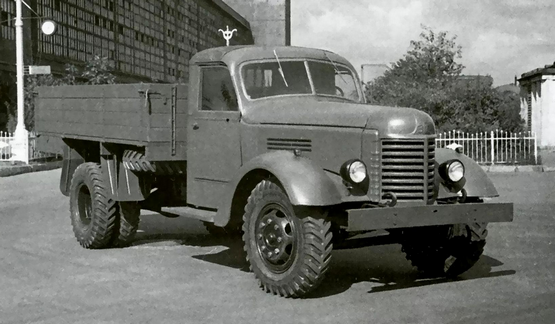
**02-237 ЗиС-150 4х2 бортовой грузовик с дерево-металлической кабиной грузоподъемностью 4 т, вес прицепа до 4.5 т, мест 3, вес: снаряженный 3.9 т, полный 8.06 т, ЗиС-120 90 лс, 65 км/час, всех ЗиС-150 771883 экз., ЗиС г. Москва, 1947-49 г.**



## 

**Изготовитель:** Московский Ордена Ленина и Ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И.В. Сталина Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР *(на 1948 г.)*.

ЗиС-150 – первый послевоенный грузовик московского автозавода. Великая отечественная война помешала доведению до серийного производства семейства ЗиС-15, проектируемому на смену ЗиС-5. Работу над новым грузовиком ЗиС-150 продолжили в 1943 году. Ведущим конструктором грузовика стал Борис Михайлович Фиттерман. В качестве основы был выбран предвоенный ЗиС-15. Для ускорения процесса постройки опытного образца разрешалось использовать детали и узлы трофейных машин и поступающих по ленд-лизу.

В середине 1944 года появился первый опытный экземпляр ЗиС-150, построенный с использованием рамы и агрегатов третьего образца ЗиС-15 (в некоторых источниках - International KP11). Второй опытный образец построили в ноябре 1945 года. В 1947 году был готов третий опытный образец ЗиС-150. Завод ограничился тремя прототипами, которые не прошли полного цикла испытаний.  
 К ноябрю 1947 года в ЦСИА (Цех сборки и испытания автомобилей) собрали первую установочную партию ЗиС-150 из 200 шт., 27 января 1948 года началась сборка конвейерной линии, до 26 апреля 1948 года на заводе параллельно собирались ЗиС-150 и его предшественник ЗиС-50.

В 1950 году ЗиС-150 подвергся модернизации. Место карбюратора МКЗ-14 восходящего потока заняли новый весьма оригинальной конструкции К-80 (МКЗ-16А) с падающим потоком смеси и новый впускной коллектор. В результате возросла на 5 л.с. (до 95 л.с.) мощность и улучшилась на 4-6% экономичность. Одновременно завод отказался от дерево-металлической кабины и перешел на цельнометаллическую. Левая половинка ветрового остекления кабины стала подъёмной, она закреплялась в любом положении при помощи кулисного механизма. Окно на задней стенке кабины получило более изящную предохранительную решетку.  
 26 июня 1956 года Московский автомобильный завод имени И. В. Сталина был переименован в Московский автомобильный завод имени И. А. Лихачева. Соответственно сменилось и обозначение выпускаемой продукции – с августа того же года ЗиС-150 стал именоваться ЗиЛ-150. Соответствующая надпись «ЗиЛ» появилась вместо прежней «ЗиС». Выпуск ЗиЛ-150 прекращён 7 октября 1957 года и начат выпуск модернизированного ЗиЛ-164. Всего было выпущено 771883 грузовика ЗиС-150.

## Двигатель ЗиС-150

**Двигатель – ЗиС-120**, 6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный, проектной мощностью 90 л.с. при 2400 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 30,5 кГм при 1100-1200 об/мин, степенью сжатия 6,0 и рабочим объёмом 5555 куб. см (в реальных условиях эксплуатации достигал мощности порядка 80 л.с.).

## Система питания ЗиС-150

Система питания – принудительная, с подачей бензина топливным насосом Б-6 диафрагменного типа. Магистральный фильтр-отстойник – щелевого типа, с фильтрующим элементом из набора тонких латунных пластин (на отдельных автомобилях монтировался фильтр сетчатого типа с фильтрующим элементом из мелкой латунной сетки).

Модификации

*ЗиС- 120Г* - шасси для самосвалов с укороченной рамой (1949-57 г.);

*ЗиС- 120Н* - шасси седельного тягача (1956-57 г.);

*ЗиС-120И* - шасси для самосвалов с укороченной рамой;

*ЗиС-120П* - шасси для пожарных автомобилей с форсированным двигателем ЗиС-120П (экранированное электрооборудование, 110 л.с. при 3000 об/мин, степень сжатия 6,5, для улучшения охлаждения вместо стандартной облицовки радиатора ставили дополнительные жалюзи, 1951-54 г.);

*ЗиС- 150Э* - бортовой или шасси для спецавтомобилей экспортный для стран с умеренным климатом (1956-58 г.);

*ЗиС- 150Ю* - бортовой или шасси для спецавтомобилей экспортный для стран с тропическим климатом (1956-58 г.).  
   

|  |  |
| --- | --- |
| **ЗиС-150 технические характеристики** | |
|  | |
| Начало производства | 1947—1957 гг. |
| Завод изготовитель | ЗиЛ(Москва), ЗиЛ(Москва) |
| Колесная формула | 4 х 2 |
| Иные обозначения | ЗиЛ-150 с 1956 года |
| Число мест | 3 |
| **Габариты ЗиС-150** | |
| Длина | 6720 мм. |
| Ширина | 2470 мм. |
| Высота | 2180 мм. |
| Колесная база | 4000 мм. |
| Дорожный просвет, клиренс | 265 мм. |
| Радиус поворота | 11 м. |
| Снаряженная масса | 3900 кг. |
| **Двигатель ЗиС-150** | |
| Марка | ЗиС-120/-121 |
| Тип | карбюраторный, 4-тактный, рядный, нижнеклапанный |
| Рабочий объём | 5560 см3 |
| Максимальная мощность | 90/92 л.с. при 2600 об/мин. |
| Число цилиндров | 6 |
| Клапанов | 12 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| Клапанный механизм | SV |
| Диаметр цилиндров | 101,6 мм. |
| Ход поршня | 114,3 мм. |
| Степень сжатия | 6.0 |
| Максимальный крутящий момент | 30,5 кГм (304 Н·м), при 1200 об/мин |
| **Трансмиссия** | |
| Коробка передач | трёхходовая, пятиступенчатая,(четвёртая передача – прямая, пятая – повышающая) |
| Передняя подвеска | зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах с качающимися задними серьгами |
| Задняя подвеска | зависимая, с дополнительными рессорами (подрессорниками) |
| Дифференциал | конический, с четырьмя сателлитами. |
| Сцепление | двухдисковое, сухое, с механическим приводом. |
| Рулевой механизм | глобоидальный червяк с трёхгребневым роликом. |
| Тормозная система | ножной тормоз колодочный, барабанного типа, на все колёса с пневматическим приводом |
| Ручной тормоз | дискового типа с механическим приводом на трансмиссию |
| Охлаждение | жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией |
| Динамика | |
| Максимальная скорость | 60 км/ч |
| Расход топлива | 46 л./100 км. |
| Ёмкость топливного бака | 150 л. |
| Грузоподъёмность ЗиС-150 | 4000 кг. |
| Электрооборудование | 12 V |
| Колеса | дисковые с ободом размера 20х8 (6,00-20) |