

ЕЖЕНЕДЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.

РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 11,9 БЕЛ. РУБ.

№ 34

Мазда

М21



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

DeAGOSTINI

SN 2587-6422

00034

M21 «Волга» № 34, 2018
Еженедельное издание

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес: Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

С 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей: Россия, 150961,
г. Ярославль, а/я 51, «Де Агостини», М21 «Волга»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение: ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС77-68284 от 27.12.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:

С + 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00-21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», М21 «Волга»

Рекомендуемая розничная цена с третьего выпуска: 399 руб.
Розничная цена с третьего выпуска: 11,9 бел. руб

Неотъемлемой частью журнала являются элементы
для сборки модели. Издатель оставляет за собой
право изменять розничную цену, а также повышать ее
в отдельных выпусках коллекции в силу более высокой
производительной стоимости некоторых деталей
модели.
Редакция оставляет за собой право изменять
последовательность номеров и их содержание.

ВНИМАНИЕ! Модель M21 «Волга» не является игрушкой
и не предназначена для детей. Соблюдайте приведенные
в журнале указания.
Производитель оставляет за собой право в любое
время изменять последовательность и свойства
комплектующих деталей данной модели.
Представленные изображения модели M21 «Волга»
в масштабе 1:8, элементов для ее сборки и размеры
модели могут отличаться от их реального
внешнего вида в продаже.

Отпечатано в типографии:
ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область, г. Фастов,
ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 15 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1: © ООО «Тайга Групп»; стр. 3: © АР/ТАСС;
стр. 4-6, 11-15 частная коллекция
Максима Шелепенкова;
стр. 7-10, 16: © ООО «Идея Центр».

© 2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2587-6422

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Максима Шелепенкова.

Редакция благодарит за помощь в разработке прототипа
модели Ивана Падерина, Gorkyclassic



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию».

Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям,
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности продукции,
предназначенной для детей и подростков»
ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 07.09.2018
Дата выхода в России: 16.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

В СТРАНЕ БОЛЬШОЙ

СОВЕТСКИЕ СПОРТСМЕНЫ НА ЗИМНЕЙ ОЛИМПИАДЕ В США

VIII зимние Олимпийские игры проводились в Скво-Вэлли, на горном курорте в Калифорнии. Выбор места для проведения Игр считался довольно странным, так как Скво-Вэлли располагался очень неудобно, на высоте 1889 м над уровнем моря. Курорт имел довольно сложный рельеф лыжных и горнолыжных трасс. Кроме того, на нем отсутствовала необходимая инфраструктура для проведения Олимпиады, которую до конца не восполнили даже проведенные подготовительные работы. Так, организаторы Игр в Скво-Вэлли не смогли построить к соревнованиям санно-бобслейную трассу, что существенно сказалось на результатах немецкой команды, традиционно сильной именно в бобслее.

Во многом столь странный выбор столицы зимней Олимпиады объясняется тем, что американский миллионер Александр Кашинг, заинтересованный в привлечении внимания именно к Скво-Вэлли, проявил в этом вопросе немалую настойчивость.

Несмотря на явно ангажированное решение МОК по месту проведения Олимпиады, сама она по существу оказалась знаковой. Во-первых, начиная с 1960 года в Играх официально стали участвовать женщины. Старты 1932 года не в счет — скоростной бег на коньках среди женщин тогда был в программе показательных видов спорта. Во-вторых, для спортсменов специально построили Олимпийскую

деревню — комплекс из четырех трехэтажных гостиниц на 1200 человек, расположенных в непосредственной близости от спортивных объектов. В-третьих, в Скво-Вэлли впервые была введена система информации, основанная на работе вычислительной техники, что значительно облегчило работу жюри. Кроме того, когда во время состязаний по слалому судьи не смогли зафиксировать пропуск ворот одним из лыжников, они обратились к сотрудникам телекомпании CBS TV и попросили показать запись. После этого практика видеоповторов стала нормой.

Игры в Скво-Вэлли оставили заметный след и в отечественной истории.

Начать с того, что они были первыми, которые транслировались по советскому телевидению. Тем более что, как и четырьмя годами раньше в Кортине-д'Ампеццо, советская команда стала лидером, с большим отрывом победив в общекомандном медальном зачете.

Команду СССР, выступившую на зимних Олимпийских играх 1960 года, составили 62 спортсмена из 15 городов и населенных пунктов трех союзных республик. Представители сборной Советского Союза участвовали во всех видах спорта, входящих в олимпийскую программу, кроме горнолыжных дисциплин среди мужчин и одиночного фигурного катания на коньках. Спортсмены завоевали 21 медаль (семь золотых, пять серебряных и девять бронзовых). Результат выступлений конькобежцев — шесть золотых медалей — является самым успешным для сборной СССР в этом виде спорта. Иллюстрацией этого успеха стали запомнившиеся надолго слова нашего спортсмена, неоднократного олимпийского чемпиона Евгения Гришина. На вопрос иностранного журналиста о том, что больше всего запечатлелось в его памяти от Игр в Скво-Вэлли, он ответил: «Алый советский флаг в голубом американском небе».

А в это время...



Спортсмены Н. Гусаков, М. Рудольф и массажист В. Соболев обмениваются сувенирами. 20 февраля 1960 года, Скво-Вэлли, США



Фургон ГАЗ-22А на базе автомобиля «Волга»

С ФУРГОНАМИ В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

... На Горьковском автомобильном заводе создали автомобиль фургон ГАЗ-22А «Волга» для перевозки мелких партий грузов на базе грузопассажирского универсала ГАЗ-22 «Волга».

С грузовыми автомобилями малой грузоподъемности, особенно с кузовом «фургон», в Советском Союзе постоянно были проблемы. Куда более распространенными являлись бортовые «полуторки» и «трехтонки», на которых возили все грузы, в том числе и малые партии, накрывая их от дорожной пыли и атмосферных осадков куском брезента. Даже если не принимать во внимание вопросы сохранности грузов (например, продуктов питания), то с экономической точки зрения такие перевозки трудно было назвать рентабельными, ведь большой автомобиль, рассчитанный на 1,5 т груза (и больше!), тратил непомерно много топлива, перевоза порой всего 200–300 кг.

Нельзя сказать, что малых фурунгов в СССР не было совсем. После войны довольно массово выпускались фурунги на базе «москвичей». Правда, их кузова на деревянном каркасе очень быстро расшатывались, рассыхались и приходили в негодность, но свою работу эти машины выполняли. В 1958 году Ульяновский автомобильный завод наладил производство цельнометаллических фурунгов УАЗ-450 грузоподъемностью 750 кг. Но этот автомобиль, создаваемый прежде всего как армейский, имел полный привод и был рассчитан для дви-

жения по плохим дорогам (а то и вовсе по бездорожью), и считать его удобным для городских перевозок было сложно. Хотя из-за дефицита подобных машин «уазики» нередко можно было встретить в больших городах, где преобладали асфальтированные дороги.

Чтобы хоть как-то покрыть недостаток в легких фурунгах, Советский Союз в это время начал импортировать чехословацкие фурунги и универсалы Škoda, а также широко использовать для грузовых перевозок машины «Москвич» с кузовом «универсал».

В этих условиях горьковские конструкторы предложили свой вариант фургона, выполненного на основе грузопассажирского универсала ГАЗ-22 «Волга». По сравнению с грузопассажирской машиной фургон в целом должен был получиться дешевле в производстве и эксплуатации. У него отсутствовал задний ряд сидений, и, соответственно, не требовалось особой внутренней отделки задней части салона. Или, по крайней мере, она была сильно упрощена.

На фургоне ГАЗ-22А не стали устанавливать «глухую» перегородку внутри кузова, разделяя кабину водителя и грузовой отсек, хотя такая возможность была — перегородка от санитарной версии «Волги» вполне подошла бы для этих целей. Ограничились лишь разделяющей сеткой над спинками сидений первого ряда. С одной стороны, такая сетка позволяла водителю легко наблюдать за грузом (например, за его нежелательным перемещением внутри кузова) и быстро

устранять проблемы. С другой стороны, она не препятствовала обзору назад, через стекло пятой двери (наружные зеркала заднего вида тогда на машинах еще не стали обязательными).

В общем был создан довольно нужный и полезный автомобиль для народного хозяйства, грузоподъемностью 500 кг, но до серийного выпуска он не добрался. Лишь опытный образец «засветился» на некоторых ведомственных показах и выставках. Причина, скорее всего, крылась в скромных ресурсах Горьковского автозавода относительно производства автомобилей «Волга» с кузовом типа «универсал» или «фургон». Общий выпуск таких машин предприятие не могло наращивать до бесконечности — этому препятствовали технологические возможности оборудования. Поэтому приоритет был отдан грузопассажирскому универсалу (с большим экспортным потенциалом) и са-



Задняя дверь у фургона ГАЗ-22А была двухстворчатой, с горизонтальным разъемом

ПОСТОЯННО БЫЛИ ПРОБЛЕМЫ



Фургон ГАЗ-22А на выставке новой техники в НАМИ

нитарному автомобилю (ситуация с выпуском санитарных автомобилей в этот момент в стране была катастрофической), а производство

фургона отложили до лучших времен, которые для него так никогда и не настали.

АВТОМОБИЛЬ В ДЕТАЛЯХ

СТОЯНОЧНЫЙ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ТОРМОЗ

Стояночный (ручной) центральный тормоз автомобиля ГАЗ-21 «Волга» приводился в действие рукояткой, расположенной под панелью приборов. Этим тормозом следовало пользоваться на стоянке и при трогании автомобиля с места на подъеме. Пользование им как рабочим тормозом допускалось только в аварийных случаях при выходе из строя основных тормозов.

Центральный стояночный тормоз устанавливался за коробкой передач и действовал на карданный вал автомобиля. Щит тормоза укреплялся на фланце задней крышки коробки передач. Опорой колодок тормоза служил палец, вставленный в уши на задней крышке коробки передач и закрепленный винтом. Верхние концы колодок опирались на палец, нижние входили в прорези регулировочного устройства, состоявшего из винта и гайки с рифленной поверхностью. Колодки стягивались V-образной пружиной и прижимались к щиту фигурными пружинами. На колодки приклеивались фрикционные накладки. В верхней части правой колодки был укреплен рычаг, выступ которого опирался на разжимное звено, помещенное между выступами верхних концов колодок. Нижний конец рычага колодок соединялся тягой с рычагом привода, который вращался на оси, ввернутой в боышку задней крышки коробки передач.

Рычаг привода оттягивался в исходное положение пружиной. К наружному концу рычага присоединялась вилка наконечника привод-

ного троса. Конец рычага, проходящий через щит тормоза, уплотнялся резиновым чехлом.

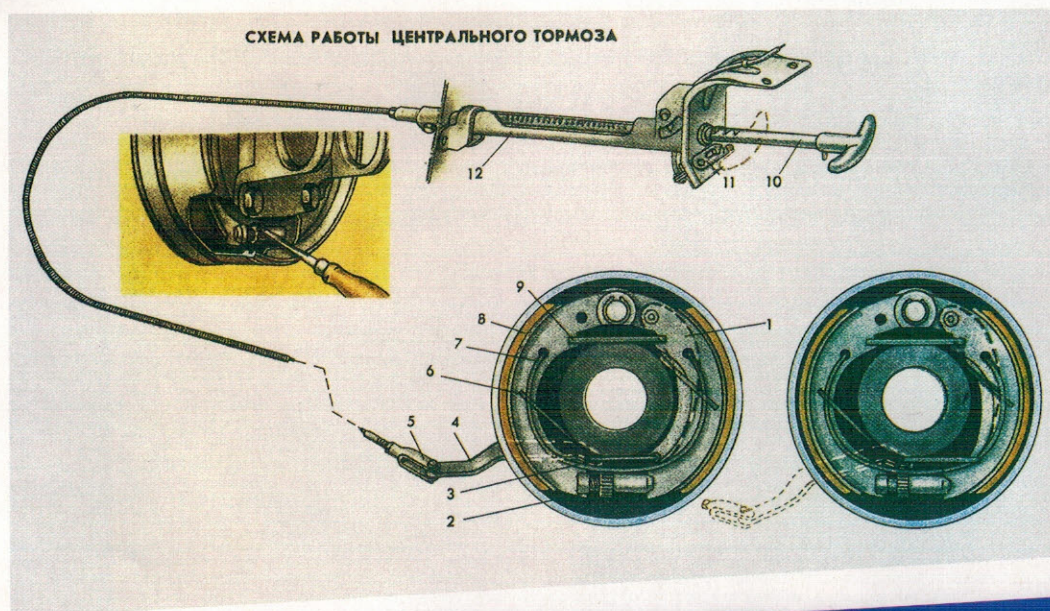
Тормозной барабан был посажен на центровочный бурт фланца выводного вала коробки передач и закреплен болтами вместе с фланцем промежуточного карданного вала. На диске тормозного барабана имелся лючок для регулировки тормоза, закрытый резиновой заглушкой.

Рукоятка привода имела рейку, в зубья которой входила собачка, удерживающая рукоятку в заторможенном состоянии. Тормоз отпускался поворотом рукоятки и ее перемещением от себя.

Трос привода тормоза помещался в жесткой трубке, в верхней части которой имелось отверстие для смазки, закрываемое хомутом. Регулировка ручного тормоза производилась поворотом гайки регулировочного механизма с помощью отвертки через люк в диске барабана. Привод ручного тормоза корректировался изменением длины троса путем наворачивания втулки на его резьбовой наконечник.

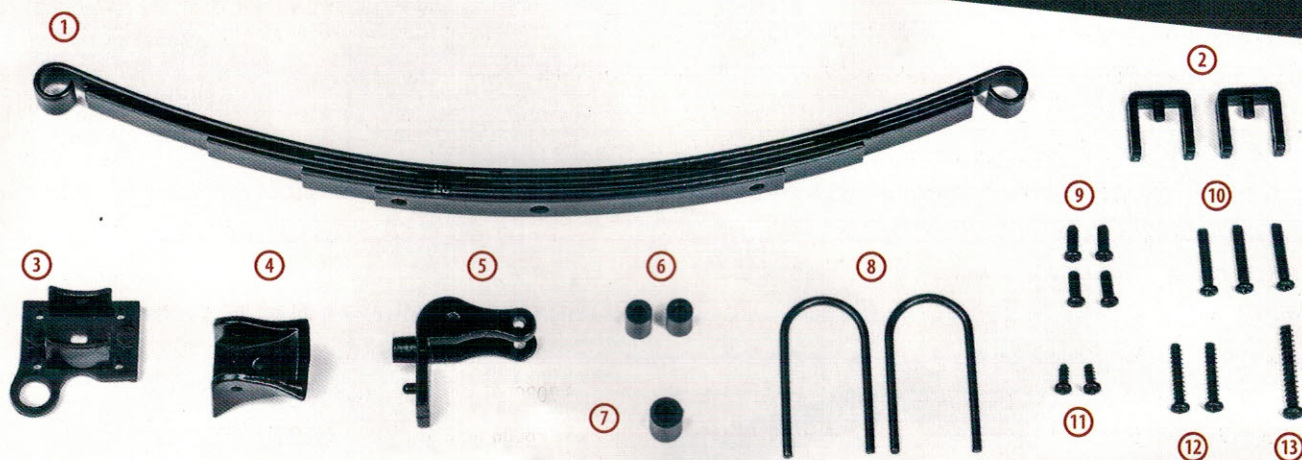
На кронштейне стержня рукоятки устанавливался выключатель сигнальной лампы ручного тормоза. При опущенной рукоятке тормоза штифт, запрессованный в рукоятку, нажимал на плунжер выключателя и выключал сигнальную лампу.

Уход за тормозом стоянки заключался в своевременной проверке его эффективности и регулировке, а также смазке троса привода.

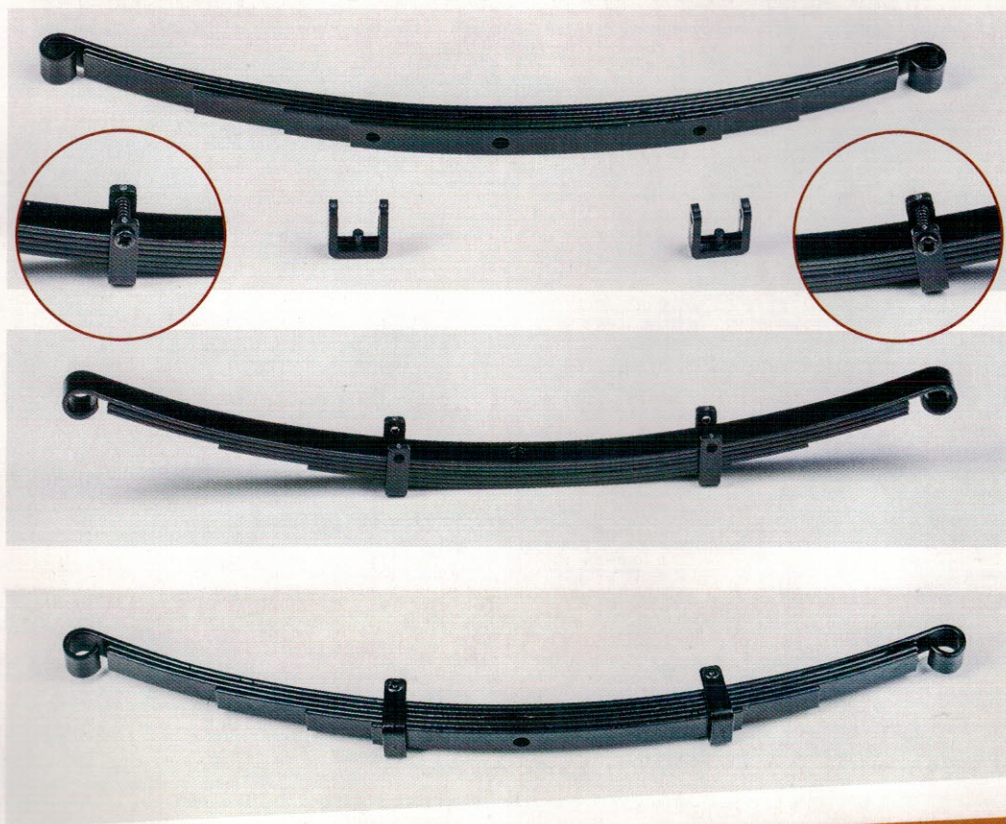


Стояночный (центральный) тормоз: 1 — рычаг колодок; 2 — механизм регулировки колодок; 3 — соединительное звено рычагов; 4 — рычаг привода центрального тормоза; 5 — вилка троса привода; 6 — прижимная пружина колодок; 7 — стяжная пружина колодок; 8 — колодка тормоза; 9 — разжимное звено колодок; 10 — рукоятка привода; 11 — выключатель сигнальной лампы; 12 — рейка привода

ЛИНИЯ СБОРКИ



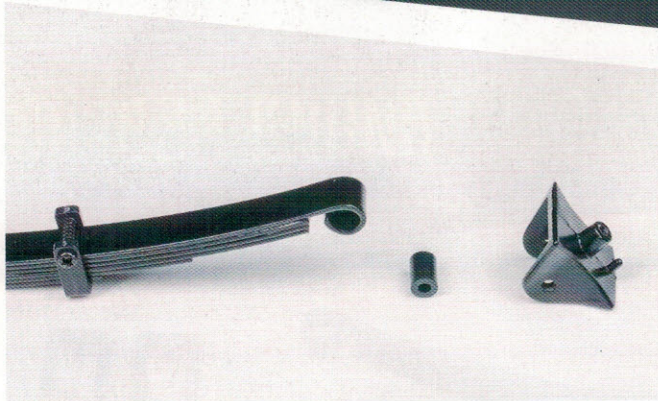
1 — рессора задняя правая; 2 — хомут листов рессоры — 2 шт.; 3 — подкладка рессоры правая; 4 — кронштейн рессоры передний правый; 5 — кронштейн серьги рессоры задний правый; 6 — втулка кронштейнов рессоры — 2 шт.; 7 — втулка коренного листа рессоры задняя; 8 — стремянка рессоры — 2 шт.; 9 — винт 2,0×5 (СМ) — 4 шт.; 10 — винт 2,0×11 (ІМ) — 3 шт.; 11 — винт 1,7×4 (АР) — 2 шт.; 12 — винт 2,0×11 (ІР) — 2 шт.; 13 — винт 2,3×15 (ЈР)



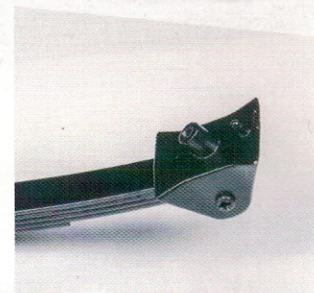
Установите хомуты с нижней стороны правой рессоры. Совместите центровочные штифты хомутов с крайними отверстиями нижнего листа рессоры. Закрепите установленные хомуты двумя винтами 2,0×11 (ІР) со стороны отверстий в хомутах большего диаметра.

Рессора несимметрична относительно отверстия для крепления заднего моста (в центральной части рессоры). Расстояние от заднего хомута до заднего крепления коренного листа рессоры (левая часть рессоры на фото) значительно больше, чем расстояние от хомута до крепежного отверстия в передней части рессоры (правая часть рессоры на фото).

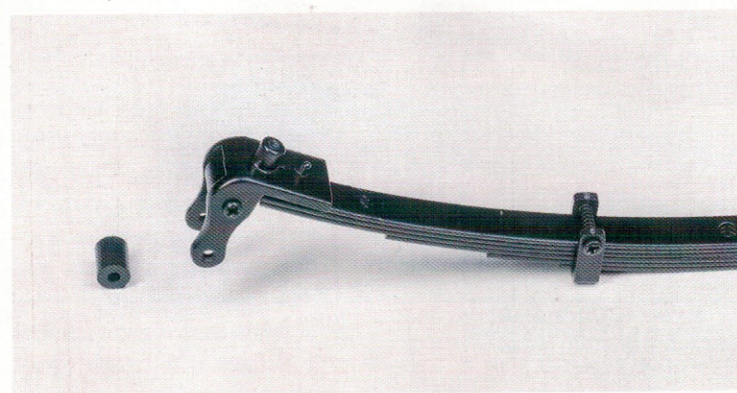
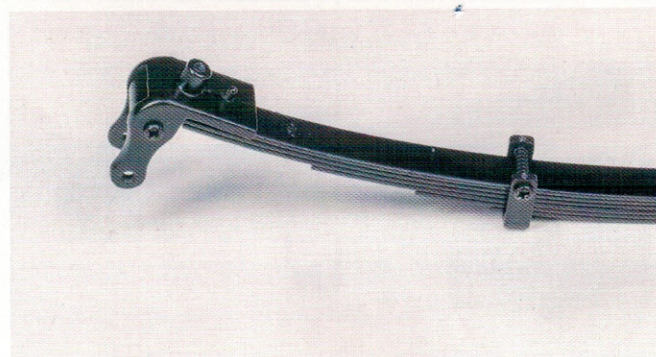
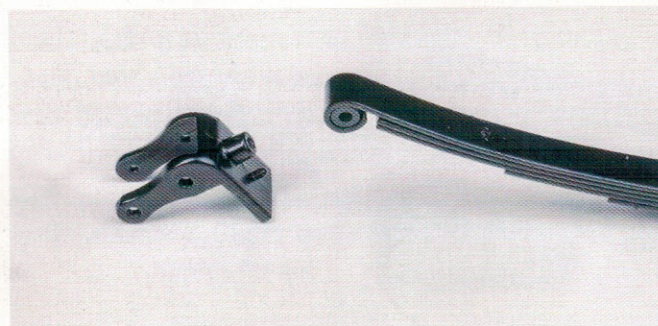
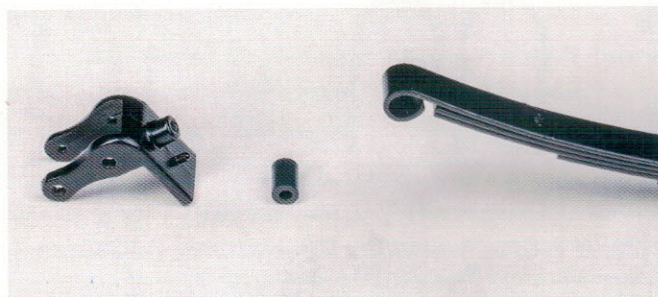
СБОРКА ПРАВОЙ РЕССОРЫ ЗАДНЕГО МОСТА МОДЕЛИ



Внутри переднего крепежного отверстия коренного листа поместите втулку кронштейна рессоры. Поверх листа установите передний правый кронштейн рессоры. Закрепите передний кронштейн на рессоре при помощи винта $2,0 \times 11$ (IM).



Поместите внутрь заднего крепежного отверстия коренного листа рессоры втулку кронштейна. Поверх втулки установите задний кронштейн серьги рессоры. Совместите верхнее отверстие кронштейна с установленной ранее втулкой и закрепите детали винтом $2,0 \times 11$ (IM).

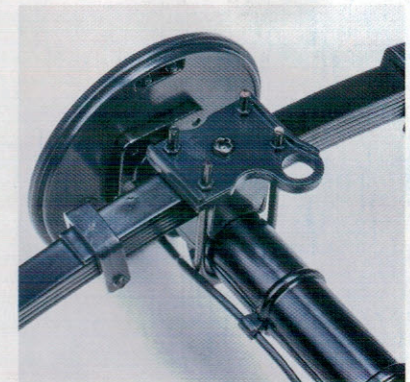
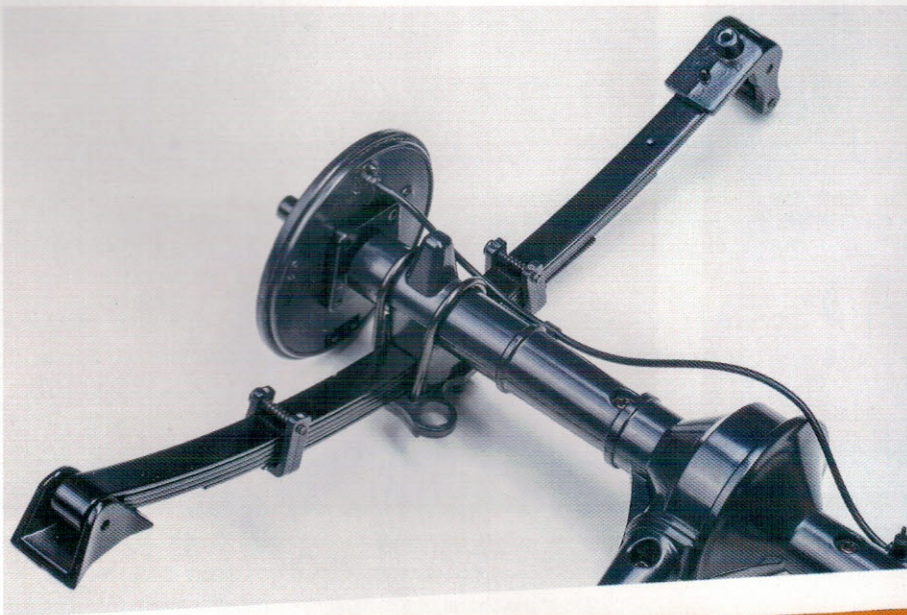


Установите втулку коренного листа между щеками серьги заднего кронштейна и зафиксируйте ее в нижних отверстиях детали винтом $2,0 \times 11$ (IM).

ЛИНИЯ СБОРКИ

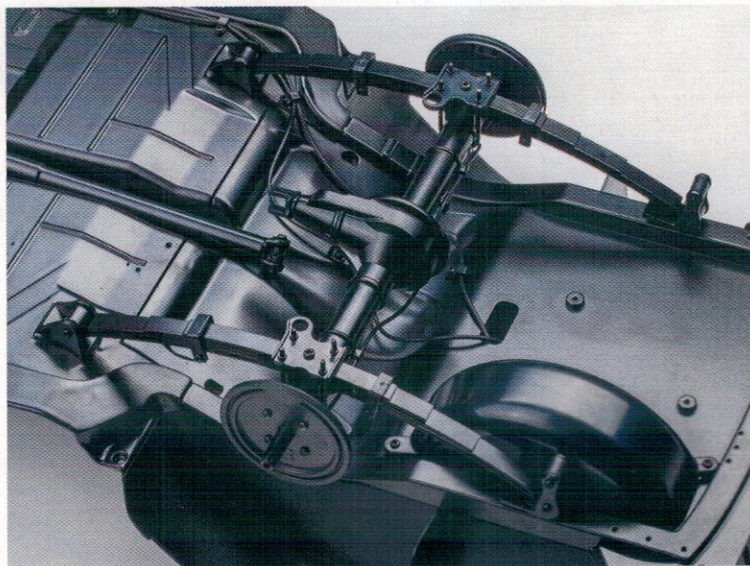


Расположите собранную правую рессору поверх перевернутого заднего моста модели. Совместите отверстие крепежной площадки чулка правой полуоси моста с центральным отверстием рессоры. Установите поверх рессоры подкладку таким образом, чтобы крепежная проушина стойки амортизатора была ориентирована вперед и в центр модели. Закрепите прокладку и рессору на мосту при помощи винта $2,3 \times 15$ (JP). Допускается неплотная фиксация деталей в данном узле.

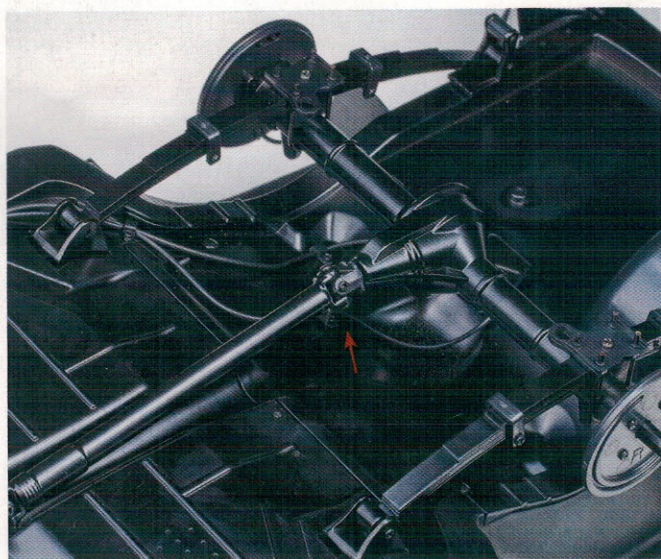


С верхней стороны заднего моста, с обеих сторон от закрепленной рессоры установите две стремянки рессоры. Вставьте их концы в отверстия подкладки рессоры, при необходимости зафиксируйте стремянки клеем.

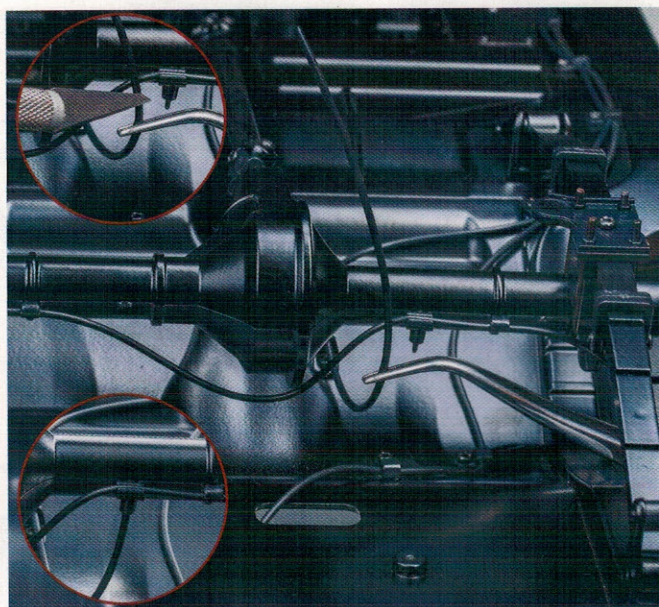
ЛИНИЯ СБОРКИ



Собранный задний мост установите в задней части перевернутого шасси модели. Совместите крепежные и центровочные отверстия передних и задних кронштейнов рессор с ответными элементами шасси. Закрепите кронштейны с верхней стороны шасси при помощи четырех винтов 2,0×5 (СМ).



С нижней стороны шасси при помощи двух винтов 1,7×4 (АР) скрепите фланец карданного вала, выходящий из корпуса главной пары, с крестовиной, расположенной на незакрепленном конце карданного вала модели.



Подведите тормозную магистраль к тормозному тройнику заднего моста. При необходимости укоротите магистраль по месту. Наденьте свободный конец магистрали на вертикальный штуцер тормозного тройника.

СБОРКА ПРАВОЙ РЕССОРЫ ЗАДНЕГО МОСТА МОДЕЛИ



Легковой автомобиль ЗИЛ-117

Судьба седана экстра-класса ЗИЛ-117 на базе лимузина ЗИЛ-114 сложилась совсем не так, как изначально планировали на Московском автозаводе имени Лихачева. Пятиместный седан должен был появиться одновременно с лимузином, причем не в качестве приложения к нему, а наоборот, в качестве основной и более массовой модели. Именно для того, чтобы на его базе можно было выпускать эксклюзивные и значительно более дорогие лимузины.

При этом производство легковых автомобилей на ЗИЛе стало бы в разы рентабельнее. ...

Но в реальности работы по седану начались позже. Мелкосерийное производство ЗИЛ-114 стартовало в 1967 году, а пластилиновый макет ЗИЛ-117 в натуральную величину появился в 1968-м. Первый опытный образец ЗИЛ-117 и вовсе увидел свет в апреле 1969 года.

Первенец из промышленной партии седанов был принят в эксплуатацию кремлевским Гаражом особого назначения 7 июля 1971 года, а в 1972-м ЗИЛ-117 был представлен широкой публике на ВДНХ. Но стать основной легковой моделью завода у ЗИЛ-117 не получилось — он выпускался в очень небольших количествах, уступая по этому показателю даже эксклюзивным лимузинам. Зачем же было «огород городить» и доводить седан пусть до мелкосерийного, но все же производства? На этот счет существует несколько версий. Основная из них гласит, что автомобиль, превосходящий лимузин

ЗИЛ-117

в скорости, динамичности и маневренности и в то же время не выпадающий из стройного ряда правительственного кортежа, заказало 9-е управление КГБ, отвечавшее за безопасность первых лиц государства. Тут и подвернулся уже готовый проект седана.

Разработка платформы «114-117» велась под руководством главного конструктора проекта Василия Федоровича Родионова. При создании седана ЗИЛ-117 из ЗИЛ-114 убрали перегородку с выдвижным стеклом, отделявшую в лимузине салон от кабины водителя. Задний диван придвинули к спинкам передних сидений с таким расчетом, чтобы высокопоставленные пассажиры по-прежнему чувствовали себя комфортно, а продольные регулировки первого и второго рядов не мешали друг другу. В результате удалось сократить около полуметра длины машины.

Остальное доводилось вокруг «усеченного» интерьера. Колесная база по сравнению с ЗИЛ-114 уменьшилась на 480 мм. На полметра укоротились и прочие элементы конструкции «114-го», протяженные по всей длине машины: кузов, карданный вал, трубопроводы, проводка.

В остальном «железо» ничем от начинки лимузина не отличалось. Обеспечивать седану впечатляющие приемистость и быстроходность должны были прекрасно зарекомендовавшая себя на тяжеловес-

ПО ОДНОЙ ИЗ ВЕРСИЙ, СЕДАН



Салон автомобиля ЗИЛ-117

ном лимузине V-образная «восьмерка» ЗИЛ-114 с гидравлическими толкателями клапанов, транзисторной системой зажигания и четырехкамерным карбюратором, а также автоматическая трансмиссия: двухступенчатая планетарная коробка 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 было наличие стабилизатора поперечной устойчивости и торсионов в качестве упругого элемента.

Кроме того, подвески крепились к раме через резиновые шарниры, что существенно снижало уровень шума в салоне.

РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ ОНАЩАЛОСЬ ГИДРОУСИЛИТЕЛЕМ И ДЕМПФЕРОМ УГЛОВЫХ КОЛЕБАНИЙ, БЛАГОДАРИЯ ЧЕМУ РУЛЬ, КОТОРЫЙ МОЖНО БЫЛО ВРАЩАТЬ ОДИМ ПАЛЬЦЕМ, ПРИ ЭТОМ НЕ ТЕРЯЛ НЕОБХОДИМОЙ ИНФОРМАТИВНОСТИ. ДЛЯ ОБЛЕГЧЕНИЯ ПОСАДКИ-ВЫСАДКИ ВОДИТЕЛЯ РУЛЕВАЯ КОЛОНКА ТАК ЖЕ, КАК И НА ЗИЛ-114, БЫЛА СДЕЛАНА ОТКИДЫВАЮЩЕЙСЯ; КРОМЕ ТОГО, ЕЕ МОЖНО БЫЛО РЕГУЛИРОВАТЬ ПО ВЫСОТЕ.

ЗАКАЗАЛО 9-Е УПРАВЛЕНИЕ КГБ



Автомобиль ЗИЛ-117 сзади

Не претерпела изменений и сверхнадежная тормозная система. 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, что позволяло использовать его при полном отказе гидравлики. При трогании с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом.

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

Роскошный салон седана от салона лимузина отличался не только отсутствием перегородки и количеством посадочных мест, но и вариантами обивки сидений. На «младшей версии» ЗИЛ-114 кожей могли

быть обиты не только передние сиденья, но и задний диван. Ввиду упразднения его подлокотников аппарат спецсвязи и пульта дистанционного управления радиоприемником и кондиционером «перебрались» в массивную конструкцию между передними креслами. Несмотря на «общий» салон, седан унаследовал от лимузина раздельную систему кондиционирования, то есть передние и задние ряды сидений имели независимые блоки отопления/охлаждения/вентиляции. Внешнее оформление и оперение седана отличалось от исходного лишь наличием хромированных молдингов по контуру колесных арок и по нижним кромкам задних крыльев. Безупречный дизайн «114-го», разработанный Татьяной Киселевой и Игорем Таскиным под руководством Бориса Федоровича Кузнецова, не нуждался в корректировке. Укороченный на полметра кузов, обретая новые пропорции, не лишился гармонии, а лишь обрел иной эстетический смысл.

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 0,5 с; расход топлива при скорости 80 км/ч сократился на 1л/100 км. Кроме того, автомобиль получился на 58 см короче и на 205 кг легче полноразмерной версии.

Последний «117-й» увидел свет в 1984 году, когда в единственном экземпляре был построен седан с кузовом ЗИЛ-117 и передком ЗИЛ-115. В его обозначении к индексу 117 добавилась литера М.

ЗИЛ-117 ОКАЗАЛСЯ НА 58 СМ



Седан ЗИЛ-117 в основном отличался от лимузина ЗИЛ-114 укороченным на полметра кузовом



Автомобили этого семейства отличались строгостью и продуманностью внешних форм

КОРОЧЕ, ЧЕМ ПРЕДШЕСТВЕННИК

Технические характеристики автомобиля ЗИЛ-117

Число мест	5
Максимальная скорость, км/ч	200
Расход топлива при скорости 80 км/ч	18 л/100 км
Размер шин	8,90-15
Масса	
Снаряженная, кг	2880
Полная, кг	3255
На переднюю ось, кг	1540
На заднюю ось, кг	1750

Двигатель

Двигатель	ЗМЛ-117, бензиновый, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый
Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, см ³	6960
Степень сжатия	9,5
Максимальная мощность	300 л. с. при 4400 об/мин
Максимальный крутящий момент	57 кгс·м при 2700–2900 об/мин
Коробка передач	автоматическая, гидромеханическая, трехступенчатая
Передаточные числа	I — 2,02; II — 1,42; III — 1,00; задний ход — 1,42

Подвеска

Передняя	независимая, пружинная, с гидравлическими телескопическими амортизаторами
Задняя	зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Тормоза

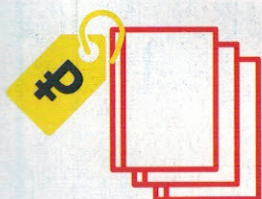
Рабочие	дисковые на всех колесах, с гидравлическим приводом с двумя отдельными (независимыми) контурами, с вакуумным усилителем и двумя гидровакуумными усилителями (по одному на каждом контуре)
Стояночный	на задних колесах, с механическим приводом от специальной ножной педали

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

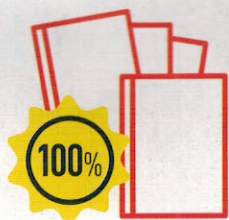
Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

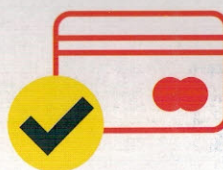
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ

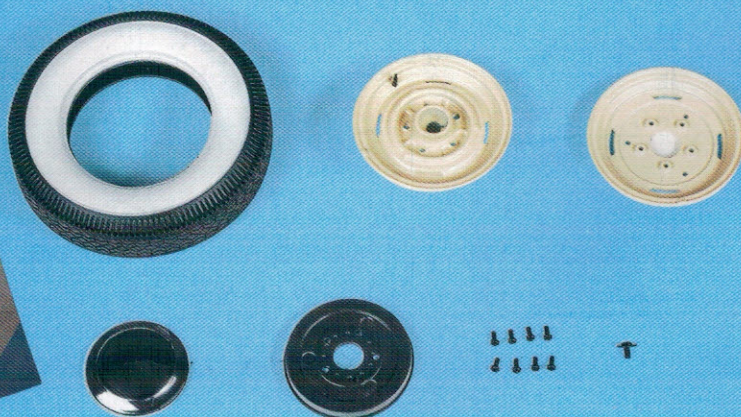


*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



НЕ ПРОПУСТИТЕ
СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК!

В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!



16+