**03-400 ЗиС-102 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль высшего класса с кузовом фаэтон на агрегатах ЗиС-101, мест 6, вес без нагрузки 2.55 т, ЗиС-101 90 лс, 120 км/час, штучно, 9 экз., ЗиС г. Москва 1938-39 г.**



Одна из самых редких моделей советского автопрома.

*28.oldtimer.ru*

Массовое производство фаэтона ЗиС-102 так не было начато, завод сделал только девять экземпляров модели. Три машины обслуживали санатории Черноморского побережья, одну передали спортивному обществу «Динамо», ещё одну — Народному комиссариату обороны и несколько автомобилей осталось на заводе, они использовались, в частности, для скоростных заездов.

*Журнал «Мотор» №7 за 1939 г.*

В дальнейшем предполагается ввести и на ЗиС-101 эту новую конструкцию *(кожух и решетка с декоративным орнаментом и жалюзи капота),* унифицировав таким образом детали передней части машин обеих моделей.

*Журнал «За рулем» №23-24 за 1940 г.*

Автозавод им. Сталина с августа 1940 г. выпускает модернизированный двигатель ЗиС-101, который развивает 116 л. с. при 3000 об/мин. и обеспечивает высокую динамику автомобиля.

*denisovets.ru*

К разработке открытой версии ЗиС-101, предназначавшейся для эксплуатации в южных районах страны и получившей индекс ЗиС-102, конструкторы автозавода им.Сталина приступили в 1937 году. В отличие от лимузина ЗиС-101, у ЗиС-102 отсутствовала жесткая крыша, поэтому конструкция силового каркаса кузова потребовала радикального пересмотра – он был укреплен дополнительными углами-оковками и специальным задним поясом, усиленного металлической стенкой, что позволило создать жесткую замкнутую коробку кузова. Помимо этого, дополнительно каркас был усилен стягивающей кузов центральной перегородкой позади передних сидений.

Все двери ЗиС-102 теперь открывались по ходу движения автомобиля (у ЗиС-101 задние двери открывались против хода). При открывании дверей включалась подсветка подножек – два плафона на центральной перегородке. Особое внимание разработчики машины уделили механизму для съема и установки мягкой крыши. В основу крыши был положен металлический каркас с деревянными дугами по бокам, имевший 14 шарнирных точек. Крыша изготавливалась из прорезиненного непромокаемого материала внутрь которого были вшиты ватники для придания ей округлости. Передняя часть тента крепилась к рамке ветрового стекла при помощи специального замка.

Изначально предполагалось выпускать ЗиС-102 с кузовом типа кабриолет – с подъемными стеклами в дверях, которые бы заподлицо входили в пазы металлических элементов натянутого матерчатого верха. Однако, по предложению студента дипломника Кокина, привлеченному к работе над этой машиной, параллельно начал проектироваться и более простой технологически вариант с кузовом фаэтон, у которого вместо боковых стекол использовались пристегивающиеся к дверям брезентовые боковины с целлулоидными окошками. Именно фаэтон и был построен первым весной 1938 года и он же был представлен на осмотр в Кремль членам партии и правительства. Эта же машина была позднее продемонстрирована 18 июля 1938 года в колонне спортобщества «Торпедо» на Всесоюзном параде физкультурников на Красной площади, посвященном 20-летию ВЛКСМ – ЗиС-102 был водружен на специальный постамент, сооруженный на грузовике – аналогично тому, как это было сделано с ЗиС-101 на физкультурном параде в 1937 году.

Спустя год, весной 1939 года был построен и автомобиль с кузовом кабриолет. Кабриолет получил новое оформление передка, аналогичное будущему ЗиС-101А (самого ЗиС-101А еще не существовало) и в целом, благодаря конструкции окон, был более комфортабельным автомобилем, но дальнейшего хода эта работа не получила – уже было принято решение о серийном выпуске ЗиС-102 именно в кузове фаэтон.

Всего в 1939 году было выпущено 8 машин ЗиС-102, из которых 7 имели кузов фаэтон. Все они, также, как и кабриолет, получили оформление передка как у ЗиС-101А, но, поскольку комплектовались они прежним двигателем ЗиС-101, какие-либо буквы к индексу не добавлялись – ни тип кузова (фаэтон или кабриолет), ни новое оформление экстерьера не оказали на индекс никакого влияния. Ни в 1940 году, ни позднее ЗиС-102 больше не производились.

Помимо парада физкультурников в 1938 году, автомобили ЗиС-102 еще минимум трижды принимали участие в парадах на Красной площади в Москве – в Первомайском параде 1941 года, где ЗиС-102 возглавлял колонну автомобилей и бронетехники, а также в Парадах физкультурников на Красной площади в Москве 21 июля 1940 года и 12 августа 1945 года. В параде 1940 года ЗиС-102 вместе с ЗиС-Спорт возглавлял колонну физкультурников общества «Торпедо», а в 1945 году на ЗиС-102 был произведен объезд парадных колонн.

Один из первых ЗиС-102 экспонировался на в составе советского стенда на международной выставке в Нью-Йорке в 1939 году. Одна машина долгое время в течение 1939-40 годов экспонировалась на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке ВСХВ. Известно также, что одна машина эксплуатировалась спортобществом «Динамо» и еще две были переданы военным – одна принадлежала автопарку узла связи НКО СССР, где в нее была смонтирована радиостанция, а вторая попала в гараж Московского военного округа. Не менее трех машин – первые фаэтон и кабриолет и еще одна более поздняя машина – были переданы для обслуживания отдыхающих в южных пансионатах страны. Наконец, одна из машин осталась в распоряжении самого автозавода им. Сталина.

По всей видимости, самый первый фаэтон прослужил минимум до 1949 года – изображение отдыхающих советских граждан в санатории «Красная Москва» на Черноморском побережье Кавказа, сидящих в фаэтоне ЗиС-102, было помещено на обложку журнала «СССР на стройке» №7/1949

*Статья «Автомобиль ЗиС-102» в журнале «Мотор» №7 за 1939 г., авторы С. Д. Кокин и Л. Н. Гусев, конструкторы ЗиС.*

При проектировании нового легкового открытого автомобиля типа «фаэтон» конструкторы завода им. Сталина ознакомились с конструкцией 12 типов различных открытых первоклассных машин заграничных марок (Паккард, Кадиллак, Бюик, Линкольн, Гуздон и др.) выпуска последних пяти лет. Это дало возможность выявить все их лучшие качества и недостатки в конструкции. К недостаткам в первую очередь нужно отнести: трудности складывания и открывания верха и провисание его передней части, сильное задувание воздуха внутрь кузова, некомпактность укладки, парусность верха на большой скорости и скрипы дуг, что связано с неприятным шумом для пассажиров.

При проектировании все эти дефекты были учтены и в опытных образцах в основном устранены.

Испытание первого образца нового автомобиля, получившего заводскую марку «ЗиС-102», подтвердило правильность выбранной конструкции и показало, что созданная машина не уступает по своим качествам лучшим заграничным образцам.

Автомобиль ЗиС-102 отличается от ЗиС-101 только своим кузовом. Шасси и двигатель оставлены прежними.

При создании кузова была поставлена задача — максимально использовать штампы, инструмент и оборудование для изготовления деталей. Это несколько стесняло возможность создания такого

кузова, который вполне соответствовал бы специфике этого типа машин.

От лимузина ЗиС-101 взята нижняя часть кузова, на которую поставлен съемный верх. Такой «операцией» была нарушена цельность конструкции, так как нижняя часть, несвязанная крышей,

потеряла жесткость. Это вызвало необходимость укрепить каркас путем дополнительных оковок и введения специального заднего пояса, усиленного металлической стенкой, что создает жесткую коробку, являющуюся одновременно листом для сложенного верха. Все это, как проверено, дало большую жесткость всей задней части кузова.

В отличие от ЗиС-101, задние и передние двери навешены по ходу машины. Перевешенная задняя дверь повлекла за собой изменение притворных и навесных стоек. Эти переделки оправдывались удобством для пассажиров и исключали возможность открывания двери на ходу.

В кузове введена новая цельнометаллическая перегородка которая связывает между собой оба борта, дает возможность сделать перемещающимся шоферское сиденье, а также нишу для откидных сидений.

Передний борт, обрезанный по торпедо, вместе с ветровой рамой, сделан заново, применительно к мягкой новой крыше. Для коробки тента несколько уменьшен багажник. Дверь багажника навешена на петлях с двойными шарнирами..

Мягкая крыша («тент») является основной частью этой конструкции, так как удачное его разрешение влияет на вес машины. Она состоит ив металлического, с деревянными вставками, каркаса, на котором натянут прорезиненный, непромокаемый материал. Большая длина машины и мало удобная форма ЗиС-101 являлась причиной создания чрезвычайно сложной схемы каркаса тента. Вся схема каркаса тента представляет собой сложный кинематический узел, состоящий из 14 связанных между собой шарнирных точек. Шарнирные точки связаны металлическими тягами, представляющими собой ряд параллелограммов. Для тента от провисания сконструированы оригинальные упоры не мешающие укладке и вполне надежные в работе.

Обе стороны каркаса тента связаны между собой деревянными дугами, форма которых, построенная методом «сюрфасогрфии», придает верхней части машины обтекаемость, приближенную к лимузину. Тяги соединены между собой шарнирно посредством пальцев с втулками.

Весь механизм тента укреплен на двух основных кронштейнах, связанных болтами с кузовом. Для удобства сборки и установки кронштейны имеют возможность перемещаться. Натяжка тента регулируется двумя болтами в прорезях верхних тяг. Крепление тента к переднему борту осуществляется при помощи специальных замков-затяжек, поставленных на передней раме, резиновая прокладка в ней, прижимаясь к выступу над ветровой рамой, предохраняет кузов от затекания воды. Каркас тента, как было указано выше, обит непромокаемым материалом, под которым подшиваются ватники, округляющие форму верха.

В дверях монтируются съемные, мягкие боковины с вставленным в них целлулоидом. Боковины плотно прижимаются к специальному пояску, пристегнутому к основному полотнищу верха и

обеспечивает полную его герметичность; верх становится плотным, теплым и звуконепроницаемым. Боковины укладываются в багажник, где для них приспособлен карман. На дверях боковин подвешены на металлических стойках-штыках, вставленных в гнезда; последние устроены так, что при снятых боковинах отверстия автоматически закрываются. В задней части тента установлено стекло в хромированной оправе.

Для лучшей вентиляции кузова в передних дверях установлено вентиляционное окно, основные детали которого использованы от модели ЗиС-101. Весь тент, несмотря на его длину (около 3 м достаточно легко укладывается в кузов, незначительно свешиваясь за борта. Чехол, закрывающий тент, образует как бы окантовку верха бортов.

Кузов ЗиС-102 окрашен в серо-серебристый цвет, внутри тент обит

так же, как и сиденья, темно-синей кожей с новым оригинальным рисунком. Спинка пассажирского сиденья имеет подголовник. Шоферское сиденье устроено передвижным, с откинутой назад спинкой, что создает большие удобства для водителя. Перегородка обита кожей и снабжена двумя плафонами, освещающими подножки; свет включается при открывании дверей.

Внутри кузов освещается плафоном, расположенным в складной деревянной дужке. Плафон дает мягкий ровный свет, не мешающий пассажирам. Откидные сиденья, с нового типа спинками, более прочными, чем на ЗиС-101, убираются в нишу перегородки. Ветровая рама хромированная, глухая, как у ЗиС-101, но другой формы и несколько снижена без ухудшения видимости. Машина оборудована радио, антенна которого расположена под торпедо в виде выдвижного штока, или устанавливается под подножкой.

ЗиС-102, кроме существующих на ЗиС-101 фар и подфарников, снабжен прожектором, установленным на торпедо и смещающимся во все стороны (вверх и вниз) внутри кузова. Переформирована передняя часть машины. Кожух и решетка с декоративным орнаментом и жалюзи капота сделаны ю новыми, проще по конструкции, но современнее по виду.

Кожух радиатора состоит из двух сваренных между собой половин, в нижней части его поставлен брызговик, предохраняющий соты радиатора от попадания грязи и воды снизу, в верхней части кожуха сделаны два окна, в которые вставлена решетка радиатора.

Решетка радиатора составлена из ряда горизонтально поставленных хромированных полосок, смонтированных на рамке. Две таких рамки крепятся на винтах в проемы кожуха радиатора.

В середине кожуха между половинками решетки радиатора снизу вверх проходит декоративная накладка с изображенными на ней стилизованными колосьями и гербом СССР. Верхушка кожуха увенчана красивым, рубинового цвета, флажком из пластмассы.

Кожух, поставленный в таком виде на машину, красиво оформляет ее переднюю часть. Измененные жалюзи капота дополняют эту новую конструкцию. В дальнейшем предполагается ввести и на ЗиС-101 эту новую конструкцию, унифицировав таким образом детали передней части машин обеих моделей.

*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.*

ЗиС- 102 (фаэтон)

На Заводе им. Сталина работали высококвалифицированные конструкторы-кузовщики, многие из которых имели за плечами зарубежные стажировки. Поэтому когда возникла идея создать открытый вариант кузова ЗиС-101, его не стали заказывать за границей, а решили построить своими силами. Проектирование осуществляли штатный конструктор Л.Н. Гусев и студент-дипломник С.Д. Кокин. Правда, им пришлось объездить десятки московских гаражей в поисках иностранных машин с аналогичным типом кузова. Изучение западных образцов позволило заводским специалистам понять основные принципы постройки машины с открытым верхом.

Изначально планировали создать кабриолет, или, как этот тип кузова называли в заводской документации, «конвертейбль». У этой версии боковые стёкла с тонкими рамками утапливались в пазы дверей, а в поднятом состоянии входили в пазы натянутого тента. Несколько позже Кокин предложил альтернативную конфигурацию – фаэтон. Помимо складного тента, его предполагалось оснастить откидной рамой ветрового стекла и пристёгивающимися боковинами с целлулоидными окошками. Вероятно, в конце 1937 или первой половине 1938 года удалось построить по одному опытному образцу каждого типа.

Вскоре было принято решение (в заметке, опубликованной заводской многотиражкой «Догнать и перегнать», написано «после осмотра в Кремле») готовить серийное производство фаэтона, которому присвоили индекс ЗиС-102.

Об истории выпуска этих машин известно немного.

Первый предсерийный (по терминологии тех лет – контрольный) фаэтон ЗиС-102 был построен 15 октября 1938 года. Затем в течение приблизительно года ЗиС пытался решить технологические проблемы – конструкторскую документацию следовало «подкрепить»

производственной оснасткой, однако ЗиС в те годы лихорадило, не хватало квалифицированных специалистов; необходимость параллельно осваивать производство новых моделей грузовиков, автобусов и легковых машин создавала суету и неразбериху во всех подразделениях предприятия.

В конечном счёте, серийный выпуск ЗиС-102 так и не был налажен. Общий тираж этой модели исчерпывается от силы парой десятков экземпляров. Именно такое количество готовых кузовов упоминается в некоторых заводских документах. Однако не исключено, что в действительности в 1939 году свет увидело лишь десять открытых автомобилей, причём изготовление второго экземпляра ЗиС-102 было завершено лишь 11 апреля. Возможно, построенные по обходным технологиям фаэтоны незначительно друг от друга отличались. Неизменным оставалось следующее: и передние, и задние двери открытых кузовов навешивались на передние петли, что потребовало изменить конструкцию притворных и навесных стоек.

Поскольку открытый кузов лишился верхней половины силового каркаса, нижнюю половину пришлось основательно усиливать дополнительными оковками. Кроме того, каркас был дополнен задним поясом, усиленным металлической стенкой. Новая цельнометаллическая салонная перегородка жёстко связала между собой боковины кузова

и позволила оснастить переднее сиденье механизмом продольной регулировки. Помимо этого, салонная перегородка закономерно лишилась выдвижной стеклянной верхней половины, зато приобрела два плафона, автоматически включавшиеся при открывании дверей и освещавших подножки. Для сопряжения тента с рамкой лобового стекла форма последней была изменена. Несмотря на то, что тент из непромокаемого материала тенклота натягивался на довольно сложный складной каркас с множеством шарнирных соединений, его форма в разложенном состоянии задавалась не только механическим натяжением, но и специальными ватниками, подшитыми под полотно.

Страпонтены открытых ЗиСов имели иную, нежели на лимузинах, конструкцию спинки, что упрощало процедуру их складывания.

Салоны полностью обивались кожей. Фаэтоны оборудовались радиоприёмником, антенна которого устанавливалась либо на панели приборов – в виде выдвижного штока, либо под подножкой.

ЗиС- 102А (фаэтон)

Фаэтон на базе ЗиС-101А закономерно унаследовал от аналогичной модификации «101-го» все особенности кузова, а модернизированный лимузин поделился с открытой версией обновлёнными элементами оперения передка и усовершенствованными узлами и агрегатами. Единственными инновациями, отличавшими ЗиС-102А от ЗиС-102, являлись неподвижные передние форточки и изменённая форма рамки ветрового стекла – углы в её верхней половине стали скруглёнными, как на лимузине.

Первый «образцово-показательный» фаэтон на базе ЗиС-101А в спешном порядке был построен во второй половине 1939 года – ему предстояло участвовать в торжественном автопробеге по улицам столицы, посвящённом 15-летию советского автомобилестроения.

В ноябре 1939 года это мероприятие состоялось, и ретроспективную колонну возглавил именно ЗиС-102А.

Есть все основания предполагать, что в дальнейшем удалось выпустить считанные единицы модернизированного фаэтона.