**04-121 ЛиАЗ-5256.00 4х2 городской высокопольный автобус большого класса, дверей 3, мест: общее 89, сидячих 24, предельно 117, снаряжённый вес 9.6 тн, полный вес 15.7 тн, КамАЗ-7408.10 195 лс, 70 км/час, г. Ликино-Дулёво 1986-93 г.**

Во второй половине 1970-х годов дальнейшее развитие получил проект по унификации городских автобусов, совместно создаваемых специалистами ВКЭИавтобуспрома г. Львов, НАМИ с советской стороны и проектного института Autokut, заводами Csepel и Ikarus со стороны ВНР. В январе 1977 года Минавтопром утвердил техзадание на семейство автобусов, подлежащих освоению на автозаводах СССР, а в 1978 году ВКЭИавтобуспром по результатам испытания автобуса 11-630 "Мир", изготовленого в 1974 году, подготовил техпроект автобуса модели 5256 аналогичной конструкции. Был определён завод-производитель будущей единой модели. Им стал Ликинский автобусный завод, производивший на тот момент автобусы семейства ЛиАЗ-677. К 1981 году компоновка новой машины в её нынешнем виде практически сложилась, да и экстерьер опытных экземпляров уже был мало отличим от пошедших в серию автобусов. До начала серийного выпуска ЛиАЗ-5256 во Львове было собрано 15 автобусов в рамках опытно-конструкторских работ.

Для выпуска новой модели автобуса первоначально планировалось построить новый производственный корпус ЛиАЗа, однако в конечном итоге было принято решение использовать имеющиеся площади, что привело к серьёзной перестройке всей работы завода. Нужно ещё раз подчеркнуть, что конструкция автобуса разрабатывалась не ЛиАЗом, а разработчики не приняли во внимание технологические возможности будущего производителя. По этой причине первоначальный план организации выпуска ЛиАЗ-5256 был сорван, вместо планировавшегося 1984 года первая опытно-промышленная партия из 14 автобусов была выпущена только в 1985 году. Следующие несколько лет одновременно с доработкой конструкции автобуса и отладкой заводских техпроцессов с учётом поступающих из эксплуатации отзывов завод выпускал автобусы мелкосерийно на участке мелких серий. Лишь в июле 1989 года, на излёте СССР, ЛиАЗ-5256 встал на конвейер, потеснив ветерана ЛиАЗ-677М, с которым их выпускали параллельно до 1994 года.

Модель ЛиАЗ-5256.00 с двигателем КАМАЗ-7408.10 и механической коробкой передач КамАЗ-141 сходили с конвейера в Ликино с 1989 года и до момента пожара на заводе двигателей КамАЗ в апреле 1993 года. С этой даты поставка двигателей КАМАЗ для ЛиАЗ-5256 была прекращена, и выпуск ЛиАЗ-5256.00 с двигателем КамАЗ был практически прекращен вплоть до 1996 года.

Автобус пережил несколько рестайлингов и модификаций: только различных двигателей на него установлено более 20 вариантов в разные годы, а общее число версий в семействе с индексом «5256» – свыше 30 (и это не считая моделей автобусов и троллейбусов созданных «по образу и подобию» на других предприятиях). Этот автобус ознаменовал и новую эру еще в советском автобусостроении: ЛиАЗ-5256 стал первой советской версией именно большого автобуса для города.

**Описание.**

Городской автобус большого класса. Кузов - вагонного типа, несущий, 3-дверный (для пассажиров две 2-створчатых двери и задняя половина передней двери; для водителя - передняя половина передней двери). Все двери поворотного типа, Накопительные площадки второй и третьей двери – широкие просторные, накопитель у передней двери заужен за счет перегородки кабины водителя. Планировка сидений 3-рядная. В пригородном – двухрядная, сиденья с регулировкой. В обоих типах салона последние четыре сидения образую единый диван.

Расположение двигателя - заднее. Сиденье водителя регулируется по высоте, длине, массе, наклону подушки и спинки. Система отопления - жидкостная, использующая тепло системы охлаждения двигателя и независимого отопителя.

**Двигатель**

Модель КамАЗ-7408.10 (7 комплектация)   
Тип У-образный, дизельный,4-тактный, восьмицилиндровый   
Расположение заднее продольное   
Гарантийная мощность при частоте вращения коленчатого вала 2200 мин-1, кВт (л.с.) 144 (195)   
Максимальный крутящий момент (при частоте вращения коленвала 1400-1500 мин-1),Н.и (кгс.м) 100 (70)   
Рабочий объем, л 10,85, Степень сжатия 17   
Топливо летом: дизельное марки Л-40 или Л-62; зимой: дизельное марки ДЗ или 3; минус 45°С: дизельное   
Системе смазки двигателя смешанная   
Применяемые пасла: летом, выше +5 °C моторное масло М-10-Г2(К), зимой, ниже +5 °С моторное масло М-8-Г2(К) заменитель всесезонное М-63/10В (ДВ-АСЗП-10В)   
Система питания принудительная, воздушный фильтр типа КамАЗ   
Система охлаждения жидкостная, закрытая с принудительной циркуляцией охлаждающая жидкость Тосол А-40   
Заправочный объем, л 80

**Трансмиссия**

Гидромеханическая коробка передач (ГМП)   
Модель 192,17   
Тип автоматическая, гидромеханическая передача "Львiв-3"   
Передаточные числа механического редуктора:   
на первой передаче 2,43, на второй 1,44, на прямой 0,98, на заднем ходу 1,97   
Управление ГМП автоматическое с выбором режима работы контроллером   
Рабочая жидкость масло для гидротрансформаторов и автомеханических коробок марки А   
Система охлаждения масла двигателя и ГМП двухсекционный жидкостный масляный теплообменник Карданная передача один карданный вал типа МАЗ-500   
Ведущий мост двухступенчатый с бортовыми редукторами производства Венгрии, типа 118.23.   
Передаточное число 5,44

**Ходовая часть**

Передняя подвеска зависимая с регулятором положения кузова и телескопическими амортизаторами. Два упругих элемента типа 260-340   
Задняя подвеска зависимая, пневматическая с четырехштанговым направляющим устройством, регуляторами положения кузова, четырьмя амортизаторами и четырьмя упругими элементами типа 260-340   
Передний мост с неразрезной балкой Колеса дисковые, с неразборными ободами 8,25x22,5; крепление на шпильках   
Шины бескамерные, низкопрофильные типа П/70Р 22,5 (280/70Р 572) модели Д-1Н

**Механизмы управления**

Рулевое управление рулевой механизм МАЗ-5336, с гидроусилителем ЦТ-70-280, передаточное число 23,6; насос типа КамАЗ-53212 Тормозная система   
Рабочая тормозная система колодочный тормоз барабанного типа с клиновым механизмом на всех колесах с пневматический раздельным приводом.   
Стояночная тормозная система тормозные механизмы заднего моста с приводом от тормозных камер с пружинными энергоаккумуляторами. Управление пневматическое.   
Запасная тормозная система выполняет тормозная система   
Вспомогательная тормозная система замедлитель гидродинамический установлен в ГМП.   
Управление пневматическое с выбором режима торможения краном управления

**Электрооборудование**

Система электрооборудования постоянного тока, номинальное напряжение 24 в, однопроводная, отрицательная клемма соединена с кузовом автобуса. Управление дверями, указатели поворотов и нижние габаритные фонари подключены по двухпроводной схеме 65.3701   
Генератор Г289-А переменного тока, трехфазный, мощностью 2400 Вт со встроенными выпрямителями. Регулятор напряжения типа Я 120A интегральный, встроенный в щеткодержатель генератора   
Аккумуляторные батареи две, 6CT-190 ЭК емкостью 182 А   
Стартер СТ-142Б последовательного возбуждения с электромагнитным тяговым реле

**Кузов**

Кузов цельнометаллический, закрытый, несущий, вагонной компоновки, трехдверный   
Радиооборудование радиомикрофонная установка типа АГУ-10-4 и четыре динамических громкоговорителя установленных в салоне   
Сиденье водителя мягкое с амортизатором, регулируемое по высоте, продольному направлению и углу наклона спинки

**Вместимость заправочных емкостей (л )**

Топливный бак 238   
Система смазки двигателя (без масляного радиатора) 23   
Система охлаждения с учетом системы отопления 72   
Емкость масляной системы гидропередачи без учета системы охлаждения 24   
Картер главной передачи 14   
Колесные редукторы заднего моста 4 (на каждый)   
Гидравлическая система и картер рулевого управления 8,5   
Картер углового редуктора 0,85   
Амортизатор сиденья водителя 0,75

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

|  |  |
| --- | --- |
|  | |
| Количество пассажирских мест для сиденья | 24 |
| Вместимость (с учетом стоящих пассажиров): |  |
| номинальная | 89 |
| предельная | 117 |
| в часы "пик" при использовании площади ступенек | 120 |
| Габаритные размеры, мм: |  |
| длина | 11400 |
| ширина | 3500 |
| высота | 3000 |
| База | 5840 |
| Масса неснаряженного автобуса (без снаряжения и заправки топливом, маслом и охлаждающей жидкостью), кг | 9135 |
| Полная масса автобуса при предельной вместимости, кг | 17835 |
| Максимальная скорость движения на высшей передаче с номинальной вместимостью, км/ч | 70 |
| Контрольный расход топлива с номинальной вместимостью при движении с постоянной скоростью в 40 км/ч (без отопителя), л/100 км | 21 |
| Наружный габаритный радиус поворота, м, не более | 11,5 |

