**04-184 Удлинённый ЗиС-154 4х2 двухдверный городской автобус, удлинён на 1.44 м, мест: сидячих 42, общее предельно 140, дизель-электрический, заднемоторный, ЯАЗ-206 165 лс, макс. 60 км/час, 12 экз., капремонт АРМ г. Сочи 1955-56 г.**

 Когда после окончания Великой Отечественной войны встал вопрос о массовом советском городском автобусе, по решению правительства в США было закуплено несколько (от 2 до 4, по разным источникам) машин Yellow Coach-GM TDH-3610 и TDH-4509, удлинённый на две секции, которые и послужили образцами для ЗиС-154.

 Для решения все нараставшей проблемы пассажирских перевозок в крупных городах СССР после войны, в 1946 году были созданы три городских транспортных средства, отчасти унифицированных между собой по элементам кузова: троллейбус МТБ-82Д, трамвай МТВ-82 и автобус ЗиС-154. Кузова этих машин собирались из унифицированных секций на каркасе, который обшивался панелями из 2-мм дюралюминия. В конструкции широко использовались алюминиевые профили, унифицированные (одинаковых размеров) стекла, арматура, сиденья, двери. При этом конструкция кузовов принципиально разнилась – у троллейбуса и трамвайного вагона несущим элементом служила сваренная из стандартных швеллеров рама. в то время как автобус получил несущий кузов . Троллейбус и трамвай, в 1946 и 1947 году соответственно, начали изготавливаться на заводе №82 Народного комиссариата авиационной промышленности СССР (ныне Тушинский машиностроительный завод, г. Москва). Автобус же освоил в 1947 году московский ЗиС.

 ЗиС-154 стал первым серийным советским автобусом вагонного типа с цельнометаллическим кузовом и электромеханической трансмиссией. Шасси автобуса получило индекс ЗиС-122, кузов - ЗиС-190. .

 В целом водителям новый автобус нравился намного больше, чем довоенные конструкции – в частности, благодаря отсутствию коробки передач не нужно было постоянно выжимать сцепление и переключать передачи. Направление движения (вперед/назад) выбиралось переключением небольшого рычага слева от водителя.

 Вместо доводки конструкции, автобус ЗиС-154 был снят с производства уже в 1950 году ввиду недостатков конструкции, повышенной шумности и дымности двигателя, а также из-за сложностей в обслуживании и неудовлетворительной ремонтопригодности в условиях городских автохозяйств.

 Всего было выпущено 1165 автобусов ЗиС-154, в том числе в 1947 году – 80 автобусов, в 1948 году – 404 автобуса, в 1949 году – 472 автобуса, в 1950 году – 207 автобусов. В эти объемы входят также около двухсот автобусов модификации ЗиС-154А.

 На смену ЗиС-154 пришел более простой в производстве и эксплуатации ЗиС-155, в конструкции которого использовались элементы кузова ЗиС-154 и агрегаты грузовика ЗиС-150.

 **Д. Дементьев и Н. Марков: «Автобусы IV и V пятилеток, 1946-55 г.».**

 В 1955 г. настал срок проведения капитального ремонта очередной партии автобусов ЗиС-154, работавших в Сочи (всего на начало года здесь числилось 14 автобусов этого типа). По плану оргтехмероприятий на них предполагалось установить новые дизели ЯАЗ-206, фонды на которые удалось получить в связи с их освоением для междугородних автобусов ЗиС-127. Когда «пробные» ЗиС-154 весной 1955 г. встали в ремонт, в АРМ не стали ограничиваться новым двигателем: было внесено рацпредложение по удлинению автобуса на две оконные секции (1440 мм) в пределах колёсной база. Это позволило увеличить число сидячих мест на 8 (до 42 мест), а общую предельную вместимость до 140 пассажиров. По расчётам, увеличение нагрузки при этом компенсировалось лучшими тяговыми характеристиками ЯАЗ-206 по сравнению со штатным дизелем ЯАЗ-204. Первый модернизированный ЗиС-154 (1948 г., пробег до капремонта 450 тыс. км) был изготовлен и пущен в эксплуатацию 12 июня 1955 г., следом сделаны ещё два. Эти автобусы являлись фактически экспериментальными, поскольку работы по ним проводились в отсутствии детальных чертежей и корректировались по месту. На основе модернизации трёх машин была разработана технология, по которой успели переоборудовать ещё семь автобусов ЗиС-154 в 1955-м и 2 – в первом квартале 1956 г., причём один из них по предложению ВНИИАТа – с изменённой планировкой салона (два ряда одноместных сидений вместо двухместных). Все они получили неофициальное название «Россия» (в честь одноимённого дизель-электрохода) и эксплуатировались на трёх наиболее загруженных маршрутах на трассе Сочи – Мацеста (от Вокзала до Бзугу, Приморья или Старой Мацесты). Автобусы уверенно преодолевали подъёмы до 17%, разгонялись на ровных участках до 60 км/час и расходовали дизтоплива, в среднем, 54 л на 100 км. В октябре 1956 г. горисполком инициировал запрет на эксплуатацию в Сочи дизельных автомобилей, в связи с чем в течении полугода все имевшиеся на балансе автобусы ЗиС-154 были переданы другим автотрестам или списаны, а АРМ (получили статус ЦАРМ в марте 1957-го в связи с реорганизацией автоуправления в автотрест) прекратили их ремонт. Интересно, что 10 удлинённых ЗиС-154 по приказу Главка были отправлены в феврале 1957 г. Краснодарскому автотресту.

 Таким образом, вольно или невольно, был построен автобус, соответствующий второму прототипу, закупленному в США Yellow Coach-GM TDH-4509, 1944 года, как образца для создания ЗиС-154.

 Постановлением СНК РСФСР от 07.09.45 г. N  533 трест подчинен «Глававтотрансу» НКАТ РСФСР и именуется Краснодарским краевым автотранспортным трестом, а с сентября 1946 г. Крайавтотрест Главного управления автохозяйств западных и южных районов Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР. В связи со значительным увеличением объема работ, в соответствии с приказом Министра автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР от 03.06.61 г. N 171 «Крайавтотрест» был упразднен, и на базе его организовано Краснодарское управление автомобильного транспорта.

**Технические характеристики автобуса ЗиС-154**

Вместимость: мест для сидения - 34
всего пассажиров - 60
Длина, мм 9500 Ширина, мм 2500 Высота, мм 2940 База, мм. 5460
Колея, мм: передних колес – 2070, задних колес - 1812
Дорожный просвет с полной нагрузкой, мм - 160
Наименьший радиус поворота, мм - 10 700
Размер шин, дюймы - 10,5х20
Наибольшая скорость, км/ч - 65
Дизель двухтактный, ЯАЗ-204

Количество цилиндров - 4 Диаметр цилиндров, мм.. 108
Ход поршней, мм - 127 Степень сжатия - 16
Рабочий объем,см3 - 4650
Максимальная мощность, л. с. - 110
Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин - 2000
Тяговый электрогенератор - ДК-505А
Часовая мощность, кВт - 50
Тяговый электродвигатель - ДК-305А
Часовая мощность, кВт – 43