**02-125 ЗиЛ-157/157К/157КД 6х6 бортовой грузовик гп 4.5 тн (по грунту 2.5), мест: 3, в кузове 16/20, прицеп 3.6 тн, полный вес 10.2 тн, ЗиЛ-157/ЗиЛ-157КД 104/110 лс, 65 км/час, г. Москва, Новоуральск 1958-1991 г.**

В различных источниках дается неоднозначное понимание модернизаций автомобиля ЗиЛ-157К и ЗиЛ-157КД. Оставим этот вопрос специалистам и примем трактовку автора нижеприведенного текста.

*К сожалению трудно определить первородный источник этой информации, тем не менее спасибо автору и тому кто опубликовал.*

**ОСОБЕННОСТИ КОНСТРУКЦИИ** Вездеход ЗиЛ-157 выпускался Московским автомобильным заводом имени И. А. Лихачёва с 18 сентября 1958 года по октябрь 1961 года. Переход на новую модель осуществился без остановки главного конвейера предприятия. Этот автомобиль в большей степени отличался от своего предшественника ЗиЛ-151, чем грузовик ЗиЛ-164 от ЗиЛ-150.   
 На нём была применена односкатная ошиновка всех колёс с равной колеёй. Размер шин увеличился с 8,25-20” до 12,00-18”. По причине того, что количество рабочих колёс уменьшилось с 10 до 6, появилась возможность обойтись одним запасным колесом и переместить его из-за кабины под платформу. Это в свою очередь повлекло за собой сдвиг кузова вплотную к кабине и уменьшение на 250 мм длины рамы и на 300 мм общей длины машины (при сохранении размеров платформы и колёсной базы), следствием чего стало увеличение заднего угла свеса и повышение маневренности грузовика. Одновременно было достигнуто более равномерное распределение нагрузки по осям автомобиля, снижен его общий вес и повышен дорожный просвет.

**КРАТКОЕ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ**   
Грузовой автомобиль повышенной проходимости колёсной формулы 6х6 грузоподъёмностью 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.   
Двигатель – ЗиЛ-157, 6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3.   
Система питания двигателя – принудительная, с подачей бензина герметизированным топливным насосом Б-6 диафрагменного типа. Топливо – бензин А-66.   
Карбюратор МКЗ-К-84, двухкамерный, верхний, с падающим потоком, пневматическим и механическим приводами экономайзера и ускорительным насосом, оборудован пневматическим регулятором числа оборотов коленчатого вала, ограничивающим максимальную скорость автомобиля до 65 км/ч.   
Система вентиляции картера – принудительная,бесклапанная,закрытого типа.   
Воздушный фильтр – ВМ-12, сетчатый, масляно-инерционный, с двухступенчатой очисткой воздуха.   
Система смазки – комбинированная: под давлением и разбрызгиванием, с фильтрами грубой и тонкой очистки масла, расположенными в одном корпусе. Фильтр грубой очистки – с фильтрующим элементом из набора тонких стальных пластин, тонкой очистки – с фильтрующим элементом АСФО-1 (автомобильный суперфильтр-отстойник №1) по ГОСТ-4012-48. Масляный насос – двухсекционный, с плавающим маслоприёмником.   
Система охлаждения – жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости.   
Сцепление – двухдисковое, сухое, с механическим приводом.   
Коробка передач – трёхходовая, пятиступенчатая (пять передач вперёд, одна назад, четвёртая передача – прямая, пятая – повышающая).   
Раздаточная коробка – одноходовая двухступенчатая с двумя понижающими передачами и с муфтой включения переднего моста.   
Карданная передача состояла из 5 карданных валов открытого типа с десятью карданами с шарнирами на игольчатых подшипниках:   
– карданный вал основной;   
– карданный вал переднего моста;   
– карданный вал среднего моста;   
– карданный вал промежуточный заднего моста;   
– карданный вал заднего моста.

**Сравнительные характеристики**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **ЗиЛ-151А** | **ЗиЛ-157К** | **ЗиЛ-131Н** |
| Вес снаряженный, кг | 5880 | 5540 | 6375 |
| Нагрузка на передний мост, кг | - | 2400 | - |
| Нагрузка на мосты задней тележки, кг | - | 3140 | - |
| Клиренс, мм | 260 | 310 | 330 |
| Максимальная скорость, км/ч | 55 | 65 | 80 |
| Расход топлива, л/100 км | 46 | 42 | 40 |
| Грузоподъемность на шоссе, к | 4500 | 4500 | 5000 |
| Грузоподъемность на грунте, кг | 2500 | 2500 | 3750 |

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157 (1958 - 1961)**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг | 4500 |
| грузоподъемность по грунту, кг | 2500 |
| масса буксируемого прицепа, кг | 3600 |
| полная масса, кг | 10230 |
| снаряженная масса, кг | 5540 |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм | 6684 х 2315 х 2360 |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм | 3570 х 2090 х 355 |
| погрузочная высота, мм | 1388 |
| колесная база, мм | 4225 |
| база задней тележки, мм | 1120 |
| дорожный просвет, мм | 310 |
| колея передних/ задних колес, мм | 1755/ 1750 |
| наружный радиус поворота, м | 12 |
| максимальная скорость, км/ч | 65 |
| расход топлива, л/100 км | 42 |
| объем топливного бака, л | 150 + 65 |
| запас хода, км | 510 |

**двигатель: ЗиЛ-157**

|  |  |
| --- | --- |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения | |
| диаметр цилиндра, мм | 101,6 |
| ход поршня, мм | 114,3 |
| рабочий объем, л | 5,55 |
| степень сжатия | 6,2 |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| мощность двигателя, л.с. (кВт)  (с ограничителем число оборотов) | 104 (76,5)  при 2600 об/мин |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 34,0 (334) при 1100-1400 об/мин |

**трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление | двухдисковое, сухое |
| коробка передач | механическая, 5-ступенчатая (без синхронизаторов) I- 6,24; II- 3,32; III- 1,91; IV- 1,00, V- 0,81 задний ход - 6,70 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,44:1 и 2,44:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями ,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный |
| размер шин/ модель | 12,00-18"/ И-111 |

**проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8 |
| преодолеваемый подъем, град. | 28 |

**СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ И МОДИФИКАЦИИ**

· ЗиЛ-157 (1958-1961) – бортовой грузовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъёмностью 2500-4500 кг с двигателем ЗиЛ-157 мощностью 104 л.с.   
· ЗиЛ-157Э (1958-1961) – бортовой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157Ю (1958-1961) – бортовой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.   
· ЗиЛ-157Г (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием.   
· ЗиЛ-157ГЭ (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.   
· ЗиЛ-157ГТ (1958-1961) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.   
· ЗиЛ-157В (1958-1961) – седельный тягач.  
· ЗиЛ-157ВЭ\* (1958-1961) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.   
· ЗиЛ-157ВТ\* (1958-1961) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.   
· ЗиЛ-157ВГ (1958-1961) – седельный тягач с экранированным электрооборудованием.   
· ЗиЛ-157Е (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей.  
· ЗиЛ-157ЕЭ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157ЕТ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.  
· ЗиЛ-157ЕГ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием.  
· ЗиЛ-157ЕГЭ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.   
· ЗиЛ-157ЕГТ (1958-1961) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

**ПЕРВАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗиЛ-157 1961 г.**

В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода **ЗиЛ-157К**, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.   
 На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный 4-тактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем) со степенью сжатия 6,2 и объёмом 5555 см3.

Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.   
Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977 -го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ), где оно также продолжалось до 1978 года. С указанного времени эту модель сменил модернизированный грузовик ЗиЛ-157КД.

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157К 1961 – 1978 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг | 4500 |
| грузоподъемность по грунту, кг | 2500 |
| масса буксируемого прицепа, кг | 3600 |
| полная масса, кг | 10230 |
| снаряженная масса, кг | 5540 |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм | 6684 х 2315 х 2360 |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм | 3570 х 2090 х 355+570 |
| погрузочная высота, мм | 1388 |
| колесная база, мм | 4225 |
| база задней тележки, мм | 1120 |
| дорожный просвет, мм | 310 |
| колея передних/ задних колес, мм | 1755/ 1750 |
| наружный радиус поворота, м | 12 |
| максимальная скорость, км/ч | 65 |
| расход топлива, л/100 км | 42 |
| объем топливного бака, л | 150 + 65 |
| запас хода, км | 510 |

**двигатель: ЗиЛ-157К**

|  |  |
| --- | --- |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения | |
| диаметр цилиндра, мм | 101,6 |
| ход поршня, мм | 114,3 |
| рабочий объем, л | 5,55 |
| степень сжатия | 6,5 |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) | 104 (76,5) при 2600 об/мин |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 34,5 (345) при 1100-1400 об/мин |

**трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление | ЗиЛ-130, однодисковое, сухое |
| коробка передач | ЗиЛ-130, механическая, 5-ступенчатая (синхронизаторы II-V) I- 7,44; II- 4,10; III- 2,29; IV- 1,47, V- 1,00 задний ход - 7,09 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,16:1 и 2,27:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный |
| размер шин/ модель | 12,00-18"/ К-12А, позже К-70 |

**проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8 |
| преодолеваемый подъем, град. | 28 |

**СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ И МОДИФИКАЦИИ**

· ЗиЛ-157К (1961-1978 ) – бортовой грузовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъёмностью 2500-4500 кг с двигателем ЗиЛ-157К мощностью 104 л.с.

· ЗиЛ-157КЭ (1961-1978 ) – бортовой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КЮ (1961-1978 ) – бортовой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КГ (1961-1978 ) – бортовой с экранированным электрооборудованием.

· ЗиЛ-157КГЭ (1961-1978 ) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КГТ (1961-1978 ) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КВ (1961-1978 ) – седельный тягач.

· ЗиЛ-157КВЭ\* (1961-1978 ) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КВТ\* (1961-1978 ) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КВГ (1961-1978 ) – седельный тягач с экранированным электрооборудованием.

· ЗиЛ-157КЕ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей.

· ЗиЛ-157КЕЭ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КЕТ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КЕГ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием.

· ЗиЛ-157КЕГЭ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КЕГТ (1961-1978 ) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КЕ1 (1961-1978 ) – шасси для спецавтомобилей с генератором повышенной мощности.

· ЗиЛ-157КЕ1Э (1961-1978 ) – шасси для спецавтомобилей с генератором повышенной мощности, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-157КЕ1Т (1961-1978 ) – шасси для спецавтомобилей с генератором повышенной мощности, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-157КЕГЛ (1961-1978 ) – облегчённое шасси для спецавтомобилей с экранированным электрооборудованием для монтажа тяжёлых фургонов.

**ВТОРАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ ЗиЛ-157 1978 г.**

Уточнённая версия 19.04.2015.  
 В 1978 году автомобиль ЗиЛ-157К подвергся очередной модернизации, в результате чего ему был присвоен индекс **ЗиЛ-157КД**.   
На вездеход начал устанавливаться усовершенствованный карбюраторный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный двигатель ЗиЛ-157КД мощностью 110 л.с. (80,85 кВт) при 2800 об/мин, со степенью сжатия 6,5 и рабочим объёмом 5380 см3, работавший на бензине А-72.

Грузоподъёмность автомобиля увеличилась и составляла теперь 3000 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 5000 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.   
В подавляющем большинстве из-за сокращения заказов от Министерства обороны модернизированный вездеход выпускался в виде транспортного грузовика с народнохозяйственной грузовой платформой.   
Массовое серийное производство ЗиЛ-157КД и его модификаций осуществлялось на Московском автозаводе до 14 апреля 1982 года (небольшими партиями выпускался вплоть до 1988 г.), а на Уральском автомоторном заводе до 8 февраля 1991 года (единичными экземплярами до 1994 г.).

Кроме того на шасси ЗиЛ-157КД Мытищинским машиностроительным заводом в 1989 году было организовано производство самосвалов ЗиЛ-ММЗ-4510 грузоподъёмностью 3000 кг с самосвальным механизмом, унифицированным с моделью ЗиЛ-ММЗ-4505

**Основные ТТХ серийного ЗиЛ-157КД (1978-91)**

|  |  |
| --- | --- |
| грузоподъемность по шоссе, кг | 5000 |
| грузоподъемность по грунту, кг | 3000 |
| масса буксируемого прицепа, кг | 5000 |
| полная масса, кг | 10200 |
| снаряженная масса, кг | 5050 |
| габаритные размеры (ДхШхВ), мм | 6684 х 2315 х 2360 |
| размеры платформы (ДхШхВ), мм | 3600 х 2322 х 346+570 |
| погрузочная высота, мм | 1388 |
| колесная база, мм | 4225 |
| база задней тележки, мм | 1120 |
| дорожный просвет, мм | 310 |
| колея передних/ задних колес, мм | 1755/ 1750 |
| наружный радиус поворота, м | 12 |
| максимальная скорость, км/ч | 65 |
| расход топлива, л/100 км | 38,5 |
| объем топливного бака, л | 150 + 65 |
| запас хода, км | 560 |

**двигатель: ЗиЛ-157КД** (унифицирован с ЗиЛ-130 V8)

|  |  |
| --- | --- |
| карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения | |
| диаметр цилиндра, мм | 100,0 |
| ход поршня, мм | 114,3 |
| рабочий объем, л | 5,38 |
| степень сжатия | 6,5 |
| порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) | 110 (80,9) при 2800 об/мин |
| крутящий момент, кГс\*м (Нм) | 35,0 (343,2) при 1100-1400 об/мин |

**трансмиссия**

|  |  |
| --- | --- |
| сцепление | ЗиЛ-130, однодисковое, сухое |
| коробка передач | ЗиЛ-130, механическая, 5-ступенчатая (синхронизаторы II-V) I- 7,44; II- 4,10; III- 2,29; IV- 1,47, V- 1,00 задний ход - 7,09 |
| раздаточная коробка | 2-ступенчатая (1,16:1 и 2,27:1) с муфтой включения переднего моста |
| главная передача | одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1) |
| привод задних мостов | раздельный, параллельный |
| размер шин/ модель | 12,00-18" (320-457)/ К-78 |

**проходимость**

|  |  |
| --- | --- |
| преодолеваемый брод, м | 0,8 |
| преодолеваемый подъем, град. | 28 |

**СЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ И МОДИФИКАЦИИ**

· ЗиЛ-157КД (1978-1991) – бортовой грузовой автомобиль повышенной проходимости грузоподъёмностью 3000-5000 кг с двигателем ЗиЛ-157КД мощностью 110 л.с.  
· ЗиЛ-157КДЭ (1978-1991) – бортовой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157КДЮ (1978-1991) – бортовой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.  
· ЗиЛ-157КДГ (1978-1991) – бортовой с экранированным электрооборудованием.  
· ЗиЛ-157КДГЭ (1978-1991) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157КДГТ (1978-1991) – бортовой с экранированным электрооборудованием, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.  
· ЗиЛ-157КДВ (1978-1991) – седельный тягач.  
· ЗиЛ-157КДВЭ (1978-1991) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157КДВТ (1978-1991) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.  
· ЗиЛ-157КДЕ (1978-1991) – шасси для специализированных автомобилей.  
· ЗиЛ-157КДЕЭ (1978-1991) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.  
· ЗиЛ-157КДЕТ (1978-1991) – шасси для специализированных автомобилей, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.  
· ЗиЛ-157КДЕГ (1978-1991) – шасси для специализированных автомобилей с экранированным электрооборудованием.   
· ЗиЛ-157КДА (1978-1991) – специальное шасси для специализированных автомобилей.   
· ЗиЛ-ММЗ-4510 (1989-1992) – самосвал грузоподъёмностью 3000 кг.