

Наши АВТОБУСЫ

№19

ЗИС-155

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на avtobusy.modimio.ru

MODIMIO



Как ЗИС-155
попал в серию,
имея множество
недостатков

стр.3-6



Чем занимался
московский
«Аремкуз»

стр.10



Как и на чем
ездили в Крым
в 50-е годы

стр.14

ПЕРЕХОДНАЯ МОДЕЛЬ



ТЕЛЕГИ, САНИ И АВТОБУСЫ



ДВОЕ СУТОК В ПУТИ И КРЕСЛА ИЗ САМОЛЕТА



**Наши
АВТОБУСЫ**

Форум о
журнальных...

nacekomiie.ru

ЗИС-155

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 19

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 Дистрибьюшен
Сервисиз».
Тел. 8 (495) 7974560

**Рекомендуемая
розничная цена:** 1699 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

Подписано в печать:
2 декабря 2020 г.

Заказ № 12547

Тираж: 6465 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
28 декабря 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



Городской автобус ЗИС-155 на территории Московского автозавода им. Сталина

ШАГ НАЗАД

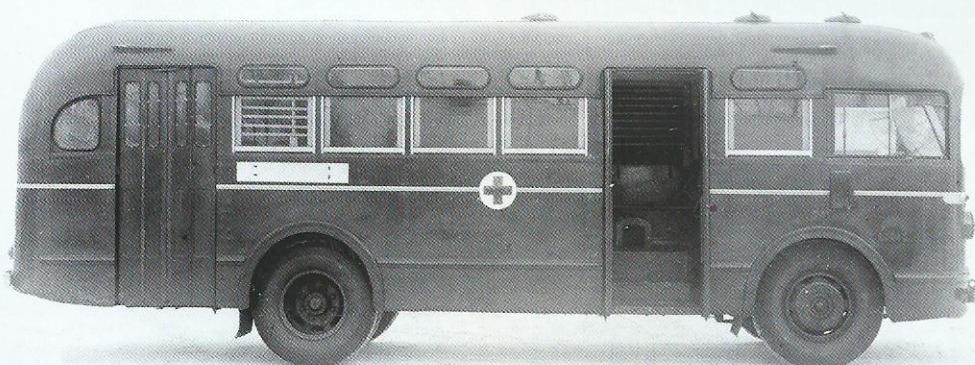
Неудача с оригинальным автобусом ЗИС-154 с дизель-электрической трансмиссией заставила руководство отрасли задуматься и изменить первоначальные планы, инициировав разработку нового городского автобуса той же вагонной компоновки, но с более привычной для эксплуатационников механической трансмиссией и более высокой проходимостью. Сегодня это может выглядеть странно, но после войны даже в столице не все улицы имели качественное твердое покрытие, что ограничивало сферу применения автобуса ЗИС-154. Что уж говорить о других городах или их окрестностях.



⤴ Первый опытный образец автобуса ЗИС-155

Вариантов у создателей автобуса ЗИС-155 было немного. Он мог базироваться только на узлах и агрегатах серийно выпускаемого грузовика ЗИС-150, а кузов автобуса максимально унифицировался с предыдущей моделью ЗИС-154. Только в этом случае можно было быстро выполнить задание по проектированию и выпуску новой модели. Во многом это оказался шаг назад, так как новый автобус вмещал меньше пассажиров, оборудовался бензиновым двигателем, расположенным спереди (у ЗИС-154 дизельный двигатель располагался сзади), и имел механическую трансмиссию с ручным переключением передач, а также сцепление и рулевое управление без каких-либо усилителей.

Предполагалось, что в случае войны городские автобусы будут массово переделаны в санитарные. Главное военно-техническое управление (ГЛАВТУ) и Главное военно-медицинское управление (ГВМУ) озаботились проектом переоборудования автобусов ЗИС-155 в санитарные и составили соответствующие тактико-технические требования. Помимо разработки документации в 1952 году были изготовлены опытные образцы санитарных автобусов ЗИС-155с для проведения испытаний. В автобусе предусматривался монтаж 21 носилок для перевозки раненых и больных в лежачем положении или перевозки легко раненных и больных в сидячем положении на складных полумягких сиденьях (до 39 человек).



⤴ Санитарный вариант автобуса ЗИС-155

По традиции того времени шасси автобуса и кузов имели свои собственные индексы, которые отражались в технической документации: шасси и двигатель получили наименование ЗИС-124, а кузов — ЗИС-191.

В отличие от выпускавшегося в то время грузового ЗИС-150 на пошедшем в серию автобусе некоторые механизмы подверглись изменениям и доработкам. Была увеличена износостойкость двигателя, в сцеплении установлены асбесто-каучуковые накладки (от автомобиля ЗИС-110), карданный вал имел промежуточную опору, передний мост — штампованную балку увеличенного сечения, рулевое управление — руль увеличенного диаметра.

В создании ЗИС-155 участвовали 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. Гольдберг.

⤴ ОТ ЭКСПЕРИМЕНТОВ К СЕРИИ

Первый опытный образец ЗИС-155 построили к 1 февраля 1949 года. На нем для сравнения опробовали два варианта редукторов главной передачи — с передаточными отношениями 8,39 и 9,29. Позже проводились эксплуатационные испытания этого автобуса во 2-м автобусном парке столицы, на городских, пригородных и загородных линиях. Автобус продемонстрировал хорошие динамические качества. Лучше, чем у предвоенных автобусов ЗИС-8 и ЗИС-16. Но все же он уступал своему предшественнику ЗИС-154. Правда, ЗИС-155 оказался на 20% экономичнее при чуть меньшей пассажировместимости. Автобус очень спешили запустить в серию, поэтому в том же 1949 году изготовили первую установочную партию новой машины, а массовое серийное производство началось в 1950-м.

Государственные испытания ЗИС-155 проводили уже на серийных образцах (заводские №№ 29 и 30) в феврале-мае 1950 года, прямо на московских маршрутах. По их завершении комиссия выдала заключение, что ЗИС-155 официально утвержден к производству как переходная модель на пути создания более современного автобуса, снабженного двигателем специального типа и автоматической трансмиссией. Поэтому на большинство недостатков машины (большая высота подножек над тротуаром, плохое отопление салона, сильная загазованность кабины водителя, большая трудоемкость обслуживания, утомляющее водителя частое переключение передач) просто не обратили внимания.



⚡ Автобус ЗИС-155 с гидромеханической передачей

⚡ ВАРИАНТЫ И МОДЕРНИЗАЦИЯ

В 1950 году согласно плану усовершенствования на одном из серийных экземпляров была установлена гидромуфта типа ЗИС-Э110 с целью определения возможности её использования на данной модели. Она уменьшала количество переключений передач, так как позволяла трогаться и разгоняться автобусу на третьей-четвертой или даже пятой передаче. Но в результате выяснилось, что при эксплуатации в городе динамические показатели автобуса несколько снизились, а муфта в некоторых случаях имела большую пробуксовку, особенно при резком нажатии на педаль газа. Одновременно за счет конструктивных особенностей гидромуфты значительно увеличился расход топлива и снизилась надежность машины, поэтому дальнейшие эксперименты в этом направлении были прекращены в пользу применения автоматической гидромеханической передачи (ГМП) ЗИС-Э124 с 3-ступенчатым гидротрансформатором.

В 1954 году даны рекомендации по применению на двигателе ЗИС-124 карбюраторов К-32 и К-82 вместо стандартного К-81, что позволило несколько поднять его мощность (до 100 л.с.). Также было предложено применить коробки передач

с пятой прямой передачей и изменёнными передаточными отношениями на остальных передачах, а также с редуктором главной передачи с передаточным отношением 7,63.

Среди многочисленных недостатков ЗИС-155 выделялось сразу несколько, которые вызывали наибольшие нарекания эксплуатационников. Прежде всего это малая вместимость салона для больших городов, ужасные условия труда водителя в кабине рядом с силовым агрегатом (шум, загазованность, жара и т.д.), недостаточная мощность карбюраторного двигателя. Из-за слабого мотора водитель был вынужден переключать передачи каждые 29 секунд!



⚡ Салон автобуса ЗИС-155

В 1950 году был изготовлен опытный образец с автоматической трансмиссией, который вышел на испытания. По их результатам в 1952–1953 годах изготовлена опытная партия из пяти ЗИС-155 с гидромеханической передачей (ГМП) для проведения эксплуатационных испытаний в различных условиях: в городской обстановке (Москва, Ленинград, Киев, Рига, Горький, Ужгород) и гористой местности (в Крыму, на маршруте Симферополь — Ялта). В 1954 году намеревались выпустить установочную партию из 100 экземпляров с ГМП, но по объективным технологическим причинам этого не произошло.

Учитывая основные недостатки автобуса, на заводе предложили совершенно неожиданную идею — переместить двигатель в кузове ЗИС-155 в задний свес. Варианты трансмиссии с задним расположением мотора, с угловой передачей, к этому времени уже были отработаны на междугородных ЗИС-127. Подобную компоновку решили использовать на экспериментальном образце 155-го, но вместо механической коробки передач смонтировали гидромеханическую автоматическую КПП, которая значительно облегчала труд водителя. Практического применения этот эксперимент не имел — данная модернизация предназначалась только для проверки различных компоновочных решений в кузове одного и того же автобуса.

В 1956 году автобусный цех завода должен был освоить модернизированный ЗИС-155Б (с доработанным передком, форсированным двигателем, дверью в задней панели кузова и т.д.), но работы по нему были приостановлены, поскольку более перспективной была признана новая модель ЗИЛ-158. С этого момента началось постепенное внедрение ряда узлов 158-го в конструкцию серийных ЗИС-155. Так, в 1956 году появились новая промежуточная опора карданного вала, распределитель зажигания Р21-А с октан-корректором, карбюратор К-82 (позже К-84), капот новой конструкции и 6-лопастный вентилятор радиатора.

В марте 1956 года в производстве были освоены специальные экспортные модификации автобусов: ЗИС-155Э (экспортный для стран с умеренным климатом) и ЗИС-155Ю (экспортный для стран с тропическим климатом). Если ЗИС-155Э отличался от стандартного только комплектующими лучшего качества и улучшенной отделкой, то ЗИС-155Ю дополнительно имел усиленную систему охлаждения двигателя с радиатором большей площади с медными пластинами, детали отделки с антикоррозийным покрытием и так далее. Кроме того, тропический вариант лишился системы отопления салона. Большая часть «южных» машин ушла в Афганистан и Индонезию.

С 1957 года в процессе текущей модернизации задний номерной знак переместился в специальную нишу открывающегося люка и получил подсветку от встроенного фонаря ФП-13, который имел еще и функцию стоп-сигнала. Параллельно с этим на задней панели кузова вместо четырех фонарей по бокам остались только два, работающих как указатели поворота и габаритные огни. С этого же года в кабине водителя стали устанавливать электровентилятор (до этого только на экспортных вариантах). Одновременно на автобусах внедрялись и новые элементы от перспективных грузовиков ЗИЛ-150В (ЗИЛ-164), из-за чего по совокупности всей проведенной в этот период модернизации усовершенствованные машины получили обозначение ЗИЛ-155Г, но в сопроводительной документации оно не отразилось.

Выпуск ЗИС-155 завершился 30 сентября 1957 года. Всего изготовлено 21736 экземпляров этой модели, в том числе 5 штук без сидений для Московского телецентра в 1957 году. Производство 155-х также планировалось развернуть на Львовском автобусном заводе (в 1951 году даже было изготовлено 4 экземпляра), но в конце концов во Львове решили пойти другим путем, приступив к проектированию автобуса собственной конструкции.



⚡ Экспериментальный автобус с задним расположением силового агрегата

ВЫПУСК АВТОБУСОВ ЗИС-155

1949 г.	1950 г.	1951 г.	1952 г.	1953 г.	1954 г.	1955 г.	1956 г.	1957 г.
30	513	2002	2901	3039	3427	3529	3549	2746



⚡ Участок доводки готовых автобусов ЗИС-155 на автозаводе



🔧 Автобусы ЗИС-155 перед зданием заводоуправления ЗИС

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЗИС-155

Автобус для городских и пригородных перевозок, с цельнометаллическим двухдверным несущим кузовом вагонного типа, имеющим отопление, внутреннее освещение и вентиляцию. Расположение двигателя — спереди. Планировка салона — смешанная.

Выпускался Московским автомобильным заводом им. Сталина с 1949 по 1957 год.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 28+1
кондуктор
Общее число мест — 50+1 кондуктор

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг —
6290

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 9930

В том числе:
— на переднюю ось — 3740
— на заднюю ось — 6190

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —
65 км/ч

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 36

ДВИГАТЕЛЬ — ЗИС-124, 6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм —
101,6x114,3

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, л — 5,55

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ — 6,0

МОЩНОСТЬ, л.с. — 95
при 2800 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ, кгм — 31
при 1200–1300 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ — двухдисковое, сухое, с механическим приводом

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — трёхходовая, пятиступенчатая (I — 6,25; II — 3,33; III — 1,93; IV — 1,00; V — 0,81; з.х. — 6,97)

ПОДВЕСКА

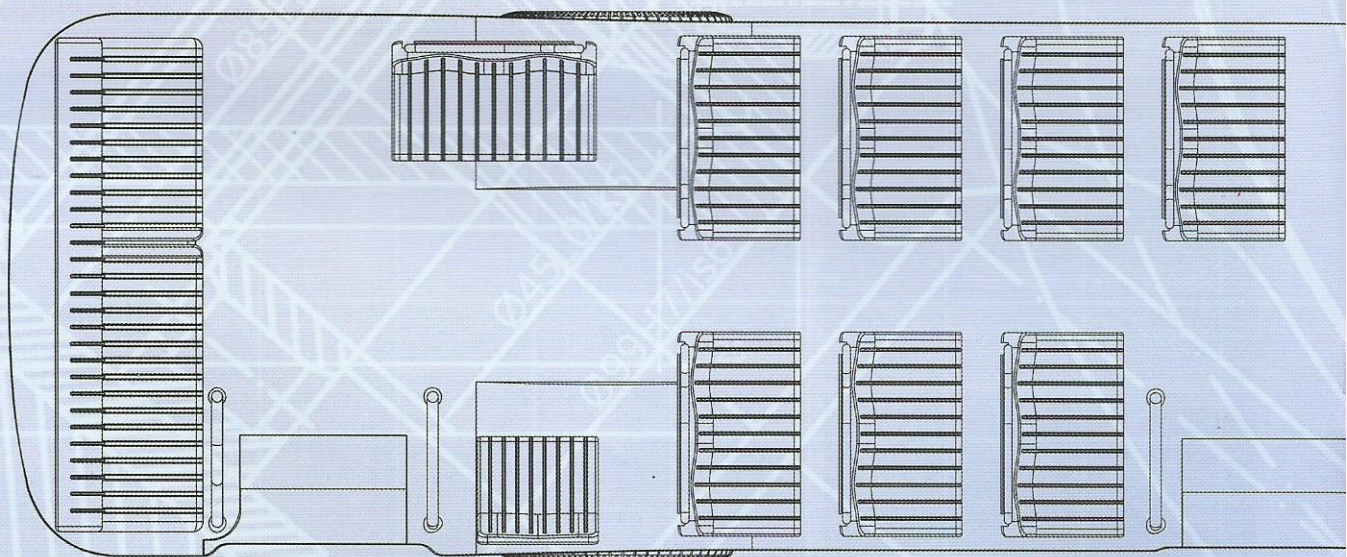
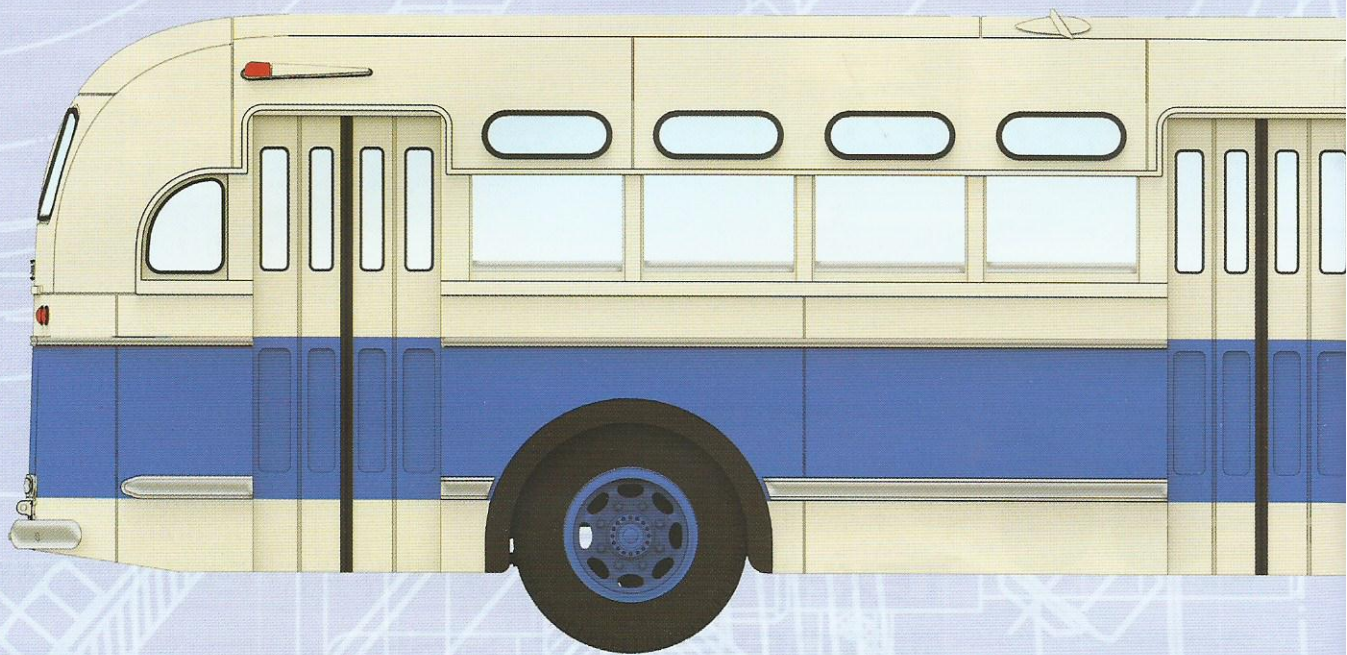
Передняя и задняя подвески зависимые, на продольных полуэллиптических рессорах с качающимися задними серьгами, с гидравлическими рычажными амортизаторами на обеих осях

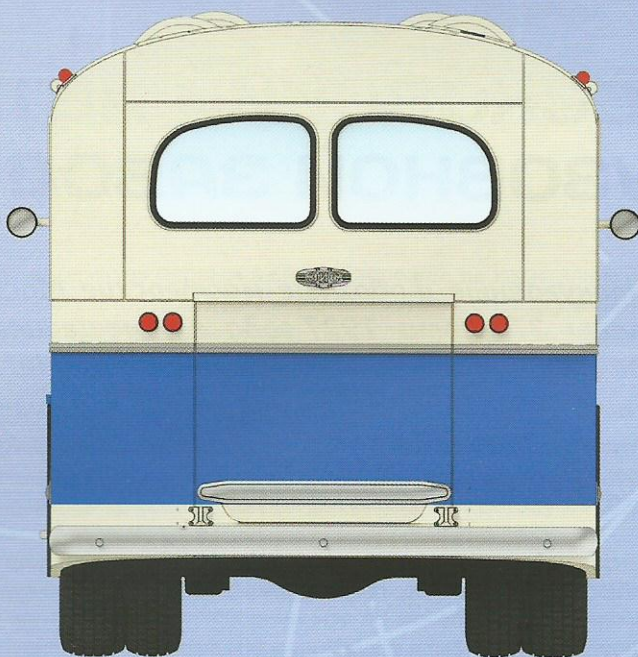
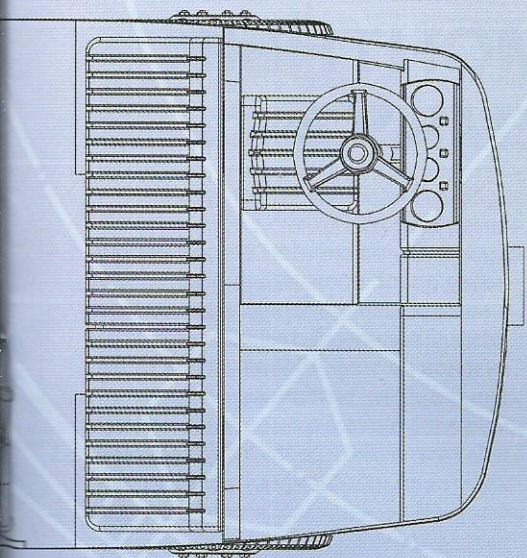
ТОРМОЗА

Рабочий — с пневматическим приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах
Стояночный — механический, дисковый, на трансмиссию

РАЗМЕР ШИН — 9,00x20 или 10,00-20

СХЕМА АВТОБУСА ЗИС-155







⚡ Капитальный ремонт автобусов ЗИС-155 на заводе «Аремкуз», 1955 г.

Производитель

МОСКОВСКИЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ КУЗОВНОЙ ЗАВОД «АРЕМКУЗ»

Автокузовные и обозные мастерские Москомтранса основаны 27 марта 1927 года в помещениях бывшего завода Растеряева на Кожевнической улице. Их появление было обусловлено тем, что в Москве возникла необходимость ремонта и изготовления новых кузовов для автобусов с целью отказа от импорта.

Свой первый автобус «Аремкуз» собрал в 1927 году на импортном трехосном шасси «Бюссинг». По сути, это был первый в СССР автобусный кузов для регулярных маршрутных перевозок. За основу взяли кузов «Лейланд» — эти автобусы в большом количестве были закуплены в 1924 году для организации автобусного движения в Москве.

В течение следующих нескольких лет (до 1930 года включительно) «Аремкуз» делал новые автобусные кузова для «Лейландов» и «Бюссингов» взамен вышедших из строя — на московских булыжных мостовых кузова выдерживали не больше 3–4 лет. Неофициально такие автобусы получили наименование «Лейланд-Москва».

Наряду с ремонтом автобусных кузовов завод производил телеги, сани и конскую упряжь. Вскоре предприятие освоило выпуск собственных автобусных кузовов по типу «Лейланд» и устанавливало их на различные шасси, в том числе и отечественного производства Я-6. Капитальным ремонтом (фактически изготовлением заново) этих кузовов «Аремкуз» занимался до 1934 года включительно.

В 1931 году мастерские переименованы в Авторемонтный кузовной завод «Аремкуз» Управления авторемзаводов и автотехснабжения (Мосавторемонт) Мосгорисполкома. Совместно с АМО завод разработал конструкцию стандартного кузова для шасси АМО-2,

а позже — новый стандартный кузов для шасси АМО-4 (ЗИС-8) и производил эти автобусы даже в больших количествах, чем сам ЗИС. С 1940 по 1952 гг. «Аремкуз» занимался капитальным ремонтом автобусов ЗИС-16 (по сути, изготавливал кузова для них заново). Но свою первую обтекаемую машину на шасси ЗИС-8 «Аремкуз» сделал даже раньше ЗИСа, в 1936 году. Похожим на ЗИС-16 этот автобус получился не случайно, так как над ним работали те же зисовские конструкторы, подрабатывая в свободное время на «Аремкузе».

По различным заказам «Аремкуз» изготавливал отдельные экземпляры или мелкие серии различных автобусов. Так, в 1934 году завод сделал партию автобусов «Интурист» на шасси ЗИС-8, а в 1935-м выпустил партию открытых автобусов типа «фаэтон» на шасси ГАЗ-АА. В 1936 году изготовили партию открытых туристических автобусов на шасси ЗИС-5, а в 1940 году освоили выпуск катафалков.

В годы войны производство автобусов на заводе прекратилось, и он изготавливал фургоны для радиостанций и автомастерских, автобаны, закрытые кузова для ленд-лизовских «Дodge» и «Виллис».

В послевоенное время «Аремкуз» сыграл большую роль в восстановлении автобусного хозяйства Москвы. Он в больших количествах ремонтировал старые автобусы, изготавливая для них новые кузова, а также разрабатывал собственные конструкции (конструктор Днепровский Ф. М.): АКЗ-1 для шасси ЗИС-8 и АКЗ-2 для шасси ЗИС-16.

Первый, показательный автобус АКЗ-1 вместимостью 27 пассажиров построили к 800-летию Москвы в 1947 году. Он отличался красивой окраской и добротной внешней отделкой. Серийное производство более простых кузовов этого типа началось с 1948 года. С этого же года на автобусы АКЗ-1 и АКЗ-2 (также как и на ремонтируемые ЗИС-16) ставили оперение от автомобиля ЗИС-150. Со временем кузова серии АКЗ полностью заменили при ремонте кузова старых типов (ЗИС-8 и ЗИС-16).

С 1950 года «Аремкуз» начал выпуск автобусов на шасси ГАЗ-51 конструкции столичного Проектно-конструкторского бюро Управления авторемонтных заводов (ПКБ УАРЗ). Автобусы с небольшим кузовом (вместимость — 16 человек) использовали как служебные и инкассаторские. На их базе строили грузопассажирскую версию, фургоны и разнообразные спецмашины. Своего наименования они не имели, а в документации так и назывались — «Автобусный кузов на шасси ГАЗ-51».



⚡ Автобусы с кузовами типа «Лейланд» на отечественных шасси Я-6



⚡ Ритуальный автобус на шасси ГАЗ-51

В 1951 году «Аремкуз» первым в стране перешёл на капитальный ремонт цельнометаллических автобусов ЗИС-154 и ЗИС-155, организовав у себя поточный метод ремонта, в связи с чем проводилась большая реконструкция предприятия. В то же время завод продолжает строить новые автобусы и специализированные автомобили, в том числе машины скорой помощи на различных шасси и фургоны для армии на шасси грузовиков ГАЗ и ЗИС.

На протяжении 60–90-х годов «Аремкуз» занимался в основном капитальным ремонтом автобусов ЗИЛ-158 и ЛиАЗ-677, строительством передвижных домиков-бытовок, туалетов и так далее. Производство собственных автобусов свернули на «Аремкузе» где-то в середине семидесятых годов прошлого века.

В эпоху становления рыночных отношений и развития маршрутных такси в столице «Аремкуз» занялся переоборудованием фургонов ГАЗ-2705 «Газель» в маршрутные микроавтобусы. У фургонов вырезались окна и вставлялось остекление, а в салоне устанавливались сиденья. По факту такие «фургоныбусы» стоили дешевле, чем стандартный микроавтобус ГАЗ-3221 «Газель», поэтому пользовались спросом у перевозчиков.

Как и многие подобные авторемонтные предприятия, Московский авторемонтный кузовной завод «Аремкуз» в 2000-х годах стал окончательно убыточным и в 2006 году был ликвидирован.



Крупным планом

ПОДВЕСКА АВТОБУСА ЗИС-155

Сегодня почти все автобусы имеют пневматические подвески колес. Они обеспечивают автобусам плавный ход и хорошо приспосабливаются к возрастающим нагрузкам. Однако не так давно рессорные подвески автобусов мало чем отличались по конструкции от подвесок грузовиков. Поэтому были тряскими и некомфортными. Чтобы улучшить плавность хода автобусов, на них старались ставить более мягкие рессоры и амортизаторы на все колеса. Классическим примером такой автобусной подвески может служить ЗИС-155.

Передняя и задняя подвески автобуса ЗИС-155 выполнялись на листовых рессорах нормального полуэллиптического типа с гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия на передней и задней осях.

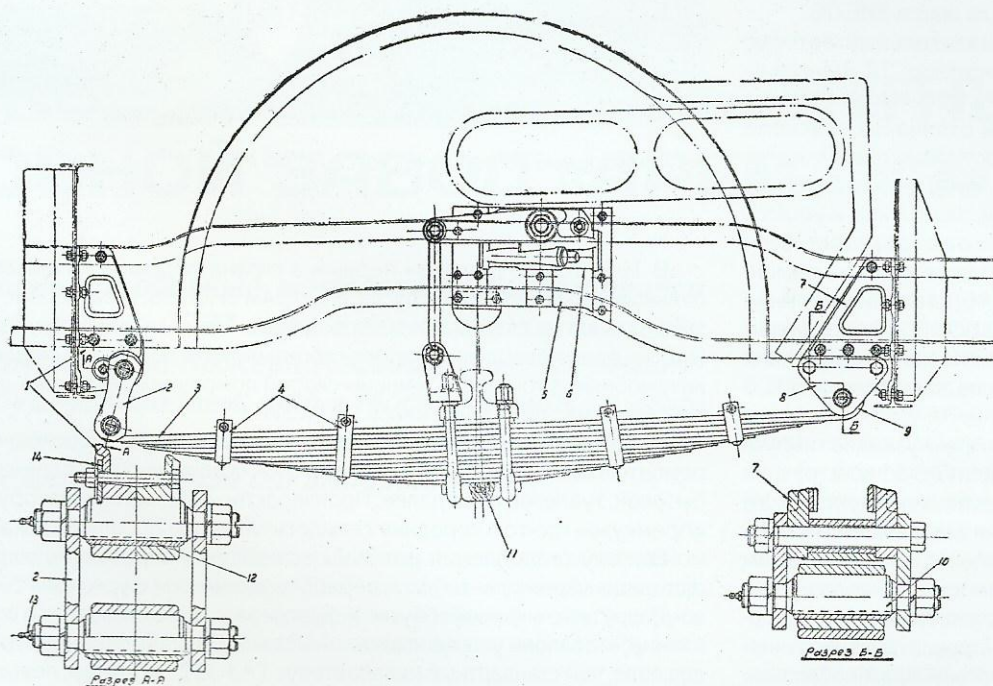
Передняя рессора состояла из 12 листов шириной 89 мм и длиной 1476 мм (по центру ушков). Задняя рессора состояла из 13 листов шириной 102 мм и длиной 1580 мм (по центру ушков).

Передние концы рессор шарнирно, резьбовыми пальцами, соединялись с помощью накладок с кронштейнами лонжеронов каркаса основания кузова автобуса. Задние концы рессор соединялись с задними кронштейнами лонжеронов каркаса с помощью сереек, на резьбовых пальцах. За счет этого обеспечивалось перемещение задних концов рессор при деформациях. Прогибы передних и задних рессор ограничивались резиновыми буферами, которые крепились на лонжеронах снизу. Касания балок мостов об резиновые буферы происходило только при резких толчках.

Рычажные амортизаторы подвесок — гидравлические поршневого типа, двухстороннего действия. Они отличались по конструкции от современных телескопических амортизаторов. Если сегодня амортизаторы напоминают внешне телескопически раздвижную трубу, то рычажные амортизаторы похожи на небольшую коробочку с торчащим сбоку рычагом. Этим рычагом амортизаторы соединялись с передней

осью и балкой заднего моста вертикальной нерегулируемой тягой. Внутри амортизатора рычаг воздействовал на поршни, расположенные в полостях с жидкостью (маслом). В зависимости от направления (верх или вниз) и силы воздействия внутри амортизатора срабатывали соответствующие клапаны, перепускающие жидкость из полости в полость. За счет этого плавно гасились колебания рессорной подвески.

Амортизаторы по своим характеристикам были специально подобраны для автобуса ЗИС-155 и не нуждались в процессе эксплуатации в регулировке. Необходимо было только проверять уровень масла в корпусе амортизатора во время технического обслуживания автобуса.



Передняя подвеска автобуса: 1 — кронштейн задний; 2 — сереежка; 3 — задний конец рессоры; 4 — хомут; 5 — кронштейн амортизатора; 6 — амортизатор; 7 — кронштейн передний; 8 — накладка кронштейна; 9 — передний конец рессоры; 10 — резьбовой палец; 11 — стяжной болт; 12 — втулка резьбовая; 13 — масленка; 14 — пластина замочная.



В объективе фотографа



⤴ Автобус ЗИС-155 в Крыму, на междугородном маршруте Евпатория — Ялта



⤴ Автобус ЗИС-155 на областном маршруте в Ворошиловграде (ныне — Луганск)



⤴ Автобусы ЗИС-155 на междугородном сообщении в Донбассе



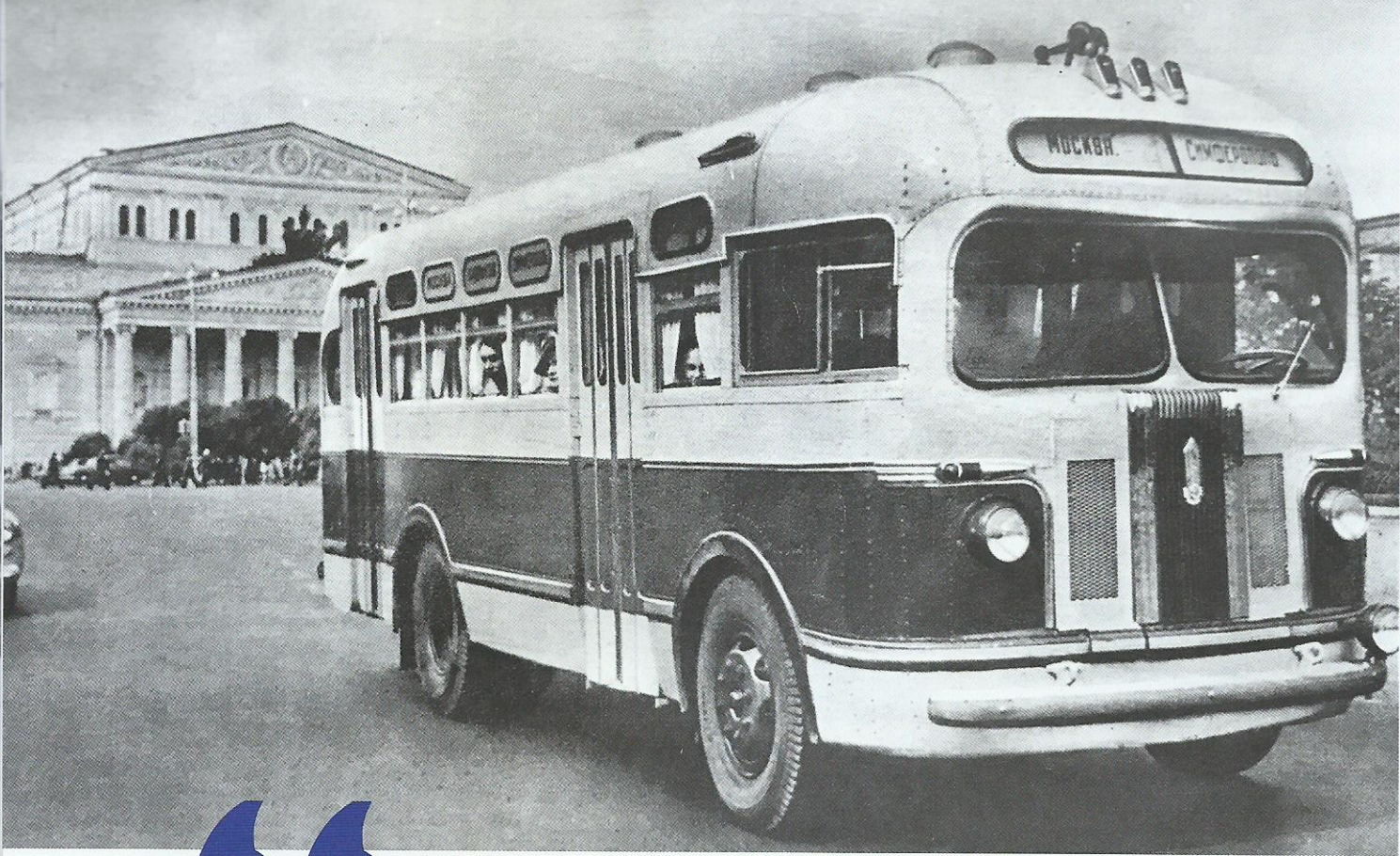
⤴ Автобус ЗИС-155 на маршруте в Карпатах



⤴ Автобусы ЗИС-155 на конечной станции в Лужниках (Москва).
Справа — опытный модернизированный автобус



⤴ Автобусы ЗИС-155 на обслуживании китайской делегации во время Международного молодежного фестиваля в Москве в 1957 году



⚡ Междугородный автобус ЗИС-155 с мягкими сиденьями отходит от конечной станции на площади Революции в Москве

В пятидесятые годы XX века стали активно развиваться междугородные автобусные маршруты. Они пользовались хорошим спросом, но для их организации не хватало специализированного подвижного состава — на маршруты выпускались обычные городские автобусы ЗИС-155, которые отличались малым комфортом для длительных путешествий.

ЗИС-ТУРИСТ

По постановлению Правительства с лета 1950 года было организовано автобусное и таксомоторное движение по трассе Москва — Симферополь протяженностью 1400 километров. Специально для обслуживания маршрута большой протяженности было выделено 36 автобусов ЗИС-155, которые имели 18 пассажирских мест с обычными автобусными сиденьями или 14 пассажирских мест с авиационными мягкими сиденьями. Кроме того, для обслуживания маршрута было выделено 13 легковых автомобилей-такси ЗИС-110, которые перевозили четверых пассажиров.

Специализированные автобусы ЗИС-155 с мягкими сиденьями были изготовлены на Московском автомобильном заводе им. Сталина в 1950 году отдельной партией. В салоне ЗИС-155 установили мягкие кресла от самолета ИЛ-12 с откидными спинками. В результате получалась трехрядная планировка салона. Место для отдыха второго водителя определили у задней стенки кузова. Автобус оборудовался более мягкими задними рессорами и приточной вентиляцией вместо вытяжной. Передняя дверь блокировалась, а ее ступени закрывались щитом. Вход и выход из автобуса осуществлялся через заднюю пассажирскую дверь. Возле перегородки кабины и под спальным местом водителя предусматривались небольшие площадки для чемоданов, а под потолком — сетки для ручной клади. Также в салоне имелись занавески на окнах, ящик для мусора и бачок для питьевой воды. Все «мягкие» автобусы с ЗИС поступили в июле-августе 1950 года в третий Автобусный парк УПАТ Москвы.

Первый междугородный автобус ЗИС-155 отправился в рейс 20 июля 1950 года. Весь маршрут он проходил за 44 с половиной часа, включая время ночного отдыха

пассажиров и водителей в Харькове, а также семи остановок в пути, в том числе длительных в Мценске и Зеленом Гае. «Экипаж» автобуса состоял из двух водителей, которые менялись через каждые 100–120 километров.

Длительное время в пути и невозможность доставки прямо на Южный берег Крыма в Ялту вызывали нарекания у пассажиров. Автобусы шли до Симферополя, потому что прохождение довольно опасного участка через горный перевал не решались доверить московским водителям после двух суток в пути. Поэтому вскоре организация движения на маршруте была изменена с разбивкой на два плеча: Москва — Харьков (обслуживали обычные автобусы из Москвы) и Харьков — Ялта (обслуживали обычные автобусы из Ялты). Это позволило сократить время в пути до 30 часов. При этом параллельно продолжали работать «мягкие» автобусы ЗИС-155 на маршруте Москва — Симферополь.

MODIMIO.RU

В НОВЫЙ ГОД
С НОВЫМИ ПОДПISКАМИ!



ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ГРУЗОВИКИ
СССР

ПОДПИСКА

ОТ 999 Р / МЕСЯЦ



Наши
АВТОБУСЫ

ПОДПИСКА

ОТ 1499 Р / МЕСЯЦ



Наши
МОТОЦИКЛЫ

ПОДПИСКА

ОТ 1098 Р / МЕСЯЦ



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№20

КАВЗ-3270

РАБОЧАЯ ЛОШАДКА



Выход раз в 3 недели.
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на автобусы.modimio.ru

MODIMIO



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

20

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



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



Бесплатная доставка
на avtobusy.modimio.ru

КАВЗ-3270



