

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 54,90 ГРН., 54 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

АВТО ЛЕГЕНДЫ № 15

СССР
ЛУЧШЕЕ



ЗИЛ-118 «ЮНОСТЬ»

МИКРОАВТОБУС ЛЕГКОВОГО КОМФОРТА ★ ФУРОР В ВЫСШЕМ ОБЩЕСТВЕ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №15, 2014

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Менеджер по продукту: Я. Чухиль

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей Москвы:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся информации
о коллекции, заходите на сайт

www.deagostini.ua,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 55 000 экз.

Рекомендованная розничная цена: 329 руб

Розничная цена:

54,90 грн., 54 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2014 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Издатель оставляет за собой право изменять
последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения
к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска
является приложение — модель-копия
автомобиля в масштабе 1:43



Данный знак информационной
продукции размещен в соответствии
с требованиями Федерального закона
от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите
детей от информации, причиняющей вред их
здоровью и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности продукции,
предназначенной для детей и подростков»
ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

Иллюстрации предоставлены:

1, 2, 8–13: Дмитрий Перетрутов;
3, 4, 5 (низ), 6 (низ), 7 (лев.), 15 (все):
частная коллекция Максима Шелепенкова;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
5 (прав., все), 7 (прав., все): ИТАР-ТАСС

Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска

Константина Андреева,

Валерия Васильева, Олега Захаренкова,

Александра Павленко

и Максима Шелепенкова.

Дата выхода в России 11.08.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Если бы микроавтобус ЗИЛ-118 «Юность» был человеком, о нем впоследствии написали бы «непризнанный гений, он опередил свое время». Увы, герои своего времени пополняют когорту «лишних людей» не только в литературе... Судьба «Юности» тоже сложилась непросто.

Незаконнорожденное дитя

В середине 50-х годов геополитическое позиционирование СССР изменилось. Мону-ментальный слоган «У советских собствен-ная гордость», позволявший безоглядно верить в превосходство всего отечествен-ного перед зарубежными аналогами, сме-нился куда менее патриотичным «Догоним и перегоним Америку», возводившим эту самую Америку в ранг маяка. На советском автопроме это сказалось вполне опреде-ленным образом: Никита Сергеевич Хрущев затребовал автомобиль «как у Кеннеди». За разработку нового автомобиля пред-ставительского класса взялся завод имени Лихачева, производивший до этого пра-вительственный ЗИС-110. Но если ЗИС-110, в соответствии с прежней номенклатурной «табелью о рангах», могли пользоваться многие чиновники, а кроме того, этот авто-мобиль служил народному хозяйству в такси и скорой помощи, то новый ЗИЛ-111 предна-значался только для чиновников рангом не ниже члена Политбюро и модифицированию не подлежал. Это означало, что ставить

новый автомобиль на конвейер бессмыс-ленно, а мелкосерийная сборка была бы нерентабельна. Да и просто по-человечески было обидно: выходило, что и многочислен-ные нововведения в конструкции ЗИЛ-111, а также самые современные узлы и агрегаты в отечественном автопроме окажутся узур-пированы одной моделью, годовая потреб-ность в которой не превышала 15 штук. Это так же неправильно, как писать гениальные романы «в стол»...

Идея инициативной группы зиловцев, или, как тогда говорили, молодых спе-циалистов, во главе с Николаем Гринчаром заключалась в том, чтобы, по максимуму используя «начинку» правительственной машины, обойти ее государственный статус и создать многоместный и многофункци-ональный автомобиль. Руководство завода восторга по поводу этой идеи не выразило, и тогда энтузиасты взялись за реализацию своего проекта на общественных началах. Отметим два принципиальных момента. Во-первых, многие источники акцентируют внимание на почти конспиративном харак-

тере работ, связанных с созданием микро-автобуса: «По ночам, тайком от заводского руководства»... Это не так. Да, ни государ-ственного заказа, ни даже технического задания на проектирование не было. Но не было и никакой партизанщины. Возможно ли скрыть процесс, в котором так или иначе задействовано четыре сотни человек из 20 структурных подразделений завода, режимного объекта? Просто работы велись в свободное время и по личной инициативе команды создателей. Этим, собственно, «незаконнорожденность» и ограничилась. Во-вторых, начиная работу, конструкторы не ставили перед собой жесткой задачи сделать именно микроавтобус. Речь рас-плывчато шла о «многоместном легковом автомобиле». Таким образом создатели хотели из технически совершенной кон-струкции ЗИЛ-111 извлечь больше пользы, нежели просто перевозка водителем шестерых пассажиров.

К вагонной компоновке пришли достаточ-но быстро: во-первых, подобные опыты были популярны в те годы (вспомним



Поначалу перспективы ЗИЛ-118 «Юность» представлялись весьма радужными

хотя бы РАФ-977, построенный на базе 21-й «Волги»), а во-вторых, шасси большого и мощного прототипа позволяли эффективно использовать всю габаритную длину, не жертвуя при этом ни эксплуатационными показателями, ни комфортом.

От двигателя лимузина решили отказаться: он требовал высокооктанового бензина, что в условиях массового производства будущей машины сделало бы ее эксплуатацию нерентабельной. Но к прочим узлам и агрегатам ЗИЛ-111 почти идеально подошел 170-сильный мотор ЗИЛ-375, предназначенный для грузовиков «Урал». Впрочем, его поставили лишь на самый

днища напоминала традиционную раму, а двигатель, передняя подвеска с тормозами и рулевой механизм монтировались на отдельный подрамник, который крепился к основанию кузова. При необходимости весь этот модуль достаточно легко отсоединялся для ремонта и обслуживания. Неизбежное увеличение массы микроавтобуса по сравнению с легковым прототипом потребовало некоторых конструктивных изменений. Передняя рычажно-пружинная независимая подвеска была дополнена стабилизатором поперечной устойчивости, а рулевое управление — мощным гидроусилителем.

ность, и перспективность работы в новом для мирового автомобилестроения направлении.

Внешний вид ЗИЛ-118 (именно такой индекс получил микроавтобус) может кому-то нравиться, а кому-то нет, но совершенство инженерного решения его кузова неоспоримо. Несмотря на достаточно утилитарные задачи, которые «Юности» предстояло решать, особое внимание конструкторы уделили комфорту водителя и пассажиров. Панорамное остекление салона, дополненное большими тонированными окнами на скатах крыши, обеспечивало великолепный обзор. В потолке был оборудован огромный

Демонстрация нового микроавтобуса привела Хрущева в восторг

первый опытный образец. В дальнейшем использовался аналогичный 150-сильный мотор от ЗИЛ-130. Собственно, это была та же, что и на «сто одиннадцатом», V-образная «восьмёрка» рабочим объемом почти 6 литров, но за счет применения иной головки блока цилиндров дефорсированная с 200 до 150 л.с. и с пониженной степенью сжатия, с 9 до 6,5. Всю остальную механику практически без изменений позаимствовали у легкового прототипа. Особого внимания заслуживает смелое решение оставить на проектируемом микроавтобусе автоматическую КПП лимузина — гидротрансформатор с планетарной двухступенчатой коробкой передач. Кузов решено было сделать несущим, однако не полностью: геометрия лонжеронов

Главное же, что позволяет говорить о «Юности» не как о «вариации на тему» ЗИЛ-111, а как о самостоятельной разработке — ее потрясающая эстетика. Конструкция складывалась вполне добротная и надежная, но ничем особенным в свете мировых тенденций не примечательная. Зато экстерьер и интерьер нового автомобиля производят впечатление, вызываемое обычно произведениями искусства. Дизайн разрабатывался с чистого листа молодыми художниками-конструкторами Эриком Сабо и Александром Ольшанецким. Внутренним убранством занималась их коллега Татьяна Киселева. Она же, кстати, придумала и название «Юность», удачно подчёркивающее и возраст большинства авторов микроавтобуса, и его футуристич-

сдвижной люк — 183 на 68 сантиметров. Для лучшей термо- и звукоизоляции пространство между внутренними и внешними панелями кузова заполнялось пенополиуретаном. Микроклимат в салоне поддерживали эффективные системы отопления и вентиляции, а к числу дополнительных опций, обеспечивающих комфорт и уют, помимо удобных мягких сидений, можно отнести квадрофонический радиоприёмник, а также индивидуальное освещение, пепельницы и крючки для одежды, входящие в стандартное оборудование каждого пассажирского места.

В салон можно было попасть через широкую боковую дверь с правой стороны, причем нижняя ступенька находилась всего в 40 сантиметрах от земли. Еще одна дверь располагалась в заднем торце кузова и предназначалась для погрузки громоздкого багажа, а также для использования микроавтобуса в «скорой помощи». Колесная база и колея «Юности» остались такими же, как у ЗИЛ-111, но габаритами микроавтобус превосходил лимузин по всем измерениям. Он был на 70 сантиметров длиннее, на 7 сантиметров шире и на 43 — выше. В просторном салоне удалось разместить 17 пассажирских мест. Как ни странно, это не внесло ясности в классификационный статус «Юности» среди прочих транспортных средств. Если по габаритам, статьям, экстерьеру и вместимости она являлась автобусом, которому не очень-то и подходила приставка «микро-», то по комфорту и прочим эксплуатационным показателям была куда ближе к легко-



Один из первых образцов ЗИЛ-118 «Юность»

вым автомобилям высшего класса, пусть и повышенной вместимости... В мировом автомобилестроении подобного не встречалось. У «Юности» просто не было аналогов и конкурентов!

На проектирование новой машины и создание первого опытного образца ушло около двух лет. При этом следует заметить, что у конструкторов ЗИЛ-118 не было возможности создавать многочисленные прототипы и ходовые макеты. Работа велась практически набело.

В марте 1962 года начались лабораторно-дорожные и пробеговые испытания «Юности».

Требования, которые предъявляли к «Юности» ее создатели, предполагали испытания не только на работоспособность и выносливость конструкции, но и на эффективность всех сервисных систем и эргономичность. Для этого микроавтобус совершил два испытательных пробега в разных климатических зонах: на северо-западе, по маршруту Москва–Ленинград–Рига–Минск–Москва, и на юге — Москва–Ростов–Сочи–Ереван–Тбилиси–Краснодар–Крым–Москва. К моменту завершения испытаний пробег «Юности» составлял несколько десятков тысяч километров, что позволяло дать ЗИЛ-118 вполне объективную оценку. Выводы обнадеживали: реальные технические характеристики соответствовали заявленным, управлять «Юностью» было легко и приятно, а пассажиры чувствовали себя в салоне, как в пятизвездочном отеле. Впрочем, выявился и ряд недоработок. Заимствованная у «сто одиннадцатого» тормозная система для крупной машины оказалась малоэффективна; недостаточно

долго служили шины и резиновые шарниры передней подвески. К счастью, все недочеты имели непринципиальный характер и были быстро и безболезненно устранены. Когда стало понятно, что «Юность» не просто радует глаз неординарным дизайном, но демонстрирует высокие технические характеристики, на неё обратило внимание руководство автозавода. Ведь речь шла не просто о выпуске востребованного в народном хозяйстве микроавтобуса, но и о снижении себестоимости производства мелкосерийных лимузинов за счёт возможности использовать конвейер — о рентабельности.

Даже не дождавшись окончания испытаний «Юности», директор ЗИЛа А. Г. Крылов направил в Госкомитет по автоматизации и машиностроению Совета министров СССР предложение, в котором обосновал необходимость финансировать серийное производство нового семейства легковых автомобилей. Наряду с очередными правительственными ЗИЛ-114 и ЗИЛ-117, в нем был заявлен и ЗИЛ-118.

Через некоторое время «Юность» показали Хрущеву, которого новый микроавтобус привёл в восторг. «Вот это — народный автомобиль!» — одобрил Никита Сергеевич. Оценка генсека справедлива: «Юность» с равным успехом можно было использовать в качестве скорой помощи, маршрутного такси, машины для официальных делегаций, туристско-экскурсионного, служебного или пригородного автобуса, курортно-санаторного транспорта, аэродромного перевозчика авиапассажиров и платформы для установки всевозможной аппаратуры — от киносъёмочной до специальных средств слежения.

Краш-тест «Юности» на Дмитровском автополигоне НАМИ



А в это время...

1962 год



Советский Союз уверенно осваивает космическое пространство. На фото: Юрий Гагарин, Андриян Николаев, Герман Титов, Павел Попович.

1963 год



Легендарный советский вратарь Лев Яшин признан лучшим футболистом года. На фото: главный редактор французского еженедельника «Франс Футбол» Макс Юрбини (слева) вручает «Золотой мяч» Льву Яшину (справа).

1964 год



19 августа в США началось первое большое гастрольное турне легендарной «ливерпульской четверки», группы «Битлз». На фото слева направо: Д. Леннон, Д. Харрисон, П. Маккартни и Р. Стар.

«Соло для слона с оркестром» (реж. О. Лунский, 1976 год)

Сюжет фильма незамысловат и полон хитросплетений одновременно. В Москве оказываются международное жюри для отбора цирковых номеров для участия в международном цирковом фестивале и одновременно — ученые, специализирующиеся на изучении языка животных. Экскурсия для иностранных гостей по советской столице проводится на автобусе ЗИЛ-118 «Юность», за окном которого сменяют друг друга красивейшие московские виды. Вероятно, вдохновленные увиденным, иностранцы решают обучить петь слона. Как ни странно, эксперимент завершается успехом. Впрочем, в те времена было возможно и не такое...



Микроавтобус ЗИЛ-118 «Юность»

В Совмине СССР идею одобрили и даже привлекли к решению задач соответствующие финансовые и плановые организации. Эксперты просчитали все варианты и пришли к выводу, что рентабельным стало бы производство на общей технологической базе 25 единиц ЗИЛ-114 в год, 300 машин ЗИЛ-117 и 2000 экземпляров ЗИЛ-118. Всё упиралось в то, что для реализации этого проекта нужно было построить

новый производственный корпус общей площадью 50 000 м². Общая сумма капиталовложений, необходимых для строительства, приобретения оборудования и освоения производства, составляла 10–12 миллионов рублей. По державным меркам, не так уж и много, но плановая экономика СССР к подобным сюрпризам оказалась не готова: в проекте корректив семилетнего плана на 1959–1965 годы не

предусматривалось выделение средств на новое производство. ЗИЛу пообещали исправить ситуацию в начале 1966 года и посоветовали, не теряя времени даром, заняться изготовлением и доведением до совершенства опытных образцов. Окрыленные надеждой, конструкторы «Юности» принялись за наработку модификаций. В 1963–1964 годах переоборудованный в 15-местное маршрутное такси



ЗИЛ-118 отправили в один из московских таксопарков, нарушив существовавшую тогда в этой сфере монополию «рафиков». Очень скоро стало ясно, что «Юность» превосходит рижские микроавтобусы по всем показателям. Тогда же две «Юности построили в версии реанимобилей.

1966 год не принес обещанного решения вопросов, связанных с финансированием серийного производства, но год спустя произошло событие, вновь вселившее надежду.

В начале мая 1967 года Советский Союз впервые принял участие в Международной автобусной неделе — смеси фестиваля туристических агентств и спортивно-технических соревнований автобусов. Восемнадцатое по счету подобное мероприятие традиционно финишировало в Ницце. Представлявший СССР «Интурист» (единственная в стране компания, организовывавшая поездки советских граждан за рубеж и прием иностранцев в Советском

Союзе) техническое обеспечение своих конкурсных маршрутов возложил на ПАЗ-665 «Турист», ЛАЗ-699А «Турист-2», ЛАЗ «Украина» и... «Юность». Именно последней суждено было стать главным открытием фестиваля, его безусловной фавориткой и всеобщей любимцей. Впрочем, эмоции эмоциями, но были и официальные итоги. «Юность» обогнала всех и в беспристрастной области статистики: Гран-при президента Франции завоевал «Интурист»; Кубок Оргкомитета «Юность» получила по совокупности лучших показателей тягово-скоростных свойств, уровню внешнего шума и плавности хода; в конкурсе кузовов наш микроавтобус разделил с другими советскими машинами серебряную медаль французской федерации кузовостроения... Всего же «Юность» привезла с этих соревнований 12 призов в различных номинациях! Увы, на родине автомобиль оценили лишь на уровне одобрительного похлопывания по плечу...

Дальние родственники



Checker Aerobus 12-Passenger 8-door (США, 1967 год)

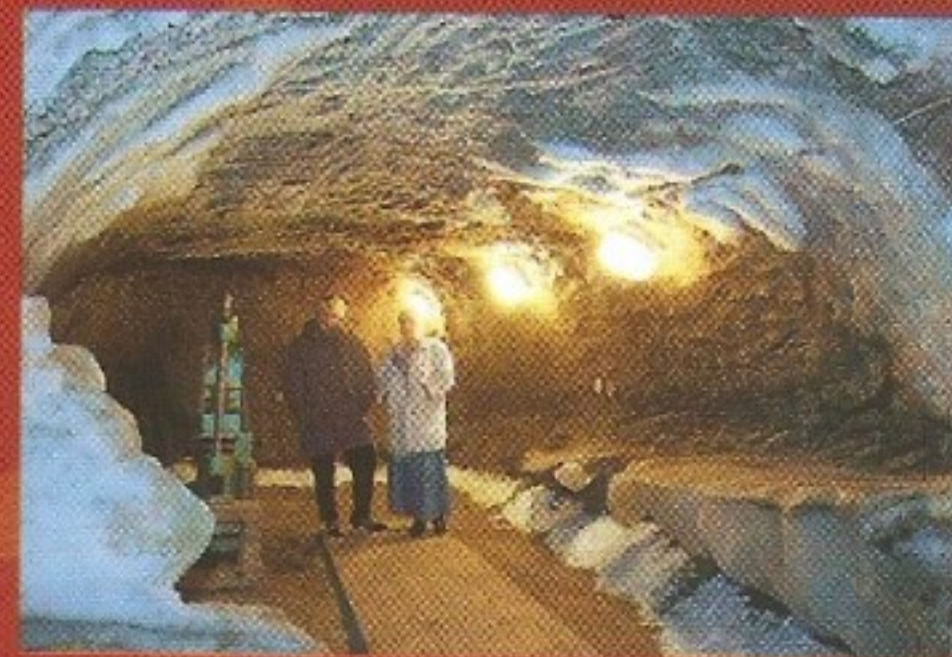
«Юность» была уникальным в своем классе автомобилем. Дело в том, что за границей в то время, если на базе легкового автомобиля требовалось создать транспортное средство повышенной вместимости и комфорта, к решению проблемы подходили без затей. Просто в стандартную машину «вживляли» часть салона с двумя-тремя дополнительными рядами сидений. Например, как у этой восьмидверной 12-местной модели «Аэробус». Именно он, кстати, был главным конкурентом «Юности» в Ницце — и по всем параметрам проиграл. При той же общей длине, что и у ЗИЛ-118 (6850 мм против 6840), он за счет капотной компоновки существенно уступал во вместимости (на целых 5 человек). Кроме того, огромная колесная база — 4800 мм (3760 у «Юности») делала эту модель куда менее маневренной, нежели наш микроавтобус.



Ford Econoline (США, 1968 год)

В апреле 1970 года Генри Форд II, внук основателя легендарного бренда, побывал с визитом в СССР. Разумеется, авторитетному заокеанскому гостю среди отечественных новинок продемонстрировали и ЗИЛ-118 «Юность». Автомагнат сразу предложил продать ему техническую документацию и лицензию на этот автомобиль, дабы производить его в Америке под маркой *Ford* или, в крайнем случае, наладить совместное производство. Но ему было отказано, так как «Автоэкспорт» все еще не терял надежды самостоятельно выйти на международные рынки с этой моделью. Тем временем у Форда уже как два года выпускался свой микроавтобус с двигателем V-8 — *Ford Econoline*, который хоть и был менее красив, зато обладал более современной полукапотной компоновкой, которая впоследствии стала классической для всех американских микроавтобусов.

1965 год



В Игарке (Красноярский край) был открыт уникальный музей вечной мерзлоты.

1966 год



В 5 часов 23 минуты утра 26 апреля в Ташкенте произошло разрушительное землетрясение, в результате которого погибли 8 человек, несколько сотен остались без крова. На фото: разрушенные здания в центре города.

1967 год



В Москве открылась гостиница «Россия», построенная по проекту архитектора Н. Д. Чечулина. Рассчитанная на 5300 мест, она являлась одной из крупнейших в Европе. Гостиница была демонтирована в 2006 году по причине морального устаревания и несоответствия историческому облику Замоскворечья.

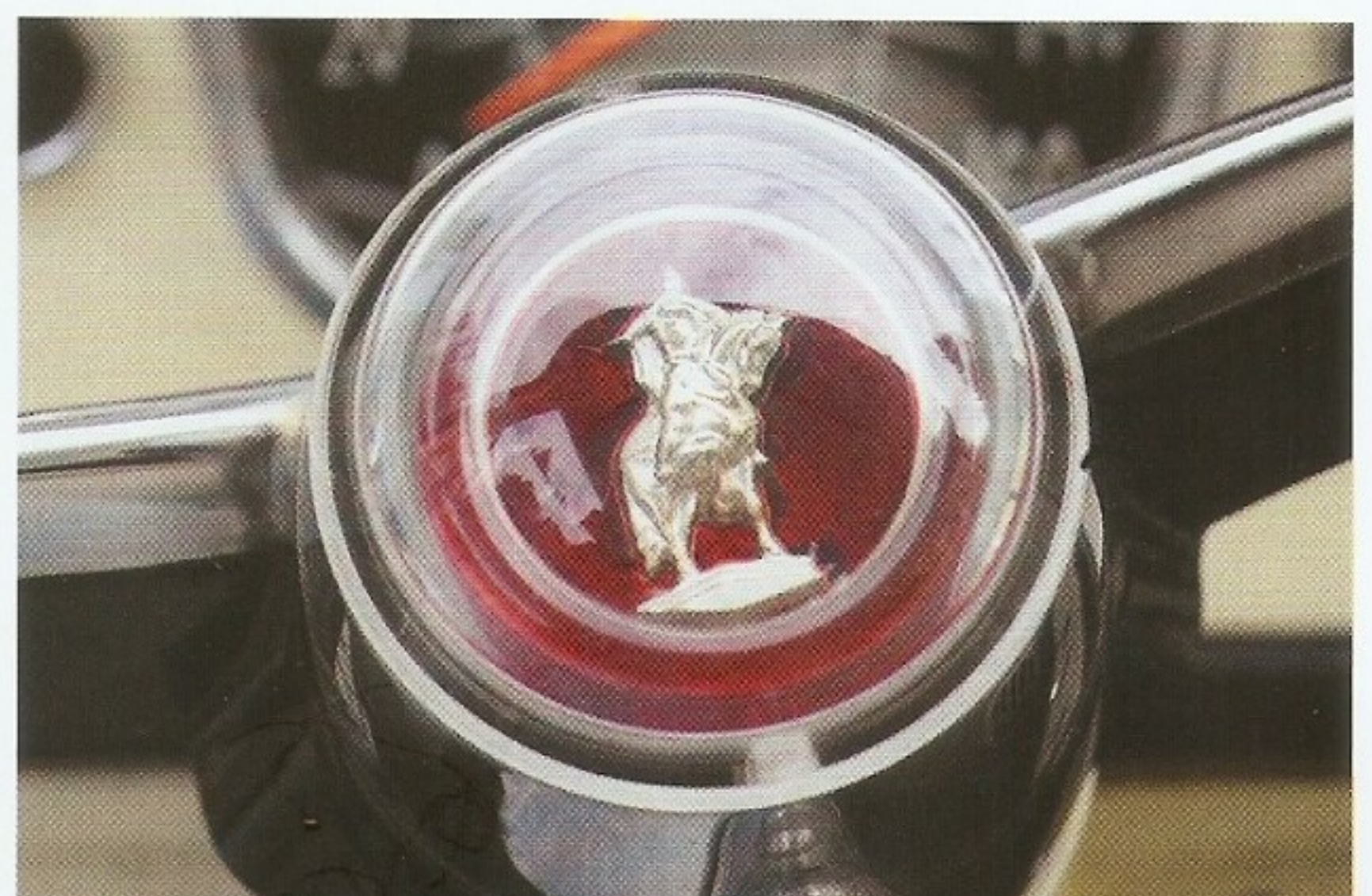


ЗИЛ-118 «ЮНОСТЬ»





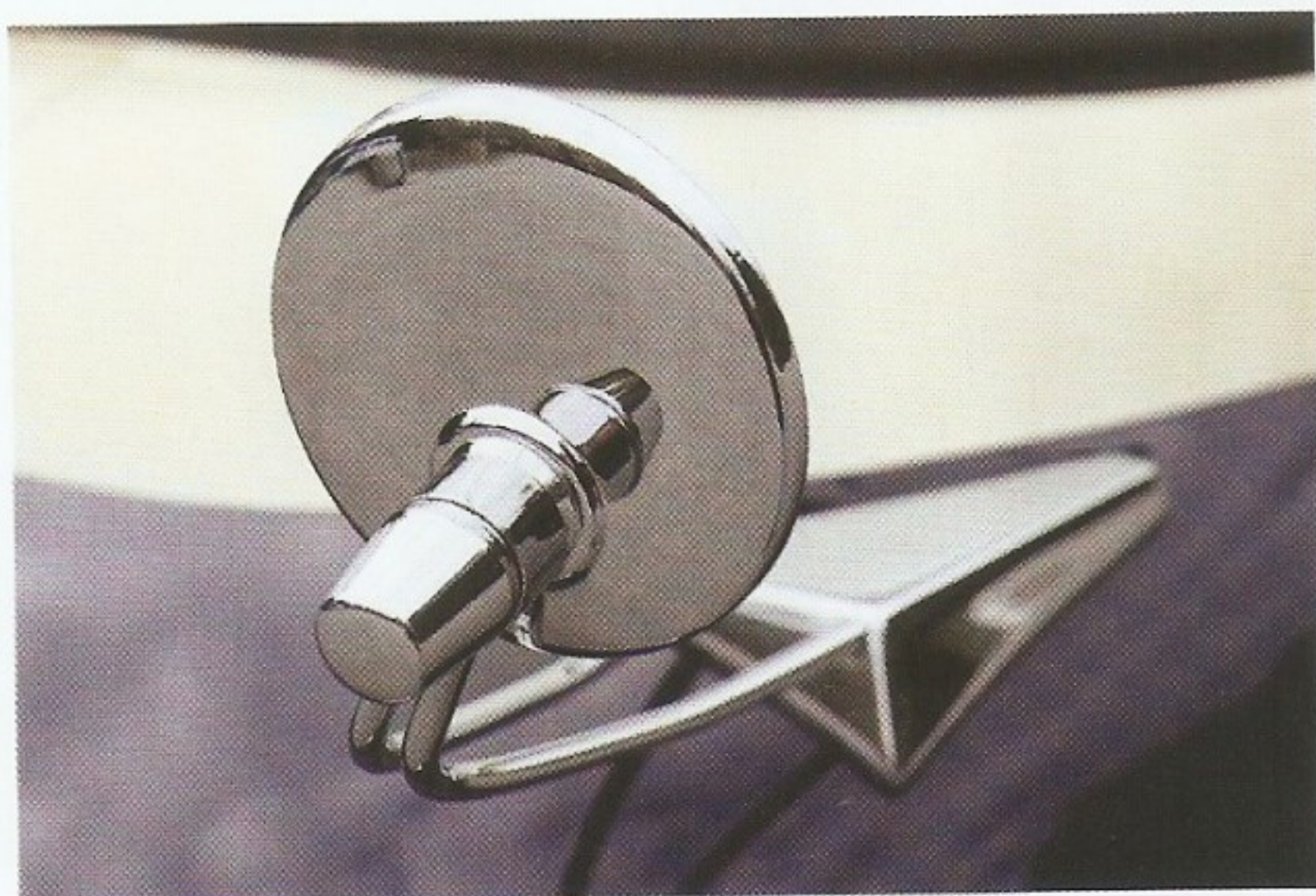
- ❶ В крыше микроавтобуса устроен большой сдвижной люк для вентиляции салона, что оказалось очень кстати в южных районах страны
- ❷ Хромированные ободки на приборах выглядели стильно и изысканно, в этом явно прослеживалось родство машины с лимузинами высшего класса
- ❸ Селектор автоматической коробки передач устанавливался прямо на капоте двигателя
- ❹ Для одного из опытных образцов ЗИЛ-111 выбрали название «Москва» и в качестве эмблемы памятник основателю Москвы Юрию Долгорукому. Имя на лимузинах не прижилось, а вот эмблема осталась и даже перешла на «Юность»



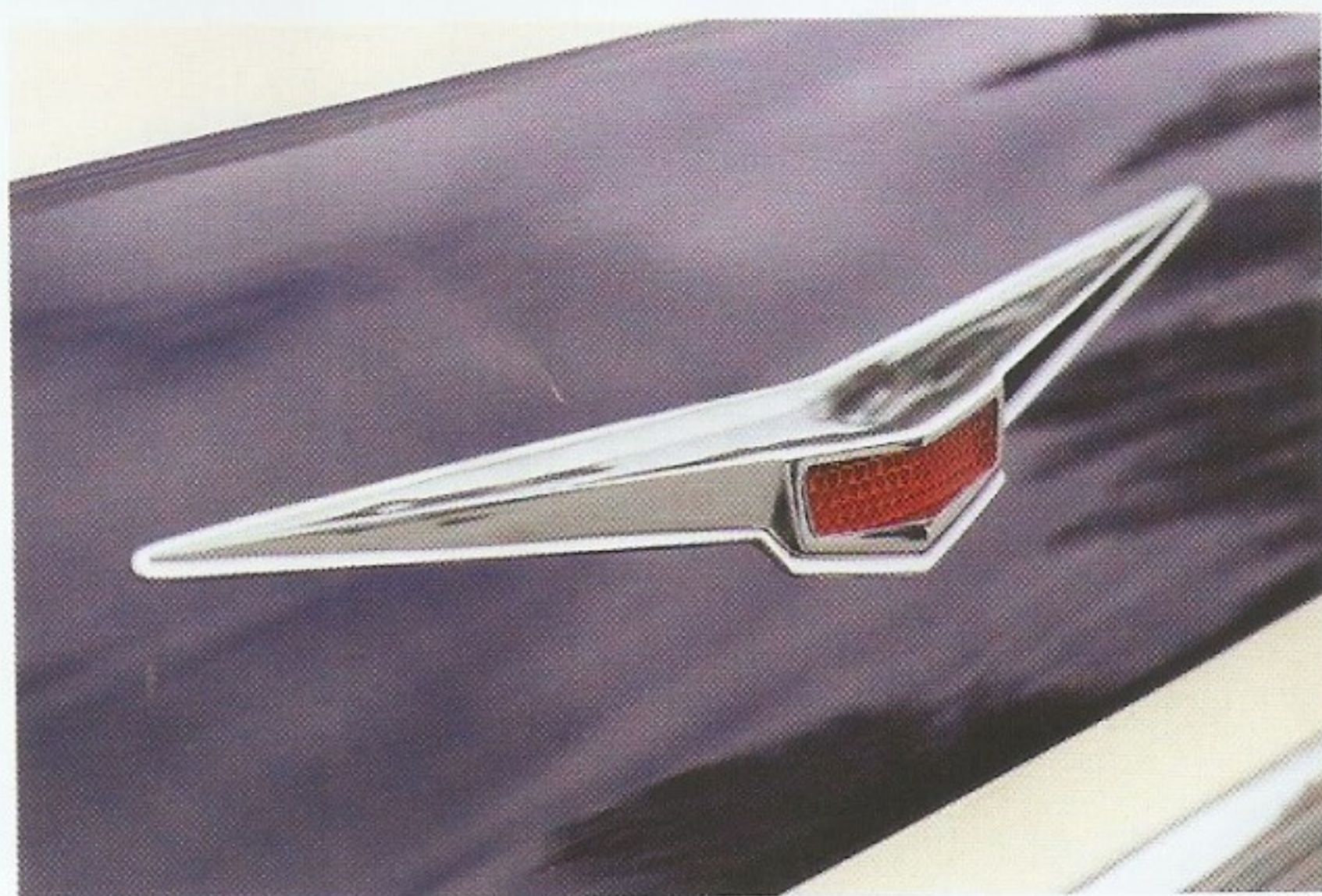


- ❶ Четырехфарная система головного света — в то время редкое решение на отечественных автомобилях
- ❷ Если внимательно присмотреться к габаритным огням «Юности», можно разглядеть в них стеклышки от подфарников грузовиков ЗИЛ
- ❸ Место водителя не назовешь особенно удобным: оно зажато между капотом и левой дверью, спереди ограничено нерегулируемой колонкой, а сзади — перегородкой салона





- ❶ Сзади на «Юности» привлекают внимание огромные гнутые стекла по углам кузова, усиливающие общее впечатление легкости и стремительности машины
- ❷ Зеркала заднего вида — чем не произведение искусства?
- ❸ Хромированная галочка — намек на то, что на машине установлен V-образный двигатель
- ❹ Сиденья с толстыми бесформенными подушками и низкими спинками сегодня выглядят устаревшими, но обратите внимание на обзорность и «воздушность» салона, какими редко отличаются даже современные микроавтобусы





- ❶ Одностворчатая задняя дверь у «Юности» открывалась вбок на правую сторону
- ❷ В контурах задних фонарей однозначно угадываются сопла реактивных двигателей — «Юность» рождалась во времена освоения космоса и реактивной авиации
- ❸ Моторный отсек у микроавтобуса скомпонован очень плотно; если бы не возможность подобраться к двигателю не только из кабины водителя, но и из салона, туго бы пришлось механикам при обслуживании «Юности»



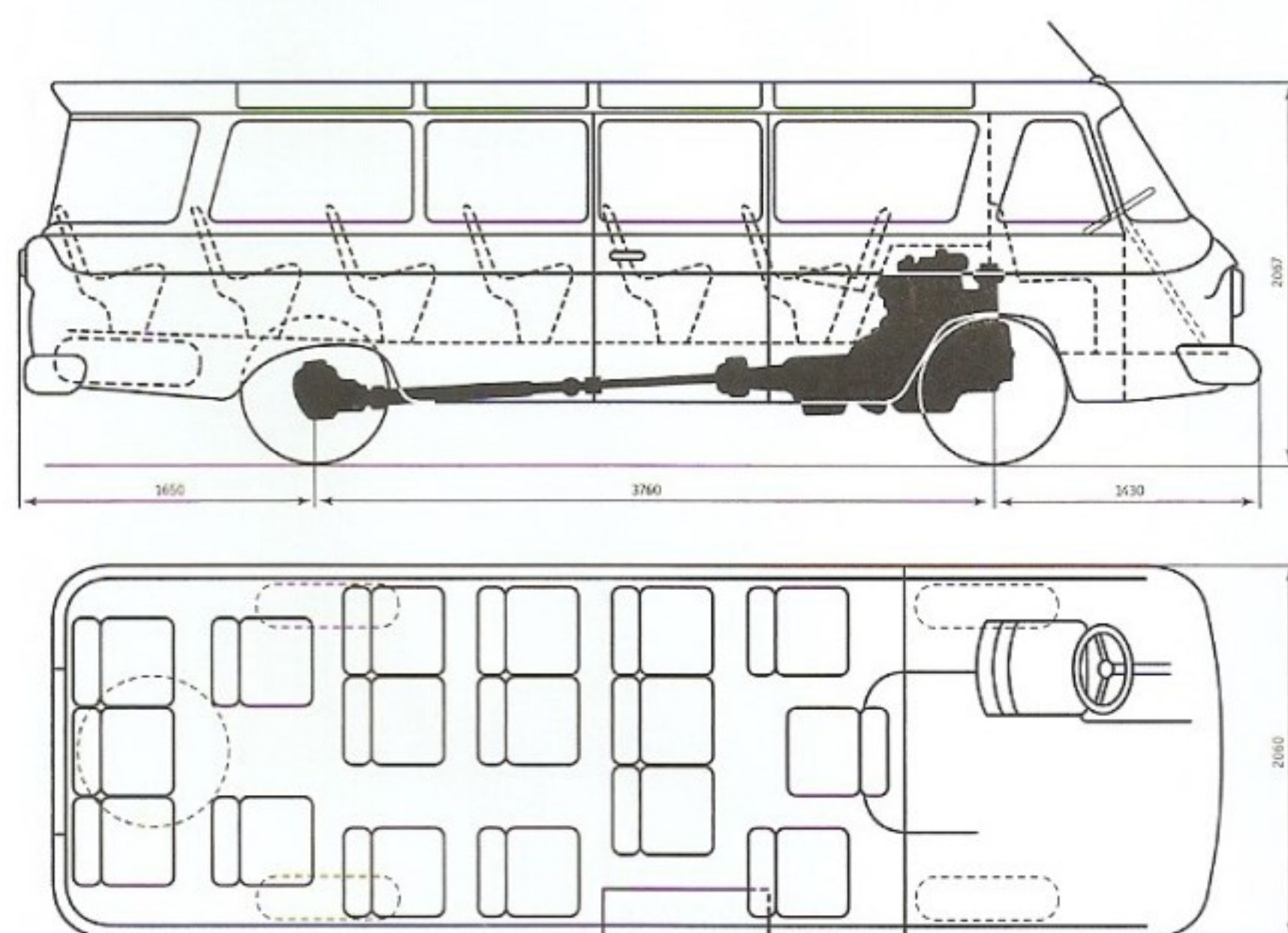


Схема автомобиля ЗИЛ-118 «Юность»

Техническая характеристика ЗИЛ-118 «Юность»

Число мест	17 + 1
Максимальная скорость	120 км/час
Расход топлива	26–28 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-68 2 штуки
Генератор	Г-8В
Реле-регулятор	РР-27
Стартер	СТ-14
Прерыватель-распределитель	Р-4
Свечи зажигания	А-13Б
Размер шин	8,90–15

Масса:

снаряженная	3320 кг
полная	5100 кг

Рулевой механизм:

винт и гайка со встроенным гидравлическим усилителем, передаточное число 22,4

Подвеска передняя:

независимая, рычажная, на двух вертикальных цилиндрических пружинах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

Подвеска задняя:

на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия

Тормоза:

рабочий — колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем

стояночный — колодочный, на трансмиссию, с механическим приводом

Коробка передач:

гидравлический трансформатор (максимальный коэффициент трансформации — 2,45), работающий совместно с двухступенчатой планетарной коробкой передач

Передаточные числа:

I — 1,72; II — 1,00; задний ход — 2,39

Главная передача и ее передаточные числа:

гипоидная, передаточное число — 3,54

Двигатель:

ЗИЛ-130 (ЗИЛ-509.10), V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра	100 мм
Ход поршня	95 мм
Литраж двигателя	5980 см ³
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров двигателя	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор:

К-88АМ

Максимальная мощность:

150 л. с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент:

41,0 кгс.м при 1800–2000 об/мин



С 1962 по 1967 год практически вручную построили 20 микроавтобусов ЗИЛ-118, в том числе два медицинских. Один экземпляр «Юности», переоборудованный для использования в качестве маршрутного такси, едва ли можно считать полноценной «вариацией». Изменения коснулись лишь салона, который в целях удешевления производства был избавлен от излишней в общественном транспорте роскоши и слегка перекомпонован: число мест сократилось до 15, а пространства для входа-выхода стало больше.

Еще одну машину в начале 70-х годов переоборудовали в Ленинграде на заводе «Волна» в передвижную репортажную телевизионную станцию. Благодаря мягкому ходу машины появилась возможность записывать телепрограммы прямо в движении. Для этого на крыше автомобиля располагалась цветная телекамера, установленная на вращающемся штативе с мягкой подвеской, а внутри станции размещались автономные источники питания и специальный отечественный одноголовочный видеомagnetофон «Кадр-102».



Медицинский автомобиль ЗИЛ-118А «Юность»

ЗИЛ-118А

Единственной заводской модификацией «Юности» стал первый в нашей стране реанимобиль, предназначенный не только для транспортировки больного к месту оказания помощи, но и для оперативного врачебного вмешательства. Относительно большой салон, всевозможное медицинское оборудование, регулируемый по высоте стол для носилок позволял при необходимости оперировать

больного прямо в машине. Центральная часть крыши медицинского отсека была сделана подъемной, что давало возможность врачам работать, стоя в полный рост. Любопытно, что «меха», соединяющие эту подъемную часть с прямоугольным окном на крыше, были изготовлены на Московском заводе музыкальных инструментов. Было изготовлено всего две такие машины, одна из них долгое время обслуживала Кремлевскую больницу.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

16+

