

ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

РОЛЛИНГ УИЛЗ



ВЕЗДЕХОД для НИКИТЫ СЕРГЕЕВИЧА

тестируем полноприводный фаэтон ЗИС-110П стр.46



Пожарный Horch 853 стр.94

- **Retromobile 2012** – Эксклюзивный репортаж с парижской выставки стр.12
- **Историческая техника** – Критерии выбора, особенности владения и нюансы законодательства стр.22
- **Танки на острове** – Поисковая экспедиция на Шумшу (Северные Курилы) стр.36
- **Laffly S20TL** – Полигонные испытания старого артиллерийского тягача стр.66
- **M29C Weasel** – Американский плавающий снегоболотоход времён Второй мировой войны стр.84
- **Ретро-автомобиль и современные горюче-смазочные материалы** стр.100
- **Русские таксисты в Париже** – Кто они были, наши соотечественники, изгнанные революцией из своей страны стр.106

Для первого лица государства

Тестируем полноприводный ЗИС-110П (автомобиль обслуживал Н.С. Хрущёва).

46

Заложники французской доктрины

Вездеходы Второй мировой войны: Laffly S20TL VDP и Hotchkiss W15T47.

66

Маленький и ловкий хищник

Обстоятельный конструктивный анализ и краткий подмосковный тест Studebaker M-29C Weasel.

84

Самый красивый пожарный автомобиль

Hotch 853: история перерождения и очное знакомство с автомобилем, который «прожил» две жизни.

94

Шестьдесят шестого! «Евро»! До полного!..

Что следует заливать в баки классических автомобилей и каковы последствия использования современного топлива.

100





Текст >> Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
Фото >> Алексей КОНОПЛЁВ,
Алексей ВАСИЛЬЕВ,
а также из архивов АМО ЗИЛ

История создания и полигонные испытания уникального полноприводного кабриолета ЗИС-110 П

ДЛЯ ПЕРВОГО ЛИЦА



История создания автомобиля ЗИС-110 изобилует крайне интересными моментами. Начиная с того, что, как две капли воды похожий на американский Packard One Eighty 1941 (42-го модельного) года, ЗИС не имеет с ним ни одной общей детали. И заканчивая тем фактом, что новый советский автомобиль высшего класса был создан от «партийного задания» до первого ходового образца меньше чем за год! И это в условиях, назвать которые комфортными язык не поворачивается — шла Вторая мировая война. Но сегодня речь пойдет не о модели в целом. Дело в том, что волею судеб в поле нашего зрения попал совершенно уникальный полноприводный кабриолет ЗИС-110П: автомобиль был сделан в единственном экземпляре для Никиты Сергеевича Хрущёва. Данная машина предназначалась для выездов Первого Секретаря ЦК КПСС в колхозы и целинные земли, освоение которых шло в тот момент полным ходом.

This material is dedicated to the test

of all-wheel drive cabriolet ZIS-110P manufactured in 1956. Tests of this unique make of the open car, created in one single copy for the top leaders of the country, namely, for Nikita Sergeyevich Khrushchev, were carried out on special tracks and stands of Dmitrov automobile ground. The article tells the story of the make development, specifics of its original transmission with connected all-wheel drive and the people behind its creation. The automobile was designed for the drives of the USSR first person to agricultural and hunting lands.

ГОСУДАРСТВА

Итак, окрестности города Дмитрова, очень холодно, а передо мной стоит Автомобиль, сияющий, грациозный и вызывающий глубокий душевный трепет. Он – единственный в своем роде. Он – уникальный. Он восхищает игрой солнечных лучей, пронизывающих жгучий морозный воздух на отполированных до состояния зеркала бортах и бамперах. А ещё Он... оборудован мягкой складной крышей. С другой стороны, тестировать кабриолет при минус 20 – это даже романтично. Тем более что в наши планы входила не просто езда туда-сюда в рамках Дмитровского автополигона, а «самая настоящая охота» в тех же территориальных пределах. Хотя, почему бы и нет? Во-первых, как уже было сказано, данный автомобиль оборудован полным приводом и понижающей передачей. Во-вторых, наша тестовая группа соответствующим образом экипирована. А в-третьих, на нашем журнальном календаре зима 1956-го.

ПО ШТАБНЫМ ДЕЛАМ

Всего полноприводных ЗИС-110, по различным данным, было произведено от четырёх до пяти экземпляров. В том числе два опытных ЗИС-110Ш, базирующихся на агрегатах Dodge и ГАЗ. Собственно, именно эту внедорожную модификацию можно считать одной из наиболее важных вех в деле создания тестируемого сегодня «роскошного охотничьего транспорта». А началась вся эта полноприводная история с того, что в 1949 году, то есть спустя три года после появления модели ЗИС-110, партийные лидеры СССР, министры и высший офицерский состав окончательно пересели на эти замечательные автомобили. Пересесть-то они пересели, но спустя некоторое время стало ясно, что для генералов, которые в отличие от «всяких там гражданских» зачастую передвигаются по дорогам без твёрдого покрытия, тяжёлая заднеприводная машина не слишком подходила. Отсюда возникло задание, суть которого проще всего формулируется фразой: «Чтоб с полным приводом и к концу следующей недели». И тут-то возникла проблема – нет, в области конструирования полноприводных машин инженеры Завода имени Сталина обладали достаточным опытом и знаниями, но требование «к концу следующей недели» фактически исключало возможность серьёзного проектирования.



Хрущёв общается с покорителями целинных земель. Но в данном случае нас интересует не столько Никита Сергеевич, сколько стоящий на заднем плане уникальный полноприводный ЗИС-110П в кузове фазетон. Собственно, именно этот автомобиль мы и имеем честь сегодня тестировать...

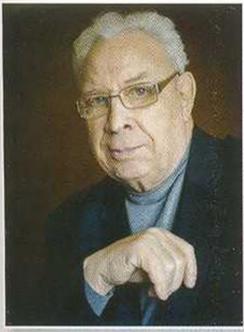


Полноприводный ЗИС-110П (шасси №3) с кузовом лимузин (фото сверху). В настоящее время автомобиль бережно хранится в одном из заводских цехов. Машина не до конца укомплектована, но находится в хорошем техническом состоянии (фото внизу). Насколько мы можем судить, агрегатно она соответствует протестированной нами версии с кузовом фазетон.



фото из архива Владимира Киреева

Для опытного образца были взяты агрегаты Dodge WC 51 и экспериментального ГАЗ-62 (коих в то время на заводе было предостаточно), а двигатель и рама были «позаимствованы» у бронированного ЗИС-115. В результате межвидового скрещивания великолепная независимая пружинная передняя подвеска была заменена на рессоры и неразрезной мост, топливный бак увеличился, а у приподнятого над рамой кузова появились дополнительные «юбки», скрывающие выступавшие агрегаты. Кстати, в процессе доводочных испытаний в экспериментальном цеху было создано несколько вариантов автомобиля. Это были вариации на тему жёсткости рессор, компоновки агрегатов и тому подобное – «конструирование» велось на «живых» автомобилях, которые тут же отправлялись на испытания. Такой подход изначально не мог дать на сто процентов качественный результат, но задание было выполнено в срок. Одна неувязка – машина получилась недостаточно хороша, во всяком случае для генералов. Комфорт ЗИС-110Ш был минимален (рессоры и тяжёлые мосты – не лучший вариант в плане плавности хода), масса и расход топлива слишком велики, а проходимость достаточно условна. Неудивительно, что приёмочные испытания для запуска в серию автомобиль не прошёл. Так, не начавшись, закончилось производство штабной модели... Но потраченные усилия не пропали даром – был получен



Иван Иванович ГРИДНЕВ

*Начальник
технической части
производства
оригинальных
и специальных
автомобилей АМО ЗИЛ*

**КАБРИОЛЕТ
БЫЛ ТОЧНО ОДИН**

Когда я работал на производстве ЗИС-110, территория завода была совершенно другая. Сейчас мы возьмём тот цех не иначе как «старый автобусный». На третьем этаже находились жестяники, на первом – сборка кузовов, на четвёртом – окрасочный цех. Кузова перемещали на специальных лифтах. Я почти ко всем ЗИСам имел отношение, работал в кузовном цеху. Тогда я был совсем молодой – семнадцать лет. Я пришёл на производство в 1955 году, за три года до окончания производства 110-й модели. До сих пор очень люблю эту машину, считаю её одной из красивейших. Меня привёл на завод отец – он в то время был макетчиком, создавал из дерева «болванки» для формования кузовных деталей, в том числе и для модели ЗИС-101, когда ее начали делать уже не по американским штампам. Естественно, я хотел работать на производстве именно этих автомобилей – лучших советских машин. К сожалению, я был далёк тогда от технической стороны производства ЗИС-110, не могу ответить на технические вопросы по редукторам или раздаточной коробке, но по своей кузовной специальности помню всё. Помню, из каких частей состояли передние крылья, где были сварные швы, как делалась из четырёх отдельных листов крыша. А ещё помню, какие кузова мы отдавали в экспериментальный цех. Машину делали буквально «с ватманского листа», поэтому ни утверждённой документации, ни каких-либо ещё данных не было. Даже испытаний толком не вели: экспериментальщики её покатали слегка и успешно сдали. Естественно, мы все знали для кого машина – такие машины делались неспешно, по полгода, люди говорили. Ведь это был единственный кабриолет с полным приводом. Вот сколько всего было полноприводных, сказать не смогу, просто не вспомню, но кабриолет точно был один. Я лично делал к нему центральные стойки кузова. Машина эта совершенно точно была чёрная. Покрашена обычной «нитрой». Все эти мифы про «шесть слоёв лака» – враньё. Просто полированная чёрная нитропокраска.

бесценный опыт, а заодно и появилось понимание вектора развития подобных автомобилей. Собственно, с этого момента и начинается вторая часть истории.

ЗАМЕТКИ НА ПОЛЯХ

После неудачи с ЗИС-110Ш идея разработки полноприводного автомобиля высшего класса никуда не делась, разве что приоритеты стали несколько иными. Требовалось взять в качестве «основы» легковой ЗИС-110 и снабдить его дополнительными средствами преодоления тяжёлых полевых и грунтовых дорог, а именно приводом на передние колёса и понижающей передачей. Таким образом, в стандартном заднеприводном режиме машина оставалась бы обыкновенным (насколько слово «обыкновенный» применимо к ЗИСу) представительским автомобилем высшего класса, а при включении переднего моста получала бы существенный прирост возможностей на бездорожье. На этот раз к конструированию подошли более обстоятельно. Тем более что работы над полноприводной трансмиссией на московском автозаводе велись ещё с довоенных лет совместно с ГАЗ и НАТИ. В частности, грузовые автомобили ЗИС-32 (4x4) и ЗИС-36 (6x6) в небольшом количестве производились вплоть до эвакуации завода в Ульяновск. Ну а наличие в Горьком полноприводного ГАЗ-62 и вовсе упрощало задачу...

Таким образом, когда в 1955 году завод получил задание подготовить автомобиль повышенной проходимости для высшего руководства страны, заводчане, что называется, были во всеоружии. Используя вышеозначенную концепцию, собственные предварительные наработки и помощь со стороны Горьковского автозавода, ведущий конструктор завода Борис Фёдорович Тихомиров в сжатые сроки (скорее всего, автомобиль готовили к празднику 7 Ноября) представил ходовой предсерийный образец ЗИС-110П («П» – в данном случае означает не «полный привод», а «повышенной проходимости»).

За основу машины было взято шасси ЗИС-115 и его же доработанный восьмицилиндровый двигатель со сдвоенным карбюратором. Рама была изменена для прокладки переднего карданного вала и подвеса полноприводной трансмиссии. В итоге всё получилось крайне гармонично. Ни внешность, ни комфорт, ни надёжность не пострадали, а проходимость значительно повысилась. Машина прошла приёмку и таким образом положила начало крайне малой, но безусловно интересной серии с индексом ЗИС-110П. Что же касается виновника нашего сегодняшнего сюжета с «выездом на охоту в рамках Дмитровского автополигона», а именно фаэтона ЗИС-110П, то непосредственно перед написанием этого материала мы руководствовались теорией



ВИЗУАЛЬНЫЙ АНАЛИЗ КОЛИЧЕСТВА ВЕДУЩИХ МОСТОВ

Эта фотография является предметом особого интереса в среде коллекционеров марки ЗИС. Предполагается, что на фото изображён ещё один (второй) полноприводный фаэтон 110П и, возможно, этот автомобиль сохранился. Увы, вынуждены констатировать – на снимке заднеприводная машина... Вы спросите, из чего сделан такой вывод, ведь внешне отличить ЗИС-110 и ЗИС-110П практически невозможно? Всё достаточно просто. Обратите внимание на размеры колёсных ступиц и соответственно декоративных колпаков полноприводной и заднеприводной версий (справа – версия 4x4). Да, в целом форман колпака не слишком различается, а вот глубина никелированной «тарелки» отличается весьма значительно. Более того, колпак от заднеприводной машины не налезет на ступицу 4x4 (мы проверили).



о существовании двух машин в этом исполнении. Теорией, которая была разрушена в ходе изучения фотографии предполагаемой второй открытой полноприводной машины. Ну а после разговора с работавшим в 50-е годы в кузовном цехе завода Иваном Ивановичем Гридневым сомнений и вовсе не осталось – полноприводный фаэтон был выпущен экспериментальным цехом в единственном экземпляре!.. И на этой высокой ноте я перейду непосредственно к рассказу об автомобиле.

ОСОБЕННО ПРИЯТНЫЙ ПРИЁМЕ ДЖАЗА

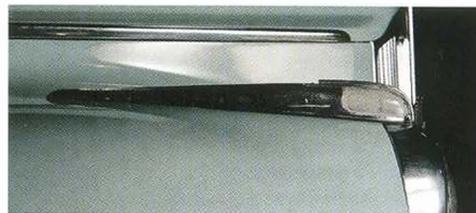
Поверьте на слово, ЗИС-110 – это не просто нечто, похожее на Packard с элементами дизайна Buick и Cadillac. ЗИС-110 – это что-то совершенно иное, гораздо более гармоничное. А как вам такое наблюдение? Обычно во время съёмки теста фотограф занимает некую выигрышную с точки зрения «задника» и света позицию, а от тест-пилотов требуется несметное количество раз проехать мимо с разной скоростью и под разными углами с тем, чтобы впоследствии была возможность выбрать удачный ракурс. Так вот, в случае с ЗИС-110П мы столкнулись с неожиданной проблемой – автомобиль выглядел одинаково великолепно при любой точки зрения! А это завораживающее сочетание чёрного матерчатого верха и бледно-голубого кузова, зрительно придающее машине стремительность... Правда, справедливости ради нужно отметить – этот цвет не оригинальный. Изначально этот ЗИС вышел с завода в классическом чёрном цвете, а в характерный голубой был перекрашен позже. Но хватит эстетических словоизлияний – давайте заглянем под капот.

Для середины 50-х годов с технической точки зрения ЗИС-110 вообще и ЗИС-110П в частности не являли собой каких-либо технических откровений. Но для года 46-го, когда, например, рядный 8-цилиндровый двигатель ЗИС (точная копия мотора Packard 180) был представлен, – здесь полно новинок. Одно только применение гидравлических толкателей клапанов, позволявших избавиться от сложной процедуры регулировки, особенно осложнённой нижнеклапанной схемой двигателя, само по себе

После разговора с работавшим в 50-е годы в кузовном цехе Иваном Ивановичем Гридневым сомнений вовсе не осталось – полноприводный фаэтон был выпущен экспериментальным цехом в единственном экземпляре...



Машине первых лиц Советского государства красное знамя однозначно подходило лучше, чем «духи экстаза»... Кстати, сам флаг выполнен из трёх отдельных частей и при правильном освещении это создает иллюзию «трепещущего знамени».



Обрамление габаритных огней, как и большинство элементов декора, позаимствованы у Packard. Но позаимствовано творчески.



Packard 180 создавался, когда Америка переходила от удобных, но опасных, открывавшихся против хода дверей, на «безопасные», открывавшиеся по ходу. Как автомобиль высшего класса, Packard не мог поступиться удобством задних пассажиров, но игнорировать тенденцию было бы неправильно. В результате автомобиль, а вслед за ним и ЗИС-110, получил двери, открывающиеся навстречу друг другу.



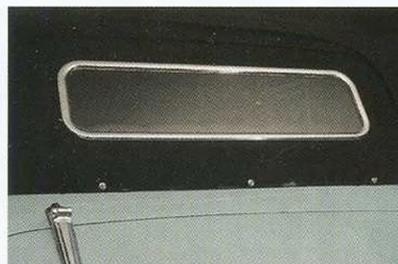
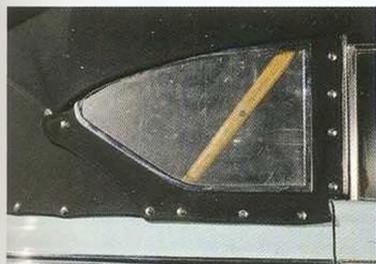
ЗИС-110П с кузовом фаэтон. Заложен и произведен в 1955 году, а сдан в эксплуатацию в 1956-м (точная дата неизвестна). Обратите внимание на номер шасси – первый.





КАБРИОЛЕТ, ФАЗТОН, ТУРЕНВАГЕН?

Очевидно, что назвать ЗИС-110П кабриолетом можно разве что с некоторой натяжкой. Дело в том, что конструкция его складной крыши по сложности установки скорее соответствует термину «фазтон» или «туренваген». Что, впрочем, неудивительно – первому лицу собственноручно складывать и устанавливать крышу не было необходимости, а трудозатраты обслуживающего персонала особенно никого не интересовали. Нет, мы нисколько не сомневаемся, что профессиональному, проверенному соответствующими органами водителю открыть целый ряд защёлок, отвернуть уйму винтов, отдельно снять маленькие задние стёкла и... демонтировать центральные стойки (учтите, что всё вышеперечисленное нужно выполнить в правильной последовательности) не составляло труда, да и времени занимало не слишком много. Нам же, без соответствующей тренировки, это показалось совсем непросто. Ещё больше времени заняла обратная сборка. Таким образом, мы вынуждены констатировать: в случае внезапно налетевшего ливня, наш «Никита Сергеевич» изрядно бы промок.



Автомобильные эмблемы являются предметом коллекционирования, что, в свою очередь, служит одной из причин их «дефицитности». На данном экземпляре заводской знак, к счастью, сохранился



Советскими ПДД допускалось (и даже рекомендовалось во имя снижения производственных издержек) использование одного заднего габаритно- тормозного фонаря, но на ЗИСах, естественно, не экономили.



Ручка замка багажного отделения выполняет не только свои «прямые обязанности», но по совместительству является ещё и фонарём подсветки номерного знака.



Жалюзи, обычно представляющие собой отдельный блок, на ЗИС - 110 сформированы самой декоративной решёткой. Вертикальные лопасти – поворотные и управляются термостатом автоматически.



На этапе проектирования ЗИС - 110 не просто «срисовывался» с зарубежных аналогов. Его правильнее назвать собственной разработкой, выполненной «по мотивам» Packard, Buick и Cadillac начала 40-х. Более того, кузов автомобиля проходил существенную доработку по результатам тестов в авиационной аэродинамической трубе.



Под капотом ЗИС - 110П установлен шестилитровый двигатель ЗИС - 115 – улучшенная версия мотора ЗИС - 110 (мощность выросла со 140 до 162 л.с.). Кстати, под капотом можно увидеть свидетельство происхождения мотора – надпись «ЗИС» на голове блока расположена в том же месте, что и «Packard» на американском «первоисточнике».



Установленный под капотом ЗИС двигатель «кормя» уходит к моторам Packard и следовательно относится к довоенным нижнеклапаным агрегатам. Но внимание: при этом сами клапаны оборудованы безззорными гидравлическими толкателями (гидрокомпенсаторами).



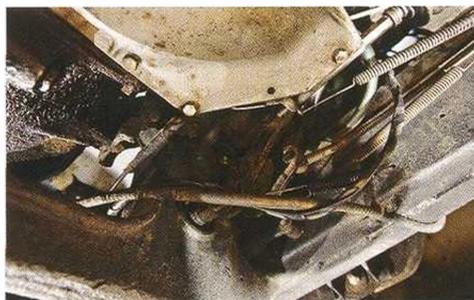
Модели ЗИС - 110П от бронированного ЗИС - 115 досталась и резервная система зажигания (фото слева), переключатель которой установлен под панелью приборов, и вторая система электропитания (фото переключателя справа). Бронированные автомобили оборудовались ими в обязательном порядке, а открытый полноприводный кабриолет получил их «в наследство».

было большим техническим шагом вперёд. А такие кажущиеся простыми вещи, как пусковой «автомат» в карбюраторе с воздушной заслонкой на основе биметаллической пластины, полный переход на электрический запуск (у машины отверстия для заводной рукоятки нет в принципе), демпфер крутильных колебаний на коленвале, второй термостат, автоматически управляющий жалюзи радиатора, двухнитевые фары-лампы – все это по-настоящему высокие технологии для своего времени. Увы, но на кабриолетах не использовалось ещё одно техническое чудо – электро-гидравлические стеклоподъёмники (здесь применён механический привод). Также нужно упомянуть про то, что тестируемый нами автомобиль оснащён тремя отопителями и радиоприёмником с управляемой из салона антенной! Кстати,

Для переднего моста была использована компактная главная пара с вдвое меньшим передаточным отношением, а к ней пристыкован понижающий шестерёнчатый редуктор.



Рама ЗИС-110П весьма существенно отличается от рам ЗИС-110. На «тяжёлом шасси» нет характерных для стандартного «сто десятого» X-образных поперечин с центром в середине базы. А ещё на этом фото видно, что карданные валы находятся в разных плоскостях, что, в свою очередь, требует для обеспечения плавной работы очень сложных расчетов геометрии.



На ЗИС-110 была применена полностью дублированная (уникальное решение для того времени) и достаточно эффективная гидравлическая тормозная система с исполнительными механизмами барабанного типа. Одно плохо: расположение элементов тормозной системы и в частности главного тормозного цилиндра никак не соответствует «внедорожному» позиционированию автомобиля.



Для ускорения процесса прогрева двигателя и предотвращения выхолаживания системы охлаждения в верхнем бачке радиатора располагается дополнительный термостат. Он автоматически управляет вертикальными элементами радиаторной решётки, играющими роль жалюзи.

о радиоприёмнике. Это просто нечто... Вот буквально пара строк из инструкции по эксплуатации ЗИС-110: «При регулировке тембра меняется цвет шкалы радиоприемника. Правое положение (красный цвет) – приём речи. Среднее (белый цвет) – приём пения. Левое положение (голубой цвет) – приём музыки. При голубом цвете подчёркиваются басы, ударные инструменты, что даёт приглушённый мягкий звук, особенно приятный при приёме музыки джаза».

СОБСТВЕННО, О ГЛАВНОМ

Самая важная часть ЗИС-110П, отличающая его от «обычных сто десятых», – это его полноприводная трансмиссия. И здесь есть о чём поговорить. Дело в том, что модификация 4x4 не была серийной: изначально использовалась раздаточная коробка от ГАЗ-62 (по наследству от одного из опытных образцов модели Ш). Причём, несмотря на то, что различные источники утверждают о «специальной версии» этой РК для ЗИС, вся её «специальность» заключается в вилках крестовин, рассчитанных под иные, чем на полноприводном грузовике ГАЗ карданные валы. Конечно, я не могу утверждать со 100%-ной уверенностью, так как не разбираю агрегат, но есть мнение, что на серийных 110П раздаточная коробка была действительно немного переосмыслена и доработана. А то, что мы видим на тестируемом автомобиле, – развитие агрегата ГАЗ-62 под спецификации ЗИС (конструктивная основа осталась без изменений, а внешних отличий мне разглядеть не удалось). Так что

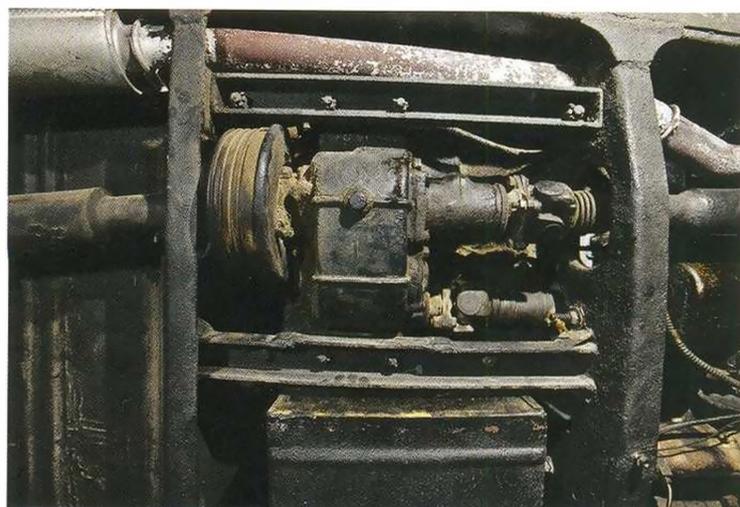
Система привода передних колёс... От компактного редуктора, не выступающего за габариты крепления нижних рычагов, к ступицам идут приводные валы с наружными шарнирами равных угловых скоростей. Что же касается применения двух пружин с каждого борта, то это решает вопросы компоновки привода.



в данном случае нам гораздо интереснее, например, шарниры равных угловых скоростей в приводе передних колёс (снова довольно передовая технология) и редуктор переднего моста (первенство в моём личном табели о рангах необычных технических решений). Точнее, не один передний редуктор, а целых два... Дело в том, что для привода передних колёс по компоновочным соображениям следовало применить достаточно компактный, но при этом соответствующий заднему по передаточному числу редуктор. А так как на полноприводной модификации использовался задний мост от «бронированного» варианта ЗИС-115 со всеми вытекающими в виде увеличенного передаточного числа и размера главной передачи, разместить под двигателем его полный аналог не представлялось возможным. Тогда за основу была взята компактная главная пара с вдвое меньшим передаточным отношением, а к ней пристыкован понижающий шестерёнчатый редуктор – его хорошо видно на фотографиях. В итоге передний мост получил передаточное отношение чуть большее, чем задний. С одной стороны, так делать неправильно. Но на дороге с асфальтовым покрытием полный привод включать никто и не собирался (инструкция



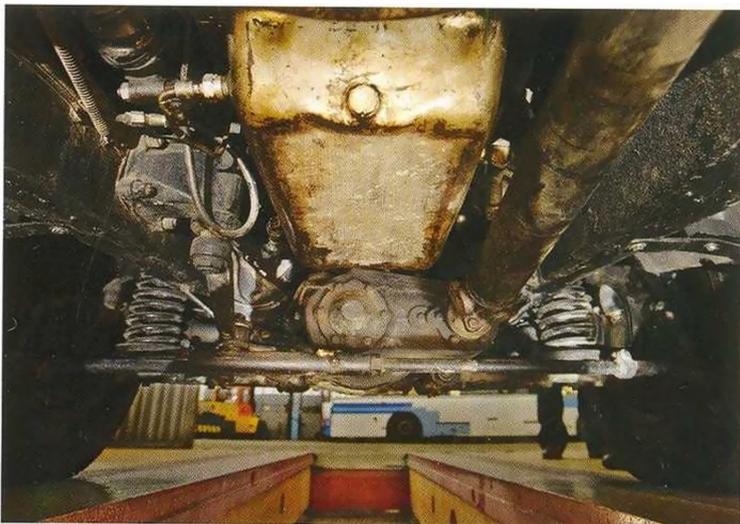
Применение в задней подвеске довольно длинных рессор с большим радиусом изгиба листа положительно сказывается на плавности хода. А для уменьшения трения между листами рессоры смазаны и заключены в плотные чехлы, предотвращающие попадание песка в пары трения.



Раздаточная коробка достаточно сильно смещена от продольной оси автомобиля: скрещивание «ГАЗовских» и «ЗИСовских» технических решений просто не могло обойтись без «обходных технологий».



Передняя подвеска ЗИС-110 хоть и независимая, но обладает довольно большими ходами за счёт длины рычагов. Это тоже не в последнюю очередь влияет на комфорт, особенно на разбитых дорогах, а также добавляет машине и толику внедорожных способностей.



На этой фотографии прежде всего стоит обратить внимание не на масляный картер двигателя (на переднем плане), а на наличие «первичного» понижающего редуктора переднего моста – необычное и крайне редкое техническое решение.



Управление режимами трансмиссии ЗИС-110П возложено на три напольных рычага (у обычного ЗИС-110 рычаг КПП находился на руле). Самый большой – заводит коробкой передач, а два коротких – включают передний мост и демультипликатор. В общем, всё достаточно стандартно. А вот расположение таблички с режимами работы «раздатки» удивило: ей почему-то «нашли место» у лобового стекла, на внутренней поверхности крышки пепельницы!



С этого ракурса передняя часть салона выглядит очень просторной, удобной и даже роскошной. На самом деле всё не совсем так – это просто рабочее место водителя.



Здесь мы снова наблюдаем наследие донора шасси – «бронированной» машины. Под элегантным щитком приборов установлена неказистая «юбка», на которую вынесена не только кнопка стартера, но и переключатель низковольтной части дублирующего зажигания, а также индикатор температуры масла.

это прямо запрещала), а сама по себе разница оказалась меньше, чем продольный увод шин. Кстати, пора бы действительно за руль – прочувствовать, как оно на самом деле.

ДВУХМЕСТНЫЙ, ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ

В салоне этого шестиметрового автомобиля меня ждал сюрприз из сюрпризов. Нет, я знал, что средний рост человека каждые 10 лет увеличивается на 1 см, но чтобы настолько! Представьте, я со своими 190 см банально не поместился за рулём. Конечно же, протиснуться и занять более или менее подходящую позицию на великолепном мягком диване, в подушке которого пружины, как у дорогой мягкой мебели, перевязаны и одеты в противозвонные чехлы, мне удалось. Но теперь я понимаю, что ЗИС-110 создавался не как «автомобиль для водителя». В общем, во избежание повреждений за руль был посажен не менее рослый, но менее «объёмный» технический редактор (Исаев тоже помещался там в длину с трудом), а сам я перебрался на места для особо важных персон.

А вы знаете, здесь действительно оказалось очень здорово. По крайней мере два человека моей комплекции помещаются на роскошном заднем диване безо всяких проблем. И это крайне приятные, но совершенно незнакомые ощущения. Одно плохо – в отличие от автомобиля с кузовом лимузин, у открытого ЗИСа отсутствует упор для ног. Поэтому на неровной дороге мягкие подушки дивана аккуратно пытаются сбросить седока, а упереться

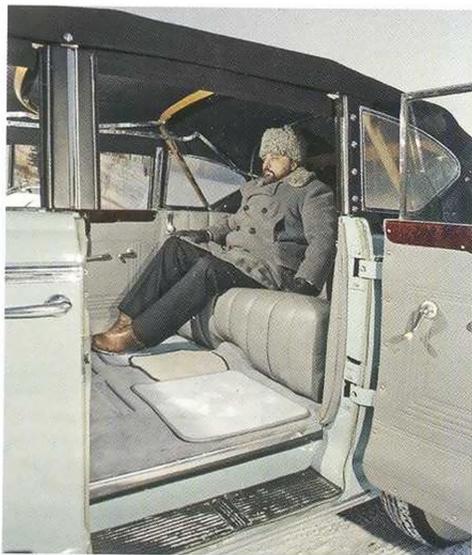


Спидометр ЗИС размечен довольно оригинально: скорость обозначена десятками. Не отстаёт в экстравагантности и подсветка шкалы – она меняет цвет от белого к красному в зависимости от скорости!



Если часы перед передним пассажиром выполняли скорее декоративную функцию, то приёмнику уделена масса внимания: регулировка тембра заставляла шкалу приёмника менять цвет в зависимости от настроек звука...





Ну что тут скажешь? Посадка на «любимое место Никиты Сергеевича» вообще не вызвала у меня каких-либо эргономических нареканий. Удобно, просторно и... психологически основательно.



На водительском месте Алексей Исаев – он не такой упитанный, как я, хотя тоже под 2 метра ростом. Впрочем, и ему пришлось бороться с теснотой. Отсюда вывод: для более-менее уверенного управления автомобилем водитель ЗИС-110 должен быть щуплой комплекции.



Багажное отделение шестиметровой машины даже по меркам 40-х годов просто микроскопическое. Впрочем, это действительно далеко не самая важная часть автомобиля для первых лиц государства. В конце концов, рядом всегда несколько машин обеспечения.



Посадка на «любимое место Иосифа Виссарионовича» – средние откидные кресла (страпонтены) – никак не вписывалась в моё личное понимание комфорта. Хотя, чего можно хотеть от этого неказистого стульчика.



Задний диван на ЗИСах изготавливался по технологиям дорогой мягкой мебели. Полная изоляция пружин, прочный каркас, несколько слоёв обивки и самое главное – гагажий пух, набитый под давлением для получения характерной мягкой упругости.

ногами не во что. Даже если вытянуть ноги, впереди остаётся ещё минимум метр пространства до перегородки. В конечном итоге я нашёл решение – откинул раскладное кресло «среднего ряда» и упёрся в него. Правда, в этом случае места для ног осталось уже совсем немного. С другой стороны, насколько я помню, Никита Сергеевич обладал «стандартным партийным» ростом и, скорее всего, ему было очень даже комфортно. В общем, я удивлён, что такой огромный автомобиль фактически рассчитан на перевозку семи человек ростом не больше 165 см. А вот в моём «клиническом» случае ЗИС-110П автоматически становится... двухместным, причём оба эти места – задние! Но, как говорится, охота (как ни странно, во всех смыслах) пуще неволи, и спустя некоторое время я вновь заставил себя втиснуться за руль.

ПО ЗАСНЕЖЕННЫМ ДОРОЖКАМ

Итак, возвращаемся к тому, с чего мы начали... Три человека, два ружья, лес, ЗИС-110П и жуткий мороз. Догадаетесь, по какой причине мы не стали открывать верх? В общем, дабы не превратиться в ледяные скульптуры, мы с Алексеем Исаевым разделили роли. Я с удовольствием принял обязанности «прогулочного» режима вождения. А вот моему напарнику выпало проверить автомобиль в условиях несколько более экстремальных, о чём наш



Не понимаете, что происходит? Это трепетная сцена называется: «я еду задним ходом». Зря смеётесь – обзорность назад в фээтоне практически отсутствует, наружных зеркал нет, а открыть дверь и высунуться вполоборота у меня не получилось из-за тесноты. И именно поэтому Исаев идёт рядом с медленно едушим назад автомобилем и рулит через открытое окно. Алексей, а может, я того, немного ускорюсь?..



Полигонная дорога зимой не отличается гладкостью. Во всяком случае, на машине сопровождения меня изрядно потряхивало. А вот ЗИС, напротив, отнёсся к такому покрытию с безразличием – был спокоен, мягок и солиден.

С точки зрения управляемости, наиболее полно ЗИС-110П раскрылся на «горной дороге». Влекомый всеми четырьмя колёсами, автомобиль отлично вёл себя в скольжении на виражах.





технический редактор и отчитался (см. «На удивление хорош в скольжении»). Проверка управляемости получилась несколько скомканной по причине совершенно не предназначенных для передвижения по плотному снегу и льду шин, но кое-какие выводы сделать удалось. Начну же я с того, что даже для своего времени управление ЗИС-110П нельзя назвать сверхкомфортным. Причина банальна – эргономика водительского места пала жертвой комфорта задних пассажиров. Причём факт этот заметен настолько, что даже лёгкий (правда, при этом очень «длинный») руль и относительно удобное расположение педалей и рычага КПП «разбиваются» о невероятную тесноту – между рулём и водителем места не остаётся совсем. Таким образом, любые управляющие действия в моём случае превращаются в борьбу с собственными конечностями. И заметьте, это совсем не типично для машин соответствующего класса 40-х, а тем более 50-х годов.

Зато плавность езды по родным «направлениям» находится на очень высоком уровне. Дороги, по которым мы перемещались в ходе теста, представляли собой укатанный снег и совсем не были ровными. Однако великолепная передняя независимая подвеска, работая «в тесном сотрудничестве» с длинными рессорами сзади и амортизаторами двойного действия, оставляла впечатление если не полёта, то вполне близкое. Таким



Настройка подвески ЗИС-110П близка к идеальной для быстрого прохождения скользких поворотов в режиме полного привода: небольшой снос вначале (верхнее фото) и плавный переход к контролируемому боковому скольжению при добавлении газа (нижнее фото).





Конечно, ЗИС-110П создавался не для быстрой езды по горным серпантинам (высокие крены кузова недвусмысленно намекают на это), но как же здорово этот величественный шестиметровый автомобиль ведёт себя в этом, в общем-то не свойственном ему амплу.

образом, нужно констатировать: если никуда не торопиться, теснота отходит на второй план, и все неприятные ощущения размываются под натиском этой всеобъемлющей, я бы даже сказал, корабельной размеренности. Если бы не хлопающий и гудящий на скорости тент, то можно было бы говорить об абсолютном комфорте как в плане вибраций, так и со стороны «звукового сопровождения».

Кстати, о звуках. Коли мы начали движение, то стоит снова поговорить о двигателе. Он настолько тих и прекрасно сбалансирован, что на холостых оборотах требуется прислушиваться на предмет «не заглох ли». Пока мы двигались по более или менее ровному, но скользкому рельефу, оценить по достоинству «рядную восьмёрку» было непросто. Зато, как только удалось добраться до горных серпантин, мотор показал себя во всей красе. Эластичность и пренебрежительное отношение к подъёмам – вот конёк этой «фабрики крутящего момента». Нет, безусловно, это совсем не похоже на современные двигатели. Попробуйте на чём-нибудь выпуска 2012 года и весом 3 тонны тронуться с третьей передачи, минимально используя педаль сцепления. Вас ждёт безусловное фиаско и насмешливые лица прохожих. Здесь же 6 литров объёма и 400 Нм крутящего момента просто делают своё дело. Автомобиль «везёт» на любой передаче, с любых оборотов и великодушно прощает любые ошибки с выбором



Серия заездов на управляемость дала достаточно неожиданные результаты – смотри вставку: «Удивительно хорош в скольжении». Если коротко: и в заднеприводном, и в полноприводном режимах ЗИС-110П вёл себя достаточно прогнозируемо на нестабильном покрытии.

ОЧЕНЬ ХОРОШ В СКОЛЬЖЕНИИ

По той совокупности режимов движения, в которых мы тестировали ЗИС-110П на скользком покрытии, мы можем сделать выводы об особенностях его управляемости. Так, в заднеприводном режиме автомобиль обладает небольшим запасом недостаточной поворачиваемости при достаточном стабилизирующем моменте на управляемых колёсах даже на скользком покрытии. В результате при прямолинейном движении ЗИС ведёт себя очень стабильно, слабо реагируя на неровности и колею. Траекторная устойчивость при небольшом уровне боковых ускорений высокая. В поворот автомобиль, несмотря на большое передаточное отношение рулевого привода, входит охотно, следуя за управляющим воздействием, склонности к излишнему сносу передних колёс, как принято на современных автомобилях, не наблюдается. Причём этот эффект сохраняется и в ведомом режиме, со сброшенным газом. При росте уровня боковых ускорений начинает наблюдаться снижение курсовой устойчивости, начинается занос, который требует очень быстрой коррекции «на опережение», что сильно затруднено отсутствием гидроусилителя руля и большим передаточным числом рулевого привода. При дальнейшем развитии заноса происходит резкий срыв в скольжение и передних колёс, полная потеря курсовой устойчивости вплоть до разворота автомобиля, что усугубляется относительно небольшими предельными углами поворота управляемых колёс. Причём, несмотря на длинную базу автомобиля, процесс протекает очень быстро, предъявляя высокие требования к квалификации водителя, к его умению прогнозировать ситуацию.

При включении полного привода (что для данного автомобиля допустимо на скользкой дороге благодаря применению шарниров равных угловых скоростей в приводе передних колёс) курсовая устойчивость и стабильность прямолинейного движения ещё более возрастают, а вот траекторная устойчивость снижается. Автомобиль входит в поворот уже не так охотно, наблюдается небольшой снос передних колёс. Но в ведущем режиме при повышении уровня боковых ускорений, когда начинается срыв в скольжение уже задней оси, автомобиль как бы стабилизируется, и появляется возможность относительно легко контролировать его в скольжении под тягой, что неожиданно приятно для такого тяжёлого автомобиля без гидроусилителя руля. При входе в поворот в ведомом режиме, со сброшенным газом, ЗИС ведёт себя, как и большинство автомобилей с жёстко подключаемым полным приводом, то есть начинается значительный снос передней оси, и в результате вход в поворот оказывается сильно затруднён.

В целом характеристики управляемости ЗИС-110П находятся на высоком уровне для машин с жёстким подключением полного привода даже по сегодняшним меркам, но при этом автомобиль требует высокой профессиональной подготовки водителя (особенно при движении на заднем приводе по дороге с низким коэффициентом сцепления). Что, впрочем, неудивительно, учитывая назначение автомобиля.



Не секрет, что жёсткость стабилизатора поперечной устойчивости очень сильно влияет на управляемость автомобиля и её подбор на машине с подключаемым полным приводом всегда компромисс. Причина тривиальна – так как для разных режимов трансмиссии нужна различная настройка подвески. В этом смысле тестируемый сегодня нами автомобиль не стал исключением. Для режима 4x2 стабилизатор, установленный на ЗИС-110П, несколько мягковат, а для полного привода он слишком жёсткий. В общем, типичное компромиссное решение.



Что же касается заднеприводного режима, то он оказался практически несовместим со скользкой дорогой и высокой скоростью. Срыв в занос ЗИС-110П происходит очень резко. При этом очень «длинный» рулевой привод без гидроусилителя и малые углы поворота колёс не позволяют оперативно «вытащить» машину из заноса. Так что, разворот на 180 градусов почти гарантирован.

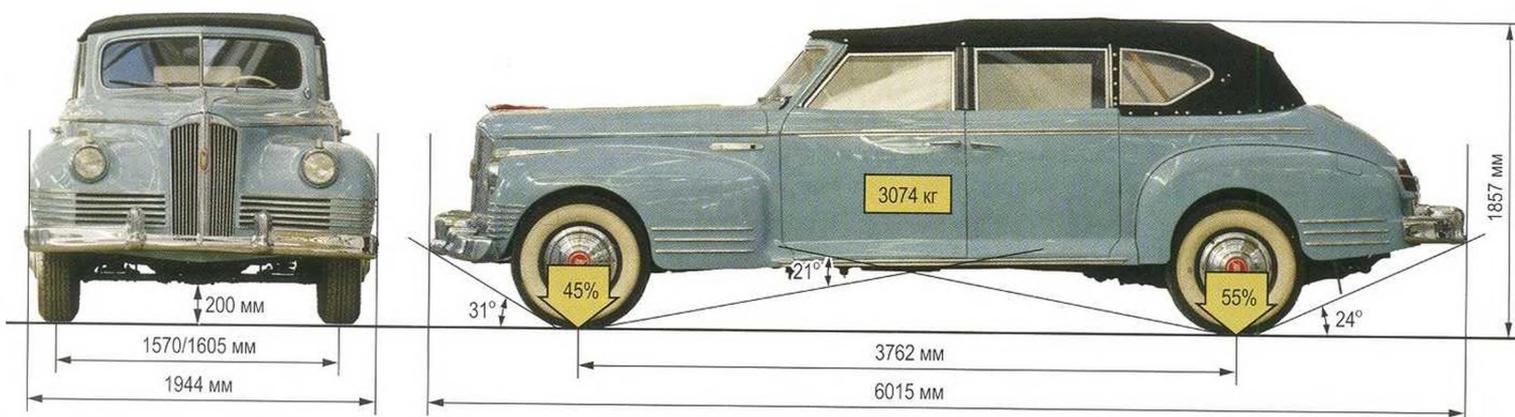


ступени КПП. И главным следствием сочетания всех указанных выше положительных качеств является удивительная плавность и этакая благородная неспешность во всём, что делает ЗИС-110П. К сожалению, это относится и к маневрированию – углы поворота передних колёс заметно ограничены небольшими максимальными углами работы ШРУС в приводах. И это всё, что я вам расскажу о поведении машины на дорогах. Отчасти потому, что самое время испытать ЗИС-110П в «предусмотренной проектным заданием» среде обитания.

ОХОТНИЧЬИМИ ТРОПАМИ

Нужно заметить, что предварительно произведённая оценка машины на измерительных стендах дала вполне приличную, но далеко не идеальную картину потенциальных внедорожных способностей ЗИСа. Несмотря на увеличенные шины в размерности «бронированного собрата» (7,50-17), дорожный просвет под передним мостом составил отнюдь не рекордные 200 мм, а под раздаточной коробкой – 235 мм. Правда, подъём переднего колеса, характеризующий теоретическую высоту преодолеваемого без диагонального вывешивания препятствия, составил внушительные 570 мм, но при настолько длинной

ЗИС-110П. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



В реальности геометрические параметры проходимости ЗИС-110П ещё лучше – на автомобиль устанавливались колёса большего размера с внедорожным протектором. И заявленная величина клиренса под балкой передней подвески полностью гружёного автомобиля составляла 220 мм.

ЗИС-110П. Высота подъёма колеса (мм) до наступления диагонального вывешивания (замеры Rolling Wheels)



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	ЗИС 115 L8 карбюраторный нижнеклапанный
Рабочий объем, см ³	6007
Степень сжатия	6,85
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	90/118
Мощность, л.с. при об/мин	162/3600
Охлаждение	жидкостное
Электрическая система	6В, плюс на массу, резервная система зажигания
Трансмиссия	механическая, синхронизированная
Полный привод	подключаемый передний мост, с демультипликатором
Главная передача	5,3:1
Масса, кг	3074
Запас топлива, л	80
Расход топлива средн., л/100 км	23
Максимальная скорость, км/ч	140

базе (3762 мм) и этот показатель не внушает трепета. То есть, осмысливая предстоящий съезд с дороги, следовало постоянно держать в уме озвученный в начале статьи тезис об условности вездеходных качеств ЗИС-110П.

Итак, перед нами лежит давно не ездая и соответственно укрытая снегом лесная дорога. Передний мост подключен, демульгиplikатор активирован. Остаётся только плавно надавить на соответствующую педаль. Стоит ли говорить, что автомобиль массой 3100 кг практически сразу же отказался двигаться по глубокому снегу. Положение осложнялось ещё и тем, что структура покрова оказалась самой неприятной из возможных: под 20-сантиметровым слоем достаточно рыхлого снега находился толстый прочный наст, под которым пряталось ещё сантиметров 15 «муки». Выглядело это следующим образом: я медленно и спокойно въезжаю в сугроб, стараясь держать стабильные средние обороты, дабы сохранить поступательное движение. Всё, кажется, идёт прекрасно... Но тут раздаётся леденящий душу «хрум», и три тонны, обутые в самую неподходящую резину из возможных, проламывают себе четыре аккуратных ямки под колёсами. Приехали. Вытаскиваем... Посовещались, принимаем судьбоносное решение: если автомобиль слишком



Важная часть подготовки к выезду на «охоту» – внимательный осмотр автомобиля (сопровождается взвешиванием и замерами) и последующее обсуждение тактики возможной эвакуации. В общем, обстоятельность прежде всего! Тем более что автомобиль и костюмы обязывают...



Перед выездом в лес мы решили проверить ЗИС-110П на участках попроще. Что называется, на удалении «вытянутого троса»... Первые результаты обнадежили – автомобиль легко «утапывал» свежавыпавший снег своими тремя «снаряжёнными» тоннами.



А вот и первая незапланированная остановка... Заехав чуть поглубже в снежную целину, машина просто проломила скрытый под рыхлым слоем снега наст и сразу же «угнездилась». Теоретически можно было бы, продолжая буксовать, в конечном итоге докататься до твёрдого покрытия, но это, во-первых, долго, а во-вторых, не очевидно. Решили «идти в деревню за трактором»...

тяжёл для движения медленного, то инерция быстро движущегося автомобиля должна придать ему необходимый запас тяги и взломать наст. И действительно, с этого момента всё стало гораздо веселее! Вы не представляете, насколько здорово наблюдать перед собой огромный капот с красным флагом, окутанный потрясающей красоты снежными бурунами. Машина пошла, и это было действительно здорово. Вместе с тем не скажу, что скоростное преодоление препятствий является коньком ЗИСа. Скорее наоборот. Просто в конкретно взятых условиях этот трюк сработал. Оказавшись в лесу, ЗИС-110П почувствовал себя гораздо увереннее (снег был здесь более плотный, чем на открытых участках). Полный привод прекрасно отрабатывал своё предназначение, и, оставляя за собой не слишком глубокую колею, роскошный шестиметровый вездеход уверенно вёз нас к новым «охотничьим» приключениям.

P.S. Традиция создания уникальных внедорожных автомобилей для глав государств корнями уходит глубоко в историю. Многие вспомнят полугусеничный «Кегресс» российского императора Николая II или Mercedes G4 W31 6x4 Адольфа Гитлера. Но все они не обладали полным приводом. Несведущий человек может сказать, что первым «королевским внедорожником» был Range Rover (1969 год). Но по итогам сегодняшнего теста мы можем констатировать: первый полноприводный внедорожник для первых лиц государства был сконструирован и изготовлен на московском Заводе имени Лихачёва в 1955 году.

RW

Чем дальше мы уезжали от цивилизации (тарированные подъёмы Дмитровского автополигона на заднем плане – не более чем мираж...), тем приятнее становились «лесные дорожки». Нет, правда, снег стал заметно плотнее, и нам показалось, что ЗИС попал в свою стихию. По крайней мере, он достаточно успешно преодолевал несложное, но всё-таки бездорожье. И не забывайте – перед вами не утилитарный вездеход, а автомобиль первого лица государства.



Редакция благодарит Вячеслава Лена за предоставленный автомобиль и директора «Производства оригинальных и специальных автомобилей» АМО ЗИЛ Михаила Саттарова за помощь в подготовке материала.

Ну а под занавес автомобиль ЗИС-110П «ходом» преодолел достаточно сложный участок снежной целины. На 30 км/ч этот трёхтонный монстр пятидесяти шести лет отроду просто перестал замечать препятствия. Как будто их и вовсе не было...

