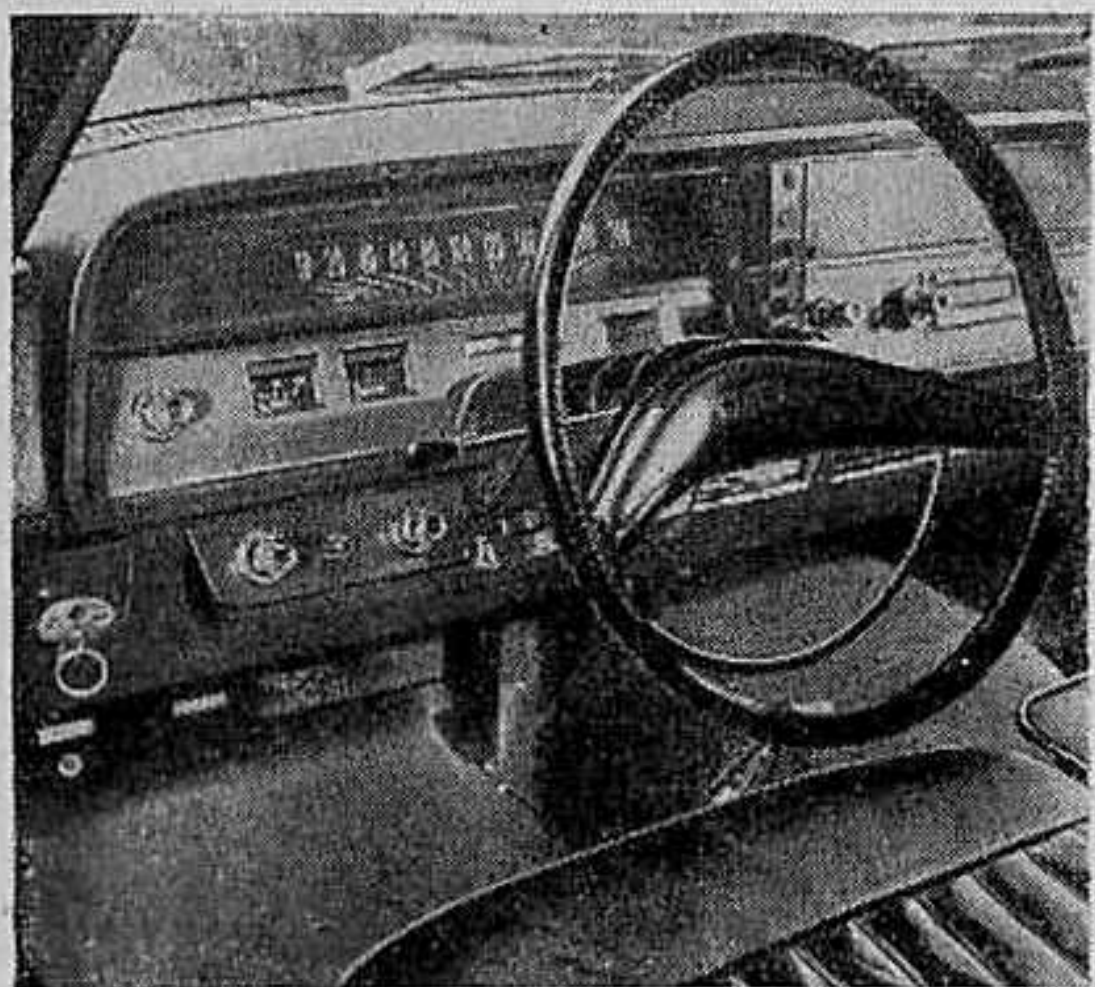


# А В Т О М О Б И Л Ь

Немало легковых автомобилей вышло из ворот старейшего советского автозавода. И каждая машина, сделанная на ЗИЛе, была достижением отечественной конструкторской мысли, новой ступенью бесконечной лестницы технического прогресса.

В канун 50-летия Октября Московский автомобильный завод имени Лихачева покинула первая партия самых совершенных отечественных автомобилей — ЗИЛ-114. Проект новой машины разработан под руководством заместителя главного конструктора завода В. Ф. Родионова, который познакомил с ней редакцию.

◆ Стотыринадцатый делает «первые шаги» по улицам столицы



◆ Интерьер нового ЗИЛа. Удобство. Комфорт. Красота.

На верхнем снимке — щиток приборов и руль, внизу — салон автомобиля.

Черный четырехдверный лимузин с первого же взгляда привлекает внимание стремительностью силуэта и законченностью линий. Машина сочетает в себе солидность представительского автомобиля со зрительным ощущением легкости самой конструкции. По сравнению со своим предшественником ЗИЛ-111Г автомобиль вытянулся и стал ниже. Гнутые ветровые и боковые стекла создают отличную обзорность.

ЗИЛ-114 не уступает своим иностранным «коллегам», а по целому ряду показателей превосходит их.

Когда говорят об автомобиле, прежде всего речь идет о его двигателе: мотор определяет класс машины и потому во многом влияет на конструктивное решение основных узлов.

Двигатель нового ЗИЛа — четырехтактный, карбюраторный, бензиновый, 300-сильный. Благодаря V-образной форме восемь цилиндров его составили сравнительно компактный блок. Он на 70—80 мм короче устанавливавшегося на ЗИЛ-111Г. А применение алюминия для отливки блока дало возможность снизить и вес. Мотор стал легче на 100 кг.

Конструкторы сохранили камеру сгорания клинового типа, но ее форма образуется поршнем с неплоским днищем. Это дало возможность улучшить наполнение цилиндра смесью. В такой камере сгорание происходит более полно.

Смешанная система смазки (под давлением и разбрызгиванием) существенно отличается от применяемой на других наших автомобилях. Полнопоточный фильтр со сменным бумажным элементом заменил фильтры грубой и тонкой очистки. Водомасляный радиатор, встроенный в двигатель, дает возможность интенсивно охлаждать масло.

На автомобиле ЗИЛ-114 устанавливается четырехкамерный, с падающим потоком и последовательным открытием дроссельных заслонок карбюратор, снабженный ускорителем холостого хода.

Вызывает интерес конструкция воздухоочистителя. Сменный фильтрующий элемент его сделан из бумаги. Воздухоочиститель снабжен эффективным глушителем шума всасывания.

Центробежный топливный насос с приводом от электромотора помещен в 120-литровом бензиновом баке, что полностью исключило возможность образования паровых пробок. А топливный фильтр с сетчатым фильтрующим элементом установлен на кронштейне перед карбюратором.

Для каждого ряда цилиндров предусмотрена самостоятельная система выпуска газов, в которую входят резонатор и акустический глушитель. Соединительные трубы превращают эти системы в одно общее устройство.

В системе охлаждения пробка трубчатого радиатора снабжена клапаном, при помощи которого температуру закипания удалось повысить до 119 градусов.

Планетарная коробка передач с двумя передачами для движения вперед и одной — назад и гидротрансформатор максимально облегчают работу водителя. Привычный рычаг переключения передач заменили кнопки на панели приборов.



# ЭКСТРА-КЛАССА

Облегчают труд водителя и конструктивные новинки, часть из которых применена только на ЗИЛе-114. При посадке в машину водитель может полностью откинуть рулевое колесо, а затем установить и зафиксировать его в удобном для себя положении. Руль снабжен гидравлическим усилителем. В момент включения передачи автоматически отключается стояночный тормоз. Зазор тормозных колодок регулируется автоматически. А отдельный гидравлический привод для передних и задних колес снабжен вакуумным усилителем.

Применение пластических масс и резины дало возможность уменьшить количество точек смазки. В передней подвеске и приводе рулевого управления их лишь четыре. Шарниры с игольчатыми подшипниками двух открытых карданных валов, имеющих промежуточную опору, снабжены запасом смазки на весь срок службы.

Независимая бесшкворневая передняя подвеска на торсионных стержнях, действующих на нижние рычаги, снабжена телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. Ее отличительная особенность — способность противодействовать «клевкам» при торможении — весьма существенна для быстроходного автомобиля. Телескопические амортизаторы применены и на задней подвеске. Сама же подвеска снабжена продольными несимметричными полуэллиптическими рессорами с дополнительными направляющими штангами.

Бездисковые стальные колеса состоят из двух штампованных частей, которые соединены сваркой. Ступицы передних колес установлены на двух роликоподшипниках, а задних — жестко укреплены на полуосях. Шины — бескамерные. В шинах всех колес давления воздуха составляет 2,2 кг/см<sup>2</sup>.

Напряжение в системе электрооборудования, как и на всех отечественных легковых автомобилях, 12 вольт. Мощность генератора переменного тока, который установлен на машине, равняется 500 ватт. Две аккумуляторные батареи, емкостью 54 а. ч. каждая, соединены параллельно и имеют достаточный запас электроэнергии.

Впервые на советском легковом автомобиле серийно стали устанавливать систему транзисторного зажигания. На ЗИЛ-114 это транзисторный коммутатор ТК-102 с германиевым транзистором.

На щитке приборов расположены ленточный спидометр с суммарным и точным счетчиками пройденного пути, амперметр, манометр масла, различные сигнальные лампы (перегрева воды, включенного положения стояночного тормоза и др.).

Система отопления и вентиляции включает обдув ветрового, боковых и заднего стекол, установку кондиционирования воздуха с отдельными воздухоохладителями для помещения водителя и пассажирского салона. Вместе с электрическими стеклоподъемниками, блокировкой дверей с места водителя и другими приспособлениями она делает машину в высшей степени комфортабельной.

По праздничному нарядные автомобили ЗИЛ-114 вышли на улицы столицы. Их техническое совершенство позволяет еще раз сказать о том, что отечественная автомобильная промышленность уверенно шагает вперед.

**В. МИРОШНИКОВ**

**Сравнительная техническая характеристика автомобилей высшего класса**

Параметры	ЗИЛ-114	ЗИЛ-111Г	«Линкольн-континенталь»	«Мерседес-Бенц-600 пульман»
Габаритные размеры, мм				
длина	6284	6190	6360	6240
ширина	2068	2040	2000	1950
высота (с нагрузкой)	1509	1640	1385	1510
База, мм	3880	3760	4065	3900
Низшая точка по середине базы, мм	180	180	120	200
Вес автомобиля, кг	3085	3280 (факт.)	2680	2630
Наибольшая скорость, км/час	190	170	нет данных	нет данных
Время разгона (с места до 100 км/час с нагрузкой 2 человека), сек.	13,5	24,0	14,5	нет данных
Двигатель:				
рабочий объем, л	7,0	6,0	7,05	6,33
степень сжатия	9,0	9,0	10,1	9,0
максимальная мощность, л. с.	300	200	260	250
Емкость топливного бака, л	120	120	91	112
Размер шин	9,35—15	8,90—15	9,15—15	9,00—15

Окончание. Начало — на стр. 11.

назначают второй дополнительный заезд. После тех пяти заездов, в которых стартуешь в течение полутора-двух часов, устаешь невероятно, а тут еще седьмой... Мне удалось выиграть его. И вот в первый раз за семь лет моего «гаревого» стажа — стал чемпионом.

Надо сказать, что и в роли призера я был не так уж часто. В 1961 году в финале Спартакиады по техническим видам спорта занял второе место, а в 1964 году — третье.

— Как Вы оцениваете нынешнее состояние гаревых мотогонок у нас в стране?

— Восемь лет — это, конечно, небольшой срок. А сделано многое. Гаревые мотогонки культивируют теперь у нас почти повсюду — на Дальнем Востоке, в Латвии, на Украине, в Сибири, в Закавказье. Выросло не только число спортсменов — наши гаревики на международной арене теперь считаются серьезными соперниками.

Во многих клубах имеются специальные мотоциклы, появилось около двух десятков мототреков. Лишь за последний год, например, построены треки в Элисте, Тбилиси, Кемерово. Эти успехи известны всем.

Но есть в гаревом спорте и серьезные упущения. Среди ведущих гонщиков мало пока новых имен.

Ветеранам, таким, как первый чемпион страны Ф. Шайнуров, уже за тридцать. Значит, сейчас надо искать в клубах способных ребят, заниматься с ними. Может быть, следует, учтя опыт ленинградцев, открыть специальные школы по подготовке молодых гаревиков. К сожалению, у нас очень мало опытных тренеров, которые могли бы за это взяться. И поэтому молодые способные гонщики подчас предоставлены сами себе.

Теперь о другом. Часто слышишь упреки, что тот или иной известный спортсмен показывает неустойчивые результаты. То у него победа за победой, а то вдруг — срыв. В чем тут дело?

Считается, что для повышения мастерства и поддержания хорошей спортивной формы, гонщик должен как можно чаще выступать в соревнованиях. До определенного предела это так. Но еженедельные старты в течение нескольких месяцев, да еще в ответственных соревнованиях — это не по силам самому выносливому. К тому же соревнования не заменяют тренировок, а тренироваться некогда — все время гонки, долгие и утомительные переезды. И вот в конце концов гонщик резко теряет форму. Наверное, надо планировать календарь участия наших ведущих спортсменов во всесоюзных и международных соревнованиях так, чтобы они имели в разгар сезона время для тренировок и отдыха.

## Мотогонки по гаревой дорожке

Командный зачет: 1. РСФСР; 2. Ленинград; 3. Украинская ССР.  
Личный зачет: 1. В. Трофимов (Украинская ССР); 2. И. Плеханов; 3. Ф. Шайнуров (оба РСФСР).