**02-507 ЗиЛ-130-76 или 130-80 4х2 бортовой грузовик Автокомбината №1 Главмосавтотранса гп 6 тн, мест 3, вес: снаряженный 4.3 тн, полный 10.525 тн, прицеп до 8 тн, 150 лс, 90 км/час, всех Зил-130 и 431410 3388312 экз., ЗиЛ г. Москва 1978-85 г.**



 Прототип этой модели эксплуатировался в Автокомбинате № 1 Главмосавтотранса (ныне

Ордена Трудового Красного Знамени Акционерное общество "Первый автокомбинат" имени Г.Л. Краузе), который являлся одним из лучших автотранспортных предприятий СССР. В 1980 году у автомобилей ЗиЛ-130-76 этого предприятия, включая и наш прототип, пробег без капремонта составлял 350 000 км и превышал установленный заводом ресурс на 50000 км.

 За какие заслуги модель отнесена производителем к серии «Олимпиада-80» определить не удалось. Что касается тамповки олимпийского логотипа на дверях автомобиля, то в те времена она не встречалась разве что только на туалетной бумаге, да и то потому что она не выпускалась отечественной промышленностью.

**Из истории предприятия.**

 В конце 1950-х годов ощущалась острая потребность в организации самостоятельных крупных специализированных автотранспортных предприятий способных удовлетворять растущую потребность в перевозках народнохозяйственных грузов для города. По инициативе молодого способного директора автобазы треста «Передвижки и разборки зданий» Краузе Г. Л. и при непосредственной поддержке руководства автотранспортников и строителей, Моссовет своим постановлением разрешает Главмосавтотрансу объединить несколько мелких автохозяйств в крупное автотранспортное предприятие. Приказом Главмосавтотранса 5 мая 1958 года происходит слияние 19 автохозяйств, создается Автокомбинат №1 с центральной базой на Хорошевском шоссе и назначается его первый директор – Краузе Геннадий Леонидович.

 Новое автопредприятие стало крупнейшим в СССР, насчитывая более восьмисот моторных единиц подвижного состава и тысячи работающих. В первые годы было налажена бесперебойная работа центрального предприятия и филиалов, ремонт и обслуживание автомобилей, возникли и укрепились хозяйственные связи с московскими предприятиями, в первую очередь Домостроительным комбинатом № 1.

 Работа автокомбината во многом определяла успехи панельного домостороения в Москве, поскольку именно Автокомбинат № 1 обеспечивал строителей столицы тяжелым транспортом.

 В 1993 году Автокомбинат № 1 был реорганизован в акционерное общество.

 **ЗиЛ-130** предназначен для перевозки грузов по дорогам общего пользования, а также монтажа различного оборудования. Может буксировать прицеп массой до 8 т.

*Из статьи Юрия Воробьёва на denisovets.ru.*

 В 1953 году на Московском автомобильном заводе им. Сталина началась разработка пятитонного грузовика ЗиС-125 (ЗиС-150М). В 1956 году появился доработанный вариант проекта под обозначением ЗиЛ-130. Работы возглавлял главный конструктор А.М. Кригер. Первые опытные образцы прошли испытания в 1959 году. В феврале 1961 года было окончательно утверждено проектное задание. В 1961 году началось поэтапное освоение агрегатов ЗиЛ-130 с установкой их на выпускаемые модели (ЗиЛ-164А и ЗиЛ-157К).

 В сентябре 1962 года Московский автомобильный завод уже имени И. А. Лихачева передал первые пять собранных по обходной технологии ЗиЛ-130 для поднадзорной эксплуатации Ярославскому шинному заводу. Всего же в 1962 году было собрано 15 автомобилей ЗиЛ-130 для эксплуатационных испытаний. Затем в течение следующих двух лет автомобиль выпускался мелкосерийно (в 1963 году было выпущено 700 ЗиЛ-130) и постепенно приобретал свой окончательный облик, одновременно совершенствовалась его конструкция и отрабатывался технологический процесс изготовления. Массовое производство ЗиЛ-130 и его модификаций началось с 1 октября 1964 года, после завершения генеральной реконструкции ЗиЛа, начатой в 1959 году. Последний грузовик предыдущего поколения – ЗиЛ-164А – покинул конвейер 24 декабря того же года.

 Темпы выпуска новой модели непрерывно нарастали и в середине 1970-ых годов завод вышел на уровень производства 200 тыс. автомобилей в год. 3 июня 1974 года с конвейера предприятия сошёл миллионный грузовик семейства ЗиЛ-130, а 7 мая 1982 года – 2-миллионный.

 В июне 1971 года решением Государственной аттестационной комиссии автомобилю ЗиЛ-130 и его модификациям был присвоен Государственный знак качества СССР. Эмблема знака наносилась белой краской на правой стороне оперения под кронштейном зеркала заднего вида.

 За время, в течение которого изготавливался ЗиЛ-130, его системы, агрегаты и узлы подвергались многочисленным усовершенствованиям, поэтому вариант 1994 года уже разительно отличался от версии 1964 года. При этом можно вычленить пять основных этапов модернизации грузовиков семейства ЗиЛ-130, проводившихся автозаводом. Модернизированным моделям даже были присвоены отдельные наименования:

 1. ЗиЛ-130 (1963-1966) – базовый бортовой автомобиль (и шасси для специализированных автомобилей) с двигателем ЗиЛ-130 мощностью 148 л.с., первый серийный вариант. Грузоподъёмность варьировалась в пределах от 4000 до 5500 кг, в зависимости от типа дорожного покрытия. Ресурс до капитального ремонта составлял 135 тыс. км.

 2. ЗиЛ-130-66 (1966-1977) – вариант 1966 года. Мощность двигателя увеличена до 150 л.с., внедрён ряд усовершенствований конструкции. Грузоподъёмность определена в 5000 кг, ресурс возрос до 200 тыс. км.

 3. ЗиЛ-130-76 (1977-1984) – вариант 1976 года. Грузоподъёмность увеличена до 6000 кг, ресурс – до 300 тыс. км. Полная масса буксируемого прицепа достигала 8 т. С конца 1978 г. в соответствии с требованиями стандарта на расположение наружных светотехнических приборов была изменена облицовка радиатора. По сути этот вариант представлял собой частично внедренные мероприятия по проекту комплексной модернизации семейства, намеченной на 1977 год. В конечном итоге, часть мероприятий была внедрена в 1976 году, часть была намечена к внедрению на 1980 год, а часть осталась на бумаге.

 4. ЗиЛ-130-80 (1984-1985) – вариант 1980 года. Комплектовался тремя независимыми тормозными системами.

 Следует отметить, что добавочные индексы -66, -76 и -80 применялись для обозначения указанных версий ЗиЛ-130 и его модификаций в различной технической документации и справочниках, но не отражались в торговых наименованиях автомобилей и заводских табличках с указанием их моделей.

 5. С 1 января 1986 года, в соответствии с ОСТ 37.001-269-83, автозавод перешёл на новую цифровую систему индексации выпускаемой продукции по отраслевой нормали ОН 025270-66 и модернизированные автомобили семейства ЗиЛ-130 получили шестизначные наименования - к примеру, ЗиЛ-130 стал обозначаться как ЗиЛ-431410 и т.д.