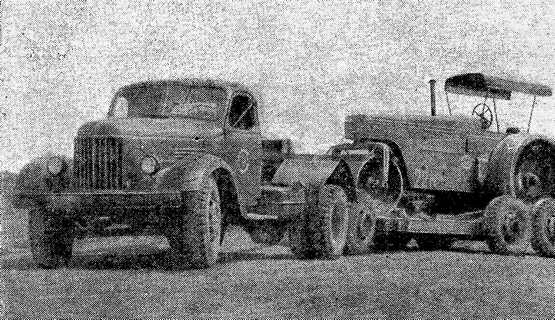
**07-224 Автопоезд для перевозки дорожно-строительных машин из седельного тягача ЗиЛ-ММЗ-164Н/АН 4х2 с 2-осным низкорамным полуприцепом грузоподъемностью до 8 т, полный вес автопоезда до 14 т, ЗиЛ-164 104 лс, до 55 км/час, мастерские дорожных предприятий, 1960-е г.**



Спасибо сообществу rcforum.ru! Без него так и не увидел бы фотографий трала, хотя бы отдаленно, напоминающего прототип модели. А «следы» разгильдяйства и небрежности механика еще больше отдаляют модель от прототипа.

Несмотря на высокую востребованность, сведений о массовом централизованном производстве этой техники у меня нет. Но факт, что без не может обойтись ни одно дорожно-строительное или дорожно-ремонтное предприятие неоспорим. По видимому трейлеры подобного назначения изготавливались силами самих дорожников на подведомственных мастерских или ремзаводах из имеющихся агрегатов. Думаю это было вполне оправдано в то время, да и конструкция прицепа не ахти какая сложная.

Низкорамные трейлеры средней грузоподъемности предназначаются для перевозки дорожных и строительных машин весом до 15 т как правило на небольшие расстояния в пределах населенного пункта. Первые такие трейлеры заводского изготовления грузоподъемностью 6 и 12 т были разработаны и изготавливались на Рыбинском заводе «Дормашина» ГлавСтроймаша в г. Рыбинск Ярославской области.

*Из Каталога дорожных машин, М. 1941 г.*

ТРЕЙЛЕР ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 6 т

НАЗНАЧЕНИЕ. Трейлер предназначается для перевозки дорожных и строительных машин весом не свыше 6 т.

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ. Трейлер состоит из следующих основных частей: 1) платформы, 2) двух тележек—передней и задней, 3) тормозного механизма, 4) сцепного устройства.

Платформа представляет собой раму сварной конструкции, передняя часть которой изогнута и образует вторую площадку. Рама несет на себе деревянный настил. Передняя часть рамы трейлера опирается на раму поворотной передней тележки и соединяется с последней шкворнем. В задней части рамы укреплена задняя ось, на цапфы которой надеты втулки балансиров вадней тележки. По бокам рамы трейлера приварены кольца, за которые закрепляется трос для обвязки транспортирующихся на трейлере грузов.

Передняя тележка состоит из сварной рамы и переднего моста автомашины ЯГ-6 с двумя колесами.

К нижней части рамы тележки крепятся кулаки рессор переднего моста автомашины ЯГ-6. Верхняя часть передней тележки несет плавающий диск с целью легкого поворачивания всей тележки. Задняя тележка состоит из двух самостоятельных балансиров и четырех колес на пневматиках, расположенных друг за другом, по два на сторону.

Задние колеса снабжены, колодочными тормозами, находящимися внутри тормозных барабанов колес. Торможение осуществляется при помощи штурвала, расположенного в передней части площадки, через винт и систему рычагов.

Для поворота и сцепки трейлера с тягачом в раме передней поворотной тележки шарнирно закреплено тяговое дышло, снабженное амортизационной пружиной для восприятия и поглощения толчков от неровностей пути при трогании с места и - при спуске под уклон.

Погрузка на трейлер осуществляется сзади, для чего трейлер снабжается деревянным трапом. Для облегчения погрузки на трейлер несамоходных машин и тяжелых грузов трейлер снабжается длинным тросом с блоком.

Один конец троса закрепляется жестко к поперечному поясу передней части рамы трейлера, а второй конец снабжается кольцом для соединения с тяговым устройством автомашины ЯГ-6, служащей тягачом для трейлера.

**ЗиЛ-164Н/164АН**   
 Седельный тягач ЗиЛ-ММЗ-164Н, выпускавшийся с октября 1957 года вместо ЗИС-ММЗ-120Н, предназначался для буксировки полуприцепа общим весом до 9500 кг.

Шасси ЗиЛ-164Н, на базе которого строился ЗиЛ-ММЗ-164Н, поставлялось на завод без задних фонарей и кронштейна номерного знака, крепившихся непосредственно на ММЗ. Помимо седельно-сцепного устройства, на ММЗ устанавливался вертикальный держатель запасного колеса за кабиной. Задний фонарь и кронштейн крепления номерного знака монтировались в верхней части кабины с левой стороны, задние указатели поворотов отсутствовали.

Во второй половине 1958 года в конструкции тягача как неэффективные были упразднены маслёнки седла на седельно-сцепном устройстве, а со второго полугодия 1960 года на часть седельных тягачей ЗиЛ-ММЗ-164Н стало устанавливаться облегчённое седельно-сцепное устройство производства Ростокинского станкостроительного завода.

Седельный тягач ЗиЛ-ММЗ-164Н выпускался до октября 1961 года и уступил свое место на конвейере модернизированному седельному тягачу ЗиЛ-ММЗ-164АН на шасси ЗиЛ-164АН, отличавшийся от прежней модели новыми однодисковым сцеплением, коробкой передач с прямой V передачей и синхронизаторами для включения II и III, IV и V передач, стояночным тормозом барабанного типа, комбинированным тормозным краном и задним мостом, унифицированными с аналогичными узлами и агрегатами автомобиля ЗиЛ-130.

ЗиЛ-ММЗ-164АН оборудовался 6-цилиндровым карбюраторным 4-тактным рядным нижнеклапанным двигателем ЗиЛ-164АН мощностью 104 л.с., укомплектованным, как и прежде, 2-камерным карбюратором, двухсекционным масляным насосом и масляным радиатором, а также радиатором с медными пластинами охлаждения и герметичной пробкой без клапанов и конденсационным бачком с клапанной пробкой повышенного давления с выпускным и впускным клапанами. Кроме того, на машину монтировались коробка передач 164АН-1700009, отличавшаяся от базовой деталями привода спидометра, и главная передача с повышенным по отношению к базовому ЗиЛ-164А передаточным числом, равным 6,97, достигнутым путём изменения числа зубьев цилиндрических шестерён.

Характеристики тягача, несмотря на усовершенствование конструкции, остались прежними.

Автомобиль выпускался с октября 1961 года по 24 декабря 1964 года. ЗиЛ-ММЗ-164АН стал последним серийным седельным тягачом предприятия - в дальнейшем выпуск седельных тягачей осуществлялся непосредственно ЗиЛом.

ЗиЛ-164, ЗиЛ-ММЗ-585Л, ЗиЛ-164Н/АН 1957-1961-1964 г.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Model | ЗиЛ-164 (ЗиЛ-164A)\* | ЗиЛ-ММЗ-585Л(-585M)\*\* | ЗиЛ-164Н (164АН)\*\*\* |
| Seating | 3 | | |
| Net-weight, kg | 4,100 | 4,175 (4,300) | 3,825 (3,775) |
| Full load weight, kg | 8,325 | 7,900 (8,025) | 7,890 (7,840) {with 3,840 on the supporting device} |
| Load weight, kg | 4,000 | 3,500 | - |
| Total trailer weight, kg | 6,400 | - | 9,500 |
| Length, mm | 6700 | 6035 (6040) | 5680 |
| Width, mm | 2470 | 2290 (2450) | 2300 |
| Height, mm | 2180 | | |
| Base, mm | 4000 | | |
| Minimal clearance, mm | 265 | | |
| Minimal radius of turn, m | 8.5 (outermost point) | | |
| Maximum speed, km/h | 75 (70) | 65 | 55 |
| Maximum horsepower, hp | 97 2,600 rpm (100 2,800 rpm) | 100 2,800 rpm | 104 2,800 rpm |
| Maximum torque, N·m | 33 1,100-1,400 rpm | | 34 1,100-1,400 rpm |
| Engine displacement, liters | 5.55 | | |
| Compression ratio | 6.2:1 | | |
| Gear ratios | 6.24/3.32/1.90/1.00/0.81/R-6.70 (7.44/4.1/2.29/1.47/1.00/R-7.90) | 7.44/4.1/2.29/ 1.47/1.00/R-7.90 | 6.24/3.32/1.90/1.00/0.81/R-6.70 (7.44/4.1/2.29/1.47/1.00/R-7.90) |
| Main gear ratio | 7.63 (6.45) | 6.67 | 9.28 (6.97) |
| Mileage, liters/100km | 27 30-40 km/h | | |
|  | | |
|  | | |
| Fuel tank capacity, liters | 150 (A-66) | | 2 х 150 (A-66) |
| Years of production | 1957-1961 (1961-1964) | 1961-1964 | 1957-1961 (1961-1964) |
| Type of engine | ЗиЛ-164, carb., 4-tact, 6 cyl., sv (ЗиЛ-164A, carb., 4-tact, 6 cyl., sv) | ЗиЛ-164A, carb., 4-tact, 6 cyl., sv | ЗиЛ-164 (forcified), carb., 4-tact, 6 cyl., sv |
| Bore/Stroke, mm | 101.6 / 114.3 | | |
| Wheel formula | 4 х 2 | | |

\*\*\* in (parenthesis) are given technical parameters of ЗиЛ-164АН that are different from ЗиЛ-164Н.