**02-299 ЗиЛ-130В1 4х2 седельный тягач общего назначения для полуприцепов общим весом 12.4/14.4 тн, нагрузка на седло 5.4/6.4 тн, мест 3, снаряжённый вес 3.86 тн, 150 лс, 80 км/час, ЗиЛ г. Москва, 1966-78/85 г.**



*При помощи trucksreview.ru/zil/zil-130*

ЗиЛ-130 – самый массовый автомобиль в истории столичного автозавода имени Лихачёва. Только на ЗиЛе, без учёта изготовленных на других предприятиях, было выпущено 3 366 503 грузовика данной марки. Для того времени это был во всех отношениях прогрессивный автомобиль – надёжный, долговечный, неприхотливый и рентабельный в эксплуатации.

В модельном ряде завода ЗиЛ-130 пришёл на смену ЗиЛ-164, глубокой модернизация ЗиС-150, запущенного в серию в 1957 году.

При смене основной модели место под капотом рядный шестицилиндровый двигатель ЗиС-120 уступил новому V-образному восьмицилиндровому мотору. От опытных образцов до конвейера 130-й прошёл путь длиной в шесть лет. Грузовик по тем временам получился действительно новаторским, непохожим на предшественников, и с невиданным для советского водителя уровнем комфорта. Рулевое управление было оборудовано гидроусилителем, а пятиступенчатая коробка передач оснащалась синхронизаторами всех, кроме первой, передач. Внешний вид машины также получился чрезвычайно новаторским и смелым, обладающим яркой индивидуальностью, даже по международным меркам. Ещё одной особенностью нового массового ЗиЛовского грузовика стала расцветка – уже не тёмно-зелёная (хотя выпускались и такие), а вполне «гражданская». Были разные варианты, но индивидуальной, «фирменной» расцветкой 130-х ЗиЛов стала небесно-голубая кабина с белым передком. Нет сомнений в том, что в 1964 году в серийное производство была запущена качественно новая модель среднетоннажного грузовика, который по комплексу всех основных показателей находился в одном ряду с самыми современными, на тот момент, машинами европейских и американских фирм. Автомобили ЗиЛ-130 первых годов выпуска (1964-1966 годов) оснащались одноимённым карбюраторным двигателем мощностью в 148 лошадиных сил, и изначально имели штатную грузоподъёмность 5 (впоследствии – 5,5 тонн) – для дорог с твёрдым покрытием, и 4 тонны – для грунта. Мотор имел заявленный рабочий ресурс в 135 тысяч километров до капитального ремонта. После модернизации 1966-го года мощность двигателя достигла 150 лошадиных сил; его рабочий ресурс установлен в 200 тысяч километров пробега до капремонта. А грузоподъёмность машины была установлена в 5 тонн, вне зависимости от типа дорожного покрытия. Модернизация 1976-го года довела грузоподъёмность базовой модели ЗиЛ-130 до шести тонн, а ресурс двигателя до капремонта – до 300 тысяч километров. Седельные тягачи, сделанные на базе ЗиЛ-130, использовались для буксирования прицепов общей массой 10,5 тонн (ЗиЛ-130В1); 12,4 тонн (ЗиЛ-130В1-66); 14,4 тонн (ЗиЛ-130В1-76). Этот вариант с конца 1978-го года можно было отличить по видоизмененной лицевой части (подфарники и передние фары поменялись местами). А в 1986-м году автомобиль получил другой производственный индекс – 431410, в соответствии с принятой в отрасли системой индексов.

*Из статьи Юрия Воробьёва на denisovets.ru. Спасибо автору и И. Денисовцу.*

В рамках семейства ЗиЛ-130 заводом был запланирован выпуск и двух модификаций седельного тягача, получивших обозначение [ЗиЛ-130В](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130v.html) и [ЗиЛ-130ВТ](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130v.html). Эти автомобили предполагалось оснащать двухскоростным задним мостом, конструкция которого была разработана по принципу коробки передач, где скорости переключались с помощью шлицевой муфты.   
    Из-за отсутствия в станочном парке ЗиЛа оригинального зубонарезного оборудования, выпуск этих машин был временно отложен, а на замену им была разработана упрощённая версия с обычным односкоростным двухступенчатым задним мостом указанных модификаций, получившая обозначение ЗиЛ-130В1. «Единичка» в индексе модели указывала на временность ее существования – выпуск этих машин предполагалось прекратить после освоения двухскоростного моста. Однако изначально спроектированные седельные тягачи [ЗиЛ-130В](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130v.html) и [ЗиЛ-130ВТ](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130v.html) так и не увидели конвейера, а машины с обычным мостом продержались на конвейере предприятия на протяжении всего периода выпуска семейства [ЗиЛ-130](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130.html) – с 1964 по 1985 год.   
    Седельный тягач ЗиЛ-130В1 предназначался для буксировки полуприцепов общим весом до 10500 кг и оборудовался четырёхрядным радиатором, двумя топливными баками ёмкостью по 125 л (основным на левом лонжероне и дополнительным на правом), противогрязевым настилом за кабиной, щитами-подножками на бензобаках, усиленными уширенными задними 16-листовыми рессорами, а также комбинированным тормозным краном, разобщительным краном, соединительной головкой для подсоединения тормозов полуприцепа и штепсельной розеткой для подключения его электроприборов. При этом в комплектацию автомобиля не входил держатель запасного колеса. Задние фонари и кронштейн крепления номерного знака крепились в верхней части кабины ЗиЛ-130В1. Тягач, кроме электрического звукового сигнала типа С44, комплектовался пневматическим двухрупорным (двухтональным) звуковым сигналом С40-Б с ножным выключателем ВК40 и, в отличие от остальных автомобилей семейства [ЗиЛ-130](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130.html), оснащался зеркалами заднего вида увеличенного размера (300х150 мм вместо 200х100 мм). До 1970 года на ЗиЛ-130В1 устанавливался задний мост с повышенным передаточным числом (i=6,97 или i=6,99).   
    В течение всего выпуска тягачи ЗиЛ-130В1 постоянно модернизировались, наряду с другими автомобилями семейства. При этом седельный тягач модернизировался и «персонально», что было связано с особенностями его эксплуатации:   
     В 1966 году по совокупности всех изменений, внедренных к этому времени в семействе ЗиЛ-130, седельный тягач получил заводской индекс ЗиЛ-130В1-66. При этом допустимая нагрузка на седельное устройство была установлена на уровне 5400 кг, а общий вес буксируемого полуприцепа – на уровне 12400 кг (против установленных на начало выпуска 10500 кг).   
     С 1977 года, вследствие проведенных в 1976-1977 годах мероприятий по модернизации семейства, допустимая нагрузка на седельное устройство тягача ЗиЛ-130В1 выросла до 6400 кг, при этом допустимый общий вес буксируемого полуприцепа был увеличен до 14400 кг. Ресурс шасси машины (пробег до первого капитального ремонта) повысился с 200000 км до 300000 км. Модернизированному тягачу был присвоен заводской индекс ЗиЛ-130В1-76. Одновременно во всё нарастающих объёмах начал выпускаться автомобиль с повышенным ресурсом двигателя [ЗиЛ-130В1-76Н](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil130n.html), в 1982 году полностью заменивший на конвейере обычный ЗиЛ-130В1-76.   
     С 1986 года, в связи со сменой поколений выпускаемых автомобилей, седельный тягач ЗиЛ-130В1 уступил на конвейере место тягачу следующего поколения – [ЗиЛ-441510](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil441510.html).

    Помимо базового ЗиЛ-130В1, автозаводом выпускались следующие его модификации:   
    ЗиЛ-130В1Э (1965-1986) – экспортный вариант седельного тягача, предназначенный для эксплуатации в странах с умеренным климатом.   
    ЗиЛ-130В1Т (1965-1986) – экспортный вариант седельного тягача, предназначенный для эксплуатации в странах с тропическим климатом.   
    ЗиЛ-130В1Е (1966) – опытный седельный тягач с экранированным электрооборудованием.   
    Кроме того, небольшая часть ЗиЛ-130В1 выпускалась в качестве шасси (без седельно-сцепного устройства), предназначавшегося для монтажа различных спецустановок

# 