

ЗИЛ-133ГЯ

ДИЗЕЛЬНЫЙ КРАСАВЧИК



Выходит раз в 2 недели
Рекомендуемая розничная цена 1199 руб.
Бесплатная доставка на gruzoviki.modmio.ru



**Наши
МОТОЦИКЛЫ**

Я почему вредный был?

ПОТОМУ ЧТО ПОДПИСКИ

НА МОТОЦИКЛЫ НЕ БЫЛО!

ДОСТАВКА
ТОВАРОВ НА ДОМ ПО
ЗАКАЗАМ НАСЕЛЕНИЯ
ОТ МАГАЗИНА
MODIMIO

СТАНДАРТНАЯ

Ежемесячная подписка

от 1098 Р
в месяц

399 Р первый выпуск
699 Р последующие

ДАЛЬНИЙ СТРАННИК

Предоплата за 30 выпусков

~~20670 Р~~
18821 Р

0 Р первый выпуск
649 Р последующие

Я СВОБОДЕН!

Предоплата за всю серию

~~41640 Р~~
35341 Р

0 Р первый выпуск
599 Р последующие



ЗИЛ-133ГЯ ДИЗЕЛЬНЫЙ КРАСАВЧИК

Легендарные грузовики СССР
Выпуск № 41

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой по надзору
в сфере связи, информационных
технологий и массовых
коммуникаций
Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС 77-76492 от 02.08.2019 г.
Выходит раз в две недели

УЧРЕДИТЕЛЬ, ИЗДАТЕЛЬ,
РЕДАКЦИЯ: ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ, ИЗДАТЕЛЯ,
РЕДАКЦИИ:

Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор: А.Д. Меньшиков

РАСПРОСТРАНЕНИЕ:

ООО «Модимио» www.modimio.ru/b2b
ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз». Тел. 8 (495) 797-45-60

Рекомендуемая

розничная цена: 1199 руб.

Заказ: 12897 Тираж: 4325 экз.

Дата выхода: 12 апреля 2021 г.

Неотъемлемой частью журнала
является приложение — модель
автомобиля в масштабе 1:43

Редакция оставляет за собой право
изменять последовательность
номеров и их содержание

Фото и иллюстрации предоставлены:
ООО «МОДИМИО»

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а

Подписано в печать: 25 февраля 2021 г.

© 2018 ООО «МОДИМИО»

12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий выпуск
коллекции

MODIMIO



4-6

ЗИЛ С ДЛИННЫМ НОСОМ

Этот автомобиль выделялся из всех грузовиков Московского
автомобильного завода ЗИЛ необычно вытянутой вперед
решеткой радиатора. Дизельный двигатель КамАЗ-740
по-другому просто не вставал в подкапотное пространство
автомобиля.



8-9

НЕ ПОСТАВИТЬ ЛИ НАМ СЕДЛО?



10-11

ПАЛОЧКА-ВЫРУЧАЛОЧКА

ЗИЛ С ДЛИННЫМ НОСОМ

✓ Бортовой грузовой автомобиль ЗИЛ-133ГЯ с дизельным двигателем КамАЗ-740.



ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ВЫДЕЛЯЛСЯ ИЗ ВСЕХ ГРУЗОВИКОВ МОСКОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА ЗИЛ НЕОБЫЧНО ВЫТЯНУТОЙ ВПЕРЕД РЕШЕТКОЙ РАДИАТОРА. ДИЗЕЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ КАМАЗ-740 ПО-ДРУГОМУ ПРОСТО НЕ ВСТАВАЛ В ПОДКАПОТНОЕ ПРОСТРАНСТВО АВТОМОБИЛЯ.

Вообще, ЗИЛ-133ГЯ получился компромиссным. С одной стороны, он позволил быстро осуществить давнюю мечту и наладить в Москве производство дизельных грузовиков для междугородных перевозок, с другой — он так и не стал «королем трасс», в основном обитая на подсобных перевозках.

Трехосные грузовики, унифицированные по некоторым агрегатам с новым семейством ЗИЛ-130, были задуманы еще в начале шестидесятых годов. Предполагалось, что они будут работать с прицепами на междугородных трассах. Но испытания первых опытных образцов с бензиновыми моторами показали, что трехосный ЗИЛ-133 было бы неплохо оснастить более тяговитыми дизельными двигателями. Благо к концу 60-х годов на Ярославском моторном заводе создали новое семейство восьмицилиндровых V-образных дизельных моторов ЯМЗ-641, которые в будущем предполагалось использовать для перспективных грузовиков с кабиной над двигателем — двухосных ЗИЛ-169 и трехосных ЗИЛ-170. Но эти грузовики еще нужно было довести до серийного производства, а у завода уже имелась более приближенная к серийному выпуску трехосная машина ЗИЛ-133. Поэтому новый дизель ЯМЗ-641 в 1968 году установили на капотное шасси, получив бортовой грузовик ЗИЛ-133Я и седельный тягач ЗИЛ-133ВЯ. Нетрудно догадаться, что буква «Я» в индексе этих грузовиков указывала на ярославский дизель.

Необходимо отметить, что базовый трехосный грузовик ЗИЛ-133 имел так называемую «нормальную» колесную базу, в то время как в семействе еще предусматривались модификации: длиннобазный ЗИЛ-133Г и короткобазные седельные тягачи ЗИЛ-133В и самосвалы ЗИЛ-133Д. Но испытания опытных образцов, в том числе с дизельными моторами, показали, что из всего семейства экономически обосновано производить только две машины: длиннобазный бортовой грузовик и короткобазный седельный тягач.

Все попытки запустить эти машины в производство на рубеже 60–70-х годов, пусть даже с бензиновыми моторами, оказались тщетны. С дизелями тоже не заладилось — машины привезли с испытаний негативные отзывы о моторах. Ярославцам пришлось срочно переконструировать мотор, увеличивая размерность цилиндро-поршневой группы, чтобы повысить надежность и ресурс, при этом оставив мощностные показатели моторов на прежнем уровне (210 л.с. при 2600 об/мин). В обновленном варианте дизель получил наименование ЯМЗ-740. Его запланировали производить на строящемся Камском автомобильном заводе (КамАЗ) в объемах не менее 240 тысяч штук в год, в то время как самих грузовиков автозавод на Каме планировал изготавливать не более 150 тысяч. Другими словами, специально закладывался определенный излишек производительности моторного отделения, чтобы потом эти «лишние» дизельные моторы использовать для комплектации автобусов ЛАЗ и ЛиАЗ, грузовиков «Урал» и... ЗИЛ.

ЧУЖОЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ МОТОР

В начале семидесятых годов ЗИЛ уже начал самостоятельную разработку собственно-

Опытный образец грузовика ЗИЛ-133ГЯ, 1976 г.



го дизельного мотора ЗИЛ-645, который во многом составлял конкуренцию камскому дизелю. Под собственный мотор на ЗИЛе планировалось создать новый грузовик, в семействе которого предусматривались и трехосные модификации. Но все это было в весьма отдаленной перспективе. Зато к этому времени, отчаявшись поставить на производство грузовик ЗИЛ-133 в изначальной комплектации с форсированными моторами и демультпликаторами в трансмиссии, в Москве создали его упрощенную версию — длиннобазный грузовик ЗИЛ-133Г1 с двигателем и трансмиссионной передачей от модели ЗИЛ-130. После установки на него «чужого» силового агрегата ЯМЗ-740 (КамАЗ-740) получился грузовик ЗИЛ-133ГЯ. Заодно в пару к нему создали и седельный тягач ЗИЛ-133ВЯ с тем же дизельным мотором. Проектированием дизельной модели ЗИЛ-133ГЯ занимались: А.М. Кригер, Б.Я. Сосков, Я.М. Шендерович, Г.А. Феста, А.П. Зигель, В.И. Машатин, Г.А. Матеров. Ведущим конструктором по машине был Михаил Васильевич Кашлаков.

Первый опытный образец ЗИЛ-2Э133ГЯ с силовым агрегатом ЯМЗ-740 построили в декабре 1974 года. Помимо дизельного двигателя так называемой четвертой комплектации мощностью 210 л.с., на автомобиль ЗИЛ-133ГЯ установили десятиступенчатую коробку переключения передач (КПП), состоящую из основного агрегата и приставного делителя. Данное устройство предназначалось для упрощения процесса управления транспортным средством. Делитель обеспечивал возможность повышения передаточного числа любой из включенных передач путем перевода небольшого рычажка на рычаге КПП в положение повышенной передачи. Такая конструкция позволяла, не отрывая руки от рычага КПП, изменять режим работы делителя. После установки такой трансмиссии у ЗИЛ-133ГЯ появилась возможность буксировки прицепа ГKB-8350 массой до 11,5 тонны.

На опытной машине также применили многоконтурную тормозную систему, унифицированную с КамАЗами и выполненную с учетом междугородных требований. Также установили усиленную заднюю подвеску и оснастили машину опытными шинами 260–508Р модели И-Н142Б под большую нагрузку (до 2050 кг), что вкпе позволило поднять грузоподъемность грузовика до 10 тонн.



Опытный образец ЗИЛ-133ГЯ на испытаниях, 1977 г.

✓ Дизельный бортовой грузовик ЗИЛ-133Г4.



В 1989–1990 годах построили несколько опытных образцов ЗИЛ-133ГЗ (ЗИЛ-133ГЯК) с двигателями КамАЗ-740, модернизированными редукторами среднего моста и кабиной от ЗИЛ-4331, а также опытные образцы ЗИЛ-133Г4 (ЗИЛ-133К) с кабиной от ЗИЛ-4331 и дизельными двигателями ЗИЛ-645. С 1992 года автомобиль ЗИЛ-133Г4 стали выпускать серийно. А со следующего года вместо ЗИЛ-133ГЯ стали выпускать бортовой грузовик ЗИЛ-133Г5 и седельный тягач ЗИЛ-133В5 с двигателями КамАЗ-740 и кабиной ЗИЛ-4331, но их производство оказалось недолгим, так как на моторном заводе КамАЗ случился крупный пожар и поставки прекратились.

В течение 1974–1975 годов планировалось провести всесторонние лабораторные и лабораторно-дорожные испытания грузовика и совершить краткий пробег по различным видам дорог общим объемом 30 тысяч километров (краткие заводские испытания). Однако выявленные в ходе испытаний конструктивные замечания и постоянное участие единственного опытного образца в различных выставках и показах не позволили выполнить данные работы в срок, в связи с чем краткие заводские испытания завершились только в декабре 1976 года. Однако еще в процессе испытаний конструкторское бюро стало проводить доработку машины, в том числе с точки зрения повышения надежности узлов и деталей, а также улучшения условий работы водителя. В частности, конструкторы изменили управление регулятором топливного насоса высокого давления (ТНВД) с целью снижения усилия на педали, чтобы исключить болевые ощущения в ноге водителя.

Остальные замечания касались в основном компоновочных решений по расположению тех или иных систем или агрегатов, которыми было неудобно пользоваться и которые могли быть повреждены при ремонте или обслуживании машины. Однако были и серьезные конструктивные промахи: крепление главной передачи к картеру промежуточного моста



✓ Автопоезд в составе автомобиля ЗИЛ-133ГЯ и прицепа ГКБ-8350.

самоконтролирующимися гайками не обеспечивало стабильности усилия затяжки, а усилия затяжки стремянок задних рессор не обеспечивали работоспособности узла. Конструкция накладки башмака не обеспечивала надежной фиксации рессоры и также требовала переработки. Низкую надежность имели рычаги нижних реактивных штанг ведущих мостов, опоры поперечных балок платформы и некоторые поперечины рамы. Мероприятия по переработке этих узлов были реализованы на следующих опытных образцах ЗИЛ-133ГЯ, построенных в 1976 году.

Заводские испытания бортового грузовика ЗИЛ-133ГЯ постройки 1976 года вместе с опытным образцом седельного тягача ЗИЛ-133ВЯ проводили с декабря 1976-го по май 1977 года на автополигоне НАМИ в Дмитрове. По результатам этих испытаний выдана рекомендация построить образцы для проведения межведомственных приемочных испытаний в 1978 году. После их окончания автомобили были рекомендованы к серийному производству.

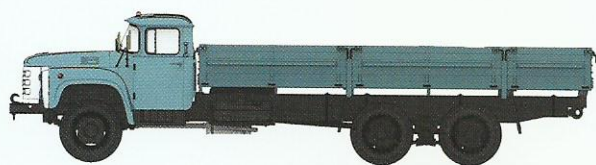
КОНВЕЙЕРНАЯ ЖИЗНЬ

Автомобиль ЗИЛ-133ГЯ — первая модель с дизельным силовым агрегатом, серийно выпускавшаяся Московским автозаводом им. Лихачева. Первые 50 автомобилей собрали в ноябре 1979 года. Вскоре началось их серийное производство, которое увеличивалось по мере поступления дизельных силовых агрегатов с Камского автозавода.

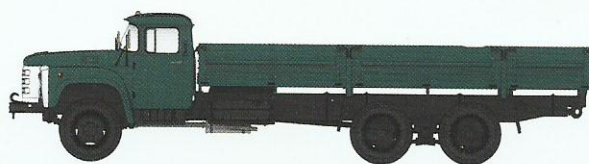
Высокая удельная мощность и десятиступенчатая коробка передач обеспечивали машине высокие тягово-динамические качества даже в составе автопоезда с полной нагрузкой. Вкупе с надежной тормозной системой это позволяло автопоездам в составе ЗИЛ-133ГЯ двигаться с высокими средними скоростями, что повышало производительность труда и снижало себестоимость перевозок. Но в составе автопоездов ЗИЛ-133ГЯ на дорогах страны встретить было сложно. Работать на междугородных маршрутах ему не позволяла маленькая кабина водителя, не оборудованная спальным местом. В этом отношении он сильно проигрывал КамАЗ-53212, сопоставимым с ЗИЛ-133ГЯ по эксплуатационным характеристикам. Поэтому вскоре после начала серийного выпуска ЗИЛ-133ГЯ начался естественный отбор — автомобили КамАЗ отправлялись на междугородные рейсы, а бортовые грузовики оставались преимущественно работать на местных перевозках.

Заметив эту тенденцию, завод ЗИЛ вскоре стал делать упор на выпуск «голых» шасси ЗИЛ-133ГЯ под комплектацию их различными надстройками. В результате специализированных автомобилей на шасси ЗИЛ-133ГЯ выпускалось чуть ли не больше, чем собственных бортовых грузовиков. На дизельное шасси монтировали крановые установки, автогидроподъемники, пожарные надстройки, на его базе производили различные фургоны и цистерны. Всего до 1993 года включительно на заводе изготовили 105759 грузовиков ЗИЛ-133ГЯ, в том числе в виде шасси под комплектацию.

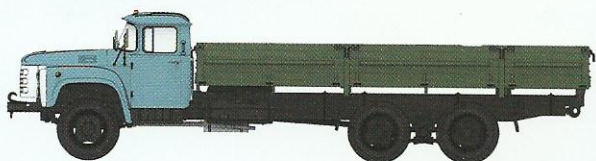
ВАРИАНТЫ ОКРАСКИ ЗИЛ-133ГЯ



Голубая кабина и синий кузов — самая распространенная окраска дизельного грузовика ЗИЛ-133ГЯ.



Некоторые опытные образцы ЗИЛ-133ГЯ имели характерный для московских грузовиков 70-х годов сине-зеленый окрас.



Ближе к концу выпуска бортовую платформу ЗИЛ-133ГЯ стали окрашивать в зеленый цвет. Кабина при этом осталась голубой.



Рекламно-выставочная оранжевая окраска ЗИЛ-133ГЯ впоследствии была применена на машинах в северном исполнении.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

ГРУЗОВОЙ БОРТОВОЙ АВТОМОБИЛЬ ЗИЛ-133ГЯ

Грузовой бортовой автомобиль ЗИЛ-133ГЯ выпускался Московским автомобильным заводом им. И.А. Лихачева в 1979–1993 годах. Кузов автомобиля — деревянная платформа с тремя открывающимися бортами. Кабина — трехместная, цельнометаллическая. Предназначался для работы с прицепом ГKB-8350, полной массой до 11500 кг.

• ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, кг — 10000

• СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг — 7610

• ПОЛНАЯ МАССА, кг — 17835
В том числе:
— на переднюю ось — 4460
— на заднюю тележку — 13375

• ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ, мм
— длина — 9250
— ширина — 2500
— высота — 2405 (по кабине)

• БАЗА, мм — 4610+1400

• РАДИУС ПОВОРОТА, м
— по колею внешнего переднего колеса 11,6
— по наружному габариту 12,1

• МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, км/ч — 85

• ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ со скорости 40 км/ч, м — 17,2

• КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА при скорости 60 км/ч, л/100 км — 26,6

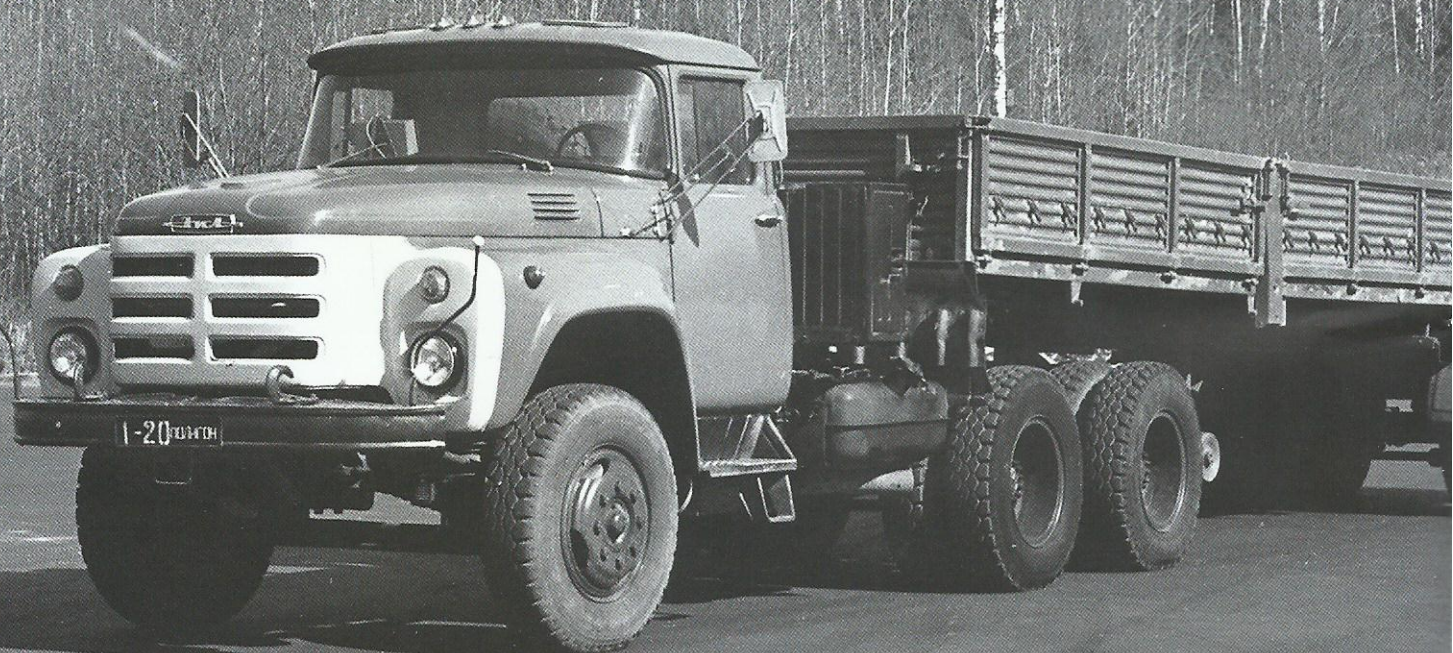
• ДВИГАТЕЛЬ — КамАЗ-740 — V-образный, 8-цилиндровый дизельный, четырехтактный — рабочий объем — 10,85 л — мощность, л.с./кВт — 210/154,4 при 2600 об/мин — наибольший крутящий момент — 65 кгм при 1400–1700 об/мин. — степень сжатия — 17

• КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — механическая пятиступенчатая, с передним ускоряющим делителем

• ПОДВЕСКИ
— передняя — зависимая на продольных полуэллиптических рессорах, с телескопическими гидравлическими амортизаторами
— задняя — балансирующая на продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами

• ТОРМОЗА — пневматические барабанные на все колеса

• РАЗМЕР ШИН — 260–508Р



НЕ ПОСТАВИТЬ ЛИ НАМ СЕДЛО?

БОРТОВОЙ ДИЗЕЛЬНЫЙ ГРУЗОВИК ЗИЛ-133ГЯ РАЗРАБАТЫВАЛСЯ ПАРАЛЛЕЛЬНО С АНАЛОГИЧНЫМ СЕДЕЛЬНЫМ ТЯГАЧОМ. ДАЖЕ САМЫЕ ПЕРВЫЕ ДИЗЕЛЬНЫЕ ТРЕХОСНЫЕ ВАРИАНТЫ ЗИЛ-133Я И ЗИЛ-133ВЯ В КОНЦЕ 60-х ГОДОВ СОЗДАВАЛИСЬ ПАРОЙ. ТАК ЖЕ БЫЛО И В 1976 ГОДУ. ИСКЛЮЧЕНИЕМ СТАЛ САМЫЙ ПЕРВЫЙ ЗИЛ-133ГЯ С «ДЛИННЫМ НОСОМ», КОТОРЫЙ НЕ ИМЕЛ В ПАРЕ СЕДЕЛЬНОГО ТЯГАЧА.



Седельный тягач
ЗИЛ-133ВЯ
во время испытаний
на автополигоне НАМИ.

Седельный тягач ЗИЛ-133ВЯС
в северном исполнении.
На крыше грузовика — авто-
номный отопитель кабины.

Опытный образец седель-
ного тягача ЗИЛ-133ВЯТ
с турбонаддувным дизе-
лем КамАЗ-7403.



Несмотря на то, что бортовой грузовик считался базовым в дизельном семействе, основные надежды завод возлагал на выпуск седельных тягачей. К ним можно было цеплять различные полуприцепы от рефрижераторов до цистерн и панелевозов, и в этом плане седельные тягачи представлялись более универсальными машинами. На момент создания характеристики седельного тягача ЗИЛ-133ВЯ являлись вполне перспективными, и машине пророчили большое будущее. Седельные тягачи прошли весь цикл испытаний и вместе с ЗИЛ-133ГЯ были рекомендованы к серийному производству. В 1979–1981 годах даже успели изготовить небольшую опытно-промышленную партию седельных тягачей ЗИЛ-133ВЯ, которая практически вся осталась работать при автозаводе.

От бортового грузовика седельный тягач отличался укороченной колесной базой между передним и средним мостами (3700 мм против 4610 мм), меньшей длиной (7075 мм против 9250 мм) и снаряженной массой (7100 кг против 7790 кг). В задней части рамы на машине крепилось седельно-сцепное устройство, а за кабиной устанавливался кронштейн крепления запасных колес и инструментальный ящик. Топливных баков на ЗИЛ-133ВЯ было два, с обеих сторон рамы.

Но сами же зилоты поставили себе «подножку», разработав для Камского автозавода седельный тягач КамАЗ-54102 с повышенными осевыми нагрузками (эта машина предусматривалась в гамме КамАЗов). К тому времени, когда Московский завод наладил выпуск грузовиков ЗИЛ-133ГЯ, в Набережных Челнах успели освоить выпуск седельных тягачей КамАЗ-54112, которые напрочь перекрыли дорогу тягачам ЗИЛ-133ВЯ. По характеристикам эти машины были

одинаковыми, даже оснащались одним и тем же двигателем, но бескапотная компоновка КамАЗа оказалась более выгодной для транспортников, а кабина со спальным местом стала главным конкурентным преимуществом КамАЗ-54112. Поступление в автоколонны КамАЗов позволило предприятиям Минавтотранса полностью отказаться от приобретения ЗИЛ-133ВЯ.

Чтобы не потерять уже созданную машину, в Москве попробовали извлечь выгоду именно из ее капотной компоновки. В частности, к 1981 году разработали на базе ЗИЛ-133ВЯ седельный тягач в северном исполнении. Известно, что если на зимней дороге у КамАЗа потребуется добраться до двигателя, то откинутая кабина моментально выстукивалась (в ее полу имелись технологические отверстия под рычаг коробки передач и других органов управления), а чтобы погреться, водителю было необходимо вернуть кабину на место. У ЗИЛ-133ВЯС такой проблемы не существовало — кабина всегда оставалась на месте, а при работе автономного отопителя в ней всегда было тепло.

Также москвичи попробовали в 1982 году установить на свой тягач ЗИЛ-133ВЯТ экспериментальный турбонаддувной двигатель КамАЗ-7403 мощностью 260 л.с., который под кабиной обычного КамАЗа помещался с трудом, а на ЗИЛе ничто не мешало установить капот больших размеров.

К сожалению, все эти эксперименты закончились ничем и седельные тягачи на базе ЗИЛ-133ГЯ так и не стали серийными. Лишь в рыночные 90-е годы Московский автомобильный завод вернулся к теме трехосных седельных тягачей и стал их выпускать серийно, но уже с новой кабиной ЗИЛ-4321, которая имела большие габариты и штатное спальное место.

ПАЛОЧКА-ВЫРУЧАЛОЧКА

✓ Автобус ГолАЗ на шасси грузовика ЗИЛ-133ГЯ.



В 1993 ГОДУ ПО ИНИЦИАТИВЕ ПРЕЗИДЕНТА КОНЦЕРНА «АВТРОКОН» БРОНИСЛАВА КАМИНСКОГО НА ГОЛАЗЕ БЫЛИ ПРЕДПРИНЯТЫ ПОПЫТКИ АДАПТАЦИИ КУЗОВА ЛИАЗ-677 (ЕГО НА ЛИАЗЕ СНИМАЛИ С ПРОИЗВОДСТВА, И ОСНАСТКА ВЫСВОБОЖДАЛАСЬ) К ШАССИ ЗИЛ-133ГЯ, КАК НА САМОЕ ДЛИННОЕ СЕРИЙНО ВЫПУСКАЕМОЕ НА ТОТ МОМЕНТ. ЦЕЛЬЮ БЫЛА ОЦЕНКА ВОЗМОЖНОСТИ ВЫПУСКА ТАКОГО АВТОБУСА НА ОДНОМ ИЗ ЗАВОДОВ КОНЦЕРНА.

Кузов ЛиАЗ-677 на шасси ЗИЛ поставить не удалось, но сама идея оснастить шасси ЗИЛ-133ГЯ автобусным кузовом показалась интересной. Поэтому работы в этом направлении были продолжены на конкурсной основе на Голицынском автобусном заводе (ГолАЗ) и в ТОО «Альтерна» — научно-техническом центре (НТЦ ЛиАЗ), отделившемся от Ликинского автобусного завода.

Из-за наступивших рыночных отношений проект выпуска междугородных лицензионных автобусов Mercedes-Benz O303 на ГолАЗе оказался на грани краха, поэтому заводу срочно нужна была востребованная на рынке конструкция автобуса, позволявшая поддержать предприятие «на плаву». Возможно, что автобус на шасси ЗИЛ-133ГЯ мог стать такой «палочкой выручалочкой». Дизельное трехосное шасси стоило недорого, но при этом было достаточно мощным и грузоподъемным, чтобы нести на себе вместительный автобусный кузов. Почему бы не попробовать?

Интересно, что создатели капотного автобуса, видимо, ради удешевления всего проекта оставили на месте не только переднее оперение ЗИЛ-133ГЯ, но и часть кабины водителя с ветровым стеклом и панелью приборов. Более широкий и высокий автобусный кузов просто надвинули на кабину, образовав с ней единое внутреннее пространство. Боковые двери кабины с обеих сторон удалили — вход в салон автобуса осуществлялся через две одностворчатые двери в правом борту. С мягкими сиденьями в салоне такой автобус вполне мог использоваться как пригородный или служебный, а также для перевозки вахтовиков по дорогам с удовлетворительным покрытием.

Забавная деталь — под окнами кабины водителя, там, где у базового шасси располагались подножки для доступа в кабину, были сделаны ступеньки и весьма заметные ниши в обшивке кузова. Это необходимо для обеспечения доступа водителя к ве-



Автобус на шасси ЗИЛ-133ГЯ с кузовом «Альтерна».

По заказу концерна «Автрокон» в 1993 году свой вариант капотного автобуса построили на ТОО «Альтерна». Немного думая, здесь использовали свои наработки по кузову городского автобуса «Альтерна-4215», установив его на трехосное шасси ЗИЛ-133ГЯ. За счет кузова прямоугольных очертаний и рифленых бортов кузова вариант «Альтерны» сильно смахивал на американские школьные автобусы. Этот образец позже передали на ГолАЗ, где он был переделан в машину технической помощи.

тровому стеклу и зеркалам заднего вида — по-другому до них добраться было бы просто невозможно.

Вообще, внешность автобуса на шасси ЗИЛ-133ГЯ получилась довольно спорной — из-за большого пластикового обтекателя спереди стекла кабины водителя казались непомерно маленькими. Правда, сам автобус не лишен обаяния. Возможно, как раз из-за своего нестандартного вида.

Единственный опытный образец безымянного автобуса передали в эксплуатацию кукольному театру «Софит» из подмосковного города Воскресенск, где он довольно интенсивно использовался до начала двухтысячных годов.



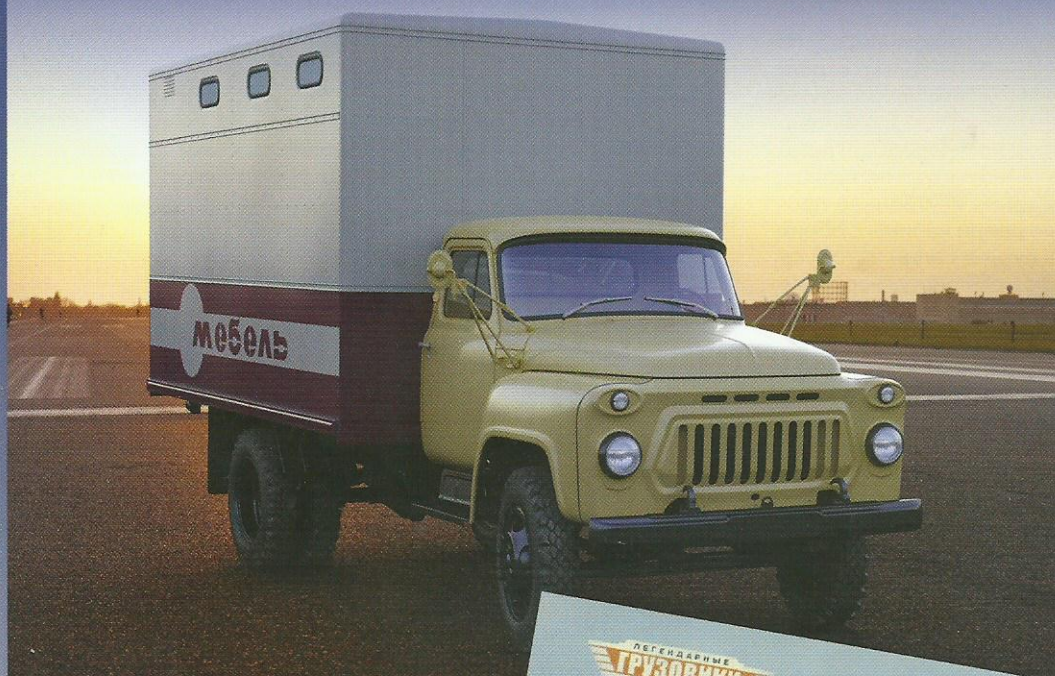
Автобус на шасси ЗИЛ-133ГЯ долгое время использовался Воскресенским театром ростовых кукол «Софит».

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ:**



ГЗСА-893А

ДЕЛИКАТНЫЙ ПЕРЕВОЗЧИК



**Оригинальная открытка
в каждом номере!**

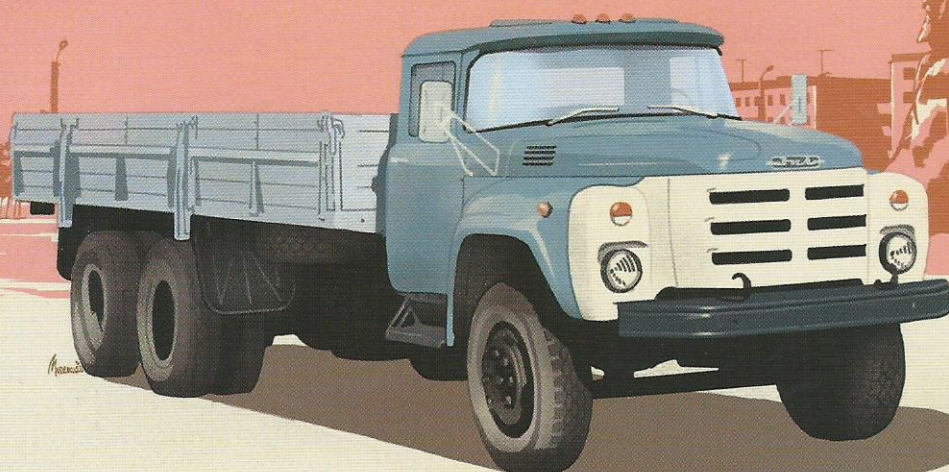
Узнавайте новости первыми!



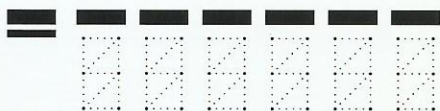
[gruzoviki.modimio](http://gruzoviki.modimio.ru)



Бесплатная доставка на gruzoviki.modimio.ru



ЗИЛ-133ГЯ



Индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес
отправителя

Тираж 4325