

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 37

ЗИЛ-5301 «БЫЧОК»



МАЛЮТОННАЖНЫЙ ГРУЗОВИК ☆ РАЦИОНАЛЬНАЯ КОМПОНОВКА ☆ ПРОЕКТ «МОСКВА-100»

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №37, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идеа 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. Клиг

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: 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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

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 Федеральной

службе по надзору в сфере связи, информационных

технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-26

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: 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, 7 (низ), 8–9: 000 «Таига Групп»;
стр. 16: 000 «Идеа Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 7 (низ), 8–9, 10 (верх): © www.hdrishor.com;
стр. 3–6, 7 (верх), 11, 12 (верх), 13–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова;
стр. 12 (низ) © Центральный архив электронных
и аудиовизуальных документов Москвы

© 2016–2018 Редакция и издатель 000 «Идеа Центр»
© 2008–2018 Издатель 000 «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке
выпуска Владимира Григорьевича Мазу,
Александра Павленко и Максима Шелепенкова

16+

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». Издание 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: Навил Хуснутдинов
и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 15.10.2018

Дата выхода в России 01.11.2018

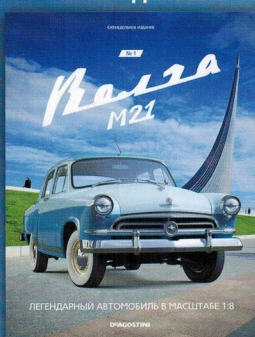
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «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

Значимое место в истории Московского автозавода имени И. А. Лихачева занимает малотоннажный дизельный грузовик ЗИЛ-5301 «Бычок». Он помог предприятию пережить кризисные времена второй половины 90-х годов и нарастить объемы производства в первой половине 2000-х.

Мечта о бескапотнике

В начале 90-х годов на Московском автомобильном заводе имени И. А. Лихачева задумались о создании малотоннажного грузовика для расширения линейки выпускаемых автомобилей. На предприятии был объявлен конкурс на лучший вариант такого грузовика.

Одним из условий стало применение кабины грузовика ЗИЛ-4331, так как на заводе к этому моменту запустили в эксплуатацию новый кузовной корпус с роботизированными линиями сварки и окраски новой кабины, рассчитанными на высокие темпы выпуска. Но эти новейшие линии, в которые были вложены огромные средства, проставляли из-за снижения объемов производства. Использование на малотоннажнике кабины ЗИЛ-4331 позволило бы хоть как-то загрузить производственные линии.

Вторым условием являлась бескапотная компоновка малотоннажного грузовика. Дело в том, что на заводе давно хотели перейти на более прогрессивную компо-

новку своих машин — в мире большинство грузовиков выпускаются в бескапотном варианте, поскольку такие машины более рациональны с точки зрения перевозки грузов. При сопоставимых внешних габаритах бескапотные грузовики имеют большую длину платформы или монтажной рамы. Впервые на ЗИЛе задумались над этой темой еще в середине 60-х годов и даже создали вполне перспективное семейство таких грузовиков, впоследствии ставших КАМАЗами. А сам завод в приказном порядке продолжал делать капотные грузовики, которые больше подходили для эксплуатации на селе и в армии. Тем не менее, мечтать о своем бескапотнике на заводе не переставали, и в 1986 году появился новый проект с такой кабиной.

Кабина (она обозначалась как ЗИЛ-1034331) должна была встать на шасси ЗИЛ-4331 с минимальными переделками шасси и выпускаться все в том же новом кузовном корпусе с роботизированными линиями. Поэтому такое размещение кабины над

двигателем планировалось для всех будущих грузовиков с маркой ЗИЛ, от малотоннажника до большегрузов класса МАЗ. Идея с большегрузами на заводе возникла чуть раньше малотоннажника, и по ним уже были выполнены некоторые поисковые проекты. В частности, Константином Потехиным, молодым специалистом экспериментального цеха, проявившим себя хорошим макетчиком, был подготовлен макет магистрального тягача ЗИЛ с бескапотным размещением кабины ЗИЛ-4331, который не остался без внимания руководства завода и Управления конструкторско-экспериментальных работ (УКЭР).

Возможно поэтому главный конструктор завода Владимир Григорьевич Мазепя порекомендовал именно Потехину изготовить из полистирола макет малотоннажного городского грузового автомобиля в масштабе 1:10 с полукapotной компоновкой. Безусловно, эта работа была отступлением от принятой на заводе генеральной линии, но такая компоновка для малотоннажника



Грузовой автомобиль ЗИЛ-5301А0 «Бычок»

Константин Потехин с макетом среднетоннажного грузового автомобиля полупкапотной компоновки

Владимиру Григорьевичу виделась более рациональной. Кабина ЗИЛ-4331 проектировалась для капотного автомобиля, и ее размещение над двигателем создавало много проблем: в частности, необходимо было полностью менять основание кабины, что в условиях действующего производства представлялось весьма затратным и трудоемким. А без изменения пола кабины ее приходилось размещать высоко над двигателем, что затрудняло доступ в кабину водителю, да и автомобиль, прямо скажем, не красило. Кроме того, ветровое стекло кабины ЗИЛ-4331 имело специфический наклон и относительно небольшие размеры, а поскольку изменить каркас кабины было нельзя, то в бескапотном варианте кабина ЗИЛ-4331 смотрелась ужасно.

Но прежде чем решиться идти против течения, необходимо было негласно отработать альтернативные варианты и уже с ними выходить на руководство предприятия. Вот здесь способности Константина Потехина оказались как нельзя кстати. С одной стороны, он уже доказал, что может справиться с самой сложной компоновочной задачей (проект большегруза), с другой, он выполнял эту работу как бы неофициально, в качестве собственного эксперимента. В случае неудачи никто бы эту работу и не заметил...

Тем не менее, к созданию макета малотоннажника Константин подошел очень ответственно. Чтобы проект имел дальнейшее практическое применение, изучались зарубежные аналоги того же класса и, прежде всего, компоновочные решения и применяемые агрегаты.

Ходовые макеты

Отправной точкой был выбран рядный четырехцилиндровый дизельный двигатель Perkins Phaser 110TI с рабочим объемом около 4 л, с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха, а в качестве прототипа рулевого механизма — рулевой механизм с гидроусилителем зарубежного производства оптимальных для такого класса автомобилей размеров с креплением этого узла к вертикальной полке лонжерона рамы.

Прикидка по агрегатам нужна была, чтобы определить их взаимное расположение по отношению друг к другу и по отношению к существующей кабине грузовика



ЗИЛ-4331. При условии, что задняя часть двигателя будет вдаваться внутрь кабины (так, например, было сделано на полупкапотных грузовиках Mercedes-Benz того же класса), минимальная длина оперения грузовика составит всего 600 мм. Правда, для этого в передней стенке кабины ЗИЛ-4331 пришлось бы предусмотреть довольно глубокую нишу со съемным кожаным внутри кабины для удобства обслуживания двигателя. С одной стороны, это серьезное вмешательство в конструкцию существующей кабины, с другой, не такое глобальное, как изменение всего основания кабины.

Макет полупкапотного автомобиля подготовили к 20 марта 1992 года. Тогда

же в УКР состоялся технический совет по возможным вариантам применения кабины ЗИЛ-4331 на грузовых автомобилях разной грузоподъемности. К этому времени было подготовлено несколько проектов в масштабе 1:5 с размещением кабины над двигателем и макет Потехина в масштабе 1:10 с полупкапотным размещением кабины.

И хотя проект Потехина получил одобрение специалистов, совсем отказываться в его пользу от бескапотного использования кабины на малотоннажнике не стали. Макет Потехина утвердили в качестве рабочего образца, но решили сделать альтернативные варианты малотоннажника и в бескапотном варианте.



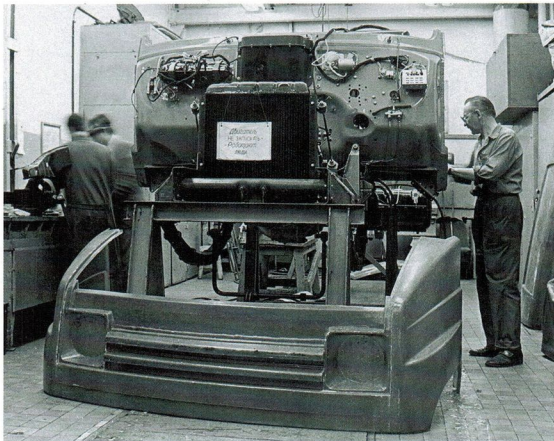
Макет будущего «Бычка», выполненный в масштабе 1:10

Сборка опытного образца среднетоннажного грузовика в экспериментальном цехе

Главный конструктор завода В. Г. Мазепа назначил руководителем проекта по разработке конструкции и доводке малотоннажного грузовика своего заместителя А. Н. Горчакова, а заместителем руководителя проекта — начальника КБ Э. И. Грицая. В это время на основе макета Потехина группа заводских художников под руководством А. Н. Митрофанова изготовила пластилиновый макет кабины в натуральную величину. По сравнению с первоначальным макетом была изменена лишь линия разреза капота. В мае того же года пластилиновый макет был показан генеральному директору завода Е. А. Бракову и главному инженеру В. Т. Сайкину.

В дальнейшем прямо по этому пластилиновому макету были сняты обратные формы для изготовления шести комплектов цельных стеклопластиковых облицовок, которые пригодились позже при изготовлении первых ходовых макетов малотоннажного автомобиля.

Бригада спортсменов-раллистов во главе с Николаем и Игорем Больших при участии Константина Потехина изготовила первый ходовой макет нового автомобиля. Для ускорения работ в качестве основы для него взяли подержанное шасси грузовика *Renault Saviem*, купленного заводской командой по шоссейно-кольцевым гонкам в Германии во время этапа первенства Европы. На это шасси в июне 1992 года была установлена кабина ЗИЛ-4331 и цельная стеклопластиковая облицовка. Автомобиле-концепту были присвоены пока еще условные индексы: ЗИЛ-3301М или ЗИЛ-7.125 (полная масса 7 т, мощность двигателя 125 л.с.).



В июле того же года построили второй ходовой макет уже на оригинальном шасси, изготовленном полностью на ЗИЛе. На нем же впервые прошел примерку адаптированный тракторный дизель Минского моторного завода модели Д.245. Обе малотоннажные машины (вторая только в виде шасси с установленным моторным щитом кабины и без опенения — полностью машина была закончена лишь в сентябре) были представлены на выставке перспективной техники ЗИЛ, проходившей перед началом работы совета директоров 8 июля 1992 года. По сути, была представлена программа выживания АМО ЗИЛ на ближайшие годы. Тогда продемонстрировали 54 новых экспоната: 21 агрегат и 33 образца автомо-

билей, в том числе альтернативные варианты по малотоннажнику — грузовик ЗИЛ-4305, выполненный на шасси легкового автомобиля ЗИЛ, и ЗИЛ-3302 на базе «Юности». Стоит отметить и проект малотоннажного грузовика с кабиной над двигателем (на совещании в УКЭР в марте было принято решение не оставлять без внимания и это направление), выполненный в то же время по проекту Константина Лебедева на шасси *Mercedes-Benz*.

По заказу Москвы

17 июля 1992 года у здания нового кузовного корпуса мэру Москвы Ю. М. Лужкову, в числе других образцов новой техники, показали первый опытный образец ЗИЛ-3301М. Мэр выразил готовность закупить для города 100 подобных автомобилей. Так родился проект, получивший условное наименование «Москва-100» и во многом определивший дальнейшую судьбу малотоннажника с полукapотной компоновкой. После этого все остальные варианты отошли на второй план. В тот же день первый заместитель генерального директора — главный инженер В. Т. Сайкин пригласил к себе главного конструктора и всех его заместителей на совещание по результатам прошедшего совета директоров ПО ЗИЛ и показа техники мэру Москвы. В ходе совещания был сделан акцент на развитии малотоннажной ветви автомобилей марки ЗИЛ в ближайшей перспективе.

Пластилиновый макет кабины в натуральную величину





Концепт 1992 года с кабиной над двигателем, позже названный ЗИЛ-53011



Выставка перспективной техники ЗИЛ перед началом работы совета директоров 8 июля 1992 года

Концепт 1992 года полуприцепной компоновки — ЗИЛ-3301М (позже ЗИЛ-53012)

Тогда же в отделе художественного проектирования дизайнеры А.Н. Митрофанов, А.Д. Зайвий, В.И. Бобр, Г.П. Писарев, А.А. Краснов и И.А. Лунин по заданию руководства конструкторско-экспериментального производства (КЭП) начали работы по изготовлению макетов, в том числе и в натуральную величину, для отработки различных вариантов дизайна оперения малотоннажного автомобиля с учетом перемещения силового агрегата на 70 мм вперед. Это перемещение позволяло уменьшить внутреннюю нишу в кабине и фактически сохранить в неприкосновенности ее силовой каркас (первоначально под двигатель предполагалось вырезать большую нишу, что негативно сказалось бы на прочности кабины). Поэтому изменениям с точки зрения дизайна подверглась лишь передняя часть облицовки и бампер, получившие заметный выступ вперед. В результате вместо квадратных ниш под установку круглых фар пришлось ввести вытянутые прямоугольные ниши, пока тоже рассчитанные под установку круглых фар.

Разрабатываемому малотоннажному автомобилю в НАМИ присвоили новый индекс — ЗИЛ-5301. Во-первых, выяснилось, что цифровой индекс «3301» уже закреплен за Горьковским автозаводом. Во-вторых, в НАМИ в это время пытались ввести новую систему обозначения автомобилей, по которой новому малотоннажнику полагалась это сочетание цифр. При этом бескапотный грузовик Лебедева получил наименование ЗИЛ-53011 (эта тема тоже оставалась востребованной и даже считалась основной, поскольку была надежда когда-нибудь запустить в серию собственную бескапотную кабину), а полуприцепный грузовик по проекту Потехина — ЗИЛ-53012.

Для скорейшей реализации проекта «Москва-100» совместно с мэрией Москвы было решено использовать под машины готовое шасси Mercedes-Benz 709D (с двигателем 95 л.с.) с установкой на него полуприцепного оперения, кабины ЗИЛ-4331 и ряда других изделий производства ЗИЛ. Распоряжением мэра Москвы Ю. М. Лужкова от 26 апреля 1993 года за № 283-РМ «О выделении валютных средств для ПО ЗИЛ» этот проект был профинансирован. Средства в сумме 1,9 млн долл. США предназначались для закупки комплектующих и обеспечения программы поставки столице 100 шт. малотоннажных автомо-

Демонстрация концепта ЗИЛ-3301М руководству завода перед инженерным корпусом

билей ЗИЛ-53012 по заказу Правительства Москвы.

Широкой публике автомобиль ЗИЛ-5301 с оперением еще первого типа и с двигателем *Caterpillar-3054* (106 л. с.) был впервые представлен в выставочном комплексе на Красной Пресне, где с 15 по 22 июля 1993 года проходил 1-й Российский международный автосалон. А в августе 1993 года был заключен контракт с фирмой *Mercedes-Benz AG* на закупку шасси для сборки автомобилей ЗИЛ-53012 по проекту «Москва-100».

Сборка ЗИЛ-53012 началась в ноябре 1993 года. Практически вся партия автомобилей по программе «Москва-100» имела металлическое оперение с облицовкой и бампером по второму варианту оформления (с выступающей вперед облицовкой и круглыми фарами). Крылья, капот и облицовка для этих машин изготавливались в КЭП по обходным технологиям методом выколачивания по деревянным болванкам. Исключение составили лишь несколько автомобилей ЗИЛ-53012, получившие облицовку с прямоугольными фарами с гидрокорректором — эта облицовка проходила под условным наименованием «вариант №3». В дальнейшем все автомобили ЗИЛ-5301 имели именно такую комплектацию, с прямоугольными фарами.



Параллельно с изготовлением партии автомобилей ЗИЛ-53012 для проекта «Москва-100» на заводе велись работы по основному автомобилю ЗИЛ-5301, который должен был собираться на шасси собственного изготовления, но с использованием импортного дизельного двигателя *Perkins Phaser 110 TI*. Именно этот агрегат закладывался в качестве основного еще при самых первых прикидках компоновки будущего малотоннажного грузовика. И именно в таком виде машина готовилась к серийному производству.

В серию!

28 апреля 1994 года генеральный директор АМО ЗИЛ Е.А. Браков издал приказ «Об организации производства малотоннажных автомобилей». С этого момента автозавод стал готовиться к серийному выпуску малотоннажных грузовиков ЗИЛ-5301. Вскоре президентом — генеральным директором АМО ЗИЛ был назначен В.Т. Сайкин, который еще на посту главного инженера приложил немало усилий к тому, чтобы проект малотоннажного автомобиля



Опытный образец ЗИЛ-5301 на Лубянской площади в Москве



malayana3d | ramdan@ramdan3d.com



ЗИЛ состоялся. Не удивительно, что, став генеральным директором АМО ЗИЛ, с присущей ему огромной энергией он ускорил подготовку производства малотоннажного автомобиля ЗИЛ-5301.

В сентябре 1994 года окончательно определились с силовым агрегатом для массового выпуска ЗИЛ-5301. Решено было остановиться на дизеле ММЗ-Д245.10 производства Минского моторного завода. Импортный мотор был отвергнут в базовой комплектации из-за недостаточной обеспеченности сервисом и запасными частями — в этом плане тракторный дизель Д-245.10 имел преимущество во многих регионах страны. Моторы этого семейства устанавливались на тракторы «Беларусь», и ремонтировать их умели на всем пространстве бывшего СССР. Немаловажное значение имела и стоимость силовых агрегатов — белорусские моторы обходились заводу значительно дешевле, а это напрямую влияло на конечную стоимость продукции. Правильность принятого решения вскоре подтвердит сама жизнь: после дефолта 1998 года и резкого скачка валюты импортные комплектующие оказались просто недоступны большинству потреби-

телей, а заводы, сделавшие ставку на импортные агрегаты, оказались в затруднительном положении (например, ПО «Москвич»). Хотя, конечно, тракторные дизели Д-245.10 были далеко не подарком: по сравнению с импортными аналогами, они имели меньшую надежность и ресурс и отличались, даже в автомобильном варианте, сильной вибронагруженностью и шумностью.

В ноябре 1994 года в КЭП были построены два автомобиля ЗИЛ-5301, чтобы проверить собираемость узлов, агрегатов и деталей серийного производства.

В конце декабря 1994 года в автосборочном корпусе собрали первые два шасси ЗИЛ-5301 с двигателем Д-245.10 Минского моторного завода (109 л.с.) и коробкой передач ЗИЛ-130 уже непосредственно



Опытный образец ЗИЛ-5301 с несколькими иной облицовкой радиатора, имеющей выступ вперед из-за смещенного вперед двигателя

на главном сборочном конвейере. Первое время вариант с минским дизелем обозначали как ЗИЛ-53014, но в 1995 году ввели новую систему обозначения модификаций ЗИЛ-5301 с цифро-буквенными кодами и базовая модель с минским дизелем получила наименование ЗИЛ-5301А0.

В мае 1995 года вышел приказ генерального директора АМО ЗИЛ «О начале производства, испытаниях и продаже первой партии автомобилей ЗИЛ-5301». Первую партию предлагалось рассматривать как основу для широких эксплуатационных испытаний с целью дальнейшей доводки автомобиля. Это положение связано со сжатыми сроками создания конструкций и подготовки производства нового грузовика ЗИЛ-5301, а вывод на рынок сырой конструкции нанес бы ущерб имиджу автомобиля. Поэтому первая партия из 100 грузовиков ЗИЛ-5301 распределялась на подконтрольные предприятия: 30 автомобилей — в КЭП для проведения форсированных доводочных (в том числе и эксплуатационных) испытаний и маркетинговых исследований, а также для комплектования спецнастройками и проведения сертификационных испытаний; 70 автомобилей — для реализации через московских дилеров АМО ЗИЛ.



Опытный образец ЗИЛ-5301 на 1-м Российском международном автосалоне (1993 год)

По мере насыщения рынка Москвы и области продаже следующих партий этих автомобилей в каждом регионе необходимо было осуществлять через регионального дилера, получившего от АМО ЗИЛ специальное разрешение.

В августе на московском «Автосалоне-95» в числе семи образцов автотехники от АМО ЗИЛ экспонировалось три автомо-

били ЗИЛ-5301 в разных модификациях: ЗИЛ-5301 (с изотермическим кузовом производства ЗИЛ), ЗИЛ-53014 (бортовой, с тентом), ЗИЛ-ММЗ-2502 (самосвал, подготовленный совместно с «Метровагонмаш»). На Московском международном автомобильном шоу MIMS-96 из 14 автомобильных экспонатов АМО ЗИЛ уже было представлено 11 модификаций автомобилей ЗИЛ-5301



ЗИЛ-53012 на шасси Mercedes Benz 709D



Серийный ЗИЛ-5301А0 «Бычок» из первых партий

с различными видами надстроек: бортовой автомобиль, мебельный фургон, автолавка, самосвал, пожарный, техпомощь, эвакуатор, автогидроподъемник. Кроме того, был показан автобус КАВЗ-3241, построенный на шасси ЗИЛ-5301.

При поддержке Правительства Москвы АМО ЗИЛ выделили большой кредит на развитие производства (в том числе на организацию массового производства малотоннажных грузовиков ЗИЛ-5301). Кредиторами выступили крупные банки:

Сбербанк, Промстройбанк, Банк Москвы и т.д. А в качестве обеспечения кредита Москве пришлось заложить полный пакет акций гостиницы «Россия». Поэтому считается, что по-настоящему серийное производство малотоннажных автомо-



Сборка «Бычков» на конвейере

билей ЗИЛ-5301 началось только весной 1996 года, а 17 октября того же года завод уже выпустил тысячный грузовик этой модели.

В сентябре 1996 года прошло заключительное заседание жюри конкурса на лучшее название для нового малотоннажного автомобиля ЗИЛ-5301. В редакцию заводской многотиражки «Московский автозаводец», в соответствии с объявленным конкурсом, было прислано около двухсот вариантов. Но по предложению Ю. М. Лужкова автомобиль ЗИЛ-5301 был назван «Бычком», хотя такого имени не было в числе присланных на конкурс. Тут же пресса отозвалась статьями типа «Идет Бычок качается, вздыхает на ходу...», ««Бычок» и «Лужок» будут пасть вместе» и тому подобное. А в телевизионном рекламном ролике пелось «Выезжает на лужок не машина, а «Бычок»...».

С 1997 года практически все автомобили семейства ЗИЛ-5301 комплектуют двигателем ММЗ-Д 245.12 (*Euro-1*, 108,8 л.с./80 кВт при 2400 об/мин). Но по отдельным заказам завод предлагал ЗИЛ-5301 с двигателем *Caterpillar* модели CAT-3054 (135 л.с./99 кВт). Кроме того, на машинах с 1998 года проходил испытания дизель ММЗ-Д245.9 с турбонаддувом с регулятором давления наддува (130 л.с.), в 1999 году — импортный дизель *Vamo* (болгарская лицензионная копия *Perkins*, 102 л.с./88 кВт), а в 2000 году — *Renault MIDR* (136 л.с./100 кВт) и *Deutz*. Грузовики ЗИЛ-5301 ранних выпусков комплектовались стеклопластиковым бампером и облицовкой радиатора. С 1999 года на машины ставили металлические облицовки и бамперы со стеклопластиковыми вставками под указатели поворотов. Позже

выпуск постоянно снижался. Сказывалась низкая надежность машины и несоответствие передаточных чисел трансмиссии характеристикам мотора, так как их сочетание во многом было вынужденным. Из-за этого потребители, первое время благожелательно настроенные к новой машине, в дальнейшем стали отказываться от нее в пользу более сбалансированных конструкций.

Вскоре и сам завод вступил в период бесконечных реконструкций и реорганизаций, конечной целью которых декларировался вывод вредных и неэффективных производств с территории Москвы. По планам руководства производством и сборка «Бычков» переводились на филиал предприятия — Петровский завод автозапчастей АМО ЗИЛ, находящийся в городе Петровск Саратовской области.

Автомобиль ЗИЛ-5301 был назван «Бычком» по предложению мэра Москвы Юрия Михайловича Лужкова

В начале того же года коллективу авторов за разработку проекта малотоннажного грузовика ЗИЛ-5301 был присужден Гран-при третьей Всероссийской выставки-конкурса «Лучшие работы года — Дизайн-95» в номинации «Промышленный дизайн».

бампер сделали полностью цельнометаллическим. В какой-то момент «Бычок» стал основной моделью завода. Однако спрос на него, хоть и был выше, чем на большие машины, все же оставался довольно низким. В год строили не более 20 тыс. машин. С 2001 года

и, действительно, 26 декабря 2011 года на Петровском заводе автозапчастей АМО ЗИЛ состоялся торжественный запуск линии по сборке автомобилей ЗИЛ-5301. Однако уже в 2014 году производство этих грузовиков было окончательно прекращено из-за отсутствия спроса.



На московских автомобильных выставках автозавод всегда представлял широкую гамму «Бычков», чтобы лишний раз подчеркнуть универсальность базового шасси

В начале 90-х годов экономическая ситуация в стране резко ухудшилась, спрос на основную продукцию ЗИЛа падал, в то время как малотоннажный городской транспорт оставался дефицитом. Поэтому на заводе решили заняться малотоннажниками. Правда, опыта подобного конструирования на предприятии не было, да и особых средств на освоение новой продукции тоже. Тем не менее, был объявлен конкурс на лучший вариант малотоннажника, максимально приближенного к действующему производству. В рамках этого конкурса и чуть позже было создано немало интересных грузовиков, о которых стоит вспомнить.

ЗИЛ-4305

В свое время на заводе были построены служебные грузовые ЗИЛ-113Г для обслуживания испытаний представительских автомобилей. Они были симбиозом легкого рамного шасси (от лимузинов ЗИЛ-114 или ЗИЛ-115) и кабины с кузовом от обычных грузовиков (ЗИЛ-131 или ЗИЛ-133ГЯ). Хотя эти автомобили выглядели довольно экзотично, даже их рассматривали как вариант для серийного производства (в качестве «зиловского» малотоннажника), поскольку они были собраны в экспериментальном цехе из деталей серийного производства.

Для участия в конкурсе конструкцию ЗИЛ-113Г пришлось несколько изменить и упростить. Так, в 1993 году построили двухтонный грузовой автомобиль ЗИЛ-4305 на легком коротком (не от лимузина, как раньше) шасси ЗИЛ-41041, кроме того, машину оснастили более дешевыми агрегатами — 150-сильным двигателем ЗИЛ-508.10



Бортовой грузовик ЗИЛ-4305

и пятиступенчатой механической коробкой передач (раньше ставили АКПП от легковых правительственных автомобилей). С этими агрегатами автомобиль достигал скорости 120 км/ч.

Грузовики ЗИЛ-4305 засветились на нескольких внутризаводских конкурсных экспозициях, но так как в конечном счете предпочтение было отдано ЗИЛ-5301, машины остались в экспериментальном цехе завода и продолжали работать «техничками» при обслуживании испытаний. После этого к теме грузовиков на легковых шасси на предприятии больше не возвращались.

ЗИЛ-3302

В качестве основы для малотоннажного грузовика пытались приспособить даже микроавтобусы «Юность». Эта пассажирская машина постоянно модернизировалась, дорабатывалась в надежде на серийное производство и к началу 90-х годов вовсе не выглядела устаревшей. Наоборот, ее конструкция к этому времени была максимально отработана и не хватало лишь волевого решения для начала организации массового выпуска. Подтолкнуть процесс могли грузовые варианты «Юности», расширяющие модельный ряд и сокращающие риски коммерческого провала машины как минимум вдвое.

Именно поэтому на базе модернизированного микроавтобуса ЗИЛ-3207 был создан однотонный пикап ЗИЛ-3302 (индекс



Пикап на базе «Юности» с условным названием ЗИЛ-3302



Опытный бортовой грузовик с двигателем Perkins и переделанной кабиной от «Юности»

не официальный) в единственном экземпляре. Он должен был послужить наглядным подтверждением возможности создания грузовых модификаций «Юности», хотя и имел множество недостатков, например одноместную кабину водителя. Возможно, еще и по этой причине у ЗИЛ-3302 было мало шансов добраться до конвейера. Тем не менее, при определенных условиях даже серьезные недостатки этой машины могли быть исправлены. Это попыталась продемонстрировать в 1994 году инициативная конструкторская группа, которая взялась сделать из микроавтобуса ЗИЛ-3207 полноценный грузовик с двухместной кабиной и отдельно стоящей бортовой платформой. Вместо зилковского бензинового мотора на опытный образец поставили дизельный двигатель Perkins, более компактный и смещенный назад. Это решение позволило установить в кабине пассажирское сиденье и сделать вторую входную дверь. Несмотря на то что опытный образец был практически готов, эту машину в задуманном виде так никогда и не достроили.

Технические характеристики ЗИЛ-131

Число мест в кабине	3
Грузоподъемность	3000 кг
Максимальная скорость	95 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	16 л
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	2х6СТ-110
Размер шин	225/75R16C
Объем топливного бака	125 л
Масса, кг	
снаряженная (с тентом)	3695
полная	6950
Дорожный просвет, мм	
	180
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	7,8
Рулевой механизм	
винт и гайка с встроенным гидроусилителем, передаточное число — 20	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, со стабилизатором поперечной устойчивости	

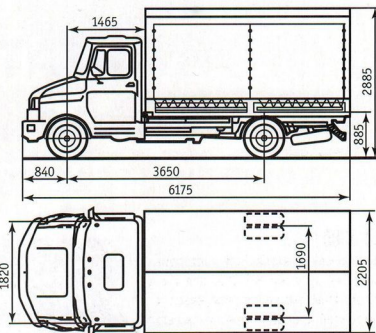


Схема ЗИЛ-131

Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
ножной — передние тормозные механизмы дисковые, задние барабанные, привод пневмогидравлический с двумя независимыми гидравлическими контурами	
ручной — на задние тормозные механизмы от пружинных энергоаккумуляторов, управление электрическим выключателем на панели приборов (допускалось использование на некоторых партиях машин механического привода от рычага)	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
ЗИЛ-5301, механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах	
Передаточные числа	
I — 6,45; II — 3,56; III — 1,98; IV — 1,275; V — 1,00; задний ход — 6,15	
Главная передача	
одноступенчатая, гипоидная, передаточное число — 3,273	
Двигатель	
Д-245-12, рядный, дизельный, четырехтактный, четырехцилиндровый, с турбонаддувом	
Диаметр цилиндра, мм	110
Ход поршня, мм	125
Рабочий объем, см³	4750
Степень сжатия	15,1
Максимальная мощность	
108,8 л.с. при 2400 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
35,7 кгс·м при 1300–1700 об/мин	

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

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ЗИС-151

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

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

