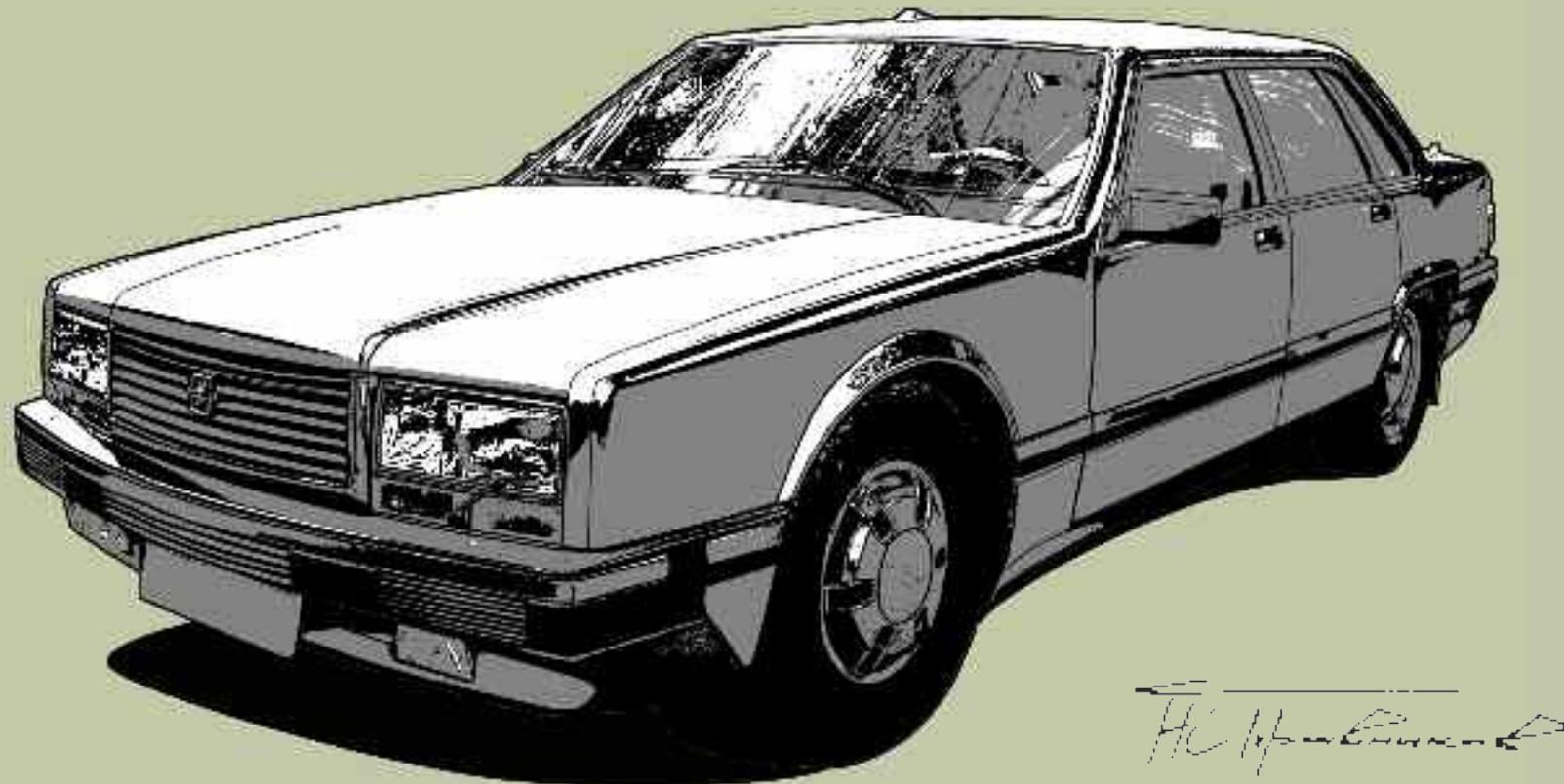


# НЕСБЫВШЕЕСЯ



Специфика легкового производства Завода им. Лихачёва имела свои плюсы и свои минусы. Лимитированный тираж автомобилей представительского класса и их высокое предназначение позволяли проектировать новые модели без оглядки на общеотраслевые технологические возможности и себестоимость будущих машин. Это способствовало постоянному повышению уровня конструкторской и дизайнерской школ ЗИЛа. Всё самое передовое и совершенное в первую очередь появлялось именно на правительственных лимузинах и лишь много лет спустя могло быть использовано в конструкции массовых легковых автомобилей.

Второй нетипичный для отечественного автопрома момент связан с отношениями «заказчик – подрядчик». Работы над новой моделью

в большинстве случаев не начинались без официального заказа со стороны Гарая особого назначения. С одной стороны, это гарантировало востребованность каждой разработки, с другой – исключало возможность «технического творчества», не связанного с госзаказом, как это происходило в КБ других автозаводов. В отличие от ИжАвто, ВАЗа, ГАЗа, Запорожского и Ульяновского автозаводов или АЗЛК, легковое подразделение Завода им. Лихачёва долгое время не могло ни похвастаться многочисленными прототипами перспективных машин, ни посетовать на их «преждевременность» и невозможность освоения. Инициативы заводчан можно пересчитать по пальцам. Печальная судьба малого автобуса «Юность» (ЗИЛ-118, затем ЗИЛ-118К), созданного молодыми конструкторами автозавода по



собственной инициативе, наглядно продемонстрировала несостоятельность любых попыток выйти за пределы устоявшихся отношений между ЗиЛом и государством в лице ГОНа.

Разумеется, какие-то проектные работы шли постоянно. Конструкторы совершенствовали отдельные узлы и агрегаты, художники создавали новые эскизы и макеты, но всё это делалось либо впрямь, под очередную плановую модернизацию текущего поколения лимузинов, либо уже в её процессе. Ходовые макеты абсолютно новых машин, подобные ижевскому «Старту» или запорожским фургонам, на ЗиЛе не появлялись.

Сприходом к власти в стране М. Горбачёва многим производителям показалось, что провозглашённые новым лидером гражданские и эконо-

номические свободы развяжут им руки и позволят творить и выпускать лучшую в мире продукцию. Увы, у свобод оказалась и обратная сторона. Свержение гегемонии Госплана обернулось отсутствием гарантии сбыта.

Заводим. Лихачёва, в отличие от других советских автозаводов, которым всегда приходилось прилагать немалые усилия, продавливая выпуск новых моделей, встретил перемены болезненно. Первая же модель, в ходе работы над которой возникла проблема финансирования – созданный в 1988 году принципиально новый автомобиль ЗиЛ-4102, – оказался не то чтобы официально забракован, но встречен равнодушно и прохладно. Именно эту невостребованную модель можно считать отправной точкой упадка легкового производства ЗиЛ, так и не сумевшего впоследствии вписаться в рыночные реалии.

**Михаил и Раиса  
Горбачёвы в Ватикане  
1 декабря 1989 года.**



**Двигатель в Зил-4102**  
установлен от предше-  
ственника Зил-4104.

### **ЗИЛ-4102**

Экспериментальные автомобили Зил-4102 породили множество слухов и домыслов, порой не имеющих никакого отношения к действительности.

Но все варианты истории этой модели обязательно содержат упоминание в качестве одной из ключевых фигур, решивших судьбу уникальной разработки зиловских конструкторов, последнего генерального секретаря ЦК КПСС, первого и последнего Президента СССР Михаила Горбачёва.

Чтобы понять, в какой степени Михаил Сергеевич мог повлиять на проект «4102», нужно вспомнить об отношении Горбачёва к отечественному автопрому в целом.

В отличие от своих предшественников, принимавших деятельное участие в судьбах как отдельных моделей, так и отрасли в целом, Горбачёв, взявший курс на модернизацию государственного строя, своего мнения автомобилестроителям не навязывал. Точнее сказать, он не формулировал собственной стратегии развития отрасли, не пытался влиять на формирование автопарка страны. На каждый конкретный автомобиль Горбачёв смотрел или как на потенциальное средство своего передвижения, или как на атрибут государственной политики.

Так, считается, что ГАЗ-14 «Чайка» пал жертвой именно политического подхода к автомобилестроению. Дескать, когда Михаил Сергеевич начал решительную кампанию по борьбе с чиновными привилегиями, «Чайка» показалась ему олицетворением вельможной



роскоши, и Горьковский автозавод получил приказ прекратить выпуск «развращающего партократию» автомобиля. И не просто прекратить, а уничтожить все штампы и всю техническую документацию.

До сих пор эту историю никто не опроверг.

Всё это поддавалось бы объяснению, будь Горбачёв последовательным и непримиримым борцом со служебным транспортом, однако другая история позволяет усомниться в принципиальности позиции генсека.

В ходе мытарств, связанных с запуском в серийное производство ЗАЗ-1102 «Таврия», директор Запорожского автомобильного завода Степан Кравчун делал доклад на Политбюро ЦК КПСС — одном из первых, которое вёл Горбачёв (14 мая 1985 года). Вот как Кравчун

описывает этот эпизод:

«Михаил Сергеевич интересовался, что у нас за коллектив, сколько рабочие зарабатывают и так далее. Даже был такой вопрос: «Какой должен быть автомобиль для семей членов Политбюро? Сможете ли вы его изготовить на вашем заводе?».

К счастью, в ту пору неосторожный вопрос первого лица государства уже не приравнялся к негласному руководству к действию, и ЗАЗ сомнительным удовольствием разрабатывать «автомобиль для семей членов Политбюро» обременён не был. Однако сам факт интереса Горбачёва к такому классу машин заслуживает внимания. При этом возникают два вопроса. Во-первых, как разговор о «семейном» автомобиле можно соотнести с провозглашённой

#### **Водительский отсек**

*был качественно проработан художниками завода. До сих пор, учитывая давность разработки, он весьма эргономичен.*

1988

ВЕСНА

По Словам  
конструктора  
Автозавода

В.Е. Мочедловского, кузова ЗиЛ-4102 красили не на заводе, а в Кунцевском автомобильном центре. Мочедловскому самому случалось переносить туда эту машину. Дело в том, что в 80-х это было единственное место в СССР, где владели технологией нанесения лакокрасочного покрытия типа «металлик».



#### Задние сиденья

Зил-4102, оснащённые электроприводами, при желании пассажира могли превратиться практически в кровать.

доктриной о борьбе с привилегиями, и, во-вторых, чем генсеку в качестве семейной машины не угодил «Чайка»?

Наконец, быует легенда о том, что перспективный автомобиль среднего класса ГАЗ-3105, созданный горьковскими конструкторами взамен запрещённой «Чайке», был забракован Горбачёвым лишь потому, что его супруге, Раисе Максимовне, низкое остекление боковин показалось нескромным. В действительности низкое остекление не понравилось осмотревшим автомобиль членам правительства, однако кто именно проявил недовольство – в данном случае непринципиально. Этот случай прекрасно иллюстрирует подход Михаила Сергеевича к автомобилю как к транспортному средству «для себя». Едва ли он, поддерживая неодобрение прототипом, действительно хотел прекращения всех работ. Суть реакции Гор-

бачёва сводилась к тому, что лично он на такой машине не поехал бы. Скорее всего, генсек просто не был знаком с традициями «кремлёвских смотрин» и не представлял важность своей оценки в дальнейшей судьбе разработки.

Всё это следует учитывать при реконструкции событий, связанных с появлением ЗиЛ-4102 и его демонстрацией Горбачёву.

Вскоре после прихода к власти Михаила Сергеевича были завершены работы по очередной модернизации базового лимузина «115-го» семейства. Флагманский автомобиль третьего поколения, ЗиЛ-41047, Горбачёв встретил вполне благосклонно и доброжелательно, активно использовал эту машину для своих многочисленных поездок по стране и за рубеж. Однако к концу 1986 года стилистически ориентированный на «вечность» лимузин начал казаться про-



грессивному генсеку недостаточно современным и излишне монументальным. Сейчас трудно установить – пришёл Горбачёв к таким выводам сам, сравнивая свой бронированный 41051 с автомобилями лидеров других стран, или кто-то из ближнего круга подсказал будущему президенту СССР, что машина инициатора державных и геополитических перемен должна выглядеть под стать его генеральной линии – прогрессивно и демократично. Как бы то ни было, Михаил Сергеевич заявил, что хотел бы иметь представительский автомобиль, который был бы компактнее, динамичнее и выразительнее чопорных ЗиЛов. В конце 1987 года расплывчатое пожелание трансформировалось в официальный заказ Заводу им. Лихачёва на разработку новой модели автомобиля представительского класса.

Текущие работы в КБ легковых автомобилей завода велись по-

стоянно, причём и конструкторы, и художники не только искали пути дальнейшей модернизации моделей освоенного семейства лимузинов, но и создавали базу для принципиально новой платформы.

Дизайнеры Лев Самохин, Виктор Лесаков, Лев Борисов, Татьяна Киселёва, Игорь Таскин, Александр Митрофанов, Александр Краснов, Пётр Соболевский и Игорь Лунин с начала 80-х годов работали над радикальным обновлением внешности лимузина. Уже к 1982 году было построено несколько полноразмерных макетов, внешне разительно отличавшихся от угловатых машин «сто пятнадцатого» семейства. За эти годы наработки утончались и совершенствовались, избавляясь от откровенных заимствований из американской классики и эклектичности.

К середине 80-х гг. сформировалась концепция новой модели. На

**Пассажир при желании мог откинуть из салонной перегородки полочку для ног – это делало езду ещё более комфортной.**



**Кнопка открывания крышки багажника – это буква "И" в эмблеме Зил, в ней же находилась и личинка замка.**

первых порах линейку правительственных автомобилей нового поколения должны были представлять лимузин Зил-4101 и в перспективе – седан Зил-4102. В дальнейшем компанию им мог составить кабриолет на этой же платформе. Разумеется, «главой семейства» заводчане, исходя из исторической практики, считали лимузин.

Распоряжение срочно создать для Горбачёва современный и «демократичный» представительский автомобиль стало сигналом к переходу от поисково-экспериментальных работ к практическому осуществлению проекта. С одной стороны, задание воодушевило заводчан, с другой – озадачило, поскольку на суд высокому заказчику предстояло представить именно седан. Судьба лимузина оказалась под вопросом. Кроме того, новый автомобиль следовало спроектировать и построить в кратчайшие сроки. Готовность автомобиля к показу предполагалась через полгода, к маю 1988 г.

Последнее обстоятельство продиктовало авральный формат работы.

Дизайнеры занимались внешним видом и интерьером, спешно переделывая макет лимузина в седан. Конструкторы готовили техническую документацию для изготовления кузова, узлов и агрегатов.

Для сокращения сроков проектирования и уменьшения ошибок было принято решение о постройке полноразмерного компоновочного макета автомобиля. На этом макете не только проверялись и корректировались компоновочные решения, но и проводились работы, связанные с кинематикой подвесок, рулевого управления, тормозов и даже стеклоочистителя. На этом же макете проверялась доступность агрегатов для обслуживания.

Проектные и компоновочные работы курировал главный конструктор легковых автомобилей Зил Е.Д. Гусев при содействии



группы компоновки и начальников КБ кузовов, двигателей, шасси, подвески, тормозов, рулевого управления, автоматических коробок передач (ГМП). При этом широко использовалась практика «мозговых штурмов» и коллективного творчества с привлечением специалистов всех профильных исследовательских бюро.

В конце концов, Зил-4102 обрёл революционную для легковых автомобилей марки Зил архитектуру. В первую очередь следует отметить несущий кузов. Поскольку при создании седана на сей раз не нужно было отталкиваться от уже существующей рамной платформы, появилась возможность отказаться от громоздкой конструкции и сделать автомобиль значительно легче, а значит – динамичнее. Кроме того, одновременно снизить массу кузова и придать ему дополнительную жёсткость должны были элементы из композитных материалов с сотовой структурой – панели днища, крыша, капот и

крышка багажника.

Вторым главным конструктивным новшеством стала независимая пружинная подвеска всех колёс на несущих подрамниках с антиклевковым эффектом. Передняя подвеска имела оригинальную рычажную конструкцию. При проектировании задней подвески применялась кинематическая схема Mercedes, в конструкции заднего подрамника воспользовались некоторыми решениями, известными по автомобилям Rolls-Royce.

На автомобиле предполагались колёса с семнадцатидюймовыми дисками под увеличенный размер тормозных механизмов. Все колёса имели дисковые тормоза с плавающими скобами.

Двигатель и гидромеханическую передачу Зил-4102 унаследовал от Зил-41047.

Плановый отказ от избыточной представительности экстерьера

#### **Головная оптика**

*Зил-4102 была шведского производства.*

# ПЕРВЫЙ БЕЗРАМНЫЙ — ПОСЛЕДНИЙ ЛЕГКОВОЙ



Зил-4102: старый двигатель не только толкает до точки эластичности, но также не позволяет встать за руль хилей.

оски не на миллиметр длиннее «Волги», и масса его не полтора тонны, чем у предшественника. Столь заметное обилие металла произошло за счёт применения черных металлов — титановых крыш и пола, крышки багажника, капот, лампы сделаны из стеклопластика. Это позволило при том же весе добиться, что и на алюминии, получить гораздо лучший динамический характеристик. С места до 100 км/ч затратить двигатель всего за 10,5 сек, что сопоставимо с некоторыми спортивными моделями. Расход топлива при этом составляет около 10 л/100 км — в городе 12,5 л/100 км, на 120 км/ч — 21 л/100 км, а в городе 22 л/100 км!

Салон распят на два часа, хотя это цифра казалась бы, пожалуй, достаточной для такого большого автомобиля. Для заднего ряда и панели управления освещением и кондиционером на пе-

рехи между третьим человеком и задним сиденьем уместиле подушки. Для двух «английских» пассажиров могут «устроиться» очень комфортно — у каждого из них кресло регулируется с помощью электропривода. Такие решения были применены еще на 41047, но здесь подером (1988) сделано шаг вперед. Передние кресла, «коленки» индивидуальны и разделены двойной консолью. В результате пассажиры чувствуют себя несколько оторванными — все четыре сидят как бы по углам пространства салона. Отделка тончайшей белой кожей усиливает ощущение «холодности». Некоторую теплоту создает ковер «под пепельницу», который в последние годы стал традиционным на автомобилях «Зил». Деревянные панели не так уж много. Торпедо и панель приборов наломали табакетный «Кадрлак» Салониаль-дорино». Это означает, что дизайнеры Зилы умеют скрывать тенденции — ведь создавался 4102 раньше «Соларис». Оборудование салона, естественно, всем, что только понадобится отодвигая для создания комфорта и роскоши. Электрически регулируемые сиденья, штатный умный для того времени пассажир, приемник с автоматической настройкой, плеер/магнитола компакт-дисков и уникальная для нас акустическая система с 10 громкоговорителями.

Надежность электронной кареты не только качество пассажиров. Машина оборудована системой диагностики с индикатором бенз и неполадкам двигателя. Обеспечивает надежность и безопасности — на уровне американских технологий, многие системы дублированы.



Рычаг переключения передач и панель приборов на заднем сиденье, индивидуальная консоль передних пассажиров и т.д.

Зил-4102 был создан по указанию Михаила Гашинца. Сравнительно небольшие деньги и отсутствие директивных сидений для охраны должны были скомпенсировать дорогостоящую в том числе работу по проектированию. Однако ситуация изменилась: и у Зилы вышло нет желания на этот автомобиль.

В начале существования СССР в ЦК КПСЗ на Зиле сформировалась уникальная группа конструкторов представляющая автомобильный завод созданная с нуля. Сюда же вошел, после окончания университета не только поддержать ее. Благодаря их усилиям была создана патристия и инженерный коллектив.

И. НАСЛОН,  
И. СЕМЕНОВА



Задняя часть 4102 могла казаться вычурной, и некая и консервативная.

Седан Зил-4102, созданный в ГДР на испытательном и доводке завода автомобильного ЗИЛ, принципиально отличается от своих предшественников — он не имеет рамы. В связи с этим конструкция Зилы строилась в соответствии для нее проблемой уменьшения вибрации кузова и шума. Как показали испытания, мы достигли заданных параметров, — сказал Евгений Гулик, один из разработчиков новой машины. — В частности, оставив часть старого кузовов — 25 — 30 Гц. Это считается оптимальной величиной и позволяет обеспечить достаточный комфорт для пассажиров.

Далее автомобиль уже ничем не напоминает о традициях комфорта, характерной для 4104. Вальде 4102 — просто очень большой дорогой машина, хотя и преемственно машинкам. Между тем новый «Зил»



не означал, что можно поступиться комфортом, поэтому особое внимание конструкторы уделили звукоизоляции салона. Помимо традиционных мер, была предпринята попытка капсулирования двигателя, то есть заключения его в звуко- и пылезащитный кожух. Кроме того, конструкторам пришлось приложить много усилий для устранения вибраций кузовных панелей.

Просторный салон не оборудовался ни строптенами, ни перегородкой, отделявшей задний диван от переднего ряда сидений, однако уровень роскоши был не ниже, чем в классических лимузинах Зил. Задний диван при сложенном центральном подлокотнике легко вмещал трёх пассажиров, однако статус автомобиля подчёркивали индивидуальные электрорегулировки двух секций сиденья.

Традиционный для зиловских легковых машин уровень сервисной автоматизации был превзойдён за счёт оснащения седана бортовым

компьютером с функцией голосового оповещения. Эту систему по заказу автозавода разработали в Германии.

Точно в срок, к маю 1988 года, были построены два опытных ходовых макета Зил-4102 — чёрный и серебристо-оливковый. Кроме цвета, образцы незначительно отличались друг от друга декором. Поскольку все сотрудники бюро по исследованию и доводке легковых автомобилей Зил знали, что инициатором проекта является М. Горбачёв, прототипам дали соответствующие прозвища: чёрный назвали «Мишкой», а светлый — «Райкой».

Любопытная деталь: Завод им. Лихачёва в те годы тесно сотрудничал с Volvo, поэтому на опытные образцы Зил-4102 были установлены фары прототипа Volvo 850. У появившихся позже серийных шведских седанов фары имели иную конфигурацию.

Заводские испытания показали жизнеспособность конструкции:



315-сильный двигатель позволял сравнительно лёгкой машине (массой на полтонны меньше, чем седан Зил-41041 на платформе Зил-115) разгоняться до 100 км/ч за 10,5 секунд. Расход топлива на 100 км составил 18 л при скорости 90 км/ч и 21 л – при 120 км/ч.

В начале образцы были продемонстрированы курировавшему этот проект заместителю председателя Совета Министров СССР И.С. Силаеву. Иван Степанович автомобили одобрил и тогда Зил-4102 предъявили главному заказчику. Горбачёву машина не понравилась, причём, ничего конкретного генсек не высказал. Недовольство сводилось к неопределённо-размытому «Что-то не то...».

Что делать с такой оценкой, заводчане не представляли. Ранее прохождение госприёмки всегда означало начало выпуска новой машины – либо сразу, либо после доработок в соответствии с пожеланиями первых лиц государства. «Что-то не то» рациональному

осмыслению не поддавалось. Прямого приказа свернуть проект не поступало, поэтому некоторое время опытные образцы по инерции продолжали испытывать и дорабатывать. В 1988-89 гг. проводились испытания автомобилей в лабораториях завода и на автополигоне, включая исследования в аэродинамической трубе, однако со временем энтузиазм иссяк.

В 1991-м, после августовского путча, стало ясно, что перспективный седан останется невостребованным – Горбачёв погрузился в решение проблем иного уровня. Проект был закрыт, чёрный автомобиль («Мишка») распилен (от него сохранились некоторые детали, включая переднюю облицовку), а серебристый Зил-4102 («Райка») хранится на заводе и периодически принимает участие в различных выставках.