**08-270 ЗиЛ-112С 4х2 автомобиль с рекордно-гоночным кузовом на шасси №2 для установления рекорда скорости, мест 1, снаряженный вес 1.4 тн, ЗиЛ-111 240 лс, 230 км/час, №2 из 2 экз. ЗиЛ г. Москва 1963 г.**



 Первоисточников не найдено, разночтений не мало. Например, модель датирована 05.1963 г., а пишут, что «планировали рекорд средней скорости в 24-часовом заезде … на только что открытом Дмитровском полигоне», хотя по информации на perevozki-stolitsa.ru: «По окончании строительства нескольких основных дорог, сооружений и промбазы полигон ввели в эксплуатацию 23 июля 1964 года. Эту дату принято считать официальным началом деятельности Автополигона НАМИ». Да ещё и «подготовка затянулась: над трассой закружились снежинки». Не говоря о том, что 24 часа без фар на 14-километровом кольце не до рекордов. Подождем исследований наших гуру.

А пока по Ежи Ленцу «Если из истории убрать всю ложь, то в ней может вообще ничего не остаться». Читаем, что гуляет на просторах интернета.

*Из Mad-V8 Павловка, Омская обл. www.drive2.ru*

 ЗиЛ-112Спорт производства Завода имени Лихачёва разработан в 1957-60 г. Был изготовлен в двух экземплярах Участие в гонках: 1961-70 г. 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 270-280км/ч. Дистанция в 500 метров при старте с места преодолевалась за 15,96 секунд. Разгон до 100 км/ч занимал 4,5 сек.

 Показатели серийных моторов V8, бравшихся за основу для разных версий ЗиЛ-112С:

**ЗМЗ-13** - 5,5 литра, мощность 195 л/с, крутящий момент 420 н/м, блок и гбц алюминиевые

(вес мотора 260 кг).

**ЗиЛ-111** - 6 литров, мощность 200 л/с, крутящий момент 442 н/м, блок чугунный, гбц алюминиевые.

**ЗиЛ-114** - 7 литров, мощность 300 л/с, крутящий момент 560 н/м, блок и гбц алюминиевые

(вес мотора 290 кг).

 Сколько снимали с ЗМЗ-13 и ЗиЛ-114 неизвестно, а вот мотор ЗиЛ-111 был форсирован с 200 до 244 л/с с двумя 4-камерными карбюраторами К-85.

 Конструкция

ЗиЛ-112С был целиком оригинальной разработкой. В конструкции в максимально возможной мере применялись узлы ГАЗ-21 и ЗиЛ-111. Основу шасси составляла пространственная рама из тонкостенных стальных труб диаметром 50мм, 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 против 3160 мм у укороченной версии ЗиС-112; колея колес - 1350 мм. Наибольший вес был у версии с ЗиЛ-111, а наименьший с ЗМЗ-13, 1100-1330 кг против 1900 кг у 112-го.

 Передняя подвеска применена серийная, от ГАЗ-21. Задняя подвеска представляла 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 простыми рычагами 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.

 Тормозы 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. 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 гг., а постройка была закончена в 1961 г.

Осенью того же года он впервые принял участие в гонках.

**ЗиЛ-112РГ - рекордно-гоночный**

 В 1962 г. на нем была предпринята попытка установления рекорда скорости в классе 10 группы I. Группа I это заезд с места на дистанцию 500 метров. Класс 10 это авто с объёмом двигателя 6-8 литров. 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, планировалось достичь 320-350 км\час, но начались дожди, на чуть подсохшем участке развили скорость на выходе 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.

 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 подготовка затянулась: над трассой закружились снежинки, а над спортивной лабораторией сгустились тучи. Руководство и партком ЗиЛа посчитали создание спортивных машин делом ненужным, отрывающим специалистов и средства от основных задач одного из "флагманов советской индустрии". В итоге, побитие рекорда не состоялось.

 Тем не менее, 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 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.

 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).

*(с) 2007 Костин К. на archive.vn*

1961 ЗиЛ-112С

 Пожалуй, самая злая, жестокая, безжалостная машина, причем жестокая именно к своим владельцам, не прощающая малейших ошибок - AC Cobra. Кобра - бескомпромиссный спорт-кар, один из лучших в своем классе: потрясающе красивый и потрясающе мощный. Впрочем, это определение подходит и к ЗиЛ-112С - советской "кобре". Кроме схожей внешности (обратите внимание на линию передних крыльев ЗиЛ-112С - напоминает капюшон кобры, не правда ли?) AC и ЗиЛ имеют и схожий темперамент. [] К началу 1960х годов за плечами конструкторов Завода имени Лихачева (бывшего ЗиС) был уже далеко не один построенный спорт-кар. В первую очередь, конечно, это ЗиС-101-Спорт. А во вторую - серия "сто двенадцатых", среди которых и первый ЗиС-112 1951 года (дизайн В. Росткова), и последующие ЗиС начиная 112/2 - 112/5. Последним в этой серии и стал легендарный ЗиЛ-112С конструктора В. Ф. Родионова. Автомобиль отличался рядом весьма любопытных технических решений. В первую очередь - полностью стеклопластиковый кузов на трубчатой лонжеронной раме. Редуктор заднего моста был сделан так, чтобы шестерни можно было быстро поменять "на коленке", приспосабливая характеристики трансмиссии под особенности той или иной гоночной трассы. Колеса менялись тоже быстро благодаря креплению на единственной центральной барашковой гайке. Передняя подвеска - "волговская", задняя - оригинальная независимая, пружинная. Тормоза - барабанные, собственной конструкции, причем задние (для уменьшения неподрессоренных масс) - у главной передачи. Разумеется, ключевым моментом любого спортивного автомобиля является двигатель. ЗиЛ-112С оснащался восьмицилиндровым V-образным двигателем ЗиЛ-111 рабочим объемом 5980 см. куб., степенью сжатия 10,5. С четырьмя карбюраторами МКЗ-К85 мотор выдавал 240 л.с. при 4000 об./мин., разгоняя полуторатонный автомобиль до 260 км/ч!!! Для советского спортивного автомобиля 1961 года - абсолютный рекорд! В 1962 году появился второй экземпляр ЗиЛ-112С в таком же фирменном бело-синем окрасе заводской спортивной команды, что и первый. [] В том же 1962 году заводская команда выехала на озеро Баскунчак Астраханской области. Цель вылазки была проста - на специально подготовленном ЗиЛ-112С-Р побить рекорд скорости в классе 10 группы I в заездах на 1 км со стартом с хода. Для этого был изготовлен специальный обтекаемый кузов с плавником-стабилизатором и поддон, закрывающий днище. К несчастью в славящейся сухим климатом области в тот год прошли сильные дожди, заметно повредившие соляную корку. Автомобиль удавалось разогнать лишь до 200-230 км/ч, больше не выдерживали шины. Но, потерпев первую неудачу, зиловцы не сдались. Вторая попытка - теперь на рекорд средней скорости в 24-часовом заезде - была предпринята на Дмитровском полигоне. Кстати, кольцо полигона длиной 14 километров обкатывали именно на ЗиЛ-112С - самом быстром отечественном автомобиле тех лет. Вторая попытка закончилась даже не начавшись. Проблемы теперь были не технического или организационного характера, а исключительно политического - руководство и партком ЗиЛа посчитали создание спортивных машин делом ненужным, отрывающим специалистов и средства от основных задач одного из "флагманов советской индустрии". Однако, несмотря на все перипетии, в 1965 году один из 112С подвергся глубокой модернизации, получив после этого индекс 112С/65. Конструкция кузова и шасси в целом осталась без изменений, кроме тормозов, замененных на дисковые. Двигатель же подвергся замене на восьмицилиндровый V-образник ЗиЛ-114 объемом 6959 см. куб. с четырьмя карбюраторами МКЗ-К85. Мощность двигателя составляла уже 270 л.с. при 4300 об./мин., а потолок скорости - 270 км/ч. Реконструкция положительно сказалась и на спортивных результатах - если до 1965 года на ЗиЛ-112С была завоевана лишь бронза (В. Галкин, 1963; Г. Жарков, 1964), то в 1965 году, на обновленном 112С/65 - золото (Г. Жарков)! А с 1967 по 1970 на ЗиЛ-112С/65 было установлено три рекорда скорости на дистанции 0,5 км со стартом с места (наивысший достигнутый результат - 112,6 км/ч). [] Но ничто не вечно под луной, прошла и эпоха "сто двенадцатого". Оба автомобиля еще довольно долго пылились на заводе. Их ждала та же участь, что и все предыдущие спортивные, во многом эпохальные для отечественного автомобилестроения, даже, не побоюсь этого слова - легендарные машины: по кускам на свалку. ЗиС-112С и здесь оказались уникальными. Оба дожили до наших дней, причем если один стоит в рижском музее, то второй, судя по слухам, и сегодня участвует в заездах на 402 метра, оставляя далеко позади себя заточенные Impreza WRX и STI Lancer Evo.