**08-103 ЗиЛ-112С №56 шасси №2 4х2 г2-дверный гоночный автомобиль для шоссейно-кольцевых гонок со стеклопластиковым кузовом, заднеприводный, мест 2, сухой вес 1.2 тн, ЗиЛ-111/ЗиЛ-114 240/270 лс, до 270 км/час, 2 экз., г. Москва, 1961-62 г.**

Разработка: 1957-1960г.
Участие в гонках: 1961-70г.

Последняя и наиболее известная спортивная модель из созданных в лаборатории скоростных автомобилей ЗиЛ.
Автомобиль изначально разрабатывался с учетом специфики использования моделей ЗиЛ-112/4 и 112/5 в шоссейных и кольцевых гонках (ведущий конструктор – В. Ф. Родионов)
Автомобиль мог развивать скорость до 260 км/ч в шоссейно-линейных гонках (с ЗиЛ-114 максималка была поднята до 270-280 км/ч. Дистанция в 500 метров при старте с места преодолевалась за 16 секунд, это около 13 секунд 1/4 мили)

Моторы V8

показатели серийных моторов лимузинов, бравшихся за основу для разных версий ЗиЛ -112с:
ЗМЗ-13 — 5,5 литров, мощность 195л/с, крутящий момент 420н/м, блок и гбц алюминиевые
(вес мотора 250кг)
ЗиЛ-111 — 6 литров, мощность 200л/с, крутящий момент 442н/м, блок чугунный, гбц алюминиевые
ЗиЛ-114 — 7 литров, мощность 300л/с, крутящий момент 560н/м, блок и гбц алюминиевые
(вес мотора 290кг)

Сколько снимали с ЗМЗ-13 и зил-114 неизвестно, а вот мотор ЗиЛ -111 был форсирован с 200 до 244 л/с с двумя четырехкамерными карбюраторами К. Примечательно, что большие, целиком алюминиевые V8, в те годы серийно не выпускала ни одна страна.

 Конструкция

ЗиЛ-112С был целиком оригинальной разработкой. Но внешне есть некоторое сходство с Ferrari Testa Rosso 250. Любопытно, что к тому времени итальянские машины уже успели показать себя в СССР — на Невском кольце не раз выступали немецкие гонщики на Ferrari. Хотя можно найти ещё десяток зарубежных спорткаров того времени, похожих, как на Ferrari, так и на ЗиЛ.
 В силу предназначения советских машин кузовные панели у них были изготовлены довольно коряво, грубоватой была решетка радиатора, не говоря уже об интерьере — приборы на алюминиевых досках "ЗиЛов" устанавливались как попало.
И еще одна деталь. Ferrari Testa Rosso c 1956 по 1962 год было построено 40 штук. "ЗиЛ-112С" увидел свет всего в двух экземплярах (не считая ещё 6 предыдущих моделей 112).

В конструкции в максимально возможной мере применялись узлы ГАЗ-21 и ЗиЛ-111.
Основу шасси составляла пространственная рама из тонкостенных стальных труб диаметром 50 мм, прошедших термообработку. Кузовные панели были изготовлены из стеклопластика и соединены друг с другом при помощи склейки.

О размерах

ЗиЛ-112 можно судить по следующим данным: длина — 4200 мм, ширина — 1640 мм, высота — 915 мм; база -2600 мм; колея колес -1350 мм.
Наибольший вес был у версии с ЗиЛ -111, а наименьший с ЗМЗ-13 (1100-1330кг). Передняя подвеска применена серийная, от ГАЗ-21. Задний мост представлял собой несущую балку типа "Де Дион", редуктор был выполнен отдельно от которой и укреплен на раме; привод колес осуществлялся полуосями с двумя карданными шарнирами каждая. Балка соединялась с рамой четырьмя толкающими штангами и двумя треугольными рычагами; упругими элементами служили пружины. Крепление колес осуществлялось центральными гайками типа "Рудж-Витворт", что обеспечивало возможность их быстрой замены в ходе гонки. Тормоза всех колес – барабанные с гидравлическим приводом, раздельным для передних и задних колес; барабаны были вынесены к главной передаче. Рулевое управление – от ГАЗ-21 с некоторыми изменениями. Двигатель – ЗиЛ-111, форсированный за счет повышения степени сжатия, изменения механизма газораспределения и установки двух четырехкамерных карбюраторов К-85.

 Коробка передач и сцепление, как и на предыдущих спортивных автомобилях ЗиЛ, были взяты от ЗиС-110 (из за этого время разгона было не впечатляющим). В главную передачу был встроен дополнительный редуктор с легкосменными парами шестерен, позволявший быстро изменять передаточные числа трансмиссии в процессе настройки под конкретную трассу.

Работа над проектом ЗиЛ-112С была начата в 1957 г., а постройка была закончена в 1961 г.
Осенью того же года он впервые принял участие в гонках.
 В 1962 г. на нем была предпринята попытка установления рекорда скорости в классе 10 группы I. С этой целью был изготовлен обтекаемый одноместный кузов с прозрачным фонарем, закрывавшим место гонщика, а также алюминиевый поддон под днище кузова для облегчения протекания воздуха под ним.
Заезды, проведенные в июле 1962 г. на озере Баскунчак, не увенчались успехом, начались дожди, на чуть подсохшем участке развили скорость 230 км/ч, и на этом прекратили попытки, так как начались проблемы с имевшимися шинами.
Впоследствии обтекаемый кузов был снят с шасси и вскоре списан за ненадобностью.
В кольцевых гонках сезона 1962 г. ЗиЛ-112С стартовал вместе с гоночными автомобилями формулы 2 (свободной).

Вторую попытку – теперь планировали рекорд средней скорости в 24-часовом заезде – предприняли на только что открытом Дмитровском полигоне. Кстати, 14-километровое кольцо скоростной дороги, где и собирались побить рекорд, обкатывали именно на 112-м – самом быстром отечественном автомобиле тех лет. Но рекордного заезда так и не состоялось, руководство и партком ЗиЛа считали спортивные машин делом ненужным, отрывающим специалистов и самое главное средства от основных задач одного из «флагманов советской индустрии».

 В 1963 г. был построен второй экземпляр ЗиЛ-112С, отличавшийся от первого дисковыми тормозами всех колес, наличием дуги безопасности за местом водителя, креплением колес пятью обычными гайками и коробчатой формой воздухозаборника на капоте вместо полукруглой. Тогда же дугу безопасности получил и автомобиль №1. В том сезоне В. Галкин, выступая на ЗиЛ-112С №1, стал бронзовым призером чемпионата СССР в группе В. В 1964 г. после ограничения рабочего объема двигателей спортивных автомобилей 3000 см³ ЗиЛ-112С участвовали в гонках в формуле 5 (свободной) вместе с более легкими, хотя и менее мощными гоночными автомобилями. С целью максимального снижения массы с автомобилей были демонтированы выхлопные трубы, запасные колеса, часть электрооборудования и т. д.

 На шасси №1 в 1964 г. был установлен двигатель ЗМЗ-13, мощностью 200 л. с.; внешне это выразилось в отсутствии труб выпускной системы по бокам. Также, с змз прибавилось динамики разгона. В сезоне 1964 г. Г. Жарков завоевал бронзовую медаль всесоюзного чемпионата на шасси №2.

 В следующем году на ЗиЛ-112С №2 был установлен опытный образец двигателя ЗиЛ-114 мощностью 260-270 л. с. Г. Жарков на этом автомобиле в 1965 г. стал чемпионом СССР в формуле 5. В 1967 г. оба автомобиля получили серийные двигатели ЗиЛ-114 мощностью 300 л. с. Улучшился разгон. Максимальная скорость поднялась до 270-280 км/ч.

 В 1967-1970 гг. на ЗиЛ-112С Н. Ждановым, В. Богатовым и Н. Разинчевым были установлены три всесоюзных рекорда скорости в классе 10 на дистанции 500 м со стартом с места. Лучшим результатом было прохождение за 16 сек.
 Помимо этого, в 1969 г. один ЗиЛ-112С под управлением В. Богатова был заявлен на чемпионат СССР в классе формула 1 , однако достигнуть хороших результатов ему не удалось.

Однако вся эта работа на ЗиЛе проходила уже по сути дела полулегально. Еще в 1963 году Хрущев распорядился сосредоточить усилия на подготовке к производству и испытаниям нового автомобиля-вездехода "ЗиЛ-131", а агрегаты новых правительственных "ЗиЛ" испытывать на стендах в НАМИ. Лаборатория гоночных и спортивных автомобилей была расформирована.

Из семи спортивных автомобилей, построенных на ЗиЛе, к концу 70-х уцелели только ЗиЛ-112С.

В начале 1977 г. оба ЗиЛ-112С были проданы рижскому клубу антикварных автомобилей (ААК). Силами клуба была произведена "реставрация" экземпляра №2, в ходе которой автомобиль получил фары, а также множество неоригинальных деталей, изначально отсутствовавших или не соответствовавших изначальным (декоративные колпаки колес, решетку радиатора, лобовое стекло). Кроме того, автомобиль был выкрашен в ярко-красный цвет вместо традиционной бело-голубой окраски заводской команды. С 1989 г. этот автомобиль является экспонатом Рижского Мотормузея. Позже он был перекрашен в белый цвет и в таком виде экспонируется в музее в настоящее время.
ЗиЛ-112С №1 вскоре после покупки его клубом серьезно пострадал в аварии в ходе пробного заезда. Председатель клуба Виктор Кулбергс и водитель-испытатель завода RAF Валдис Брандс не отказали себе в удовольствии проехаться по трассе в Бикерниеки. Машина не вписалась в поворот и была разбита в хлам. Ремонт его произведен не был и, хотя в 1989 г. он также был передан в Мотормузей, никогда там не экспонировался. В 1993 г. этот автомобиль был продан частному коллекционеру и в настоящее время находится в Швеции, ожидая полноценной реставрации.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|   | 1961 г. (№1) | 1962 г. (рек.) | 1963 г. (№2) | 1964 г. (№1) | 1965 г. (№2) | 1967 г. |
| Масса, кг: |   |   |   |   |   |   |
| сухая | 1200 | 1130 | ? | ? | ? | ? |
| снаряженная | 1400 | ? | 1400 | 1400 | 1450 | 1450 |
| полная | ? | ? | ? | ? | ? | ? |
| Макс. скорость, км/ч | 260 | 270 | 260 | ? | 270 | ? |
| Двигатель: |   |   |   |   |   |   |
| Марка и модель | ЗиЛ-111 | ЗиЛ-111 | ЗиЛ-111 | ГАЗ-13 | ЗиЛ-114 | ЗиЛ-114 |
| Компоновка | V-образный | V-образный | V-образный | V-образный | V-образный | V-образный |
| Число цилиндров | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Число тактов | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Клапанный механизм | OHV | OHV | OHV | OHV | OHV | OHV |
| Диаметр цилиндра, мм | 100 | 100 | 100 | 100 | ? | 108 |
| Ход поршня, мм | 95 | 95 | 95 | 88 | ? | 95 |
| Рабочий объем, см³ | 5980 | 5980 | 5980 | 5526 | 6400 | 6959 |
| Степень сжатия | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 9,3 | ? | 10,5 |
| Мощность, л. с. (при об/мин) | 240 (4000) | 240 (4000) | 240 (4000) | 200 (4000) | 270 (4300) | 300 (?) |
| Расположение | переднее | переднее | переднее | переднее | переднее | переднее |
| Марка и модель карбюратора | К-85 | К-85 | К-85 | ? | ? | ? |
| Число карбюраторов | 2 | 2 | 2 | ? | ? |  |
| Число передач | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Шасси | трубч. простр. рама | трубч. простр. рама | трубч. простр. рама | трубч. простр. рама | трубч. простр. рама | трубч. простр. рама |
| Габариты, мм: |   |   |   |   |   |   |
| Длина | 4200 | 5000 | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 |
| Ширина | 1640 | 1626 | 1640 | 1640 | 1640 | 1640 |
| Высота | 915 | 1350 | ? | ? | ? | ? |
| Колея передних колес, мм | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 |
| Колея задних колес, мм | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 | 1350 |
| База, мм | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 | 2600 |
| Тип передних тормозов | барабанные | барабанные | дисковые | барабанные | дисковые | дисковые |
| Тип задних тормозов | барабанные | барабанные | дисковые | барабанные | дисковые | дисковые |
| Передние шины | 7,00-16" | 7,00-16" | 7,00-16" | 7,00-16" | 175-15" | 175-15" |
| Задние шины | 7,00-16" | 7,00-16" | 7,00-16" | 7,00-16" | 175-15" | 175-15" |
| Передняя подвеска | независимая, пружинная | независимая, пружинная | независимая, пружинная | независимая, пружинная | независимая, пружинная | независимая, пружинная |
| Задняя подвеска | зависимая, типа "Де Дион" | зависимая, типа "Де Дион" | зависимая, типа "Де Дион" | зависимая, типа "Де Дион" | зависимая, типа "Де Дион" | зависимая, типа "Де Дион" |
| Объем топливного бака, л | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 | 120 |