

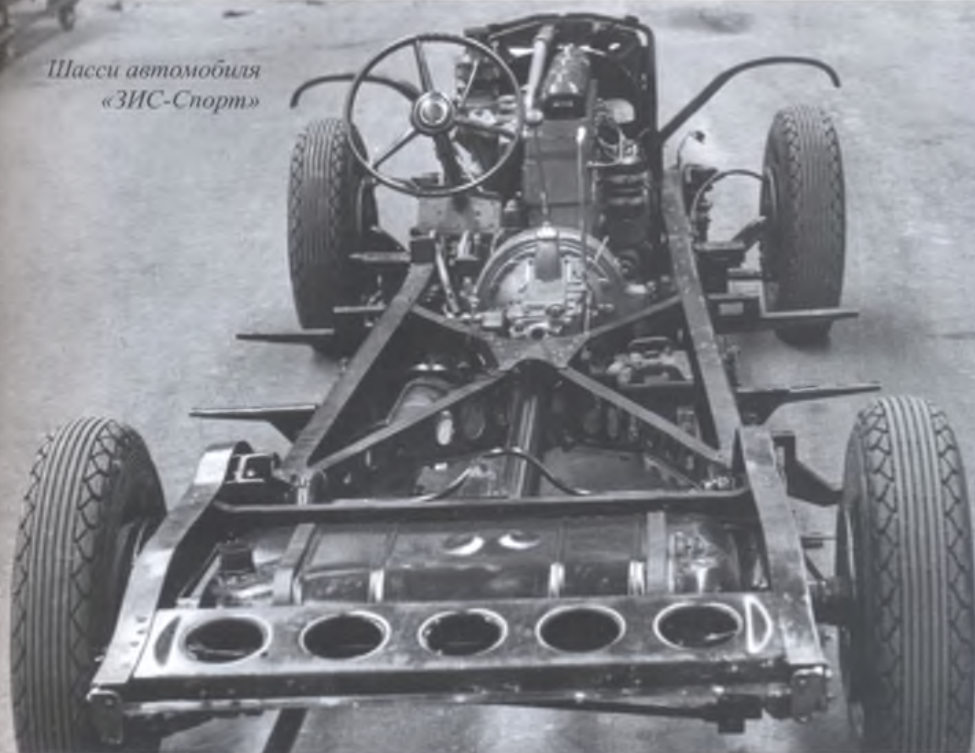
«ЗИС-Спорт»

Этот автомобиль под незамысловатым названием «ЗИС-Спорт» вошёл в историю отечественного автомобилестроения как один из самых ярких её представителей. Его появление свидетельствует о том, что в нашей стране было немало талантливых и неординарных инженеров, дизайнеров и просто людей, стремящихся создать что-то неповторимое. Дорогие спортивные автомобили считались непозволительной роскошью, которая была не к лицу советскому гражданину, занятому, в отличие от западных буржуа, «делом».

Подобный автомобиль не мог появиться в нашей стране. Но он – появился. Мысль о технически совершенном мощном спортивном автомобиле, который объединил бы в себе всё лучшее, что было на тот момент в автомобилестроении, витала среди конструкторов-автомобилистов. Нереализованный потенциал наших специалистов, постоянно листающих зарубежные автомобильные журналы, жаждал раскрыться в подобных проектах. Началось всё с того, что сотрудник КБ экспериментального цеха ЗИСа Анатолий Пухалин по окончании института МАДИ выбрал темой дипломной работы «скоростной автомобиль». Его товарищи из того же КБ московского автозавода ЗИС вместе с ним решили воплотить проектируемый автомобиль в металле. Случилось это летом 1938 года. Вся троица с огромным энтузиазмом принялась за дело в свободное от работы время, особо не задумываясь, к чему всё это приведет.

Поскольку кроме шасси ЗИС-101 выбирать было не из чего, было принято решение вручную изготовить на базе огромного семиместного лимузина двухместное спортивное купе. Задумка была смелая и даже нагловатая, за такое могли не похвалить. Общий вид машины и оригинальную подвеску проектировал Анатолий Пухалин, доводкой двигателя

Шасси автомобиля
«ЗИС-Спорт»





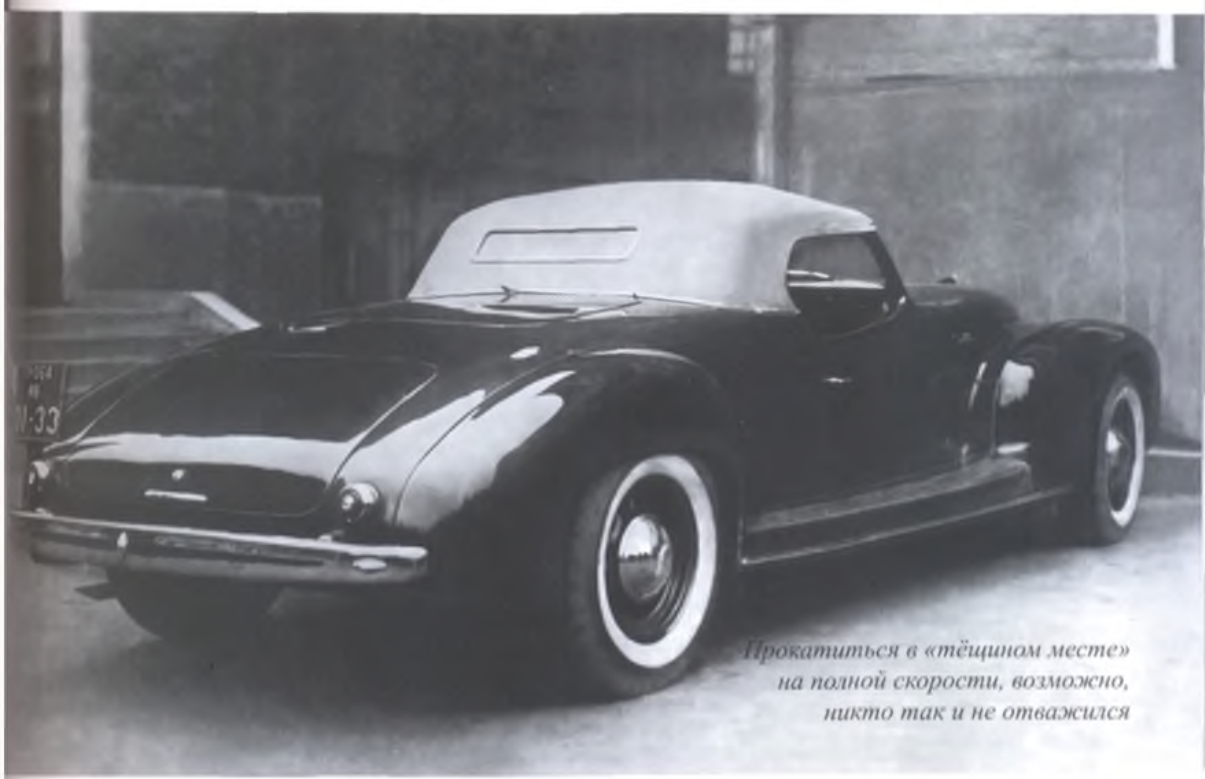
Создатели «ЗИС-Спорт» со своим детищем. Первый показ машины состоялся 7 ноября 1939 года

ЗИС-101 занялся Николай Пульманов. Разработку оригинального заднего моста с гипоидной передачей (впервые в СССР) взял на себя Владимир Кременецкий. Вскоре к разработчикам присоединился художник-кузовщик Валентин Ростков (слова дизайнер ещё не было в обиходе). От каких-либо вариантов, связанных со стандартным ЗИС-101, сразу же отказались. Ростков сделал несколько эскизов, на одном из которых группа и остановилась. Вначале автомобиль рассматривался в виде купе, но затем всё же решили делать открытый вариант. Такая смелость была, пожалуй, в духе западных производителей, специализирующихся на эксклюзивных спортивных автомобилях, и удивлявших не менее экстраординарных покупателей своим размахом. Кузов проектировался с нуля, без какой-либо оглядки на зарубежные аналоги, да и аналоги сложно было подыскать. Чем дальше продвигалась работа, тем становилось опаснее. Машина совсем не вписывалась в социалистические представления. Создателям пришлось подстраховаться: «ЗИС-Спорт» включили в список подарков Родине, которые завод готовил к громкому празднику – 20-й годовщине Комсомола (о чем позже будет свидетельствовать надпись на капоте «XX лет ВЛКСМ»).

Постепенно этот проект стал номером один на заводе, к тому же о машине успели написать хвалебные речи в прессе. Директор был вынужден издать указ о жёстких сроках поэтапной сборки машины, был утвержден план изготовления специальных агрегатов. К работе над специзделием подключились практически все цеха завода. Задача была поставлена и перед смежниками – обеспечить лучшими материалами. Заводчане с удовольствием помогали смельчакам, всем хотелось внести свою частичку в работу над подарком. Окончательную сборку и испытания машины планировали закончить к 1 июня 1939 года.

Поскольку наработки с двигателем подобного типа уже имелись, мотористы взяли за основу двигатель ЗИС-101А, немного расточили диаметр поршней, увеличили число оборотов, степень сжатия, изменили фазы газораспределения. При незначительном увеличении рабочего объёма стандартного двигателя (с 5766 куб.см до 6060 куб.см) Пульманову удалось существенно повысить мощность – в полтора раза, с 90 до 141 л.с. Рядный восьмицилиндровый двигатель получил головку блока, поршни и шатуны из алюминиевого сплава, новые коленчатый и распределительный валы, впускной коллектор изменённой формы, два карбюратора МКЗ-Л2 без воздушного фильтра. В переконструированной коробке передач появились конические синхронизаторы и ускоряющая передача. Расчётная скорость автомобиля – 180 км/ч. «ЗИС-Спорт» получился совершенно непохожим ни на американские, ни на европейские спортивные машины. Одни фары, утопленные в передние крылья, чего стоили! Его формы больше напоминают какой-то послевоенный спорткар, хотя по своим динамическим характеристикам «Спорт» был ещё далёк от лучших мировых образцов.

Габариты автомобиля поражали: длина – 5,6 м; ширина – 1,8 м; высота – 1,5 м. Поскольку силовая установка была весьма габаритной и очень тяжёлой, чтобы улучшить развесовку по осям и загрузить ведущие колеса, двухместный кокпит сместили далеко назад. В результате машина обзавелась очень длинным капотом, который из-за низкой посадки ещё сильнее визуально удлинял её. Кузов автомобиля – двухместный тентованный родстер, был окрашен в тёмно-зеленый цвет. Сзади было установлено «тёщино место». Капот машины можно было открыть с любой стороны, но только стоя на боковой подножке. Спереди к двигателю этого монстра было просто не подобраться. С опущенным верхом «Спорт» был заметно ниже человеческого роста и казался в два раза ниже своего прародителя ЗИС-101.



*Прокатиться в «тёщином месте»
на полной скорости, возможно,
никто так и не отважился*

ЗИС-Спорт для двухместной машины был невероятно длинным



Изготовление автомобиля закончили лишь к октябрю 1940 г., в канун 21-й годовщины ВЛКСМ, опоздав на год. Как всегда, подвели смежники. Не хватало качественных свечей, идеально работающих карбюраторов, отливок. Но название машины менять не стали. Перед открытием 17-й московской партконференции машину ночью доставили к Дому Союзом: солдаты разобрали часть стены и внесли машину на руках в фойе второго этажа. Стену тут же быстро заделали. И на следующий день машиной восхищались делегаты конференции. Не прошли мимо и первые лица страны: товарищи Сталин, Каганович и др. Вскоре директор завода получил повышение – его назначили наркомом. Простые граждане тоже имели возможность услышать рев мотора этого чуда. Родстер стал украшением колонны из сорока разномастных отечественных автомобилей, которые к 15-летию первого советского автомобиля выкатили на Театральную площадь в Москве.

Машину стали готовить к первым испытаниям. Первенство Союза по автоспорту после двухлетнего перерыва было заявлено на сентябрь 1940 года. Московский автозавод должен был выставить на соревнования сразу четыре автомобиля: два ЗИС-101А, ЗИС-102 и «ЗИС-



Эскиз родстера типа ЗИС-Спорт художника Юрия Долматовского. 1939 год.

Спорт», каждый из автомобилей готовила отдельная группа. Самым мощным двигателем обладал, несомненно, «ЗИС-Спорт», остальные машины имели форсированные моторы мощностью 125-130 л.с., изменённые главные передачи и передние подвески. По неизвестным причинам Первенство перенесли на весну 1941 года. Однако на заводе решили провести собственные заезды для выяснения потенциала своих автомобилей и установления рекордов. Для родстера «ЗИС-Спорт» в 1939 году заводу «Красный треугольник» заказали первые в стране специальные покрышки из отечественного каучука – кок-сагыза, выдерживающие скорость до 200 км/ч. 24 сентября заводской испытатель В.Петров установил на Минском шоссе под Москвой новый всесоюзный рекорд скорости, немного превысив время ГЛ-1, показанное двумя днями ранее. Скорость «ЗИС-Спорт» составила 162,46 км/ч. При этом более массивный и тяжёлый фээтон ЗИС-102 тоже показал отличную скорость – 153,3 км/ч. ЗИС-101А достиг 143 км/ч.

Пока удавалось развить только 162 км/ч, но в режиме испытаний, а не на официальных соревнованиях, поэтому результат в официальную таблицу рекордов не занесли. До расчётных 180 км/ч оставалось совсем немного. После удачных испытаний в план работ на 1941 год была внесена программа дальнейшей модернизации автомобиля «ЗИС-Спорт». Причём эта работа заключалась в новом фундаментальном пересмотре всех узлов машины. Экспериментальному детищу автозаводцев в итоге предстояло послужить прототипом для обновленной модели представительского класса.

Гоночная конфигурация «ЗИС-Спорт» с воздухозаборником на капоте



Несмотря на многочисленные успехи, конструкторскую группу никак не отметили, хотя благодаря их детищу у завода появился реальный шанс подняться на новый технический уровень. У молодых конструкторов имелись свои мотивы, хотя, конечно, никто из них и не мечтал, что однажды возьмет свою машину и прокатится по столице с ветерком. Зато они сколько угодно могли ею любоваться. О дальнейшей судьбе «ЗИС-Спорт» ничего не известно. Его следы навсегда теряются в злополучном для страны 1941 году. Во время авральной эвакуации в октябре 1941 года его оставили на автозаводе (в темпе вывозили только грузовую технику и две легковушки). Возможно, без присмотра в опустевшем корпусе (а может прямо во дворе) этот уникальный автомобиль потихоньку «умер».