

ZIS a ZIL

JAN TUČEK

Jen pro kremelské pohlaváry a jejich spojence z východního bloku byly určeny limuzíny a faetony ZIS a ZIL, které v malých počtech vznikaly v moskevské automobilce, jejíž hlavní úlohou byla výroba nákladních vozů.

Poněkud paradoxní je, že tyto symboly komunistické moci až nápadně připomínaly své americké vzory, a to nejen zevnějškem, ale

ZIS-101 z roku 1937 poháněl řadový osmiválec o objemu 5,8 l



Symbole moci



Limuzína ZIL-111 G z roku 1962 s novou předí a zádí karoserií

i konstrukcí podvozku a poháněcího ústrojí. Nebyla to náhoda a nic na tom nezměnil ani stylizovaný rudý prapor, který až do konce padesátých let zdobil jejich kapoty. Moskevská automobilka byla založena ještě za carské vlády, v srpnu 1916, coby AMO (*Avtomobilnoje Moskovskoje Obščestvo*), tedy Moskevská automobilová společnost. Pro ruskou armádu měla montovat a později v licenci vyrábět lehké užitkové a štábní vozy Fiat. Prvních deset automobilů s označením AMO F15 však vyjelo až počátkem listopadu 1924, právě včas, aby mohly defilovat na Rudém náměstí v Moskvě při oslavě sedmého výročí bolševické revoluce. V letech 1930 až 1931 prošla automobilka rekonstrukcí, během níž skupina jejich odborníků pobývala na jaře 1930 v USA a seznamovala se s americkým automobilovým průmyslem. Výroba nákladních vozů byla znovu zahájena v říjnu 1931, v továrně přejmenované podle nového

Modernizovaný ZIS-101 A s nově tvarovanou předí z roku 1940



kremelského vůdce na ZIS (*Zavod imeni Stalina*). V létě 1933 padlo rozhodnutí o zavedení výroby velkých osobních automobilů. Jejich předlohou se stal americký Buick 90, zařízení na výrobu karoserií dodala americká firma Budd. Koncem dubna 1936 byly první dva vozy ZIS-101, jeden černý a druhý tmavě rudý, předvedeny v Kremli J. V. Stalinovi. Do konce téhož roku vzniklo jedenáct ověřovacích automobilů, první sériový ZIS-101 opustil moskevskou výrobní linku 18. ledna 1937. ZIS-101 měl robustní rám, obě tuhé

nápravy odpružené podélnými listovými pery a pohon zadních kol. Vpředu uložený řadový osmiválec s ventilovým rozvodem OHV o objemu 5766 cm³ dával zpočátku výkon 90 k (66 kW), se zvýšeným stupněm komprese pak 110 k (81 kW), převodovka byla třístupňová. Sedmimístná limuzína s rozvorem 3,60 m a celkovou délkou 5,65 m vykazovala pohotovostní hmotnost 2550 kg a dosahovala rychlosti 110 km/h. Na jaře 1940 byl představen zdokonalený ZIS-101 A s celokovovou karoserií, jejíž před

ZIS-110 ročníku 1955 se šestilitrovým řadovým osmiválcem



převzala linie vozů Buick ročníku 1937. Měl výkon motoru zvýšený na 116 k (85 kW) a jezdil přes 120 km/h. Jeho výrobu zastavila v roce 1941 válka. Vedle limuzín se ve velmi malých počtech vyráběly i čtyřdveřové kabriolety ZIS-102 a ZIS-102 A. Rok po válce, v létě 1946, byla zahájena výroba nového typu ZIS-110. Sedmimístná limuzína šestimetrové délky jako by z oka vypadla americkému vozu Packard Eight ročníku 1940; podle některých pramenů skutečně část zařízení na výrobu karoserií tehdy



V roce 1958 debutoval ZIL-111 s motorem V8 o objemu 6,0 l



Čtyřdveřový faeton ZIL-111 D ročníku 1964 jezdil i u nás



Limuzína ZIL-114 ročníku 1967 se sedmilitrovým motorem V8

poskytli Američané v rámci spojenecké pomoci. ZIS-110 vyráběný až do roku 1958 skrýval v mohutné předí řadový osmiválec, ještě s ventilovým rozvodem SV, o objemu 6005 cm³ a výkonu 140 k (103 kW), spojený s třístupňovou převodovkou. Vpředu měl nezávislé zavěšení kol s vinutými pružinami, vzadu poháněnou tuhou nápravu s podélnými listovými pery.

Velký automobil s pohotovostní hmotností 2575 kg dosahoval rychlosti 140 km/h.

Od roku 1949 se vyráběl i čtyřdveřový faeton ZIS-110 B, pro J. V. Stalina a další vysoké komunistické představitele zhotovili čtyři desítky pancéřovaných limuzín ZIS-115 s mohutnějšími pneumatikami a motorem naladěným asi na 160 k (118 kW). Hmotnost těchto pojízdných pevností se pohybovala nad pěti tunami. V polovině padesátých let probíhaly zkoušky několika prototypů ZIS-110 P se zvýšeným podvozkem a oběma tuhými poháněnými nápravami, do výroby se však tato terénní limuzína nedostala.

Koncem června 1956 zemřel ve věku šedesáti let někdejší dlouholetý ředitel moskevské automobilky Ivan Alexejevič Lichačev a na jeho počest byl podnik přejmenován na ZIL (*Zavod imeni Lichačeva*). V roce 1956 se také na výstavě v Moskvě představil funkční vzorek nové limuzíny, jež se po úpravách vyráběla od roku 1958 pod označením ZIL-111. Podvozek s rozvorem 3,76 m byl blízký předchozímu typu ZIS-110, měl však širší rozchod předních i zadních kol, účinnější brzdovou soustavu a menší patnáctipalcová kola. Zcela nové poháněcí ústrojí tvořil motor V8 s rozvodem OHV, jenž z objemu 5966 cm³ dával výkon 200 k (147 kW) a byl spojen s dvoustupňovou automatickou převodovkou. Sedmimístná karoserie dlouhá 6,03 m byla opět



ZIS a ZIL



Pětimístný sedan ZIL-117 z roku 1971 byl dlouhý 5,7 m

kopii (byť prodlouženou) amerického vzoru, tentokrát automobilu Packard Executive. Vedle limuzíny se záhy objevil i čtyřdveřový otevřený faeton ZIL-111 V, jenž se nejvíce proslavil v dubnu 1961, kdy jím moskevskými ulicemi projížděl první kosmonaut světa Jurij Alexejevič Gagarin (1934 – 1968). V roce 1962 byl představen modernizovaný ZIL-111 G, jenž měl vpředu dvě dvojice světlometů a vzadu čtyři kruhové svítily. Jeho sourozencem byl otevřený čtyřdveřový ZIL-111 D. Oba dosahovaly rychlosti 170 km/h. V roce 1965 byl uveden 6,8 m dlouhý osmnáctimístný autobus ZIL-118, postavený na upraveném podvozku limuzíny s rozvorem 3,76 m. Převzal šestilitrový motor V8 nákladního vozu ZIL-130 o výkonu 150 k (110 kW) a navzdory pohotovostní hmotnosti 3320 kg jezdil rychlostí přes 120 km/h. Nesl pojmenování *Junost* (Mládí) a oficiálně nebyl označen jako autobus, ale jako *vícemístný osobní automobil*. Vozy ZIL-118 sloužily v Kremle, přepravovaly členy delegací, doprovodu a novináře. Variantou určenou pro prominentní pacienty byly vozy rychlé lékařské pomoci ZIL-118 M. Na podzim 1967 debutovala nová limuzína ZIL-114 s rozvorem prodlouženým na 3,88 m a 6,3 m dlouhou sedmimístnou karoserií



ZIL-118 M, vozidlo rychlé lékařské pomoci pro prominenty



Osmnáctimístný autobus ZIL-118 z roku 1965 byl dlouhý 6,8 m

hranatých tvarů, připomínající americké vozy Lincoln. Dostala nový hliníkový motor V8 o objemu 6959 cm³ a výkonu 300 k (221 kW), spojený zpočátku s dvoustupňovou, ale později s třístupňovou samočinnou převodovkou. Přední kola byla nezávisle zavěšena a odpružena zkrutnými tyčemi, vzadu zůstala poháněná tuhá náprava s listovými pery. Vůz třítunové hmotnosti uháněl rychlostí až 190 km/h, takže si zasloužil kotoučové brzdy s vnitřním chlazením na všech čtyřech kolech a zdvojený systém posilovačů. Zkrácenou verzi byl 5,7 m dlouhý pětimístný ZIL-117, vyráběný od roku 1971 na podvozku s rozvorem 3,3 m. Stejně jako limuzína ZIL-114 byl určen jen nejvyšším stranickým a vládním představitelům země východního bloku a dodávku každého z těchto automobilů osobně odsouhlasil kremelský šéf Leonid Iljič Brežněv. Pro vojenské přehlídky na Rudém náměstí v Moskvě bylo v polovině sedmdesátých let zhotoveno několik dvou-dveřových kabrioletů ZIL-117 V. Od roku 1985, za vlády Michaila Gorbačova, se vyráběly vozy ZIL s modernizovanou karoserií a osmiválcem 7680 cm³ o výkonu 315 k (232 kW) v kombinaci s třístupňovou samočinnou převodovkou. Jejich sláva však pohasla koncem osmdesátých let spolu s pádem komunismu. ■