

# Фазэтон имени Сталина

Этот автомобиль красовался на обложках журнала «За рулем» и рекламном плакате «Интуриста», призывающего к турпоездкам по Кавказу. Советские физкультурники носили его на руках по Красной площади, а на параде 1 мая 1941 года он возглавил колонну бронетехники

текст: Иван Баранцев, фото: из архива автора

**Н**икакой информации из заводских архивов об этой модели на данный момент не обнаружено, поэтому ориентироваться в ее истории придется исключительно по внешним источникам – фотографиям и статьям в прессе.

Первый экземпляр фазэтона ЗИС-102 с номером «проба 01-21» появился на московских улицах весной 1938 года. Свидетельствующий о событии снимок сделан у Большого театра. Все люди

тепло одеты. Это важно, так как точная дата изготовления первого опытного образца до сих пор неизвестна. В источниках указываются то конец 1937-го, то начало 1938-го... К тому времени лимузин ЗИС-101 находился в производстве больше года – первые экземпляры были собраны в ноябре 1936-го, к годовщине революции. Запоздалое появление открытой машины можно объяснить тем, что завод не выполнял план по производству грузовиков ЗИС-5, да и с ли-

музином возникли проблемы: деревянный каркас кузова скрипел и расшатывался, автомобиль плохо разогнался, в салоне пахло бензином, обнаружили проблемы с коробкой передач, даже электрические часы останавливались...

## ПО ТИПУ ЛУЧШИХ ОБРАЗЦОВ

Возможно, именно поэтому пуск фазэтона в производство не был приурочен к юбилейным датам и праздникам. Листая старые журналы «За рулем», можно проследить весь процесс. В сдвоенном номере 15-16 за 1938 год впервые появляется фотография ЗИС-102 (машину запечатлели на Новинском

бульваре, но изображение из той же серии, что и фото у Большого театра). Журнал до войны выходил дважды в месяц, №15-16 – это август 1938-го, да и от сдачи номера в печать до выхода было месяца три-четыре. В следующем номере сообщается, что завод «приступил к производству открытых фазэтонов ЗИС-102», и говорится, что их главное назначение – «для южных регионов страны».

Прошел почти год, о фазэтоне не писали. В мае 1939-го ЗИС-



Рекламный плакат «Интуриста» изображал один из экспериментальных образцов ЗИС-102 на Военно-Грузинской дороге



Обложки майского и июньского номеров журнала «За рулем» за 1939 год с изображением лучшего автомобиля Страны Советов – фазэтона ЗИС-102



102 на пару с ЗИС-101 украсил собой обложку праздничного номера. Интересен облик автомобиля – у него покатая облицовка радиатора, как на экспериментальном образце, и открывающиеся нараспашку двери, как у лимузина. Художник изобразил «сто второй» весьма условно. В этом же номере и статья «Новые автомобили ЗИС» с рассказом об открытой модели: «это изящный хорошо отделанный фазэтон, с красивой обтекаемой формой кузова. Кожи радиатора ЗИС-102 оформлен по типу луч-

ших образцов автомобилей, выпускаемых американскими фирмами в 1939 году. Передние сиденья защищены от ветра стеклами. Брезентовый тент машины легко складывается». И опять сообщается, что «автозавод приступил к выпуску первой партии автомобилей ЗИС-102, одновременно начав подготовку к их массовому производству». На обложке следующего номера красовался уже рисунок модели, которую и планировали выпускать серийно, – на ее создание ушел весь год.



Двери кузова типа фазэтон снабжались съемными боковинами, а форточки в форме полуокружности выдвигались из дверного проема



Вариант с кузовом кабриолет – полноценные стекла с рамками, на уровне задних сидений отсутствуют окна



Фото из «За рулем» №13-14 за 1940 год: гонщики водитель Коваленок и механик Дробикова на Минском шоссе установили первый скоростной рекорд ЗИС-102 – 116,327 км/ч



В сентябре 1940-го ЗИС-102 стал самым быстрым легковым (не спортивным) автомобилем в СССР, опередив 6-цилиндровый ГАЗ-11-73 на 2 км/ч

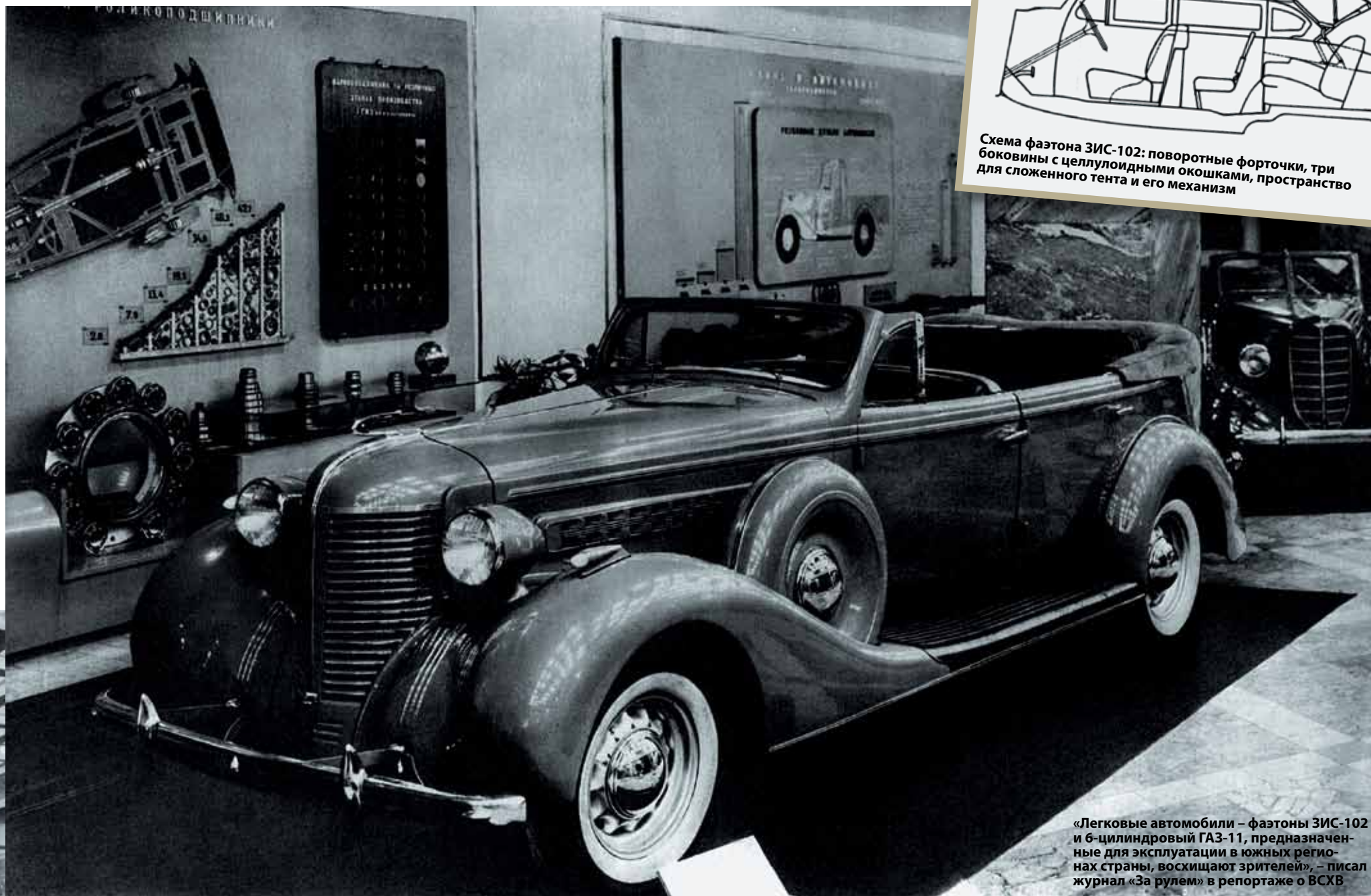


Схема фэтона ЗИС-102: поворотные форточки, три боковины с целлулоидными окошками, пространство для сложенного тента и его механизм

«Легковые автомобили – фэтоны ЗИС-102 и 6-цилиндровый ГАЗ-11, предназначенные для эксплуатации в южных регионах страны, восхищают зрителей!», – писал журнал «За рулем» в репортаже о ВСХВ

Автомобиль в таком виде, как на обложке, появился не сразу. На фото экспериментальных машин можно увидеть два варианта кузова – кабриолет и фэтон. У первого в дверях опускающиеся стекла с рамками, у второго – пристяжные боковины с целлулоидными окошками, а форточки «выезжали» из дверных проемов. Выбор пал на фэтон – в окончательном варианте он обрел форточки поворотного типа, а также низкое ветровое стекло. Облицовку радиатора позаимствовали у американского Buick 1938 модельного года. На открытом ЗИСе такой округлый капот появился на открытой версии намного раньше, чем на лимузине. На рисованной обложке 13-го номера за 1939 год ЗИС-101 изображен с покатоной облицовкой, а 102-й – с округлой.

Но массовый выпуск ЗИС-102 освоить не удалось: не хватало производственных мощностей. Из-за отсутствия у 102-го жесткой крыши пришлось перерабатывать весь каркас кузова, собирать который можно было только вручную. Для фэтона требовались новые штампы, как и оборудование для производства механизма тента. До сих пор нет точной информации о количестве собранных ЗИС-102 – от нескольких экземпляров до партии из 20 машин.

**КОВАЛЕНКО «ДОСТАЕТ» ВСЕХ**  
Зато 102-й прославился в автоспорте. Летом 1940 года на новой автомагистрали Москва – Минск устраивались гонки на скорость, в которых участвовали только со-

ветские машины. Так, на открытии спортивного сезона выступавший за рулем обычного серийного лимузина ЗИС-101 водитель автобазы Наркомфина М. Курдинов покрыл километр с хода за 32,25 секунды – это скорость 111,627 км/ч. В июле показатель улучшили до 114 км/ч – такую среднюю скорость ЗИС-101 развил на 100-километровом отрезке шоссе. Одновременно с лимузинами в заезде участвовал и один ЗИС-102. «Пятым принимает старт красавец ЗИС-102, – писал журнал «За рулем». – Открытый кузов машины наглухо затянут чехлом. За рулем – динамовец А. Коваленок, рядом с ним – механик П. Дробиков. Уже на половине дистанции Коваленок «достает» всех ушедших до него. 50 км пройдены за 25 мин 53,94 сек. Новый всесоюзный рекорд на эту дистанцию. Мастерски развернувшись на пятидесятом километре, водитель Коваленок продолжает стремительное движение к финишу. Взметнулся клетчатый флаг стартера! ЗИС-102 пролетел 100 км за 51 мин 34,7 сек. Средняя скорость – 116,327 км в час». Так Коваленок и Дробиков стали чемпионами Москвы по автоспорту, оставив позади ЗИС-101. «Начало многообещающее!» – раздаются голоса. «Два всесоюзных рекорда за первый час соревнований!» – из того же репортажа в журнале «За рулем» №13-14 за 1940 год.

**НОВЫЕ РЕКОРДЫ ФЭТОНА**

В номере 21 за тот же год можно найти информацию о новых рекордах фэтона на дистанции в километр с хода – 153 км/ч. В том же заезде, проходившем на 43-м километре Минского шоссе, лимузин ЗИС-101А разогнался до 142 км/ч. В двигателе появились алюминиевые поршни, установлен новый карбюратор МКЗ-Л2 типа «Стромберг». Мощность возросла с 90 до 116 л.с. В небольшой заметке о новых всесоюзных рекордах приводится и фото ЗИС-102 с затянутым материей пространством за передними сиденьями, боковинками на передних дверях и щитками на задних колесах.

Но и такой фэтон уже не самый быстрый – на первое место вышел родстер ЗИС-101-Спорт, разогнавшийся до 162,4 км/ч. Однако именно «сто второй»

принимал участие практически во всех парадах на Красной площади, а также выставлялся в павильоне «Машиностроение» на ВСХВ – Всесоюзной Сельскохозяйственной Выставке. Возможно, его ожидало еще более светлое будущее, но началась война, и производство легковых моделей было свернуто.

**ОТ «ОТЦА НАРОДОВ» – К ПАПЕ РИМСКОМУ**

Послевоенная история ЗИС-102 уже не так богата событиями. Главным из них можно назвать парад физкультурников 12 августа 1945 года – в альбоме, посвященном этому событию, можно увидеть, как группа товарищей в белом оббегает на фэтоне ряды спортивной молодежи, одетой в национальные костюмы советских республик. Возможно, «сто второй» участвовал и в других парадах на Красной площади, но снимков не осталось. К тому же в конце 40-х годов появились открытые версии послевоенного лимузина ЗИС-110, которые с 1953 года сменили лошадей на ноябрьском военном параде, посвященном годовщине Октябрьской революции. ЗИС-102 уже считался устаревшим.

Судьба небольшого количества изготовленных экземпляров остается неизвестной – ни один ЗИС-102 не сохранился. Возможно, они были сданы в металлолом, а может быть, отправлены для эксплуатации в «южные регионы», как и планировалось, где и работали «до последнего». Все попытки отыскать одну из самых редких моделей советского автопрома безуспешны, что, впрочем, и неудивительно – для поисковиков проблема найти не только ЗИС-102, но даже и комплектный ЗИС-101 с родным двигателем. А «сто второй» и вовсе как в воду канул. Единственным «концом» в истории модели может служить байка о том, что один из экземпляров ЗИС-102 еще до войны был отправлен из Москвы в Ватикан в качестве подарка Папе Римскому от «отца народов». Историю об этом любил рассказывать еще в 70-е годы один из московских коллекционеров старинных автомобилей, сам выходец из советской номенклатурной семьи. Но даже если эта история и найдет документальное подтверждение, не говоря уже о наличии самого автомобиля в гараже Ватикана, мы станем свидетелями настоящего чуда. ■■■



ЗИС-102 на параде физкультурников 12 августа 1945 года – предположительно самое последнее появление фэтона на Красной площади