**03-345 ЗиС-110Б 4х2 4-дверный заднеприводный фаэтон со складной матерчатой крышей, мест 7, полный вес 3.3 тн, ЗиС-110 140 лс, 140 км/час, <40 экз., г. Москва 1949-57 г.**

**И. ЕВСТРАТОВ**

**Конструкция ЗиС-110Б**

Несколько отличался от базового и автомобиль-фаэтон ЗиС-110Б. Когда автозаводу поручили создать на базе ЗиС-110 новый открытый автомобиль, конструкторы предложили сделать для него кузов типа «фаэтон» с целлулоидными окнами и простым, вручную складывающимся тентом, менее сложным по конструкции и более простым в эксплуатации, чем кузов типа «кабриолет» с электро- или гидроприводом механизма складывания тента. Открытый вариант, получивший впоследствии наименование ЗиС-110Б, появился в 1949 году. Первый образец фаэтона с шасси № 750 и кузовом № 715ФА45 (гаражный номер 77) был передан из сборочного цеха в лабораторию опытной эксплуатации для ходовых испытаний. По конструкции машина ЗиС-110Б была аналогична базовому ЗиС-110 и до передней стойки их кузова имели совершенно одинаковый вид. Однако «фаэтон» комплектовался специальными дверями с разными вариантами окон, передней рамой лобового стекла с отверстиями под крепление переднего бруса тента, а также для установки антенны и прожектора. Отличалась от базовой и задняя часть кузова - на фаэтоне перед крышкой багажника был установлен ящик для тента, который в сложенном виде накрывался кожаным чехлом.

 Салон ЗиС-110Б также отличался от салона ЗиС-110. В зависимости от конструкции окон водительской и пассажирской дверей, стеклоподъёмники на них либо не устанавливались (использовались пристёгивающиеся целлулоидные окна), либо использовались механические стеклоподъёмники). Задние боковые (шестые) окна имелись не на всех машинах - дело в том, что они перекрывались широкой дугой тента, поэтому что-нибудь увидеть через них было затруднительно.

 Страпонтены на ЗиС-110Б также отличались от тех, что устанавливались на ЗиС-110 - спинки этих сидений состояли из двух равных половин. Несколько иными были спинки и остальных сидений.

 Основу тента составлял металлический каркас, на который натягивалась водоотталкивающая ткань. Каркас состоял из передней, средней и задней дуг и переднего бруса, закреплявшегося на раме лобового стекла тремя замками. Все элементы каркаса были связаны между собой специальными перьями, обеспечивающими правильную раскладку и натяжение ткани.

Электрооборудование ЗиС-110Б было практически таким же, как на базовом автомобиле. Правда, у фаэтона антенна радиоприёмника закреплялась на левой части рамы лобового стекла на каплевидном хромированном кронштейне. На некоторых фаэтонах в центральной части бампера монтировалась дополнительная (противотуманная) фара. Попадались также автомобили с фарами-прожекторами, установленными с правой стороны рамы лобового стекла. На парадных фаэтонах ЗиС-110Б имелся специальный поручень для стоящего в машине офицера. Впервые военные парады на Красной площади стали принимать на автомобилях лишь в 1955 году. Однако и в более ранние годы ЗиС-110Б активно использовали при проведении других военных и спортивных парадов, а также многих других праздничных мероприятий.

Всего за 15 лет производства автомобилей семейства ЗиС-110 было выпущено 2089 едениц, из них несколько десятков (более 40) машин ЗиС-110Б с кузовом «фаэтон». Несмотря на небольшой выпуск этих машин, они имели множество разновидностей:

 Парадный, серого цвета ЗиС-110Б.

 Спортивный ЗиС-110Э «фаэтон».

 Кузов «фаэтон» 6 пристяжных окон из целлулоида.

 Кузов «фаэтон» 4 пристяжных окна из целлулоида.

 Кузов «полуфаэтон» 2 окна передней двери из стекла, 2 задних из целлулоида.

 Кузов «полуфаэтон» 2 окна передней двери из стекла, 4 задних из целлулоида.

 Кузов «кабриолет» 6 стеклянных окон (шасси №750).

 Кузов «кабриолет» 4 стеклянных окон, 2 задних из целлулоида.

 Кузов «кабриолет» 6 стеклянных окон, полноприводное шасси 4х4.

 Кузов «кабриолет» 4 стеклянных окна и гидроподъём тента (ЗиС-Э110В).

**ЗиС-110**

Работы по созданию ЗиС-110 - нового правительственного лимузина высшего класса, начались на Автозаводе имени Сталина 19 сентября 1942 года, в самый разгар Великой Отечественной войны. Как утверждают историки автостроения, Сталин распорядился взять за образец этой машины американские лимузины Packard 180 и Buick Limited 90.

 Работу по созданию ЗиС-110 возглавил заместитель главного конструктора по легковым автомобилям А.Н. Островцев. За основу отечественного лимузина конструкторы взяли облик Packard 180, однако они не стали создавать его копию. В частности, конструкторы отказались от двух запасных колёс, закреплённых на передних крыльях - на ЗиС-110 для единственной «запаски» нашлось место в его багажнике. Подножку, расположенную на «американце» с внешней стороны кузова, на ЗиС-110 разместили внутри салона, а заднюю часть машины несколько удлинили, сделав её более благообразной. Окончательная отработка обводов кузова производилась на специальных моделях в аэродинамической трубе ЦАГИ.

В результате всех проведённых работ кузов ЗиС-110 получился более современным, чем у Packard 180, машина в целом выглядела солиднее и в то же время стала более динамичной.

20 сентября 1944 года государственная комиссия утвердила опытный образец ЗиС-110, в этом же месяце началось серийное производство новых лимузинов. В период с 1944 по 1958 год было изготовлено 2089 автомобилей различных модификаций - лимузины, кабриолеты, фаэтоны, такси и машины скорой помощи. Интересно, что специально для ЗиС-110 начали выпускать бензин А-74, поскольку его двигатель отказывался работать на тогдашнем А-66.

 Автомобиль оснастили рядным 8-цилиндровым 4-тактным нижнеклапанным двигателем с рабочим объёмом 6,002 л; мощность его составляла 140 л.с. при 3600 об/мин., так что он оказался самым мощным советским мотором. Тем не менее, двигатель отличался исключи-

тельной плавностью и бесшумностью работы, в том числе и за счёт оснащения его гидротолкателями клапанов и пластинчатой цепью Морзе для привода распредвала.

Коробка передач - механическая, трёхступенчатая, синхронизированная. Рычаг переключения располагался на рулевой колонке. Главная передача одинарная, гипоидная, с передаточным числом 4,36.

ЗиС-110 стал первым в СССР автомобилем с независимой подвеской передних колёс и герметизированной системой охлаждения двигателя. Шасси автомобиля имело стабилизаторы поперечной устойчивости и спереди, и сзади. Привод тормозных колодок был гидравлическим.

Электрооборудование на автомобиле стояло 6-вольтовое, хотя в то время на многих отечественных машинах (даже на грузовом ГАЗ-51!) использовалось более современное - 12-вольтовое. Аккумулятор - типа 3CT-1353A, генератор -Г-16, стартёр - СТ-10. На машине была предусмотрена возможность установки резервного аккумулятора и дублирующей системы зажигания.

На ЗиС-110 имелось два задних фонаря, хотя правилами допускалось использование одного левого. ЗиС-110 стал первым советским автомобилем с указателями поворотов - они были включены по американской схеме, где стоп-сигналы одновременно использовались в качестве задних указателей поворота. Коммутирование «поворотников» производилось левым подрулевым рычажком, таким же, как у современных автомобилей. Вместо обычных фар с отдельными лампами, отражателями и рассеивателями на лимузине использовались лампы-фары, в которых функцию всех этих оптических элементов выполняла колба лампы. Некоторые автомобили оборудовались спецсигналами - сиреной и дополнительной центральной фарой дальнего света.

На приборной панели были установлены спидометр, указатели уровня топлива и температуры воды, амперметр, масляный манометр, а также контрольные лампы левых и правых указателей поворота (красные), дальнего света (синяя или фиолетовая) и зажигания (зелёная). Стрелка спидометра имела трёхцветную подсветку, переключающуюся в зависимости от скорости движения: на скорости до 60 км/ч - зелёная, от 60 до 120 км/ч - жёлтая, свыше 120 км/ч -красная.

Базовая модель ЗиС-110 оснащалась закрытым четырёхдверным кузовом типа «лимузин». Спинки передних сидений образовывали внутри салона толстую перемычку, соединявшую центральные стойки кузова. Из перемычки выдвигалась стеклянная перегородка, которая отделяла переднюю часть кузова от задней. Кроме того, в нишах перемычки

помещались два дополнительных откидных сиденья-страпонтена, которые позволяли увеличить общее число мест в машине до семи. Лимузин ЗиС-110 выпускали с 1945 по 1958 год.

В штатное оборудование ЗиС-110 входил ламповый пятидиапазонный радиоприёмник-супергетеродин А-695, потреблявший ток до 4 А.

Автомобили ЗиС-110 использовались не только в качестве представительских, но и как кареты скорой помощи. Они трудились также в ряде таксопарков и перевозили пассажиров на междугородных линиях.

В июне 1946 года за создание ЗиС-110 конструкторам - А.Н. Островцеву, Б.М. Фиттерману, Л.Н. Гусеву и А.П. Зигелю была присвоена Сталинская премия.

 На базе ЗиС-110 было создано несколько модификаций: ЗиС-110А - автомобиль скорой медицинской помощи (машина имела фонарь с красным крестом над ветровым стеклом, откидывавшийся наверх люк в задней части кузова, специальную аптечку, выдвижные носилки в салоне машины и сиденья для медицинского персонала были окрашены в белый цвет с соответствующими надписями); ЗиС-110Б - фаэтон со складной матерчатой крышей, выпускавшийся с 1949 по 1957-й год; три кабриолета ЗиС-110В, укомплектованные складным тентом с электроподъёмником и с окнами, опускавшимися вместе с их рамками; ЗиС-110Ш - экспериментальный полноприводной автомобиль, созданный в четырёх экземплярах (два на шасси Dodge WC51 («Додж - три четверти») и два на базе отечественных полноприводных машин); ЗиС-110П - полноприводной автомобиль; ЗиС-110Ш - штабной автомобиль; ЗиС-110И -модификация с двигателем и коробкой-автоматом от ГАЗ-13 и, наконец, ЗиС-115 - правительственный автомобиль с бронезащитой.

 В конце 1950-х годов высшим партийным и государственным чиновникам стало ясно, что ездить на автомобилях довоенного дизайна представителям одной из самых мощных мировых держав несолидно. И в 1958 году столичный ЗиС, переименованный к тому времени в Автозавод имени Лихачёва, начал выпуск нового лимузина ЗиЛ-111, ставшего первым отечественным автомобилем с кнопочным управлением коробкой передач, электрическими стеклоподъёмниками и кондиционером. В отличие от более ранних автомобилей-лимузинов, выпускавшихся достаточно большими сериями, ЗиЛ-111 изготавливали для весьма узкого круга заказчиков - от десяти до двадцати машин в год

|  |
| --- |
| [**Тип кузова**](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/103273)**:** 4‑дв. [лимузин](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/59049) (7‑мест.) |
| [**Компоновка**](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/197757)**:** [переднемоторная, заднеприводная](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1089989) |
| [**Двигател**](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/5135)**ь ЗиС-110** |
|  |
| Производитель: | ЗиС |
| Марка: | ЗиС-110 |
| Тип: | бензиновый |
| [Объём](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/322160): | 6 005 см3 |
| Максимальная мощность: | 140 [л.с.](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/11088), при 3 600 об/мин |
| Максимальный крутящий момент: | 392 Н·м, при 2 000 об/мин |
| Конфигурация: | [рядный, 8-цилиндр.](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/678882) |
| [Цилиндров](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/27204): | 8 |
| Клапанов: | 16 |
| Диаметр цилиндра: | 90 мм |
| Ход поршня: | 108 мм |
| [Cтепень сжатия](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/88450): | 6,85 |
| Система питания: | карбюратор |
| Охлаждение: | [жидкостное](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/919272) |
| Тактность (число тактов): | 4 |
| Рекомендованное топливо: | А-74 |
| [**Трансмиссия**](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/91627) **механическая 3-ступ.** |
|  |
| Производитель: | [ЗиС](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/921845)/[ЗиЛ](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/921811) |
| Тип: | механическая |
| Число ступеней: | 3-ступ. |
| Передаточные отношения: |   |
| 1 передача: | 2,43 |
| 2 передача: | 1,53 |
| 3 передача: | 1 |
| Задняя передача: | 3,16 |
| Синхронизаторы: | на всех передачах |
| Переключение: | рычагом на рулевой колонке |
| **Характеристики** |
| **Массово-габаритные** |  |
| Длина: | 6 000 мм |
| Ширина: | 1 960 мм |
| Высота: | 1 730 мм |
| [Клиренс](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/10458): | 200 мм |
| [Колёсная база](https://dik.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/94797): | 3 760 мм |
| Колея задняя: | 1 600 мм |
| Колея передняя: | 1 520 мм |
| Масса: | 2 575 кг |
| **Динамические** |  |
| Макс. скорость: | 140 км/ч |