**03-239 ЗиС-110П(Б) 4х4 автомобиль повышенной проходимости с открытым кузовом типа фаэтон с перегородкой и складным мягким верхом со съемными стойками и боковинами, рамный, с независимой передней подвеской, дверей 4, мест 6, прикуривателей 3, вес: без нагрузки 3.23 т, с нагрузкой 3.68 т, ЗиС-115 162 лс, 110 км/час, 1 экз., ЗиС г. Москва, 1956 г.**



«Нет правил без исключений». Вышел за рамки каталога с надеждой, что найдется Мастер, который изготовит модель этого уникального автомобиля.

Здесь моделька лишь повод предоставить информацию по автомобилю **ЗиС-110П** повышенной проходимости со всеми ведущими колесами, снабженном открытым кузовом типа кабриолет и предназначенном в основном для движения по дорогам с твердые покрытием, но способном преодолевать небольшие участки бездорожья *(определение автомобиля из ТУ).*

Весьма знаковая «машина власти» в истории нашего, да и мирового, автомобилестроения. Ведь это первый в мире полноприводный автомобиль высшего класса и единственный, по крайне мере на начало 21 века, в мире 4-дверный фаэтон с колесной формулой 4х4. Лишь через три десятилетия полным приводом стали оснащать представительские седаны. Но на них выбор в пользу полного привода делали ради лучшей реализации мощности двигателей и управляемости, а не для бездорожья.

Радует, что полноприводный фаэтон ЗиС-110П(Б) на шасси №1 сохранился до наших дней в музее автомобильной техники УГМК в Верней Пышме. Хотя без огромной «ложки дегтя в бочке» выдающегося труда реставраторов не обошлось. Дело в том, что его первородный зеленый окрас, в который машина была окрашена перед передачей в ГОН в конце 1956 г. при перестановке открытого кузова с шасси №2 после дорожных испытаний, в итоге превратился в парадный серо-голубой. Где «парад» и где 4х4? Судя по фотографиям, это произошло в период 2008-10 годов. Предполагаю, что это преступление совершено в реставрационной мастерской «Коллекционные автомобили» Вячеслава Евгеньевича Лена (Lehn). Буду рад, если ошибаюсь, но пока так. Надеюсь в музее УГМК со временем установят истину и приведут это сокровище в первозданный вид. Коллективу музея большое спасибо и пожелание удачи в трудах праведных.

Уважение и благодарность С.В. Канунникову, В.А. Кирееву и М.А. Шелепенкову за просвещение. Как я понял, в 1955 г. изготовили три полноприводных шасси. В конце 1956 г. шасси №1 и №3 с кузовами, соответственно, типа фаэтон (зеленый) и типа лимузин (черный) были переданы в ГОН. Шасси №2 осталось на ЗиЛе, получило закрытый кузов и, выработав ресурс, лимузин был утилизирован, а передний мост передан в Политехнический музей.

ТТХ взяты из ТУ ЗиС-110П. Т.к. в них только о стеклоподъемниках в дверях и перегородке и ни слова о мягком верхе (похоже, на тот момент не определились), о нем взято из ТТХ ЗиС-110Б, возможны неточности.

**Изготовитель:** Московский орденов Ленина и Трудового Красного Знамени автозавод им. Сталина Министерства автомобильной промышленности СССР.

*Из статьи «Малоизвестные страницы советского полного привода», гл. ЗиС-110Ш и ЗиС-110П. Не указано, но похоже, что автор С.В. Канунников. https://www.drom.ru/info/misc/85752.html*

Повторно к полному приводу для легкового автомобиля на МосЗиСе вернулись в 1955 году: на сей раз — уже непосредственно для Н.С. Хрущева, который любил путешествовать по сельским районам страны. Однако новинку ЗиС-110П теперь конструировали по иному принципу. Эта версия сохранила дорожный просвет базового лимузина, независимую переднюю подвеску и серийный экстерьер кузова. Двигатель с усиленной системой охлаждения снова позаимствовали у ЗиС-115, как и 17-дюймовые колеса вместе с характерными выпуклыми колпаками. Коробку передач взяли «сто десятую», но в варианте для монтажа на довоенные лимузины ЗиС-101: с напольным расположением рычага. Раздаточную коробку с демультипликатором и задний мост применили от опытного внедорожника ГАЗ-62. А вот с передней главной передачей пришлось помудрить: ее в итоге разработали с нуля, снабдив ради компактности парой цилиндрических и парой конических шестерен. При этом к передним колесам от главной передачи шли открытые приводные валы. А чтобы эти валы получилось «подружить» с независимой подвеской, каждое переднее колесо подвесили посредством не одной, а двух разнесенных пружин.

Всего было построено три полноприводных шасси ЗиС-110П. Шасси №1 и №3 после сборки временно отставили в сторону, а шасси №2 стали использовать для проведения ускоренных дорожных испытаний. Первым делом на него установили открытый кузов типа фаэтон *(черного цвета)*, дополненный элементами интерьера бронированного лимузина (широкие страпонтены, дополнительный указатель температуры масла под панелью приборов и т. д.), и отправили наматывать километры на подмосковные дороги. Летом 1956 года на шасси №2 должны были смонтировать для обкатки новый кузов с гидравлическим приводом тента, который в дальнейшем планировалось переставить на шасси №1 и сдать заказчику — Гаражу особого назначения. Однако разработать и изготовить такой кузов быстро не получилось (на это потом ушла еще пара лет), а потому на шасси №1 в итоге просто переставили открытый кузов с шасси №2, **перекрашенный в зеленый цвет**.

В свою очередь, на шасси №3 установили закрытый кузов типа лимузин с внутренним оформлением как у ЗиС-115. В конце года, после доводки и обкатки, оба автомобиля ЗиС-110П поступили в распоряжение заказчика. Что же касается шасси №2, то оно вскоре получило новый закрытый кузов и продолжило работать на автозаводе, пока не выработало ресурс. Затем машину списали и разобрали на запчасти.

*Из книги «Машина власти», автор Н.С. Травников. Редакторы: К.С. Андреев, И.А. Горячев. Литературный редактор: М.С. Найденко. Московский Печатный Двор, М. 2013.*

Во второй раз к идее создания полноприводника на базе ЗиС-110 вернулись уже при Хрущёве и именно по его инициативе. Решающую роль сыграло наложение нескольких факторов: аграрная «ориентация» Никиты Сергеевича, способствующая его частым выездам «в поля» для личных инспекций колхозов, неравнодушие нового главы государства к автомобилестроению и популизм, подчас оборачивавшийся пренебрежением вопросами личной безопасности. В результате в середине 50-х годов перед конструкторами Завода им. Сталина была поставлена задача разработать полноприводную версию ЗиС-110 со складывающейся крышей. В 1956 году свет увидели три опытных образца – два фаэтона (серо-голубой и чёрный), получившие индекс ЗиС-110ПБ, и один чёрный лимузин, ЗиС-110П. Нетрудно догадаться, что «П» в данном случае обозначало «полноприводный». При создании этих машин был учтён эксплуатационный опыт (в т.ч. и негативный) экспериментальных ЗиС-110Ш, поэтому наибольшее внимание конструкторы уделили шасси. Специально для второго поколения легковых полноприводных ЗиСов пришлось разработать оригинальную мощную раму лестничного типа, конструкция которой, с одной стороны, позволяла сохранить независимую пружинную подвеску передних колёс, а с другой – предусматривала возможность установки ряда узлов от грузовика ГАЗ-63.Именно у него была заимствована раздаточная коробка с понижающей передачей и возможностью принудительного подключения переднего привода и задний мост, полуоси которого были полностью разгружены. Форсированный 162-сильный двигатель вновь «одолжили» у ЗиС-115. Автомобиль комплектовали

внедорожными шинами размером 7.50–17 с грунтозацепами.

Полноприводные ЗиСы отличались от базового автомобиля увеличенной колеёй обоих ведущих мостов (1658 и 1670 мм, соответственно), колесная база равнялась 3780 мм. Дорожный просвет

составлял 235 мм, снаряженная масса выросла до 3155 кг. Единственное отличие салона модели «П» от ЗиС-110 – это расположенные на полу перед передним диваном рычаги переключения передач, демультипликатора и подключения переднего привода. Что касается ЗиС-110ПБ, то в целом это был гибрид фаэтона ЗиС-110Б и полноприводного ЗиС-110П.

До наших дней сохранились два из трёх автомобилей. Это сероголубой фаэтон с шасси №1 – именно на нём Хрущёв инспектировал поля и ездил на охоту – и лимузин (шасси №3).

Уникальность полноприводников, построенных на базе правительственных лимузинов ЗиС-110, состояла в том, что это были первые в мире автомобили высшего класса с колёсной формулой 4х4.

*Из статьи «Великий и могучий.», автор С.В. Канунников*

*http://www.off-road-drive.ru/archive/66/Velikiy\_i\_moguchiy?ysclid=mam24skgib543823166*

**Полноприводный лимузин для партэлиты — ЗиС-110П**

Огромный помпезный лимузин в глубокой глинистой колее выглядит комично, если не сказать диковато. Интересно, как зиловские испытатели (народ бывалый и ироничный) относились к этой затее? Впрочем, какие бы чувства они ни испытывали, азарт наверняка присутствовал: такого автомобиля еще не было! И, по сути, уже не будет…

Считается, что работы по созданию полноприводной модификации 110-го начали исключительно по просьбе военных. Версия вполне достоверная. Представить главного командора страны товарища Сталина и его ближайших соратников в путешествии по бездорожью куда-нибудь в колхоз не смог бы даже самый смелый фантаст. А вот генералы и маршалы, хорошо знавшие, что такое фронтовые дороги, но предпочитавшие ездить в чем-нибудь посолиднее и покомфортнее Willys и «козлика», вполне могли инициировать создание необычного автомобиля. Если принять эту версию, индекс 110Ш действительно можно расшифровать как «штабной».

Так или иначе, но в 1949-м на заводе имени «отца народов» задались целью создать на базе гордости и флагмана советского автопрома — лимузина ЗиС110 — полноприводный автомобиль повышенной проходимости.

Конструкторы особо не мудрствовали: использовали агрегаты лендлизовского Dodge WC, у нас больше известного как «додж-три четверти». Кстати, колея его задних колес была всего на 50 мм шире, чем у стандартного 110-го, а передних — на 150 мм. Раздаточная коробка не имела понижающей передачи. Чтобы тяжелый автомобиль сохранил достойную динамику, на него поставили форсированный 162-сильный мотор с увеличенной степенью сжатия и двумя карбюраторами от бронированного ЗиС-115. От него же применили радиатор системы охлаждения и шины 7.50-17. Впрочем, шины с точки зрения проходимости были никакие. Вспомнили об импортных «злых» 9.0016, в больших количествах поставляемых по ленд-лизу.

Два лимузина с клиренсом 226 мм отправили на испытания. Разумеется, вылезло немало недостатков. Оказалось, что уплотнители кузова, вроде бы прилично работающие в обычной жизни, на бездорожье пропускают грязь и пыль. Но, главное, экстремальных нагрузок не выдерживали рессоры и амортизаторы, плохо работало рулевое управление. В общем, стало ясно, что «малой кровью» толковый автомобиль не создать. И, судя по сохранившимся свидетельствам, работы приостановили. По крайней мере следующие сведения о необычном проекте относятся уже к иному времени.

**Новая эпоха — сверхновые задачи**

Новый руководитель страны заметно отличался от предыдущего — он куда чаще выезжал из Кремля и, главное, не только на дачи, а и в народ. Новая эпоха подразумевала даже публичное появление руководителя страны и его гостей в открытых (!) автомобилях — невиданное дело!

В 1956-м на испытания вышел ЗиЛ-110П — изрядно модернизированный продолжатель штабного дела. Изменили раму, поставили масляный радиатор (на бездорожье двигатель, естественно, грелся). Главное — создали оригинальную независимую пружинную переднюю подвеску на треугольных рычагах. Обе подвески имели стабилизаторы. Применили отечественную раздаточную коробку ГАЗ-62. Существовал вариант и без демультипликатора, как ЗиС-110Ш. Но понижающая передача — 1,96 — разумеется, улучшала внедорожные возможности автомобиля. В коробке передач увеличили передаточные числа первой и второй ступеней. Развесовка по осям лимузина массой 3155 кг получилась близкой к идеальной: 49 на 51%. Радиус поворота шестиметрового монстра с базой 3780 мм — 9,56 м против 7,40 м у стандартного автомобиля.

Поскольку на шоссе машина расходовала около 30 л/100 км, а на бездорожье, по данным испытаний, — до 67 л (!), инженеры с трудом пристроили бак на 113 л вместо штатного 80 л.

Интересно, что впервые в СССР о полноприводном автомобиле заговорили с точки зрения не только проходимости, но и управляемости. Да и в мире о машинах с формулой 4х4 в этом ключе пока не писали. Говоря о «повышенной устойчивости», инженеры в заводском отчете приводили в пример «заснеженную или грязную обочину», на которую можно практически безбоязненно «направлять автомобиль». В общем-то, «заснеженности» и грязи у нас хватает по сей день и не только на обочинах.

Автомобиль признали пригодным к эксплуатации. Освоение целинных земель было как раз в разгаре…

**Пенсионер союзного значения**

Количество выпущенных ЗиС-110П доподлинно неизвестно. Иногда называют даже 47 экземпляров. Куда вероятнее то, что построили три (один лимузин и два фаэтона), ну, может, чуть больше машин. Карьера модели была недолгой — она ушла в отставку, как и другой «пенсионер союзного значения». До этого машина появлялась-таки в кортеже непоседливого первого секретаря ЦК. Но после ухода Хрущева поездки в глубинку высших руководителей партии стали редкими, а если и случались, то ради такого случая местное начальство все равно укладывало несколько километров хорошего асфальта. Да и основные модели завод теперь уже имени Лихачева делал совсем другие и не в тех количествах. Представьте себе ЗиЛ-111 с полным приводом! Вот уж чудо!

**Один из самых дорогих раритетов**

ЗиС-110П — шедевр, опередивший время? Отчасти, но скорее все-таки технический курьез, забавный уникум, мало пригодный не только к серийному производству, но и к по-настоящему интенсивной эксплуатации.

Такой автомобиль, по сути, мог появиться лишь в то время и в том месте. Он дитя своей страны и своей эпохи и, естественно, дорог поклонникам истории отечественного автопрома. В том числе и в прямом смысле. Говоря о стоимости оставшихся в живых полноприводных гигантов, называют такие суммы, что они повергли бы в ступор даже самых обеспеченных граждан великого и могучего Союза…

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Масса снаряженная, кг | 3155 |
| Длина/ширина/высота, мм | 6026/2075/1763 |
| Колесная база, мм | 3780 |
| Колея спереди/сзади, мм | 1658/1670 |
| Дорожный просвет, мм | 235 |
| Размерность шин | 7,50–17 |
| Двигатель | |
| Тип, расп. и кол-во цилиндров | Бензиновый, R8 |
| Рабочий объем, см3 | 6007 |
| Мощность, л.с. (кВт) при об/мин | 162/119,1 при 3500 |
| Крутящий момент, Нм | 395 |
| Коробка передач | Механическая, 3-ступ., |
| Раздаточная коробка | 2-ступенчатая |
| Тип полного привода | Подключаемый |
| Максимальная скорость, км/ч | Н.д. |
| Расход топлива, л/100 км | 30–60 |

**О парадных ЗиС-110**

*При помощи Николай Форсированный carakoom.com и Евгений Федоров topwar.ru*

Первоначально именно фаэтоны, то есть 4-дверные легковые автомобили с открытым верхом, являлись главными действующими лицами торжественных мероприятий на Красной площади. Хотя поначалу никакого отношения к армии они не имели: И. В. Сталин считал, что военные смотры принимать необходимо верхом на коне. Однако на «гражданских» парадах фаэтоны мелькали. Впервые на Красной площади фаэтон появился 1 мая 1940 года на параде физкультурников. Это был величественный и редкий для своего времени ЗиС-102. Второй раз эта машина принимала аналогичный парад 15 августа 1945 года.

Надо сказать, что производство открытых машин (фаэтонов, кабриолетов, родстеров) – это своеобразный высший пилотаж среди автопроизводителей. Мало просто снять крышу с лимузина, надо еще и необходимую жесткость кузова обеспечить. Требуются инженерные вмешательства в конструкцию, серьезно увеличивающие массу машины. ЗиС-102 стал для московских автомобилестроителей пробой пера, которая редко бывает по-настоящему удачной. Однако опыт и наработки по этому фаэтону оказались полезными при работе над машиной следующего поколения.

Первым фаэтоном, принимающим военные парады, стал лаконичный и строгий ЗиС-110Б, открытый вариант лимузина ЗиС-110. Сложно поверить, но разрабатывать легковой автомобиль высшего класса в Москве начали в 1942 году.

В основе его конструкции лежала мощная лонжеронная рама с Х-образной усиливающей крестовиной. Задняя подвеска была зависимой, ведущий неразрезной задний мост покоился на двух продольных полуэллиптических рессорах. Переднюю подвеску ЗиС-110 сделали независимой, рычажной, на двух цилиндрических пружинах, с поперечно качающимися рычагами и продольными реактивными штангами. Впервые были применены стабилизаторы поперечной устойчивости передней и задней подвесок. Плавность хода обеспечивали гидравлические рычажно-поршневые амортизаторы двустороннего действия. Были использованы тормоза с гидравлическим приводом и колодки плавающего типа.

Стояночный тормоз с механическим приводом блокировал задние колеса.

За основу двигателя ЗиС-110 взяли рядный 8-цилиндровый нижнеклапанный паккардовский мотор, конструкция которого была основательно доработана и усовершенствована. В результате отечественный лимузин обзавелся двигателем с рекордными для советских автомобилей тех лет показателями: рабочий объем - 6002 см3, мощность - 140 л.с. Этой мощности хватало, чтобы разогнать машину массой 2,6 т до 100 км/ч за 28 секунд.

Специально для мотора ЗиС-110 было налажено производство бензина с октановым числом «74».

Динамические характеристики силового агрегата позволили оснастить трансмиссию 3-ступенчатой КПП. Впервые в отечественной практике рычаг переключения передач расположили на рулевой колонке. Еще одним новшеством стала гипоидная главная передача. Ее применение позволило расположить карданный вал ниже и за счет этого сделать пол салона ровным. Появление выраженного третьего объема придало солидности задку лимузина. Более респектабельно стали выглядеть и крылья. Но это речь о лимузине с жесткой крышей, а вот с открытым фаэтоном было непросто.

Проанализировав возможные варианты конфигурации верха, конструкторы пришли к выводу, что оптимальным будет кузов без жестких боковых рамок, то есть фаэтон. Поскольку он был лишен металлической крыши и стоек, пришлось усилить раму и некоторые элементы кузова - например, увеличить сечение рамки лобового стекла. Появились элементы, связанные с креплением верхних половин дверей и каркаса складного тента.

Открытый вариант, получивший впоследствии наименование ЗиС-110Б, появился в 1947 году. 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.

В зависимости от исполнения верхних боковин кузова двери оснащались либо «фурнитурой», позволявшей крепить брезентовые фартуки с большими целлулоидными окнами, либо ручными механическими стеклоподъемниками, необходимыми, чтобы поднимать и опускать стекла в узких хромированных рамках. Кроме того, у части машин тент имел не глухие боковины в задней части, а открытые, позволявшие устанавливать целлулоидные окна сложной пятиугольной формы. Все разновидности объединяла одна особенность - мягкий тент из водоотталкивающего материала вместо крыши, сворачивать который приходилось при помощи ручного механизма. В разложенном виде тент имел довольно сложную форму, поэтому его каркас состоял из множества силовых и натяжных элементов - переднего бруса, боковых стоек, поперечных дуг и полутора десятка «перьев», обеспечивавших правильную раскладку и натяжение тента.

Салон ЗиС-110Б также отличался от салона ЗиС-110. Кузова фаэтонов в зависимости от места службы могли быть четырех цветов: черные, серые, серо-голубые или бежевые. Салон отличался от стандартного некоторыми деталями. Спинка переднего дивана, игравшая роль перегородки между водительским отсеком салона и его задней половиной, была усилена и оборудована дополнительными поручнями различной конфигурации. По особому заказу в спинку могла встраиваться выдвижная застекленная перегородка. Кроме того, пришлось изменить конструкцию обеих спинок из-за установочных мест съемных боковых стоек тента, а задней - еще из-за появления за ней ящика для сложенного тента и его подъемного механизма.

Страпонтены на ЗиС-110Б отличались от тех, что устанавливались на ЗиС-110 — спинки этих сидений состояли из двух равных половин.

В отличие от ЗиС-110 салон фаэтонов целиком отделывался высококачественной бычьей кожей (использовать сукно для автомобиля с открытым верхом было бы непрактично). Кожа, применявшаяся для обивки ЗиС-110Б, имела широкую цветовую гамму:  
- в базовых фаэтонах с кузовом черного цвета салон обивался сиреневой, бежевой, коричневой или синей кожей;  
- в фаэтонах-такси, как правило, кожа была красного цвета;  
- в парадных фаэтонах с кузовом серо-голубого цвета использовалась серая кожа.

Были и другие отличия от базового лимузина. Так, антенна радиоприемника по примеру фаэтонов ЗиС-102 вынесена на левую сторону рамки лобового стекла. Кроме того, по заказу фаэтоны могли оснащаться дополнительной противотуманной фарой в центральной части бампера (как на ЗиС-115) и фарой-прожектором с левой или правой стороны рамки лобового стекла. Крепления под флагштоки на передних крыльях свидетельствовали о том, что автомобиль используется в мероприятиях правительственного уровня или обслуживает высшее руководство страны.

Мелкосерийное производство нового открытого автомобиля представительского класса началось в 1949 году.

## Новые традиции

Идея отказаться от использования породистых скакунов в качестве транспорта для командующих военными парадами на Красной площади и заменить лошадей фаэтонами ЗиС возникла еще при Сталине, однако вождь эту затею не одобрил. При этом прямого запрета на использование фаэтонов на парадах в других городах Сталин не давал, поэтому ЗиС-110Б в качестве автомобиля парадного расчета дебютировал там, где с довоенных лет военачальники объезжали шеренги солдат на машинах.

Доподлинно известно, что в 1950 году на фаэтоне ЗиС командующий Тихоокеанским флотом контр-адмирал Н.Г. Кузнецов принимал военный парад во Владивостоке. 4 апреля того же года ЗиС-110Б участвовал в объезде войск на параде в Будапеште, столице Венгрии.

На Красной площади ЗиС-110 дебютировали на первомайском военном параде 1953 года. Автомобили, сменившие скакунов, уже были серо-голубого цвета, ставшего впоследствии традиционным, но еще не оснащались специальным оборудованием - поручнями и системой ретрансляции звука. Стойки с микрофонами расставлялись на площади в определенных заранее местах остановки машин. Спустя некоторое время парадные фаэтоны были радиофицированы. Микрофоны размещали на рамке ветрового стекла или на специальных стойках в салоне. Передающие антенны устанавливали в задней части кузова - либо позади тента, либо на задних крыльях, либо на заднем бампере. Передающие радиостанции занимали весь багажник. Кроме того, на спинке переднего сиденья появился поручень, держаться за который при движении было гораздо удобнее, чем за спинку. Несколько позже поручень уступил место специальной ручке, установленной на массивном кронштейне. Парадные фаэтоны поздних выпусков оснащались специальными звуковыми сигналами С-12 и С-14 (так называемыми кукушками), которые крепились к переднему бамперу по обе стороны от противотуманной фары.

ЗиС-110Б выпускались с 1949 по 1958 год. Производство фаэтонов было прекращено одновременно с производством базового лимузина. Из 2089 автомобилей ЗиС «сто десятой» модели на долю открытой модификации приходится около сотни экземпляров. Фаэтоны выполняли представительские функции, служили в качестве обычных, маршрутных (в том числе междугородных) и экскурсионных такси.