

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

## ЗИЛ-130В1 + ОДАЗ-794

ТЯГАЧ И ПОЛУПРИЦЕП-ФУРГОН



DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск «Грузовики» №1, 2018

#### 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: 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: Е. А. Жукова

#### 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 пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: **8-495-660-02-02**  
Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России: **8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:  
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
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»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казахско-Германское предприятие БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000,  
г. Алматы, ул. Айтеке би, 88.  
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую 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, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 6 (низ):  
© Тайга Групп; стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7,  
6 (верх, центр), 10–12, 14, 15: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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 информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,  
Алексей Радованов и Максим Омельченко

Дата выхода в России 03.08.2018

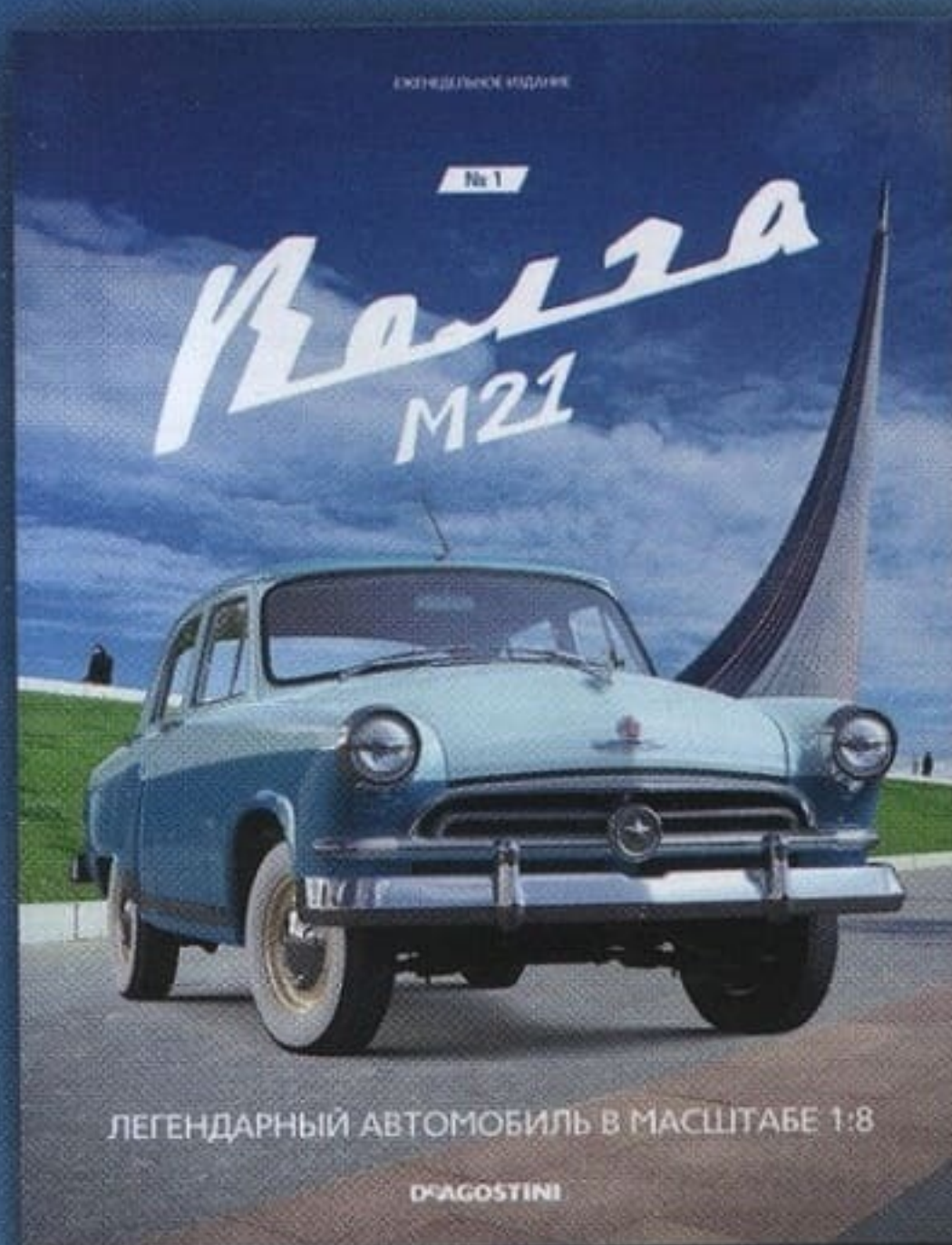
Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

# УЖЕ В КИОСКАХ И НА [WWW.DEAGOSTINI.RU](http://WWW.DEAGOSTINI.RU)

## ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



# ЗИЛ-130В1

Отечественный автопром обратил внимание на автопоезда в составе седельного тягача и полуприцепа в середине 50-х годов. С тех пор практически каждый новый грузовик, создаваемый в нашей стране, получал модификацию в виде седельного тягача. Не стал исключением и ЗИЛ-130.

## Самая удачная модель

Грузовик ЗИЛ-130 во многом стал этапным не только для Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева, но и для всего советского автостроения. Именно на нем впервые в СССР на серийных грузовиках появились гидравлический усилитель рулевого управления, синхронизированная коробка передач с косозубыми шестернями постоянного зацепления, новая конструкция шарниров карданной передачи, увеличившая в несколько раз их долговечность, цельнометаллическая трехместная кабина (очень комфортабельная по тому времени, обеспечившая водителю и пассажирам прекрасную обзорность через панорамное ветровое стекло), эффективная система отопления и вентиляции и многое другое. Недаром грузовик ЗИЛ-130 по праву считается самой массовой и самой удачной моделью Московского автозавода.

Интересно, что грузовик ЗИЛ-130 задумывался не как одиночная модель, а сразу как основа для большого семейства автомобилей разного назначения. И одно из главных мест в этом семействе занимал седельный тягач ЗИЛ-130В.

Новое семейство стало принимать реальные очертания в 1958 году, когда для

грузовиков ЗИЛ-130 разработали мощный V-образный восьмицилиндровый двигатель рабочим объемом 6 л и мощностью 150 л.с. Он создавался не на пустом месте, а на базе размерности двигателя от легкового автомобиля высшего класса ЗИЛ-111. В техническом задании был отдельный пункт о создании специальных автомобилей-тягачей, способных длительное время работать в составе автопоездов. Это касалось как бортовых грузовиков, так и седельных тягачей и самосвальных шасси. Чтобы улучшить тяговые свойства этих машин в сложных условиях эксплуатации, например в горах, и в то же время поднять экономические показатели при работе на обычных шоссейных дорогах, автомобили-тягачи предполагалось оснащать двухскоростными задними мостами. При этом бортовой тягач получал обозначение ЗИЛ-130А, седельный — ЗИЛ-130В, шасси для строительного самосвала — ЗИЛ-130Д.

В 1959–1962 годах по этому техническому заданию изготовили 32 опытных образца автомобилей ЗИЛ-130 различных модификаций. В том числе было построено три седельных тягача ЗИЛ-130В с двухскоростным задним мостом, с передаточным числом главной передачи на низшей ступени 7,47

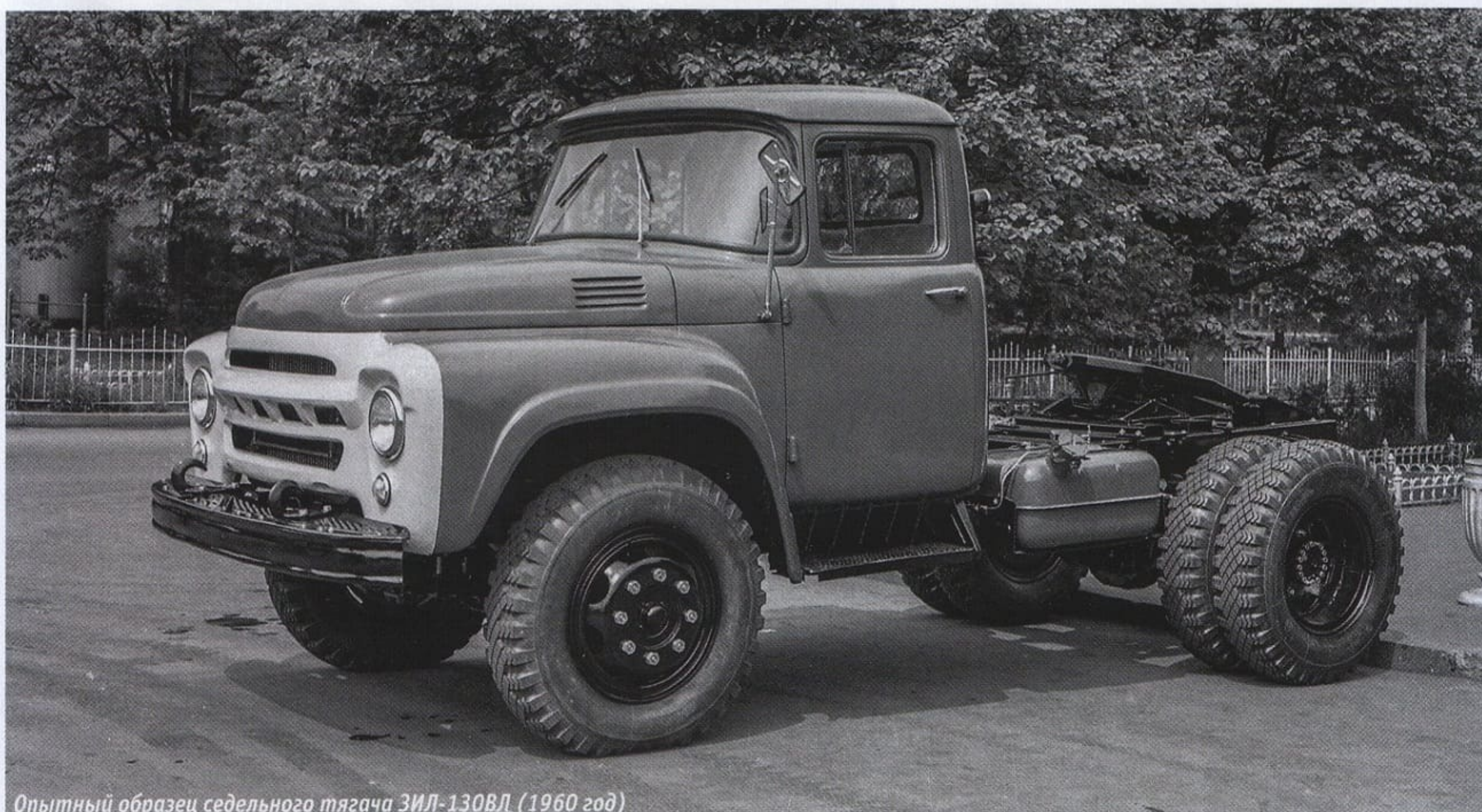
и на высшей ступени 5,76. Кроме них, в число опытных образцов вошли и другие седельные тягачи. В 1960 году построили седельный тягач ЗИЛ-130ВЛ с альтернативным опытным рядным шестицилиндровым верхнеклапанным двигателем ЗИЛ-120ВК мощностью 130–140 л.с. В 1961 году изготовили два опытных образца ЗИЛ-130Н с коробкой отбора мощности и насосом для работы с самосвальным полуприцепом-зерновозом ММЗ-812, а в 1962 году появился седельный тягач ЗИЛ-130ВТ с усиленным двухскоростным задним мостом, у которого передаточные числа главной передачи были увеличены до 8,6 и 6,63 соответственно. Эти машины проходили всесторонние испытания (некоторые из них приняли участие в приемочных и государственных испытаниях), после которых с минимальным количеством замечаний были утверждены к серийному производству.

Предвидя успешное окончание испытаний и, соответственно, положительные выводы комиссии, на Московском автозаводе стали заранее готовиться к массовому выпуску новых грузовиков. Завод в эти годы переживал серьезнейшую реконструкцию, направленную на автоматизацию многих производственных процессов и, как следствие,



Автопоезд в составе седельного тягача ЗИЛ-130В1 и полуприцепа-фургона ОдаЗ-794





Опытный образец седельного тягача ЗИЛ-130ВЛ (1960 год)

удешевление выпускаемой продукции. Несмотря на реконструкцию, сопоставимую со строительством нового предприятия, создать производственный участок для выпуска двухскоростных задних мостов на заводе не получилось. Поэтому организовать производство автомобилей-тягачей в том виде, в котором они задумывались, не удалось. Возможно, что просто решили на этом сэкономить. Для 60-х годов мощность двигателя в 150 л.с. для пятитонного грузовика считалась достаточной и даже избыточной. Для сравнения: мощность двигателя у четырехтонного грузовика ЗИЛ-164А составляла всего 100 л.с. и на его фоне ЗИЛ-130 казался мощной и скоростной машиной, способной легко справиться еще и с буксировкой прицепа. Одним словом, двухскоростных задних мостов машины семейства ЗИЛ-130 так и не увидели, поэтому седельный тягач и самосвальное шасси стали выпускать по «временному» проекту, с обычным задним мостом с повышенным передаточным числом 6,97, а с 1970 года — с задним мостом с передаточным числом 6,32. Такие машины получили добавленную единицу в конце своего индекса — ЗИЛ-130В1 и ЗИЛ-130Д1.

### Производство и модернизация

Седельный тягач ЗИЛ-130В1, по сравнению с базовым грузовиком, имел укороченную колесную базу (3300 мм против 3800) и предназначался для буксировки полупри-

цепов общим весом 10 500 кг по дорогам общего пользования с твердым покрытием. При использовании седельного тягача для работы на дорогах с асфальтированным и бетонным покрытием, а также на городских дорогах, допускалось увеличение общего веса буксируемого полуприцепа с грузом до 12 500 кг.

Цельнометаллическая закрытая трехместная кабина ЗИЛ-130 отличалась достаточным комфортом и гнутым панорамным стеклом, обеспечивающим хорошую обзорность с места водителя. Кабина грузовика оборудовалась системой вентиляции и мощным отопителем с возможностью обдува ветрового стекла теплым воздухом. Если учесть, что еще совсем недавно отече-

ственные автозаводы выпускали грузовики вообще без отопителей, а вентиляция кабины в основном осуществлялась за счет открывающихся ветровых стекол, такая забота о водителе невольно вызвала уважение эксплуатационников. К достоинствам кабины ЗИЛ-130 можно добавить удобное расположение органов управления и контрольных приборов, регулируемое сиденье водителя, а также систему для обмыва ветрового стекла и большие зеркала заднего вида.

Массовое производство грузовиков ЗИЛ-130 (в том числе и седельных тягачей ЗИЛ-130В1) начали в 1964 году. А полностью «стотридцатки» сменили на конвейере семейство ЗИЛ-164А в конце 1965 года.



Опытный образец седельного тягача ЗИЛ-130ВЛ, вид сзади (1960 год)





Опытный образец тягача ЗИЛ-130В (1959 год)

Вместе с тягачами в основном исполнении выпускались машины в экспортных вариантах: ЗИЛ-130В1Э — для стран с умеренным климатом, ЗИЛ-130В1Т — для стран с тропическим климатом.

Уже в 1966 году грузовики ЗИЛ-130 пережили первую модернизацию, направленную на увеличение ресурса до 200 тыс. км при одновременном запрете на повышение нагрузки. В частности, для бортового грузовика установили максимальную грузоподъемность в 5 т, а для седельного тягача массу буксируемого полуприцепа ограничили 10 500 кг для дорог с любым покрытием. В технической документации и справочниках эти автомобили получили обозначение ЗИЛ-130-66 и ЗИЛ-130В1-66

соответственно, но официально индекс машины не меняли.

С начала 1967 года на автомобили семейства ЗИЛ-130 стали устанавливать контактно-транзисторную систему зажигания. В том же году к списку выпускаемых модификаций добавился седельный тягач ЗИЛ-130В1Е с экранированным электрооборудованием и был изготовлен опытный образец седельного тягача ЗИЛ-130В2 со стандартной для бортового грузовика колесной базой (3800 мм).

С января 1974 года на передних крыльях всех грузовиков ЗИЛ-130 появились повторители указателей поворота, а с апреля 1974 года — зеркала заднего вида увеличенного размера. В том же году на двух об-

разцах седельных тягачей ЗИЛ-130В/169ГМП в опытном порядке поставили гидромеханические коробки передач «Аллисон», которые предназначались для автомобилей нового семейства ЗИЛ-169.

В 1974 году построен опытный седельный тягач с капотом интегрального типа, который поднимался вместе с передними крыльями и решеткой радиатора вверх, обеспечивая свободный доступ ко всем агрегатам мотора и шасси. Но нависающая над людьми громадная масса всего переднего оперения выглядела угрожающе, поэтому в дальнейшем на заводе прорабатывался другой тип интегрального оперения, которое откидывалось вперед. Позже такое оперение будет использовано на грузовиках типа ЗИЛ-169/ЗИЛ-4331.

Модернизированная версия базовой машины, разработанная в 1974 году, получила условное наименование ЗИЛ-130-77 (по году предполагаемого запуска в серию). Она отличалась повышенной на 1 т грузоподъемностью и ресурсом до 300 тыс. км. Модернизированные автомобили предполагалось комплектовать форкамерно-факельным двигателем ЗИЛ-130Ф, принципиально новой тормозной системой, панелью приборов типа КАМАЗ и облицовкой радиатора с фарами, расположенными внизу (по новому ГОСТу). Естественно, подобная модернизация должна была затронуть и седельный тягач ЗИЛ-130В-77, опытный образец которого был построен первым



Седельный тягач ЗИЛ-130В1-е экспериментальным интегральным оперением





Опытный образец модернизированного седельного тягача ЗИЛ-130В-77



Кабина грузовика ЗИЛ-130 первых лет выпуска

среди всех модернизированных машин — в 1974 году. Но с апреля 1977 года в серию пошел несколько упрощенный вариант (условное обозначение — ЗИЛ-130В-76) с увеличенной до 14 400 кг массой буксируемого полуприцепа.

Во второй половине 1978 года все выпускаемые варианты ЗИЛ-130 получили новую облицовку радиатора, а с апреля 1979 года на некоторые седельные тягачи ставили задний мост с гипоидной главной передачей. С июня 1980 года на крыше кабины тягачей ЗИЛ-130В стали штатно устанавливать знак автопоезда — три оранжевых фонаря.

С февраля 1983 года упразднили левый вентиляционный люк на крыше кабины, а с февраля 1985-го на всех версиях внедрена новая светотехника.

В связи с утверждением новых технических условий на автомобиль ЗИЛ-130 и его модификации с 1 января 1986 года им были присвоены новые индексы по отраслевой нормали 1966 года. Так, базовая бортовая машина стала называться ЗИЛ-431410, а седельный тягач на ее базе получил наименование ЗИЛ-441510. При этом у ЗИЛ-441510 была повышена степень сжатия (с 6,5 до 7,1) модернизированного двигателя ЗИЛ-508.10 с закрытой вентиляцией картера для снижения токсичности выхлопа двигателя, а ресурс в целом был поднят до 400 тыс. км. В этом же году был упразднен второй вентиляционный люк на крыше кабины.







ЗИЛ-130В1С

**Несмотря на то что седельный тягач ЗИЛ-130В1 сам являлся модификацией базового бортового грузовика, со временем и он оброс вариациями и исполнениями, расширявшими сферы его использования. Особое место в этом ряду заняли тягачи в северном исполнении и машины, работающие на газовом топливе.**

## ЗИЛ-130В1С

Седельный тягач ЗИЛ-130В1С (ЗИЛ-130ВС) создан на базе пятитонного серийного двухосного автомобиля ЗИЛ-130 со стандартной длиной рамы (3800 мм). Он предназначался для буксировки полуприцепов общим весом 12 400 кг в условиях автомобильных дорог Крайнего Севера и считался машиной с расширенным радиусом действия, в том числе за счет увеличения возимого запаса топлива.

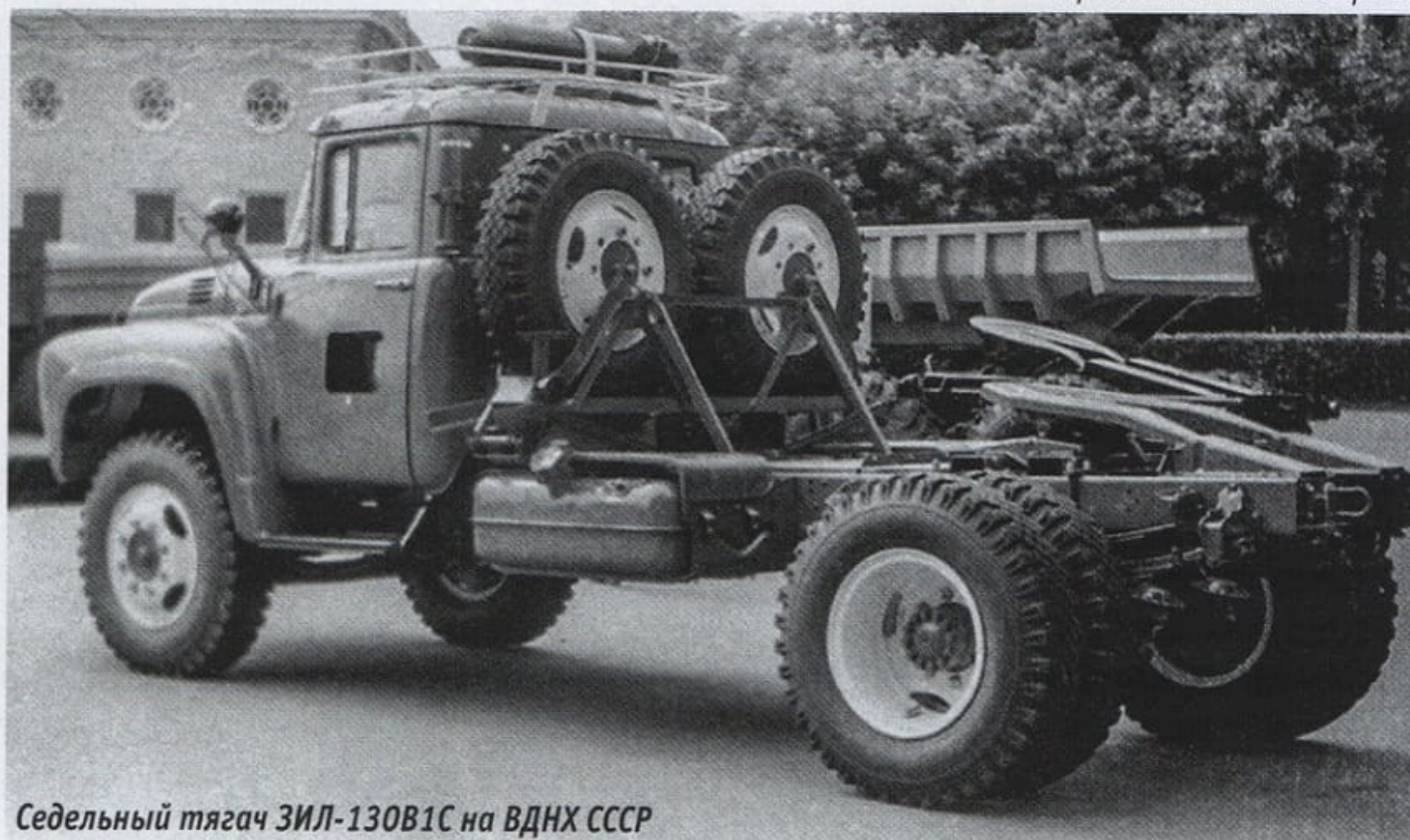
При создании тягача ЗИЛ-130В1С основное внимание обращалось на повышение его надежности, обеспечение уверенного запуска двигателя и создание нормальных условий работы водителя при низких температурах наружного воздуха, достигающих до  $-60^{\circ}\text{C}$ . На тягаче устанавливался предпусковой подогреватель двигателя, генератор повышенной мощности, обеспечивающий баланс электроэнергии, электромагнитная муфта, автоматически отключающая и включающая вентилятор системы охлаждения двигателя, что улучшало стабильность

теплового режима двигателя, применялась контактно-транзисторная система зажигания. Поддержание нормальной температуры электролита аккумуляторной батареи достигалось за счет ее утепления и обогрева отработанными газами двигателя.

В кабине тягача дополнительно устанавливался отопитель независимого действия и новая эффективная термоизоляция. Все стекла кабины выполнялись двойными, чтобы исключить их обмерзание, а обивочные материалы и резинотехнические изделия использовались только морозостойкие. Топливо и масла для двигателя и агрегатов трансмиссии применялись специальные, обеспечивающие нормальную работу тягача при низких температурах воздуха. Седельный тягач ЗИЛ-130В1С оборудовался лебедкой для самовытаскивания с механическим приводом, блоком лебедки с тросом крепления, двумя запасными колесами в специальном держателе за кабиной водителя, снабженным устройством для облегчения его поднятия и опускания. Машина комплектовалась утеплителем капота, противотуманными фарами, багажником и опознавательными фонарями на крыше кабины, дополнительными боковыми указателями поворотов, поворотным прожектором, дополнительным воздушным звуковым сигналом, огнетушителем и шанцевым инструментом (одноручной пилой, топором, лопатой и ломом).

В 1965 году построили первые три опытных экземпляра, а в 1969 году в экспериментальном цехе изготовили промышленную партию из 10 штук ЗИЛ-130В1С. Все они были отправлены на автопредприятия Якутии и Магаданской области. После этого долгое время седельные тягачи в северном исполнении автозавод не выпускал, и только в 1986 году появилась северная модификация ЗИЛ-441511, которая во многом осталась номинальной. Она отличалась укороченной колесной базой (3300 мм), отсутствием за кабиной стойки с запасными

*Продолжение на стр. 10*



Седельный тягач ЗИЛ-130В1С на ВДНХ СССР





ЗИЛ-130В1 + ОДАЗ-794

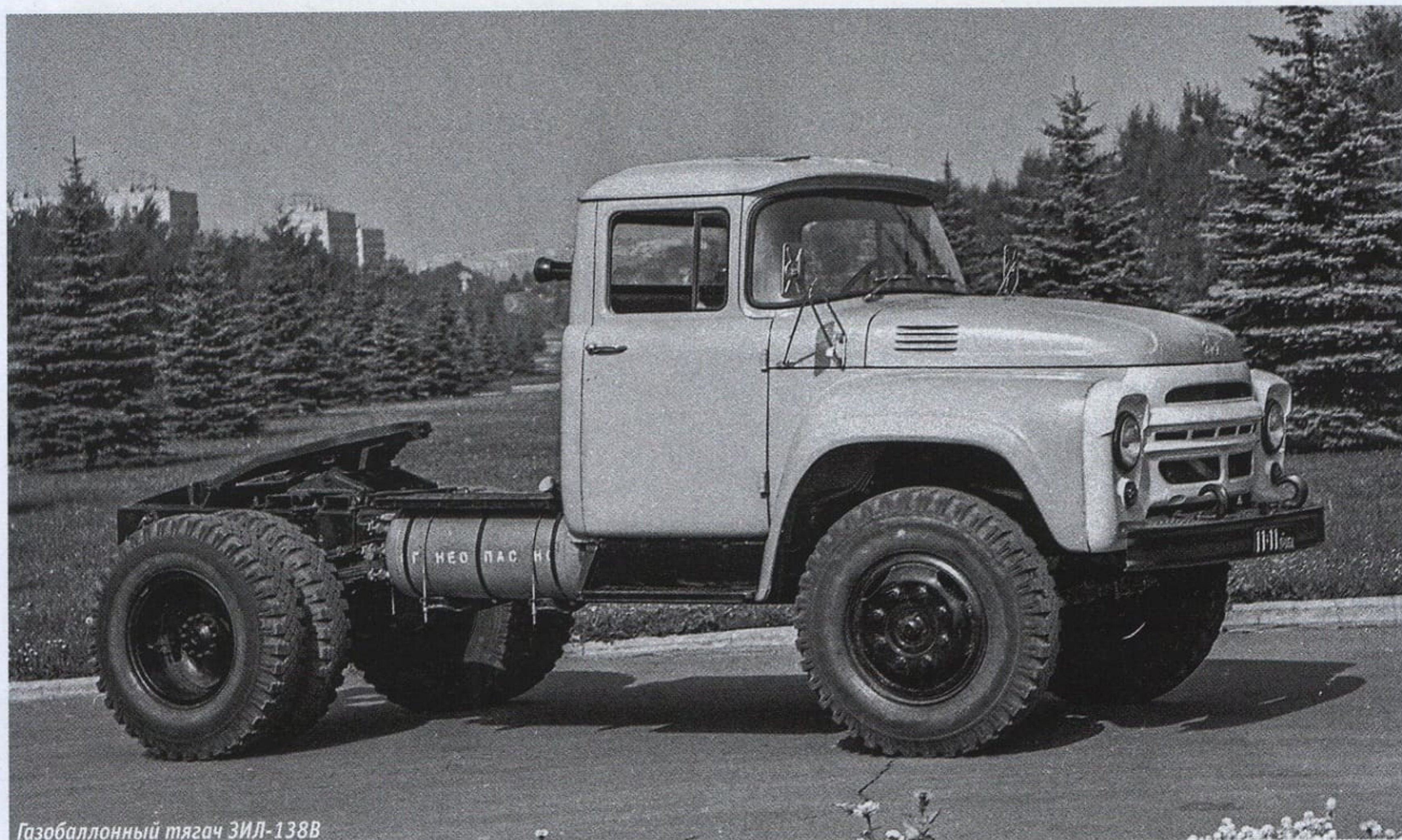




колесами, багажника на крыше и многими другими «мелочами» — по сути, это был стандартный седельный тягач ЗИЛ-4415, оснащенный некоторыми системами северного автомобиля ЗИЛ-431411 (ЗИЛ-130С).

### ЗИЛ-138В

Первые газобаллонные грузовики ЗИЛ-130, предназначенные для работы на сжиженном газе, были созданы в 1962 году. Они получили собственный индекс ЗИЛ-138. В 1963 году построили опытный образец газобаллонного седельного тягача ЗИЛ-138В (двигатель мощностью



Газобаллонный тягач ЗИЛ-138В

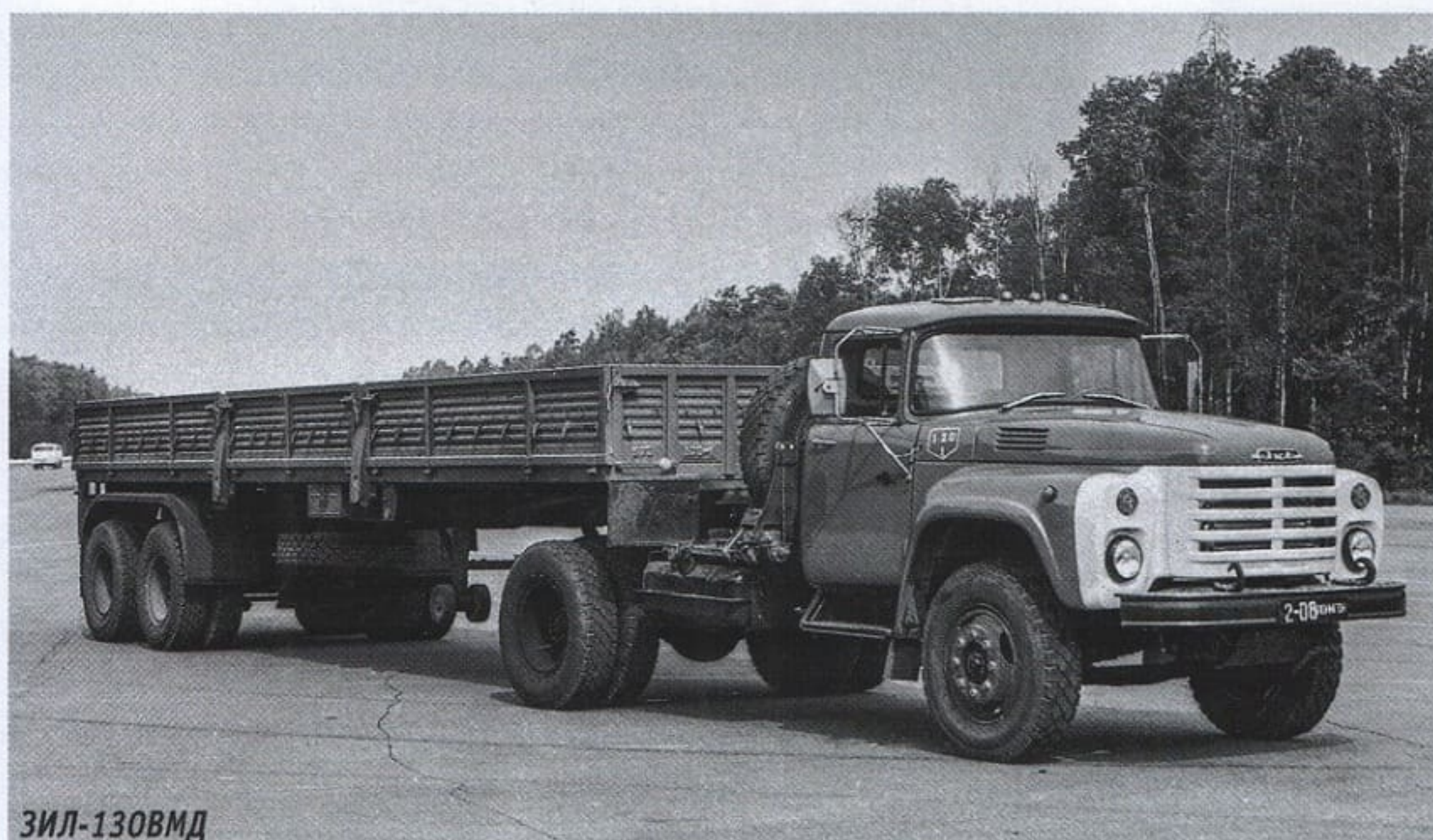


Тягач ЗИЛ-138В, вид сзади

150 л.с./110,3 кВт при 3200 об/мин, степень сжатия 8,0). В отличие от бортового грузовика, на который ставился один газовый баллон объемом 225 л, на ЗИЛ-138В установили два баллона емкостью 117,4 л каждый.

Следующий опытный образец газового ЗИЛ-138В появился в 1975 году, когда базовый ЗИЛ-138 готовили к серийному производству. На этом седельном тягаче уже стоял один газовый баллон, такой же как на бортовой модели. Выпуск седельного тягача ЗИЛ-138В начался в 1977 году. В 1986 году, в связи некоторыми реорганизационными изменениями на автозаводе, выпускаемый газобаллонный тягач получил новое наименование — ЗИЛ-441610.





ЗИЛ-130ВМД

## ЗИЛ-130ВМД

На рубеже 70–80-х годов на Московском автозаводе сложилась непростая ситуация, когда новый дизельный двигатель ЗИЛ-645 мог быть запущен в производство раньше, чем разрабатываемый одновременно с ним автомобиль ЗИЛ-331. Поэтому на предприятии задумались о переходном, промежуточном семействе модернизированных грузовиков ЗИЛ-130М, которые можно было бы наравне с бензиновыми силовыми агрегатами комплектовать новым дизельным двигателем ЗИЛ-645. Первые опытные образцы модернизированных грузовиков ЗИЛ-130М были построены в IV квартале 1980 года, в том числе седельный тягач ЗИЛ-130ВМД. В отличие от серийного тягача ЗИЛ-130В1, он имел удлиненную колесную базу (3800 мм против 3300) и дизельный двигатель ЗИЛ-645 мощностью 185 л.с., коробку передач типа ЗИЛ-4331 с делителем и главную передачу с передаточным отношением 7,17.

На машине были установлены кабина и оперение типа ЗИЛ-133ГЯ (из-за дизельного двигателя, который имел большие габариты, чем бензиновый мотор ЗИЛ-130), но с иным оформлением решетки радиатора — оно разрабатывалось специально для того, чтобы модернизированные машины ЗИЛ-130М внешне отличались от грузовиков семейства ЗИЛ-130ГЯ. В кабине грузовика ЗИЛ-130ВМД были установлены подрессоренное сиденье водителя, пневмогидроусилитель привода сцепления, регулируемая по высоте и углу наклона рулевая колонка, унифицированный подрулевой переключатель указателей поворотов и света фар. Из особенностей ЗИЛ-130ВМД можно отметить установленный в экспериментальном порядке роторный компрессор, который

в процессе испытаний из-за частых отказов был заменен на серийный.

ЗИЛ-130ВМД проходил испытания в составе автопоезда полной массой 21 000 кг (использовался забалластированный чугунами «чушками» полуприцеп ОдаЗ-9370 с перенесенным вперед на 430 мм сцепным шкворнем) на Дмитровском автополигоне НАМИ и на улицах Москвы. Но так как все работы по модернизированным машинам ЗИЛ-130М были вскоре свернуты, дело ограничилось лишь краткими заводскими испытаниями единственного опытного образца ЗИЛ-130ВМД.

## ЗИЛ-89130В2

Формально завод с 1985 года приступил к сборке новых грузовиков ЗИЛ-4331, но было абсолютно понятно, что в ближайшие пять лет ЗИЛ-4331 не заменит полностью

на конвейере машины старого семейства ЗИЛ-130. Значит, как минимум в ближайшую пятилетку основным объектом производства оставался ЗИЛ-130. Но машины этого семейства без принципиальных изменений выпускались с 1964 года, то есть почти 20 лет. Руководству завода уже не раз указывали на то, что предприятие выпускает устаревшую продукцию. Необходимо было предпринять срочные меры по обновлению главного семейства грузовиков Московского автозавода. Выходом из положения виделся вариант оснащения этих машин дизельным двигателем, например КАМАЗ-740. Выпуск этого силового агрегата (вместе со сцеплением и коробкой передач) был хорошо освоен в Набережных Челнах, и такие моторы можно было получать по кооперации. Стоило лишь провести необходимые мероприятия по адаптации этого силового агрегата к двухосному автомобилю грузоподъемностью 6 т.

Вместе с опытными образцами бортовых автомобилей ЗИЛ-89130Г в 1985 году построили два опытных образца седельных тягачей ЗИЛ-89130В2 с колесной базой 3800 мм и двигателем КАМАЗ-740. Их эксплуатационные испытания проводились в автохозяйствах по всему Советскому Союзу, но до серийного производства дело не дошло в связи с экономическими изменениями в стране в период «перестройки», и завод до 1994 года продолжал выпуск старого семейства ЗИЛ-431410 (ЗИЛ-130) с бензиновыми силовыми агрегатами, в том числе и седельных тягачей ЗИЛ-441510 (ЗИЛ-130В1).



ЗИЛ-89130В2



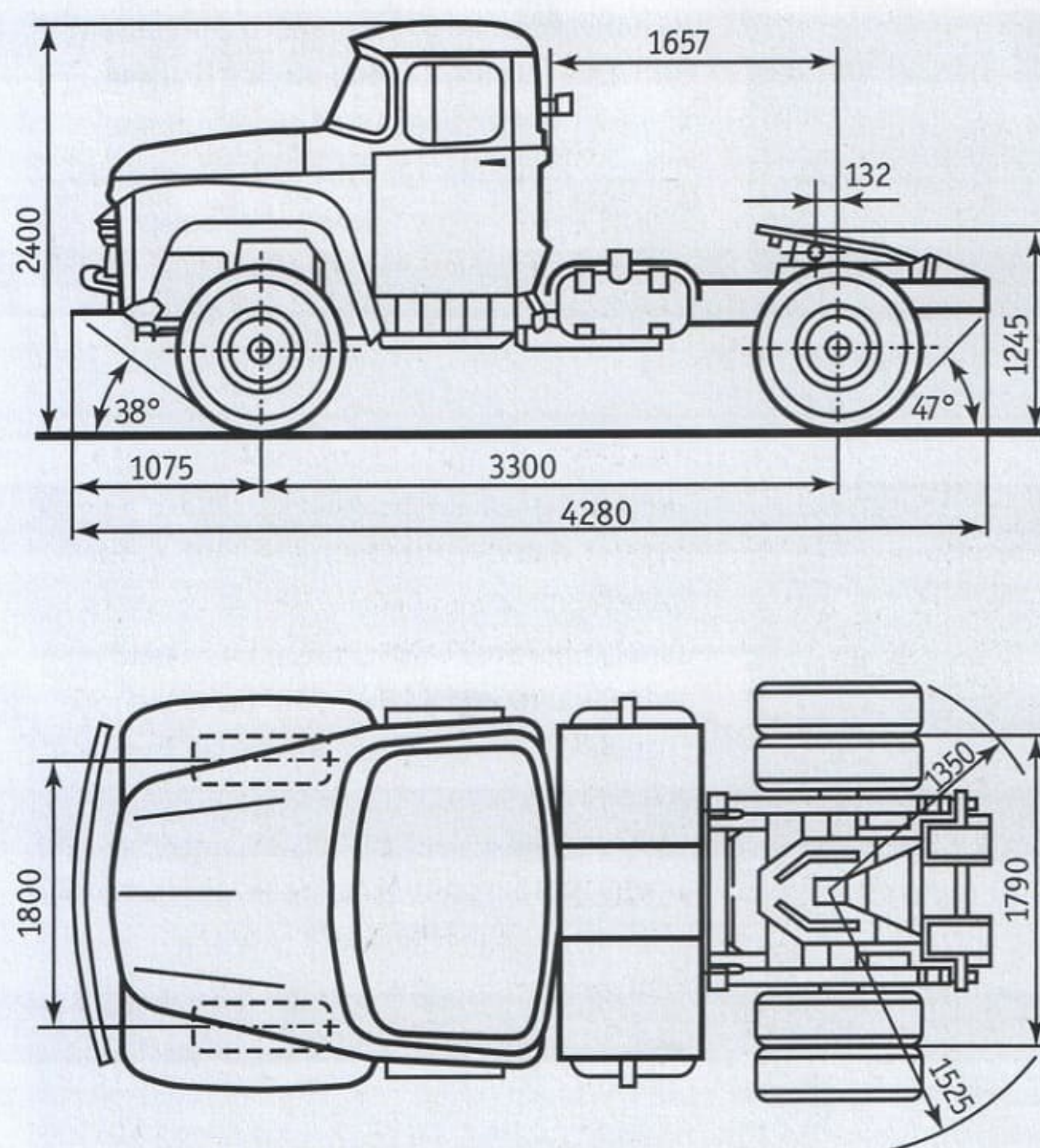


Схема ЗИЛ-130В1

Технические характеристики ЗИЛ-130В1

Число мест	3
Наибольший вес полуприцепа с грузом	10 500 кг
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	32 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-78
Генератор	Г-130
Стартер	СТ-130
Прерыватель-распределитель	Р-4В
Свечи зажигания	A15Б
Размер шин	260-20
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	3860
полная (при нагрузке на ССУ 4340 кг), в том числе:	8425
на переднюю ось	2465
на заднюю ось	5960
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	7,0
<b>Рулевой механизм</b>	
винт и гайка с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса

ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–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: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 6,97

Двигатель

ЗИЛ-130, V-образный, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	6,0
Степень сжатия	6,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Карбюратор

К-88

Максимальная мощность

150 л.с. при 3200 об/мин

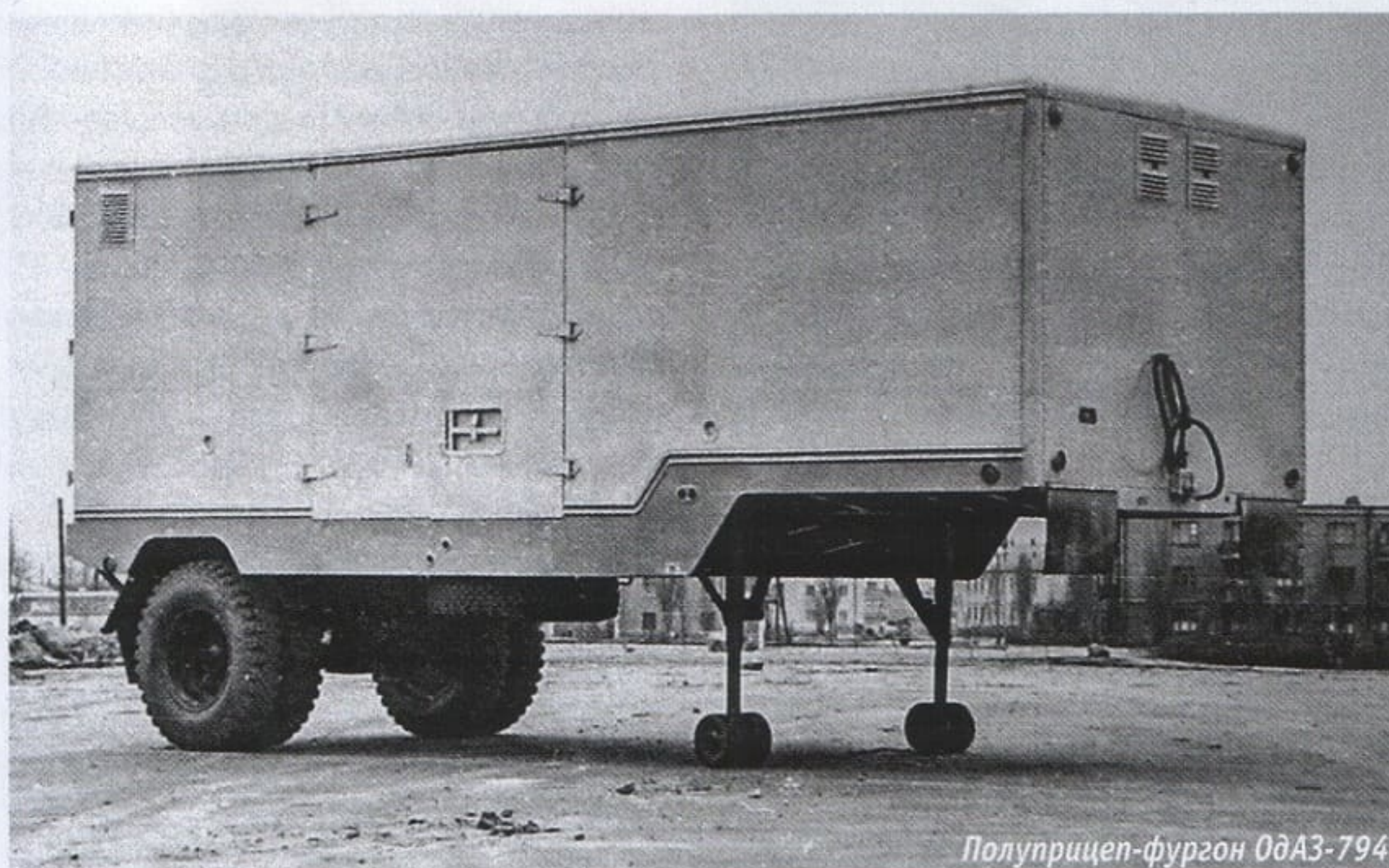
Максимальный крутящий момент

41 кгс·м при 1800–2000 об/мин



# Полуприцеп ОдАЗ-794

Полуприцепы-фургоны по отечественной классификации относятся к специализированному подвижному составу, хотя предназначены для перевозки разнообразных народнохозяйственных грузов.



Полуприцеп-фургон ОдАЗ-794

Специально под седельный тягач ЗИЛ-130В1 в СКБ ОдАЗ (Одесский автосборочный завод) в 1963–1964 годах был спроектирован новый цельнометаллический полуприцеп-фургон ОдАЗ-794. Преимущества кузова-фургона перед обычным бортовым полуприцепом вполне очевидны — он надежно предохранял перевозимые грузы от атмосферных осадков. Да и целостность таких грузов в пути обеспечивалась более надежно, так как они скрыты от посторонних глаз и возможного хищения. ОдАЗ-794 отличают более современные прямоугольные формы кузова (до этого полуприцепы старались делать со скругленными углами и скатами крыши, которые скрадывали полезный внутренний объем

и иногда мешали рационально размещать груз), а также безрамная конструкция (рамой на ОдАЗ-794 являлось несущее основание кузова-фургона). В кузове полуприцепа предусматривались две широкие двустворчатые двери: одна с правого бока (световой проем 1800×1810 мм и угол открывания створок 180°), другая сзади (световой проем 2200×1880 мм и угол открывания створок 270°). Этого было вполне достаточно, чтобы обеспечить быструю и удобную загрузку и разгрузку полуприцепа в любых условиях, в том числе в стесненных для маневрирования пространствах — например, когда к месту погрузки невозможно было подать полуприцеп задними дверя-

ми. Двери фургона снабжались запорами рычажного типа и резиновыми уплотнителями, а также специальными местами пломбирования, закрываемыми снаружи от случайных повреждений. На левой задней створке двери имелся карман для хранения сопроводительных документов на груз.

Кузов фургона вентилируемый — для этого предусматривались специальные решетки в его передней и боковых стенках. Опоры полуприцепа имели двухскоростной механический ручной привод с обеих сторон полуприцепа, а его пневматическая тормозная система подключалась с помощью шлангов к тормозной системе тягача — по своим компонентам она была полностью унифицирована с тормозной системой штатного тягача. Стояночный тормоз — ручной, расположенный на полуприцепа.

Задняя ось для ОдАЗ-794 заимствована от родственного по конструкции бортового полуприцепа ОдАЗ-885. При этом ступицы колес и рессоры для нее использованы от ЗИЛ-130. Запасное колесо полуприцепа крепилось с правой стороны.

Чтобы максимально опустить пол в основной части кузова (и, соответственно, понизить погрузочную высоту полуприцепа), его пришлось делать ступенчатым, так как в передней части пол неизбежно поднимался над седельно-сцепным устройством (высота потолка в передней части фургона всего 1,7 м). Но это не мешало механизированной загрузке фургона, так как на переднюю (возвышенную) часть кузова груз мог устанавливаться с помощью погрузчика — в основной части фургона пол выдерживал движение погрузчика массой до 2500 кг.

Несмотря на явные недостатки (мы оцениваем эти недостатки с позиции сегодняшних достижений в области изготовления полуприцепов), ОдАЗ-794 посчитали вполне пригодным для массового производства. Опытнo-промышленная сборка полуприцепов ОдАЗ-794 началась в 1964 году, а серийное производство — в 1966 году на Одесском автосборочном заводе. В 1969 году произ-



Полуприцеп-фургон ОдАЗ-794 в сцепе с тягачом ЗИЛ-130В1





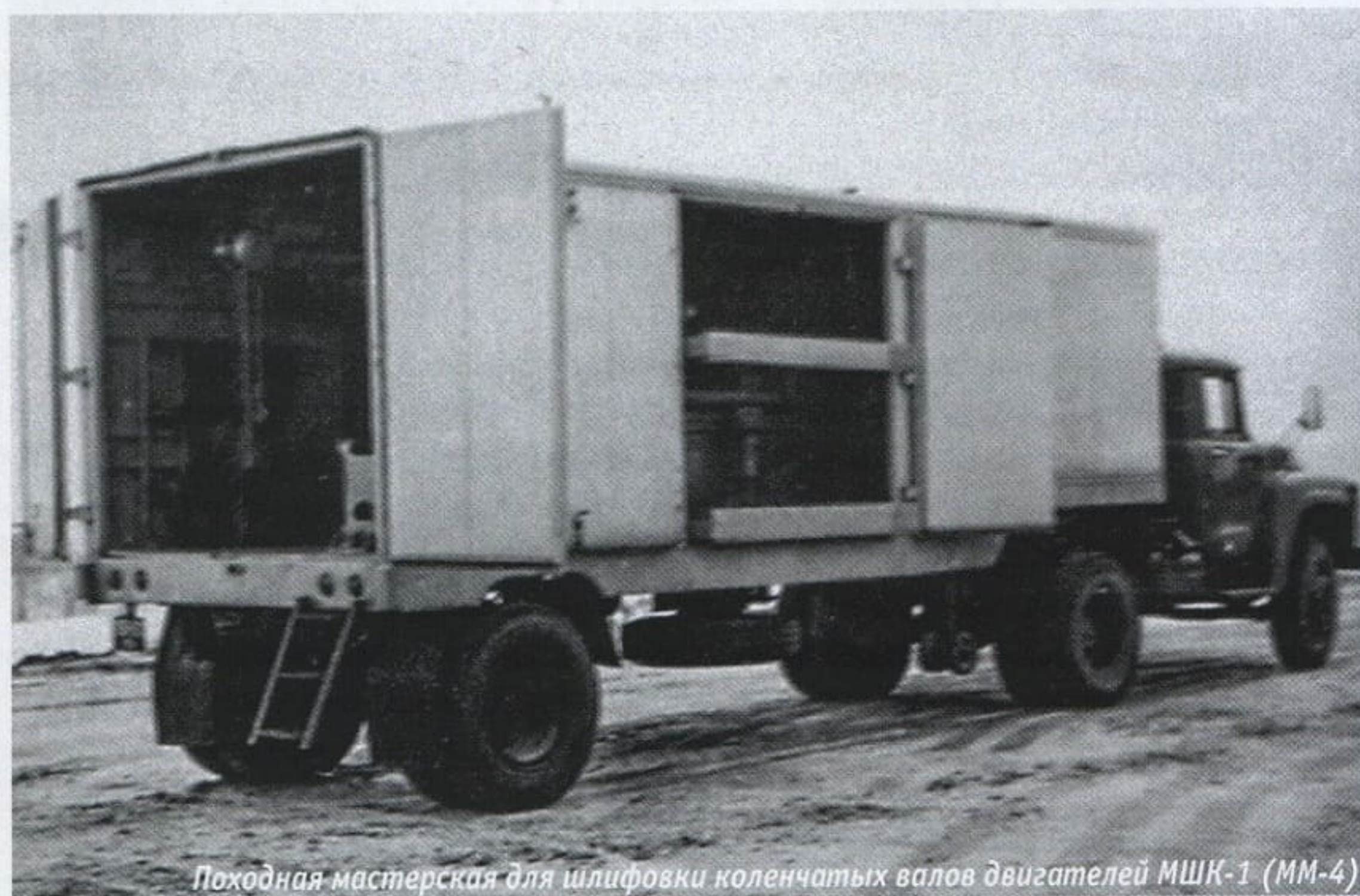
Специальный фургон «Спектакль» для перевозки театральных декораций, костюмов и реквизита

водство ОдАЗ-794 и ряда других полуприцепов было передано в Херсон на производственное предприятие учреждения Ю317-90 (исправительно-трудовая колония). Полуприцепы ОдАЗ-794 в момент своего появления закрывали важную нишу по грузоподъемности в 7–8 т, так как отечественная автомобильная промышленность в этом сегменте выпускала только грузовики МАЗ-500 и «Урал-377» — оба грузоподъемностью 7500 кг. Но МАЗ-500 был рассчитан для движения по дорогам только первой категории (с повышенными допустимыми осевыми нагрузками), а «Урал-377», наоборот, больше подходил для движения по плохим, «временным» дорогам. Поэтому полуприцепы ОдАЗ-794 были очень востребованы в автохозяйствах, особенно тех, которые занимались междугородними перевозками на относительно небольшие расстояния. Но в 70-х годах ситуация заметно изменилась, начался массовый выпуск грузовиков

ЗИЛ-133Г1 и КАМАЗ-5320, которые полностью закрывали потребность в трехосных дорожных автомобилях грузоподъемно-

стью 8 т с небольшими осевыми нагрузками на дорогу, и интерес эксплуатационников к полуприцепам ОдАЗ-794 стал падать, ведь во многих случаях эксплуатация одиночных машин была более выгодной, чем автопоездов той же грузоподъемности, даже просто за счет большей скорости движения.

Помимо своего прямого назначения — перевозки грузов, полуприцепы ОдАЗ-794 часто становились основой для создания специализированного подвижного состава. Так, в середине 70-х годов на базе полуприцепа-фургона 38-й Опытный завод МО в Бронницах смонтировал походную мастерскую для шлифовки коленчатых валов двигателей МШК-1 (ММ-4), а Ейский механический завод «Аттракцион» с 1973 года делал на базе полуприцепа ОдАЗ-794 специальные фургоны «Спектакль» для перевозки театральных декораций, костюмов и реквизита.



Походная мастерская для шлифовки коленчатых валов двигателей МШК-1 (ММ-4)

Технические характеристики полуприцепа ОдАЗ-794	
Грузоподъемность, кг	7500
Масса, кг	
собственная	2900
полная, в том числе	10 400
на ССУ	4400
на заднюю ось	6000
Размер шин	
260-20	

Внутренние размеры кузова, мм	
длина	6660
ширина	2370
высота:	
в передней части	1730
в основной части	1920
Площадь кузова, см <sup>2</sup>	
	16
Габаритные размеры, мм	
длина	6930
ширина	2500
высота	3250

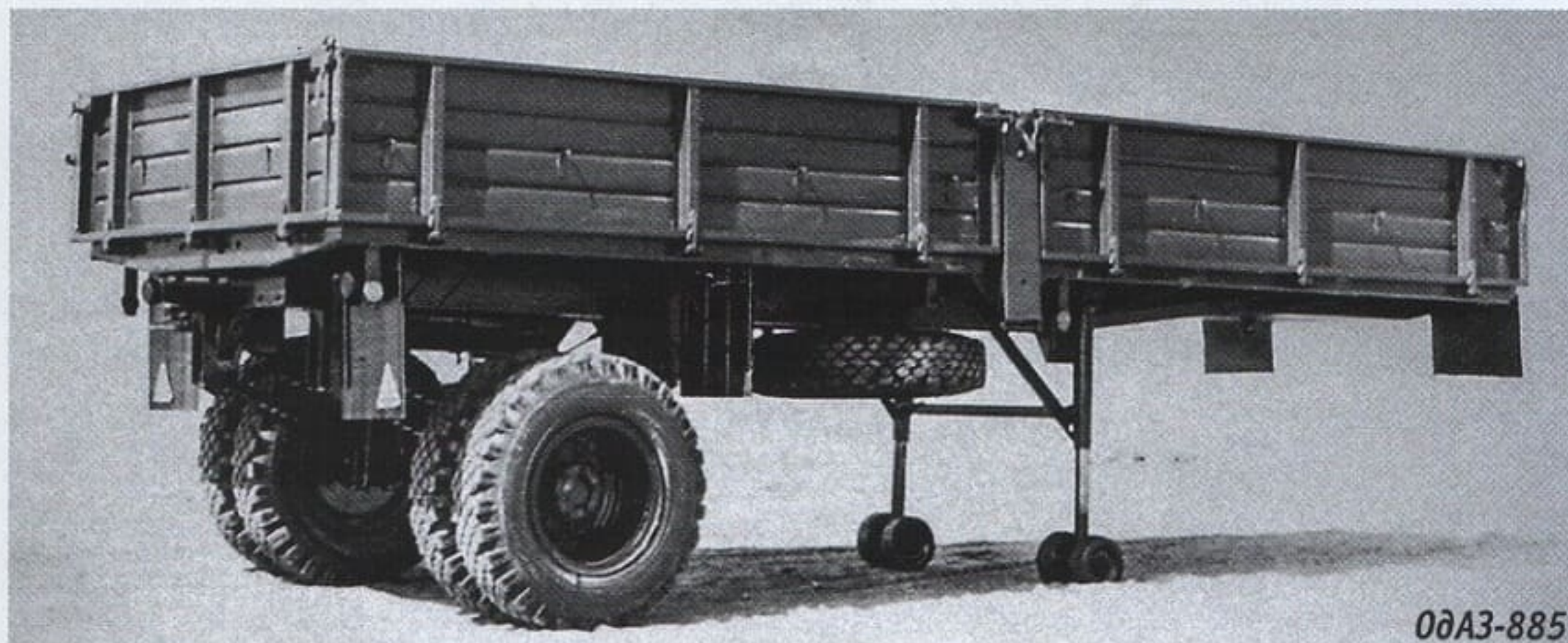




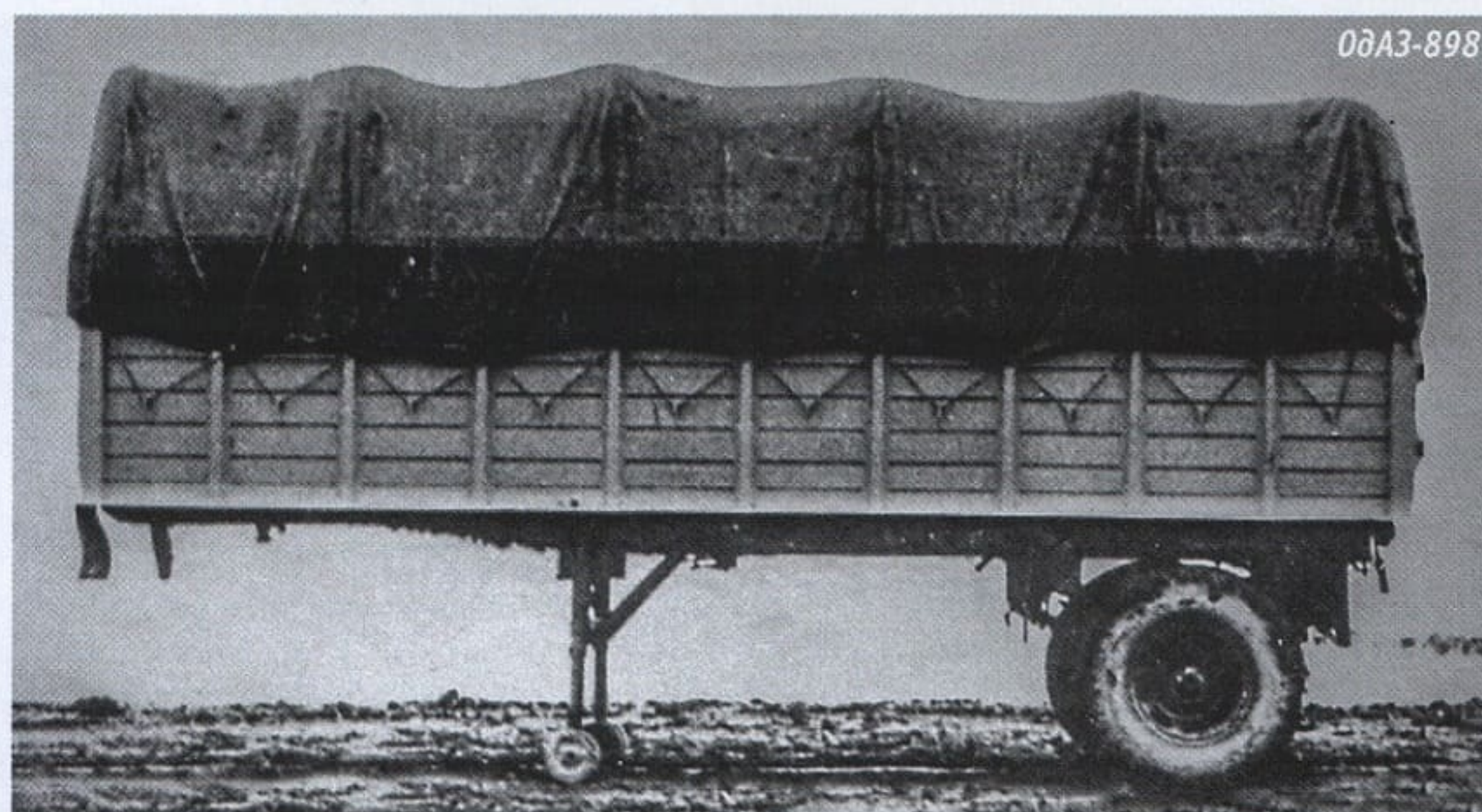
На Одесском автосборочном заводе в середине 60-х годов было разработано целое семейство полуприцепов для тягача ЗИЛ-130В1 и родственного ему КАЗ-608 «Колхида». Оно включало как бортовые полуприцепы, так и фургоны.

### ОдАЗ-885

Одесский автосборочный завод в 1964 году начал производство бортового полуприцепа ОдАЗ-885, который явился основой для проектирования многих специализированных полуприцепов, а сам стал настоящей классикой прицепного подвижного состава 70–80-х годов. Он предназначался для перевозки грузов общей массой 7800 кг по дорогам, рассчитанным на пропуск автомобильных поездов с осевой нагрузкой 6000 кг.



ОдАЗ-885



ОдАЗ-898

с собой нечто среднее между обычным бортовым полуприцепом и полуприцепом с кузовом-фургоном. Как иногда бывает, он вобрал в себя отрицательные качества и одного, и другого, при этом не получив ощутимых преимуществ. В частности, он имел высокие неоткидные боковые борта, значительно осложнявшие его загрузку (загрузка возможна только через задний открывающийся борт), но при этом оснащался не жесткой крышей, а только тентом, который не обеспечивал полной сохранности груза от атмосферных осадков.

### ОдАЗ-857

Полуприцеп-скотовоз ОдАЗ-857 относится к узкоспециализированному подвижному составу, в котором можно было перевозить в два яруса мелкий живой скот (140–175 голов овец, до 85 голов маловесных свиней), а в один — крупный рогатый скот и других животных общей живой массой до 6000 кг. Он обеспечивал наилучшую сохранность животных, в отличие от обычных бортовых полуприцепов, которые тоже использовались для таких перевозок.

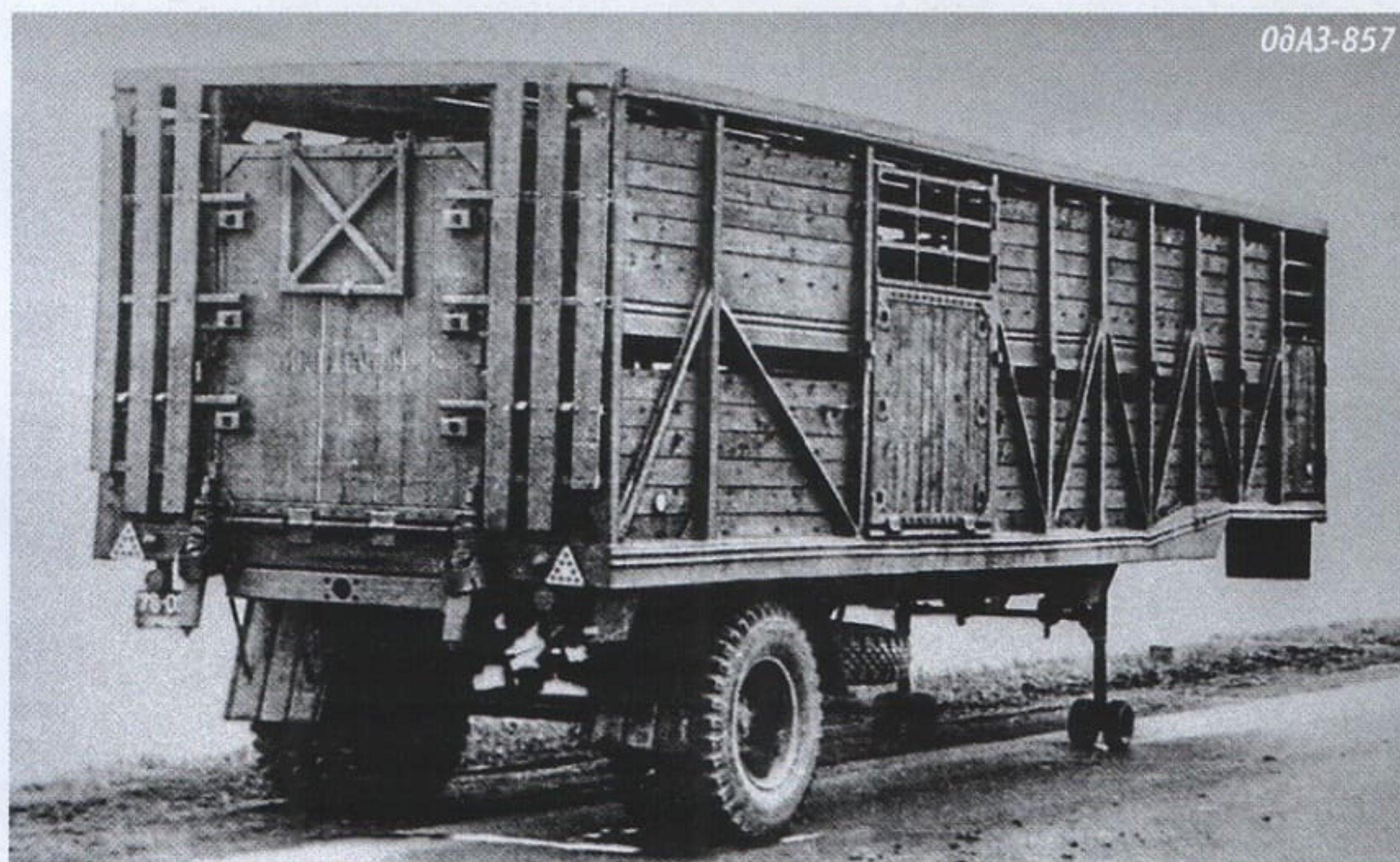
Кузов полуприцепа деревометаллический, типа «фургон», прямоугольной формы с несущим основанием.

В 1963–1965 годах на Одесском автосборочном заводе выпускался полуприцеп-скотовоз ОдАЗ-857, в 1965–1966 годах — ОдАЗ-857Б с увеличенной колеей и усиленной конструкцией пола. С 1966 года выпуск ОдАЗ-857Б передали в Херсон на производственное предприятие учреждения Ю317-90. С 1971 года в Херсоне начали выпуск модернизированного полуприцепа-скотовоза ОдАЗ-857Д.

### ОдАЗ-898

Полуприцеп ОдАЗ-898 с кузовом увеличенного объема не стал массовым, хотя

выпускался серийно на Одесском автосборочном заводе в 1965–1966 годах. Возможно потому, что он представлял



ОдАЗ-857



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

### МАЗ-5551

Спрашивайте в киосках  
или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)



DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

ISSN 2070-095X



Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску