коммерческую партию из двенадцати микроавтобусов, но из-за высокой цены (150 млн. руб. по курсу 1993 года) найти покупателей оказалось непросто.

В 1994-м, в связи с появлением ГОСТа, согласно которому высота салона автобуса не могла быть ниже полутора метров, выпустили модификацию ЗИЛ-32071 с высокой крышей. Заводчане предпринимали еще несколько попыток приспособить платформу «118К» к грузовым перевозкам, построив на ее базе пикап (ЗИЛ-3302) и бескапотный бортовой грузовик. Но, увы, появившаяся в условиях плановой экономики «Юность» не смогла выжить в условиях рынка.

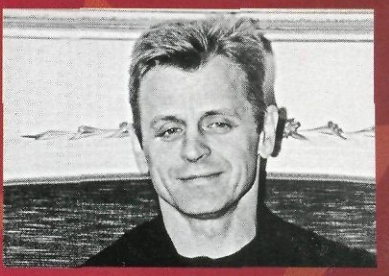
Микроавтобус ЗИЛ-3207 «Юность»

Дальние родственники

Dodge Sportsman Wagon (1971–1979 годы)
Если «Юность» замышлялась как комфортабельный легковой автомобиль повышенной вместимости, была реализована как микроавтобус представительского класса и лишь на закате своей биографии вынужденно примерила «рабочую робу» пикапа, то «вагонам» марки *Dodge*, созданным на B-платформе в 1971 году, американская корпорация *Chrysler* изначально уготовила судьбу утилитарных грузопассажирских автомобилей. Грузовой фургон назвали *Tradesman* («торговец», «купец»), а микроавтобус получил имя *Sportsman*, что с английского можно перевести не только как «спортсмен», но и как «охотник» или «рыболов». Впрочем, длиннобазные 15-местные модификации долгое время повсеместно использовались как школьные автобусы. Платформу *Dodge Wagon* выдающейся назвать нельзя. Двигатель находится спереди, ведущие колеса — задние.

Chevrolet Suburban (1973–1991 годы)
Семейство *Suburban* появилось в модельном ряду *Chevrolet* в 1935 году, когда на базе грузовика создали пассажирский восьмиместный автомобиль с цельнометаллическим кузовом. С годами востребованная платформа обрастала «подробностями» и приобретала самостоятельность. В 1973 году дебютировало третье поколение *Suburban* модели *C/K*, ставшей к этому времени длиннобазным (3,3 м) полноприводником с внушительным багажным отсеком, независимой передней подвеской и дисковыми тормозами. Характерную внешность с «двухэтажными» прямоугольными фарами *Suburban* получил в 1981 году. На снимке запечатлена отнюдь не серийная модификация, а плод штучной «конверсии». Именно так — с отдельной дверью у каждого ряда сидений — представляли себе американцы легковой автомобиль повышенной вместимости.

1974 год



Во время гастролей в Канаде «бежал на Запад» солист Ленинградского театра оперы и балета им. Кирова Михаил Барышников, победитель первого Международного конкурса артистов балета в Москве. Он стал одним из знаменитых «балетных невозвращенцев» наряду с Рудольфом Нуриевым, Натальей Макаровой и Александром Годуновым.

1986 год

20 января Великобритания и Франция объявили о планах строительства железнодорожного тоннеля под Ла-Маншем. Тоннель, соединяющий континентальную Европу с Великобританией, строили почти семь лет. 6 мая 1994 года Евротоннель был торжественно открыт королевой Елизаветой II и президентом Франции Франсуа Миттераном.

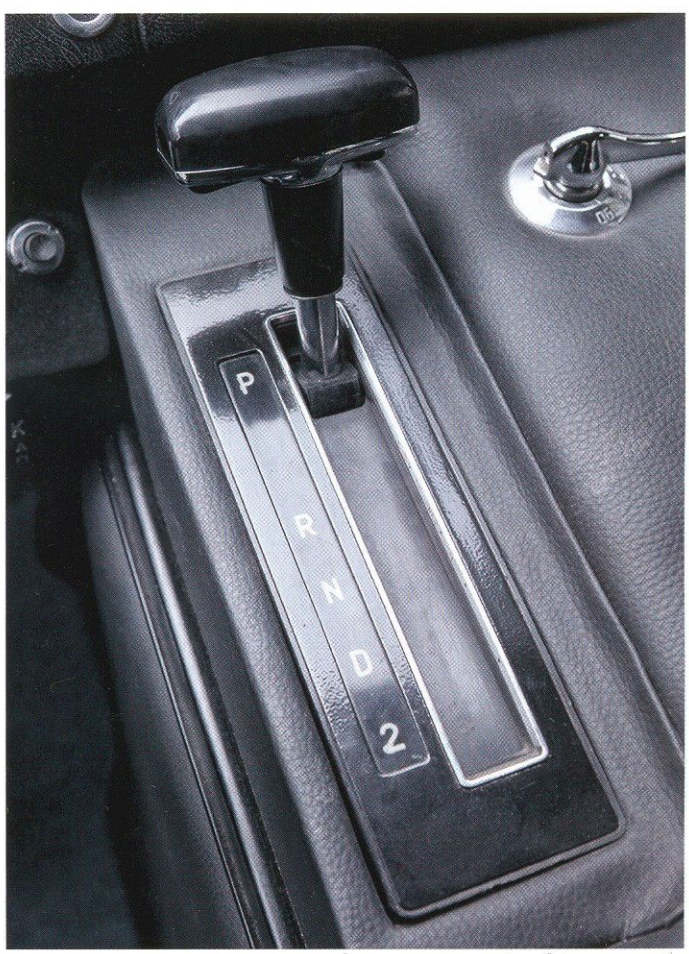
1996 год

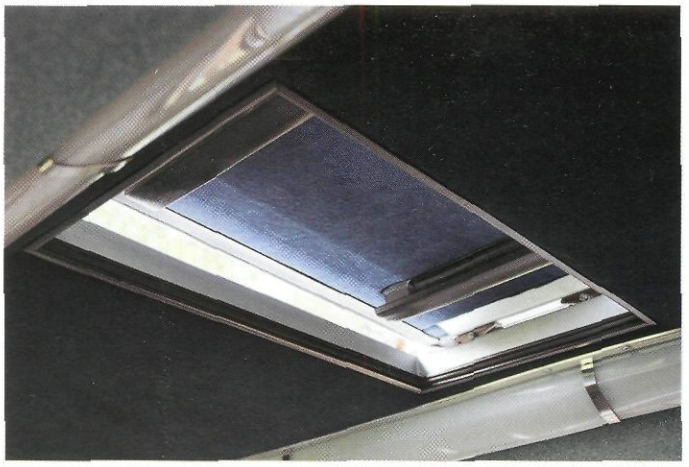
С 19 июля по 4 августа в Атланте (штат Джорджия, США) проходили XXVI летние Олимпийские игры. Был разыгран 271 комплект медалей в 26 видах спорта. Мужская сборная России по спортивной гимнастике победила в командном зачете.

ЗИЛ-118К «ЮНОСТЬ»

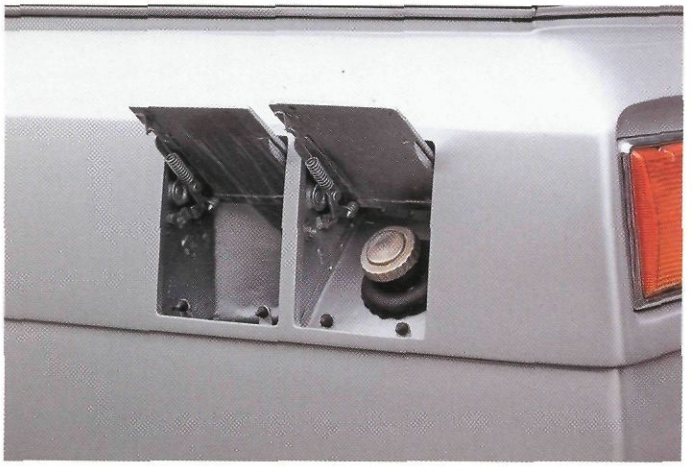
АВТО
ЛЕГЕНДЫ
СССР

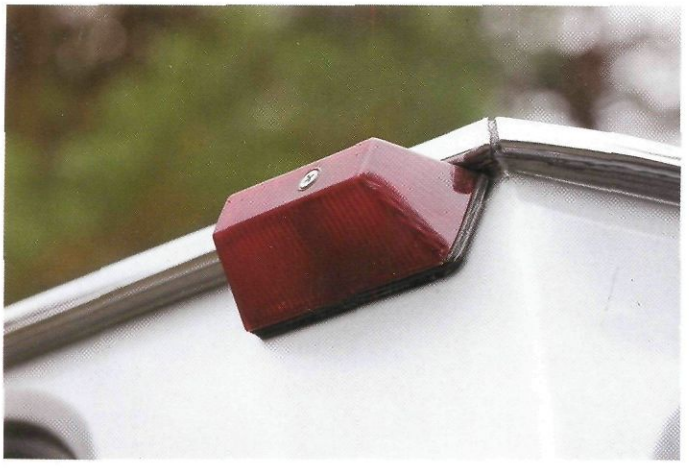
- *Все пространство кабины справа от водительского сиденья занимает капот двигателя*
- *Тонкое пластиковое рулевое колесо с хромированным кольцом-накладкой, модное в 60-е годы*
- *Вентилятор в кабине водителя*
- *Ряд кнопок, которые отвечают за свет фар, освещение и отопление салона*
- *Селектор автоматической коробки передач*



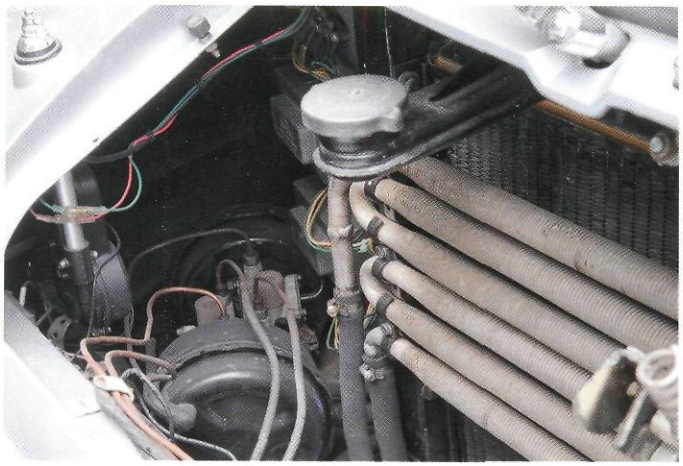


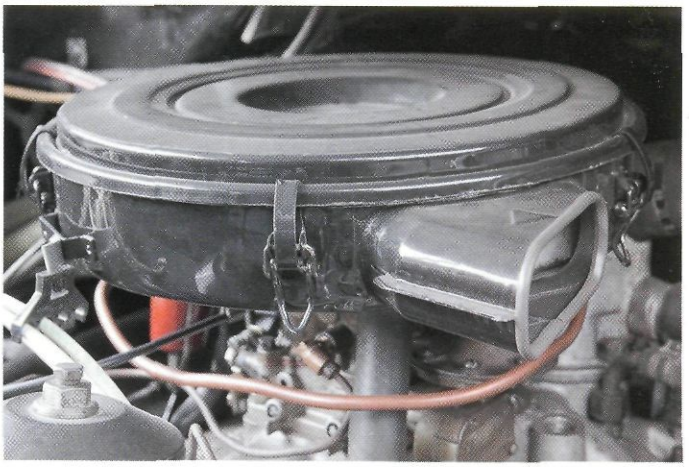
- *Вентиляционный люк в крыше*
- *Кабина отделена от салона звуконепроницаемой перегородкой со сдвижным стеклом, поэтому для привлечения внимания водителя сделана сигнальная кнопка*
- *Зеркало заднего вида в оригинальном хромированном корпусе*
- *Под вторым лючком с левого борта находился переключатель топливных баков, которых на «Юности» было два, по одному с каждого борта. Позже переключатель перенесли в кабину микроавтобуса*
- *Задний габаритный фонарь*
- *Четырехфарная система освещения — «фамильная черта» микроавтобусов «Юность»*



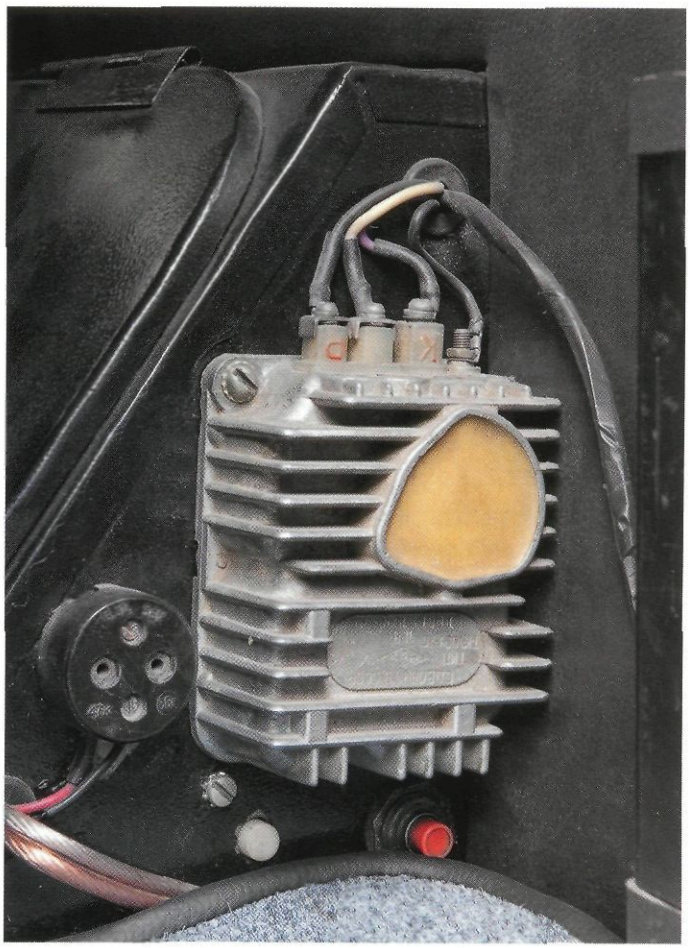


- *Комфортабельный салон с отдельным креслом для каждого пассажира*
- *Большая часть двигателя выдается в салон*
- *Двигатель прикрыт съемным капотом*
- *Запасное колесо находится в заднем свесе под полом кузова с доступом через заднюю дверь*





- *Под передним капотом расположены заливные горловины тормозной системы и системы охлаждения двигателя. Крышка капота открывается против хода машины*
- *Над двигателем возвышается впечатляющих размеров воздушный фильтр*
- *Распределитель зажигания 8-цилиндрового двигателя*
- *Задняя распашная дверь открывает доступ в багажный отсек*
- *Коммутатор электронной системы зажигания находится за водительским сиденьем*



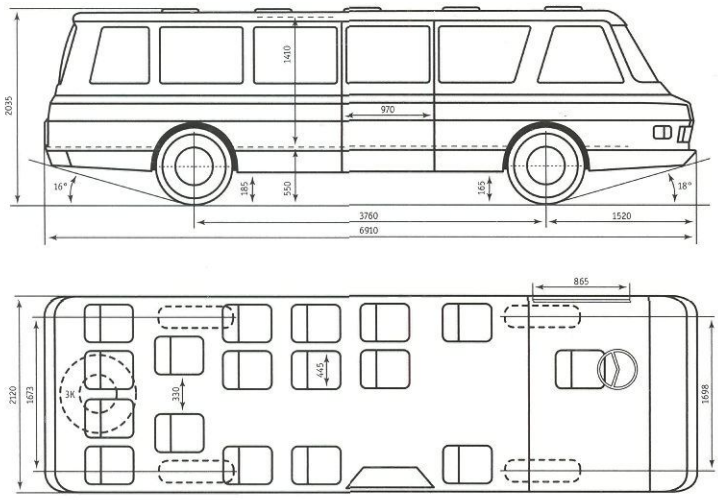
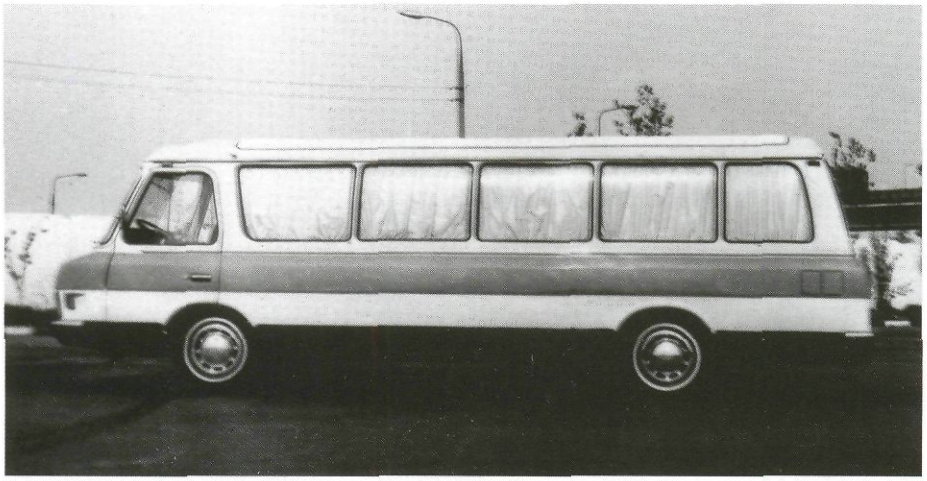


Схема микроавтобуса ЗИЛ-118К «Юность»

Технические характеристики ЗИЛ-118К «Юность»	
Число мест	17 + 1
Максимальная скорость	120 км/ч
Разгон до 60 км/ч	15 с
Расход топлива при скорости 90 км/ч	25 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ 90ЭМС или 6СТ 66А3 общей емкостью 130 А/ч
Генератор	Г160-В
Стартер	СТ 230-К1
Реле-регулятор, бесконтактный	18.3702
Прерыватель-распределитель	46.3706
Свечи зажигания	А 11 или А11-1
Размер шин	250/70 R16
Масса, кг	
снаряженная	3950
полная, в том числе:	5321
на переднюю ось	48 %
на заднюю ось	52 %
Рулевой механизм	
поршневого типа с гидравлическим усилителем, расположенным в общем картере с рулевым механизмом; рабочая пара винт с гайкой на циркулирующих шариках и зубчатый сектор; передаточное отношение рулевого механизма — 17,5:1, общее — 20,8:1	
Дорожные просветы, мм	
под передней осью	300
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	7,5
Подвеска передняя	
независимая, рычажная, на вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Тормоза	
рабочий — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем	
стояночный — колодочный, с механическим приводом	
Коробка передач	
гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), 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 — 1,00; задний ход — 1,42)	
Главная передача	
гипоидная, передаточное число — 3,615	
Двигатель	
ЗИЛ-130 (ЗИЛ-509.10), V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный	
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, $см^3$	5980
Степень сжатия	7,1
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8
Карбюратор	
К-88АМ	
Максимальная мощность	
150 л. с. при 3200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
41,0 кгс.м при 1800–2000 об/мин	

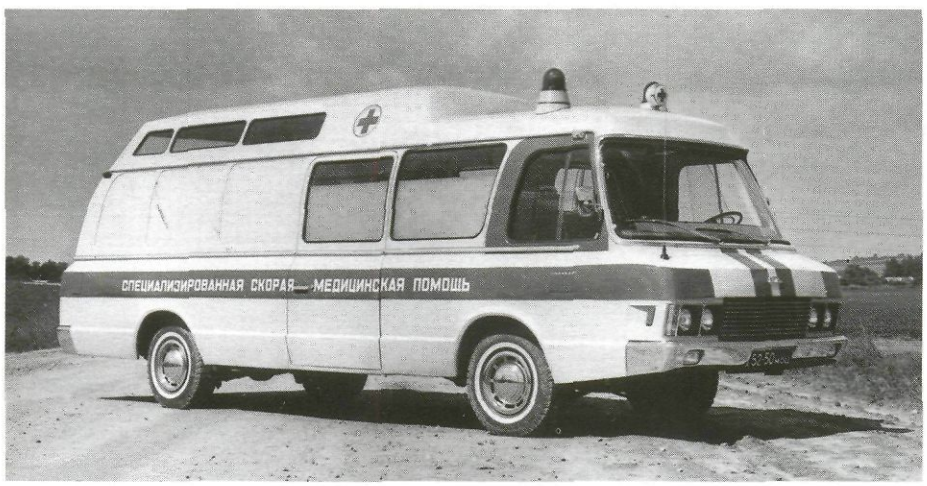
ЗИЛ-118К, начинавший как ЗИЛ-119, а в 1990 году переименованный в ЗИЛ-3207, поштучно и мелкими партиями выпускался с 1970 по 1998 год. За это время в общей сложности было построено 67 микроавтобусов всех модификаций.

Во второй половине 70-х годов на ЗИЛ начали обращаться министерства и ведомства с просьбой изготовить специальные модификации «Юности». В начале 80-х «Юностью» заинтересовалось МВД, и в результате на свет появились два специальных варианта: в 1981-м — не имевшая существенных конструктивных отличий и потому не получившая дополнительной литеры в индексе версия для эскортов ГАИ в спецокраске, и в 1982 году — передвижная криминалистическая лаборатория ЗИЛ-118КЛ.



ЗИЛ-118КВ, мобильный пункт радиоэлектронного слежения

По заказу КГБ в 1976–1977 годах были построены четыре спецмашины с индексом «ЗИЛ-118КВ», нашпигованные средствами радиоэлектронного слежения. От базовой версии ЗИЛ-118КВ отличался конструкцией «оболочки»: крыша имела «двойное дно», что несколько увеличило габаритную высоту, а салон был разделен на два отсека. Окна этого «шпиономобиля» закрывали плотные шторы. Функции ЗИЛ-118КВ сводились к рутинной контрразведывательной работе по контролю средств связи, в том числе спутниковой.



ЗИЛ-118КА, скорая медицинская помощь

Новая скорая строилась с учетом опыта эксплуатации реанимобиля ЗИЛ-118А. Изменился профиль крыши: за кабиной водителя потолок поднимался так, чтобы медики могли стоять в салоне в полный рост. В кузове находился комплект медицинского оборудования, два места для лежачих больных, носилки и операционный стол, системы отопления, вентиляции и кондиционирования. Автомобиль предназначался для сложной оперативной диагностики и оказания высококвалифицированной медицинской помощи. Было построено две таких скорых.

ЗИЛ-32071

Последнюю модернизацию «Юности» можно считать вынужденной. В 1994 году был принят ГОСТ, определявший минимальную внутреннюю высоту салона автобуса — 1,5 м. Так на свет появилась модификация ЗИЛ-32071 с «высокой» крышей, в передней части которой вместо четырех небольших лючков установили один массивный, а в задней смонтировали кондиционер с внушительным воздухозаборником. Габаритная высота этой версии микроавтобуса увеличилась до 2269 мм, снаряженная масса возросла до 3900 кг, а полная — до 5280 кг.

АВТО ЛЕГЕНДЫ СССР

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

ВАЗ-2109 «СПУТНИК»

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X