

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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



№ 58



ЗИЛ-4104

ПЛАТФОРМА ПАРТИИ
ПОД ГЛАВНЫМИ КАПОТАМИ СТРАНЫ
СМЕНА ПОКОЛЕНИЙ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №58, 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. Качук

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: 125 000 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 (верх, все): © Киноконцерн «Мосфильм»;
6 (низ): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7 (лев.): частная коллекция
Максима Шелепенкова;
7: (прав., все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15 (верх): 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
Игоря Горячева, Андрея Яшина,
Константина Андреева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова**

**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 26.04.2011





Созданный в середине 70-х годов ЗИЛ-115 стал родоначальником последнего в истории СССР семейства правительственных лимузинов. Автомобиль получился настолько совершенным, что все последующие модели ЗИЛов для первых лиц государства строились на его платформе.

Пламенный мотор

ЗИЛ-114 был сконструирован в конце 60-х с таким «техническим запасом», что практически не нуждался в модернизации. Этот автомобиль причислили к «классике» не по прошествии времени, как это происходит в большинстве случаев, а уже в момент его появления на свет. Все отечественные правительственные лимузины, созданные в постбрежневскую эпоху, можно считать прямыми потомками ЗИЛ-114. Но автомобильная мода не стоит на месте, и даже самые совершенные по дизайну автомобили рано или поздно устаревают. В октябре 1974 года конструкторы ЗИЛа занялись обновлением правительственного лимузина: во-первых, чтобы не отстать от мировой автомобильной моды, а во-вторых, чтобы примерить на автомобиль более мощный двигатель. Кроме того, приближались XXV съезд КПСС и 60-летие Октябрьской революции, а подобные события принято было встречать «подарками» в том числе и «премьерами» автомобилей.

К 1974 году был готов к испытаниям форсированный мотор ЗИЛ-114, разработанный конструктором Владимиром Кошкиным и его командой. Рабочий объем двигателя вырос с 6959 до 7695 см³, в том числе и за счет увеличения хода поршня на сантиметр, а мощность — с 300 до 315 л. с. Вместо одного нижнего распредвала появились два «верхних», расположенных непосредственно в головках цилиндров V-образного агрегата. На первых порах усовершенствованный ГРМ лишился гидравлических толкателей клапанов, которые считались визитной карточкой двигателей зилловских лимузинов. Такая промежуточная версия мотора, использовавшаяся для испытаний предсерийных прототипов, получила обозначение «ЗИЛ-3114С» («Э» — экспериментальный, «С» — специальный). Полевые испытания первой версии нового мотора проводились в 1975 году на базе платформы ЗИЛ-114. Обновленному силовому агрегату предстояло занять место под «главными капотами страны» как минимум еще на десятилетие,

поэтому над ним колдовал целый коллектив инженеров под руководством главного конструктора А. М. Кригера. В 1977 году новый двигатель, получивший индекс «4104», был готов к выпуску.

Что отличало его от временной версии «3114С»? В ГРМ все-таки удалось внедрить гидрокомпенсаторы, автоматически выбирающие зазор между рычагами и клапанами (вместо механических регулируемых опор одноплечевые рычаги опирались на гидравлические компенсаторы); для улучшения слива масла в задних торцах блока цилиндров и задних торцах головок цилиндров появились отверстия; и, наконец, масляный картер увеличился в объеме и в качестве пеногасителя получил перегородку, что позволяло обезопасить маслоприемник от оголения на высоких оборотах.

В окончательном виде конструкция двигателя выглядела так: V-образный блок цилиндров с прямым углом развала между рядами цилиндров. Распредвалы приводились двухрядной втулочно-роликовой



Правительственный лимузин ЗИЛ-4104

цепью, что позволило существенно снизить уровень шума.

В блок цилиндров запрессовывались «мокрые» чугунные гильзы с нижним упорным буртиком. Камеры сгорания имели полуклиновидную форму, а днище поршня — выступ-вытеснитель, предохранявший мотор от детонации. Охлаждение масла обеспечивали сразу два радиатора. Один, жидкостный, был «внедрен» в блок цилиндров и последовательно с фильтром

оформлением передней и задней частей и элементами оперения. Силуэт удалось сделать еще более «стремительным», слегка удлинив капот, укоротив багажник и изменив форму задних стоек крыши. Передний свес стал длиннее почти на 8 см, колесная база не изменилась, а общая длина машины при этом увеличилась на 3,5 см. Значительным изменениям подверглась передняя часть лимузина. Дизайнеры решили прибегнуть к решению, уже оправдав-

ряд сидений все так же отделялся от VIP-секции перегородкой с опускающейся стеклянной верхней половиной; средний ряд состоял из тех же складных strapontенов. По-прежнему все опции и сервисы выстраивались вокруг заднего дивана, по протоколу рассчитанного на двоих, а реально на троих пассажиров. В подлокотниках дивана размещались пульта дистанционного управления: в правом аудиосистемой, в левом климатической

Модель, сменившая ЗИЛ-114 на посту главного автомобиля страны, получила новый индекс — «4104»

включен в систему смазки: он использовался не только «по прямому назначению», но и для прогрева двигателя при пуске. Параллельно с ним работал масляный радиатор, охлаждаемый воздухом. Для надежности система контактно-транзисторного зажигания была продублирована, то есть состояла из основной и аварийной цепей. Этот двигатель оказался настолько удачным и имел такой «стратегический» запас мощности, что в дальнейшем зиловские правительственные лимузины всех поколений и всех модификаций вплоть до прекращения их производства оснащались именно этим мотором.

Новое платье короля

Облик первенца нового семейства представительских автомобилей окончательно сформировался к 1977 году.

Внешне базовый лимузин первого поколения «115-го» семейства отличался от предшественника, прежде всего, пропорциями,

сему себя на зарубежных автомобилях представительского класса (*Rolls-Royce*, *Mercedes-Benz*): радиаторную решетку сделали наиболее заметным и узнаваемым элементом декора, заодно придав экстерьеру тяжеловесности и солидности. Четыре круглые фары в квадратных хромированных окладах, избавленные от визуальной связи с облицовкой, взирали на мир с отеческой строгостью. Бамперы сбросили «лишний вес», стали более стройными и уже не воспринимались как формообразующие элементы архитектурного ансамбля. Объединенные в один блок подфарники и поворотники, расположившиеся на углах передних крыльев, выглядели строго и нарочито функционально. «Светского лоска» добавили и хромированные молдинги, обрамлявшие колесные арки. В том же ключе было выполнено и оформление задней части машины. В семиместном салоне принципиально ничего не изменилось: передний

установкой. Необходимый температурный режим обеспечивали три отопителя и два кондиционера, работавшие автономно. Аппараты спецсвязи располагались в нишах над подлокотниками заднего дивана. Самым заметным новшеством «рабочей» половины салона стало появление новой панели приборов более современной и травмобезопасной.

Благородное семейство

Приемочные испытания ЗИЛ-115 проводились в январе 1978 года, одновременно готовилось производство (слово «серийное» здесь неуместно, поскольку лимузины собирались поштучно). В конце октября — начале ноября того же года, к 61-й годовщине Октябрьской революции, была собрана первая «пользовательская» партия новых машин. Кремлевский Гараж особого назначения пополнился царственными дебютантами, глава государства на официальных церемониях начал появляться на еще более величественном и монументальном лимузине, ставшем родоначальником нового и на данный момент последнего серийного семейства легковых ЗИЛов «115-го». Базовая модель, сменившая ЗИЛ-114 на посту главного автомобиля государства, получила и новый отраслевой индекс — «4104». В дальнейшем модернизация проходила только внутри семейства, о чем красноречиво говорит пятая цифра, добавляемая к исходному обозначению «4104»: ЗИЛ-41045, ЗИЛ-41047...

Частая смена генеральных секретарей и назначение новых глав государства в первой половине 80-х годов внесли в ряды конструкторов некоторое смятение. С одной стороны, исторически сложилось так, что каждый новый лидер получал новую модель правительственного лимузина.



Цех сборки легковых автомобилей ЗИЛ



Правительственные ЗИЛы оснащались гидромеханической передачей. Поскольку эксплуатация выявила ряд недостатков двухступенчатой ГМП ЗИЛ-114, в апреле 1975 года запустили производство усовершенствованной трехступенчатой ГМП ЗИЛ-114Д. Этот агрегат начали устанавливать на выпускавшиеся в то время ЗИЛ-114. Он стоял и на первых экспериментальных прототипах лимузинов нового семейства. Испытания показали, что в конструкцию необходимо внести некоторые усовершенствования, учитывая возросшую массу автомобиля в сочетании с более мощным двигателем. После необходимых доработок появилась ГМП ЗИЛ-4104.

С другой, с момента создания ЗИЛ-4104 до прихода к власти Ю. В. Андропова прошло всего пять лет — по меркам представительских «долгожителей» срок смехотворный. В результате решено было обойтись полумерами, то есть слегка обновить экстерьер с учетом последних трендов мирового автодизайна.

Так или иначе, фейслифтинг базового лимузина, проведенный в 1983 году, привел к появлению второго поколения «115-го» семейства. Во всяком случае, почти все созданные на базе обновленного «членовоза» модификации получили новые индексы. Исключение составил «черный доктор» (медицинская версия), который обозначался «41042» независимо от поколения базовой модели. Обновленный флагман модельного ряда получил индекс «41045». Внешние изменения коснулись главным образом передка и элементов оперения. Облицовка радиатора получила хромированное обрамление, став еще более

монументальной. Каждый третий из горизонтальных прутьев декоративной решетки покрывался так называемым черным хромом: заданный таким образом «ритм» добавил громоздкому элементу изящества. Светотехника была оформлена более современно, но по отношению к общему стилю автомобиля смотрелась несколько эклектично. Небольшие подфарники пристроились вертикально с внешней стороны хромированного оклада фар. На всю их ширину под хромом вольготно улеглись поворотники, «бляшки» повторителей украсили боковины крыльев. Бамперы стали чуть массивнее, зато проходящие по всей длине черные накладки удачно скрывали «лишний вес». Хромированные «кокошники» с колесных арок исчезли вовсе, а боковой молдинг поднялся с порога до уровня нижнего края бамперов и тоже получил продольную черную вставку. «Почернели» и вертикальные стойки форточек передних окон. Вот, собственно, и все изменения.



Модернизированный лимузин ЗИЛ-41045

А в это время...

1979 год



В декабре на Центральном телевидении состоялась премьера трехсерийного музыкального фильма режиссера Георгия Юнгвальд-Хилькевича «Д'Артаньян и три мушкетера» по мотивам романа Александра Дюма. Песни к фильму, ставшие необычайно популярными, написал композитор Максим Дунаевский.

1979 год



Один из самых массовых грузовых автомобилей в СССР — ГАЗ-53А, выпускавшийся с 1965 года, за высокие технико-экономические показатели и качество изготовления в третий раз был аттестован на Государственный знак качества. На фото: цех сборки грузовых автомобилей ГАЗа.

1980 год

23 июля на советском космическом корабле «Союз-37» на орбитальную станцию «Салют-6» отправился первый космонавт из Азии — вьетнамец Фам Туан. Он прошел подготовку в СССР, летал на МиГ-17 и МиГ-21. В 1979 году Фам Туан стал участником советской программы «Интеркосмос».

«Ширли-мырли» (реж. В. Меньшов, 1995 год)

Что могло спасти Россию в смутные 90-е? Только чудо! И чудо случилось: в Якутии был найден алмаз таких размеров, что, если его продать, все жители России могли бы три года отдыхать на Канарах. Алмаз так и назвали — «Спаситель России». Да вот беда: чудо-алмазом заинтересовалась мафия. Туманным утром самолет, на котором перевозили алмаз, посадили на шоссе, обставив все так, как будто это московский аэродром. К трапу подогнали правительственные лимузины ЗИЛ-4104. Ничего не подозревавшие члены госкомиссии передали алмаз в руки генерала КГБ, в роли которого выступил мафиози Козюльский. Когда туман рассеялся, чиновники поняли, какую шутку с ними сыграли. Но было поздно — лимузин с алмазом уже мчался по Москве...



Сегодня легковые автомобили ЗИЛ-4104 уже перешли в разряд олдтаймеров

На базе обновленного лимузина был построен медицинский универсал и оборудованный комплекс «Орбита-2М» автомобиль спецсвязи, получивший индекс «41046». В 1980 году была создана версия ЗИЛ-41043, оснащенная системой спецсвязи «Орбита-2» (за торчащие в разные стороны антенны прозванная «Ёжиком»). В 1984 году, наконец, было начато мелкосерийное производство бронированных лимузинов ЗИЛ-41051. За два года на базе

ЗИЛ-41045 выпустили (точнее соорудили, поскольку защитная бронекapsула являлась несущим элементом конструкции) десять таких машин. В том же году появилась модификация ЗИЛ-41049, оснащенная оборудованием дальней спецсвязи «Дружба». Именно на базе лимузина второго поколения «115-го» семейства впервые построили специальные автомобили охраны с индексом «41072» и говорящим прозвищем «Скорпион» для сопровожде-

ния правительственных кортежей. Автомобили оборудовались огромным сдвижным люком в крыше и откидным задним стеклом, на случай если нужно будет отстреливаться. В течение 1983-1985 годов успели выпустить 48 лимузинов ЗИЛ-41045. Горбачевскую «перестройку» Завод им. Лихачева встретил созданием в 1986 году лимузина третьего (и последнего) поколения «115-го» семейства ЗИЛ-41047.



Дальние родственники



Buick Electra 225 (1977–1984 годы)

В конце 70-х годов американские производители больших машин должны были отнестись к появлению ЗИЛ-115 с нескрываемой завистью. Топливный кризис вынудил ограничить новые модели *full-size* дредноутов именно в том, что было главным предметом гордости: в литраже моторов и, как следствие, в габаритах. *Buick Electra 225* — автомобиль 1977 модельного года — тому подтверждение. Цифры «225» в названии этой машины появились в 1959-м, когда была создана первая модель нового семейства, названного *Electra*. Длина ее кузова равнялась 225 дюймам (5715 мм). В 1964, 1967 и 1971 годах *Buick Electra 225* радикально обновлялся. И с каждым разом кузов становился все габаритнее, а движок все мощнее. Однако кризис вынудил в ходе модернизации 1977 года вернуться к исходным 225 дюймам, а рабочий объем двигателя снизить с 7,5 до 5,7 литров.



Lincoln Continental Town Car (1977–1979 годы)

Американский четырехдверный седан *Lincoln Continental Town Car* и роскошное двухдверное купе формата *personal luxury cars* того же «благородного семейства» *Continental* — последние из полноразмерных американских «могикан». К концу 70-х *Lincoln* достигли своих максимальных размеров и оснащались самыми мощными двигателями. Первой уступкой требованиям рынка стало появление в 1977 году компактного седана *Versailles*, скромные габариты и литраж которого компенсировались роскошным оформлением. Монументальный *Lincoln Continental Town Car* продержался в производстве до 1979 года. Эти автомобили отличали характерная пятиугольная облицовка радиатора и спаренные блок-фары, прикрытые декоративными щитками с электроприводом. Длина этой «баржи» составляла 5918 мм, а в движение ее приводили V-образные «восьмерки» объемом 6,6 или 7,5 л.

1981 год



29 июля в Лондоне в соборе Св. Павла состоялась свадьба леди Дианы Спенсер и принца Уэльского Чарльза. В 1982 и 1984 годах родились сыновья Дианы и Чарльза — принцы Уильям и Гарри. На фото: принцесса Диана с детьми (1990 год).

1982 год

2 апреля на Фолклендских (Мальвинских) островах высадился аргентинский десант, вынудивший капитулировать находившийся там гарнизон британских морских пехотинцев — так началась Фолклендская война. В Южную Атлантику было направлено крупное британское военноморское соединение. Официально война закончилась 20 июня победой Великобритании, которая вернула себе острова.

1983 год

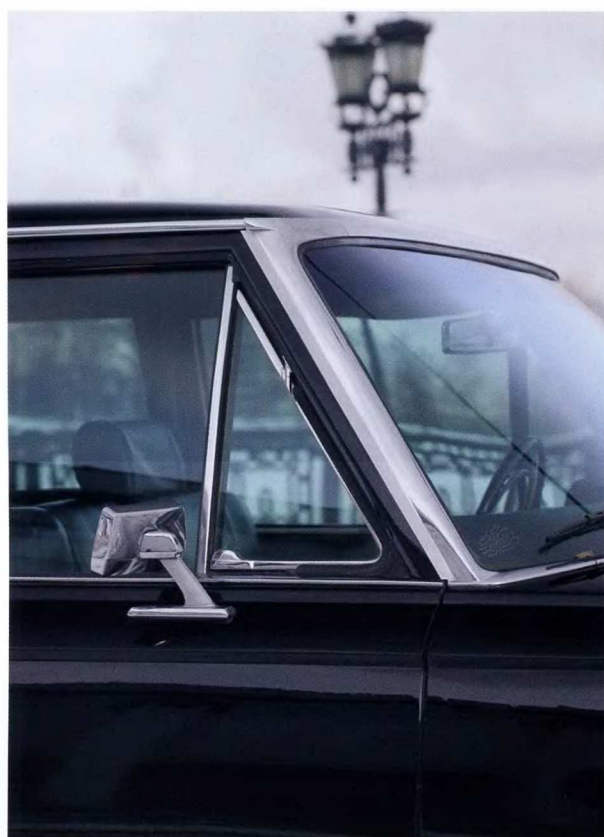
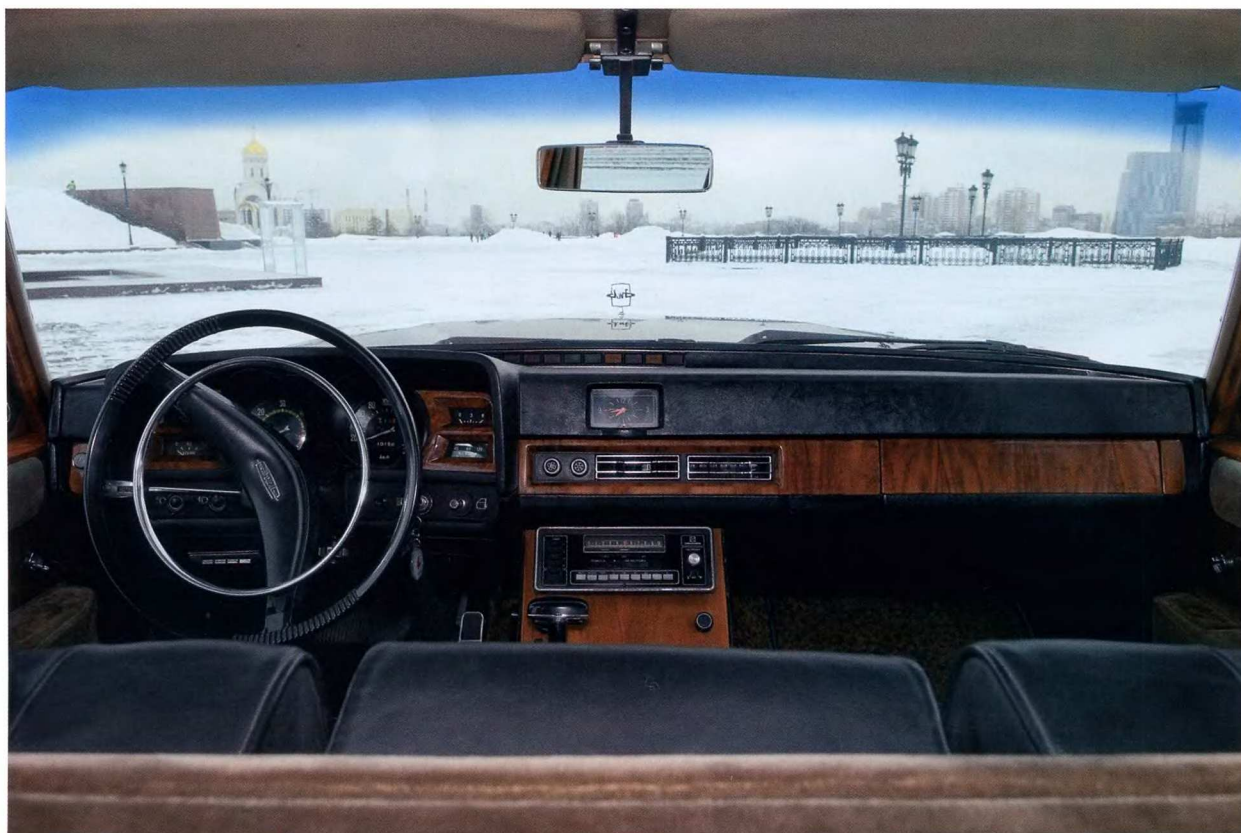


21 июля зарегистрирована самая низкая на нашей планете температура за всю историю метеорологических наблюдений. На метеоплощадке советской антарктической станции «Восток» термометр показал $-89,2^{\circ}\text{C}$.

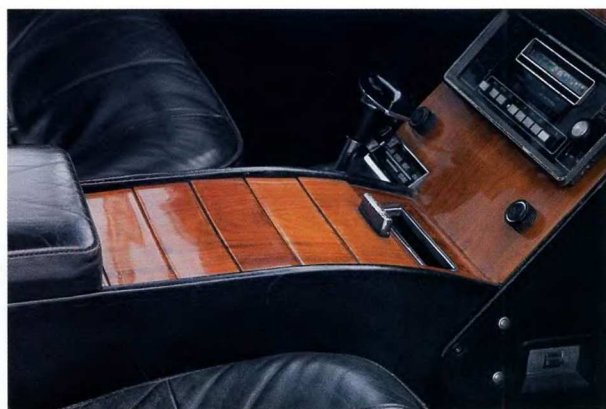


ЗИЛ-4104



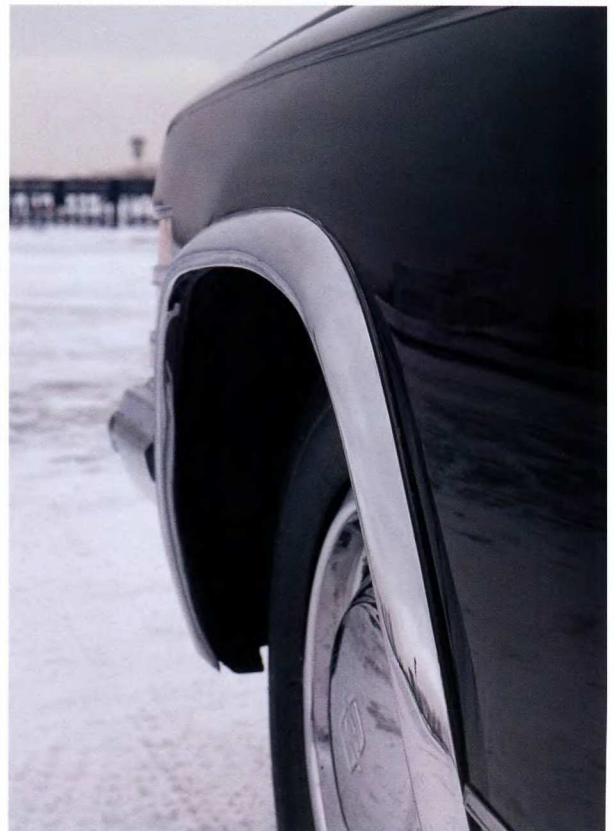


- ❶ Новое оформление салона было разработано специально для ЗИЛ-4104 и почти не менялось при всех последующих модернизациях (ЗИЛ-41045 и ЗИЛ-41047)
- ❷ В середине 70-х форточки передних дверей считались обязательным элементом вентиляции салона. Позже от них отказались — и на советских легковушках, и на правительственных лимузинах
- ❸ У правительственных ЗИЛов на центральном туннеле был необычный «бардачок» для аппарата спецсвязи со сдвижной крышкой, набранной из деревянных планок





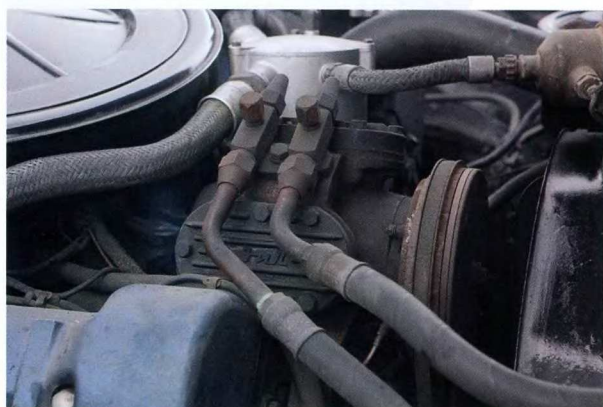
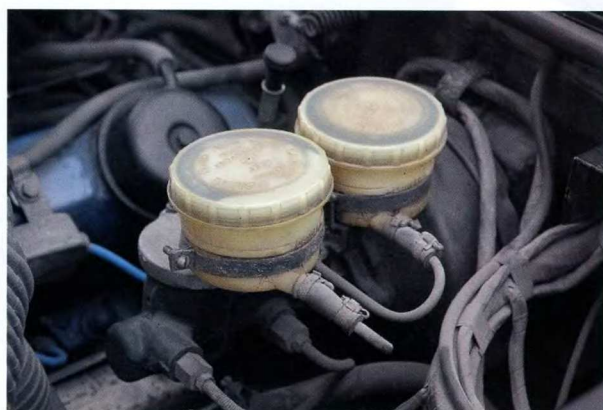
- ❶ Главный признак любого лимузина — перегородка между водительским и пассажирским салонами. У ЗИЛа стекло перегородки опускалось и поднималось с помощью электропривода
- ❷ У ЗИЛ-4104 указатели поворотов и габаритные огни размещались единым блоком по углам кузова
- ❸ Задний фонарь с единым стеклом из разноцветных секций — новинка отечественного автопрома тех лет. Впервые это решение было опробовано на ВАЗ-2106
- ❹ Хромированные окантовки крыльев были только на ЗИЛ-4104
- ❺ Наружное хромированное зеркало досталось новой машине от предшественника — ЗИЛ-114. Позже его поменяют на более современное, под цвет кузова
- ❻ Ручка регулировки положения наружного зеркала заднего вида



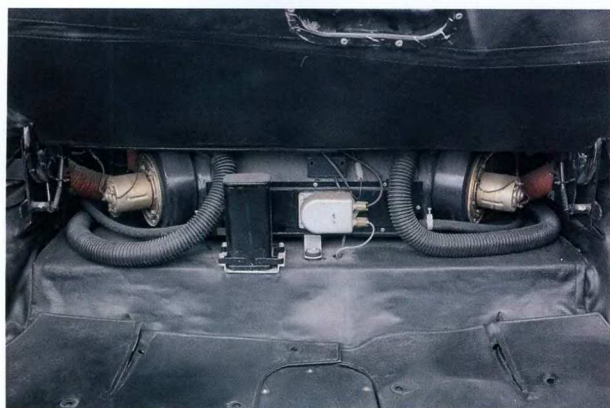
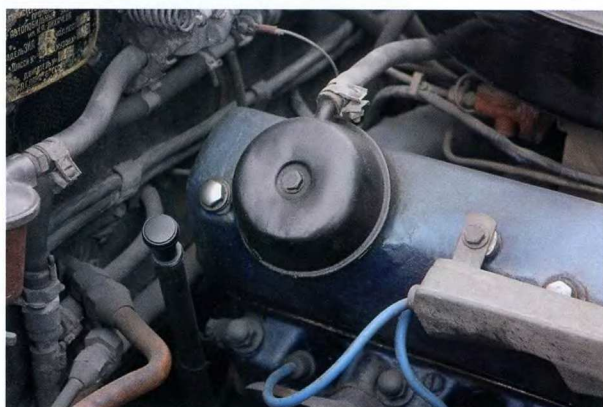


- ❶ Лимузины первых выпусков на шильдике сзади имели еще старое заводское название ЗИЛ-115, хотя официально уже назывались ЗИЛ-4104
- ❷ Внутри салона пассажирам обеспечивался максимальный комфорт
- ❸ При такой высоте дверного проема можно было пройти в машину, почти не сгибаясь
- ❹ Огромный багажник, как правило, оставался пустым — в нем нечего было возить





- ❶ Дополнительные откидные сиденья — strapontены
- ❷ Тормозная система с двумя независимыми контурами
- ❸ Компрессор системы кондиционирования воздуха в салоне
- ❹ Клапан отсоса картерных газов для вентиляции картера двигателя
- ❺ Бачок гидроусилителя руля
- ❻ Дополнительный отопитель салона находился в багажнике, за спинкой заднего сиденья



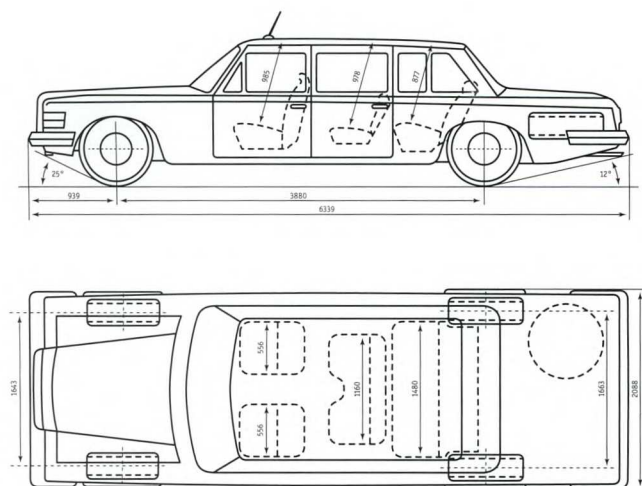


Схема автомобиля ЗИЛ-4104

Технические характеристики ЗИЛ-4104

Число мест	7
Максимальная скорость	190 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	22 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея, 2 шт.	6СТ-60
Генератор	19.3701
Реле-регулятор	РР139
Стартер	СТ14-В
Свечи зажигания	3780
Размер шин	9,35-15 (235-380)

Масса, кг

снаряженная	3335
полная, в том числе:	3860
на переднюю ось	1800
на заднюю ось	2060

Дорожные просветы, мм

под передней осью	173
под задней осью	184

Наименьший радиус поворота, м

по оси следа внешнего переднего колеса	7,6
наружный габаритный	8,25

Рулевой механизм

рабочая пара винт с гайкой на циркулирующих шариках и рейка с зубчатым сектором; встроенный гидроусилитель; передаточное число 17,5

Подвеска передняя

независимая, рычажная, бесшкворневая, торсионная, амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

на 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; привод механический от специальной ножной педали, растормаживание автоматическое

Коробка передач

гидравлический трансформатор, работающий совместно с трехступенчатой планетарной коробкой передач; коэффициент трансформации 2,45

Передаточные числа

I 2,02; II 1,42; III 1,0; задний ход 1,42

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число 3,62

Двигатель

ЗИЛ-4104, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	105
Рабочий объем, см ³	7695
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-8-6-3-7-2

Карбюратор

К-259, четырехкамерный

Максимальная мощность

315 л. с. при 4400–4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

62,0 кгс. м при 2500–2700 об/мин



К концу 70-х годов круг обязанностей «придворного» спецтранспорта сформировался окончательно. Помимо кабриолетов для участия в военных парадах и универсалов, оснащенных медицинским оборудованием, на базе лимузинов необходимо было создавать модификации, имеющие отношение либо к безопасности первых лиц государства, либо к специальной связи. Просьбы руководителей ряда дружественных стран о предоставлении им защищенных автомобилей послужили толчком к разработке бронированной версии. В 1983–1985 годах два опытных образца, получивших индекс ЗИЛ-4105, успешно прошли испытания (в том числе и огневые). По некоторым данным, в 1977–1983 годах было построено 106 базовых лимузинов первого поколения.



ЗИЛ-41042

В конце 70-х годов почти одновременно с освоением новой модели лимузина взялись за создание санитарных универсалов. Вопреки распространенному мнению, оборудование этих санитарных машин было весьма далеким от комплектации реанимационных автомобилей. Они предназначались, прежде всего, для перевозки высокопоставленных чиновников при вынужденной госпитализации. Спецуниверсал был рассчитан на бригаду из трех врачей и одного лежащего пациента. Длина кузова универсала была увеличена, над медицинской частью салона устанавливалась надстройка.



За фальшивой задней левой дверью располагалось запасное колесо. Дверь в заднем торце состояла из двух секций: нижняя половина откидывалась, верхняя поднималась. Передний ряд сидений отделялся от медицинского отсека перегородкой со шторками. В 1980–1981 годах на базе «115-го» первого поколения изготовили три таких машины. Отраслевым индексом «ЗИЛ-41042», присвоенным ЗИЛу-115А, впоследствии обозначали и медицинские универсалы, построенные на базе ЗИЛ-41045 и ЗИЛ-41047.



ЗИЛ-41044

В 1981 году на шасси «4104» с укороченной на 580 мм базой были созданы три кабриолета традиционного благородно-серого цвета для парадов на Красной площади — ЗИЛ-41044. Их оснастили проверенным и надежным двигателем ЗИЛ-114, а также настраиваемой АКПП с более медленной первой передачей. Кузов можно считать стандартным для таких машин: две двери, три «сидячих» места, одно «стоячее»; вместо правого переднего сиденья — стойка с микрофонами, левее — поручень. Плюс обязательная передающая радиостанция и антенны на задних крыльях.



ЗИЛ-4104 операторская платформа

Автомобили высшего класса отличала безупречная плавность хода, так необходимая кинооператорам для съемки в движении. Известно о двух киносъёмочных платформах, переделанных из ЗИЛ-4104. Одна из них в 1990 году была выполнена под заказ на Автозаводе им. Лихачева, другая появилась в результате «левой» конверсии. Лимузин превращали в некое подобие пикапа с открытой рабочей площадкой для кинооператора.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-69А

DeAGOSTINI

