

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 999 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 52

ЗИЛ-130Г



ДЛИННОБАЗНАЯ МОДИФИКАЦИЯ ☆ НОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ ☆ ЗАПАС ПРОЧНОСТИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №52, 2019

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа брошюры, номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-68501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 999 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500,
Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9:
HORI from hdrhaven.com; стр. 3–7, 10 (низ), 11–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 16: ООО «Идея Центр»;

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информа-
ции, причиняющей вред их здоровью и развитию».
Издание для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназ-
наченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Максим Омельченко

Дата печати (производства): 14.06.2019
Дата выхода в России 02.07.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

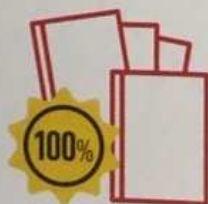
Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

Грузовики серии ЗИС-150/ЗИЛ-164 отличались низкой вариативностью исполнений. Пришедшие им на смену ЗИЛ-130, напротив, были спроектированы как обширное семейство, поставленное на конвейер сразу с тремя вариантами колесных баз — короткой, нормальной и длинной. Наименее распространенной из них оказалась длиннобазная модификация ЗИЛ-130Г.

Постройка и доводка

К проектированию грузовиков ЗИЛ-130 московский автогигант вплотную приступил в 1956 году. «Фундаментом» для них послужил проект более ранней и не вполне удачной пятитонки ЗИС-125, конструкция которой теперь подверглась глубокому переосмыслению. Новая модель унаследовала от ЗИС-125 компоновку с продвинутой ближе к передней оси кабиной и колесную базу, укороченную в сравнении с ЗИС-150 с 4000 до 3800 мм. Это позволило при сохранении габаритов серийных московских грузовиков увеличить длину платформы и добиться улучшения маневренности. А вот грузоподъемность для ЗИЛ-130 поначалу решили сохранить на уровне 4 т, как и у ЗИС-150, поскольку многие дороги и мосты в Советском Союзе все равно не позволяли перевозить больше, имея лишь 6-тонный лимит по нагрузкам на оси.

Образцы ЗИЛ-130 первой опытной серии, собранные в 1956–1957 годах, оснастили совершенно новыми кабинами и двигателями — V-образными бензиновыми «шестерками». Кабины в итоге оказались довольно удачными, а вот моторы V-6 быстро признали бесперспективными и взамен начали проектировать новые агрегаты по схеме V-8. На грузовики второй опытной серии в 1957 году в качестве временной меры поставили модернизированные варианты серийных рядных шестицилиндровых двигателей, а заодно опробовали на них новый вариант оперения кабины. Вот только гамма проработанных модификаций все еще оставалась чрезвычайно узкой: бортовой грузовик да самосвальное шасси с тем же самым размером колесной базы. Поворотным моментом стало Постановление ЦК КПСС и Совмина СССР № 442, вышедшее в апреле 1958 года и сориентировавшее

завод на создание широкой гаммы машин в рамках семейства ЗИЛ-130.

В итоге в семействе запланировали шесть машин с тремя разновидностями колесных баз и четырьмя типами надстроек. Самая короткая колесная база (3300 мм) планировалась только для седельных тягачей ЗИЛ-130В и строительных самосвалов ЗИЛ-130Д. Стандартная база (3800 мм) полагалась базовой модели бортового грузовика ЗИЛ-130, его разновидности ЗИЛ-130А для постоянной работы с прицепом и сельскохозяйственному самосвалу ЗИЛ-130Б. А длинную базу (4500 мм) предусмотрели для бортовых грузовиков ЗИЛ-130Г для перевозки легковесных или длинномерных грузов. Причем длиннобазные грузовики с самого начала оказались экспортоориентированными, поскольку расстояние от задней стенки кабины до заднего моста у них соответствовало номиналу 84 дюйма по стандарту SAE:



Бортовой длиннобазный грузовик ЗИЛ-130Г



Первый опытный образец грузовика ЗИЛ-130Г с двигателем ЗИЛ-130М (ЗМЗ), 1959 год

это позволяло легко адаптировать к шасси ЗИЛ-130Г типовые кузова зарубежного производства.

Для автомобилей, предназначенных для постоянной работы в составе автопоезда (ЗИЛ-130А, ЗИЛ-130В и ЗИЛ-130Д), запланировали два ключевых технических отличия от всех прочих модификаций. Во-первых, на них решили внедрить двухскоростной ведущий мост, позволяющий удвоить количество ступеней в трансмиссии, не трогая конструкцию коробки передач. А во-вторых, только на них решили оставить новые 6-литровые моторы V-8 модели ЗИЛ-130. Дело в том, что развивае-

мую ими мощность (150 л.с.) многие тогда посчитали избыточной для одиночных автомобилей, а потому грузовики моделей 130, 130Б и 130Г в правительстве решили оснастить двигателем объемом 5,5 л, спроектированным Заволжским моторным заводом. Это был ближайший «родственник» мотора ЗМЗ-41, созданного под комплектацию бронетехники. Размерность его равнялась 100×88 мм против 100×95 мм у мотора ЗИЛ-130, а мощность доходила до 138 л.с. Такой агрегат получил наименование ЗИЛ-130М. Правда, несмотря на название, его унификация с настоящими московскими моторами была близка к нулю.

Впрочем, почти все автомобили семейства ЗИЛ-130 из третьей серии опытных образцов, сборка которых проходила в течение 1958–1959 годов, все-таки оснастили московскими 6-литровыми моторами. Дело в том, что работы по 5,5-литровым агрегатам шли с запозданием, и в указанный период времени из Заволжья смогли прислать всего один мотор модели 130М. Его смонтировали на длинноразмерный грузовик ЗИЛ-130Г, собиравшийся одним из последних. По сравнению с грузовиками второй опытной серии, на машинах третьей серии были существенно доработаны рама и кабина, снова полностью поменялось оперение. Ви-



Сбоку хорошо видно, насколько удлинен ЗИЛ-130Г по сравнению со стандартным грузовиком



Длиннобазные грузовики в СССР предназначались для перевозки легковесных грузов — например, для сбора урожая

зуально они уже мало отличались от будущих серийных машин, однако большинство узлов и агрегатов для них пока еще были изготовлены по обходным технологиям. Например, задние мосты имели чугунный литой картер вместо стального штампованного, а «дворники» были позаимствованы у ЗИЛ-164, поскольку Ленинградский государственный карбюраторно-арматурный завод (Ленкарз) не успел закончить разработку оригинальных. Имелись и отдельные конструктивные отличия между самими образцами: в частности, на автомобилях ЗИЛ-130А и ЗИЛ-130Г попробовали установить передние рессоры с заделкой

концов в резиновых подушках, а на ЗИЛ-130 и ЗИЛ-130В поставили рессоры с креплением на пальцах. Параллельно в полном объеме продолжались и доводочные работы по грузовикам второй серии с рядными моторами, поскольку ни у кого на МосЗиле не было уверенности, что подготовку производства V-образных двигателей удастся завершить к моменту начала выпуска автомобилей нового семейства. В 1959 году образцы третьей серии отправились на заводские испытания, к которым для сравнения были подключены серийные грузовики ЗИЛ-164, а также три современных американских аналога: Dodge C3-TA8,

International R-185 и Reo F22-R1. В ходе испытаний подтвердилось, что грузовик ЗИЛ-130Г с заводским двигателем обладает наилучшей экономичностью. Кроме того, 5,5-литровый двигатель оказался еще и на 163 кг легче, чем 6-литровый. Перед вторым этапом заводских испытаний, назначенных на 1960 год, все автомобили третьей серии были вновь разобраны и переделаны. Для облегчения веса и улучшения работы на них было изменено рулевое управление: картер руля вынесли в переднюю часть рамы, аннулировав промежуточный маятниковый рычаг и одну продольную рулевую тягу,



Грузовик ЗИЛ-130Г в безбортовом варианте пытались приспособить для перевозки железобетонных блоков



Грузовик ЗИЛ-130Г с бортами увеличенной высоты (1961 год)

ввели верхний рулевой вал с шарнирами. Также были установлены новые рессоры с кованым передним ушком и скользящим задним концом. В кабинах появились два потолочных вентиляционных люка и новые сиденья со змейковыми пружинами в подушках.

В 1960 году продолжилась и постройка новых опытных образцов семейства ЗИЛ-130, уже в равной мере оснащавшихся и московскими, и заволжскими двигателями. На этих машинах были окончательно завершены доводочные работы по всем принципиальным вопросам, и в декабре 1960 года сформировавшееся семейство ЗИЛ-130 получило рекомендацию на государственные испытания.

По пути специализации

В августе 1960 года, уже под занавес доводочных работ по четвертой серии опытных образцов «сто тридцатого» семейства, Совмин СССР поручил МосЗИЛу заняться разработкой новых надстроек, полнее удовлетворявших потребности отдельных отраслей народного хозяйства. В частности, требовалось разработать две новые платформы для длиннобазного шасси. Правительственное задание было оперативно исполнено, и в 1961 году соответствующие опытные образцы с 5,5-литровыми моторами уже начали проходить испытания. Первой такой машиной стал ЗИЛ-130Г, получивший безбортовую платформу для перевозки крупногабаритных грузов.

Потребность в определенном количестве таких автомобилей подтверждалась тем, что для транспортировки некоторых строительных грузов (вроде железобетонных плит) в автохозяйствах зачастую применялись как раз стандартные грузовики с демонтированными бортами. Отличий новой безбортовой платформы от обычного кузова ЗИЛ-130Г оказалось немного: длина погрузочной площадки почти не поменялась (5020×2450 мм против 5040×2325 мм), но появились дополнительные увязочные крюки, приваренные к нижней части металлического основания. Настил пола при этом остался деревянным, равно как сохранился и передний деревянный борт, препятствующий смещению груза в сторону кабины.

После постройки опытный ЗИЛ-130Г с безбортовой платформой отправили в лабораторию погрузочно-разгрузочных механизмов при НИИАТ, а оттуда передали на эксплуатационные испытания: сначала на автокомбинат №1 Мосстройтранса, затем на автобазу №1 Мосторгтранса и, наконец, на автобазу №6 Моспромтранса. В этих организациях последовательно проверили пригодность и удобство безбортовой платформы для перевозки строительных плит, леса, упакованных станков, ящиков с бутылками, бочек с пивом, мешков с зерном и табаком. Результаты испы-



ЗИЛ-130Г с тентованной бортовой платформой

Автомобиль ЗИЛ-130Г проходил государственные испытания в том числе и в сельском хозяйстве



таний показали, что крепление груза при помощи одних только крюков зачастую недостаточно надежное и очень трудоемкое. На увязку ящиков с бутылками уходило огромное количество времени, делавшее подобные перевозки нерациональными. Бочки закрепить не удалось, поэтому их возили без увязки, но очень медленно — не разгоняясь быстрее 40 км/ч. При этом сохранялась возможность хищения груза и опасность повреждения кабины из-за недостаточной высоты переднего борта. А для перевозки бревен на платформе пришлось даже кустарным способом обустроить боковые ограждающие стойки. Кузовом второго типа, созданным по постановлению Совмина СССР, стала платформа с бортами увеличенной высоты для транспортировки легковесных грузов. Ее вместимость была на 81% выше вместимости кузова обычного грузовика ЗИЛ-130. Таких опытных образцов было построено два: с тентом и без него. Первый из них некоторое время возил сельхозгрузы на Центральной машиноиспытательной станции объединения «Сельхозтехника» в Солнечногорске (силосная масса, торф, солома, картофель, капуста), а также штучные грузы на автобазе №8 Мосторгтранс. Вторым грузовик опробовался в Дмитровском автохозяйстве на перевозках торфа, пиломатериалов, керамзита, дров и железобетонных изделий. В итоге увеличенная платформа тоже собрала на испытаниях несколько

замечаний: недостаточная высота тента и слишком большой радиус закругления дуг, что мешало погрузке, невозможность разъединения двух половин бокового борта силами одного человека, невозможность откинуть боковые борта, не приподняв наращенную часть борта. Тем не менее, она была рекомендована к производству по отдельным заказам потребителей.

Государственные испытания

Согласно решению Госкомитета Совмина СССР по автоматизации и машиностроению, государственные испытания автомобилей семейства ЗИЛ-130 были назначены на 1961 год и совмещены с аналогичным экзаменом для новых горьковских гру-

зовиков серий ГАЗ-52 и ГАЗ-53. МосЗИЛ отправил на госиспытания восемь новых опытных образцов в пяти модификациях: ЗИЛ-130 — временная базовая модель с 6-литровым мотором для выпуска до момента освоения 5,5-литровых моторов на ЗМЗ; ЗИЛ-130М и ЗИЛ-130Г — бортовые грузовики с 5,5-литровыми моторами; ЗИЛ-130А и ЗИЛ-130В — тягачи с двухскоростными мостами и 6-литровыми моторами. А точкой отсчета для вынесения оценок служили результаты аналогичных испытаний автомобилей ЗИЛ-164, ЗИЛ-164Н, International R-185 и ГАЗ-53. Любопытно, что первый этап госиспытаний все бортовые автомобили семейства

Продолжение на стр. 10



Длиннобазный грузовик отлично подходил для перевозки различных контейнеров



ЗИЛ-130Г

forum.ru



ЗИЛ-130 проходили с нагрузкой в 4 т, а вот на второй этап модификации 130 и 130А с 6-литровыми моторами отправили уже с 5,5 т груза в кузове. Связано это было с тем, что 16 марта 1961 года правительство утвердило поправку к постановлению, согласно которой для новых московских грузовиков устанавливалась двойная

грузоподъемность: 5,5 т для дорог I и II категории и 4 т для всех остальных. В свою очередь для автомобилей в экспортном исполнении ради повышения конкурентоспособности грузоподъемность сразу устанавливалась на едином уровне в 5,5 т. Это было вполне уместным, учитывая солидный запас прочности, изначально заложенный в кон-

струкцию грузовиков ЗИЛ-130 в расчете на тяжелые дорожные условия Советского Союза. Впоследствии, в 1966 году, грузоподъемность всех машин для внутреннего рынка тоже вернут к единому значению, но теперь уже назначив ее равной 5 т. Но вернемся к государственным испытаниям. Интересно будет сравнить весовые



При движении по пересеченной местности были заметны значительные перекосы рамы увеличенной длины

показатели бортовых грузовиков «сто тридцатого» семейства. Лабораторные измерения показали, что базовая модель ЗИЛ-130 весит 4230 кг. Снаряженную массу облегченной версии ЗИЛ-130М с 5,5-литровым мотором, бездисковыми колесами и алюминиевыми тормозными колодками удалось снизить до 4020 кг. А вот вес длиннобазного ЗИЛ-130Г с 5,5-литровым мотором, но с дисковыми колесами и платформой с бортами увеличенной высоты составил уже 4472 кг.

По завершении испытаний среди членов государственной комиссии не было единства мнений. Не все были согласны с использованием на грузовиках разных модификаций двух совершенно неупроценных двигателей, указывая на возможные сложности со снабжением автохозяйств запчастями. Не было единого мнения в отношении целесообразности применения сложного двухскоростного заднего моста. Наконец, дебаты вызвала и установка колесных тормозных механизмов от модели ЗИЛ-164, особенно в свете повышения верхнего предела грузоподъемности до 5,5 т. Тем не менее, семейство все-таки было рекомендовано к производству в запланированном ранее составе. Причем комиссия посчитала, что заводу необходимо преимущественно выпускать модификации, а сборку базовой версии ЗИЛ-130 после начала серийного производства четырехтонных автомобилей ГАЗ-53 сохранить лишь в виде шасси для спецтехники. При этом длиннобазная модификация 130Г с 5,5-литровым двигателем



Грузовик ЗИЛ-130Г в северном исполнении с увеличенным радиусом действия (два запасных колеса, большой запас топлива и т. д.)

в общей структуре выпуска должна была занять долю в 14,5%, а все модификации с моторами ЗМЗ (130Г, 130Б и 130М) — суммарно 40%.

Планы и реальность

1962 год ушел на исправление замечаний, выявленных в конструкции автомобилей семейства ЗИЛ-130 во время государственных испытаний. Для этого на заводе собрали пять новых опытных образцов (четыре бортовых и самосвал) с полутора сотнями изменений, включая усиление рамы, подвески, балки передней оси. У длиннобазного грузовика ЗИЛ-130Г стал немного короче задний свес рамы, одновременно уменьшилась с 5040 до 4686 мм внутренняя длина платформы. Все эти машины направили

на контрольные испытания в сравнении с прежними образцами ЗИЛ-130 и ЗИЛ-130Г 1961 года постройки.

Проверив и приняв к внедрению большинство мероприятий по модернизации, МосЗИЛ к концу 1962 года смог собрать первую опытно-промышленную партию из 55 базовых автомобилей ЗИЛ-130. В следующем году постройка новых грузовиков тоже велась лишь эпизодически (714 шт.), поточное производство удалось наладить в конце 1964 года. Тогда же, в конце декабря, конвейер окончательно покинули грузовики прежней модели ЗИЛ-164А.

К этому моменту в составе семейства ЗИЛ-130 произошли изменения. Во-первых, пришлось отказаться от идеи выпуска грузовиков с 5,5-литровыми заволжскими мотора-



Грузовик ЗИЛ-130Г, подготовленный для ускоренных круглосуточных ресурсных испытаний на скоростном кольце аэрополигона НАМИ в Дмитрове

ЗИЛ-130Г, изготовленный в июне 1974 года, стал миллионным грузовиком семейства ЗИЛ-130

ми, поскольку мощностей ЗМЗ по V-образным моторам не хватало даже на покрытие всех потребностей ГАЗа. А во-вторых, не было принято положительного решения по выпуску автомобилей с двухскоростными ведущими мостами. Поэтому на заводе оперативно подготовили документацию на седельный тягач и самосвальное шасси с обычным ведущим мостом (ЗИЛ-130В1 и ЗИЛ-130Д1), а с ролью бортового тягача стали прекрасно справляться обычные грузовики ЗИЛ-130, укомплектованные буксирным прибором, розеткой и пневмовыводом для подключения тормозов прицепа.

Из числа модификаций вслед за бортовыми грузовиками и шасси ЗИЛ-130 первыми в 1964 году попали на конвейер короткобазные машины — седельный тягач ЗИЛ-130В1 и самосвальное шасси ЗИЛ-130Д1, на основе которого Мытищинский машиностроительный завод развернул выпуск строительных самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555. Причем именно самосвальное шасси на протяжении первых лет оставалось самым массовым в семействе: в 1964 году, например, его тираж составил 8215 шт. против 1219 шт. у ЗИЛ-130, а на следующий год соответствующие показатели равнялись 39 102 и 22 324 шт. Что же касается длиннобазной модификации ЗИЛ-130Г (теперь уже с зилевским 6-литровым мотором), то ее производство удалось развернуть в 1965 году, начав с опытно-промышленной партии в 50 автомобилей. В дальнейшем объемы выпуска «длиннобазников» стабилизировались на уровне 3–5 тыс. машин в год, из которых до 85% отправлялись на экспорт, причем за рубежом часто уходили автомобили без двигателей! Там вместо прожорливых бензиновых моторов на грузовики монтировали дизельные двигатели. Таким образом, еще очень долгое время на дорогах Советского Союза длиннобазные ЗИЛы встречались крайне редко.

Тем не менее, в СССР существовали специализированные автомобили, для которых использовались только длиннобазные шасси ЗИЛ-130Г. Например, в аэропортах страны работали автолифты АЛ-ЗА, автомобили с подъемными платформами АПК-10 и АПК-12, а также противообледенительные универсальные машины УПМ.



А на Московском автокузовном заводе на шасси ЗИЛ-130Г выпускались специальные бортовые автомобили мод. 3912, оборудованные кранами-манипуляторами для самостоятельной погрузки почтовых контейнеров — эти машины использовались для перевозки почты. Наряду с базовой моделью, длиннобазные грузовики регулярно проходили текущую модернизацию, последовательно приобретая в технической документации дополнительные обозначения к индексу в соответствии с годом разработки мероприятий: ЗИЛ-130Г-66, ЗИЛ-130Г-76 и т. д. Впрочем, на заводских маркировочных табличках

эти добавочные цифры никогда не пробивались. Но после внедрения последнего крупного комплекса доработок и утверждения новых технических условий с 1 января 1986 года бортовой грузовик с колесной базой 4500 мм получил новое обозначение ЗИЛ-431510, а его шасси — ЗИЛ-431512. Их производство продолжалось в Москве до 1994 года и, в отличие от модификаций с обычной колесной базой, так и не получило продолжения на филиале в Новомосковске. Но интересно, что родоначальницей следующего семейства грузовых автомобилей марки ЗИЛ-4331 стала как раз модель с колесной базой 4500 мм.



После модернизации длиннобазный грузовик стал именоваться ЗИЛ-431510



ЗИЛ-130Г для перевозки тресты (льняной соломы)

Автомобили ЗИЛ-130Г не получили широкого распространения в Советском Союзе. Тем не менее, в 70-е годы на их основе на МосЗИЛе было создано несколько необычных опытных образцов.

ЗИЛ-130Г для перевозки тресты

В январе 1975 года вышло постановление Совмина СССР, которое обязало МосЗИЛ и ГКБ по прицепам (и. Балашов) разработать для нужд Минлегпрома СССР специализированный автопоезд для перевозки льняной соломы — тресты. В подобном транспорте остро нуждались льнозаводы из Украинской, Белорусской, Эстонской, Литовской, Латвийской республик и западных районов РСФСР. Правительственное задание было выполнено к осени того же года: опытный образец автопоезда построили на шасси автомобиля ЗИЛ-130Г и прицепа ГКБ-817 и отправили для прохождения эксплуатационных испытаний в Калининскую область на Западнодвинский льнозавод. Трестовоз получил доработанные грузовые платформы, оснащенные каркасом, решетчатыми надставными бортами, тентом и наружными увязочными крюками. Кроме того, с целью пожарной безопасности выхлопной тракт на тягаче смонтировали так же, как на бензовозах — с выводом глушителя под передний бампер.

Треста — легковесный груз. Для ее перевозки длиннобазный грузовик с прицепом подходил как нельзя лучше



Опытный грузовик ЗИЛ-130Г/169

Испытания показали, что на автопоезде можно увезти (не снимая с платформы тенты) не более 2,8 т тресты, используя менее трети от номинальной грузоподъемности. А перевозка большего количества тресты при снятом тенте вызывает превышение допустимой габаритной ширины автопоезда и ограничивает обзорность через зеркала заднего вида.

ЗИЛ-130Г/169 с дизелем ЗИЛ-645

Чтобы ускорить темпы доводочных работ по дизелям ЗИЛ-645, спроектированным для грузовых автомобилей нового семейства ЗИЛ-169 (4331), на МосЗИЛе приняли решение об испытании таких моторов в том числе и на шасси из серийного семейства



На автомобиль ЗИЛ-130Г/169 был установлен перспективный дизельный мотор ЗИЛ-645

ЗИЛ-130. Первый такой гибрид на заводе строили на основе шасси ЗИЛ-130Г, специально выпущенного без силового агрегата в IV квартале 1974 года. На него установили третий опытный образец дизеля ЗИЛ-645, изготовленный с использованием ТНВД *Bosch* в том же 1974 году (V-8, 7,62 л, 160 л.с.), а также экспериментальную коробку передач ЗИЛ-169 с передним делителем. Монтаж выполнялся по месту работниками бюро по исследованию и доводке грузовых транспортных автомобилей и оказался весьма трудоемким: потребовалось вносить многочисленные изменения в конструкцию поперечин рамы, брызговиков и переднего щита кабины, изготавливать новую карданную передачу, монтировать энергоаккумуляторы на задний мост и дополнительный ресивер пневмосистемы. Систему электрооборудования выполнили по образцу экспортного дизельного шасси ЗИЛ-136И, а топливный бак изготовили путем переделки серийного бака от ЗИЛ-131. Заодно на этом же грузовике провели работы по глубокой модернизации серийной кабины ЗИЛ-130: она получила расширенные дверные проемы, переделанное оперение от ЗИЛ-131 и совершенно новый интерьер. Сборку машины завершили в 1976 году, после чего отправили на эксплуатационные испытания в Грузинскую ССР.

ЗИЛ-130Г с дизелем International

Для получения сравнительных данных при проведении доводочных работ по грузовикам семейства ЗИЛ-169 в 1977 году на МосЗИЛе было решено построить образец автомобиля с зарубежным дизелем схожей размерности. Эта задача была успешно реализована путем переделки серийного шасси ЗИЛ-130Г, к которому адаптировали американский двигатель *International D-170* 1975 года постройки (V-8, 9 л, 170 л.с.) вместе с однодисковым сцеплением *Lipe* и 10-ступенчатой

коробкой передач *Fuller RT-610*. Под крепление штатных подушек силового агрегата потребовалась незначительная переделка рамы. Топливный бак вместимостью 250 л позаимствовали у опытных образцов ЗИЛ-133, дополнив фильтром грубой очистки от ЗИЛ-169. Карданную передачу использовали от ЗИЛ-43169Г, подвергнув удлинению передний вал, а систему выпуска — от ЗИЛ-83169. Кроме того, на машине опробовали установку заднего моста с гипоидным редуктором, а также системы впуска с забором воздуха



Грузовик ЗИЛ-130Г с двигателем International D-170



над кабиной и фильтром, смонтированным за правой подножкой. Запасное колесо при этом потребовалось перенести в задний свес рамы, изготовив для него оригинальный держатель. Кабина грузовика в целом сохранила серийный облик, однако была доработана с целью улучшения шумо- и термоизоляции (дополнительная оклейка картонной обивки потолка и задней стенки кабины синтетическим ватином, а пола кабины и моторного щита — войлоком и текстильно-битумным полотном, установка мягкой обивки на двери). По результатам испытаний часть конструктивных решений с этого опытного грузовика внедрили на машинах семейства ЗИЛ-169 (перенос аккумуляторной батареи в камазовский ящик на правый лонжерон рамы позади кабины, увеличение топливного бака и т. д.).



Автомобиль с американским двигателем служил лабораторией для сравнительных испытаний

Технические характеристики ЗИЛ-130Г

Число мест	3
Грузоподъемность	5000 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Контрольный расход топлива	28 л/100 км
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6СТ84
Генератор	Г130
Карбюратор	К-84
Стартер	СТ130-А1
Размер шин	260-508
Масса, кг	
снаряженная	4575
полная, в том числе:	9800
на переднюю ось	2890
на заднюю ось	6910
Наименьший радиус поворота, м	9,5
Дорожный просвет, мм	270
Рулевой механизм	
винт с шариковой гайкой и рейка с зубчатым сектором, с гидроусилителем, передаточное число — 20	
Подвеска передняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с телескопическими амортизаторами	
Подвеска задняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами	

Сцепление

однодисковое, сухое

Тормоза

рабочие — барабанные на всех колесах, с пневматическим приводом

стояночный — барабанный, на трансмиссию, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II, III, IV, V передачах

Передаточные числа

I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29; IV — 1,47; V — 1,00; задний ход — 7,09

Главная передача

двойная, передаточное число — 6,32

Двигатель

ЗИЛ-130, V-образный, 8-цилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, жидкостного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	6
Степень сжатия	6,5

Максимальная мощность

150 л.с. при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент

41 кгм при 1800-2000 об/мин

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Kalina Sport
(BA3-1119)

DeAGOSTINI



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot
(UA3-3163)



UAZ Hunter (UA3-315195)

Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ЗИС-5В

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru



16+

RCforum.ru

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X
00052
9 772070 095014