**02-241 ЗиС-121Б, ЗиС-121Д 6х6 седельный тягач для полуприцепов весом до 6,1/7.2 тн с лебёдкой усилием 3.5 тс, нагрузка на ССУ до 2.5/2.75 тн, мест 3, снаряженный вес 5.78 тн, ЗиС-121/ ЗиС-121Д 95/110 лс, до 50/60 км/час, ЗиС (ЗиЛ) г. Москва, 1954/55-58 г.**



 Для использования в Вооруженных силах в 1954-58 годах на Московском автозаводе им. И. А. Лихачёва выпускался 95-сильный седельный тягач - ЗиС-121Б с лебедкой и экранированным электрооборудованием, который базировался на шасси автомобиля повышенной проходимости ЗиС-151 и предназначался для буксировки по бездорожью полуприцепов общим весом до 6100 кг, в основном для ракетных систем.

 Машина оборудовалась седельно-сцепным устройством производства Минского автомобильного завода, смонтированным на раме на деревянных брусьях, защитными крыльями с брызговиками над колёсами задней тележки и защитными щитами-подножками над топливными баками. На свободных участках рамы между лонжеронами устанавливались грязевые щиты (передний и задний, спереди и сзади седельного устройства), предохранявшие устройство и днище полуприцепа от забрызгивания грязью. Инструментальный ящик крепился в средней части рамы за держателями запасных колёс.

 Тормозная система автомобиля оборудовалась клапаном тормозов полуприцепа, разобщительным краном и соединительной головкой для присоединения пневмосистемы полуприцепа. Штепсельная розетка для системы освещения и сигнализации полуприцепа, а также соединительная головка и разобщительный кран монтировались на передней стенке подставки седельного устройства. На тягаче, также как и на базовом ЗиС-151, устанавливались два запасных колеса в вертикальных держателях за кабиной, задние буфера и задний буксирный прибор с закрывающимся крюком и амортизирующей пружиной. Задний фонарь и номерной знак монтировались на едином кронштейне, крепившемся, как и на ЗиС-151, на левом лонжероне рамы. Кроме того, автомобиль штатно оборудовался трёхскоростной коробкой отбора мощности.

 В 1955 году началось производство седельного тягача ЗиС-121Д, отличавшегося от ЗиС-121Б форсированным двигателем ЗиС-121Д мощностью 110 л.с. при 3000 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 32,5 кГм при 1200-1300 об/мин, рабочим объёмом 5555 куб. см и степенью сжатия 6,5, оснащавшимся двухкамерным карбюратором МКЗ-К-84. Применяемое топливо – бензин А-70. Общий вес буксируемого полуприцепа возрос до 7200 кг. Эта машина также штатно оборудовалась коробкой отбора мощности и лебёдкой. В советской военной литературе последний автомобиль иногда обозначался как ЗиС-151В. Такие тягачи с армейскими одноосными полуприцепами ОдАЗ-778 и их специальными версиями служили для транспортировки ракет, обслуживания и перезарядки ракетных комплексов.

Выпуск ЗиС-121Б был прекращен в 1958 году в связи со снятием с производства всего семейства ЗиС-151

 *Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «САЛОН, 2018. Для меня это настольная книга, спасибо авторам и всем, кто принимал участие в ее издании.*

ЗиС-151 (6x6) 1946-58 г. Выпущено 149 600 экземпляров.

 Полноприводный автомобиль проектировали: ПИ. Праль, С.Т. Деев, ГА. Сонкин, К.М. Андросов, С.И. Кузнецов, Г.Б. Арманд. Они принимали во внимание, но не копировали прямо конструкцию Studebaker, International и других американских армейских автомобилей. В 1946-м построили два прототипа: один с двухскатными задними колесами, а другой - с односкатными.

 Производство ЗиС-151 начали в октябре 1948-го. Большая часть серийных автомобилей поступала в армию. Во второй половине 1949 г. деревометаллическую кабину заменили на цельнометаллическую, а в 1950-м двигатель ЗиС-120 (90 л.с.) уступил место мотору ЗиС-121 (92 л.с.). Тогда же ввели жалюзи радиатора с приводом управления с места водителя, что потребовало изменить облицовку радиатора. С 1951 г. внедрили обогреватель кабины и механическую лебедку самовытаскивания как дополнительное оборудование (в литературе эти машины обозначают ЗиС-151А, хотя по заводским данным они сохраняли индекс ЗиС-151).

 В 1951 г. правительство потребовало резко увеличить выпуск полноприводных ЗиС-151 даже за счет некоторого снижения объемов производства ЗиС-150. В этом же году приняли решение о дальнейшей модернизации - увеличении грузоподъемности и улучшении проходимости.

 В 1953 г. изготовили три опытных образца ЗиС-121В с увеличенной до 3500 кг грузоподъемностью и системой централизованной подкачки шин, позаимствованной у пробной серии амфибий ЗиС-485. На одном образце стояли шины увеличенного размера и кабина с мягким верхом.

 В 1954 г. сделали два модернизированных ЗиС-121Г (ЗиС-151 Г) с лебедкой и без нее, с форсированными до 115-117 л.с. двигателями (с алюминиевыми головками блока цилиндров и увеличенной степенью сжатия), односкатными колесами с шинами большей размерности, придвинутым ближе к кабине кузовом и соответственно укороченной в заднем свесе рамой. Держатель единственного запасного колеса при этом перенесли под кузов. Эти машины послужили прототипами ЗиЛ-157.

 Выпуск автомобиля ЗиС-151 и его модификаций прекратили в октябре 1958 г.

 **Модификации**

ЗиС*-*121Б - седельный тягач с лебедкой *(*1954-58 г.*);*
ЗиС-121Д- седельный тягач с лебедкой и 110-сильным двигателем ЗиС-121Д *(*1955-58 г.*);*

ЗиС-151 - шасси под монтаж спецкузовов и вооружения с лебедкой или без нее *(*1948-58 г.);

ЗиС-151 - опытный образец с гидротрансформатором от автобуса ЗиС- 155А (1953 г.)
или от автомобиля ЗиЛ-111 **(**1958 г.);

ЗиС-151А - модернизированный с односкатными задними колесами и форсированным двигателем (120 л.с., опытные образцы в 1954 г.);

ЗиС-151В - модернизированный с двухскатными колесами и с форсированными двигателем, позднее переименован в ЗиС-157А (опытные образцы в 1954 г.);

ЗиС-151Г - опытный образец с односкатными колесами и форсированными двигателем,
позднее переименован в ЗиС-157 (опытные образцы в 1955 г.*);*

ЗиС- 151Д*-* автомобиль или шасси с двигателем ЗиС-151Д (экранированное электрооборудование), с лебедкой или без нее (1955-58 г.);

ЗиС-151П *-* шасси для пожарных машин с двигателем ЗиС- 120П мощностью 110л.с. с экранированным электрооборудованием (1953-54 г.);

ЗиС-151Э - экспортный для стран с умеренным климатом;

ЗиС-151Ю*-* экспортный автомобиль или шасси для стран с тропическим климатом (1956-58 г.).

**Основные ТТХ серийного ЗиС-151 (1950 - 1958)**

грузоподъемность по шоссе, кг 4500, по грунту, кг 2500
масса буксируемого прицепа, кг 3600
полная масса, кг 10230
снаряженная масса, кг 5580
габаритные размеры (ДхШхВ), мм 6930 х 2320 х 2310
размеры платформы (ДхШхВ), мм 3565 х 2090 х 355+571
колесная база, мм 4225
дорожный просвет, мм 260
колея передних/ задних колес, мм 1590/ 1720
наружный радиус поворота, м 11,2
максимальная скорость, км/ч 60
расход топлива, л/100 км 46
объем топливного бака, л 150 х 2
запас хода, км 650

**двигатель: ЗиС-121** карбюраторный, 4-тактный, 6-ти цилиндровый, рядный, нижнеклапанный, жидкостного охлаждения;
диаметр цилиндра, мм 101,6
ход поршня, мм 114,3
рабочий объем, л 5,55
степень сжатия 6,0
порядок работы цилиндров 1-5-3-6-2-4
мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем число оборотов) 92 (67,7) при 2600 об/мин
крутящий момент, кГс\*м (Нм) 31,0 (304) при 1200-1300 об/мин

**трансмиссия**
сцепление двухдисковое, сухое
коробка передач механическая, 5-ти ступенчатая, (без синхронизаторов), I- 6,24; II- 3,32; III- 1,90; IV- 1,00, V- 0,81 з.х.- 6,70
раздаточная коробка 2-х ступенчатая (1,24:1 и 2,44:1)
главная передача одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями (6,67:1)
привод задних мостов раздельный, параллельный
размер шин 8,25-20"

**проходимость**
преодолеваемый брод, м 0,8
преодолеваемый подъем, град. 28