**Киев-4 №107 г. Херсон 4х2 двухдверный троллейбус средней вместимости, мест: номинально 65, сидящх 30, снаряжённый вес 9.32 тн, полный 15.5 тн, ДК-202Б 86 кВт, 50 км/час, 767 экз., КЗЭТ г. Киев 1963/65-69 г.**



 Троллейбусы "Киев" выпускались Киевским заводом электротранспорта в 60-е годы ХХ века. Это предприятие было создано в 1906 году как Главные трамвайные мастерские и поначалу специализировалось на ремонте трамвайных вагонов. Но уже с 1911 года в мастерских был налажен выпуск собственных моторных и прицепных вагонов. В конце 20-х годов мастерские получили название Завода им. Домбаля. Завод выпускал трамвайные вагоны, аналогичные вагонам серии "Х". Свои силы в троллейбусостроении Завод им. Домбаля (позже - Киевский Завод Электротранспорта им. Дзержинского) впервые попробовал в 30-е годы. На протяжении 1935-36 здесь было собрано 12 троллейбусов ЛК-5.

 В 1950-х годах троллейбусы постепенно заняли весомую долю пассажироперевозок и часто становились основным транспортом на магистральных направлениях в больших городах, стали появляться и развиваться в малых городах. В то же время мощностей завода им. Урицкого, куда в 1951 году перенесли основное в стране производство троллейбусов, недоставало для удовлетворения всевозрастающего спроса. Тогда троллейбусы решили выпускать и на ремонтных заводах, в частности, в Москве (СВАРЗ) и Киеве (КЗЭТ).

 **«Киев-4»**

 В 1962 году КБ КЗЭТ начал разработку проекта троллейбуса «Киев-4» (заводское обозначение К4), где было учтено большинство недостатков, обнаруженных на предыдущих сериях, и международный опыт. Первый опытный образец машины появился в конце 1963 года (инвентарный № 492). У нее был улучшенный внешний и внутренний дизайн: «Вместо сплошного и не очень удобного диванчика у входных дверей установлены четыре мягких кресла. Потолок и панели украшены пластиком, и он придает троллейбусу нарядный и опрятный вид» («Киевский электротранспортник», декабрь 1963). На заднем мосту вместо тормозных камер были установлены тормозные цилиндры, а пневматическая схема состояла из двух независимых систем торможения, которые значительно повышали безопасность движения. Троллейбус штатно оборудовали штангоуловителями. В течение 1964 года совершенствовалась эта модель, в то же время завод продолжал изготовлять «Киев-2». Троллейбусы "Киев-4" выпускались Киевским заводом электротранспорта до 1969 года. На конвейере их сменила новая модель "Киев-6". Троллейбусы "Киев-2" работали в городах Украины до начала 70-х годов. Последние же пассажирские троллейбусы Киев-4 списали в Алчевске в 1979-ом. Интересно, что киевские машины эксплуатировались исключительно на территории Украины.

 В Киеве троллейбусов «Киев-4» было немного, поскольку было решено отдать преимущество чехословацким «Шкода» 9Тр. Зато они оказались незаменимыми во многих городах Украины, куда и поставлялись в течение 1964–1968 годов. Серийные «Киев-4» поступали в киевское депо № 1 в течение 1965-го, а уже в 1967 и 1968 годах их постепенно передали в Винницу и Алчевск. Последние К-4 переданы в 1969 году в Херсон, и к моменту передачи они успели поработать в Киеве.

 Основные узлы и детали киевских троллейбусов "Киев-2" и "Киев-4" были позаимствованы у МТБ-82. Также сохранилась традиционная для МТБ-82 компоновка: непропорционально большая кабина занимала переднюю часть кузова до первой двери, которая располагалась в базе за передней осью троллейбуса. Задняя дверь находилась в заднем свесе. Каркас кузова был выполнен из стали прямоугольного сечения, что повышало его прочность и жесткость.

В отличие от МТБ-82 киевский троллейбус получил широкие четырехстворчатые двери, которые позволяли осуществлять одновременную посадку/высадку двух человек и широкие окна со сдвижными форточками, характерные для современных ему машин. Лобовое стекло троллейбуса "Киев-2" состояло из четырех частей, над лобовым стеклом располагался продолговатый маршрутоуказатель. С 1964 года стали устанавливать большие панорамные лобовые стекла, которые значительно улучшили обзор водителю. В салоне троллейбуса была применена трехрядная компоновка сидений - по левому борту между дверьми были установлены одноместные сидения, что увеличило вместимость салона в "часы пик".

Троллейбус "Киев-4" мало чем отличался от модели "Киев-2". Компоновка кузова, основные узлы и агрегаты остались такими же, как и у троллейбуса "Киев-2". Основным отличием машин «Киев – 2» и «Киев – 4» является то, что более старая модель имела клепанный кузов, а более новая – сварной. Изменилась тормозная система троллейбуса - пневматическая схема включила в себя две самостоятельные системы торможения, что значительно повысило безопасность движения. На задней оси вместо тормозных камер были установлены цилиндры. Также на троллейбусах "Киев-4" появились штангоуловители. Внешне "Киев-4" отличался от троллейбуса "Киев-2" более широкой передней частью и измененным дизайном заднего торца. Некоторые изменения коснулись и салона троллейбуса. В частности, в отделке салона стал гораздо шире применятся пластик, вместо двухместных диванов были установлены парные одиночные сидения. Троллейбусы "Киев-4" более поздних выпусков вместо удлиненного маршрутоуказателя над лобовым стеклом имели квадратное окошко - "скворечник", в котором размещался лишь номер маршрута.

Херсонское Троллейбусное Управление, Киев-4 №107 получен в 1967 г., списан в 1975 г.

**Техническая характеристика троллейбуса "Киев-4":**

|  |
| --- |
| **Наружные габаритные размеры** |
| Длина, мм  | 10330 |
| Ширина, мм  | 2650 |
| Высота с учетом электрооборудования (с опущенными токоприемниками), мм  | 3395  |
| Передний свес, мм  | 1000 |
| Задний свес, мм  | 3000 |
| База, мм  | 6000 |
| Ширина колеи передних колес, мм  | 2000 |
| Ширина колеи задних колес, мм  | 1910 |
| Высота пола от уровня дороги без нагрузки, мм  | 920 |
| Дорожный просвет троллейбуса при максимальной нагрузке (8 чел/м2), мм  | 190  |
| Ширина дверного проема, мм  | 1400 |
| Ширина оконных проемов, мм  | 1392 |
| **Внутренние габаритные размеры** |
| Длина по полу (без кабины), мм  | 8100 |
| Ширина между боковыми стенками кузова, мм  | 2410 |
| Высота прохода (по оси), мм  | 2000 |
| Ширина прохода между сиденьями, мм  | 1070 |
| Длина подушки двухместного сидения, мм  | 850 |
| Ширина подушки двухместного сидения, мм  | 380 |
| Шаг двухместных сидений, мм  | 720 |
| Длина подушки одноместного сидения, мм  | 425 |
| Ширина подушки одноместного сидения, мм  | 380 |
| Шаг одноместных сидений, мм  | 730 |
| **Масса и наполняемость троллейбуса** |
| Снаряжённая масса, кг  | 9320 |
| Полная масса, кг  | 15480 |
| Количество мест при номинальной нагрузке (5 чел/м2)  | 65 |
| Мест для сидения  | 30 |
| **Тяговые электродвигатели** |
| Тип двигателя  | ДК-202Б |
| Мощность на валу (якорная), кВт/ч  | 86 |
| Ток якоря, А/ч  | 160 |
| Номинальное напряжение, В  | 600 |
| Скорость вращения, об/мин  | 1435 |
|  |
| Контрольная эксплуатационная скорость, км/час  | 50 |

|  |
| --- |
| Выпуск пассажирских троллейбусов КЗЭТ им. Дзержинского по годам (по данным А.А. Вильковича) |
| **Год поставки** | **ТБЭ-С (Киев-3)** | **2Т, 2Ту** | **2Тм** | **К4** | **К5-ЛА (КЗЭТ, ЛАЗ)** | **К6** | **Всего** |
| 1958 | 5 | – | – | – | – | – | 5 |
| 1959 | 8 | – | – | – | – | – | 8 |
| 1960 | 6 | 2 | 4 | – | – | – | 12 |
| 1961 | – | – | 23 | – | – | – | 23 |
| 1962 | – | – | 35 | – | – | – | 35 |
| 1963 | – | – | 52 | 1 | 29 | – | 82 |
| 1964 | – | – | 105 | – | 198 | – | 303 |
| 1965 | – | – | – | 165 | 192 | – | 357 |
| 1966 | – | – | – | 171 | – | 1 | 172 |
| 1967 | – | – | – | 161 | – | – | 161 |
| 1968 | – | – | – | 175 | – | 4 | 179 |
| 1969 | – | – | – | 94 | – | 36 | 130 |
| 1970 | – | – | – | – | – | 122 | 122 |
| 1971 | – | – | – | – | – | 116 | 116 |
| 1972 | – | – | – | – | – | 57 | 57 |
| Итого | 19 | 2 | 219 | 767 | 389 | 336 | 1732 |