

За рулем 11 1989

ISSN 0321—4249



О легковых автомобилях ЗИЛ, более 30 лет участвующих в парадах на Красной площади, читайте на стр. 2—3

ОТКРЫВАЮЩИЕ

ния и интересов. Однако в обозримом будущем приобретение машин из выпускного ныне типажа и по сложившимся ценам для определенной части населения так и останется невозможным или затруднительным, как и их интенсивная эксплуатация. Поэтому отсутствие в продаже микроавтомобилей типа «Ока» заведомо исключает из числа потенциальных покупателей заметный слой населения, в первую очередь из числа молодежи, а это нельзя признать нормальным с социальных и экономических позиций. По данным Госавтоинспекции, в 1988 году в сельском парке легковых автомобилей доля машин повышенной проходимости не превышала 6%. При все еще недостаточных темпах дорожного строительства и неизбежности эксплуатации вне дорог с твердым покрытием нужен рост производства и продажи именно таких машин. Вот две задачи из тех, что требуют решения в области автомобилизации.

Оценка потребного количества и структуры продажи легковых автомобилей, необходимых для расширения круга их потенциальных покупателей, в сложившихся условиях хронического дефицита на автомобильном рынке может, конечно, основываться лишь на прогнозных разработках. Они же, в свою очередь, учитывают как перспективное распределение населения по доходам, так и выделяемую отдельными его группами (в зависимости от доходов) сумму средств, которая может быть потрачена на автомобиль. Выполненные на этом основании нашим институтом расчеты показали, что для полного удовлетворения платежеспособного спроса продажа легковых автомобилей на внутреннем рынке может быть увеличена в ближайшем будущем в три-четыре раза по сравнению с существующим уровнем, то есть составить около 2,5—3,5 миллиона в год. Соотношение же отдельных типов автомобилей, включая и их полноприводные модификации, должно быть на основе наших подсчетов примерно следующим: типа «Ока» — 16%, типа «Таврия» — 20%, типа «Лада» — 40%, типа «Москвич» — 16%, типа «Волга» — 8%.

В перспективе, по мере дальнейшего общего повышения материального благосостояния и сокращения численности малодоходных групп населения, спрос на модели типа «Ока» может существенно снизиться при соответствующем росте доли машин типа АЗЛК и ГАЗ. Такие изменения в потребностях рынка — естественный процесс развития автомобилизации, который подтверждается и мировой практикой.

В заключение напомним, что типаж для внутреннего рынка страны сегодня вообще не содержит экономических микроавтомобилей, а выбор машин повышенной проходимости чрезвычайно ограничен, хотя потенциальные покупатели ждут массового производства таких моделей. Однако все же следует иметь в виду, что создаваемые для этого новые производственные мощности должны обладать определенной гибкостью и обеспечивать возможность маневрировать номенклатурой продукции под влиянием возможного изменения платежеспособного спроса.

Д. ЭТКИН,
сотрудник НАМИ,
кандидат экономических наук

Куранты на Спасской башне Кремля пробили десять. Из ее ворот выезжает открытый автомобиль, в котором находится министр обороны СССР, и, чуть покачиваясь на брусчатке, движется к центру Красной площади. Навстречу ему такой же автомобиль командующего парадом. Вот они съехались в центре площади, напротив Мавзолея Ленина. Командующий распорядит министру, и начинается обезд войск. Этим церемониальным выездом каждый год 7 ноября открывается военный парад на Красной площади. И два серо-стальных ЗИЛА — для нас давно уже неотъемлемые атрибуты торжественного ритуала. Между тем автомобили, о которых идет речь, стали участвовать в парадах сравнительно недавно — в середине 50-х годов. Прежде, следуя старой воинской традиции, министр (а до него — верховный) и командующий парадом выезжали верхом.

Впервые появились на параде два ЗИС—110Б с кузовом «кабриолет» — на базе ЗИС—110, имевшего кузов типа «лимузин». Кабриолет имел те же, что базовая машина, размеры и оборудование салона (три ряда сидений, причем два сиденья в среднем ряду откидные, опускаемая застекленная перегородка, убировавшаяся в спинку переднего сиденья). Крышей служил складной матерчатый тент. В дверях — опускаемые окна, в отличие от другого открытого кузова, «фазотон», у которого верхнюю часть дверей заменяют матерчатые надставки с неоткрывающимися целлулоидными окнами, пристраивающиеся к тенту кнопками (таким был довоенный ЗИС—102). Как и лимузин, ЗИС—110Б оснащали восьмицилиндровым рядным двигателем с гидравлическими толкателями клапанов (6005 см³, 140 л. с.), который памятен не только внушительной длиной, но и особой плавностью работы.

Позже ЗИС—110Б сменил кабриолет нового поколения — ЗИЛ—111В, чей внешний облик и технические решения характерны

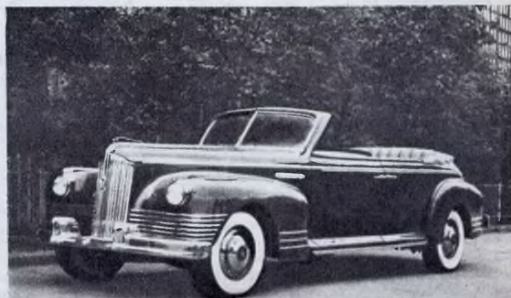
для представительских автомобилей середины 50-х. (Напомним, что название завода и марка его автомобилей были изменены в 1956 году.) На машинах семейства ЗИЛ—111 новое автомобилестроение впервые применило V-образный восьмицилиндровый двигатель (5996 см³, 200 л. с.) с четырехкамерным карбюратором, гидромеханическую трансмиссию, гидросиловый руль. Сиденья также в три ряда. Для подема и опускания боковых стекол и стекла перегородки служил электропривод. Интересно, что в отличие от ЗИС—110Б, у которого тент складывали и натягивали вручную, ЗИЛ—111Б и все последующие кабриолеты ЗИЛ оснащали для этой цели автоматизированным гидрприводом.

Если в техническом отношении прогресс от ЗИС—110 к ЗИЛ—111 малозаметен, то дизайн «сто одиннадцатого» и в те годы трудно было назвать удачным. Внешне статичный, приземистый, перегруженный обилием декоративных хромированных деталей, ЗИЛ—111 проигрывал старомодному ЗИС—110, образ которого благодаря плавным обводам, хорошим пропорциям, едва заметному наклону узкой облицовки радиатора отличался выразительностью и динамичностью.

В первоначальном варианте машину выпускали только четыре года. Всего, включая кабриолеты, собрали 112 машин. Уже в 1963 году появился автомобиль с теми же агрегатами, но сильно измененным кузовом: ЗИЛ—111Г, а на его базе — кабриолет ЗИЛ—111Д. Совсем иным стало оформление передней части, задка, бамперы, молдинги. Только приглядевшись, можно узнать прежние двери, раму ветрового окна, характерные прорези на заднем крыле. Не изменились техническая характеристика и размеры. Как и у ЗИС—110Б, они (за исключением массы) соответствовали базовому лимузину.

Сегодня нет смысла скрывать, что и лучше, и не слишком удачные легковые ЗИЛы традиционно имели свои заокеан-

З И С — 1 1 0 Б
(1949—1957 гг.).
Количество дверей — 4; мест — 7; масса в снаряженном состоянии — 2575 кг; база — 3760 мм; мощность — 140 л. с./103 кВт при 3600 об/мин; наибольшая скорость — 140 км/ч.



З И Л — 1 1 1 В
(1960—1962 гг.).
Количество дверей — 4; мест — 7; масса в снаряженном состоянии — 2775 кг; база — 3760 мм; мощность — 200 л. с./147 кВт при 4200 об/мин; наибольшая скорость — 170 км/ч.



ПАРАД

ские прообразы: ЗИС—110 — это успешно трансформированный «Паккард—180» 1942 года. ЗИЛ—111 почти буквально воспроизвел облик «Паккарда-карибиен» 1955-го, а его модернизированный вариант передней частью напоминает «Каддилак» 1959-го.

Педантичное следование изменчивой моде ускорило моральное старение машин, хотя служили они верой и правдой долгие годы. К 50-летию Советской власти в 1967 году лимузину изготовили новый семиместный лимузину высшего класса — ЗИЛ—114, а в 1971-м на его базе сделали пятиместный седан ЗИЛ—117. Оба — с двигателем увеличенного объема и мощности (6940 см³, 300 л. с.). Относительно компактный (по сравнению с ЗИЛ—114 база и длина сокращены на 580 мм), ЗИЛ—117 получился более маневренным, динамичным. Именно он стал базой для нового кабриолета, ЗИЛ—117В (нижнее фото на обложке), который сделали двухдверным. Облик его хотя и не вполне свободен от влияний, но более лаконичен и выразителен, чем у предшественников — ЗИЛ—111В и «111Д», а потому автомобиль и сегодня не выглядит архаичным.

Наконец, кабриолет 80-х годов — ЗИЛ—4104, изображенный на главном снимке обложки. Выполненный в габарите ЗИЛ—117В, он имеет такой же силовой агрегат, а оформлению кузова приданы оригинальные детали, не повторяющие внешность лимузина последнего поколения ЗИЛ—4104. В переднем варианте у ЗИЛ—4104 (как и у ЗИЛ—117В) нет правого переднего сиденья; установлена невысокая тумба с поручнем и блок микрофонов. Еще одна характерная деталь всех кабриолетов — антенны на задних крыльях, играющие роль не только функциональных, но и декоративных элементов.

К сожалению, не удалось найти данных о количестве изготовленных кабриолетов. Правда, есть цифры общего выпуска пред-

ставительских автомобилей на ЗИСе — ЗИЛе в прошлые годы. В 1937—1941 гг. здесь собрали 8752 машины ЗИС—101 и ЗИС—102 всех модификаций. ЗИС—110 за 1946—1958 гг. сделали 2089, всех ЗИЛ—111 — 112 экземпляров. Что касается кабриолетов, их выпускали в ограниченном количестве, и парк даже самых распространенных, ЗИС—110Б, насчитывал от силы несколько десятков. Другие изготавливали, по существу, штучно.

Групповой портрет парадных автомобилей ЗИЛ получился неполным: по справедливости здесь должен быть и самый первый из них — довоенный ЗИС—102 1938—1941 гг., сделанный на базе первого советского серийного лимузина ЗИС—101. Правда, парадным его можно назвать условно, поскольку в ту пору военачальники еще горцевали на конях. Но по типу и классу эта машина из того же ряда. Вот только сникма ЗИС—102 в архиве управления конструкторских и экспериментальных работ ЗИЛе не сохранилась. Хуже, однако, что не уцелело ни одного «живого» фазтона.

Два ЗИС—110Б принадлежат клубу антикарных автомобилей (ААК) в Риге и нередко фигурируют на парадах, правда, теперь уже автомобильной старины. Оставшиеся не у дел ЗИЛ—117В переданы на длительное хранение клубу «Редува» в Каунасе. Ну, а где увидеть раритет 60-х — ЗИЛ—111В, «111Д»? Ведь многие из этих машин участвовали не только в регулярных парадах, но и в важнейших исторических событиях. Приходят на память приезд в нашу страну премьер-министра Индии Дж. Неру (его встречали на ЗИС—110Б), триумфальная встреча первого космонавта Ю. Гагарина (ЗИЛ—111В), торжественные проезды президента Франции Ш. де Голля, руководителя Республики Куба Ф. Кастро на ЗИЛ—111Д (кстати, ему был подарен такой кабриолет). Те самые или хотя бы такие машины — сохранились ли они?

Надеемся, нам удастся узнать ответ. И само собой, придет время, когда мы расскажем о следующей модели — кабриолете 90-х годов.

В. АРКУША,
инженер

З И Л — 1 1 1 Д
(1964—1967 гг.).
Отличается от ЗИЛ—111В формой кузова и интерьером; технические данные идентичны.

З И Л — 1 1 7 В
(1973—1979 гг.).
Количество дверей — 2; мест — 5; масса в снаряженном состоянии — 2985 кг; база — 3300 мм; мощность — 273 л. с./203 кВт при 4000 об/мин; наибольшая скорость — 200 км/ч.

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

О масштабах экспорта и импорта автомобильной и мотоциклетной техники можно судить по данным, которые содержатся в статистическом сборнике «Внешние экономические связи СССР в 1988 году».

Доля проданных за рубежом в 1988 году легковых автомобилей и мотоциклов составила 1,6% от общего объема советского экспорта, а грузовых автомобилей и гаражного оборудования — 1,9%. Мы вывезли в minulюм году легковых автомобилей на 660 014 тысяч рублей (в 1987 году — на 620 956 тысяч), а вместе с легковыми машинами в разобранном виде, запчастями и принадлежностями, а также мотоциклами, запчастями и принадлежностями к ним — на 1 087 254 тысячи рублей (против 1 027 371 тысячи в 1987 году). Грузовиков, запчастей и принадлежностей к ним, гаражного оборудования, автобусов, специализированных автомобилей и прицепов СССР в 1988 году экспортировал на 1 286 376 тысяч рублей (в 1987 году — на 1 312 300 тысяч).

Количество экспортированных автотранспортных средств распределилось по типам таким образом (в скобках — данные за 1987 год):

легковые автомобили	340 731 (329 726)
легковые автомобили в разобранном виде	14 983 (20 492)
мотоциклы	21 972 (19 409)
грузовые автомобили	36 336 (40 651)
автобусы	2 904 (2 766)
специализированные автомобили	2 436 (2 964)

Вывоз легковых автомобилей из СССР по странам в 1988 году (1987 год — в скобках): Англия — 87 898 (28 854); Югославия — 34 134 (33 865); Венгрия — 33 130 (45 000); Франция — 24 525 (28 634); Китай — 21 430 (15 893); Бельгия — 19 535 (22 858); Финляндия — 19 189 (16 141); Болгария — 18 708 (18 125); ГДР — 16 352 (16 927); Польша — 15 493 (6 495).

Экспорт мотоциклов по странам в 1988 году (1987 год — в скобках): Куба — 6 699 (3 287); Монголия — 5 104 (5 025); Болгария — 2 691 (3 537); Иран — 2 407 (5 000); Турция — 1 471 (726).

Поставки грузовиков за рубеж в 1988 году (1987 год — в скобках): Куба — 5 229 (6 830); Венгрия — 3 692 (3 845); Вьетнам — 3 394 (2 848); Афганистан — 3 296 (3 984).

Что касается импорта в СССР автомобилей, то в 1988 году ввезено грузовиков, запчастей и принадлежностей к ним, гаражного оборудования, автобусов, троллейбусов, прицепов на 2 133 041 тысячу рублей (против 2 103 007 тысяч в 1987 году). Принадлежностей к легковым автомобилям, а также мотоциклов и запчастей к ним поступило в СССР на сумму 230 852 тысячи рублей (201 333 тысячи в 1987 году). Кроме того, СССР импортировал в 1988 году на 35 824 тысячи рублей оборудования для автомобильной промышленности (в 1987 году — на 26 976 тысяч).

Количество машин, поступивших в 1988 году из-за рубежа (в скобках — данные за 1987 год), распределялось так:

грузовые автомобили	13 836 (14 703)
автобусы	11 106 (11 257)
троллейбусы	471 (310)
прицепы, кроме авторефрижераторов	3 682 (9 508)
авторефрижераторы	4 484 (2 386)
мотоциклы	96 558 (96 944)

В общей сложности СССР в 1988 году экспортировал автомобильной и мотоциклетной техники на 2 373 630 тысяч рублей (в 1987 году — 2 339 671 тысячу), а импортировал ее и оборудование для автомобильных заводов — на 2 363 883 тысячи рублей (в 1987 году — 2 330 416 тысяч).

