

Наши АВТОБУСЫ

№5

ЗИС-154

ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.
Бесплатная доставка на автобусу, модификация

MODIMIO
COLLECTIONS



Шум, перегрев
и прочие
неприятности

стр. 3-6

ЗИС-154: ОЖИДАНИЯ И РЕАЛЬНОСТЬ



Передовые
технологии
ЗИС-154

стр. 12

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ



Как в Сочи
смогли
увеличить
вместимость
автобуса

стр. 14

ОНИ УДЛИНИЛИ ЗИС



**Наши
АВТОБУСЫ**

**ЗИС-154
ОПЕРЕДИВШИЙ ВРЕМЯ**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 5**

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-76493
от 09.08.2019 г.
Выходит раз в три недели

**УЧРЕДИТЕЛЬ,
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ:
ООО «МОДИМИО»**

**АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:**
Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 88005054383,
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
А.Д. Меньшиков

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен
Сервисиз».
Тел. 8 (495) 7974560

**Рекомендуемая
розничная цена:** 1499 руб.

Редакция оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а
Заказ № 11530

Тираж: 8000 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
24 февраля 2020 г.

12+

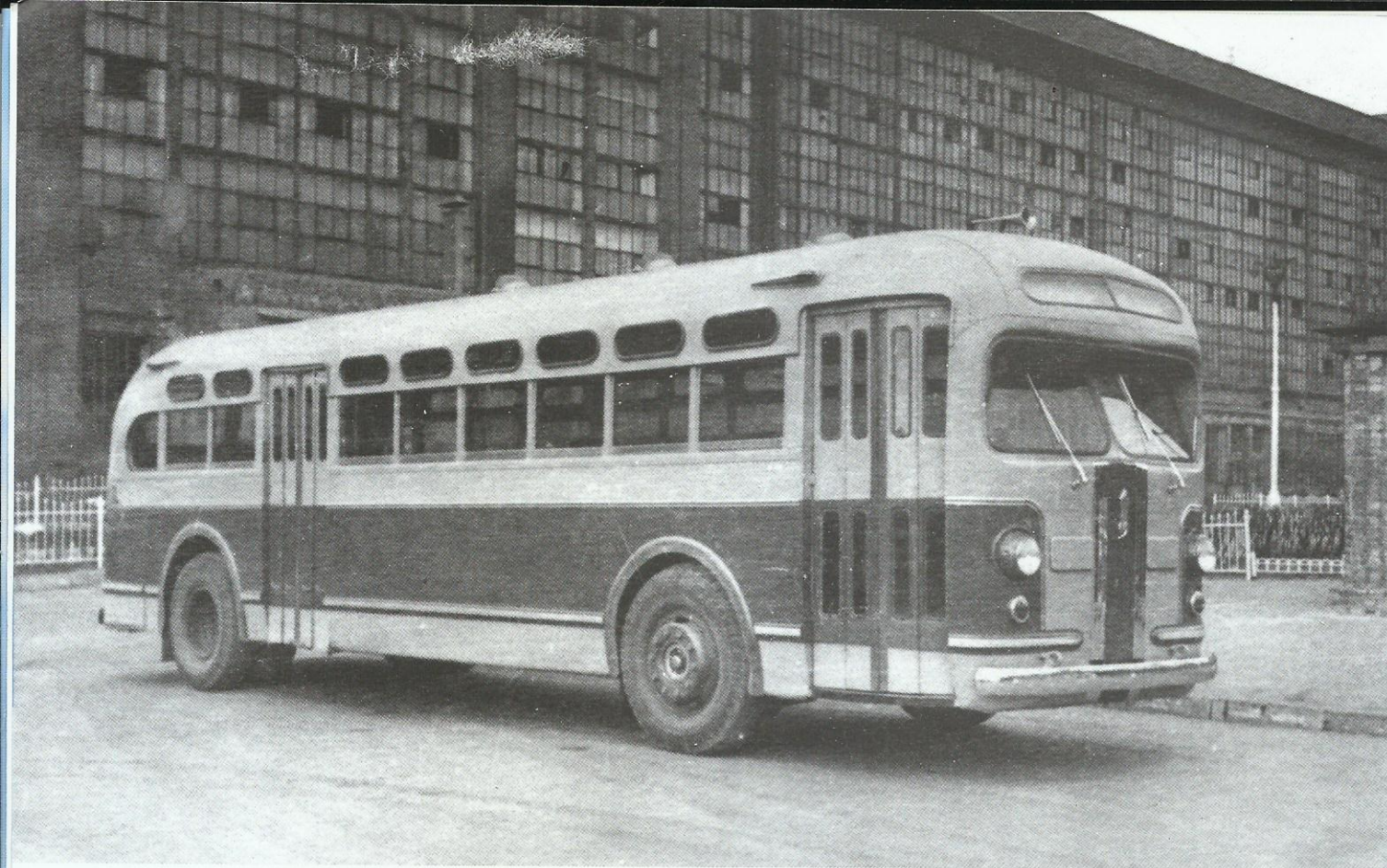
Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий выпуск
коллекции

❧ ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРОБУС



❧ Городской автобус ЗИС-154 с дизель-электрической трансмиссией

Выпускаемые в нашей стране в довоенное время капотные автобусы уже сильно отставали от передовых мировых веяний. В конце 30-х годов наиболее современными автобусами считались цельнометаллические машины с задним расположением силового агрегата. А к середине 40-х модной стала тема автобусов с автоматическими трансмиссиями.



⚡ Автобус ЗИС-154 первых лет выпуска на территории Московского автозавода им. Сталина

В 40-е годы в США автобусы с дизель-электрической трансмиссией выпускала компания Маск, а изготовлением автобусов с гидромеханической трансмиссией занималась компания GMC. Образцы этих автобусов были приобретены для Советского Союза и тщательно изучены. Встал вопрос,

какой схеме отдать предпочтение в СССР. Но так как необходимые компоненты для электрической трансмиссии в нашей стране уже выпускались (аналогичные агрегаты использовались в троллейбусах), а для гидротрансформаторов их еще только предстояло создать, то принцип работы трансмиссии решили скопировать у Маск. А вот несущий цельнометаллический кузов модульного типа с широким применением алюминиевых сплавов показался более интересным у GMC. Симбиозом передовых заокеанских решений в нашей стране должен был стать городской автобус ЗИС-154.

Сохранилась докладная записка о работе автобусов ЗИС-154 из первой промышленной партии на линии Охотный ряд — Белорусский вокзал. В течение первых двух дней эксплуатации у автобусов были выявлены следующие дефекты конструкции: заедание входных дверей и выпадение стекол из дверей, быстрая утечка воздуха из пневмосистемы, плохая работа стеклоочистителей, сильный нагрев тормозных барабанов и ступиц колес, шумы в дифференциале, люфты и заедания в рулевом управлении, отказы контрольных приборов, пневмо- и электро-сигналов.



⚡ Автобус ЗИС-154 сзади



Место водителя на автобусе ЗИС-154

К разработке ЗИС-154 Московский автомобильный завод им. Сталина (ЗИС) приступил в 1944 году. Первый отечественный серийный автобус вагонной компоновки с цельнометаллическим кузовом разрабатывали Р. Г. Пископфель, А. И. Скерджев, Р. В. Кугель, Г. В. Битт, М. И. Фридман, Е. А. Степанов, В. З. Киселев, В. А. Прокофьев, В. Т. Потанин, Г. И. Голдберг. Кстати, по основным элементам (модулям) кузовов автобуса ЗИС-154 унифицировался с кузовами троллейбусов МТВ-82Д и трамвая МТВ-82, подготавливаемым к выпуску на Тушинском авиационном заводе № 82. Считалось, что такая унификация не только упростит производство кузова, но и облегчит жизнь эксплуатирующих организаций.

В процессе проектирования для ЗИС-154 предусматривалось использование как дизельного агрегата ЯАЗ-М204 (копия двухтактного американского дизеля GMC-4-71 мод. 4060), так и спаренной установки из двух бензиновых моторов ЗИС-120. Для автобуса также пытались разработать специальный 12-цилиндровый оппозитный двигатель ЗИС-122Б (180 л.с.) конструкции А. П. Зигеля.

Трансмиссию, как уже было сказано выше, выбрали дизель-электрическую. Это когда дизельный двигатель приводил в действие электрический генератор, который в свою очередь вырабатывал электроэнергию для электромотора, воздействующего непосредственно на ведущий мост автобуса через карданную передачу. Такая конструкция трансмиссии позволяла обойтись без коробки передач и жесткой кинематической связи мотора с ведущим мостом, а также более рационально скомпоновать агрегаты. Главное — она облегчала управление тяжелым автобусом.

За смену водитель автобуса, подъезжая и отъезжая от остановок, останавливаясь на перекрестках, мог сотни раз выжать сцепление и столько же раз передернуть рычаг переключения передач. А если учесть, что органы управления больших городских автобусов того времени не имели усилителей и сервоприводов, то во-

Во время Государственных испытаний в 1948 году комиссия выявила множество недостатков ЗИС-154, наиболее существенными из которых оказались: недостаточная надежность и долговечность ряда узлов автобуса, шумная работа автобуса при трогании с места и большая дымность выхлопных газов, а также большой расход топлива (до 65 л на 100 км). К тому же дизельный автобус оказался достаточно сложным для обслуживания в автохозяйствах — автобусные парки были не приспособлены для ремонта и настройки дизельной топливной аппаратуры и высоковольтной электроаппаратуры и агрегатов.

дителя такие действия быстро утомляли. Управление же дизель-электробусом в чем-то было похоже на управление троллейбусом — двумя педалями «ход» и «тормоз» и без рычага переключения передач.

ГЛАДКО БЫЛО НА БУМАГЕ...

Первые два опытных образца ЗИС-154 на заводе изготовили в конце декабря 1946 года. Экземпляр с кузовом № 1Э оснастили американским дизелем GMC-4-71 (мод. 4060), а экземпляр № 2Э — обычным шестицилиндровым карбюраторным двигателем ЗИС-120. Оба агрегата располагались в заднем свесе кузова поперечно, вместе с 50-киловаттным тяговым генератором ДК-504А, который, в свою очередь, питал электричеством тяговый электродвигатель ДК-303А (43 кВт), установленный под полом автобуса (как у троллейбуса МТВ-82Д). Изменение направления движения автобуса «вперед-назад» осуществлялось за счет изменения направления вращения тягового двигателя, рычагом в кабине водителя. По итогам сравнения двух опытных образцов к постановке на производство был принят дизельный вариант автобуса, поэтому автобус № 2Э также вскоре оснастили дизелем. Третий, эталонный автобус ЗИС-154 собрали в феврале 1947 года. По его образцу проводилась вся дальнейшая подготовка производства.

Началом производства ЗИС-154 считается изготовление промышленной партии из пяти автобусов летом 1947 г.

В 1950 году для автобуса ЗИС-154 с двигателем ЯАЗ-М204 начали проектирование гидромеханической передачи с гидротрансформатором взамен электрической трансмиссии. Гидромеханическая передача (ГМП) практически при той же динамике, комфортабельности и простоте управления, как и при электрической трансмиссии, должна была обеспечить лучшую топливную экономию и уменьшить «мертвый» вес автобуса на 600–700 кг. Новая передача, естественно, предусматривала установку нового ведущего моста и передачи к нему. Но все эти работы не были доведены до конца в связи с прекращением производства ЗИС-154.



Салон автобуса ЗИС-154

Её выпуск приурочили к празднованию 800-летия Москвы. Из-за того, что выпуск отечественных дизелей к этому времени освоить ещё не успели, все эти автобусы оснастили американскими дизелями GMC. Впрочем, этими дизелями были оснащены 75 автобусов из тех 80 штук, что покинули завод в 1947 году. Все они поступили в автобусные парки Москвы и эксплуатировались на главных улицах столицы.

Несмотря на то, что новые автобусы поражали современников своим внешним видом и необычной конструкцией, сами машины оказались «сырыми». Конструктивные дефекты в эксплуатации вылезали «пачками»: чрезмерный шум и перегрев силовой установки, слабые тормоза, несогласованность характеристик тягового генератора и дизеля, замыкание силовой электропроводки и так далее. Доработка конструкции и исправление ошибок осуществлялись прямо в процессе изготовления следующих партий автобусов. Так, в течение первого года выпуска на ЗИС-154 стали использовать прокладки из сырой резины на швах крыши, чтобы предотвратить её протекание во время дождя, изменили схему силового электрооборудования, конструкцию перегородки кабины водителя и передних рессор, усилили передние тормоза. В октябре, после массового выхода автобусов из строя, на все ранее выпущенные машины установили более надежные передние ступицы колес, а также изменили поручни у передних дверей, установили защитные кожухи мотоотсека и брызговики у аккумулятора. До 1 января 1948 года

успели внедрить доработанный вентилятор, дополнительные краны в системе отопления для полного спуска жидкости из магистрали, а также трос в сигнале кондуктора вместо шнура.

В 1948 году автобусы ЗИС-154 стали оснащаться отечественными дизелями ЯАЗ-М204Д, представлявшими собой автобусную модификацию мотора ЯАЗ-М204. Но это только усложнило эксплуатацию автобусов, добавив новые проблемы. Отечественные дизели шумели и дымили так, что на них стали жаловаться жильцы домов, под окнами которых проходили автобусные маршруты, обслуживаемые ЗИС-154.

Во второй половине 1948 года на машине изменили привод управления подачей топлива — он стал механический, с жесткой тягой. До этого использовался гидравлический привод, состоявший из переднего и заднего поршневых цилиндров, соединенных трубопроводом. Первый соединялся с педалью акселератора, а второй — с рычагом регулятора дизеля. Вместо двух воздушных фильтров ЯАЗ с забором воздуха из моторного отсека на автобус стали устанавливать два фильтра типа ВМ-8 с подводом воздуха из передней части кузова. С начала 1949 года внедряли расширенную кабину водителя и стальные водостоки над входными дверями.

В качестве временной меры (эксплуатация дизелей доставляла большие сложности автобусным паркам, да и выпуск городских автобусов сдерживался из-за недопоставок дизельных моторов) в феврале 1949 года начался выпуск автобусов ЗИС-154А с бензиновыми восьмицилиндровыми моторами ЗИС-122А рабочим объемом 6000 см³. Это дефорсированный вариант мотора от правительственного лимузина ЗИС-110. У ЗИС-122А была изменена головка блока цилиндров, в результате чего степень сжатия снизилась и стала составлять 6,2, установлен карбюратор МКЗ-16А (МКЗ-К-80) с падающим потоком вместо Л-3. В таком виде мотор мог потреблять более распространенные сорта бензина, но выдавал мощность всего 105 л.с. при 2200 об/мин. Изначально степень сжатия мотора ЗИС-110 составляла 6,85, а мощность оценивалась в 110 л.с. при 2100 об/мин.

Но даже столь радикальные меры, как установка бензинового мотора вместо дизельного, не спасли автобус в целом. Эксплуатационники, намучившись с ЗИС-154, взмолились дать им более простой и надежный автобус. Поэтому производство автобусов ЗИС-154 вскоре было прекращено в пользу автобуса ЗИС-155 — менее вместительного и передового, зато использующего простые агрегаты грузовика ЗИС-150.

Всего в 1947–1950 гг. изготовлено 1165 автобусов ЗИС-154, в том числе около двухсот в варианте ЗИС-154А.

Выпуск автобусов ЗИС-154			
1947 г.	1948 г.	1949 г.	1950 г.
80	404	472	208



👉 Опытный образец автобуса ЗИС-154 у Дворца культуры ЗИС в Москве

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЗИС-154

Городской автобус большого класса, с цельнометаллическим двухдверным несущим кузовом вагонного типа. С электрической трансмиссией. Расположение двигателя — сзади. Планировка салона — четырехрядная.

Выпускался Московским автомобильным заводом им. Сталина с 1947 по 1950 годы.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения —
34+1 кондуктор
Общее число мест — 60+1 водитель

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг —
8000

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 12650
В том числе:
— на переднюю ось — 5220
— на заднюю ось — 7770

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —
65 км/ч

**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЙ РАСХОД
ТОПЛИВА**, л/100 км — 50

ДВИГАТЕЛЬ — ЯАЗ-204Д, рядный,
четырёхцилиндровый, дизельный,
двухтактный

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм —
107,95x127

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, л — 4,647

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ — 16

МОЩНОСТЬ, л.с. —
110 при 2000 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ
МОМЕНТ**, кгс м —
47 при 1200-1450 об/мин

ЭЛЕКТРОТРАНСМИССИЯ: состоит
из генератора постоянного тока
ДК-505-А, непосредственно соеди-
ненного с двигателем, и тягового
электродвигателя постоянного
тока ДК-350-А, соединенного
посредством карданной передачи
с задним ведущим мостом

ПОДВЕСКА

Передняя — зависимая,
рессорная, с гидравлическими
амортизаторами двойного
действия

Задняя — зависимая, рессорная

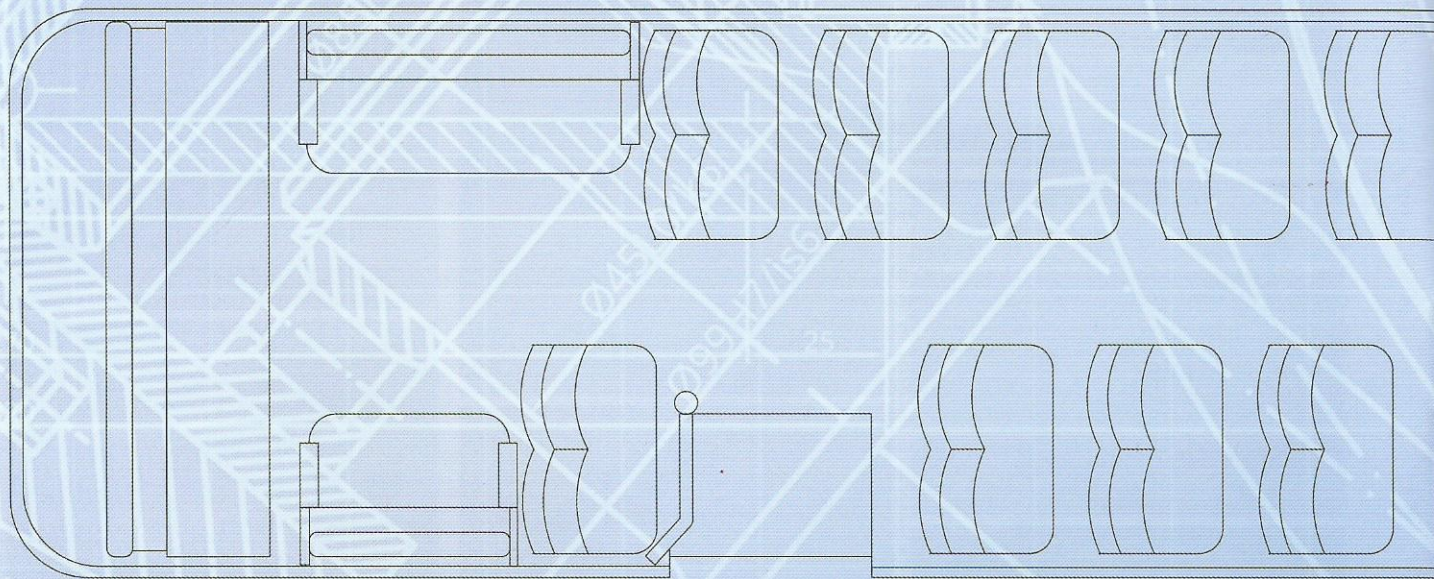
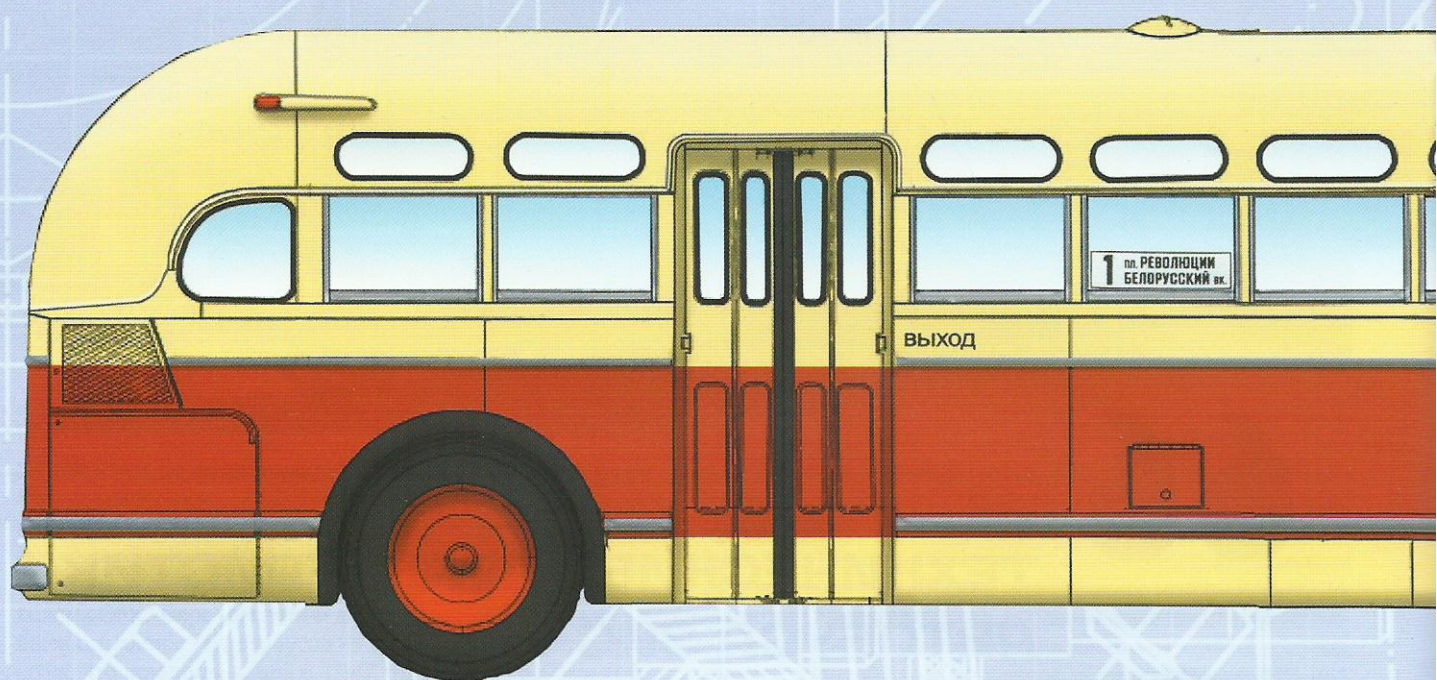
ТОРМОЗ

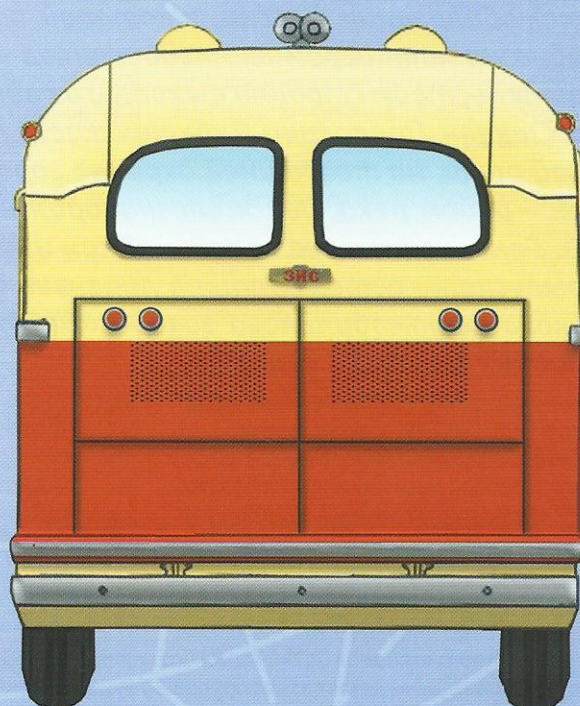
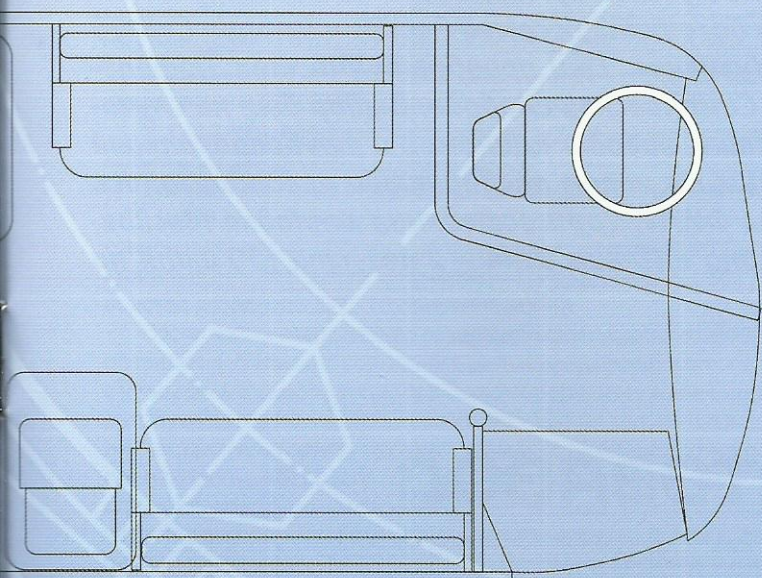
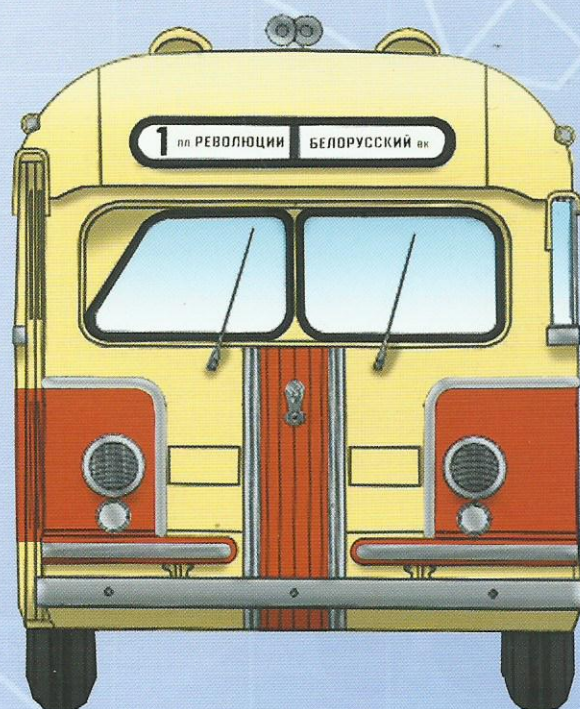
Рабочий — с пневматическим
приводом, с барабанными
тормозными механизмами на всех
колесах

Стояночный — механический,
дисковый, на трансмиссию

РАЗМЕР ШИН — 10,5-20

СХЕМА АВТОБУСА ЗИС-154







🚧 Сборка автобусов ЗИС-16 в новом Кузовном корпусе на Московском автозаводе

Строительство автомобильного завода в Москве начали в рамках программы автомобилизации России, к которой подтолкнула начавшаяся Первая мировая война, обнажившая огромный недостаток машин в Русской армии. Завод по договору с правительством строили выходцы из одной из богатейших семей России — братья Сергей и Степан Павловичи Рябушинские и А. И. Кузнецов. Они приобрели участок Тюфелевой рощи, на тогдашней окраине города, в Симоновской слободе. Выбор был не случаен — рядом река, две железнодорожные ветки, заводы «Динамо» и трубопрокатный А. Гана, нефтяные склады «Ока» и «Нобель». На новом предприятии предполагалось выпускать автомобили по лицензии фирмы ФИАТ. Торжественная закладка Московского автомобильного завода «АМО» прошла в Ильин день — 2 августа (20 июля по новому стилю) 1916 года.

Производитель

МОСКОВСКИЙ АВТОЗАВОД

Из-за того что завод до октябрьского переворота 1917 года не успели достроить и полностью укомплектовать оборудованием, он довольно долгое время занимался только ремонтом и приведением в порядок различной техники. Приступить к новому автостроению не позволяли обстоятельства, в том числе разруха в стране и отсутствие необходимых специалистов — своих не было, а иностранные ехать в страну, охваченную гражданской войной, не желали. В результате рабочие

предприятия, методом проб и ошибок, самостоятельно познавали технологии автомобилестроения.

Несколько иначе на заводе обстояло дело с кузовостроением — с самого начала на предприятии был хорошо



➤ Готовые городские автобусы ЗИЛ-158 и междугородные автобусы ЗИЛ-127 на заводе

подготовлен деревообделочный цех, который позволял выпускать продукцию высокого качества. И если в начале его использовали только для изготовления бортовых платформ для грузовиков и ремонта кузовов легковых машин, то после прихода на завод 15 августа 1922 г. художника и конструктора Ивана Федоровича Германа, назначенного начальником кузовного цеха АМО, здесь взялись за более серьезную работу. Под непосредственным руководством И. Ф. Германа на предприятии наладили постройку открытых автобусных кузовов, устанавливаемых на капитально отремонтированные шасси американских «Уайтов».

Первый грузовой автомобиль АМО Ф-15 (копия итальянского ФИАТ-15Тер) собственного изготовления на АМО собрали в ночь на 1 ноября 1924 года. Всего в 1924 году выпустили партию из 10 грузовиков. Но уже в следующем году на АМО началось серийное производство автомобилей. С 1925 года кузовной цех АМО в небольших количествах стал изготавливать автобусы и кареты скорой помощи на шасси грузовика АМО Ф-15. Со временем кузовной цех предприятия планомерно увеличивал выпуск автобусов, последовательно создавая силами своего КБ (КБ кузовного цеха долгое время было отделено от остальной конструкторской службы завода и самостоятельно проектировало свою технику) новые модели кузовов для шасси АМО-2, АМО-4 и ЗИС-8.

В 1932 году предприятие получает новое наименование — Московский автомобильный завод имени Сталина (ЗИС).

Важным этапом в истории кузовного цеха стало освоение автобуса ЗИС-16 в 1936–1937 гг. Для его производства в ходе реконструкции завода был построен совершенно новый просторный кузовной корпус, где автобусы уже собирались не стапельным, как раньше, а конвейерным способом. В 1941 году массовое производство автобусов ЗИС-16 прервала война.

После войны завод не стал возвращаться к существующим конструкциям, а начал разработку большого городского цельнометаллического «электробуса» ЗИС-154 с кузовом вагонного типа. Это было совершенно новое слово в отечественном автобустроении — на тот момент ЗИС-154 по заложенным конструкторским идеям находился на одном уровне с лучшими американскими образцами. Серийное производство автобусов ЗИС-154 началось в 1947 году. Правда, сложная конструкция, довольно капризный отечественный дизель и комплектующие низкого качества вскоре заставили перейти к производству более простых и технологичных бензиновых машин ЗИС-155. По двигателю, трансмиссии и иным узлам они были унифицированы с грузовиками ЗИС-150. Это был существенный шаг назад, продиктованный тем, что производственники и эксплуатирующие организации оказались просто не готовы к ЗИС-154.

В 1950-х ЗИС (с 1956-го — это Московский автомобильный завод имени Лихачева, ЗИЛ) — один из основных производителей автобусов в стране. Вместе с городской моделью ЗИЛ-158 здесь выпускается междугородный автобус



➤ Конвейер сборки городских автобусов ЗИЛ-158

ЗИЛ-127, ведутся работы над перспективными машинами.

Но в 1959 году, в целях расширения основного производства в пользу наращивания выпуска грузовиков, автобусное производство переносится с ЗИЛа на специализированный автобусный завод ЛиАЗ в подмосковный город Ликино-Дулево. Тем не менее автобусы не покинули полностью производственную программу Московского автозавода — в 60–80-х годах на ЗИЛе, на мощностях производства легковых представительских автомобилей, в очень ограниченных количествах собирали микроавтобусы ЗИЛ-118 и ЗИЛ-118К. Существовали планы увеличить выпуск этих микроавтобусов до 2000 штук в год, чтобы тем самым снизить себестоимость легковых машин высшего класса, но они так и остались нереализованными.

К производству полноценных автобусов ЗИЛ вернулся лишь в конце 90-х годов, когда начал изготовление пассажирских машин на базе фургона ЗИЛ-5301С «Бычок». Наибольший всплеск интереса к автобусам «Бычок» пришелся на начало 2000-х годов, после чего производство автобусов на заводе стало сокращаться и полностью прекратилось к 2010 году.

ДИЗЕЛЬ-ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ

Особенностью автобуса ЗИС-154 являлась электрическая трансмиссия. Это когда двигатель внутреннего сгорания воздействует на электрический силовой генератор, а тот вырабатывает энергию для тягового электродвигателя, вращающий момент от которого передается с помощью карданного вала и главной передачи на ведущие колеса. Такая конструкция позволяла обойтись без жесткой кинематической связи двигателя с ведущим мостом и теоретически облегчала управление тяжелой машиной.

В состав электротрансмиссии автобуса входил силовой генератор постоянного тока типа ДК-504А (четырёхполюсный, компаундный, закрытый, самовентилируемый, левого вращения, со слабым серийным возбуждением) и тяговый электродвигатель постоянного тока типа ДК-303А (четырёхполюсный, серийный, закрытый, самовентилируемый).

Для перемены направления движения автобуса служил переключатель хода (реверсор), который просто изменял направление вращения тягового электродвигателя. Он находился слева от сиденья водителя.

Реле тока Р-41А-2, которое входило в состав электротрансмиссии автобуса,

в зависимости от нагрузки включало и выключало добавочное сопротивление в шунтовой цепи генератора, в результате чего менялся ток возбуждения и, вследствие этого, менялось напряжение генератора.

Реле напряжения Р-6В-1 включало и выключало цепь подпитки обмотки возбуждения генератора. Оно отсоединяло аккумуляторную батарею от обмотки возбуждения при разгоне, когда напряжение в цепи генератора достигало величины 90 В, достаточной для эффективного самовозбуждения, в результате чего замыкалась цепь подпитки и генератор полностью переходил на самовозбуждение.

В электрической цепи трансмиссии также имелись дополнительные сопротивления цепи возбуждения генератора, которыми заведовал выключатель силовых сопротивлений ВУ-213Б. Он предназначался для изменения величины дополнительного сопротивления, включённого в шунтовую цепь генератора, то есть для включения и выключения городского и загородного режимов работы трансмиссии. По сути, он представлял собой обычный рубильник, предназначенный для ручного закорачивания части дополнительных сопротивлений в шунтовой цепи генератора в условиях движения по городу, вследствие чего повышалось напряжение генератора, то есть увеличивалась нагрузка на дизель и снижались его обороты, что, в конечном счёте, приводило к уменьшению шумности двигателя и генератора.


В качестве включателя цепи подпитки генератора использовался микровыключатель типа ВК2-142-Д, который служил для замыкания цепи подпитки генератора для быстрого повышения напряжения последнего, а следовательно, увеличения тягового усилия электродвигателя, что способствовало ускорению разгона автобуса при трогании с места. Выключатель устанавливался на двигателе и соединялся с механизмом управления подачей топлива.




Моторный отсек автобуса ЗИС-154

В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА




 Первая партия автобусов ЗИС-154, изготовленная к 800-летию Москвы




 Автобус ЗИС-154 на улицах Москвы




 Автобус ЗИС-154 в Ленинграде




 Автобус ЗИС-154 на конечной станции у Курского вокзала в Москве



 Автобус ЗИС-154 на пригородном маршруте в Эстонии



 Автобус ЗИС-154 в городе Горький (Нижний Новгород)



⚡ Автобус ЗИС-154 увеличенной вместимости, модернизированный мастерами Сочинского автотреста

Авторемонтные мастерские Сочинского автотранспортного управления Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (с 1957 года — Центральные авторемонтные мастерские Сочинского автотреста) в основном занимались производством и ремонтом открытых курортных автобусов для Черноморского побережья. Но в истории этих мастерских есть один эпизод, непосредственно связанный с автобусами ЗИС-154.

СВОЙ ПУТЬ

В послевоенное время курорты Краснодарского края, и непосредственно город Сочи, испытывали дефицит автобусов. Наиболее новые и пригодные к армейской службе автобусы (в качестве санитарных или штабных машин) были реквизированы ещё в самом начале войны. А оставшиеся пассажирские машины за прошедшие годы не стали лучше и к 1946–1947 годам уже представляли собой довольно жалкое зрелище. Для их ремонта и восстановления и предназначались авторемонтные мастерские при Автотранспортном управлении города Сочи.

Набравшись опыта, здесь с 1947 года стали пробовать свои силы в изготовлении новых автобусов на шасси грузовиков ЗИС-5. Как правило, это были экскурсионные автобусы с 18-местными открытыми кузовами типа «Торпедо». С 1954 года похожие открытые автобусы в Сочи стали делать на шасси грузовиков ГАЗ-51.

Нужда «латать» старые городские автобусы в мастерских отпала с поступлением в город новых автобусов ЗИС-154 — Сочи с ближайшими поселками-спутниками считался курортным центром страны, и соответственно сюда старались направить наиболее современную технику. Но к середине 50-х годов и эти автобусы выработали свой ресурс и стали нуждаться в серьезном обновлении. При этом в Сочинских мастерских возникла идея замены на автобусах ЗИС-154 четырехцилиндровых дизелей ЯАЗ-М204 на более мощные шестицилиндровые ЯАЗ-М206. Благо место в подкапотном пространстве автобусов позволяло это сделать.

Так как мощность новых дизельных моторов ЯМЗ-М206 вполне допускала повышение нагрузки, то появилась возможность удлинить автобус на одну кузовную секцию, для того чтобы увеличить вместимость на целых 8 мест.

Идею удлинения автобуса ЗИС-154 внес главный инженер автоуправления, в свете рекомендаций Всесоюзного совещания работников промышленности по вопросу модернизации существующей техники. На практике эта операция была проведена в 1955 году во время капитального ремонта автобуса-рекордсмена,



⚡ Удлинненный ЗИС-154 на маршруте в городе Сочи

который к тому времени «пробежал» без капитального ремонта 447 417 километров. В середину кузова этого автобуса была вставлена дополнительная секция в 1400 мм.

Впоследствии в Сочинском автоуправлении подобным образом переоборудовали около полутора десятка автобусов ЗИС-154.

Наши АВТОБУСЫ



БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА

Очень просто!

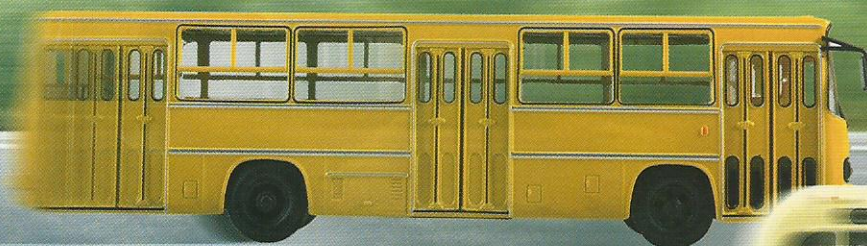
Зайди на avtobusy.modimio.ru

Начни оформлять подписку

Выбери опцию «два выпуска
в одной посылке»

Выбери доставку Почтой России

Оплати картой онлайн



Твои автобусы
уже мчатся к тебе!

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№6

ИКАРУС-66

ГОРОДСКАЯ СИГАРА



MODIMIO
COLLECTIONS



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



[avtobusy.modimio](https://www.avtobusy.modimio.ru)



Бесплатная доставка
на [avtobusy.modimio.ru](https://www.avtobusy.modimio.ru)

Икарус-66

6

