**03-062 ЗиЛ-115, ЗиЛ-4104 4х2 4-дверный заднеприводный лимузин представительского класса, мест 7, снаряженный вес 3.335 тн, полный вес 3.86 тн, ЗиЛ-4104 315 лс, 190 км/час, 106 экз., ЗиЛ г. Москва 1978-83 г.**



Как у нас говорится - «ни добавить, ни убавить».

**ЗиЛ-4104**

**Автомобиль, представлявший страну на высшем уровне**

**Легковые автомобили представительского класса, выпускаемые на ЗиЛе, были известны буквально во всем мире. Потому что в любой зарубежной поездке сопровождали первых лиц страны. О том, как создавалась их последняя запущенная в производство модель ЗиЛ-4104, рассказывает ее главный конструктор Игорь Сергеевич Степанов.**

***Беседу провел и запись обработал К. Закурдаев, январь 2016 г.***

Как человек, с юности увлекающийся автомобилями, для получения высшего образования я выбрал Московский автомеханический институт, хорошо известный под аббревиатурой МАМИ, закончив который в 1958 году по распределению попал на Завод имени Лихачева. Сначала – на должность технолога в цех коробок передач. Признаюсь, был не слишком этим доволен, поскольку видел себя именно конструктором. Поэтому примерно через два месяца я обратился к помощнику директора завода по кадрам Владимиру Ильичу Крымову с просьбой перевести меня на конструкторскую работу. Кадровик пошел навстречу: помню, попросил меня поднять два пальца вверх и торжественно поклясться, что на новом рабочем месте я в качестве общественной нагрузки приму участие в работе над детским автомобилем. Естественно, клятву я дал, после чего получил должность в Экспериментальном конструкторском бюро (ЭКБ) Экспериментального цеха, где создавалось оборудование для испытаний автомобилей и их агрегатов. Что же касается детского автомобиля, то он получился совсем не игрушечным, а самым настоящим: это была двухместная машина пусть с деревянным, но весьма эффектным кузовом в американском стиле той эпохи, мотоциклетным мотором и приводом на одно колесо. Этот автомобиль стал первым, разработанным при моем участии, а статья о нем, дополненная чертежами, стала моей первой публикацией в прессе: предполагалось, что прочитав ее, в каком-нибудь дворце пионеров школьники сами смогут сделать такую машину. И действительно делали!

В качестве конструктора испытательного оборудования и приборов я проработал около восьми лет. Это была прекрасная школа! Работа оказалась очень разнообразной, потому что разрабатываемые изделия, как правило, оригинальны. Часто приходилось вместе с заказчиками – испытательными подразделениями Экспериментального цеха – дорабатывать технические задания и методики испытаний. Я научился «конструкторскому ремеслу» и на всю оставшуюся жизнь понял, что если конструктор не представляет, каким образом будут изготавливать детали, изображаемые им на чертежах – это бестолковый, плохой конструктор. От всей души я благодарен рабочим, которые воплощали в металл мои разработки, часто мы работали вместе, на их станках и верстаках. Я уяснил справедливость высказывания о том, что инженер должен уметь делать все, что делают его рабочие, допускается лишь, что он делает это медленнее.

Конечно, были успехи и неудачи. Например, я потратил несколько месяцев на создание испытательной установки, так называемой «крутильной машины», предназначенной для проверки прочности деталей, работающих на кручение при больших нагрузках. Конечно, после ее постройки все элементы были неоднократно проверены, и на первый пуск в окончательном виде я созвал все руководство Экспериментального цеха. И вот, после вступительных пояснений, я, очень гордый и важный, нажимаю кнопку «пуск» – и раздается взрыв! Я не сразу понимаю, что вверху что-то горит, хотя на голову падают искры. Конфуз полный! Оказалось, что при монтаже распределительного щита электрики не обеспечили достаточного зазора между токонесущим проводом и корпусом. В момент пуска зазор оказался перекрыт искрой, произошло короткое замыкание, в результате чего вышибло здоровенные предохранители в железном коробе под потолком, и металл короба начал гореть. Зато теперь, когда я вижу по телевизору, как какой-либо руководитель что-то торжественно запускает, то прекрасно понимаю, что это именно мероприятие, а понятия «пуск» и «торжественный пуск» – совсем не одно и то же. Крутильная машина, кстати, потом многие и многие годы успешно использовалась.

После работы с испытательным оборудованием я несколько лет трудился в Лаборатории подвески, официальное название которой очень длинное и неудобное: Экспериментальное бюро по исследованию и доводке подвески Экспериментального цеха. Сначала был инженером-исследователем, а затем – начальником этого подразделения. Мы занимались стационарными и дорожными испытаниями. Мне удалось создать комплекс аналоговых вычислительных машин, моделировавший движение автомобиля по различным дорогам, с помощью которого можно было определять параметры плавности хода и режимы работы элементов подвески. Потом эти данные, естественно, сравнивалось с результатами дорожных испытаний. Полученные материалы я использовал в кандидатской диссертации.

В 1972 году мне было сделано предложение, перейти в Конструкторское бюро легковых автомобилей. Всеми конструкторскими работами по этому направлению руководил Василий Федорович Родионов, очень знающий и многоопытный специалист, в то время уже собиравшийся на пенсию. Он сразу сказал, что готовит меня на свое место, которое я с его уходом занял буквально через несколько месяцев.

В серии на тот момент было семейство ЗиЛ-114, и КБ занималось текущей работой по совершенствованию этих автомобилей. Подобной работы было много всегда, потому что основной их заказчик и пользователь, гараж особого назначения, сокращенно – ГОН, примерно раз в полгода передавал нам обширный перечень своих претензий и пожеланий, по которому разрабатывался план-график, также включавший и инициативные разработки. Каждая из работ разбивалась на отдельные составляющие, по каждому пункту назначался персональный исполнитель с еженедельной жесткой и конкретной проверкой результатов. При необходимости, естественно, оказывалась помощь. Очень эффективная система, я применял ее во многих случаях.

Буквально через несколько месяцев после того, как я возглавил конструкторское подразделение легковых автомобилей, мы получили задание на создание нового поколения автомобилей представительского класса. Первую машину этого семейства предполагалось представить руководству страны к XXVI съезду КПСС, то есть к 1976 году, что и было выполнено.

Базовый для данного семейства лимузин получил обозначение ЗиЛ-4104. Здесь вышла некоторая путаница: эта машина, как основная, должна была идти под первым номером, то есть ЗиЛ-4101. Но в НАМИ, головном институте отрасли, который «выдавал» номера перспективным моделям, что-то напутали, присвоив названный индекс автомобилю сопровождения – с уменьшенной колесной базой, а значит более легкому и более динамичному седану. Кстати, генеральный директор ЗиЛа Павел Дмитриевич Бородин никак не хотел смириться с тогда еще только введенной отраслевой системой индексации подвижного состава, требуя именовать новую машину не иначе, как ЗиЛ-115. Приходилось во внутризаводских документах так и поступать, добавляя 4-значный индекс в скобках – крайне неудобная ситуация, тем более что ЗиЛ-115, точнее – ЗиС-115, уже существовал прежде в качестве бронированной версии ЗиС-110.

ЗиЛ-4104 стал полностью новой разработкой. Семейство этих автомобилей получило совершенно новый двигатель: бензиновую V-образную «восьмерку» с двумя распределительными валами, разработанную в КБ двигателей легковых автомобилей под руководством талантливого двигателиста Николая Алексеевича Алексеева. Естественно, новыми были и все системы, связанные с двигателем. Гидромеханическая автоматическая коробка передач стала трехдиапазонной вместо двухдиапазонной, полностью изменились ведущий задний мост и тормозная система, существенные изменения затронули рулевое управление, а также переднюю и заднюю подвеску. Полностью иными стали кузов и несущая система.

Разработку дизайна перспективного автомобиля я организовал на конкурсной основе. Над его внешностью трудились несколько заводских дизайнеров, в числе которых были В.И. Есаков, В.И. Бобр, А.Г. Белков, И.И. Таскин, А.Н. Митрофанов, Л.Г. Самохин и руководитель группы общей компоновки легковых автомобилей А.Е. Пиковский. На четыре месяца их освободили от всех других работ и обеспечили всем необходимым. Интересно, что у каждого был свой подход к делу: кто-то устроился в общем зале дизайнерского бюро, где любой мог подойти, поделиться мнением, дать совет, а кто-то потребовал отдельное помещение, да еще прикрывал свою работу занавеской. Но к назначенному сроку каждый из дизайнеров представил макет в масштабе 1:5. После обсуждений на уровне завода собралась официальная «Макетная комиссия» Минавтопрома, состоявшая из ведущих дизайнеров отрасли с разных автозаводов и из НАМИ. Поскольку комиссия работала на ЗиЛе, председательствовал Виталий Борисович Певцов, заместитель главного конструктора, возглавлявший кузовное подразделение. Каждый из макетов обозначался собственным номером, то есть его авторство не указывалось, хотя я не сомневаюсь, что все в комиссии знали, где чей макет. После двух дней работы комиссия приняла решение в пользу макета Виктора Ивановича Есакова, в свое время разработавшего внешность ЗиЛ-130 и ЗиЛ-131. По сути ЗиЛ-4104 стал его последней крупной работой, поскольку вскоре он вышел на пенсию. Как это принято, в решении комиссии записали не «победил макет такого-то», а «принять макет номер такой-то за основу» и далее указывалось на необходимость заимствовать те или иные стилистические решения от других представленных макетов. Таким образом, конечный результат во многом получился плодом коллективного творчества. Затем, как обычно, построили макет в масштабе 1:1, посадочный макет и нескольких частных макетов, включая макеты подкапотного пространства и багажника. Эти работы, естественно, одному человеку были не под силу, а потому выполнялись бригадой.

Интерьером создаваемых на заводе легковых автомобилей, как и выпускаемого на их базе автобуса «Юность», занималась Татьяна Павловна Киселева, сотрудница дизайнерского подразделения Отдела главного конструктора. Но в случае с ЗиЛ-4104 было решено, дополнительно привлечь к работе одну из английских дизайнерских компаний. Вместе с курировавшим от заводоуправления «легковые дела» заместителем главного инженера Александром Трофимовичем Бойко мы отправились в командировку в Англию, где, помимо, решения других задач, договорились с англичанами о разработке интерьера для создаваемого легкового автомобиля. Они предложили несколько своих решений, для реализации которых «в натуре» в Англию с громадными трудностями был отправлен кузов ЗиЛ-4104, точнее его средняя часть. Кстати, с ним получилась странная история: когда англичане сообщили, что работа выполнена и отправили кузов обратно, он на целые сутки исчез из поля зрения. Оставалось только гадать, то ли это было обычное разгильдяйство со стороны транспортной компании, то ли кузов забрали для изучения английские спецслужбы. Естественно, по прибытии на завод его тщательнейшим образом обследовали представители компетентных органов, правда, насколько мне известно, ничего не нашли. После по результатам упомянутых работ наше КБ легковых кузовов разработало соответствующую техническую документацию.

Интересно, что впоследствии мы решили как-то разнообразить салоны выпускаемых заводом лимузинов, заказав у немцев отделочные материалы разных цветов. Но ГОН настоятельно рекомендовал отказаться от подобной затеи. Во-первых, правительственными автомобилями, помимо самих чиновников, как правило, пользуются их жены, и они наверняка стали бы выражать недовольство: «Почему это у меня в машине зеленая обивка, а у нее синяя?!». А во-вторых, иногда чиновнику подают не закрепленную за ним машину, а подменную. И одинаковый салон был гарантией, что тот ничего не заметит. В общем, индивидуальную отделку интерьера в итоге было решено не применять.

Впрочем, в процессе работы над ЗиЛ-4104 приходилось отказываться и от других, уже чисто технических решений. Вот пример: как-то водитель подал машину к тротуару, частично зайдя на него задним свесом. И когда пассажиры разместились в салоне, подвеска просела. Несильно, но этого вполне хватило, чтобы днище багажника легло на бордюр. А водитель-то не может попросить пассажиров выйти – ранг не тот. Вот ГОН и поставил перед нами задачу сделать систему поддержания постоянной высоты кузова. Мы ее разработали, испытали, но в серию не запустили – механизм вышел весьма сложный, затратный и, при этом, редко когда действительно необходимый.

Или другой пример. У нас на ЗиЛе была создана система автоматического торможения перед возникшим на дороге препятствием. Сейчас такие системы получили широкое распространение, а тогда мы, похоже, оказались впереди планеты всей. Конечно, систему долго отлаживали, настраивали, поначалу она, к примеру, реагировала на металлические мостовые конструкции, принимая их за помеху. Но, в конце концов, автоматику научили работать как надо – можно было смело внедрять новшество. Увы, ГОН не позволил это сделать. Дело в том, что упомянутая система работала на эхо-сигнале, то есть излучала радиосигнал и принимала отраженный. И злоумышленникам в принципе было несложно специально сгенерировать «отраженный» сигнал и остановить автомобиль, что категорически нельзя было допустить.

Тем не менее, в процессе выпуска ЗиЛ-4104 в его конструкцию вносились самые разные доработки и усовершенствования. Тот же ГОН не давал скучать. Так, его руководство потребовало, чтобы ЗиЛ-4104 доказал возможность непрерывного движения с полностью выжатой педалью газа до полного исчерпания запаса топлива. Готов поклясться: в ту пору на подобное не был способен ни один серийный автомобиль! И, тем не менее, у нас не нашлось оснований назвать данное требование необоснованным, даже несмотря на фактическую невозможность подобного режима в реальной эксплуатации, ведь ГОН не предлагал выйти за рамки паспортных данных машины. Замечу, что согласно им максимальная скорость ЗиЛ-4104 составляла 190 км/ч. Испытания проводились на скоростной трассе Автополигона НАМИ под Дмитровом. Поначалу «спасали» шинники: при постоянном движении с подобной скоростью шины разваливались через 12-15 минут. Но их через какое-то время удалось усовершенствовать, и они начали выхаживать до конца испытаний, то есть пока 120-литровый бак не станет пустым. Наше КБ тоже не сидело, сложа руки. Одна из проблем заключалась в том, что при долгом движении с максимальной скоростью, а, значит, при максимальных «оборотах» двигателя, масло не успевало стекать в масляный поддон, маслоприемник «хватал» воздух и наступало масляное голодание со всеми неприятными последствиями. Однажды, например, оборвался шатун, обломок пробил блок цилиндров и содержимое картера начало «выхлестывать» наружу, на раскаленный выхлопной коллектор. Я в это время был в машине. Впечатление незабываемое: позади 150-метровый хвост дыма, экстренное торможение, занос! Слава Богу, ничего не загорелось. Проблему мы, конечно, решили, в частности, уменьшили передаточное число главной передачи с 3,62 до 3,05. Характерно, что за счет применения автоматической коробки передач с гидротрансформатором динамика разгона не ухудшилась: как и прежде, от нуля до сотни машина разгонялась за 13 секунд.

Конструктивные изменения вносились постоянно по результатам испытаний и реальной эксплуатации. К примеру, у автомобилей сопровождения, которые часто шли по разделительной полосе вплотную за головным автомобилем, в зимнее время под капот обильно попадал мокрый песок, соль и прочая грязь. Шутка ли: передний хромированный бампер через две-три недели от подобной «пескоструйки» становился матовым! Но бампер – ладно, хуже было то, что выходила из строя электрика. Мы пробовали с этим бороться, придумывая различные варианты аэродинамических решеток, которые отбрасывали бы частицы грязи под днище – ничего не помогало. Поэтому, чтобы решить проблему кардинально, пришлось сделать систему зажигания герметичной, благодаря чему двигатель, в принципе, мог работать даже под водой.

Когда я возглавил подразделение легковых автомобилей Отдела главного конструктора (ОГК), в его штате числилось более сотни конструкторов. Я преобразовал структуру подразделения и создал отдельные КБ по агрегатному признаку: КБ тормозов, КБ двигателей, КБ электрооборудования и другие. Это оказалось гораздо удобнее и эффективнее. Кроме того, многие конструкторские работы по отдельным узлам легковых автомобилей велись в других подразделениях ОГК, не подчиняющихся мне непосредственно. Эти КБ занимались в основном агрегатами грузовых автомобилей, например, стеклоподъемниками или гидромеханическими коробками передач и гидрорулями. Такое распределение работ позволяло наилучшим образом использовать квалификацию конструкторов.

Одно из «моих» бюро занималось «Юностью»: сперва, еще в середине 1960-х, на агрегатах ЗиЛ-111 был разработан первый вариант этого автобуса, а когда я возглавил КБ, выпускался созданный под непосредственным руководством Родионова его второй, уже более совершенный вариант ЗиЛ-118К. Комфортабельные микроавтобусы органично дополняли семейство легковых автомобилей представительского класса, поэтому работы над их совершенствованием велись одновременно с разработкой легковых машин. К тому же себестоимость изготовления заводом далеко не дешевых «легковых» агрегатов за счет их применения при производстве «Юности» существенно снижалась. Конечно, автобус выпускался в ограниченных количествах, в основном по заказам тех или иных организаций. На его базе создавались различные специальные модификации, к примеру, реанимационный автомобиль и передвижная криминалистическая лаборатория. Самой же значимой была разработка спецмашины дальней космической связи для обеспечения заграничных поездок высших руководителей страны. В частности, она побывала во Франции с Леонидом Ильичем Брежневым.

Что интересно: другие главы государств тоже привозили на такие встречи аналогичные по назначению машины – их сразу выдавала смонтированная на крыше здоровенная параболическая антенна. А вот наша «Юность» обошлась без нее – внешне она вообще мало отличалась от стандартного образца, разве что, крыша оказалась приподнята примерно на 15 сантиметров, что, кстати, даже улучшило внешний вид машины. Это был радиопрозрачный колпак, скрывавший под собой специальную антенну, выдававшую мощный радиосигнал, принимаемый спутником. Для обеспечения ее работы пришлось создать специальную систему охлаждения, да еще с глушителем шума вентиляторов, а также защитить людей в салоне от высокочастотного радиоизлучения и обеспечить комфортные условия для их работы.

С запуском в производство ЗиЛ-4104 в какой-то момент у «Юности» появился дополнительный шанс на организацию серийного выпуска. Для этого на ЗиЛе даже планировалось построить отдельный корпус. Я сам рассчитывал экономику проекта: хоть в чем-то пригодилось мое второе высшее образование – экономическое. Речь шла об изготовлении порядка пяти тысяч микроавтобусов в год. Конечно, это не очень много по масштабам советского автопрома, но серийность, как я уже сказал, помогла бы значительно снизить себестоимость легкового производства. Надо отметить, что цена ЗиЛ-4104 для заказчика была значительно ниже его реальной себестоимости. Кстати, многие зарубежные фирмы, выпускающие представительские автомобили, тоже продают их дешевле себестоимости, как бы в убыток, но зато обеспечивают престиж марки, а недополученную прибыль компенсируют за счет серийных машин. Возвращаясь к «Юности»: запуск ее в серию помог бы выправить дисбаланс между себестоимостью и ценой ЗиЛ-4104. Да и сам микроавтобус получался выгодным для эксплуатирующих организаций. К примеру, в качестве маршрутного такси он окупал себя примерно за полгода. Для решения вопроса о строительстве производственного корпуса был организован в Кремле показ автобуса Председателю Совета министров А.Н.Косыгину. Я рассказал ему о машине, о ее достоинствах. Алексей Николаевич все внимательно выслушал, посидел на нескольких сиденьях в салоне, и было видно, что ему понравилось. Вскоре он подписал соответствующий документ, но денег почему-то не дали.

Хотя главным конструктором завода был Анатолий Маврикиевич Кригер, фактически надо мной стояли заместитель главного инженера завода и генеральный директор, Павел Дмитриевич Бородин, который даже приказал поставить у меня на столе телефон прямой связи со своим кабинетом, правда, односторонний: от него ко мне. С Кригером же я обычно общался по чисто формальным поводам, хотя, справедливости ради должен сказать, что однажды он нам здорово помог. Мы работали в ту пору над модификацией «Юности», предназначенной для правительственной связи, и никак не могли договориться с организацией, которая эту самую связь обеспечивала аппаратурой. Я попросил помочь Анатолия Маврикиевича. И вот наша делегация во главе с ним приезжает в Зеленоград, в упомянутую организацию. Кригер садится, достает список требующих согласования вопросов, и мы начинаем по пунктам их рассматривать. Доходим до пункта, вызывавшего у нас ожесточенные споры, и каждый вновь начинает гнуть свою линию. Видя, что ситуация накалятся, Кригер спокойно пропускает данный пункт и, пообещав к нему вернуться в конце совещания, идет дальше по списку. Когда же согласование в основном завершено, и мы снова начинаем обсуждать спорный вопрос, естественно, уже уставшие и вымотанные, глубокой ночью, то на удивление быстро приходим к обоюдоприемлемому решению. То есть Анатолий Маврикиевич был очень умелым и опытным руководителем, и я всегда знал, что если ситуация потребует его вмешательства, он свое слово скажет. А для решения текущих внутризаводских конструкторских и производственных вопросов или вопросов с подрядчиками и заказчиками у меня вполне хватало собственных полномочий. Даже для получения задания на разработку бронированной, то есть особо секретной версии представительского автомобиля, в Министерство автомобильной промышленности вызвали не его, а меня.

Создать защищенную броней модификацию нам поручили, когда ЗиЛ-4104 уже выпускался. Что подтолкнуло к такому решению – точно сказать не могу, только догадываюсь, во всяком случае, тридцать с лишним лет руководство страны обходилось без бронированного лимузина: последним из таковых был уже упоминавшийся мною ЗиС-115 на базе ЗиС-110, производство которого свернули в 1958 году. Что запомнилось: для разговора о необходимости взяться за создание бронированной модификации меня пригласил к себе заместитель Министра автомобильной промышленности Евгений Артемович Башинджагян, с которым мы довольно часто общались. Но в этот раз, когда я вошел в его кабинет, он, кивнув на видневшееся за окном здание КГБ на Лубянке, отвел меня куда-то вглубь министерства, по-моему, в отдел кадров, попросил всех выйти и только тогда объяснил, что к чему.

Запомнилось и то, что получив распоряжение о разработке бронированного ЗиЛ-4104, я отправился в заводской секретный архив с целью изучить документацию по ЗиС-115 и с удивлением обнаружил, что ее уничтожили, как потом объяснили, в плановом порядке. Когда? Буквально за неделю до моего прихода! Странное совпадение…

В процессе работы над этой машиной пришлось столкнуться, конечно, и с мерами повышенной секретности: у нас в отделе появилась постоянно запираемая комната с железной дверью, пришлось сочинять различные инструкции по отдельным этапам работы.

В памяти остались и переговоры с изготовителями бронекапсулы, которая должна была встраиваться в кузов. Нам было предложено на выбор два завода, причем оба находились в одном и том же сибирском городе, не буду говорить, каком. Один из этих заводов относился к министерству автомобильной промышленности, другой – к оборонному ведомству. Когда мы приехали на завод нашего родного минавтопрома, там прекрасно знали, кто мы, откуда и в чьих интересах выполняем работу, но отбивались от сотрудничества с упорством кошки, которую пытаются засунуть головой в валенок. А вот на заводе, который относился к «оборонке», подход оказался совсем иным: надо – значит сделаем. Кстати, этот завод с точки зрения организации, производственной культуры и отношения к делу произвел на меня гораздо более благоприятное впечатление.

В заводской разработке бронированная модификация называлась ЗиЛ-4104Т, где буква «Т» означала «тяжелый», ведь из-за применения бронекапсулы снаряженная масса машины выросла. Помню, когда передавали документацию по ЗиЛ-4104Т в министерство, нужно было обосновать появление в названии буквы «Т», то есть расшифровать ее значение. Заводское, как не совсем благозвучное, указывать не хотелось, поэтому я взял с полки толковый словарь и выбрал в нем понравившееся слово – «Тополь». Руководству министерства это слово тоже очень понравилось, потому что пришлось как нельзя к месту: в ту пору как раз создавался аналогичный по названию стратегический ракетный комплекс, а чем больше путаницы в информации, которая может дойти до потенциального противника, тем лучше.

Впрочем, помимо бронированной версии еще до ее появления на базе ЗиЛ-4104 нами было разработано множество не менее интересных специальных модификаций. Это и укороченный седан ЗиЛ-4101, и парадный автомобиль, и машина с кузовом «универсал» с разной медицинской аппаратурой для сопровождения кортежа при поездках Брежнева за пределы Москвы, и множество других.

Просто ЗиЛ-4104Т стал последним серьезным проектом, который осуществлялся под моим руководством. В 1982 году мне, увы, по независящим от меня обстоятельствам, пришлось оставить свою должность, а вместе с ней и завод, перейдя на преподавательскую работу в МАМИ, то есть в ВУЗ, который я когда-то закончил.

Первое время после моего перехода в Московский автомеханический институт ко мне обращались с завода по каким-то связанным с этими автомобилями вопросам, но это длилось сравнительно недолго. Правда, уже, по происшествии многих лет, был один случай. В 2010 году у Министерства обороны возникла необходимость подобрать замену кабриолетам на базе ЗиЛ-4104, которые долгие годы использовались для парадов на Красной площади. Вот тогда на заводе и решили, обратиться ко мне с предложением, возглавить проект. Почему? Я это понял, когда приехал на свое бывшее место работы: и в цехе, изготавливавшем автомобили представительского класса, где еще оставалось прекрасное оборудование, и в КБ, где эти автомобили проектировали, царило гнетущее запустение. Походив, посмотрев, поговорив с сотрудниками, которых из 120 человек осталось около десятка, я отказался от сделанного предложения, так как, по моему мнению, создавать представительские автомобили высшего класса нужно в совершенно других условиях, которые, к сожалению, на ЗиЛе уже отсутствовали.