**02-570 ЗиС-150, он же ЗиЛ-150, 4х2 бортовой грузовик для перевозки грузов по различным дорогам грузоподъемностью 4 т, общий вес прицепа до 4.5 т, мест 3, вес: снаряженный 3.9 т, полный 8.06 т, ЗиС-120 до 95 лс, 65 км/час, всех ЗиС-150 771883 экз., ЗиС г. Москва, 1949/53-57 г.**



 Примечательно, что если настоящий ЗиС-150 послужил прообразом китайского Jiefang CA10, то выпущенная в Китае его модель стала исходной для этой модели ЗиС-150. Она унаследовала наличие покатой линии капота от ветрового стекла к решетке радиатора и отсутствие инструментального ящика с правой стороны под кузовом сзади и светоотражателей на переднем (желтых) и заднем (красных) бортах, характерных для модели китайской машины.

 **Изготовитель:** Московский дважды Ордена Ленина и Ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И.В. Сталина Министерства автомобильной и тракторной промышленности СССР. С 13.07.1971 г. - трижды ордена Ленина.

 Касаемо описания прототипа модели, ситуация замечательная! Уважаемый Шелепенков М. А. посветил ему значительную часть книги *«ЗиС-150/ЗиС-151 История автомобилей ЗиЛ», том 1. - М.: Издательство ООО «М Эдиториал», 2024*. Уважение и благодарность автору, хранителю истории отечественного автомобилестроения, за просвещение, труды немалые и столь необходимые, в основе которых глубокое изучение и анализ архивных материалов. Изложено со знанием дела, «без воды» и в доступной для любителя форме!

Два коротких отрывка из этой книги.

 «Сегодня это может показаться удивительным, но до начала массового производства ЗиС-150 успели изготовить всего три(!) его опытных образца. При этом на испытаниях они не показали блестящих результатов, тем не менее завод начал готовиться к их серийному выпуску. Просто у предприятия и страны не было другой альтернативы. Доводкой машины пришлось заниматься уже во время ее производства.»

 «Массовую сборку грузовиков ЗиС-150 начали 26 апреля 1948 г. Серийный автомобиль комплектовался деревометаллической кабиной ЗиС-160, двигателем ЗиС-120 и бортовой платформой ЗиС-180. По сравнению с опытными образцами, максимальные обороты двигателя у них были ограничены, поэтому паспортная мощность указывалась в 90 л. с. при 2400 об/мин. Ограничения ввели для того, чтобы повысить надежность и ресурс двигателя, которые пока оставляли желать лучшего. Но в реальных условиях эксплуатации, из-за невысокого качества изготовления деталей, мощность новых двигателей редко превышала 80-85 л. с.

 При переходе на выпуск новой машины ЗиС-150 значительно увеличилась трудоемкость производства грузовиков, особенно в прессовом цехе. Ведь для ЗиС-150 пришлось осваивать изготовление сложных деталей с глубокой вытяжкой металла: передних крыльев, объемной облицовки радиатора, а чуть позднее и полностью цельнометаллической кабины.

 С кабиной грузовика была связана отдельная история. Первые опытные образцы ЗиС-150 имели современную цельнометаллическую кабину, конструкцию которой заимствовали у американского аналога. Но из-за дефицита стального проката правительство страны в 1945 г. предписало всем отечественным автозаводам делать для новых грузовиков упрощенные кабины с деревянным каркасом и с обшивкой тонкими стальными листами. Как уже было сказано ранее, на ЗиС пришлось в срочном порядке переделывать проект кабины, заменяя штампованные металлические детали на детали смешанной конструкции с деревянным каркасом. При этом все понимали, что данное решение временное и в будущем автозаводу все равно придется осваивать выпуск цельнометаллических кабин. И параллельно с подготовкой производства кабин на деревянном каркасе, автозавод готовился к выпуску цельнометаллических, ведь ситуация с металлопрокатом год от года улучшалась.

 В принципе уже в 1947 г. можно было сразу начинать производство ЗиС-150 с нормальной цельнометаллической кабиной, без освоения промежуточного деревометаллического варианта. Именно на таком исходе настаивало руководство предприятия, небезосновательно считая, что распыление производственных сил только повредит заводу. Ведь в производстве цельнометаллическая кабина обходилась дешевле, а в эксплуатации была надежнее и долговечнее.

 Но в Постановлении правительства от

1945 г. о начале выпуска ЗиС-150 с деревометаллической кабиной не было оговорки «временно». Поэтому в дело вмешался Лев Захарович Мехлис — тогда министр Госконтроля — с требованием отказаться от подготовки производства металлической кабины, ссылаясь на букву закона. Поэтому грузовики ЗиС-150 пришлось запускать в серию с кабиной смешанной конструкции. Впоследствии здравый смысл возобладал, и в производство разрешили запустить грузовик с металлической кабиной, но около 10 тыс. машин ЗиС-150 вышли с завода с деревометаллической кабиной. Причем потом это же обстоятельство поставили автозаводу в вину, так как деревянные элементы кабины под влиянием сырости и вибраций быстро разрушались и приходили в негодность, а грузовики ЗиС-150 первых выпусков в больших количествах поставляли в армию, где данную конструкцию кабины посчитали целенаправленным вредительством. Производство грузовиков ЗиС-150 с цельнометаллической кабиной ЗиС освоил только со второй половины 1949 г.»

*Из текста Юрия Воробьёва «Изменения в конструкции», ЗиС-150 на denisovets.ru.*

Только внешние
 **1948 год**

С первой половины 1948 года взамен четырёх досок переднего, заднего и боковых бортов одинаковой высоты (152,5 мм) могли устанавливаться пять досок разной размерности (вместо двух средних досок высотой по 152,5 мм монтировались три высотой по 104 мм).
 Летом 1948 года, в связи с затруднениями в поставке заготовок нужных размеров, шедших для изготовления брусьев платформы, а также с целью унификации деталей были проведены следующие мероприятия:

– со 190 мм до 150 мм уменьшена высота как продольных, так и поперечных брусьев платформы;
– вместо первого и второго трапециевидных (конусных) поперечных брусьев внедрены прямоугольные;
– толщина поперечных брусьев уменьшена с 73 мм до 63 мм (по толщине продольных);
– введены подкладки продольных брусьев высотой 63 мм.

 Летом 1948 года заводской знак из накладных эмблемных алюминиевых букв ЗиС, крепившихся на головке облицовки радиатора, был заменён на пластину с выштамповкой, фиксировавшуюся на головке с помощью контактной сварки.
 Осенью 1948 года для повышения прочности платформы вместо четырёх поперечных брусьев начали ставиться пять.

 В связи с уменьшением расстояния между двумя последними брусьями платформы поменялись размеры инструментального ящика: 540×565×157 вместо 935×715×175 (внутренние размеры). С целью предохранения конструкции от повреждений и её укрепления введена металлическая оковка торцов боковых бортов в виде торцевых обойм из листовой стали толщиной 1,5 мм. **Кроме того, в 1948 году был упразднён левый инструментальный ящик.**
**1949 год**

 **С10 мая,** взамен временно устанавливавшейся комбинированной деревометаллической кабины ЗиС-161, по нарастающему графику стала монтироваться первоначально запланированная **цельнометаллическая ЗиС-160,** более скруглённой формы, но так как на заводе всё ещё имелся задел кабин старого образца, то в течение некоторого времени продолжали использоваться оба этих варианта. С этой даты **подножки также изготавливались из металла**, а для защиты заднего стекла вместо прутков применялась металлическая сетка. Одновременно введён плафон внутреннего освещения кабины с лампой на 6 св. **Окончательный переход на металлическую кабину состоялся согласно приказу директора завода 5 сентября 1949 года.**
**В конце 1949 года, в целях экономии металла и снижения веса конструкции, вместо буфера из швеллера №16а внедрён штампованный буфер из стали 25 толщиной 6 мм.**

 Также в конце 1949 года изменилась конструкция кронштейнов крепления фар: вместо двух симметричных начали ставиться одинаковые с введёнными выступающими вперёд проушинами.
 В конце 1949 года:

– в целях повышения прочности кабины введены рёбра жёсткости в виде горизонтальных выштамповок на панели её задка;
– преимущественно вернулись к прежней конструкции бортов платформы с четырьмя досками одинаковой высоты, петлями навески и внутренними планками петель и переднего борта на шести болтах, а также накладками переднего борта на восьми болтах;
 **В декабре 1949 года поменялось устройство рамы ветрового окна: она стала состоять из двух половин, с открывающейся левой.**

**1950 год**

В начале 1950 был ликвидирован заводской знак в виде пластины с выштамповкой «ЗиС», устанавливавшейся на головке облицовки радиатора, вместо этого аббревиатура стала штамповаться на самой головке. **С июля 1950 года вентиляционные отверстия боковин капота стали пробиваться наружу,** а не вовнутрь, одновременно появились выштамповки над ними.
**1952 год**

В ноябре 1952 года вместо фар ФГ1 были внедрены ФГ1-А2. Длина фары уменьшилась с 220 мм до 202 мм. Вместо однолампового заднего фонаря ФП1-Б внедрён 2-секционный 2-ламповый задний фонарь типа ФП13 и А-2, с этого времени крепившийся на отдельном кронштейне заднего фонаря, соединявшемся при помощи точечной контактной сварки с изменённым кронштейном заднего номерного знака, устанавливавшемся на левом лонжероне рамы;
**1953 год**

 **С января 1953 года на боковых бортах кузова для усиления введены габаритные брусья с оковкой.** В первом полугодии 1953 года поменялись местоположение и тип передних фонарей грузовика. **Фонари, до этого размещавшиеся в верхней части крыльев, сместились вниз и стали монтироваться рядом с фарами.**
 В связи с установкой однослойных стёкол дверей из сталинита, кромки которых, в отличие от триплекса, не нуждались в защите от атмосферных влияний, в IV квартале 1953 года за ненадобностью и в целях снижения веса изделий упразднены стальные рамки стёкол дверей с резиновыми прокладками.
 **1954 год**

В целях снижения веса и повышения рациональности конструкции изменена форма подножек кабины, в результате чего **конфигурация подножки превратилась из прямоугольной в трапециевидную.** Одновременно уменьшилась длина подножки и поменялась конструкция её кронштейнов.
**1955 год**

В связи с введением в системе освещения и сигнализации указателей поворота, вместо передних фонарей ПФ3-Д начали ставиться новые ПФ10-В. Сзади стали монтироваться отдельные указатели поворота УП5. Задний фонарь ФП13 и левый указатель поворота УП5 совместно монтировались на новом кронштейне заднего фонаря и указателя поворота, соединявшемся с вновь изменённым кронштейном заднего номерного знака, по-прежнему устанавливавшемся на левом лонжероне рамы. Правый указатель поворота УП5 размещался на собственном кронштейне на правом лонжероне.
**1956 год**

На основании Постановления ЦК КПСС и Совета Министров СССР за № 865 от 26 июня 1956 года «Об увековечивании памяти тов. Лихачева И.А.» и согласно приказа по ЗиС № 499 от 29 июня 1956 года Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина переименован в Московский автомобильный завод имени И.А. Лихачёва, в связи с чем с августа поменялась аббревиатура автомобиля: ЗиЛ вместо ЗиС.
**1957 год**

С апреля на двигатель монтировалась головка блока цилиндров из алюминиевого сплава АЛ10В вместо головки из серого чугуна СЧ 15-32, вследствие чего степень сжатия увеличилась до 6,2, мощность (с ограничителем) возросла до 97 л.с. при 2600 об/мин, максимальный крутящий момент – до 33 кГм при 1100-1400 об/мин.
 С первой половины 1957 года, наряду с прежним буфером, стал монтироваться штампованный буфер из стали 45 толщиной 4 мм со скруглённым профилем и выштамповкой по всей длине.

 На автомобилях последних партий устанавливались решётки облицовки радиатора с закруглением радиусом 20 мм в задней части верхней щели.