**02-559 ЗиЛ-157КВ 6х6 седельный тягач для буксировки специальных полуприцепов общим весом 6.25 т по грунтовым дорогам и 11.15 т по дорогам с твердым покрытием, нагрузка на ССУ до 4.35 т, мест 3, снаряженный вес 5.7 т, ЗиЛ-157КВ 104 лс, до 40 км/час, ЗиЛ Москва, 1961-78 г. в.**



 С точки зрения собственно качества изготовления, изделия этого производителя весьма достойны. А вот с точки зрения соответствия определению слова МОДЕЛЬ *(по С. И. Ожегову: «Уменьшенное (или в натуральную величину) воспроизведение или макет* ***чего-нибудь****»),* назвать некоторые его изделия моделью возможно с большим натягом. В данном случае у И. Денисовца коротко и ясно: «Как и в случае с бортовыми [ЗиЛ-157К](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil157k.html), DIP-models ошибочно применил "новые" колесные диски с неразъемным колесным ободом, которые стали устанавливаться на конвейере лишь с июля 1977 года и никак не могли сочетаться с открывающейся левой рамой ветрового стекла, которая была аннулирована в декабре 1971 года.».

 К слову сказать, нередко встречающаяся фраза «обобщенная модель», оправдывающая небрежность изготовителя, не возможна к существованию ввиду абсолютной несовместимости понятий этих слов.

**Изготовитель:** Московский дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И. А. Лихачева Московского (городского) Совета Народного Хозяйства.

С 3 декабря 1975 г. Московский трижды ордена Ленина, ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И. А. Лихачева, Производственное объединение (ПО) ЗиЛ.

*Юрий Воробьёв на denisovets.ru*

 Седельный тягач ЗиЛ-157В, выпускавшийся вместо ЗиС-121Б и ЗиС-121Д с октября 1958 года, предназначался для буксировки полуприцепов общим весом 6100 кг по грунтовым дорогам и 11000 кг по дорогам с асфальтовым и бетонным покрытием и оборудовался седельно-сцепным устройством производства Минского автомобильного завода, монтировавшимся на раме на деревянных брусьях (с мая 1960 года стало устанавливаться облегчённое седельно-сцепное устройство производства Ростокинского станкостроительного завода со штампованной верхней плитой, вес которого уменьшился на 150 кг).

 Автомобиль оснащался двумя топливными баками объёмом по 150 л, основным и дополнительным, унифицированным с аналогичным баком ЗиЛ-151, размещавшимися соответственно на левом и правом лонжеронах рамы, вертикальным держателем за кабиной с двумя гнёздами для запасных колёс тягача (слева) и полуприцепа (справа), защитными крыльями с брызговиками над колёсами задней тележки и защитными щитами-подножками над бензобаками. В связи с тем, что дополнительный топливный бак, в отличие от ЗиЛ-157, монтировался на лонжероне рамы, изменилась конструкция бензопроводов: были введены собственные специфические приёмная трубка основного бака с угольником, длинная и короткая трубки от основного бака к дополнительному, трубка от дополнительного бака к фильтру-отстойнику и трубка от фильтра-отстойника к бензонасосу. При установке по требованию заказчика на правую подножку кабины специального бачка, последняя оборудовалась амортизационной резиновой накладкой на правой нижней панели задка и усиленным задним кронштейном подножки.

 Ввиду отсутствия платформы, к которой на базовом ЗиЛ-157 крепилась выпускная труба глушителя, в системе выпуска газов ЗиЛ-157В использовался глушитель с коротким выпускным патрубком от ЗиЛ-150. На свободных участках рамы между лонжеронами, спереди и сзади седельного устройства, устанавливались передний и задний грязевые щиты, предохранявшие устройство и днище полуприцепа от забрызгивания грязью, а также инструментальный ящик с двумя отделениями, крепившийся в средней части рамы за держателями запасных колёс. На крыльях задних колёс в специальных гнёздах размещались лопата и лом. Вместо буксирного прибора на правом и левом лонжеронах рамы ставились два жёстких буксирных крюка. Задними буферами автомобиль не комплектовался. Тягач штатно оборудовался трёхскоростной коробкой отбора мощности с лебёдкой.

 Штепсельная розетка для системы освещения и сигнализации полуприцепа, а также соединительная головка и разобщительный кран для его тормозной системы располагались на передней стенке подставки седельного устройства. Левый указатель поворота вместе с задним фонарём монтировались на кронштейне номерного знака на левом лонжероне рамы, а правый указатель – на собственном кронштейне на правом лонжероне. Кронштейны крепления световых приборов тягача отличались от аналогичных деталей бортового грузовика.

 В отличие от базового ЗиЛ-157, на ЗиЛ-157В ставились генератор Г56-Б (мощностью 350 Вт и силой тока 28 А) и реле-регулятор РР23-Б, вследствие чего двигатель автомобиля также получил наименование ЗиЛ-157В.

 Помимо собственно ЗиЛ-157В, выпускалась его модификация с экранированным электрооборудованием ЗиЛ-157ВГ с генератором Г54-Б мощностью 350 Вт и силой тока 28 А и реле-регулятором РР23, а также экспортные исполнения, предназначенные для поставок в страны с умеренным (ЗиЛ-157ВЭ) и тропическим климатом (ЗиЛ-157ВТ).

*Юркеш 1 на rcforum.ru*

**Первая модернизация (1961 г.)**

 В октябре 1961 года Московский автозавод перешёл на производство модернизированного вездехода ЗиЛ-157К, в конструкции которого, как и на грузовике ЗиЛ-164А, применялись узлы от готовившегося к выпуску нового автомобиля ЗиЛ-130. В их перечень входили однодисковое сцепление, синхронизированная коробка передач, барабанный ручной тормоз и комбинированный тормозной кран.

 На машину устанавливался 6-цилиндровый карбюраторный 4-тактный рядный нижнеклапанный двигатель, получивший наименование ЗиЛ-157К, мощностью 104 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 34 кГм при 1100-1400 об/мин, степенью сжатия 6,2 и рабочим объёмом 5555 см3. Рассчитан на эксплуатацию при температурах окружающего воздуха от +40°С до −40°С и относительной влажности воздуха до 98% при +35°С.

Сцепление однодисковое, сухое, с пружинным демпфером на ведомом диске, с механическим приводом. В связи с изменением устройства сцепления поменялась и конструкция маховика: был внедрён маховик с плоской конфигурацией без выточки, облегчённый на 2,6 кг.

 Коробка передач – 3-ходовая 5-ступенчатая (пять передач вперёд, одна назад, пятая передача – прямая) с двумя синхронизаторами инерционного типа для включения II и III, IV и V передач. Синхронизаторы предназначались для облегчения переключения ступеней КПП путём выравнивания скоростей вращения вторичного вала и шестерни включаемой передачи. Замена коробки передач повлекла за собой установку удлинённого на 28 мм основного карданного вала, а также изменение расположения рычага управления КПП, вследствие чего начала ставиться обновлённая крышка люка в полу кабины.

 Одновременно произведена модернизация раздаточной коробки, в которой по причине исключения повышающей передачи в коробке передач были изменены передаточные числа: I передачи – с 2,44 на 2,27, II передачи – с 1,395 на 1,16.

 В связи с применением нового ручного тормоза подверглись переделке крышка картера коробки и картер (стакан) подшипников вторичного вала. В приводе управления коробкой были введены новые кронштейны крепления рычагов управления, тяга управления передачами и тяга управления передним мостом.

 В тормозной системе автомобиля теперь монтировался комбинированный тормозной кран новой конструкции.

 Взамен дискового внедрён ручной тормоз барабанного типа с двумя внутренними колодками, с механическим приводом на трансмиссию (вторичный вал раздаточной коробки). Вследствие этого был укорочен на 20 мм промежуточный карданный вал заднего моста и установлен новый фланец-вилка, соединявший указанный вал с раздаточной коробкой, а также новые детали крепления фланца (болты, гайки и шайбы).

 По причине монтажа однодискового сцепления была изменена конфигурация подмоторной поперечины №1а, а из-за установки комбинированного тормозного крана несколько поменялась конструкция поперечины №2 рамы вездехода.

 На задней поперечине рамы седельного тягача ЗиЛ-157КВ вместо двух буксирных крюков с этого времени крепилась жёсткая буксирная петля.

 В связи с внедрением модернизированной коробки передач, помимо всего прочего, стала невозможной установка двух- и трёхскоростных (КОМ-2 и КОМ-3) коробок отбора мощности, до этого монтировавшихся на модели ЗиЛ-157. Взамен этих агрегатов автомобили начали оборудоваться односкоростной реверсивной КОМ, крепившейся на правом люке КПП. Она предназначалась для привода лебёдки и была рассчитана на передачу мощности до 30 л.с. Вместе с тем сохранилось производство обычных односкоростных коробок отбора мощности (КОМ-1), которые по-прежнему могли устанавливаться на верхний фланец раздаточной коробки вездехода ЗиЛ-157К.

 Грузоподъёмность машины осталась прежней – 2500 кг по грунтовым дорогам и бездорожью и 4500 кг по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием.

 Автомобиль ЗиЛ-157К выпускался Московским автозаводом до 1978 года. Параллельно его производство с 27 октября 1977-го осуществлялось на Уральском автомоторном заводе (УАМЗ).

Модификации и их конструктивные особенности

 На базе ЗиЛ-157К выпускались грузовики с экранированным электрооборудованием, шасси и седельные тягачи, а также их экспортные варианты, по назначению, комплектации и конструкции идентичные своим предшественникам, производившимся на базе ЗиЛ-157.

 На грузовик ЗиЛ-157КГ и шасси ЗиЛ-157КЕГ ставились двигатели ЗиЛ-157КГ с экранированной системой зажигания, а также фильтры радиопомех и экранированная электропроводка, аналогичные устанавливавшимся на ЗиЛ-157Г.

 Седельный тягач ЗиЛ-157КВ оборудовался мотором ЗиЛ-157КВ, разнившимся с двигателем ЗиЛ-157К только генератором повышенной мощности (Г56-Б) и реле-регулятором (РР23-Б).

Кроме того, к линейке модификаций прибавилось шасси ЗиЛ-157КЕ1, отличавшееся от ЗиЛ-157КЕ тем, что оно оснащалось мотором ЗиЛ-157КВ с генератором Г56-Б (350 Вт/28 А) и реле-регулятором РР23-Б.

 Экспортные модификации для умеренного климата комплектовались двигателями ЗиЛ-157КЭ и ЗиЛ-157КВЭ, с экранированным электрооборудованием – ЗиЛ-157КГЭ, для тропического климата – двигателями ЗиЛ-157КЮ и ЗиЛ-157КВТ, с экранированным электрооборудованием – ЗиЛ-157КГТ мощностью 107 л.с. при 2600 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 34,5 кГм при 1100-1400 об/мин, степенью сжатия 6,5 и рабочим объёмом 5555 см3, с карбюратором МКЗ-К-84МВ, работавшими на бензине А-70. Специфические узлы и детали, использовавшиеся в конструкции этих грузовиков, не отличались от устанавливавшихся на их предшественниках.

Модификации седельного тягача ЗиЛ-157КВ (1962-1978).

ЗиЛ-157КВЭ (1962-1978) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

ЗиЛ-157КВТ (1962-1978) – седельный тягач, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

ЗиЛ-157КВГ (1962-1978) – седельный тягач с экранированным электрооборудованием.

 После очередной модернизации семейства в 1978 году ЗиЛ-157КВ получил обозначение ЗиЛ-157КДВ.