

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА  
250 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.



№ 16



**ЗИС-110**

ОСОБО ВАЖНОЕ ЗАДАНИЕ  
АЛЬТЕРНАТИВА СКАКУНУ  
СИМВОЛ ПОБЕДЫ

**DeAGOSTINI**





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №16, 2009

#### РОССИЯ

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.  
Генеральный директор: Н. Скилакис  
Финансовый директор: Н. Василенко  
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов  
Главный редактор: А. Жаркова  
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина  
Менеджер по продукту: М. Ткачук  
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

##### Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,  
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,  
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.  
(письма читателей по данному адресу  
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 170100, Тверь, Почтамт, а/я 245,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации  
в Федеральной службе по надзору  
за соблюдением законодательства  
в сфере массовых коммуникаций и охране  
культурного наследия  
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

#### УКРАИНА

##### Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»  
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11  
Генеральный директор: Екатерина Клименко  
Адрес для писем читателей:  
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ  
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

**Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей Украины: 8-800-500-8-400**

Свидетельство о регистрации СМИ  
Министерства юстиции Украины  
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

#### КАЗАХСТАН

##### Распространение:

ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь  
ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,  
пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75  
Адрес для писем читателей:  
Беларусь, 220037, г. Минск, а/я 221,  
ООО «РЭМ-ИНФО», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

**Печать:** Типография ОГДА, Италия  
Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена:  
250 руб., 39.90 грн., 990 тенге,  
14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X  
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право  
изменять последовательность выпусков  
и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право  
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

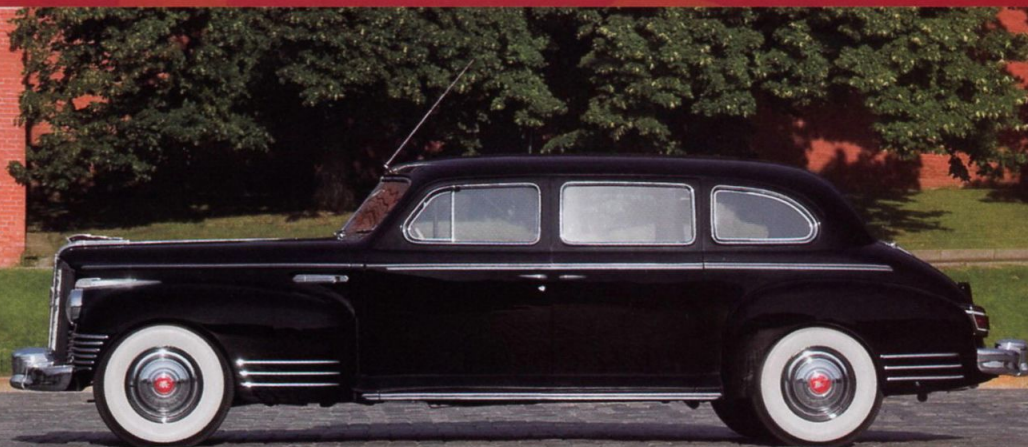
##### Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;  
2: ООО «Де Агостини»;  
3, 4: частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (центр, верх, низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;  
6: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (верх) ООО «Де Агостини»;  
7: (низ) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;  
8/13: ООО «Де Агостини»;  
15: (все) частная коллекция  
Максима Шелепенкова;  
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:  
ООО «Тайга Групп»  
Фотосъемка автомобиля —  
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную  
помощь в подготовке выпуска  
Александра Павленко,  
Андрея Морозенко,  
Владимира Киреева  
и Максима Шелепенкова**

**Благодарим Центр по связям с прессой  
и общественностью Федеральной службы  
охраны Российской Федерации.**







Первый послевоенный лимузин оказался по-настоящему удачным — строгий и солидный, мощный и надежный, он воплотил в себе необходимые черты автомобиля представительского класса, отразив технический потенциал страны, только что победившей в изнурительной войне.

### «Паккард» по-советски

6 января 1942 года Государственный Комитет Обороны принял решение о восстановлении автомобильного производства в Москве, на автозаводе им. Сталина (ЗИС), не нарушая темпов роста оборонной продукции, а 14 сентября того же года вышел Приказ Наркомата среднего машиностроения о создании на ЗИСе нового легкового автомобиля высшего класса. Через пять дней директор И. А. Лихачев издал приказ (№723 от 19.09.1942 года) о создании на заводе конструкторско-технологического бюро по проектированию ЗИС-110. Таким образом, еще до решающей битвы под Сталинградом, когда предопределился исход войны, в Москве начались работы по созданию нового послевоенного правительственного лимузина.

С лета 1943 года работу бюро по легковому автомобилю возглавил Андрей Николаевич Островцев, который пришел на должность заместителя главного конструктора ЗИС в 1942 году. Раньше он работал главным конструктором автомобильного отдела НАМИ, а позднее в той же должности на за-

воде КИМ (впоследствии — АЗЛК). Задача перед ним ставилась простая и сложная одновременно: когда бы ни закончилась война, в год Победы в стране должен появиться новый лимузин, который просто обязан стать показателем высокого уровня советской техники.

В годы войны советские конструкторы провели огромную и самоотверженную работу, несмотря на то что ЗИС-110 и не был полностью самостоятельной их разработкой. За основу был взят американский *Packard-180*, 1942 модельного года. Выбор прототипа, возможно, обусловлен тем, что с конца 30-х годов в гараже И. В. Сталина были бронированные лимузины, в том числе и *Packard*. Поэтому и для нового советского правительственного лимузина заводу рекомендовали выбрать автомобиль той же марки.

В феврале 1944 года на суд дирекции автозавода конструкторско-технологическое бюро представило два макета нового легкого автомобиля, из которых предстояло выбрать окончательный вариант. По нему в очень короткий срок, до 1 мая того же

года, нужно было изготовить в металле два опытных образца ЗИС-110, один с обычным кузовом, а второй со специальным бронированным.

Автомобиль ЗИС-110 отличался рядом конструктивных особенностей. Многие из них были впервые применены на отечественном автомобиле. Усложнения позволили обеспечить плавность хода, бесшумность и высокий комфорт машины. Так, главная передача заднего моста стала гипоидной, что позволило опустить ниже карданную передачу и отказаться от туннеля для нее. Кроме того, такая передача создавала меньше шума при работе.

Новинкой на советском легковом автомобиле стала передняя независимая подвеска передних колес, передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости. Также впервые тормоза оказались с гидравлическим приводом и барабанными тормозными механизмами с колодками плавающего типа.

На ЗИС-110 установили восьмицилиндровый мотор (за основу взяли паккардовский, основательно переработав), что сделало



Опытный образец ЗИС-110, 1944 год



его самым большим по объему (6005 см<sup>3</sup>) и самым мощным (140 л. с.) отечественным силовым агрегатом. Новаторским оказалось применение в его системе газораспределения гидравлических толкателей (компенсаторов зазоров) клапанов. Распределительный вал приводился в действие бесшумной пластинчатой цепью Морзе.

Ведущим конструктором по двигателю был А. П. Зигель. Двигатель с необычно высокой для того времени степенью сжатия (6,85) нуждался в соответствующем бензине с октановым числом 74. По этой причине для ЗИС-110 в стране пришлось специально налаживать выпуск такого

листы. В результате ЗИС-110 стал несколько шире и длиннее, чем *Packard-180*, и в итоге более красивым и представительным, чем американский прототип. Целнометаллический кузов не был несущим, он ставился на мощную лонжеронную раму с Х-образной поперечиной посередине. Такая конструкция обладала хорошей сопротивляемостью к скручиванию рамы и имела приличный запас прочности.

ЗИС-110 слыл самым комфортабельным советским автомобилем послевоенного времени. И это неудивительно. Его характерные особенности — хорошая шумоизоляция, улучшенная система отопления, серийно

кузовные штампы, сварочные кондукторы и многое другое заказывалось в Америке. Теперь же, в условиях войны, разместить эти заказы было невозможно, как по политическим, так и по финансовым мотивам: в стране не хватало валюты. Пришлось всю оснастку производить собственными силами, и вместо обычных фрезерованных стальных штампов изготовили литые из цинко-алюминиевого сплава. Они были значительно дешевле, хотя и не так долговечны. Это изначально предопределяло ограниченный тираж автомобилей ЗИС-110. Опытный образец ЗИС-110 был утвержден к производству Государственным Комитетом

## ЗИС-110 был утвержден к производству Государственным Комитетом Обороны через два месяца после окончания Великой Отечественной войны

бензина — распространенный тогда А-66 совершенно не годился для столь требовательной машины. Характеристики двигателя позволили оснастить автомобиль трехступенчатой коробкой передач с рычагом управления на рулевой колонке — впервые расположенной таким образом, опять же, на ЗИС-110.

Перед разработчиками стояла задача создать автомобиль, похожий на *Packard-180*. Еще во время проектирования ЗИС-110 стало известно, что на его базе будет создана бронированная версия. Учитывая это, габариты кузова делали с небольшим запасом, чтобы впоследствии можно было легко установить внутрь бронированные

устанавливаемый радиоприемник, сиденья с набивкой из гагачьего пуха, опускающаяся с помощью электрогидропривода стеклянная перегородка между кабиной водителя и салоном (кузов типа «лимузин»). При необходимости из перегородки салона можно было разложить два дополнительных сиденья — стропонтена, превратив пятиместный автомобиль в семиместный.

Одна из сложнейших задач, которая возникла перед автозаводом при освоении новой машины, — изготовление в короткий срок производственной оснастки, в том числе и для сборки кузова. Ранее завод такие работы по легковым автомобилям не проводил, ведь для предыдущей модели ЗИС-101

Обороны 20 сентября 1944 года, а первый автомобиль сошел с конвейера 20 июля 1945 года, всего через два месяца после окончания Великой Отечественной войны. Все лучшие силы автозавода были брошены на эту машину, даже в ущерб другим разрабатываемым конструкциям (ЗИС-150 и ЗИС-154). Легковой автомобиль высшего класса стал достойной визитной карточкой страны, победившей фашизм. Необходимо отметить, что в 1942 году ни одна страна, участвующая во Второй мировой войне, не задумывалась над новыми легковыми автомобилями, тем более, над автомобилем представительского класса.

### Броневики

Бронированную версию ЗИС-110, получившую впоследствии собственный индекс ЗИС-115, создавали одновременно с базовым вариантом. И для этого были веские основания. В ноябре 1942 года на вождя была предпринята попытка покушения, правда, неудачная. Тогда дезертировавший из Красной армии Савелий Дмитриев, спрятавшись на Лобном месте на Красной площади, произвел три выстрела по правительственной машине, выезжавшей из Спасской башни Кремля. Одна из попавших пуль только разбила фару, да и сама машина оказалась Анастаса Ивановича Микояна, а вовсе не Сталина. Но выводы были сделаны — на ЗИСе начались работы по созданию легкового автомобиля со скрытым бронированием.



Производство автомобилей ЗИС-110 в отдельном цеху на ЗИСе





За создание автомобиля ЗИС-110 группа конструкторов в составе А. Н. Островцева, Л. Н. Гусева, А. П. Зигеля, Б. М. Фиттермана была удостоена в 1946 году Сталинской премии СССР II степени.



Бронированный лимузин ЗИС-115

Кузов с противопульной и противоосколочной броней из стали толщиной 6,3 мм и толстые пуленепробиваемые стекла (75,5 мм) в дверях у ЗИС-115 могли выдержать тогда обстрел из любого огнестрельного оружия, но сама машина оказалась тяжелее базовой (около 5 тонн). В результате пришлось форсировать стандартный двигатель ЗИС-110 до 162 л. с. Тем не менее, разгонная динамика и скорость бронированной машины (100 км/ч) заметно уступала ЗИС-110. При этом контрольный расход топлива на ЗИС-115 достигал 27,5 л на 100 км. Внешне отличить бронированный ЗИС-115 от обычного ЗИС-110 неспециалисту сложно, хотя некоторые характерные индивидуаль-

ные черты у бронекабри все же имеются. Прежде всего, это заметно выступающие колесные колпаки. Бронированный лимузин получился тяжелее базовой модели, из-за чего потребовалось изменить задний ведущий мост машины, а ступицы такого моста заметно выступают наружу. Чтобы скрыть их, пришлось делать специальные версии колесных колпаков. Специально для бронированной версии на Ярославском шинном заводе разработали новые покрышки 750-17 большего диаметра (820, а не 795 мм). Еще на ЗИС-115 обязательно устанавливали третью дополнительную фару перед решеткой радиатора. Такой же фарой оснащались некоторые ЗИС-110 из правительственного гаража.



И. В. Сталин тоже пользовался бронированным автомобилем ЗИС-115

А в это время...

1945 год



В пригороде Берлина Потсдаме проходит 17-дневная конференция с участием президента США Гарри Трумэна, председателя Совета народных комиссаров СССР И. В. Сталина и премьер-министра Великобритании Уинстона Черчилля. Руководители трех крупнейших держав антигитлеровской коалиции собрались, чтобы наметить планы послевоенного устройства Европы.

1946 год



На карте СССР появляется Калининградская область — бывший Кёнигсбергский особый военный округ. Самая западная территория страны ранее принадлежала Восточной Пруссии. На фото: морской порт Калининграда.

1949 год

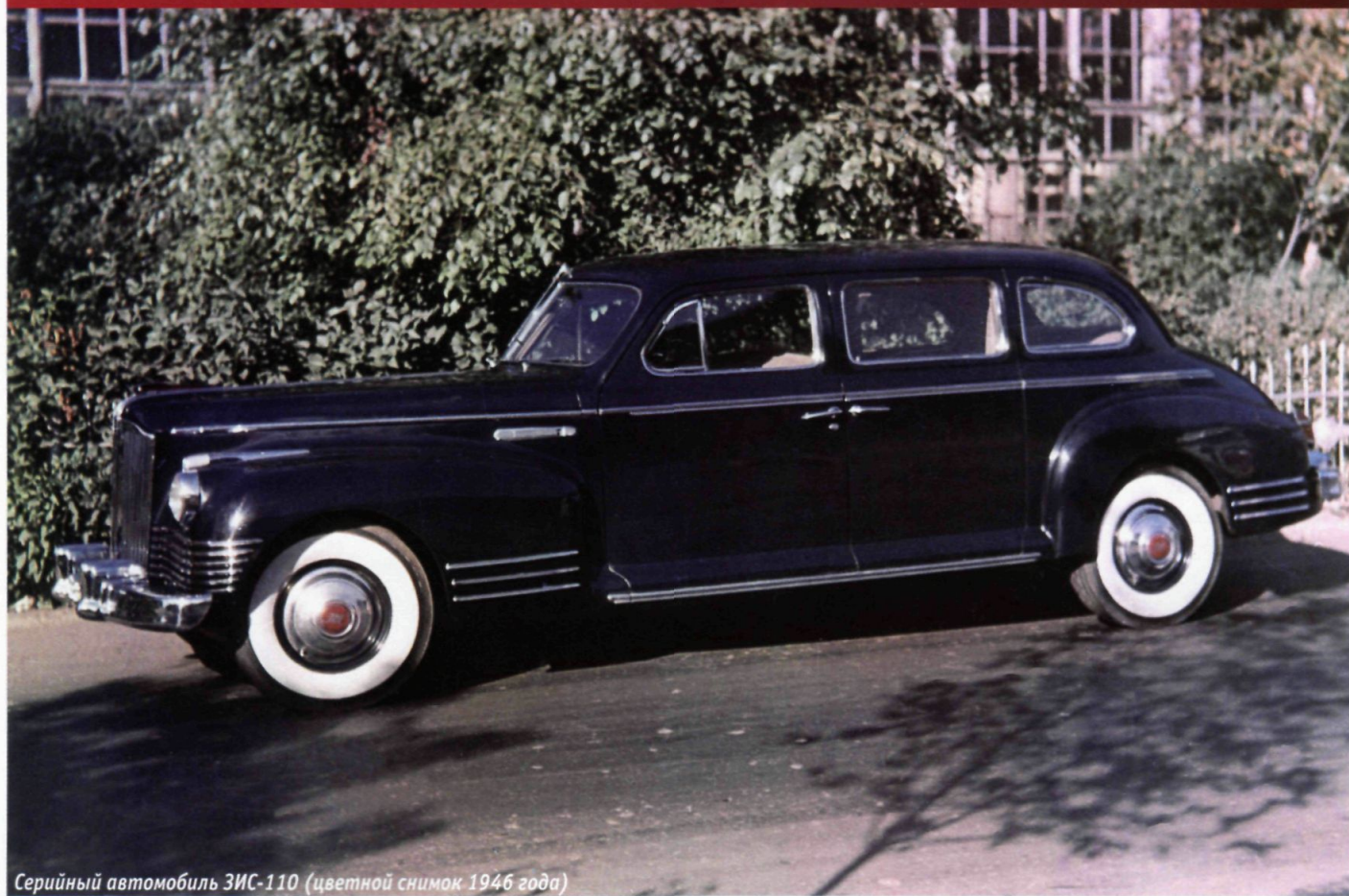
В Кембриджском университете создан первый в мире компьютер с хранимой в памяти программой. 6 мая была выполнена первая операция вычисления таблицы квадратов чисел от 0 до 99. «Прадедушка» нынешних компьютеров был куда более внушительных размеров и занимал площадь в 20 м².





## «Иван Васильевич меняет профессию» (реж. Л. Гайдай, 1973 год)

Примечательно, что пьеса Михаила Булгакова, по которой снят фильм, была написана в 1935 году. Фильм же снимался в начале 1970-х, поэтому ряд деталей в комедии соответствует реальности последней трети XX века. Так, патефон сменился магнитофоном, коверкотовое пальто — замшевой курткой, а кроме того, в кадре появилась поистине «царская» машина ЗИС-110. Высокопоставленный автомобиль просто не мог не отметиться в фильме, где главным героем неожиданно становится сам государь Иван Васильевич Грозный, волею судеб и режиссерского замысла оказавшийся действующим лицом новейшей истории.



Серийный автомобиль ЗИС-110 (цветной снимок 1946 года)

### Подарки от вождя

По распоряжению И. В. Сталина один из выкрашенных в зеленый цвет лимузинов ЗИС-110 был подарен Патриарху Московскому и Всея Руси Алексию Первому за помощь в борьбе с немецко-фашистскими

захватчиками. Уже в наше время, в полностью комплектном состоянии, не требующем реставрации, этот автомобиль патриарх Алексей Второй передал в автомобильный музей, где он и находится сейчас. Сталин также дарил лимузины ЗИС лидерам

дружественных стран. Так, один из ЗИС-115 отправился в КНДР Ким Ир Сену, а другой такой автомобиль в 1953 году был подарен председателю Центрального Комитета Польской Объединенной Рабочей партии Болиславу Беруту и президенту Финляндии.





## Эмблема

Автором эмблемы на ЗИС-110 стал инженер-конструктор по кузовостроению Борис Николаевич Орлов. По его словам, задачу разработки новой эмблемы поставил директор завода И. А. Лихачев. Она должна была подчеркнуть государственное значение автозавода и победу советского народа в Отечественной Войне.

Само же задание звучало примерно так: нужно изобразить красное знамя в лучах восходящего солнца.

Конструктор вспоминает: «Когда ставится творческая задача, появляется необычайное желание ее выполнить. Я не художник, но и то загорелся. Требовалось найти подходящее изображение знамени, но как много раз оно уже везде изображалось — найти что-то новое было нелегко.

И вот однажды апрельским утром я увидел то, что искал — высоко над головою, над выступающим фасадом здания завода «Динамо», ярко освещенное лучами утреннего солнца, колышется, развевается, движимое ветром красное знамя (была подготовлена к празднику). Вот он образ: «Знамя красное реет гордо... в лучах победных, на вершине могучей стройки». На другой



день я уже с утра показывал свои эскизы Лихачеву, он долго рассматривал и сказал: «А знаешь, мы с тобой обыграли скульпторов! Это, пожалуй, лучшее, из того, что мне уже принесли!»

Впоследствии эта эмблема появилась не только на ЗИС-110, но и на автобусах, велосипедах. Она стала настоящей визитной карточкой завода.

## Дальние родственники



Автомобиль Packard-180

### Packard-180, 1942 модельного года

При беглом взгляде на эту американскую машину можно вообще не заметить отличий от ЗИС-110. Лишь присмотревшись внимательно, отмечаешь, что наша машина крупнее, на Packard заметна открытая подножка, которая на нашей машине скрыта дверьми, крылья не таких пухлых форм, более отвесная форма задка машины без сильно выступающего багажника, а в передние крылья с обеих

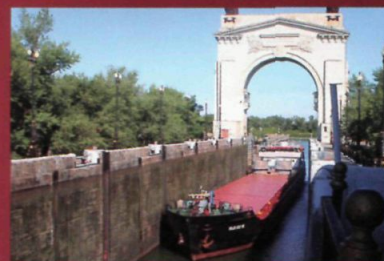
сторон у него вставлены кожухи запасных колес. Есть небольшие различия у машин во внешнем оформлении боковин капота, бамперов и, конечно, эмблем. Packard-180, запечатленный на этой фотографии, как раз тот самый автомобиль, предоставленный автомобильному заводу им. Сталина в качестве аналога для копирования, а о том, что эта фотография военного времени, свидетельствует светомаскировка на его фарах.

## 1950 год



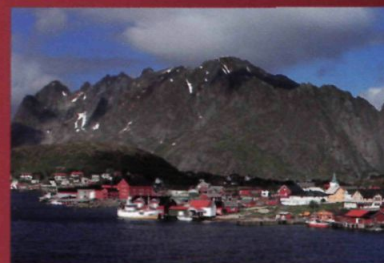
7 апреля начал ежегодно отмечаться Всемирный день здоровья. В СССР учащиеся школ, студенты, рабочие и служащие нередко участвовали в различных спортивно-оздоровительных мероприятиях, приуроченных к празднику.

## 1952 год



13 мая открыто движение по Волго-Донскому судоходному каналу, впоследствии получившему имя В. И. Ленина. Он соединил Волгу и Дон в месте их максимального сближения, в районе Волгограда.

## 1958 год



7 июля президент США Дуайт Эйзенхауэр подписал законопроект о предоставлении Аляске статуса штата. С 1959 года самая северная часть страны стала самостоятельной административной единицей.





ЗИС-110

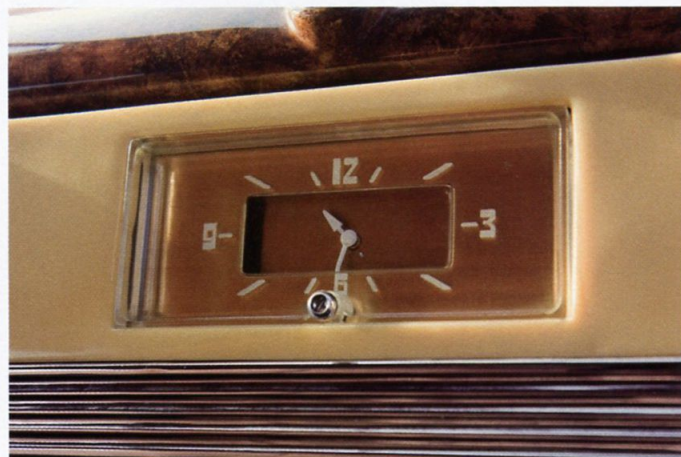
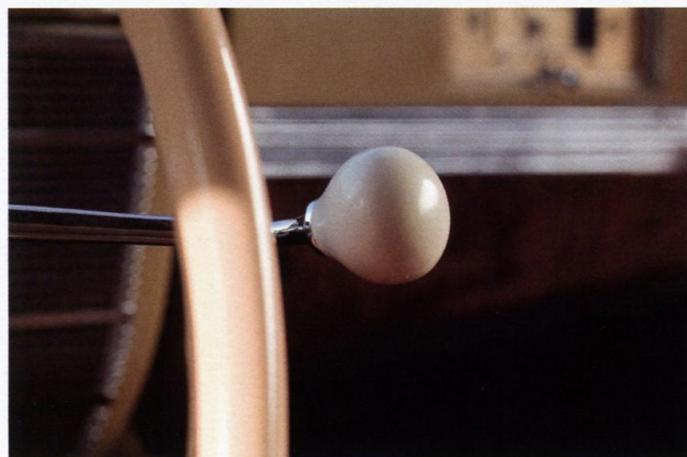








- ❶ Панель приборов на ЗИС-110: скромно, но со вкусом!
- ❷ Именно на ЗИС-110 впервые в СССР на спидометре появился счетчик суточного пробега
- ❸ Рукоятка переключения передач впервые «переселилась» на рулевую колонку на ЗИС-110
- ❹ Часы ЗИС-110 до сих пор радуют глаз функциональным неустаревающим дизайном







- ❶ Кнопка звукового сигнала на руле выполнялась в виде отдельного полукольца — так было модно
- ❷ Без встроенного приемника на машине такого класса не обойтись, хотя тогда радио было далеко не в каждой квартире
- ❸ Ручной тормоз располагался под приборной панелью
- ❹ Вместо ручек дверей — специальные шнуры в хромированных держателях
- ❺ Над пепельницей кнопки управления электрогидравлическими стеклоподъемниками — невиданная до тех пор роскошь на советском авто
- ❻ Раскладывающиеся strapонтены увеличивали количество мест в машине до семи







- ❶ По сравнению с Packard-180, задняя часть ЗИС-110 более покатая, с объемным багажником
- ❷ Капот венчает красное знамя со звездой
- ❸ Величественность машины видна во всех деталях — даже ручка багажника надежна и основательна
- ❹ Именные колпаки колес с надписью ЗИС не перепутаешь ни с какими другими







- ❶ Капот у автомобиля не открывался целиком, а для доступа к двигателю служили створки по бокам
- ❷ Замки капота ЗИС-110 аккуратно замаскировали хромированными накладками так, что их не сразу найдешь
- ❸ Двухкамерный карбюратор МКЗ-ЛЗ отечественной конструкции имел термостат управления воздушной заслонкой
- ❹ Многотональный звуковой сигнал
- ❺ Чуть ниже воздушного фильтра расположен фильтр тонкой очистки масла со сменным фильтрующим элементом
- ❻ Пластинчатый фильтр грубой очистки масла





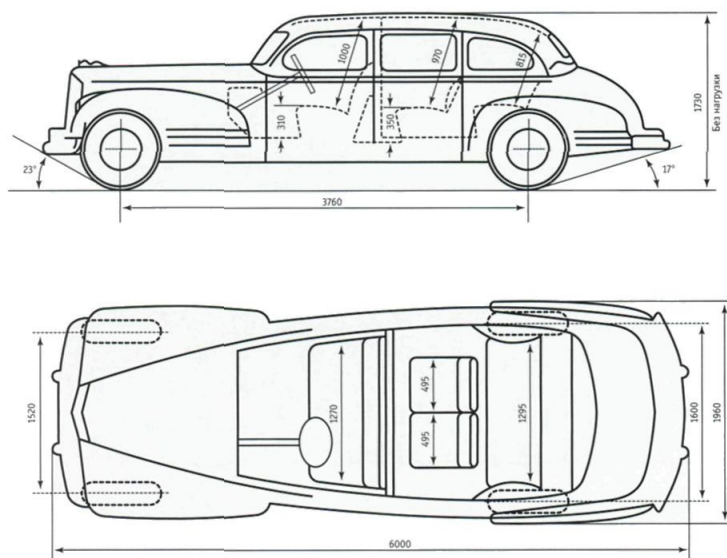


Схема автомобиля ЗИС-110

#### Техническая характеристика ЗИС-110

Число мест	7
Максимальная скорость	140 км/час
Расход топлива при скорости 60 км/час	23 л/100 км
Разгон до 100 км/ч	28 сек
Электрооборудование	6 V
Аккумуляторная батарея	ЗСТ-1353А
Генератор	Г-16
Реле-регулятор	РР-11
Стартер	СТ-10
Прерыватель-распределитель	Р-22
Свечи зажигания	Т-11К
Размер шин	7,00-16

#### Масса:

снаряженная	2575 кг
полная	3100 кг
на переднюю ось	1450 кг
на заднюю ось	1650 кг

#### Дорожные просветы:

под передней осью	210 мм
под задней осью	210 мм

#### Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	7,4 м
по наиболее выступающей части	7,6 м

#### Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом	
--	--

#### Подвеска передняя:

независимая, рычажная на двух цилиндрических пружинах, с поперечно качающимися рычагами и продольными реактивными штангами, с стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические рычажно-поршневые, двустороннего действия

#### Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические рычажно-поршневые, двустороннего действия

#### Тормоза:

рабочие — барабанные, привод гидравлический

стояночный — на задние колеса с механическим приводом

#### Коробка передач:

механическая, трехступенчатая, синхронизированная

#### Сцепление:

однодисковое, сухое, полуцентробежное

#### Передаточные числа:

I—2,43; II—1,53; III—1,00, задний ход — 3,16

#### Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная гипоидная — 4,36

#### Двигатель:

ЗИС-110, рядный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый

Диаметр цилиндра	90 мм
Ход поршня	118 мм
Рабочий объем	6005 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	6,85
Порядок работы цилиндров двигателя	1-6-2-5-8-3-7-4

#### Карбюратор:

МКЗ-ЛЗ

#### Максимальная мощность:

110 л. с. при 3600 об/мин

#### Максимальный крутящий момент:

40 кгс. м при 2000 об/мин





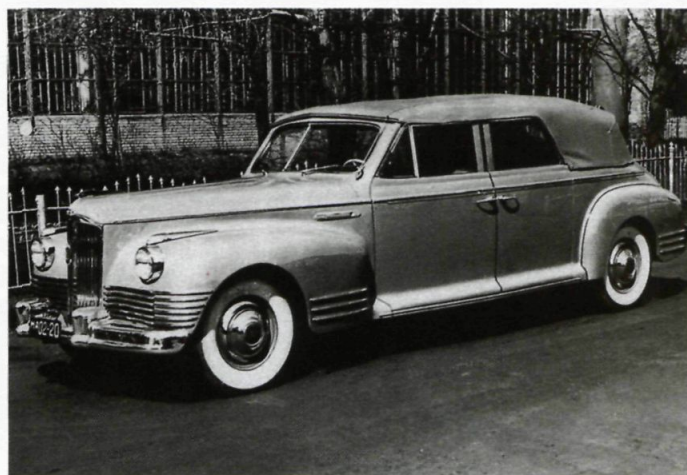
Всего с 1946 по 1958 год с конвейера сошло 2089 (в том числе 32 бронированных) автомобилей ЗИС-110 различных модификаций. Среди них не менее 55 бронированных ЗИС-115 и более 100 фаэтонов. В 1949 году была создана полноприводная машина ЗИС-110Ш.

Ходовая часть, коробка передач и раздаточная коробка на этой машине позаимствована от автомобиля Dodge WC51 (Додж 3/4), поставлявшегося в СССР по ленд-лизу, а форсированный двигатель — от ЗИС-115. Тогда же, в 1949 году, было изготовлено пять экземпляров модернизированного автомобиля ЗИС-110М. Его модернизация в основном свелась к доработке коробки передач и установке гидромуфты сцепления на одном из автомобилей.

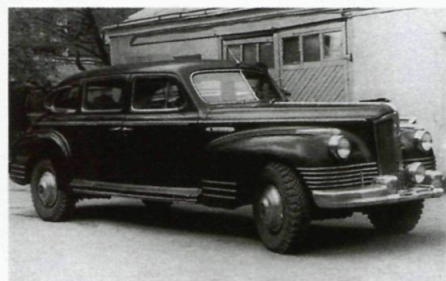
Кроме того, позже специалистами завода проектировалась для автомеханических мастерских, но не производилась самостоятельно модификация ЗИС-110И с двигателем и автоматической коробкой передач от ГАЗ-13 «Чайка».



**ЗИС-110Б** Открытый автомобиль с кузовом фаэтон. С 1949 по 1954 год выпускались достаточно простые фаэтоны со складывающимся вручную тентом. В его дверях отсутствовали стеклоподъемники. На этих машинах в мае 1955 года впервые принимали парад на Красной площади в Москве, до этого использовали белоснежных скакунов. Также в небольшом количестве эти машины поставлялись в столичные таксопарки и на южные курорты.



**ЗИС-Э-110В** Помимо фаэтонов, в количестве всего трех экземпляров были созданы открытые машины ЗИС-Э-110В с кузовом кабриолет, у которых вместе со стеклами опускались также дверные рамки, а тент поднимался автоматически с помощью электрогидропривода. Бесспорное удобство такой машины в том, что водитель мог регулировать движения тента простым нажатием кнопки, не выходя из салона.



**ЗИС-110П (1956 год)** Полноприводные машины создали по заказу Н. С. Хрущева. Они имели свою собственную раму и только отечественные агрегаты, в частности от грузовика ГАЗ-62. Сохранилась и передняя независимая пружинная подвеска. Помимо образца с кузовом лимузин, собрали еще два автомобиля с открытым кузовом.



**ЗИС-110 такси** В столичных городах союзных республик можно было увидеть ЗИС-110 в роли таксомотора. Они имели красивую двухцветную окраску, шашечки по всему борту и, конечно, таксометр. Эти машины также работали своеобразными маршрутными такси на трассе Москва-Симферополь.



**ЗИС-110А** Машина скорой медицинской помощи выпускалась с 1952 по 1957 год. В отличие от лимузина, на медицинском варианте сзади вместо крышки багажника устанавливалась поднимающаяся вверх большая дверь, через которую можно вкатывать носилки в салон.





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



3A3-965A

DeAGOSTINI

