**02-130 ЗиЛ-4333 4х2 бортовой грузовик гп 6 тн, мест 3, прицеп до 8 тн, вес: снаряженный 4.5 тн, полный 11 тн, ЗиЛ-645 и 6 других 105-200 лс, 90 км/час, ЗиЛ г. Москва 1988-2007 г.**



*Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «САЛОН, 2018. Хорошая попытка систематизировать наши грузовики. Спасибо большое авторам и всем кто им помогал!*

ЗиЛ-169 (4x2) 1965-81 г.; ЗиЛ-4331 (4x2) 1980-2003 г.; ЗиЛ-4333 (4x2) 1988-2007 г.

 Первый опытный ЗиЛ-169А, построенный в 1965 г., имел бескапотную компоновку и независимую подвеску передних колес. Второй опытный бескапотный грузовик 4x2 - бортовой ЗиЛ-169Г - был построен в 1969 г. По кабине и всем основным агрегатам (в том числе по дизелю ЯМЗ-641) он был унифицирован с проектируемым семейством автомобилей КамАЗ.

Год спустя создали аналогичный седельный тягач ЗиЛ-169В с таким же силовым агрегатом. Но дальше тема собственных бескапотных автомобилей на Московском автозаводе была закрыта: ЗиЛу рекомендовали заниматься машинами капотной компоновки, чтобы не составлять внутренней конкуренции КамАЗу.

 Первый капотный грузовик нового поколения, вновь под индексом ЗиЛ-169 (ЗиЛ--Э169Г), построили в 1974 г. Его главные нововведения - кабина с интегральным оперением (капот с облицовкой радиатора, боковины и крылья откидывались вперед как одно целое), дизель ЗиЛ-645 объемом 7,6 л (V8, 160 л.с.) и новая коробка передач с передним делителем.

 В 1975-76 г. выпустили опытную серию автомобилей ЗиЛ-169 (ЗиЛ-7Э169), которых была несколько изменена форма кабины, поскольку в прежней условия работы водителя признали неудовлетворительными.

 В эту серию вошли следующие машины : дизелем ЗиЛ-645: ЗиЛ-7Э169 - бортовой грузовик с нормальной базой; ЗиЛ-7Э169Г - бортовой с длинной базой; ЗиЛ-7Э169В - седельный тягач; ЗиЛ-7Э169Д - шасси под строительный самосвал. Кроме указанных дизельных, был построен также бортовой грузовик ЗиЛ-7Э169ГУФ с особо длиной базой и форкамерным бензиновым двигателем ЗиЛ-130Ф.

 В 1974-78 г. построили следующую серию (считающуюся восьмой) опытных образцов ЗиЛ-169, которые по сравнению с предыдущими машинами получили радикально измененную кабину и обозначались ЗиЛ-8Э169Б, ЗиЛ-8Э169В1, ЗиЛ-8Э169В2, ЗиЛ-8Э169Г и т.д.

 К «девятой серии» относятся опытные образцы 1979-80 г. постройки, оборудованные дизельными двигателями ЗиЛ-645 большего объема (8,74 л) и мощности (170 л 185 л.с.), а также бензиновыми форкамерными двигателями ЗиЛ-130Ф (модель ЗиЛ-9Э169Д-8). По результатам испытаний мощность двигателя ЗиЛ-130Ф была признана недостаточной, и впоследствии в этом семействе пытались использовать форкамерные моторы ЗиЛ-375Ф (180 л.с.).

 В 1980-м перспективный грузовик с дизелем получил индекс ЗиЛ-4331 (по отраслевой нормали 1966 г.), а его вариант с бензиновым форкамерным двигателем ЗиЛ-375Ф обозначили как ЗиЛ-43311. Всего в 1974-84 г. создали 43 опытных образца семейства ЗиЛ-169 / ЗиЛ-4331.

 Седельные тягачи на базе ЗиЛ-169 в 1980 г. получили индекс ЗиЛ-4421. В течение последующих 10 лет строили опытные серии этих автомобилей как с дизелем ЗиЛ-645 (базовая модель), так и с бензиновым двигателем ЗиЛ-375Ф (модификация ЗиЛ-44211), но в серийное производство их не запускали, так как доработки требовали 8-ступенчатые коробки передач, которые отличались от тех, что применяли на бортовых автомобилях.

 Первую опытно-промышленную партию ЗиЛ-4331 из 50 автомобилей изготовили в 1985 г, а серийный выпуск начали в 1986 г. В 1988 г. появилось самосвальное шасси ЗиЛ-4945 с уменьшенной до 3800 мм базой.

 Также в 1988 г. сделали грузовики и шасси серии ЗиЛ-4333, которые представляли собой симбиоз старого шасси типа ЗиЛ-4314 (база 3800 мм) и новой кабины ЗиЛ-4331. Их серийное производство с различными двигателями вели в 1992-2007 г.

 В 1990 г. был построен опытный образец седельного тягача ЗиЛ-442120 с опытным двигателем ЗиЛ-645Т с турбонаддувом

 В 1991 г. на заводе предприняли попытку создать на базе ЗиЛ-4331 грузовик с кабиной над двигателем (ЗиЛ-10Э4331), но в металле по этому проекту была воплощена только кабина, которую не стали устанавливать на шасси.

 В 1992 г. были проведены экспериментальные работы по адаптации к грузовику ЗиЛ-433360 дизеля ММ3 Д-245, а в 1993 г. - дизеля ЗиЛ-0550, созданного на основе бензинового мотора ЗиЛ-508.10. С 1994 г. эти машины стали собирать на конвейере под индексами ЗиЛ-432900 и ЗиЛ-432910 соответственно. Выпуск грузовиков с дизелями ММ3 продолжали до 2014 г., причем в силу относительно невысокой мощности (в 1,5 раза ниже, чем у дизеля ЗиЛ-645) их не рекомендовали эксплуатировать с прицепами, а использовали в основном для монтажа различных специальных надстроек.

 Также в 1992 г. на заводе были проведены работы по адаптации к грузовикам семейства ЗиЛ-4331 немецкого дизеля IFA 4VD13.5/11.8 AL SRR такие машины рассчитывали поставлять на экспорт. Опытные образцы с дизелем IFA получили наименование «двенадцатая серия» (ЗиЛ-12Э4331). По особым заказам ЗиЛ был готов комплектовать грузовики дизелями Caterpillar 3116 (185 л.с.) и Perkins Phaser 180Ti (145 л.с.). В 2000-м построили опытный ЗиЛ-9Э4331 с дизельным двигателем ММ3 Д-260.1-37 (157 л.с.) с турбонаддувом и интеркулером.

 На протяжении 1980-х годов развитие Московского автозавода и всех его заводов-спутников, входящих в состав ПО «ЗиЛ», велось из расчета скорого замещения старых бензиновых грузовиков дизельными машинами нового поколения. Но в условиях рыночной экономики оказалось, что потребители с большей охотой готовы покупать грузовики со старыми, но знакомыми бензиновыми двигателями ЗиЛ-508.10, и такие модификации пришлось срочно осваивать в рамках семейства ЗиЛ-4331. С1992 г. их стали собирать малыми сериями, а с 1994 г. освоили выпуск по технологиям основного производства.

 Тем не менее, в целом по стране спрос на среднетоннажные грузовики резко упал. Вдобавок ко всему, дизельный двигатель ЗиЛ-645 оказался весьма ненадежным, а его производство - нерентабельным. По этой причине к 2003 г. производство автомобилей ЗиЛ-4331, ЗиЛ-4421 и ЗиЛ-4333 с дизелями ЗиЛ-645 прекратили.

**Модификации**

**Модификации с дизелем ЗиЛ-645** (8,74 л, 185 л.с.) и колесной базой 3800 мм: ЗиЛ-433300 - бортовой; ЗиЛ-433302 - шасси; ЗиЛ-433306 - бортовой экспортный; ЗиЛ-433307 - бортовой экспортный тропический;

**Модификации с дизелем ЗиЛ-6454** (9,56 л, 200 л. с.) и колесной базой **3800 мм**: ЗиЛ-433364 - шасси с двухрядной кабиной для пожарных машин.

**Модификации с бензиновым двигателем ЗиЛ-508.**10 (6 л; 150 л.с.) и колесной **базой 3800 мм**: ЗиЛ-433310 - бортовой; ЗиЛ-43331А - шасси; ЗиЛ-433360 (ЗиЛ-43330А) - бортовой (1992-2006 г.); ЗиЛ-433362 - шасси; ЗиЛ-433364 - шасси с двухрядной кабиной; ЗиЛ-433366 - экспортный; ЗиЛ-433367 - экспортный тропический: ЗиЛ-433368 - шасси экспортное; ЗиЛ-433369 - шасси экспортное тропическое; ЗиЛ-478111 - изотермический грузовой фургон, предназначенный под установку холодильного оборудования (2000-2001 г.); ЗиЛ-478112 - изотермический грузовой фургон (2000-01 г.);

**Модификации с дизелем ЗиЛ-0550** (6,28 л, 132 л. с.) и колесной **базой 3800 мм**: ЗиЛ-432910 - бортовой полной массой 11 т (1993-2001 г.); ЗиЛ-432912 - шасси; ЗиЛ-43331А - шасси;

**Модификации с двигателем ММ3 Д-245.20** (4,75 л, 105 л.с.) и **базой 3800 мм**: ЗиЛ-432900 (ЗиЛ-В43009) - бортовой полной массой 11 т (опытный образец в 1992 г. на базе ЗиЛ-433360, выпуске 1994-97 г.); ЗиЛ-432902 - шасси;

**Модификации с двигателем ММ3 Д-245.9** (4,75 л, 136 л. с.) и колесной **базой 3800 мм**: ЗиЛ-432930 - бортовой (2000 г.); ЗиЛ-432932 - шасси;

**Модификации с двигателем ММ3 Д-260.1-37** (157 л.с.) и **базой 3800 мм**: ЗиЛ-433382 - шасси;