**07-072 ЗиЛ-ММЗ-4502 или ЗиЛ-ММЗ-45022 промышленный самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 5.25/5 т и ёмкостью кузова 3.8 м3 на шасси ЗиЛ-130Д1/ЗиЛ-130К 4х2, мест 3, вес: снаряженный 4.8/4.75 т, полный 10.275/9.975 т, ЗиЛ-130/ЗиЛ-157Д 150/110 лс, 90/80 км/час, ММЗ г. Мытищи, серийно 1976-80/94 г. в.**



**Изготовитель:** Мытищинский ордена Октябрьской Революции и ордена Отечественной войны первой степени машиностроительный завод, г. Мытищи.

*Из статьи Юркеш «ЗиЛ-ММЗ-554, ЗиЛ-ММЗ-555/4502» на rcforum.ru.*

ЗиЛ-ММЗ-554/555/4502 – семейство грузовых автомобилей-самосвалов, серийно выпускавшихся Мытищинским машиностроительным заводом на базе шасси ЗиЛ-130/ЗиЛ-431410. Мытищинский машиностроительный завод выпускал две разновидности самосвалов: сельскохозяйственные и промышленные.

Промышленные самосвалы. ЗиЛ-ММЗ-4502

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Автомобиль-самосвал ЗиЛ-ММЗ-4502, предназначенный для перевозки строительных и промышленных грузов – это дальнейшее развитие модели ЗиЛ-ММЗ-555. Отличался от последнего в основном прямобортной грузовой платформой объёмом 3,8 м3. Выпускался на шасси ЗиЛ-130Д1-66, ЗиЛ-130Д1-76 и ЗиЛ-495810. Первая промышленная партия была выпущена в декабре 1975 года. Массовое серийное производство началось с 20 января 1976 г.

ЗиЛ-ММЗ-4502 производился в четырёх вариантах в зависимости от веса перевозимого груза:

– на шасси ЗиЛ-130Д1-66 (с 1975-го по апрель 1977-го) – грузоподъёмность 5000 кг;

– на шасси ЗиЛ-130Д1-76 (с апреля 1977-го по декабрь 1980-го) – 5250 кг;

– на шасси ЗиЛ-130Д1-76 (с декабря 1980-го по январь 1986-го) – 5800 кг;

– на шасси ЗиЛ-495810 (с января 1986-го по 1994 г.) – 6000 кг.

Самосвальный механизм ЗиЛ-ММЗ-4502 состоял из платформы, надрамника и гидравлического опрокидывающего устройства.

Платформа объёмом 3,8 м3 – цельнометаллическая, сварная, прямобортная, с открывающимся задним бортом и защитным козырьком. При установке надставных металлических бортов вместимость кузова достигала 5,1 м3. Управление запорами заднего борта осуществлялось как в ручном, так и в автоматическом режимах.

Надрамник – металлический, сварной, устанавливался на лонжеронах рамы на продольных деревянных брусьях, для обеспечения установки запасного колеса под кузовом выполнен укороченным спереди.

Опрокидывающее устройство самосвала ненамного отличалось от аналогичного узла ЗиЛ-ММЗ-555 и состояло из односкоростной коробки отбора мощности, агрегатированной с шестерёнчатым масляным насосом НШ-32У и плунжерным золотниковым краном управления с обратным и предохранительным клапанами, гидравлического подъёмника, ограничительного клапана, масляного бака и трубопроводов высокого и низкого давления.

Крутящий момент от коробки отбора мощности, монтировавшейся на правом люке КПП, передавался на насос, масло из которого через кран управления по трубопроводу высокого давления подавалось в плунжерный телескопический одноцилиндровый гидроподъёмник с четырьмя выдвижными звеньями. Привод коробки осуществлялся от блока шестерён заднего хода КПП шасси.

Управление подъёмом и опусканием платформы выполнялось из кабины с помощью рычага КОМ.

Ограничительный клапан шарикового типа устанавливался на средней поперечине надрамника и служил для ограничения хода гидроцилиндра при достижении кузовом максимального угла подъёма.

Масляный бак ставился на кронштейнах на правом лонжероне рамы под балками держателя запасного колеса.

Запасное колесо размещалось в держателе с поперечными отогнутыми балками, находившемся на лонжеронах рамы за кабиной под кузовом машины.

Задние фонари ФП101 и ФП101-Б вместе с номерным знаком и задними брызговиками крепились на кронштейнах, устанавливавшихся по обеим сторонам надрамника самосвала.

МОДИФИКАЦИИ

Модификация ЗиЛ-ММЗ-45021 выпускалась на шасси ЗиЛ-130К и ЗиЛ-495850, оборудовавшимися шестицилиндровым рядным нижнеклапанным двигателем ЗиЛ-157Д мощностью 110 л.с. (80,85 кВт). Самосвальный механизм этого автомобиля не имел отличий от механизма базовой модели.

Грузоподъёмность самосвала менялась в следующей последовательности:

– на шасси ЗиЛ-130К (с 1975 по декабрь 1980-го) – 5000 кг;

– на шасси ЗиЛ-130К (с декабря 1980-го по январь 1986-го) и ЗиЛ-495850 (1986-1990) – 5800 кг.

Модификация ЗиЛ-ММЗ-45022, монтировавшаяся на шасси ЗиЛ-130Д2, ЗиЛ-130Д2-76 и ЗиЛ-495810, была предназначена для постоянной работы с прицепом полной массой 8000 кг и оборудовалась гидрораспределителем для управления опрокидыванием кузова автомобиля и прицепа, комбинированным тормозным краном, буксирным прибором, а также гидро-, пневмо- и электровыводами для подключения соответствующих систем прицепа.

Грузоподъёмность самосвала-тягача менялась аналогично грузоподъёмности базовой модели и составляла:

– на шасси ЗиЛ-130Д2 (с 1975-го по апрель 1977-го) – 5000 кг;

– на шасси ЗиЛ-130Д2-76 (с апреля 1977-го по декабрь 1980-го) – 5250 кг;

– на шасси ЗиЛ-130Д2-76 (с декабря 1980-го по январь 1986-го) – 5800 кг;

– на шасси ЗиЛ-495810 (1986-1988) – 6000 кг.

Модификация ЗиЛ-ММЗ-45023 была разработана на базе самосвала-тягача ЗиЛ-ММЗ-45022, выпускалась на шасси ЗиЛ-138Д2 и ЗиЛ-496210, предназначалась для работы на сжиженном нефтяном газе и оснащалась двигателем ЗиЛ-138 мощностью 150 л.с. (110,3 кВт), а также газовым оборудованием.

Грузоподъёмность газобаллонного самосвала менялась следующим образом:

– на шасси ЗиЛ-138Д2 (с 1977 по декабрь 1980-го) – 4900 кг;

– на шасси ЗиЛ-138Д2 и ЗиЛ-496210 (с декабря 1980-го по 1994 г.) – 5750 кг.

Модификация ЗиЛ-ММЗ-450241 грузоподъёмностью 6000 кг также была разработана на базе самосвала-тягача ЗиЛ-ММЗ-45022, выпускалась на шасси ЗиЛ-495811 и предназначалась для работы в условиях Крайнего Севера.

На опрокидывающее устройство самосвалов-тягачей ЗиЛ-ММЗ-45022, ЗиЛ-ММЗ-45023 и ЗиЛ-ММЗ-450241, также как и на устройство ЗиЛ-ММЗ-555А, вместо крана управления устанавливался золотниковый двухсекционный четырёхпозиционный распределитель Р75 с перепускным и предохранительным клапанами, предназначавшийся для раздельного управления подъёмом и опусканием кузовов тягача и прицепа.

Крутящий момент от коробки отбора мощности передавался на насос, масло из которого через распределитель по трубопроводу высокого давления подавалось в гидроподъёмники тягача и (или) прицепа.

Управление подъёмом и опусканием платформы осуществлялось из кабины с помощью рычага КОМ и двух рукояток распределителя. Передняя рукоятка предназначалась для работы с самосвалом, задняя – для работы с прицепом.

Также на базе ЗиЛ-ММЗ-4502 производились самосвалы, предназначавшиеся для поставок на экспорт в страны с умеренным и тропическим климатом.

СЕРИЙНАЯ БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ И ЕЁ МОДИФИКАЦИИ

· ЗиЛ-ММЗ-4502 (1975-1994) – промышленный самосвал на шасси ЗиЛ-130Д1 (1975-1986) и ЗиЛ-495810 (1986-1994) с прямобортной грузовой платформой.

· ЗиЛ-ММЗ-450206 (1975-1994) – промышленный самосвал на шасси ЗиЛ-130Д1Э (1975-1986) и ЗиЛ-495816 (1986-1994), экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· ЗиЛ-ММЗ-450207 (1975-1994) – промышленный самосвал на шасси ЗиЛ-130Д1Т (1975-1986) и ЗиЛ-495817 (1986-1994), экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

· ЗиЛ-ММЗ-45021 (1975-1990) – промышленный самосвал на шасси ЗиЛ-130К (1975-1986) и ЗиЛ-495850 (1986-1990) с двигателем ЗиЛ-157Д мощностью 110 л.с.

· ЗиЛ-ММЗ-45022 (1975-1988) – промышленный самосвал-тягач на шасси ЗиЛ-130Д2 (1975-1986) и ЗиЛ-495810 (1986-1988), оборудованный гидрораспределителем для управления опрокидыванием кузова автомобиля и прицепа, комбинированным тормозным краном, буксирным прибором, а также гидро-, пневмо- и электровыводами для подключения соответствующих систем прицепа.

· ЗиЛ-ММЗ-45023 (1977-1994) – газобаллонный промышленный самосвал-тягач для работы на сжиженном газе, оборудованный гидрораспределителем для управления опрокидыванием кузова автомобиля и прицепа, комбинированным тормозным краном, буксирным прибором, а также гидро-, пневмо- и электровыводами для подключения соответствующих систем прицепа. Выпускался на шасси ЗиЛ-138Д2 (1977-1986) и ЗиЛ-496210 (1986-1994).

· ЗиЛ-ММЗ-450241 (1986-1990) – промышленный самосвал-тягач на шасси ЗиЛ-495811, оборудованный гидрораспределителем для управления опрокидыванием кузова автомобиля и прицепа, комбинированным тормозным краном, буксирным прибором, а также гидро-, пневмо- и электровыводами для подключения соответствующих систем прицепа, для районов Крайнего Севера.

ОПЫТНЫЕ И МЕЛКОСЕРИЙНЫЕ МОДЕЛИ И МОДИФИКАЦИИ.

· ЗиЛ-ММЗ-4501 (1974) – промышленный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5000 кг на шасси ЗиЛ-130Д2. Объём платформы – 3,8 м3.

· ЗиЛ-ММЗ-4501 (1980) – промышленный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5700 кг на шасси ЗиЛ-130Б2. Объём платформы – 3,8 м3.

· ЗиЛ-ММЗ-4504 (1980) – сельскохозяйственный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5500 кг на шасси ЗиЛ-130Б2. Объём платформы – 6; 7 и 12,5 м3.

· ЗиЛ-ММЗ-4504 (1982) – сельскохозяйственный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5700 кг на шасси ЗиЛ-130Б2. Объём платформы – 5,2; 7,2 и 14,3 м3.

· ЗиЛ-ММЗ-4503 (1982) – сельскохозяйственный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5900 кг на шасси ЗиЛ-130Б2 со стальной грузовой платформой объёмом 7,36 м3 для перевозки незатаренных минеральных удобрений.

· ЗиЛ-ММЗ-4503 (1984) – сельскохозяйственный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5900 кг на шасси ЗиЛ-130Б2 со сборной платформой объёмом 7,36 м3, изготовленной из специальных прессованных алюминиевых профилей, с жёсткой алюминиевой крышкой, для перевозки незатаренных минеральных удобрений.

· ЗиЛ-ММЗ-554МАл (1983) – сельскохозяйственный самосвал-тягач с трёхсторонней разгрузкой грузоподъёмностью 5590 кг на шасси ЗиЛ-130Б2 с алюминиевой грузовой платформой. Объём платформы – 6; 7 и 12,5 м3. В 1983 году были выпущены 15 таких самосвалов.

· ЗиЛ-ММЗ-45024 (1987) – газобаллонный промышленный самосвал-тягач для работы на сжатом газе, оборудованный гидрораспределителем для управления опрокидыванием кузова автомобиля и прицепа, комбинированным тормозным краном, буксирным прибором, гидро-, пневмо- и электровыводами для подключения соответствующих систем прицепа.

**Шасси ЗиЛ-130К**

С июля 1974 года (после прозвучавшей на правительственном уровне критики о неэкономичности двигателя ЗиЛ-130), параллельно с базовыми шасси для самосвалов, был начат выпуск шасси ЗиЛ-130К для самосвалов ЗиЛ-ММЗ-555К и ЗиЛ-ММЗ-45021, комплектовавшихся двигателем ЗиЛ-157Д (6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный; мощность – 110 л.с. (80,85 кВт) при 2800 об/мин; максимальный крутящий момент – 35 кГм при 1100-1400 об/мин; рабочий объём – 5380 куб.см; степень сжатия – 6,5; применяемое топливо – бензин А-72).

В отличие от двигателя ЗиЛ-157К, ЗиЛ-157Д получил:

– цилиндры с уменьшенным на 1,6 мм диаметром;

– поршни, поршневые кольца, поршневые пальцы, термостат с твёрдым наполнителем типа ТС101, центробежный масляный фильтр-центрифуга и воздушный фильтр вентиляции картера, унифицированные с аналогичными деталями и узлами, ставившимися на двигатель ЗиЛ-130;

– коленчатый вал с противовесами и грязеуловителями в шатунных шейках;

– биметаллические сталеалюминиевые вкладыши коренных и шатунных подшипников (стальная лента, алюминиевый сплав АМО 1-20);

– толкатели клапанов с чугунной наплавкой на торцах;

– карбюратор К-88АЖ с пневмоцентробежным ограничителем максимального числа оборотов коленчатого вала;

– воздушный фильтр ВМ-23;

– усовершенствованный водяной насос;

– масляный насос повышенной производительности с неподвижным маслоприёмником;

– насос гидроусилителя рулевого управления;

– новый указатель уровня масла, располагавшийся в длинной трубке;

– узкие клиновидные ремни привода вспомогательных агрегатов.

Шасси ЗиЛ-130К не предназначались для работы в качестве тягача, поэтому на них устанавливались одинарные тормозные краны и буксирные петли без резинового амортизатора, использовавшиеся только для вытаскивания застрявшей машины. А пневмо- и электровыводы на системы прицепа, тягово-сцепные устройства, а также опознавательные знаки автопоезда из комплектации шасси были, соответственно, исключены.

Как и на других самосвальных шасси семейства ЗиЛ-130, на ЗиЛ-130К не устанавливались держатели запасного колеса, задние световые приборы и кронштейны крепления номерного знака – их установка осуществлялась непосредственно на самосвальную надстройку во время её монтажа на ММЗ.

Выпуск шасси ЗиЛ-130К продолжался до декабря 1985 года – до момента снятия с конвейера семейства ЗиЛ-130.

Примечательно, что присвоенный в 1971 году семейству ЗиЛ-130 Государственный Знак качества СССР не распространялся на ЗиЛ-130К (равно как и на автомобили семейства ЗиЛ-133) - он относился только к автомобилям ЗиЛ-130 с V-образным двигателем.