

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 9

ЗИЛ-ММЗ-555



РАЦИОНАЛЬНАЯ ФОРМА ☆ С ПЛАСТМАССОВЫМ КУЗОВОМ ☆ НЕИЗВЕСТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №9, 2017

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. В. Миронович

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

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 Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной 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: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 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**

Дата выхода в России 05.08.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 на базе грузовика ЗИЛ-130 отличался от своих собратьев полукруглым «корытообразным» кузовом. Такая необычная конструкция обеспечивала долговечность платформы при минимальном собственном весе автомобиля.

Каждый второй

Самосвал для перевозки полужидких (раствор, бетон) и сыпучих строительных грузов разрабатывали параллельно с базовой моделью бортового грузовика ЗИЛ-130. Для самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 было использовано специальное короткобазное шасси ЗИЛ-130Д1 с односкоростным ведущим мостом.

Изначально на самосвалы, так же как и на бортовые грузовики и седельные тягачи, предполагалось ставить двухскоростные мосты, но их так и не смогли освоить в производстве, хотя надежда оставалась до конца 60-х годов. Эта «надежда» нашла свое отражение в цифре «1» в индексе самосвального шасси, указывавшей на некоторое, как многим казалось, «временное» отступление от первоначальной технической документации.

Первые опытные образцы ЗИЛ-ММЗ-555 были изготовлены в 1961 году совместными усилиями Московского автомобильного завода имени И. А. Лихачева (шасси) и Мытищинского машиностроительного завода

(самосвальная надстройка). Новый самосвал имел кузов необычной полукруглой «корытообразной» формы. Она была сложнее в изготовлении (требовалось специальное оборудование для придания кузову соответствующей формы), зато позволяла обходиться без дополнительных боковых усилителей кузова, что в свою очередь сокращало количество сварных швов и приводило к снижению собственной массы кузова без ущерба для его прочности. Предполагалось, что внутренний объем новой платформы составит 2,8 м³: при расчетном среднем объеме весе перевозимых строительных грузов (1,6 т/м³) объем вполне соответствовал заявленной грузоподъемности самосвала в 4500 кг. Но на показе первого опытного образца ЗИЛ-ММЗ-555 руководящие работники пришли в недоумение: «Что собираетесь возить в такой ложке?» Пришлось увеличить внутренний объем самосвальной платформы до 3,2 м³. К сожалению, соответственно увеличилась и масса самой самосвальной надстройки, которая вместе

с кронштейном запасного колеса составила 958 кг при планируемых 600 кг.

Но даже после этого показатели массы самосвальной надстройки оказались в допустимых пределах: машина вполне соответствовала современному уровню развития самосвальной техники и обеспечивала необходимые показатели весовой характеристики автомобиля. Вот что значит рациональная форма кузова!

Например, самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 по коэффициенту тары (0,960-0,965) превосходил все отечественные массовые самосвалы: ЗИЛ-ММЗ-585Л (1,075), МАЗ-205 (1,060), МАЗ-503 (1,090). В то же время испытатели отмечали, что емкость кузова у ЗИЛ-ММЗ-555 получилась все-таки несколько завышенной — при загрузке «с шапкой» (а у нас по-другому не грузят) перегруз иной раз оказывался полутора-двукратным при перевозке таких строительных грузов, как песок, гравий, щебень, глина и т.д. При перегрузе осевые нагрузки на ведущем мосту могли достигать 8000 кг вместо допустимых 6500 кг.



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555, предназначенный для перевозки сыпучих промышленных грузов



Это не могло не отразиться на надежности и ресурсе ведущего моста и подвеске автомобиля, что в полной мере проявилось при эксплуатации первых партий ЗИЛ-ММЗ-555 в автохозяйствах.

гателя) и экономичной (двигатель работал в менее нагруженном режиме), допускался больший угол подъема кузова (обеспечивался лучший свал груза). Единственный серьезный недостаток — это то, что новая

выпустил первую промышленную партию ЗИЛ-ММЗ-555. Серийный выпуск самосвала начался 17 сентября 1964 года — в этот день заработал новый сварочный конвейер, смонтированный специально под эту модель.

К концу 60-х годов практически каждый второй автомобиль семейства ЗИЛ-130 был самосвалом ЗИЛ-ММЗ-555

Что характерно, перегруз самосвалов почти не сказывался на их динамических характеристиках во многом из-за того, что они комплектовались тем же V-образным восьмицилиндровым двигателем, что и все остальные автомобили семейства ЗИЛ-130. Но большинство модификаций в этом семействе было рассчитано на постоянную работу с прицепами, а самосвалы ЗИЛ-ММЗ-555 чаще всего эксплуатировались без них. В целом ЗИЛ-ММЗ-555 оказались на голову выше своих предшественников (тех же ЗИЛ-ММЗ-585), так как их работа получалась менее напряженной (подъем кузова происходил при сниженных оборотах дви-

платформа из-за своих конструктивных особенностей оказалась плохо приспособленной для перевозки скальных пород, особенно больших глыб. При загрузке скальных пород при ударах об днище происходило местное выпучивание основного листа кузова, прогибались передний и задний борта, образовывались трещины по металлу и сварным швам. В марте–декабре 1963 года Межведомственная государственная комиссия провела испытания двух опытных образцов ЗИЛ-ММЗ-555 и с небольшими замечаниями приняла их, рекомендовав к серийному производству. В том же 1963 году завод

Серийные самосвалы долгое время выпускались без козырька кабины (хотя испытания машины проходили с ним), только с 1966 года козырек стал появляться на серийных ЗИЛ-ММЗ-555 — и то поначалу лишь на экспортных версиях ЗИЛ-ММЗ-555Э и ЗИЛ-ММЗ-555Т.

Массовый выпуск самосвалов в Мытищах развернули довольно быстро. Во второй половине 60-х годов ежегодный выпуск достигал 44 тысяч экземпляров, что составляло почти половину от общего количества выпускаемых в стране грузовиков семейства ЗИЛ-130. Практически каждый второй ЗИЛ-130 в то время был самосвалом ЗИЛ-ММЗ-555.



Опытный образец доработанного самосвала ЗИЛ-ММЗ-555



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 проходит государственные испытания в карьере города Каменка-Днепровская

Исправить ситуацию

Несмотря на то что перед запуском в серию самосвалы ЗИЛ-ММЗ-555 тщательно испытывали и дорабатывали, в реальной эксплуатации у серийных машин возникло множество проблем, связанных с низким качеством изготовления. Особенно много нареканий у эксплуатационников вызывала надежность узлов и деталей подвески, которая не выдерживала даже штатных нагрузок. В результате Московский автозавод вынужден был исправлять ошибки и просчеты конструкторов и технологов.

В этой ситуации не было ничего экстраординарного: всегда конвейерные машины по качеству несколько отличаются от опытных образцов, сделанных фактически вручную, в условиях экспериментальных цехов. Во-первых, опытные образцы изготавливают по несколько иным, так называемым «обходным технологиям», к тому же играет свою роль человеческий фактор (работа на конвейере утомительна). Вопрос всегда заключается в том, насколько быстро изготовитель обнаружит упущения и обеспечит выпуск качественной продукции.

Для оперативного исправления ситуации Московский завод с июля 1965 по январь 1968 года проводил поднадзорную эксплу-

атацию серийных самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 в автохозяйстве ДОР-2 в городе Загорск Московской области (сегодня это Сергиев Посад). ДОР-2 занималось прокладкой новых дорог в Подмоскowie и эксплуатировало около 50 новых самосвалов. На машинах именно этого предприятия испытывались передние и задние рессоры, в том числе из проката Т-образного профиля, а также разные способы их крепления. В результате удалось повысить долговечность подвесок в среднем в 1,3 раза.

В 1968 году была предпринята попытка первой серьезной модернизации выпускаемого самосвала: был создан ЗИЛ-ММЗ-555Б на шасси ЗИЛ-130Д1-66 (цифрами «66» обозначались шасси с повышенным до 200 тыс. км ресурсом, выпускаемые с 1966 года), отличавшийся от предшественника в основном автоматическими запорами заднего борта и устройством удержания кузова от произвольного опрокидывания. Но эта модель в серийное производство не пошла — менять что-то в конструкции массово выпускаемого самосвала было дорого, к тому же это неизбежно сказалось бы на объеме выпуска автомобилей. А выполнение постоянно увеличивающегося производственного плана было главной задачей любого предприятия.

В реальной эксплуатации у самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 обнаружилась одна неприятная особенность, вызванная все той же полукруглой формой кузова: при перевозке полужидких строительных грузов (раствор, бетон) в определенных условиях движения (поперечная раскачка) они выплескивались через борта наружу. Боковых бортов как таковых, которые препятствовали бы выплескиванию, не было. Да и при перевозке других грузов низкие борта кузова не могли предотвратить распыл строительных материалов, особенно если они состояли из мелких фракций.

Поэтому на заводе предприняли попытку создания модификации ЗИЛ-ММЗ-555Г, на которую штатно устанавливался защитный козырек кабины и небольшие съемные надставные борта кузова. Кроме того, была доработана конструкция опрокидывающего устройства. Эту модификацию выпустили небольшой серией в 1970 году.

Одновременно проводились эксперименты с модификацией ЗИЛ-ММЗ-555ГА: этот самосвал унаследовал все новшества ЗИЛ-ММЗ-555Г, но изготавливался на шасси ЗИЛ-130Д2 и предназначался для работы с самосвальным прицепом. Он также выпущен небольшой серией в 1970 году.

В реальной эксплуатации у самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 обнаружилась одна неприятная особенность, вызванная все той же полукруглой формой кузова: при перевозке полужидких строительных грузов (раствор, бетон) в определенных условиях движения (поперечная раскачка) они выплескивались наружу, ведь боковых бортов как таковых не было.

Новые материалы

Конструкторские и изыскательские работы на Мытищинском машиностроительном заводе не прекращались, в том числе с участием Научного автомобильного института (НАМИ). Особенно важными считались исследования по применению пластмасс на самосвальных установках. В сельском хозяйстве при перевозке незатаренных минеральных удобрений наблюдалась низкая коррозионная стойкость металлических кузовов вследствие неизбежной химической реакции. Да и в основной для самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 области эксплуатации — строительстве — отмечался абразивный износ кузова при перевозке сыпучих материалов. Меры по усилению кузова

неизбежно приводили к росту его массы.

А стеклопластик не только помог бы решить все эти проблемы, но способствовал бы дальнейшему уменьшению собственного веса самосвальной надстройки.

Кроме того, стеклопластик вполне мог снизить трудоемкость производства кузова серийного ЗИЛ-ММЗ-555. При его изготовлении квалифицированному сварщику приходилось накладывать около 40 м сварного шва, а пластмассовый кузов изготавливался способом формования, без всякой сварки. При этом от работников не требовалось высокой квалификации.

В 1964–1965 годах в ходе исследовательской работы отдела главного конструктора была спроектирована платформа из сте-

клопластика для автомобиля-самосвала ЗИЛ-ММЗ-555Д (в некоторых источниках — ЗИЛ-ММЗ-555ПЛ). Ведущим конструктором по этой машине был Арсен Сократович Мелик-Саркисянц, который впоследствии стал главным конструктором ММЗ по автомобильному производству.

Кузов опытного образца ЗИЛ-ММЗ-555Д с объемом платформы 2,75 м³ и толщиной стенок 10–12 мм был изготовлен на Калининском заводе пластмасс. Масса снаряженного автомобиля-самосвала снизилась до 4300 кг, а масса перевозимого груза, соответственно, возросла до 4700 кг. Эксперимент со стеклопластиковым кузовом не имел прикладного значения: трудоемкость не удалось снизить, наоборот — сложность и длительность процесса производства формованных пластмассовых кузовов стали главной преградой на пути развития проекта. Тем не менее, эксперименты с пластмассовыми деталями для облегчения конструкции самосвала продолжались. В 1973 году на ЗИЛ-ММЗ-555 испытывались стеклопластиковые брызговики колес, а в следующем году — защитный козырек кабины, сделанный из пластика.



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555Д в экспортном исполнении



Рекламная съемка самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 для «Автоэкспресса»

Шаг вперед, шаг назад

Московский автомобильный завод постоянно наращивал объемы производства автомобилей ЗИЛ-130 и ЗИЛ-131, оснащенных современным V-образным восьмицилиндровым мотором. Кроме того, V-образные двигатели производства ЗИЛ поставлялись на сборочные конвейеры Кутаисского и Уральского автомобильных заводов, Ликинского и Львовского автобусных заводов. И вскоре моторное производство ЗИЛ, выпускавшее V-образные двигатели,

грузовиков ЗИЛ-157К, а их собирали относительно немного.

Производственные мощности рядных «движков» долгое время оставались недогруженными, и на заводе вернулись к идее оснастить этими моторами часть выпускаемых грузовиков ЗИЛ-130, в основном шасси для самосвалов и специализированных машин, не участвующих в междугороднем движении на трассах, для которых мощности рядных моторов было бы вполне достаточно.

решение не только приводило к широкой унификации выпускаемых двигателей различной конструкции (сокращалось количество наименований выпускаемых деталей), но и облегчалась их эксплуатация и ремонт, опять же из-за меньшего количества наименований деталей, поступающих в качестве запасных частей.

В результате в Москве в 1974 году был освоен выпуск самосвальных шасси ЗИЛ-130К с двигателем ЗИЛ-157Д (шесть цилиндров, 5,38 л, 110 л.с. при 2800 об/мин). На их

При проектировании ЗИЛ-130 в конструкцию закладывалась возможность оснащения грузовиков рядными моторами

уже работало на пределе своих возможностей — дальнейший рост объемов выпуска продукции на перечисленных выше предприятиях оказался невозможен.

При этом на заводе в Москве работало другое моторное производство, выпускавшее рядные шестицилиндровые двигатели. После снятия с конвейера автомобилей семейства ЗИЛ-164А оно обеспечивало моторами лишь выпуск

При проектировании грузовиков ЗИЛ-130 в их конструкцию закладывалась возможность оснащения рядными моторами — были даже построены опытные образцы ЗИЛ-130Л с подобными двигателями, но до серийного производства тогда дело не дошло. На новом этапе рядные двигатели решили несколько модернизировать, оснастив их поршневой группой, унифицированной с двигателями ЗИЛ-130. Такое

базе в Мытищах выпускался самосвал ЗИЛ-ММЗ-555К и гидрофицированные шасси ЗИЛ-ММЗ-555К-0001120, предназначенные для бетоновозов модели СБ-113, собиравшихся Славянским заводом строительных машин (с 1975 по 1987 год).

Пик производства самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555К пришелся на 1975 год, когда изготовили

Продолжение на стр. 10





ЗИЛ-ММЗ-555





ГРУЗОВИКИ





ЗИЛ-ММЗ-5553 в самом начале ознакомительного автопробега с новыми советскими автомобилями по европейским городам

почти 19 тысяч таких машин, при этом самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 на шасси ЗИЛ-130Д1 (с V-образными моторами) в том же году собрали 21 тысячу. Автомобили ЗИЛ-ММЗ-555К формально продолжали выпускать до 1985 года, но объемы производства были настолько малы (в 1980 году — 13 шт., в 1982 году — 52 шт. и т.д.), что ими можно уже было вполне пренебречь в общем выпуске.

В целом же после 1976 года последовал заметный спад объемов производства всех модификаций 555-й модели, поскольку ей на смену пришел более приемлемый для эксплуатационников самосвал ЗИЛ-ММЗ-4502 с кузовом иной формы. Тем не менее, в марте 1977 года самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 аттестовали на государственный Знак качества, а с апреля 1977-го началось производство самосвалов грузоподъемностью 5250 кг (вместо 4500 кг), так как на Московском автозаводе стартовал выпуск модернизированных шасси ЗИЛ-130Д1-76 с увеличенной до 6 т полезной нагрузкой. На обновленных самосва-

лах защитный козырек над крышей кабины наконец стал штатным и устанавливался уже на все без исключения машины. Завод планомерно наращивал производство самосвалов ЗИЛ-ММЗ-4502, однако выпуск ЗИЛ-ММЗ-555, как изначально планиро-

валось, прекращен не был, ведь машина пользовалась спросом за рубежом — правда, в основном в восточноевропейских странах. Поэтому мощности по производству 555-й модели были сохранены, чтобы поддержать экспортный потенциал



Опытный образец ЗИЛ-ММЗ-555Д с пластмассовым кузовом



автомобиля. Например, в 1980 году для внутреннего рынка изготовили 2675 самосвалов, а на экспорт — 4600!

В августе 1980 года, в связи с очередными директивами ЦК КПСС по снижению расхода черных металлов в народном хозяйстве, на Московском автозаводе собрали опытный образец самосвального шасси ЗИЛ-130Д1 со сниженной собственной массой. На этом опытном шасси была смонтирована серийная самосвальная установка 555-й модели.

Несмотря на все старания конструкторов, получилось добиться экономии лишь в 110 кг при задании в 150 кг. Более радикальные изменения неизбежно привели бы к снижению надежности автомобиля, чего невозможно было допустить. Внешне это шасси отличалось от серийных применением бездисковых колес. Машина выдержала испытания, в том числе и в плане надежности, но внедрить в серию все нововведения не удалось.

С декабря 1980 по январь 1986 года самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 выпускался на шасси ЗИЛ-130Д1-80 с повышенным до 250 тыс. км ресурсом. Как ни странно, в эти годы объем выпуска самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 начал ра-



Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555Т
в тропическом исполнении

сти и к 1985 году достиг 7500 шт. в год. При этом по-прежнему большая часть их тиража отправлялась за границу.

С 1986 года самосвалы ЗИЛ-ММЗ-555-011 собирали уже на модернизированном шасси ЗИЛ-495810, но в 1987 году их окончательно сняли с производства.

Самосвал ЗИЛ-ММЗ-555
со сниженной собственной массой





Конструкция самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 послужила отправной точкой для создания целого ряда интересных модификаций, которые в силу различных обстоятельств не пошли в серию и остались практически неизвестны рядовым автолюбителям.

Помимо базовой версии, в Мытищах серийно изготавливали несколько модификаций самосвала ЗИЛ-ММЗ-555.

Прежде всего, экспортные модификации ЗИЛ-ММЗ-555З (в 1986–1987 годах — ЗИЛ-495816) и ЗИЛ-ММЗ-555Т (в 1986–1987 годах — ЗИЛ-495817) для стран с умеренным и тропическим климатом соответственно. Специально для Польши существовала экспортная модификация ЗИЛ-ММЗ-555П.

Для постоянной работы с самосвальным прицепом на шасси ЗИЛ-130Д2 была создана модификация ЗИЛ-ММЗ-555А, которая серийно выпускалась в 1973–1975 годах (всего изготовлено 4198 экземпляров).



ЗИЛ-ММЗ-555Ж

ЗИЛ-ММЗ-555Ж

Серийный самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 создавался специально для доставки строительных грузов с большим удельным весом, но в реальной эксплуатации часто использовался для перевозки разных грузов, в том числе сельскохозяйственных, для которых его корытообразный кузов был откровенно мал. Это вызывало недовольство в Минавтопроме, где считали, что необходимо выпускать больше универсальных самосвалов «на все случаи жизни». В итоге было

принято решение о создании нового варианта промышленного самосвала на шасси ЗИЛ-130 с принципиально иным кузовом увеличенного объема.

На этот раз в качестве базы использовали шасси ЗИЛ-130Б2 с колесной базой 3800 мм, на которое установили самосвальную платформу коробчатой формы объемом 4,5 м³. В отличие от самосвалов сельскохозяйственного назначения с трехсторонней разгрузкой, новый ЗИЛ-ММЗ-555Ж имел только заднюю разгрузку кузова.

Предполагалось, что со временем новая модель полностью заменит в производстве ЗИЛ-ММЗ-555 с корытообразным кузовом. Но испытания ЗИЛ-ММЗ-555Ж, проведенные в 1971–1972 годах, выявили недостаточную жесткость длинной рамы шасси на кручение при задней разгрузке строительных материалов. Пришлось вернуться к использованию короткого (база 3300 мм) шасси ЗИЛ-130Д1, сохранив коробчатую форму кузова. В результате получился ЗИЛ-ММЗ-4502, выпускавшийся серийно с 1975 года.



ЗИЛ-ММЗ-555 для перевозки личного состава

В конце 60-х годов военное ведомство поставило задачу приспособить многочисленные самосвалы, находящиеся в эксплуатации в народном хозяйстве, для перевозки воинских грузов и личного состава в случае массовой мобилизации в военное время. Не был обойден вниманием и самый популярный отечественный самосвал того периода — ЗИЛ-ММЗ-555.

Платформа этого самосвала имела специфическую форму и низкие борта кузова, поэтому при мобилизации самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 рекомендовалось оборудовать дополнительными решетчатыми боковыми бортами. А для перевозки личного состава в кузове устанавливались продольные лавки и добавлялась съемная лестница, закреплявшаяся снаружи

на правой стороне кузова. В результате в кузове самосвала ЗИЛ-ММЗ-555 удалось разместить 15 солдат. О том, насколько комфортно было бойцам передвигаться в кузове такого самосвала с его короткой колесной базой и жесткой задней подвеской, история умалчивает...



Трехосный самосвал на базе ЗИЛ-ММЗ-555

Известно, что самосвал ЗИЛ-ММЗ-555 оснащался двигателем мощностью 150 л.с., что

при грузоподъемности всего в 4,5 т было явно избыточно. В Научно-исследователь-

Трехосный самосвал
на базе ЗИЛ-ММЗ-555



ском институте автотранспорта (НИИАТ) возникла идея увеличить грузоподъемность машины за счет удлинения рамы и установки задней дополнительной («подкатной») оси. При этом колесная формула самосвала получалась 6×2.

На автомобиль устанавливался кузов типа ЗИЛ-ММЗ-555, но намного большего размера с оригинальным гидроподъемником и стабилизирующей рамкой, препятствующей уводу кузова в случае зависания груза при разгрузке. Такой самосвал грузоподъемностью 8 т в основном предполагалось использовать для перевозки сельскохозяйственных грузов. При постоянной эксплуатации на дорогах группы А (с допустимой повышенной осевой нагрузкой) грузоподъемность самосвала могла быть увеличена до 9 т.

В течение 1971 года Орловским опытным заводом НИИАТ был изготовлен один опытный образец самосвала, который успешно прошел испытания. По сравнению с первоначальной версией ЗИЛ-ММЗ-555, производительность нового самосвала увеличивалась на 30–45 %, и, соответственно, снижалась себестоимость перевозок.

Мытищинский машиностроительный завод

«Московское акционерное общество вагоностроительного завода» было основано в 1897 году российскими и американскими предпринимателями для изготовления железнодорожных вагонов.

С начала 1920 года Мытищинский вагонный завод занимался производством сельскохозяйственной техники, а в 1925–1926 годах вновь вернулся к выпуску вагонов. В 30-х годах на предприятии строили также вагоны метро и трамваи. Во время Великой Отечественной войны завод перевели



на производство военной продукции, в том числе бронетехники (бронепоезда, самоходные артиллерийские установки САУ-76). Он назывался Завод №40.

В послевоенное время Мытищинский машиностроительный завод фактически состоял из нескольких обособленных производств: вагоностроительное (вагоны метро), военное (артиллерийские тягачи М-2, самоходные установки АСУ-57 и АСУ-85, артиллерийские тягачи АТП и т.д.), самосвальное и изготовление седельных тягачей и полуприцепов к ним.

Решение об организации производства самосвалов на ММЗ было принято в 1946 году. Главным конструктором завода в то время был Н. А. Астров, до этого работавший в той же должности на московском Заводе №37, где выпускали танки и тягачи с автомобильными моторами, а после возглавлявший танковое КБ на Горьковском автомобильном заводе. Специально под самосвальное производство на ММЗ в отделе главного конструктора было организовано бюро, которое возглавил А. Е. Колпаков. Ведущими конструкторами были А. А. Шершнев и В. А. Санников.

В механическом цехе №1 внедрили поточную линию сборки гидроузла самосвала, смонтировали оборудование по изготовлению гидроцилиндров. В автосборочном корпусе установили окрасочные камеры для кузовов. Параллельно, на стапелях, в 1947 году начали сборку самосвалов

ЗИС-ММЗ-05. С конца того же года заработал сборочный конвейер. В апреле 1948 года стали изготавливать самосвалы ЗИС-ММЗ-585 на более современном шасси ЗИС-150. Объемы производства росли очень быстро, и уже в 1950 году собрали 18 495 новых машин, а к середине 50-х годов ежегодный выпуск достиг 35 тысяч самосвалов. В сентябре 1948 года Завод №40 снова переименовали в Мытищинский машиностроительный завод, и он на долгие годы стал главным партнером Московского автомобильного завода по разработке и изготовлению самосвалов и седельных тягачей на базе грузовиков ЗИС и ЗИЛ. Позже производство полуприцепов к автомобилям ЗИЛ передали в Саранск и Одессу, седельные тягачи стал строить сам ЗИЛ, а ММЗ сконцентрировался на изготовлении самосвалов.



В 1964 году Мытищинский машиностроительный завод перешел на выпуск самосвалов ЗИЛ-ММЗ-555 на шасси ЗИЛ-130, а в 1970 году главным конструктором автопроизводства ММЗ становится Арсен Сократович Мелик-Саркисянц. Все следующие основные модели самосвалов (ЗИЛ-ММЗ-4502, ЗИЛ-ММЗ-554, ЗИЛ-ММЗ-4505) будут созданы под его непосредственным руководством — он возглавлял КБ до 1987 года, но продолжал работать на предприятии вплоть до своего ухода на заслуженный отдых в 2003 году. В начале 70-х годов завод взялся за разработку прицепов к легковым автомобилям. Силами КБ автопроизводства была создана универсальная модель ММЗ-81021, которая выпускалась серийно сразу на нескольких предприятиях страны, в том числе на самом ММЗ в качестве товара народного потребления.



Этот прицеп к легковым автомобилям стал самым массовым и самым узнаваемым в советское время.

Военное производство тоже не стояло на месте: после многолетней целенаправленной работы в 1964 году было запущено производство гусеничного шасси ГМ-575 для ЗСУ-23-4 ЗРК «Шилка», а в 1967 году — семейство многофункциональных гусеничных шасси ГМ-568 и ГМ-578, которые использовались для самоходной установки разведки и наведения и пусковой установки ЗРК «Куб». В конце 70-х годов было освоено производство шасси ГМ-569, ГМ-577 и ГМ-579 для машин ЗРК «Бук».

В 90-е годы, пытаясь компенсировать сокращение объемов производства самосвалов на шасси ЗИЛ, завод в Мытищах стал предлагать клиентам самосвалы на других шасси — УАЗ, МАЗ, КАМАЗ. С 1992 года предприятие называется «Метровагонмаш». С 2008 года сборку самосвалов перенесли на филиал в Вышнем Волочке, после чего самосвальное производство на головном предприятии полностью закрылось. Завод сосредоточился на выпуске военной продукции (гусеничных шасси для комплексов «Тор», «Тунгуска» и др.) и вагонов метро. С 2009 года предприятие вновь называется Мытищинский машиностроительный завод.



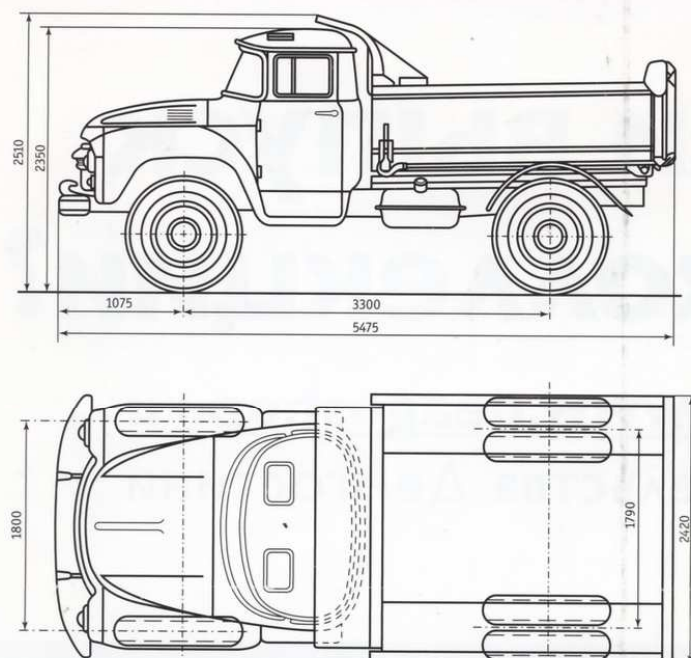


Схема автомобиля ЗИЛ-ММЗ-555

Технические характеристики ЗИЛ-ММЗ-555	
Число мест	3
Грузоподъемность, кг	4500
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при скорости 50 км/ч	26 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
Масса, кг	
снаряженная	4575
полная, в том числе:	9300
на переднюю ось	2750
на заднюю ось	6550
Рулевой механизм	
винт и гайка с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	
Наименьший радиус поворота по колею внешнего переднего колеса — 8,3 м	

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, см ³	6000
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

Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на www.deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ



ГАЗ-3307 ФУРГОН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБА (МОД. 27901)

DeAGOSTINI

16+

РЕКОМЕНДОВАНАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 4900 РУБ.
ВЫПУСК №3 В 2 НЕДЕЛИ

АВТО
ЛЕГЕНДЫ

СССР

ГРУЗОВИКИ

№ 10

ГАЗ-3307

РАЦИОНАЛЬНАЯ ФОРМА ☆ С ПЛАСТМАССОВЫМ КУЗОВОМ ☆ НЕИЗВЕСТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ
DeAGOSTINI

В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ КОЛЛЕКЦИИ

- ☆ «ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ»
- ☆ ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ
- ☆ ВЫДАЮЩИЕСЯ ЛИЧНОСТИ
- ☆ УНИКАЛЬНЫЕ ФОТОГРАФИИ
- ☆ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ
- ☆ МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ
- ☆ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:43



ГАЗ-3307 ФУРГОН ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ХЛЕБА (МОД. 27901)

Так сложилось, что в нашей стране хлебные фургоны устанавливаются в основном на шасси производства Горьковского автомобильного завода. Не стал исключением и самый массовый грузовик 90-х годов — ГАЗ-3307. Хлебные «будки» на ГАЗ-3307 монтировали десятки предприятий по всей стране.



Кузов-фургон
на реальном прототипе
модели 27901



Детально
проработанное шасси



Зеркала заднего вида
выполнены отдельными
детальками



Надпись «Хлеб»
на кузове