**08-271 ЗиЛ-112С 4х2 спортивный автомобиль с рекордно-гоночным кузовом на шасси №1 для установления рекорда скорости, мест 1, вес 1.33 тн, ЗиЛ-111 244 лс, 230 км/час, заезд на озере Баскунчак 06.1962 г.** **, №1 из 2 экз. ЗиЛ г. Москва**

Информация по ЗиЛ112С со стеклопластиковым специальным рекордно-гоночным кузовом не систематизирована и неоднозначна. Первоисточников не найдено. Есть над чем поработать нашим историкам автоспорта, а пока что имеем.

В 1961 г. дебютировал на гонках новый спортивный автомобиль - ЗиЛ-112С. Не в пример своим предшественникам, громоздким и с большой инерцией, он был легким (снаряженная масса - 1330 кг) и компактным. ЗиЛ-112Спорт производства Завода имени Лихачёва разработан в 1957-60 г. Был изготовлен в двух экземплярах. Участвовал в гонках 1961-70 годов. Последняя и наиболее известная спортивная модель из созданных в лаборатории скоростных автомобилей ЗиЛ. В начале 1977 г. оба ЗиЛ-112С были проданы рижскому клубу антикварных автомобилей (ААК).

О размерах ЗиЛ-112С можно судить по следующим данным (в скобках для сравнения цифры, соответствующие ЗиЛ-112/5): длина - 4200 (4760) мм, ширина - 1640 (1960) мм, высота-915 (1320) мм; база -2600 (3040) мм; колея колес -1350 (1560) мм. Независимая пружинная подвеска передних колес и рулевое управление взяты от ГАЗ-21, коробка передач-от ЗиС-110, двигатель-от ЗиЛ-111. Но подвеска задних колес выглядела непривычно: несущая балка типа "Де Дион" соединялась с рамой четырьмя толкающими штангами и двумя треугольными реактивными рычагами. Упругим элементом служили пружины. Главную передачу, закрепленную на раме, соединяли с ведущими колесами полуоси с двумя карданными шарнирами каждая. Тормозные барабаны (их диаметр составлял 305 мм) были вынесены из колес к главной передаче. На шасси №2 1963 года были применены дисковые тормоза.

И еще несколько технических особенностей: встроенный в главную передачу дополнительный редуктор с быстросменными шестернями (упрощал подбор передаточного числа применительно к конкретной гоночной трассе), крепление колеса центральной гайкой, шины размером 175-16" радиального типа(на некоторых вариациях). Мы вправе поэтому рассматривать ЗиЛ-112С как веху в развитии отечественной автомобильной техники (конструктор В. Ф. Родинов).

В 1962 г. на нем была предпринята попытка установления рекорда скорости. С этой целью был изготовлен обтекаемый одноместный кузов с плавником-стабилизатором и прозрачным фонарем, закрывавшим место гонщика, а также алюминиевый поддон под днище кузова для облегчения протекания воздуха под ним.

*Александр ЛАЗАРЕВ* ***«А был ли рекорд?»*** *Журнал "Игрушки для больших" №13 за апрель 2002 г.*

ЗиЛ-112С был последним творением зиловских инженеров и по праву считался к 1962-му году гордостью отечественного автомобилестроения. Возможно поэтому появилась идея попробовать поставить на нём рекорд скорости. Для этого заезда был создан из стеклопластика специальный рекордно-гоночный кузов, в корне отличавшийся от базового. Его планировали установить на шасси ЗиЛ-112С под №2, но из-за задержки его постройки к лету 1962-го года было принято решение ставить рекордный кузов на шасси №1 (второй автомобиль был более совершенен, чем первый, поэтому предпочтительней была установка кузова именно на второе шасси).

Что же представлял из себя наш рекордсмен? Спортивный ЗиЛ-112С был создан на базе агрегатов ЗиЛ-111, но с более мощным двигателем. Его форсировали, доведя степень сжатия с 9,0 до 10,5. Сцепление и коробку передач взяли от ЗиС-110, внеся предварительно ряд изменений в их привод. Увеличившиеся нагрузки на автомобиль и, вместе с тем, очевидное требование к снижению массы автомобиля привели к отказу от классической рамы в пользу пространственного каркаса из сварных труб марки ЗОХГСА. Крайне неудобные для гибки и сварки, они, тем не менее, обеспечили необходимую жёсткость и прочность. Задний мост на машине специальный, имеет общую балку для колёс при отдельно выполненном редукторе, который укреплён на раме; привод от редуктора к колёсам осуществляется полуосями с двумя карданными шарнирами каждая. Редуктор двухступенчатый, состоит из легкосменной цилиндрической косозубой пары шестерён. Путём их смены можно получить следующие передаточные отношения: 2,62; 3,09; 3,64, где передача 3,64 используется для кольцевых гонок с необходимостью высоких ускорений, а передача 2,62 рассчитана на максимальную скорость и будет устанавливаться для рекордных заездов. Далеко не последнюю роль в спортивном автомобиле играет подвеска. Спереди у ЗиЛ-112С она оригинальная, независимая с поперечными рычагами, стабилизатором поперечной устойчивости и гидравлическими рычажными тормозами.

Ещё одно отличие автомобиля от его собратьев заключалось в возможности установки по выбору любого из трёх комплектов шин: 6,00-16, 6,70-15 и 7,00-16 модели М-65. Последний был рассчитан на нагрузку 350 кг на колесо при внутреннем давлении 4 кг/см2, а также достаточно высокую скорость до 230 км/час. А так как разработчики путём расчётов вывели, что максимальная скорость должна составить 260 км/час при 4850 об/мин коленвала, выбрать решили именно этот вариант.

Таким образом появился новый автомобиль, знакомый по конструкции, но полностью видоизменённый. Новый кузов не мог не повлиять на общие габаритные размеры. Длина, ширина и высота (по килю/без киля) на этой машине составили соответственно: 5000/1626/1350/975 мм, при базе 2581 мм и габаритном радиусе поворота 6100 мм. К лету 1962-го года все основные работы по сборке и регулировке были закончены. Оставалось придать автомобилю, гоночную окраску, и можно отправляться на трассу ставить рекорд. Оставался вопрос, где найти такую трассу? Реально в СССР не было столь длинной подготовленной полосы для осуществления заезда на 500 и 1000 км, поэтому было принято решение проводить заезд на соляном озере Баскунчак, что в Астраханской области. Его площадь составляла 150-200 км, при этом оно обладало ровной твёрдой поверхностью. Перед выездом на озеро машина была окончательно собрана, а затем подверглась частичной разборке для большей сохранности её частей при перевозке. Добираться до места решили раздельно. Вся команда отправилась до ближайшего к озеру города Ахтубинск на поезде с тем, чтобы к приезду автомобилей устроиться в гостинице и решить ряд организационных проблем. В этот же день из Москвы выехали два грузовика. Один, ЗиЛ-164, вёз автомобиль, другой же, с кузовом "фургон", вёз бочки с топливом, инструмент и снятые детали "рекордсмена". С разницей в один день они прибыли в поселок Нижний Баскунчак, где их уже ждали с нетерпением.

И вот, наконец, вся команда была в сборе перед бескрайним простором белой глади. Днём, когда солнце поднималось достаточно высоко, линия горизонта исчезала, и определить край озера уже было невозможно. Вскоре выяснилась ещё одна особенность Баскунчака: работать можно было только с 4-х часов до 11-ти утра, а потом с 16-ти до 19-ти дня. И только в это время, когда температура была ниже 25о, можно было что-то делать. А работы было немало. Первым делом, после выгрузки машин приступили к монтажу деталей, снятых ещё в Москве. Первой деталью стал головной обтекатель, выполненный из оргстекла. Его не успели доделать в Москве и подгоняли уже на месте. Затем пришла очередь алюминиевого поддона. По идее он должен был создать единое, плоское днище по всей длине машины с тем, чтобы не препятствовать потоку воздуха, проходящему под машиной. Он состоял из 3-х листов и крепился своими краями с боков на кузов.

На рекордный заезд поехали сразу два гонщика; Геннадий Жарков (пилот №1) и Виктор Галкин (пилот №2). И, конечно, никто из них не мог знать, что готовит им соляное озеро. За несколько дней до приезда команды над озером прошёл дождь, и оно оказалось покрыто водой, на поверхности образовались углубления в виде отдельных ям, заполненных водой (ропой), которые делают поверхность озера для движения автомобилей с большой скоростью абсолютно непригодной. Что делать? Собираться и ехать домой? Нет.

Начальник спортивной лаборатории Глазунов, возглавлявший эту экспедицию, решил не спешить с отказом от заезда, а попробовать всё-таки выровнять хотя бы небольшой участок. Для этого вся команда, вооружившись вёдрами с песчаной солью, принялась методично, метр за метром, засыпать лунки с водой. В итоге, после многочасового хождения с вёдрами взад и вперёд, оказалось, что поверхность стала неоднородной. Только что засыпанная соль не застывала и оставалась мягкой на фоне более твёрдой поверхности вокруг лунки. Всем стало ясно, что рекорда скорости добиться не удастся. В связи с этим решили немного изменить программу заезда, сократив её до минимума: определения максимальной скорости, замера скорости на участке около 6 км, подбора свечей из нескольких комплектов и определения устойчивости на прямой.

Титанический труд конструкторов, испытателей, механиков, построивших этот автомобиль, оказался размыт простой дождевой водой. И всё-таки есть в этом что-то символичное. На трассе не было машин, способных победить наш ЗиЛ. Он уступил только природе, показавшей ещё раз своё превосходство над человеком.

P.S. После возвращения в Москву рекордно-гоночный кузов сняли и заменили на обычный двухместный. Ещё примерно полгода он лежал в углу спортивной лаборатории, после чего его за ненадобностью разрезали и сдали в утиль.

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