**03-173 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, около 80 экз., ЗиЛ г. Москва, 1969-84 г. в.**



*По материалам К. Андреева, А. Павленко, Н. Чеканова, В. Киреева, В. Мазепу, М. Шелепенкова и А. Б. Яшина.*

**Покушение на «Чайку»**

Задание разработать новый правительственный лимузин засидевшиеся без дела во второй половине 50-х годов конструкторы ЗиЛа встретили с воодушевлением. Однако благополучно запущенное производство ЗиЛа-111 оказалось нерентабельным. Его предшественник ЗиС-110 выпускался в количестве примерно двух с половиной сотен в год: эти машины предназначались не только для государственной и партийной элиты, но и для чиновников рангом пониже, а кроме того, использовались в качестве такси и скорой помощи. Новый лимузин ЗиЛ-111 поставлялся только политикам высшего ранга, поэтому потребность в этих автомобилях не превышала 10-15 экземпляров в год. Разумеется, госзаказ такого уровня выполнялся беспрекословно, однако легковое производство на ЗиЛе оказалось под угрозой «вымирания». В первую очередь без работы могли остаться сборщики уникальные высококлассные специалисты с бесценным опытом. Кроме того, легковое производство могло лишиться площадей, оборудования и необходимого финансирования.

В I960 году молодые конструкторы ЗиЛа предложили вернуть производству рентабельность путем создания на базе правительственного лимузина утилитарных модификаций. Самыми перспективными версиями они считали комфортабельный микроавтобус и 5-местный седан. И если идея с микроавтобусом получила свое воплощение в «Юности», то «пилить» лимузины на заводе не спешили. Дело в том, что разработанный в порядке «инициативы снизу» уникальный автобус ЗиЛ-118 вполне вписывался в понятие «техническое творчество молодежи», а создание на базе лимузина упрощенной легковой модификации без одобрения свыше было бы воспринято как «покушение на основы». Лимузины всегда считались флагманами отечественного автомобилестроения, вобравшими в себя все самое лучшее, а их укороченные «младшие братья», унаследовав все родовые достоинства прототипа, стали бы вполне «земными» машинами экстра-класса. Разумеется, о массовом выпуске таких автомобилей и, тем более, о поступлении их в свободную продажу речи не было.

Авторы идеи подсчитали, что для сохранения легкового производства на прежнем уровне вполне хватило бы выпуска двух сотен седанов в год. Конкретную целевую аудиторию такого автомобиля зиловцы не указывали, но если учесть, что эта цифра вполне сопоставима с годовым объемом производства автомобилей ГАЗ-13 «Чайка», вывод напрашивался сам собой. Как бы то ни было, эту идею одобрило руководство ЗиЛа. За поддержкой обратились к А. Н. Косыгину, занимавшему в те годы пост заместителя председателя Совета министров СССР. В конце концов, Косыгин дал добро на реализацию проекта.

В списке «мероприятий общегосударственного значения», вошедших в Постановление Совета министров от 30 ноября 1961 года № 1100 «О плане развития народного хозяйства СССР на 1962 год», присутствовал пункт, адресованный Заводу имени Лихачева: разработать автомобили высшего класса нового поколения лимузин ЗиЛ-114 и седан ЗиЛ-117.

Вскоре «в верхах» было подписано распоряжение о строительстве на территории ЗиЛа завода, рассчитанного на производство двух тысяч микроавтобусов «Юность» и двухсот пятиместных седанов в год.

В 1962 году зиловские конструкторы начали параллельно разрабатывать две версии машины нового семейства семиместный лимузин и пятиместный седан. Осенью 1963 года в процедуре утверждения одной из двух созданных концепций экстерьера участвовали макеты и ЗиЛ-114, и ЗиЛ-117. Конструкторы успели приступить к разработке и изготовлению оснастки для производства «сто семнадцатого». В 1963 году в Горьком даже был приостановлен выпуск «Чайки» ГАЗ-13, но...

Дальше что-то пошло «не так». Производство ГАЗ-13 вскоре без объяснения причин возобновили, а зиловцам пришлось заняться рестайлингом ЗиЛ-111. Что произошло, неизвестно, но проект так и не был реализован. Возможно, в верхах пролоббировали интересы Горьковского автозавода. А может, в ситуацию вмешался всемогущий Госплан не терпящий никаких «импровизаций». Так или иначе, завод по производству «Юности» и седанов построен не был, а единственным официальным заказчиком «штучного» легкового производства ЗиЛа остался Гараж особого назначения (ГОН). ЗиЛ-114 в плановом порядке довели до «стапелей» сборочного цеха, а почти состоявшийся проект «ЗиЛ-117» пришлось заморозить.

Несколько лет спустя эта модель все же увидела свет, а вот отказ от организации на ЗиЛе мелкосерийного производства седанов имел необратимые последствия. Есть все основания полагать, что если бы это производство все-таки было создано, оно просуществовало бы до вступления России в эпоху рыночной экономики, что сделало бы рентабельной разработку новых моделей для первых лиц государства.

**Версии, домыслы, слухи**

Мелкосерийное производство нового автомобиля представительского класса ЗиЛ-114 началось в 1967 году. Видимо, какие-то надежды на хеппи-энд у создателей седана еще оставались, поскольку работы по «материализации» идеи не прекращались. К 1968 году был построен пластилиновый макет ЗиЛ-117 в натуральную величину, а в апреле 1969-го увидел свет первый опытный образец. В марте 1970 года то есть спустя 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 было «делом техники».

Первый «промышленный» седан представительского класса был принят в эксплуатацию кремлевским Гаражом особого назначения 7 июля 1971 года, а в 1972-м ЗиЛ-117 был представлен широкой публике на ВДНХ СССР. Что послужило причиной неожиданной востребованности отвергнутой несколько лет назад модели? На этот вопрос нет однозначного ответа. Разумеется, речь шла уже не о планируемом ранее мелкосерийном производстве седана и его эксплуатации в потребительском сегменте «Чайки». Штучный выпуск, количественно сопоставимый с ЗиЛ-114, заказал ГОН, но о реальных причинах этого шага можно только догадываться.

Есть три основные версии, три «мифа», из которых относительно правдоподобен только один, но и он не имеет документального подтверждения.

Согласно первой версии, автомобиль, превосходящий «генсековский» лимузин в скорости, динамичности и маневренности, зиловским конструкторам заказало 9-е Управление КГБ, отвечающее за безопасность первых лиц государства: в сопровождении кортежей такие машины могли более эффективно выполнять свои «сторожевые» функции. Эта версия вызывает сомнение по двум причинам. Во-первых, утилитарную модель лимузина логично было бы заказать и начать выпускать мелкосерийно одновременно с базовой моделью, а не пятью годами позже. А во-вторых, впоследствии служба охраны использовала в кортежах преимущественно или полноразмерные ЗиЛ-114, или «Чайки».

В основе второй версии лежит одна из многочисленных исторических баек. Якобы когда в 1966 году предсерийные образцы нового лимузина ЗиЛ-114 демонстрировали в Кремле Брежневу, Леонид Ильич дал понять ведущему конструктору машины В. Ф. Родионову, что впечатляющие габариты автомобиля и его значительная масса лишают водителя того удовольствия, которое мог бы обеспечить 300-сильный мотор, будь машина покороче и полегче. Расценивать это замечание заядлого кремлевского автолюбителя следовало так: «Хочу иметь «повседневную» динамичную модификацию этого автомобиля, управлять которой я мог бы сам». Эта версия заведомо неверна. Для удовлетворения «драйверских» амбиций генсека достаточно было создать один-два спецэкземпляра, «перепиленных» вручную из серийных ЗиЛ-114, а не затевать мелкосерийное производство спустя пять лет.

И, наконец, «номенклатурная» версия. На рубеже 60-70-х годов подковерная борьба в высших эшелонах власти заметно обострилась. Все большее значение приобретали внешние атрибуты власти, все затейливее становилась неписаная «табель о рангах». Если «Чайка» внешне напоминала ЗиЛ-111 первого поколения и не слишком отличалась от его рестайлинговой версии (111Г), то рядом с «модерновым» ЗиЛ-114 ГАЗ-13 смотрелся архаично и несолидно. Между тем набирал политический вес второй эшелон партийной элиты кандидаты в члены Политбюро ЦК КПСС. Использовать в качестве служебных машин лимузин ЗиЛ-114 (как было положено членам Политбюро) им не позволял статус. А довольствоваться устаревшей «Чайкой», как «какие-нибудь» отраслевые министры и их замы, значило скомпрометировать «завоеванную позицию». Считалось, что в какой-то момент было найдено «соломоново решение»: заказать на ЗиЛе автомобиль специально для государственных чиновников уровня кандидата в члены Политбюро, который сам смотрелся бы, как «кандидат в ЗиЛ-114». Иначе говоря, призвать на государственную службу невостребованный доселе седан. Эта версия выглядела бы вполне правдоподобной, если бы не одно «но»: ГОН, являвшийся единственным официальным заказчиком продукции Спеццеха №6 ЗиЛа, не обслуживал кандидатов в члены Политбюро.

**Дело техники**

Разработка платформы «114-117» велась под руководством главного конструктора проекта В. Ф. Родионова. «Печкой», от которой «плясали» при создании ЗиЛ-117, стал салон. Из салона убрали перегородку с выдвижным стеклом, отделяющую VIP-отсек для сановных пассажиров от «партера», и средний ряд сидений-страпонтенов. Задний диван придвинули к спинкам передних сидений с таким расчетом, чтобы высокопоставленные пассажиры по-прежнему чувствовали себя комфортно, а первый и второй ряды не мешали бы друг другу при продольной регулировке. В результате удалось сэкономить около полуметра длины.

Все остальное строилось вокруг этого «усеченного» интерьера. Теоретически, укороченный кузов «сто семнадцатого» можно было сделать несущим, но для этого пришлось бы начать разработку с чистого листа, а необходимое в этом случае усиление каркаса свело бы на нет экономию массы. Таким образом, в основу конструкции легла оригинальная штампованно-сварная рама лестничного типа, в то время как на «сто четырнадцатом» использовалась периферийная рама.

Колесная база, по сравнению с ЗиЛ-114, укоротилась на 480 мм. На полметра укоротились и прочие элементы конструкции «сто четырнадцатого», расположенные по всей длине машины: кузов, карданный вал, трубопроводы, проводка. В остальном «железо» ничем от «начинки» лимузина не отличалось.

Обеспечивать седану приемистость и быстроходность должна была прекрасно зарекомендовавшая себя на тяжеловесном лимузине V-образная «восьмерка» ЗиЛ-114 с гидравлическими толкателями клапанов, транзисторной системой зажигания и 4-камерным карбюратором. Помимо двигателя в наследство от своего «вельможного брата» «стосемнадцатый» получил и его автоматическую трансмиссию: двухступенчатую планетарную коробку передач с гидротрансформатором.

С 1975 года обе модели семейства комплектовались новой трехступенчатой ГМП. Без изменения осталась и фирменная зиловская подвеска, обеспечивающая автомобилям этого семейства необычайно мягкий и плавный ход. Ключевой особенностью передней подвески были стабилизатор поперечной устойчивости и торсионы в качестве упругого элемента. Кроме того, подвески крепились к раме через резиновые шарниры, что существенно снижало уровень шума в салоне.

Сверхнадежная тормозная система «сто семнадцатого» тоже не претерпела изменений. Каждый из двух независимых контуров действовал на одну из двух пар тормозных колодок, расположенных на тормозном диске по разные стороны от оси. В случае выхода из строя одного из контуров все четыре колеса все равно оставались с одной исправной парой колодок. Задние тормоза оборудовались ограничителями усилия. Главный тормозной цилиндр оснащался вакуумным усилителем, а еще два гидровакуумных встраивались в контуры передних и задних скоб. Стояночный тормоз с механическим приводом от отдельной ножной педали действовал на специальные тормозные барабаны задних колес. Это давало возможность использовать стояночный тормоз даже при полном отказе гидравлики. При трогании автомобиля с места эта система автоматически растормаживалась вакуумным сервомеханизмом.

Рулевое управление ЗиЛ-117 оснащалось гидроусилителем и демпфером угловых колебаний, благодаря чему «баранку» можно было вращать одним пальцем, но руль при этом не терял необходимой «информативности». Для облегчения посадки-высадки водителя рулевая колонка была сделана откидывающейся, как и на ЗиЛ-114. Кроме того, ее можно было регулировать по высоте.

Всевозможные сервоприводы можно считать едва ли не визитной карточкой вспомогательных сервисов семейства ЗиЛ-114-117. С помощью сервоприводов омывалось лобовое стекло автомобиля, поднимались и опускались боковые стекла, выдвигалась антенна, блокировались дверные замки, и даже производилась настройка радиоприемника.

**Новая эстетика**

Роскошный салон седана отличался от салона лимузина не только отсутствием перегородки и количеством посадочных мест, но и вариантами обивки сидений. В отличие от ЗиЛ-114 на его «младшей версии» кожей могли быть обиты не только передние сиденья, но и задний диван. После «упразднения» подлокотников аппарат спецсвязи и пульты дистанционного управления радиоприемником и кондиционером перебрались в массивную конструкцию между передними креслами. Несмотря на «демократичный» салон, не поделенный на два автономных объема, седан унаследовал от лимузина раздельную систему кондиционирования: передние и задние ряды сидений имели независимые блоки отопления, охлаждения и вентиляции.

Кузов автомобиля в его средней части пришлось подвергнуть довольно серьезным изменениям. Между задних дверей оказались не страпонтены, а места для «сановных» пассажиров, однако нельзя сказать, что из-за этого верхняя половина кузова просто лишилась боковых окон перед задними стойками. Поскольку крыша седана имела не восемь стоек, а только шесть, задние стойки были немного усилены. В результате их передняя кромка имела меньший, по сравнению с ЗиЛ-114, угол наклона (на виде сбоку), который автоматически приобрела и верхняя половина дверного проема. Остекление задних дверей получило глухие форточки.

Оформление и оперение экстерьера седана отличалось от исходного лишь хромированными молдингами по контуру колесных арок и нижним кромкам задних крыльев. Безупречный дизайн «сто четырнадцатого», разработанный Татьяной Киселевой и Игорем Таскиным под руководством Бориса Федоровича Кузнецова, не нуждался в корректировке. Укороченный на полметра кузов, обретя новые пропорции, не лишился гармонии, а лишь наполнился новым эстетическим смыслом. Более того, седан воспринимался совершенно иначе, нежели лимузин. Если последний, с точки зрения «прикладного», «повседневного» автомобилестроения, был во многих отношениях избыточен, поскольку его архитектура была подчинена единственной цели возить государственную элиту, то ЗиЛ-117, несмотря на свое «высокое предназначение» и техническое совершенство, являлся, прежде всего, утилитарным легковым автомобилем. И если «сто четырнадцатым» можно было лишь восхищаться и любоваться, то ЗиЛ-117, в силу его традиционности, вполне можно было представить собственной машиной.

Главная задача была выполнена. Максимальная скорость ЗиЛ-117, по сравнению с ЗиЛ-114, возросла на 10 км/ч, время разгона до 100 км/ч уменьшилось на полсекунды, 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.

Известно, что помимо ЗиЛ-117 с шасси №1, переданного ГОНу в июле 1971 года, существовал ЗиЛ-117 с шасси «Э1» 1969 года выпуска. Подобным образом продублированы номера шасси нескольких машин. Один из первых предсерийных «демонстрационных» седанов был выкрашен в ярко-вишневый цвет, а служебный седан директора ЗиЛа 1976 года выпуска имел большее, по сравнению с окончательной версией,заднее окно.

Не все просто и с окончанием производства. В 1977 году, с освоением лимузина нового поколения, выпуск седанов на платформе ЗиЛ-114 не прекратился. Последний «сто семнадцатый» с литерой «М» увидел свет в 1984-м, когда в единственном экземпляре был построен седан с кузовом ЗиЛ-117 и передком ЗиЛ-115.

Модификация «кабриолет» (ЗиЛ-117В) известна благодаря участию в военных парадах на Красной площади. Однако в небольших количествах выпускались и другие модификации. Два автомобиля с перегородкой в салоне имели индекс «117П». В конце 70-х на базе ЗиЛ-117В был создан опытный прототип парадного кабриолета следующего поколения, отличавшийся от более поздних версий элементами отделки и оперения. Один автомобиль (ЗиЛ-117К) имел большой люк в крыше, позволявший приветствовать людей, стоя в салоне. Существовали версии седана и кабриолета с экранированной системой зажигания «ЗиЛ-117Е» и «ЗиЛ-117ВЕ». Один из экземпляров ЗиЛ-117 был «принесен в жертву» в ходе реализации проекта «Тополь» по созданию бронированного лимузина. В 1981 году «сто семнадцатый», частично обшитый бронелистами и оснащенный специальными стеклами и резиной, основательно «изувечили» в ходе многочисленных боевых и огневых испытаний на полигоне.

Сложно установить общее количество выпущенных ЗиЛ-117 и его модификаций. Сохранились 72 учетные карточки, однако в действительности было произведено, видимо, около 80 экземпляров.

**ЗиЛ-117В**

Кабриолет на платформе ЗиЛ-117 был создан несколько позже седана (в 1972 году) и рассматривался не только в качестве спецмашины для участия в парадах на Красной площади, но и как «церемониальный» автомобиль, позволявший простым гражданам видеть своих «героев» в ходе каких-то значимых мероприятий. В связи с этим большая часть кабриолетов имела «протокольную» черную окраску.

Парадные фаэтоны от общегражданских кабриолетов отличались наличием микрофонной стойки, соединенной с передающей радиостанцией, отсутствием правого переднего сиденья и расположенной рядом со спинкой сиденья водителя высокой консолью с ручкой, за которую стоящий человек мог держаться при движении. Эти машины были выкрашены в характерный серо-голубой цвет и в отличие от «простых» фаэтонов имели светло-серый тент. Было выпущено три таких автомобиля.