



Суперкар ленинского ко

В 1939 году группа молодых инженеров из конструкторского бюро экспериментального цеха московского автозавода имени Сталина создала суперавтомобиль ЗИС-101-Спорт. О том, как это было, рассказывает Иван БАРАНЦЕВ

Новое всегда рождается в муках. Здесь же парил суший ад! Свет ярких ламп, свисающих с низкого потолка, резал глаза. Под натужный вой приточно-вытяжной вентиляции ревели моторы — рядом на стендах проводили испытания двигателей, трансмиссий и шасси. Выхлоп щекотал ноздри и, смешиваясь с тонкой пылью, повисал косыми синими столбами. Аккомпанементом всему этому служил доносившийся сверху стук сотен молотков.

Сюда, в лишенный окон подвал, с конвейера спускали гру-

зовики для устранения дефектов сборки. Но молодые инженеры Владимир Кременецкий, Николай Пульманов и Анатолий Пухалин неудобств не замечали.

Партия — рулевой

Еще в 1934 году московский завод грузовиков ЗИС получил партийно-правительственное задание — освоить выпуск первого советского лимузина. Через два года в Кремле сам товарищ Сталин, придирчиво осмотрев ЗИС-101, одобрил и принял его к серийному производству. А еще через два года на заводе

организовали экспериментальный цех и полагающееся ему конструкторское бюро.

Задачей экспериментального КБ определили разработку и доводку приборов и стендов для экспериментального цеха, который в дальнейшем планировали разместить в отдельном инженерном корпусе. А пока корпус строился, этот цех разместили под механической сборочной.

Там же расположился и гараж с иностранными автомобилями — на ЗИСе стремились не отставать от «заграницы».

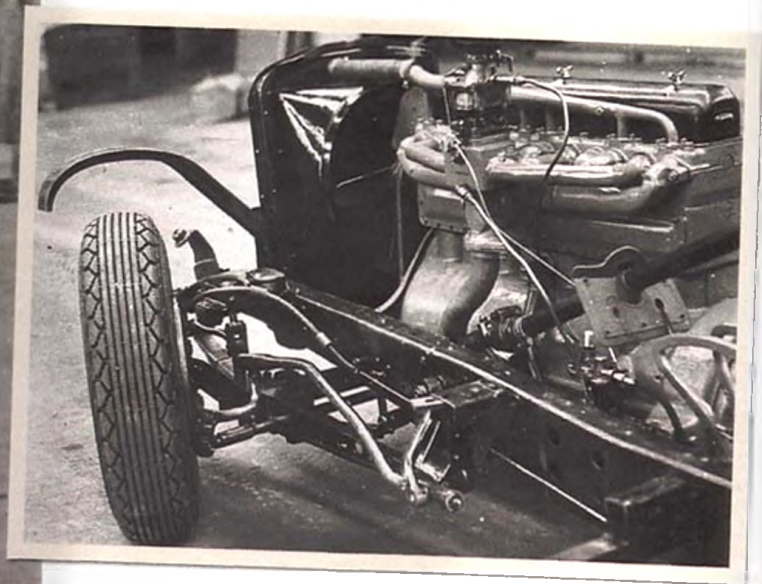
Николай Пульманов вспоминал: «Я пришел на работу в КБ экспериментального цеха. Начальником был комсомолец Володя Кременецкий, инженером — беспартийный Анатолий Пухалин, вторым беспартийным инженером взяли меня, были один техник и одна копировальщица. Вот и все бюро!»

Кременецкий, Пульманов и Пухалин не только ежедневно работали в ужасном подполье. Они часто оставались там по вечерам и приходили в выходные — корпеть над чертежами. Над чем трудятся в нерабочее время инжене-



ЗИС-101-Спорт

Молодые инженеры автозавода имени Сталина продемонстрировали всей стране, что кроме грузовиков и лимузинов они могут делать и стильные спортивные машины



▲ Ключ на форсаж!

Мощность рядной «восьмерки» лимузина ЗИС-101 подняли со 110 л.с. при 3200 об/мин до 141 л.с. при 3300 об/мин



Пониже и шире

Для родстера пришлось сделать радиатор низким и широким

МСОМОЛА

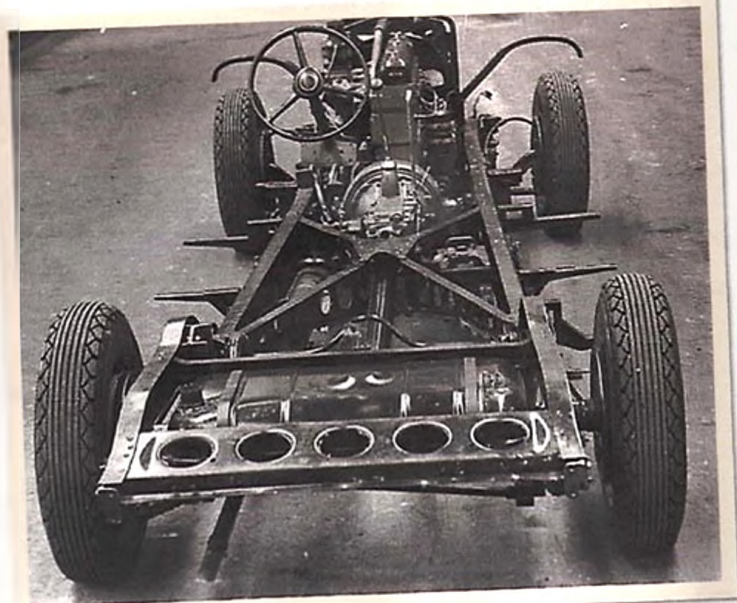
ры КБ экспериментального цеха, тунны, другие коленчатый и распределительный валы, карбюратор не знал никто.

Кременецкий разрабатывал задний мост с гипоидной передачей — новое решение для советского автопрома. Пульманов форсировал двигатель ЗИС-101 объемом 6060 см³ — увеличил ему число

туны, другие коленчатый и распределительный валы, карбюратор не с восходящим, а падающим потоком. К работе подключили Валентина Росткова — кузовщика, только что пришедшего на завод: он нарисовал в акварели несколько эскизов. Пухалин занимался под-

Кременецкий, Пульманов и Пухалин не только ежедневно работали в ужасном подземелье. Они оставались там по вечерам и приходили в выходные. Над чем они трудятся, не знал никто

оборотов и степень сжатия, изменял фазы газораспределения и впускной коллектор. Для этого вместо чугуновых понадобились алюминиевые головка блока, поршни и шатуны, другие общими чертежами будущего автомобиля — он заканчивал вечерний факультет МАДИ и тема его дипломной работы была «Скоростной автомобиль».



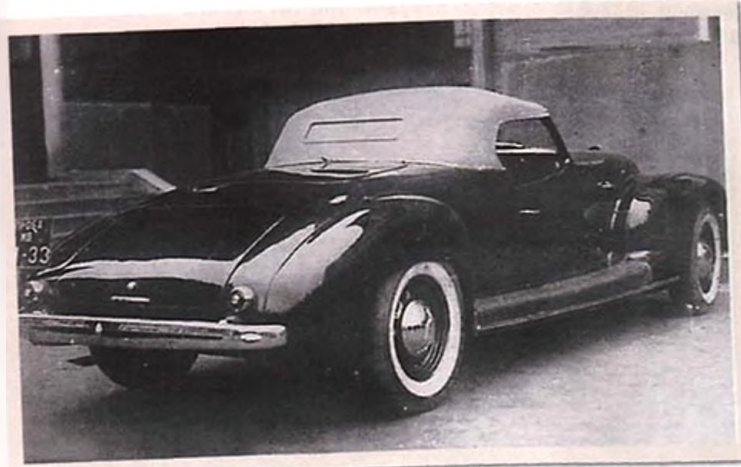
▲ Сверлить без всякой жалости

Основой послужило максимально облегченное шасси лимузина ЗИС-101



Стальная птица!

Силуэт родстера вышел футуристическим — низкий кузов с двухместным кокпитом на длиннобазном (3570 мм) шасси, интегрированные в передние крылья фары, дополнительный воздухозаборник на капоте и дверцы с вырезами под локти



Одна незадача: автомобильного спорта в Советском Союзе в 30-е годы не существовало!

Конечно, стараниями отдельных энтузиастов в полукустарных условиях создавались единичные гоночные машины, добивавшиеся незначительных результатов в скоростных заездах. Но государство никак не поддерживало эти начинания — стране большевиков требовались грузовики и легковушки, а не «беспользные» спортивные автомобили.

На счастье дипломника Пухалина, а вместе с ним Кременецкого и Пульманова, в 1938 году в СССР намечался громкий юби-

смелой идеи. Заводской комитет комсомола составил список подарков, в который Кременецкий вписал существовавший еще только на бумаге советский суперавтомобиль ЗИС-101-Спорт.

Сила печати

Сначала машина в нем затерялась. Но потом о ней написала заводская многотиражка, и комитет комсомола начал потихоньку давить на директора завода Ивана Лихачева, чтобы тот запустил проект в работу. А 17 октября 1938 года о ЗИС-101-Спорт написала газета «Комсомольская правда», и про необычный подарок узнала вся

▲ Накануне перед первым выездом

На случай непогоды имелся легкий тент с задним окошком



▲ Товарищу Сталину должно понравиться...

Родстер мог по праву считаться гордостью советского автопрома. Аналогов ему в СССР не было

Работа над машиной совпала с 20-летним юбилеем комсомола. И именно комсомолец Кременецкий поспособствовал воплощению в металле смелой идеи экспериментального КБ

лей — двадцатилетие Всесоюзного ленинского (а тогда еще ленинско-сталинского) коммунистического союза молодежи. С полагавшимися по такому случаю социалистическими обязательствами по выполнению и перевыполнению планов, а также подарками к славной дате. Надо ли говорить, что на заводе имени самого Сталина молодежь организовала целое движение по подготовке трудовых подарков под лозунгом «Матери Родине — в честь 20-летия ВЛКСМ». Каждый цех в обязательном порядке должен был приготовить свой «презент»!

Упоминание Пульмановым в воспоминаниях комсомольской и партийной принадлежности коллег не случайно. Именно комсомолец Кременецкий поспособствовал воплощению в металле

страна — не сделать после этого автомобиль было уже нельзя.

Рассмотрев наконец чертежи, 11 декабря Лихачев издал приказ №79, давший жизнь ЗИС-101-Спорт, — в нем буквально по дням был расписан график создания автомобиля.

Изготовление главных комплектов планировалось выполнить к 1 июня, а их сборку и испытание на стендах — к 15 июня 1939 года. Кузов должен был быть готов еще раньше — к 1 мая.

Все работы по ЗИС-101-Спорт всемогущий директор товарищ Лихачев взял под личный контроль. Один из пунктов его приказа гласил: «Вести подробный график выполнения работ по спортивному автомобилю и обо всех задержках своевременно ставить меня в известность».

В общем, процесс пошел. Как вспоминал Пульманов: «Большинство наших заказов выполняли бесплатно и в кратчайшие сроки, весело, без волокиты, под неусыпным контролем за прохождением технологических операций — заготовки, механической обработки, термообработки, гальваники. Здесь следует заметить, что эта машина изготавливалась не в какой-то одной кустарной мастерской, а всеми специализированными цехами огромного завода. Как нам пришлось бегать! Запускать чертежи в дело, согласовывать технологию, снимать вопросы, исправлять ошибки в чертежах, выявлять брак, принимать готовые детали и так далее...»

По выбранному эскизу Росткова в натуральный размер расчертили на плазах будущие лекала кузова. По этим лекалам сделали деревянный макет, а уже по нему вручную выстучали из железа кузовные панели. Каркас кузова по технологиям тех лет был деревянный.

Готовый автомобиль выкрасили в темно-зеленый цвет, отполировали и установили хромированный декор (в частности, справа

на носу поместили надпись «XX лет ВЛКСМ»). По словам того же Пульманова, «кузов получился на славу, не хуже лучших американских образцов». Но первые выезды на советском суперавтомобиле состоялись без кузова — шасси сперва погоняли по заводской территории, по ходу устраняя недолелки.

Полностью готовую машину в первую поездку вывел Николай

В первую поездку машину вывел Николай Пульманов. Ощущений у него набралась целая гамма: «Мягкость, плавность, ускорение, скорость, послушность, блеск, рокот выхлопа...»

Пульманов: «Дождались конца смен, территория и дороги опустели. Я сел за руль, рядом Толя, Володя остался посмотреть, как это выглядит на ходу». Ощущений от езды у него набралась целая гамма: «Мягкость, плавность, ускорение, скорость, послушность, блеск, аромат свежей краски, рокот выхлопа...»

На ходовых испытаниях ЗИС-101-Спорт развил скорость 168 км/ч. Но результат не засчи-

тали, так как это был «неофициальный» заезд без полагающихся замеров. А на официальном автомобиль показал 162,4 км/ч — его провели летом 1940 года на 43-м километре Минского шоссе.

Слово и дело

Теперь у Кременецкого. Пульманова и Пухалина рабочий день начинался с визита к «своему» ЗИС-101-Спорт. Они приезжали

на завод пораньше, снимали с машины чехол и любовались ею в тишине. Но однажды, придя в цех на привычное созерцание, автомобиля на месте не обнаружили! Оказалось, ночью машину забрал сам Лихачев для показа на XVII Московской партконференции.

На первом этаже Дома Союзом места суперавтомобилю не нашлось, и его решили поместить в фойе второго. Для этого накануне вечером проломали в Доме Со-

юзов стену и через пролом внесли машину внутрь на руках, а к утру все заделали и привели в порядок.

Утром, когда партийные боссы заполнили фойе, Лихачев выглядел победителем: Сталин, а за ним Молотов, Хрушев, Каганович и другие товарищи одобрили необычный автомобиль!

Но дальше слов дело не пошло. Побыв подарком комсомолу и гвоздем партконференции, ЗИС-101-Спорт оказался не нужен. Лихачев еще в 1939-м стал наркомом среднего машиностроения, а новый директор завода Волков не проявлял к авто никакого интереса. Проектную скорость в 180 км/ч выжать из него так и не удалось.

Пульманов ушел с завода в аспирантуру МАМИ, Пухалин — в «оборонку», и лишь Кременецкий с Ростковым остались на ЗИС-Се. Первый занялся оснасткой для механической обработки, второй продолжил рисовать автомобили. Воспоминания о работе над ЗИС-101-Спорт оставил только Пульманов. Сам родстер затерялся, и его судьба неизвестна. Но сохранились фотографии и чертежи.

А энтузиасты до сих пор ищут оригинал!

Заокеанский брат



Кузов понтонный. Фары прячутся за щитками в передней части крыльев

Если ЗИС-101-Спорт сделали к юбилею комсомола, то Buick Y-Job спроектировали в 1938 году под руководством Харли Эрла в «Секции эстетики и цвета» General Motors как носителя новых идей. Даже его обозначение буквой Y было своего рода вызовом: в те времена экспериментальные разработки GM помечались индексом X. Более того, Buick Y-Job принято считать первым в мире концепт-каром!

Построили Y-Job на слегка измененном серийном шасси Buick 1937 года с рядной «восьмеркой» объемом 5248 см³ и мощностью 141 л.с. при 3600 об/мин — его технические характеристики почти совпадают с советским ЗИС-101-Спорт.

Но стилистические решения кузова, примененные в Buick Y-Job, значительно опередили свое время и стали понятны всем лишь через семь-десять лет! Авто-

мобиль получил кузов без выступающих крыльев и порогов (понтонного типа), скрытые под щитками фары. Оригинально решен механизм тента — он оснащен сервоприводом, и мягкая крыша, убираясь в особый отсек за сиденьями, закрывается маскирующей крышкой. Особенно удачной оказалась широкая и низкая передняя решетка Y-Job с тонкими вертикальными прутьями. Этот элемент в несколько измененном виде даже переключал на серийные Buick 1939-го модельного года, и его прозвали waterfall grill — «решетка водопад». Так что судьбы этих внешне похожих машин совсем не похожи.

Buick Y-Job показали, правда, без особого успеха, на нескольких автомобильных выставках, после чего он стал использоваться в качестве личного разъездного автомобиля Харли Эрла. Так продолжа-



Таковыми интерьеры Buick станут уже после войны



Он считается первым в мире концепт-каром!

лось до 1951 года, когда руководитель стилистов пересел на новый дрим-кар — General Motors LeSabre, а Y-Job отправился пылиться на склад. Позже машина попала в музей Слоана, а затем в ав-

томобильную коллекцию музея Генри Форда в Дирборне, пока наконец в 1993 году не вернулась туда, откуда и появилась на свет — в дизайн-центр General Motors.