**03-064 ЗиЛ-117 4х2 4-дверный заднеприводный седан экстра класса, мест 5, в багажнике 80 кг, вес: снаряженный 2.8 тн, полный 3.255 тн, ЗиЛ-114 V8 до 300 лс, 200 км/час, штучно, около 80 экз., ЗиЛ г. Москва, 1969-84 г. в.**



*Из книги «Машина власти», автор Никита Сергеевич Травников. Редакторы: Константин Сергеевич Андреев, Игорь Александрович Горячев. Литературный редактор: Максим Сергеевич Найденко. Московский Печатный Двор, М. 2013*.

 Появление седана высшего класса ЗиЛ-117 на базе лимузина ЗиЛ-114 стало прецедентом как в истории правительственных автомобилей этой марки, так и в истории всего отечественного автомобилестроения в целом. Впервые все достижения инженерной и дизайнерской мысли нашли воплощение не в лимузине, сфера применения которого исчерпывалась представительскими функциями, а в машине утилитарного формата, одинаково органично выглядевшей и у ворот Кремля, и в уличном потоке, и во дворе обычного жилого дома.

 Увы, ЗиЛ-117 не выполнил своего главного предназначения – положить на Заводе им. Лихачёва начало постоянному мелкосерийному производству легковых автомобилей, независимому от заказов Гаража особого назначения. Если бы всё задуманное в начале 60-х годов осуществилось, возможно, сегодня первые лица в правительстве страны использовали бы отечественные лимузины.

**ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ**

 В какой-то момент стало окончательно ясно, что мечтам о строительстве на ЗиЛе нового завода, рассчитанного на мелкосерийное производство седанов и малых автобусов, сбыться не суждено, и всё вернулось на круги своя. По-прежнему единственным официальным заказчиком легкового производства оставался Гараж особого назначения, по-прежнему его заказ исчерпывалсяштучным выпуском лимузинов. Но нужно отдать должное заводским энтузиастам: даже после этого работы по седану прекращены не были. Разумеется, в отсутствие заказа их темп упал, но общая последовательность не нарушалась.

 К 1968 году был построен пластилиновый макет ЗиЛ-117 в натуральную величину, а апреле 1969-го увидел свет первый опытный образец. Поскольку, с точки зрения госзаказа, этот автомобиль был «незаконнорожденным», его шасси получило номер «Э1», – первый, но всё же экспериментальный. Вскоре построили ещё несколько седанов, в числе которых были машины тёмно-синего и светло-бордового цвета. Порядковые номера шасси всех этих машин начинались с литеры «Э».

 Причину событий, произошедших вскоре после этого, назвать трудно. Фактически всё было просто: внезапно Завод им. Лихачёва получил от Гаража особого назначения заказ на освоение производства ЗиЛ-117. Правда, не регулярного, в количестве около двухсот машин в год, как изначально задумывалось, а единичного, под стать лимузинам. Что предшествовало этому решению «в верхах», неизвестно.

 Существует несколько версий. Самая распространённая гласит, что Брежнев, впечатлённый новым правительственным лимузином (ЗиЛ-114), выразил желание располагать чем-то подобным, но покороче и подинамичней – для удовлетворения личных водительских амбиций. Как известно, Леонид Ильич был заядлым автомобилистом и неплохо водил машину.

 Эта версия заведомо неверна. Для того, чтобы Брежнев мог «порулить» в своё удовольствие, достаточно было построить один или несколько спецэкземпляров седана, или вручную сконверсировать их из серийных ЗиЛ-114, причём сделать это немедленно, а не затевать мелкосерийное производство четырьмя годами позже.

 Согласно второй версии, автомобиль, превосходящий лимузин генсека в скорости, динамичности и маневренности, заказало курирующее ГОН 9-е Управление КГБ, отвечавшее за безопасность первых лиц государства. Якобы, в сопровождении кортежей такие машины могли более эффективно выполнять свои функции. Сомнения эта версия вызывает лишь потому, что машину сопровождения логично было заказывать одновременно с базовой моделью, а не несколькими годами спустя.

 И, наконец, версия, связанная с «закулисной борьбой» в высших партийных эшелонах. На рубеже 60-70-х годов всё большее значение приобретала неписаная «табель о рангах», не только строго

ограничивавшая компетенцию и полномочия партийных и государственных лидеров того или иного уровня, но и регламентировавшая внешние атрибуты власти. Служебный автомобиль являлся весьма красноречивым свидетельством положения, занимаемого его пассажиром. При Хрущёве правом на служебный лимузин семейства «ЗиЛ-111» автоматически обладал любой член Политбюро ЦК КПСС. Партийные чиновники рангом ниже ездили на «чайках», и этот качественный разрыв никого не смущал. В брежневскую эпоху всё стало сложнее. Большая часть членов Политбюро не только управляла страной от имени партии, но также имела депутатские

мандаты и занимала государственные должности. Упомянутая «табель о рангах» учитывала все эти нюансы. Выходило так, что ряду высших партийных лидеров по своему положению требовался автомобиль, который был бы промежуточным между ЗиЛ-114 и «Чайкой». Якобы, в какой-то момент было найдено «соломоново решение»: заказать на ЗиЛе седан на базе ЗиЛ-114 – столь же роскошный, как лимузин, но лишённый дополнительных сидений-страпонтенов. Провести решение через ГОН для Политбюро труда не составляло.

 Как бы то ни было, в марте 1970 г. (то есть почти год после создания ходового прототипа и по прошествии девяти (!) лет с начала разработки) техническое задание на ЗиЛ-117 было утверждено

Министерством автомобильной промышленности СССР. Остальное являлось «делом техники».

 Первый промышленный седан представительского класса с шасси под номером «1», уже без обозначения «Э», был принят в эксплуатацию Гаражом особого назначения 7 июля 1971 года, и в

этом же году ЗиЛ-117 был представлен широкой публике на ВДНХ.

**ИНОХОДЕЦ**

 Распространённое искажение истории появления ЗиЛ-117 породило ошибочное представление о конструкции этого автомобиля. Седан вовсе не являлся укороченной версией лимузина: его архитектура не стала следствием «выпиливания» из ЗиЛ-114 средней части кузова. Отправной точкой при проектировании седана на общей с лимузином платформе стал салон, а уже под него адаптировали кузов и проектировали раму.

 Салон седана не предполагал наличия штатной перегородки и страпонтенов. Рассчитывая его длину, конструкторы исходили из соображений эргономичности и комфорта: пассажиры заднего сиденья по-прежнему должны были иметь достаточный простор для ног, независимо от продольных регулировок передних кресел. В результате по сравнению с салоном лимузина удалось сэкономить более полуметра длины. На эту же величину стали короче и номинально общие с ЗиЛ-114 элементы: карданный вал, трубопроводы, коммуникационная проводка.

 В отличие от ЗиЛ-114, у ЗиЛ-117 кожей могли быть обиты не только передние сиденья, но и задний диван. Поскольку последний лишился массивных подлокотников в боковинах кузова, аппарат спецсвязи и пульты дистанционного управления радиоприёмником и кондиционером перебрались в высокую консоль между спинками передних кресел. При отделке салона использовалась кожа бежево-жёлтого, коричневого, серого, синего или чёрного цветов.

 Несмотря на отсутствие перегородки, седан сохранил применяемую на лимузине раздельную систему кондиционирования, т.е., передний и задний ряды сидений имели независимые блоки отопления/охлаждения/вентиляции.

 Потолок ЗиЛ-117, как правило, отделывался серым перфорированным материалом, напоминавшим тонкую искусственную кожу. Поскольку решётки воздуховодов вентиляции и отопления вместе с третьим рядом окон лишились своего штатного места внутри салона, воздушные дефлекторы на седанах объединили в один блок с плафонами направленного света, расположенными с внутренней стороны задних стоек.

 В связи с тем, что крыша ЗиЛ-117 покоилась не на восьми стойках, а лишь на шести, задние стойки были усилены и видоизменены. Их передняя кромка имела меньший угол наклона (на виде сбоку). Наклонный профиль приобрела и верхняя половина задней кромки дверного проема. Остекление задних дверей получило глухие форточки.

 Оформление и оперение ЗиЛ-117 отличалось от ЗиЛ-114 лишь наличием хромированных молдингов по контуру колёсных арок и по нижним кромкам задних крыльев. Исключение составляли предсерийные экземпляры, у которых арки задних колёс были прикрыты накладными

панелями так же, как и у лимузинов.

 В основу силовой конструкции седана легла оригинальная штампованно-сварная рама лестничного типа. (На ЗиЛ-114 использовалась периферийная рама). Колёсная база оказалась на 580 мм короче, чем у лимузина. Все остальные элементы конструкции ЗиЛ-117, включая двигатель и ГМП, были точно такими же, как на ЗиЛ-114. С 1975 года обе модели семейства оснащались новой трёхступенчатой АКПП.

 Максимальная скорость ЗиЛ-117 по сравнению с ЗиЛ-114 возросла на 10 км/ч, время разгона до 100 км/ч уменьшилось на 0,5 с, расход топлива при скорости 80 км/ч сократился на 1 л/100 км.

Кроме того, автомобиль получился на 58 см короче и на 205 кг легче полноразмерной версии.

 Седаны высшего класса ЗиЛ-117 выпускались на протяжении семи лет. Когда в 1977 году началось производство новой модели лимузинов, выпуск ЗиЛ-117 не прекратился. Последний седан семейства «114/117» увидел свет в октябре 1984-го. Этот опытный образец получил оформление передней части кузова в стиле ЗиЛ-115 и имел обозначение ЗиЛ-117М. Интересно, что в ГОН этот автомобиль попал лишь 1 июля 1986 года.

 Именно седан в 1972 году послужил основой для создания очередного поколения парадных кабриолетов. Если судить по сохранившимся учётным карточкам, то последний автомобиль с индексом «117» (упомянутый уже ЗиЛ-117М) имел шасси № 72, однако есть основания предполагать, что в общей сложности, с учётом экземпляров, шасси которых имели порядковый номер с литерой «Э», было произведено около 80 машин.

**МОДИФИКАЦИИ АВТОМОБИЛЯ ЗиЛ- 1 17**

 **ЗиЛ- 1 17В (кабриолет )**

С ЗиЛ-117 связан ещё один исторический прецедент. Впервые в истории отечественных правительственных автомобилей парадный кабриолет был создан на базе седана, а не лимузина. Но и это ещё не всё. Впервые в практике Завода им. Лихачёва при создании открытой версии цельнометаллического кузова была изменена его конфигурация, и на базе 4-дверного седана появился 2-дверный кабриолет ЗиЛ-117В.

 Эта модификация была разработана в 1972 году, причём изначально речь шла не только о нескольких экземплярах для участия в парадах на Красной площади, но и о машинах в «выездном» исполнении, позволявших гражданам приветствовать высокопоставленных пассажиров в ходе их торжественных проездов по улицам. В связи с этим часть кабриолетов имела чёрную окраску кузова и тент из чёрного материала.

 Для повышения жёсткости открытого кузова, полностью лишённого боковых и задних стоек (боковые стёкла при необходимости утапливались в панели дверей и задней части кузова вместе с тонкими рамками), почти каждая кузовная панель получила дополнительные усилители.

Была усилена и рама автомобиля. Двери кабриолета, имевшие гораздо большую, чем у седана ширину, впервые в истории отечественного автомобилестроения математически рассчитывались на прочность.

 Парадные кабриолеты отличались от версий общего назначения наличием блока микрофонов и радиостанции, отсутствием правого переднего сиденья и расположенной рядом со спинкой сиденья водителя высокой консолью с ручкой, за которую стоящий человек мог держаться во время движения. Эти машины были выкрашены в характерный серо-голубой цвет и в отличие от обычных кабриолетов имели светло-серый тент. Было построено три таких автомобиля. Эти

машины принимали участие в церемониях на Красной площади до ноябрьского парада 1980 года, после чего их сменили кабриолеты ЗиЛ-41044.

 В общей сложности с 1972 по 1976 год было произведено десять ЗиЛ-117В, один из которых впоследствии был переделан в опытный образец ЗиЛ-41044. Примечательно, что шасси этих машин имели самостоятельную нумерацию: «1В», 2В», «3В» и т.д. Единственный экземпляр кабриолета, оснащённого экранированным электрооборудованием, получил обозначение ЗиЛ-117ВЕ.

**ЗиЛ- 117П** (короткобазный лимузин на шасси седана)

 В апреле 1973 года Ленинградскому обкому партии был передан изготовленный по спецзаказу седан с перегородкой в салоне, получивший обозначение ЗиЛ-117П (шасси№20, двигатель №146).

Впоследствии этот уникальный короткобазный лимузин на шасси седана был передан в автослужбу Западной группы войск, расквартированную в восточногерманском городе Вюнсдорф.

Не исключено, что существовало два ЗиЛ-117П.

**ЗиЛ- 117Е** ( седан с экранированной системой зажигания)

 Часть седанов ЗиЛ-117, так же как и часть лимузинов ЗиЛ-114, для обеспечения работы аппаратуры спецсвязи оборудовалась экранированной системой зажигания. Эта модификация имела обозначение ЗиЛ-117Е.

**ЗиЛ- 117К** ( седан с большим люком в крыше)

Аналог модификации ЗиЛ-114К. Большой люк в крыше позволял политикам приветствовать людей, стоя в салоне. Такой автомобиль был построен в единственном экземпляре. Один из седанов (построен 27 апреля 1976 года,шасси№48, двигатель№478) имел большее, по сравнению с серийной версией, заднее окно. Около десяти лет этот экземпляр являлся служебной машиной директора ЗиЛа.

 Один экземпляр ЗиЛ-117 был принесён в жертву научных изысканий в ходе реализации проекта «Тополь» по созданию бронированного лимузина. В 1983 году автомобиль, частично обшитый

бронелистами и оснащённый специальными стёклами и взрывобезопасным топливным баком, основательно пострадал в ходе многочисленных огневых испытаний на полигоне.