

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ  
ВЫСШЕГО КЛАССА

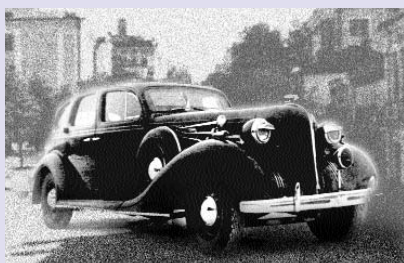
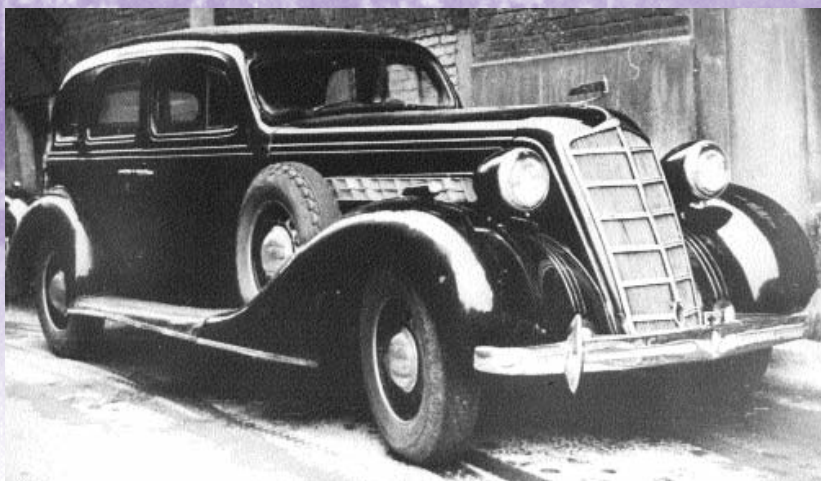


## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

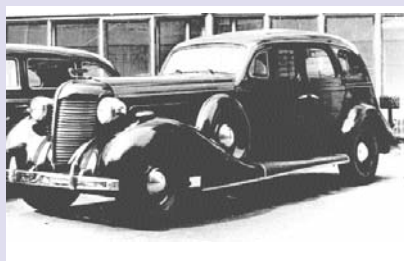
### ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА

Годы выпуска — 1936-1941  
Выпущено автомобилей 8  
752 шт.

#### ЗИС-101



ЗИС-101 опытный образец



ЗИС-101А



ЗИС-102 и ЗИС-101А-Спорт

В начале 30-х годов технические возможности завода позволили выполнить задачу, поставленную Советским правительством перед ЗИСом по освоению производства большого легкового автомобиля для высших партийных и правительственных органов и советских дипломатических миссий. Кроме того, выбор завода имени Сталина в качестве производителя таких автомобилей объяснялся его территориальной близостью к правительственным организациям (10 минут езды от Кремля). Таким автомобилем стал ЗИС-101. Пробразом конструкции автомобиля являлся автомобиль "Бьюик — 32-90" (США) модели 1932 года. Однако первоначально разработка автомобиля была поручена заводу "Красный путиловец" в городе Ленинграде, где и были изготовлены первые шесть автомобилей "Ленинград-1" (Л-1) в мае 1933 года. Позже приказом Наркомтяжпрома работы по автомобилю на "Красном путиловце" были прекращены в связи с решением по организации на заводе производства танков и тракторов. Дальнейшие работы по представительскому автомобилю вел уже коллектив ЗИСа под руководством главного конструктора Е. И. Важинского, приняв за основу автомобиль "Л-1". В серийном автомобиле ЗИС-101 было реализовано много новых для страны технических решений. Прежде всего, это кузов типа "лимузин" с опускающейся

стеклянной перегородкой позади переднего сиденья. В оборудовании кузова входили экзотические по тому времени отопитель и радиоприемник. Верхнеклапанный рядный восьмицилиндровый двигатель имел алюминиевые поршни, термостат, гаситель крутильных колебаний коленчатого вала, двухкамерный карбюратор с подогревом рабочей смеси отработанными газами. Тормозная система включала в себя вакуумный усилитель и колесные тормозные механизмы с серводействием. Был применен радиатор в системе смазки. Коробка передач имела синхронизаторы второй и третьей передач.

В 1937 году автомобили ЗИС-101 экспонировались на Всемирной выставке в Париже.

В 1940 году в результате модернизации был создан автомобиль ЗИС-101А, получивший цельнометаллический кузов, более мощный двигатель, однодисковое сцепление, косозубые шестерни коробки передач. Впервые был применен карбюратор с падающим потоком.

За всю историю отечественного автостроения это был единственный лимузин, собиравшийся на конвейере. Производство автомобиля было прервано в 1941 году в связи с началом Великой Отечественной войны.

# ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

Основные модификации:

- ЗИС-101 — базовый автомобиль, на его базе малыми сериями выпускались машины скорой помощи, такси;
- ЗИС-101А — модернизированный автомобиль (1940 год, выпущено 600 автомобилей);
- ЗИС-102 — с кузовом типа "фаэтон", передние и задние двери открывались по ходу машины (у ЗИС-101А задние — против хода) (1939-1941годы);
- ЗИС-101А-Спорт — спортивная модификация.



ЗИС-101

## Общие данные

Легковой шестиместный автомобиль с 4-х дверным закрытым кузовом типа "лимузин" рамной конструкции, с двумя рядами основных сидений (2+2 чел.) и двумя отдельными откидными сиденьями, которые в сложенном виде убираются в перегородку, предназначен для движения по дорогам с усовершенствованным покрытием.

## Основные данные

Колесная формула	4x2
База автомобиля, мм	3605
Колея передних колес, мм	1500
Колея задних колес, мм	1552
Наибольшая длина автомобиля, мм	5647
Наибольшая ширина автомобиля, мм	1892
Наибольшая высота автомобиля, мм	1856
Дорожный просвет (нагруженный автомобиль), мм:	
под передним мостом	200
под задним мостом	190
Минимальный радиус поворота по колею наружного переднего колеса, м	7,7

## Весовые данные

Масса снаряженного автомобиля, кг	2500
Полный вес автомобиля, кг	2970
Распределение полного веса, кг.:	
на передние колеса	1350
на задние колеса	1620

## Двигатель

Модель	ЗИС-101
Тип двигателя	бензиновый, карбюраторный, верхнеклапанный
Номинальная мощность, л.с.	110
Частота вращения при номинальной мощности, мин <sup>-1</sup>	3200
Максимальный крутящий момент, кгс.м	36
Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин <sup>-1</sup>	1800
Число и расположение цилиндров	8, рядное
Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	127
Рабочий объем, л	5,76
Степень сжатия	4,8
Система зажигания	батарейная, 6В

## Трансмиссия

Сцепление	двухдисковое
Коробка передач	механическая, трехступенчатая
Карданная передача	трубчатый вал, открытый

## Эксплуатационные данные

Объем топливного бака, л	85
Объем масляной системы двигателя, л	12
Объем системы охлаждения, л	19,5
Расход топлива на 100 км. по шоссе, л	24
Максимальная скорость, км/час	120

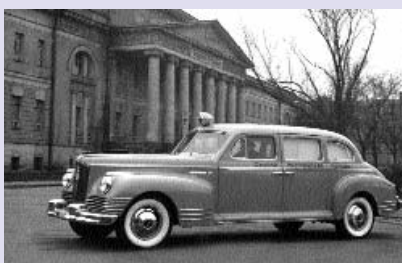
**Авторский коллектив:** Е. И. Важинский, Г. Г. Михайлов, И. Ф. Герман, А. П. Зигель, В. И. Петухов, Г. Н. Лист, А. С. Айзенберг, Б. Н. Орлов, Г. А. Феста, В. Ф. Войнов, Л. Н. Гусев, Э. И. Попов, Н. А. Нилов, В. Н. Ростов, А. А. Евсеев, А. Н. Пухалин, Н. И. Францев, Д. А. Каноныкин, Ю. А. Долматовский.

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

### ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА

Годы выпуска — 1945-1958  
Выпущено автомобилей 2  
089 шт.

#### ЗИС-110



ЗИС-110А Скорая помощь



ЗИС-110А Скорая помощь



ЗИС-110Б

14 ноября 1942 года в разгар Сталинградской битвы было принято постановление Советского правительства о создании нового легкового автомобиля высшего класса, что демонстрирует особое значение, придававшееся представительским автомобилям в СССР. Для решения этой задачи руководителю проекта А. Н. Островцеву было предоставлено право привлечения необходимых специалистов из различных регионов и предприятий, а также отзыва специалистов с фронта. Основные компоновочные и художественные решения автомобиля были разработаны в 1942 и 1943 годах. Тогда же в авиационной аэродинамической трубе была осуществлена отработка формы кузова. Прототипом ЗИС-110 служил американский автомобиль Паккард-180 модели 1942 года, однако, в разработке специалисты зарубежных фирм участия не принимали.

Впервые в практике завода в конструкции автомобиля ЗИС-110 были применены: гидравлические толкатели клапанов; гипоидные шестерни главной передачи; привод к распределительному валу пластинчатой цепью; электрогидравлические стеклоподъемники. Кроме того, автомобиль имел переднюю независимую подвеску и гидравлический привод тормозов. Существовала модификация бронированного автомобиля ЗИС-115, защита кузова которого была вы-

полнена из специальной стали, толщиной 6,3мм, а стекла имели толщину 75,5мм. Полная масса бронированного автомобиля составляла 5280кг. На автомобиле впервые были применены полностью разгруженные полуоси заднего моста.

Автомобили ЗИС-110 использовались не только для обслуживания высших партийных и правительственных организаций. Они работали в качестве такси, экскурсионных автомобилей и автомобилей скорой медицинской помощи. Начиная с 1955 года открытые автомобили ЗИС-110Б сменили коней, которыми пользовались командующие, принимая военные парады на Красной площади в Москве.

За разработку конструкции нового легкового автомобиля в 1946 году удостоены звания лауреатов Сталинской премии II степени А. Н. Островцев, Л. Н. Гусев, А. П. Зигель, Б. М. Фиттерман.

За разработку и внедрение новых технологических процессов и освоение производства легкового автомобиля ЗИС-110 в 1947 году удостоены Государственной премии Ф. С. Демьянюк, В. Я. Селифонов, С. П. Петухов, А. М. Городецкий, А. М. Вельтищев.

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

Основные модификации:

- ЗИС-110 — базовый автомобиль;
- ЗИС-110Б — с кузовом типа "фаэтон" (1949-1957 годы);
- ЗИС-110А — медицинская модификация (1952-1957 годы);
- ЗИС-115 — бронированная модификация — снаряженная масса 5280 кг (1949 год);
- ЗИС-110П — полноприводная модификация с двумя ведущими мостами (1955 год);
- ЗИС-112 — спортивный автомобиль.



ЗИС-110

### Общие данные

Комфортабельный семиместный легковой автомобиль с цельнометаллическим, 4-х дверным закрытым кузовом типа "лимузин" рамной конструкции, с двумя рядами основных сидений (2+3 чел.) и двумя отдельными откидными сиденьями, которые в сложенном виде убираются в перегородку, предназначен для езды по ровным шоссе с твердым покрытием.

### Основные данные

Колесная формула	4x2
База автомобиля, мм	3760
Колея передних колес, мм	1520
Колея задних колес, мм	1600
Наибольшая длина автомобиля, мм	6000
Наибольшая ширина автомобиля, мм	1960
Наибольшая высота автомобиля, мм	1730
Дорожный просвет (нагруженный автомобиль), мм:	
под передней траверсой рамы	210
под задним мостом	210
Минимальный радиус поворота по колею	
наружного переднего колеса, м	7,4

### Весовые данные

Сухой вес автомобиля, кг	2450
Снаряженная масса автомобиля, кг	2570
Полный вес автомобиля, кг	3100
Распределение полного веса, кг:	
на передние колеса	1450
на задние колеса	1650

### Двигатель

Модель	ЗИС-110
Тип двигателя	бензиновый, карбюраторный, нижнеклапанный
Номинальная мощность, л.с.	140
Частота вращения при номинальной мощности, мин <sup>-1</sup>	3600
Максимальный крутящий момент, кгс.м	40
Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин <sup>-1</sup>	2000
Число и расположение цилиндров	8, рядное
Диаметр цилиндра, мм	90
Ход поршня, мм	118
Рабочий объем, л	6
Степень сжатия	6,85
Система зажигания	батареяная, 6В

### Трансмиссия

Сцепление	однодисковое, полуцентробежное
Коробка передач	механическая, трехступенчатая
Карданная передача	два трубчатых вала с промежуточной опорой, открытая

### Эксплуатационные данные

Объем топливного бака, л	80
Объем масляной системы двигателя, л	7,1
Объем системы охлаждения, л	18,5
Расход топлива на 100 км., л	23
Максимальная скорость, км/час	140

**Авторский коллектив:** А. Н. Островцев, Л. Н. Гусев, И. Ф. Герман, Б. М. Фиттерман, А. П. Зигель, Я. М. Шендерович, В. Д. Кудрявцев, Н. А. Алексеев, Р. Г. Пископфель, П. С. Тарасенко, В. Ф. Родионов, А. А. Евсеев, Е. Д. Курицына, В. Н. Минаев, Б. Л. Тиль, П. П. Левочкин, В. А. Вязьмин, П. С. Фомин, Н. К. Веденеев, Б. Н. Орлов, В. Н. Ростков, Б. С. Голубев, Н. И. Орлов, Д. А. Канонькин, Р. В. Кугель, Б. М. Тихомирова, А. А. Рутин, А. Е. Аксентьевич, Н. С. Лаврищев, Л. П. Дажин, Г. А. Воронов, М. И. Рецкер, И. С. Игнатов, Б. Н. Курбатов, А. Д. Дымшиц, Н. А. Нилов.

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

### ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА

Годы выпуска — 1958-1967  
Выпущено автомобилей 112  
шт.

#### ЗИЛ-111



ЗИЛ-111В



ЗИЛ-111Г



ЗИЛ-111Д

В 1956 году был разработан новый автомобиль ЗИЛ-111, предназначенный для обслуживания самых высших партийных и правительственных руководителей. Громадное значение при его проектировании придавалось внешнему виду автомобиля, его официозности. Строгие внешние формы подчеркивались обилием хромированных декоративных элементов. Кузов автомобиля имел полностью новое оборудование — систему кондиционирования, стекла дверей и перегородки перемещались электрическими стеклоподъемниками. Силовой агрегат включал в себя 8-ми цилиндровый V-образный двигатель с гидромеханической автоматической коробкой передач. В рулевом управлении был применен механизм со встроенным гидроусилителем. Именно в период работ над этим проектом на заводе сложился конструкторский коллектив под руководством В. Ф. Родионова, способный на современном уровне осуществлять разработку практически всех узлов и агрегатов такого сложного и ответственного объекта, каким является легковой автомобиль высшего класса. Потенциал этой автомобильной школы был продемонстрирован позже в процессе создания автомобиля ЗИЛ-114.

Основные модификации:

- ЗИЛ-111 — базовый автомобиль;
- ЗИЛ-111А — автомобиль с кузовом типа "лимузин", с системой кондиционирования (1959-1962 годы);
- ЗИЛ-111В — с кузовом типа "кабриолет" — участник военных парадов на Красной площади (1960-1962 годы);
- ЗИЛ-112С — спортивный автомобиль на базе ЗИЛ-111 (1960 год);
- ЗИЛ-111Г — модернизированная модификация (1962-1967 годы, выпущено 38 шт.);
- ЗИЛ-111Д — с кузовом типа "кабриолет" (1964-1967 годы).

# ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

## Общие данные

Легковой семиместный автомобиль высшего класса с цельнометаллическим, 4-х дверным закрытым кузовом типа "лимузин" рамной конструкции, с двумя рядами основных сидений (2+3 чел.) и двумя отдельными откидными сиденьями, которые в сложенном виде убираются в перегородку, предназначен для движения по дорогам с усовершенствованным покрытием.

## Основные данные

Колесная формула	4x2
База автомобиля, мм	3760
Колея передних колес, мм	1570
Колея задних колес, мм	1650
Наибольшая длина автомобиля, мм	6140
Наибольшая ширина автомобиля, мм	2040
Наибольшая высота автомобиля, мм	1640
Дорожный просвет (нагруженный автомобиль), мм:	
под картером двигателя	205
под крестовиной рамы	180
под картером заднего моста	208
Минимальный радиус поворота по колею наружного переднего колеса, м	7,5

## Весовые данные

Сухой вес автомобиля, кг	2450
Полный вес автомобиля, кг	3130
Распределение полного веса, кг:	
на передние колеса	1530
на задние колеса	1600

## Двигатель

Модель	ЗИЛ-111
Тип двигателя	бензиновый, карбюраторный, верхнеклапанный
Номинальная мощность, л.с.	200
Частота вращения при номинальной мощности, мин <sup>-1</sup>	4200
Максимальный крутящий момент, кгс.м	45
Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин <sup>-1</sup>	2200-2400
Число и расположение цилиндров	8, V-образное
Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	6,0
Степень сжатия	9,0
Система зажигания	батарейная, 12В
Подача топлива	диафрагменным топливным насосом

## Трансмиссия

Гидротрансформатор	с коэффициентом трансформации 2,45
Коробка передач	автоматическая, планетарная с 2-мя передачами переднего хода
Карданная передача	два карданных вала с тремя шарнирами, промежуточной опорой и шлицевым соединением

## Эксплуатационные данные

Объем топливного бака, л	120
Объем масляной системы двигателя, л	7,5
Объем системы охлаждения, л	25
Расход топлива на 100 км. по шоссе, л	19
Максимальная скорость по шоссе, км/час	170

**Авторский коллектив:** А. Н. Островцев, А. М. Кригер, П. С. Тарасенко, В. Ф. Родионов, Л. Н. Гусев, Е. Д. Курицына, Б. Н. Мамаев, Г. Ф. Гейликман, Б. Ф. Капуткин, С. Н. Петрова, Е. М. Гоникберг, Е. З. Брен, Д. В. Брейгин, Б. Ф. Хмелинин, А. Д. Дымшиц, Н. А. Алексеев, А. П. Зигель, Я. М. Шендерович, С. И. Рыбкин, Г. Б. Маневич, Н. И. Николаев, В. Д. Муравьев, Л. П. Лисовина, А. Н. Орлов, М. И. Фридман, Г. И. Каюков, И. Ф. Герман, М. Е. Карамышева, Д. А. Каноныкин, С. Г. Вайсман, А. М. Яковлева, А. П. Черняев, А. А. Надь, Н. К. Веденев, Б. С. Голубев, В. Н. Ростков, А. Г. Шаевич, В. И. Машатин, Н. А. Нилов, В. С. Сомов, Г. А. Матеров, Л. И. Парадашвили, Н. И. Овчинников.

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

### ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА

Годы выпуска — 1967-1976  
Выпущено автомобилей 187  
шт.

#### ЗИЛ-114-117



ЗИЛ-117



ЗИЛ-117В



ЗИЛ-117В

Внешняя форма ЗИЛ-114, впервые в истории создания представительских автомобилей ЗИС-ЗИЛ была самостоятельной, т.е. не имела прототипа или элементов прямого заимствования. Утверждение формы происходило осенью 1963 года. Для этого была образована многочисленная межведомственная комиссия, представлявшая: Специальное художественно-конструкторское бюро (СХКБ), Министерство, НАМИ, НИИАТ, НИИАТМ, ГАЗ, ЗИЛ, ГОН в качестве заказчика, и, конечно, Совнархоз. СХКБ представило свой вариант макета, созданный профессиональными дизайнерами в соответствии с техническим заданием ЗИЛа. Этот макет в период работы комиссии находился в районе Покровских ворот. В течение 2-3 дней человек 20 коммиссионеров переезжали с Автозаводской, где находился макет ЗИЛа, на Покровку и обратно, сравнивая и сопоставляя достоинства и недостатки. Мнения были разноречивые, при этом горьковчане, оценив новизну и технологичность варианта ЗИЛа, поддержали его. Принятая форма оказалась устойчивой, стабильной, даже несколько консервативной, эти черты часто характеризуют лучшие образцы правительственных автомобилей. Если внешность семейства 114-х всегда оставалась строгой, то интерьер был многовариантен по исполне-

нию, от серого сукна до бордового бархата, а иногда учитывались и конкретные пожелания пользователей. Seriously исследовались вопросы: плавности хода, в том числе жесткости пассажирских сидений и удобства посадки; аэродинамического шума и возможности его снижения; ликвидации стуков и скрипов; звукоизоляции пола и снижения вибраций. Некоторые из этих проблем проявлялись в связи с наличием больших поверхностей кузовных деталей, возросших скоростей или расширившейся географии использования автомобилей.

Впервые на автомобиле были применены следующие конструктивные решения: передние и задние дисковые колесные тормозные механизмы с вентилируемыми дисками; кинематика направляющего аппарата передней подвески, обеспечивающая антиклевковый эффект при торможении и ликвидирующая "приседание" при разгоне; алюминиевый блок двигателя; 3-х скоростная автоматическая коробка передач; передняя независимая подвеска с торсионом в качестве упругого элемента.

Своим рождением в 1971 году автомобиль ЗИЛ-117 (5-ти местный "седан") с уменьшенной до 3300 мм колесной базой обязан специфике эксплуатации автомобиля, которая потребовала разработки более легкого, скоростного и маневрен-



# ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

ного автомобиля сопровождения. С 1973 по 1979 годы выпускался кабриолет ЗИЛ-117В, предназначенный в основном для участия в военных парадах и торжественных поездках партийных и государственных руководителей. На этих автомобилях и на автомобилях ЗИЛ-111Д в сопровождении торжественного эскорта проезжали по улицам Москвы все первые советские космонавты.

Основные модификации:

- ЗИЛ-114 — базовый автомобиль;
- ЗИЛ-114А — медицинская модификация с кузовом типа "универсал";

- ЗИЛ-114Е — автомобиль с экранированной системой зажигания, оборудованный системой спецсвязи (1976-1978 годы);
- ЗИЛ-114К — автомобиль, оборудованный люком в крыше (1969-1971 годы);
- ЗИЛ-117 — 5-ти местная модификация с укороченной базой (3300 мм) с кузовом типа "седан" (1971-1983 годы);
- ЗИЛ-117Е — с кузовом типа "лимузин", экранированный (1971 год);
- ЗИЛ-117В — автомобиль с кузовом типа "кабриолет" и колесной базой 3300 мм (1973-1979 годы).

## Общие данные

Легковой семиместный автомобиль высшего класса с 4-х дверным кузовом типа "лимузин" рамной конструкции, с двумя рядами основных сидений (2+3 чел.) и двумя отдельными откидными сиденьями, которые в сложенном виде убираются в перегородку, предназначен для движения по дорогам с твердым покрытием 1 и 2 категории, а также 3 категории с асфальтовым и бетонным покрытием.

## Основные данные

Колесная формула	4x2
База автомобиля, мм	3880
Колея передних колес, мм	1603
Колея задних колес, мм	1663
Наибольшая длина автомобиля, мм	6305
Наибольшая ширина автомобиля, мм	2068
Наибольшая высота автомобиля, мм	1500
Дорожный просвет (нагруженный автомобиль), мм:	
по картеру двигателя и раме	170
по картеру заднего моста	195
Минимальный радиус поворота по колею наружного колеса, м	7,6

## Весовые данные

Сухой вес автомобиля, кг	2900
Масса снаряженного автомобиля, кг	3085
Полный вес автомобиля, кг	3610
Распределение полного веса, кг:	
на передние колеса	1685
на задние колеса	1925

## Двигатель

Модель	ЗИЛ-114
Тип двигателя	бензиновый, карбюраторный, верхнеклапанный
Номинальная мощность, л.с.	280
Частота вращения при номинальной мощности, мин <sup>-1</sup>	4400
Максимальный крутящий момент, кгс.м	57
Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин <sup>-1</sup>	2700-2900
Число и расположение цилиндров	8, V-образное
Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	6,96
Степень сжатия	9,5
Система зажигания	батареяная, 12В
Подача топлива	принудительная, двойным диафрагменным насосом с электромагнитным приводом

## Трансмиссия

Гидротрансформатор	с коэффициентом трансформации 2,4
Коробка передач	автоматическая планетарная, с 3-мя передачами переднего хода
Карданная передача	два карданных вала с тремя шарнирами, промежуточной опорой и шлицевым соединением

## Эксплуатационные данные

Объем топливного бака, л	120
Объем масляной системы двигателя, л	9,0
Объем системы охлаждения, л	21,5
Расход топлива на 100 км., л	19
Максимальная скорость, км/час	190

**Авторский коллектив:** В. Ф. Родионов, А. М. Кригер, Н. А. Алексеев, Н. И. Николаев, В. Д. Муравьев, Л. С. Киселев, В. В. Карпенко, В. В. Морозов, Л. П. Лисовина, В. К. Кошкин, В. П. Ивлев, В. С. Сомов, В. А. Чевардов, Л. А. Зайчик, В. Т. Панфилов, Н. М. Громов, Б. М. Михелев, И. И. Таскин, Т. П. Киселева, В. И. Есаков, В. Б. Певцов, П. С. Тарасенко, Б. Ф. Кузнецов, Л. Н. Гусев, Б. Н. Мамаев, Г. Ф. Гейликман, А. А. Тарутин, А. И. Овсянников, Б. Д. Мельман, М. Е. Карамышева, Б. С. Голубев, Э. И. Грицай, В. П. Рыбаков, А. Е. Пиковский, Е. З. Брен, В. А. Фролов, Д. Б. Брейгин, А. А. Надь, С. Н. Петрова, Г. И. Гольдберг, М. И. Фридман, Л. С. Дамьяно, Г. А. Матеров, Л. И. Парадашвили, Н. И. Овчинников.

## ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

### ЛЕГКОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ВЫСШЕГО КЛАССА

Годы выпуска — 1976-2000  
Выпущено автомобилей  
по 2000 г. 371 шт.

### ЗИЛ-4104-4105



ЗИЛ-41041



ЗИЛ-41042



ЗИЛ-41072

В 1975 году была проведена первая глубокая модернизация автомобиля ЗИЛ-114, результатом которой стало появление нового базового автомобиля ЗИЛ-4104, получившего модернизированный кузов, новый

интерьер, новый двигатель с увеличенным до 7,7 л рабочим объемом, мощностью 315 л.с.

В 1979 году был разработан и освоен в производстве автомобиль со специальной защитой кузова ЗИЛ-4105 (полная масса 5700 кг.), все модификации которого имели внешние формы, в точности повторяющие формы автомобилей семейства ЗИЛ-4104. Автомобили этого семейства имели практически полностью новый агрегатный состав (за исключением двигателя) и новый кузов.

С 1983 по 1986 год базовой моделью являлся автомобиль ЗИЛ-41045 (вторая модернизация), а с 1986 года по 2000 г. выпускался автомобиль ЗИЛ-41047 (третья модернизация). На базе автомобилей семейства ЗИЛ-4104 были разработаны и выпускались 12 различных специальных модификаций (автомобили специальной связи, автомобили скорой медицинской помощи с кузовом типа "универсал", автомобили с открытым кузовом типа "кабриолет", автомобили сопровождения со специальным оборудованием и др.).

Основные модификации:

- ЗИЛ-4104 — базовая модель семейства автомобилей с кузовом типа "лимузин", 7-ми местный с колесной базой 3880 мм (1976-1983 годы);
- ЗИЛ-41042 — медицинская модификация с кузовом типа "универсал" (с 1976 года);

- ЗИЛ-41043 — автомобиль с оборудованием спецсвязи (1980-1981 годы);
- ЗИЛ-41044 — парадный автомобиль с кузовом "кабриолет", пятиместный, с колесной базой 3300 мм (1981 год);
- ЗИЛ-4105 — автомобиль со специальной защитой кузова, снаряженная масса - 5259 кг (1983-1984 годы);
- ЗИЛ-41045 — базовая модель семейства автомобилей — модернизация автомобиля ЗИЛ-4104 — 7-ми местный, с колесной базой 3880 мм (1983-1986 годы);
- ЗИЛ-41046 — автомобиль с оборудованием спецсвязи (1983 год);
- ЗИЛ-41048 — автомобиль с системой автоматического регулирования микроклимата в салоне (1984 год);
- ЗИЛ-41049 — автомобиль с системой специальной связи (1984 год);
- ЗИЛ-41051 — автомобиль со специальной защитой кузова (1984 год);
- ЗИЛ-41047 — базовая модель семейства автомобилей — модернизация автомобиля ЗИЛ-41045 — 7-ми местный, с колесной базой 3880 мм (с 1985 года);
- ЗИЛ-41041 — автомобиль с кузовом типа "седан", 5-ти местный с колесной базой 3300 мм (с 1986 года);

# ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ ВЫСШЕГО КЛАССА

- ЗИЛ-41052 — автомобиль со специальной защитой кузова (с 1987 года);
- ЗИЛ-4107 — автомобиль с оборудованием специальной связи (с 1988 года);
- ЗИЛ-41072 — автомобиль сопровождения и охраны (с 1989 года).

В 1988 году была предпринята попытка создания принципиально нового базового автомобиля (проект ЗИЛ-4102). Несущая система автомобиля стала безрамной (несущий кузов). С целью обеспечения самых высоких требований по вибро-

демпфированию крепление силового агрегата и разрезного заднего моста осуществлялось с помощью специальных подрамников, что позволило ввести дополнительный каскад демпфирования между кузовом и дорогой. Задняя подвеска стала независимой. Автомобиль прошел доводку в аэродинамической трубе. Конструкция кузова предусматривала возможность существенного увеличения программы выпуска автомобиля за счет применения принципиально новой схемы узлового и обеспечения штампемости панелей. К сожалению, по времени реализации проект совпал



**ЗИЛ-41044**

с проведением реформ в СССР и экономическим спадом, что не позволило его завершить. Дальше двух опытных образцов работа не пошла.

## Общие данные

Легковой семиместный автомобиль высшего класса с 4-х дверным кузовом типа "лимузин" рамной конструкции, с двумя рядами основных сидений (2+3 чел.) и двумя отдельными откидными сиденьями, которые в сложенном виде убираются в перегородку, предназначен для движения по дорогам с твердым покрытием 1 и 2 категорий, а также 3 категории с асфальтовым и бетонным покрытиями.

## Основные данные

Колесная формула	4x2
База автомобиля, мм	3800
Колея передних колес по грунту, мм	1643
Колея задних колес, мм	1663
Наибольшая длина автомобиля, мм	6339
Наибольшая ширина автомобиля, мм	2086
Наибольшая высота автомобиля, мм	1500
Дорожный просвет (нагруженный автомобиль), мм:	
под картером двигателя	173
под рамой	170
под картером заднего моста	184
под глушителем	164
Минимальный радиус поворота по оси следа переднего внешнего (относительно центра поворота) колеса, м	8,0

## Весовые данные

Сухой вес автомобиля, кг	3150
Масса снаряженного автомобиля, кг	3335
Полная масса автомобиля, кг	3860
Распределение полной массы автомобиля, кг:	
на передние колеса	1793
на задние колеса	2067

## Двигатель

Модель	ЗИЛ-4104
Тип двигателя	бензиновый, карбюраторный, верхнеклапанный
Номинальная мощность, л.с.	315
Частота вращения при номинальной мощности, мин <sup>-1</sup>	4600
Максимальный крутящий момент, кгс.м	62
Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин <sup>-1</sup>	2500
Число и расположение цилиндров	8, V-образное
Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	105
Рабочий объем, л	7,69
Степень сжатия	9,3
Система зажигания	батареяная 12В, экранированная
Подача топлива	принудительная, двойным диафрагменным насосом с электромагнитным приводом

## Трансмиссия

Гидротрансформатор	с коэффициентом трансформации 2,4
Коробка передач	автоматическая планетарная, с 3-мя передачами переднего хода
Карданная передача	два карданных вала с тремя шарнирами, промежуточной опорой и шлицевым соединением

## Эксплуатационные данные

Объем топливного бака, л	120
Объем масляной системы двигателя, л	12
Объем системы охлаждения, л:	
без системы отопления	15
с системой отопления	21,5
Контрольный расход топлива на 100 км по шоссе, л	22
Максимальная скорость по шоссе, км/час	190

**Авторский коллектив:** И. С. Степанов, А. М. Кригер, В. К. Кошкин, П. С. Тарасенко, В. В. Лайок, Е. Д. Гусев,

В. А. Тарасов, Б. Н. Мамаев, Г. Ф. Гейликман, А. И. Овсянников, Б. Д. Мельман, Н. А. Алексеев, Э. И. Грицай, В. Н. Матюхин, В. И. Есаков, И. И. Таскин, А. Н. Митрофанов, Л. Г. Самохин, Т. П. Киселева, А. Н. Горчаков, А. Е. Пиковский, Е. З. Брен, В. А. Фролов, Г. И. Каюков, Д. Б. Брейгин, А. А. Надь, С. Н. Петрова, Г. И. Гольдберг, М. В. Попов, А. И. Карев, Г. А. Матеров, Л. И. Парадашвили, Н. И. Овчинников.