**04-025 ЗиС/ЗиЛ-127 4х2 первый междугородный советский автобус, однодверный, 32 сидячих места, вес багажа 0.52 тн, снаряжённый вес 10 тн, полный вес 13 тн, ЯАЗ-206Д/ЯАЗ-М206Д 165/180 лс, 95 км/час, 851 экз., г. Москва 1955-61 г.**

**Валерий Васильев Газета "Московский автозаводец"**   
[http://www.mosavtotest.ru/mosavtozavodec/21/10.htm](https://vk.com/away.php?to=http%3A%2F%2Fwww.mosavtotest.ru%2Fmosavtozavodec%2F21%2F10.htm&cc_key=)

ПОКОРИТЕЛЬ ДАЛЬНИХ ТРАСС  
 За 90-летнюю историю АМО ЗиЛ в активе заводских автостроителей значится немало крупных достижений. Одной из наиболее ярких технических побед, без сомнения, является создание первого отечественного автобуса междугороднего класса ЗиС-127 (ЗиЛ-127). С появлением этой замечательной машины полвека назад открылись новые горизонты в сфере пассажирских перевозок.  
**За опытом в Америку.**

В начале 50-х годов минувшего столетия, когда Страна Советов еще залечивала раны, нанесенные самой разрушительной в ее истории войной, со всей остротой встал вопрос об интенсивном развитии междугороднего автобусного движения. Тому были объективные причины. Восстановление народного хозяйства и как следствие оживление подвижности населения привели к существенному росту пассажиропотока. Так, если в 1945 г. автобусными маршрутами, соединяющими города СССР, воспользовалось 17 млн. человек, то уже в 1950 г. эта цифра увеличилась до 51,9 млн. При этом количество междугородных линий достигло 1942, а их протяженность – 134,9 тыс. км. Однако дальнейшие прогресс в этой области не был возможен без решения двух главных проблем - создания специальных междугородных автобусов и строительства скоростных автомобильных трасс. Реализацию поставленных задач в определенной степени облегчали мобильность автобусного транспорта и сравнительно невысокая стоимость перевозок, которые по сравнению с железнодорожным сообщением требуют возведения не столь обширного числа специальных путепроводов и меньших первоначальных капитальных вложений.  
Чтобы не терять времени даром советские специалисты обратили свои взоры за океан, тем более, что представилась хорошая возможность на месте ознакомиться с опытом работы компании *Pacific Greyhound* «Пасифик Грейхаунд» – безоговорочного лидера автобусных перевозок США. Уже в конце 40-х годов прошлого века в ее составе находилось два десятка фирм, за каждой из которых был закреплен маршрут протяженностью около 1000 км. В распоряжении пассажиров находился парк из 5 тыс. машин, среди которых не менее тысячи являлись дизельными. Все без исключения автобусы имели вагонную компоновку, двигатель, расположенный поперечно сзади, несущий кузов с гофрированной обшивкой, комфортабельный салон со всеми удобствами для пассажиров, механическую, гидромеханическую, реже электрическую трансмиссию, мягкую рессорную подвеску, гидроусилитель руля. Наибольшей популярностью пользовались 37-местные машины с удобными креслами, наподобие самолетных. Дорожные лайнеры преодолевали 1000-километровый маршрут с остановками за 25 ч, причем нередко максимальная путевая скорость превышала 100 км/ч. Экипаж каждого автобуса состоял из четырех водителей, попеременно сменявшихся за рулем. Бесперебойное функционирование подвижного состава обеспечивала прекрасно организованная сервисно-ремонтная служба.  
 Не осталось без внимания наших специалистов и то обстоятельство, что автобусные линии, как правило, проходили вдоль железных дорог, дополняя, а заодно и составляя конкуренцию последним. В выигрыше от такого соперничества оставались пассажиры, ведь автобусы ходили чаще поездов, для них было оборудовано гораздо больше промежуточных остановок, в том числе по требованию в удобных местах. Таким образом, транспортные коммуникации охватывали сельскую территорию, способствуя ее экономическому и культурному развитию, а, следовательно, и росту общенационального благосостояния. Полученные знания в изучении технических и экономических особенностей организации пассажиропотока на автомагистралях США, стали прочным фундаментом при формировании системы междугородного автобусного сообщения в Советском Союзе.  
Первым объектом, на котором удалось применить американский опыт, стала трасса Москва – Харьков – Симферополь, где летом 1950 г. завершили строительство 1399-километровой автомобильной дороги с асфальтированным покрытием. Организованный на ней транзитный автобусный маршрут помог значительно разгрузить уже существовавшую железнодорожную магистраль. Вот только автобуса, для перевозки людей на столь дальние расстояния, не оказалось. Чтобы хоть как-то выйти из создавшегося положения пришлось переоборудовать несколько городских машин ЗиС-155. В передней части салона каждого их них установили 14 авиационных кресел от самолета Ил-12, а заднюю – превратили в багажное отделение. Продолжительность поездки с 4-часовой остановкой в Харькове составила 38 часов. Такое же время требовалось и скорому поезду, однако его стоянка на станции Харьков не превышала получаса. Получалось, что даже плохо приспособленная для дальних поездок машина оказалась достойным соперником железнодорожного транспорта.  
Летом того же 1950 г. начались регулярные перевозки пассажиров по маршруту Москва – Симферополь. Правда, желающих ехать в здравницы Крыма на автобусе, оказалось столь много, что пришлось выделять дополнительные машины, оснащенные обычными сиденьями. Так появились междугородные автобусы I и II классов. В 1951 г. по новому шоссе перевезли 2 млн. пассажиров, а в 1953 г. – уже 3,5 млн. Вскоре выяснилось, что ни уточненное расписание, ни гостиницы, расположенные в ключевых пунктах автомагистрали, не удовлетворяли запросов клиентов. Создание скоростного и комфортабельного автобуса междугороднего класса стало объективной неизбежностью. Весьма обнадеживающе выглядели результаты испытаний модернизированной городской машины ЗиС-154, которую вместо прежнего дизеля ЯАЗ-204 мощностью 110 л.с. оснастили 165-сильным мотором ЯАЗ-206 .   
Четыре такие машины, работая на организованной в 1954 г. междугородней линии Москва-Уваровка, протяженностью 150 км, на 20-25% быстрее доставляли пассажиров, чем ЗиС-155 на аналогичном маршруте Москва-Вязьма.  
  
**Обретение лица**  
Проектирование новой машины, как и следовало ожидать, поручили столичному ЗиСу. Специалисты первопрестольной, строившие автобусы с 1926 г., оказались, пожалуй, единственными кто мог справиться с реализацией поставленной задачи. Тем более автозаводцы отлично изучили технические особенности американских пассажирских машин с различными типами силовых установок и трансмиссий. Создание новой модели, которой присвоили цифровой индекс «127», поручили КБ автобусов, возглавляемое А.И. Израэль-Скерджиевым. Вместе с ним над машиной трудились Р.Г. Пископель, Г.В. Битт, М.И. Фридман, Е.А. Степанова, В.А. Прокофьев, В.З. Киселев, В.Т. Потанин, Н.В. Кугель и другие инженеры. Работы развернулись в 1951 г., а в начале 1953 г. на испытания отправилась пара экспериментальных заднемоторных образцов ЗиС-Э127, каждый их которых предусматривал перевозку 41 пассажира. Машины, отличавшиеся между собой дизайном передней части и некоторыми деталями, так же как и часть чертежей, изготовили, воспользовавшись промышленным потенциалом Тушинского машиностроительного завода (ТМЗ). Последний, несмотря на свою принадлежность Министерству авиационной промышленности, нередко выполнял заказы автостроителей. Так случилось и на этот раз. Однако перетяжеленный лайнер с 200-сильным двигателем, неохотно разгонялся, неуверенно тормозил, а из-за большой габаритной длины плохо вписывался в повороты шоссе. Тем не менее, о благополучии автобуса можно было не беспокоиться, поскольку в это время произошло событие, сыгравшее в судьбе новинки, решающую роль. В августе 1953 г. бывшего директора ЗиСа И.А. Лихачева назначили руководителем Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Иван Алексеевич, отлично разбираясь во всех хитросплетениях экономической и производственной жизни завода, взял под свое «крыло» перспективный проект, став заодно и главным заказчиком машины. Результаты не замедлили сказаться.  
Исправляя обнаруженные изъяны, заводчане укоротили свое детище, бензиновый мотор заменили дизельным, уменьшили количество посадочных мест, переработали интерьер, облагородили внешнюю эстетику. На испытания преображенная машина вышла в 1955 г., а осенью этого же года (17 октября) автобус с обозначением ЗиС-127 успешно совершил испытательный пробег по маршруту Москва – Горький. Модернизированный образец оправдал надежды своих разработчиков, став флагманом отечественного пассажирского транспорта. Эта машина, без всякого преувеличения, являлась отражением качественного скачка, который в 50-х годах прошлого века совершило советское автобусостроение.  
**С заботой о пассажирах**  
Своим высоким эксплуатационным качествам автобус, прежде всего, обязан несущему кузову, конструкция которого отняла изрядное количество энергии и времени. Отказ от традиционной рамы стал отправной точкой в поисках иных более прогрессивных технических решений. Так, функции соединительного элемента для крепления узлов шасси и размещения всех вспомогательных агрегатов выполняло основание, состоящее из поперечных клепаных ферм, образованных дюралюминиевыми прессованными профилями (углового и таврового сечения, швеллерами). Между собой фермы соединялись продольными лонжеронами и нижними усилителями бортов. К основанию крепились боковины, обшитые гофрированными дюралюминиевыми листами толщиной 1,8 мм, а также передняя и задняя части кузова. Конструкционным материалом для изготовления крыши служили сталь и алюминиевые сплавы. Чтобы предотвратить затекание воды и возникновение электрохимической коррозии между листами обшивки, соединяемыми клепкой, по стыкам прокладывалась резиновая лента. На первой машине поступление воздуха к двигателю и в систему вентиляции обеспечивал центральный воздухозаборник с защитной сеткой, установленный на заднем скате крыши. Позже его заменили двумя аналогичными устройствами (закрылками), размещенными симметрично слева и справа. Водители их прозвали «ушами». Передняя и верх каркаса задней частей кузова облицовывались стальными штампованными листами, а для облицовки внутренней поверхности использовали каркасный картон. Эксплуатационники не могли не оценить, что помимо дверок, обеспечивавших доступ в моторный отсек и пары плафонов освещения, заднюю часть кузова для облегчения монтажа и демонтажа двигателя выполнили съемной. В свою очередь, средняя откидная часть бампера открывала доступ к люку запасного колеса, которое, находясь на специальной тележке, удобно примостилось между передними лонжеронами и наружу выдвигалось по собственным направляющим. Для увеличения объема багажных отсеков пол, покрытый 12-миллиметровой бакелизированной фанерой, сделали ступенчатым, т.е. он находился ниже уровня расположения пассажирских сидений и кабины водителя на 265 и 130 мм соответственно. Стенки прохода по средней части пола утеплены термоизоляционньм картоном и облицованы тисненым алюминиевым листом.   
Автобус, без всякого преувеличения, обладал неслыханным по тому времени комфортом. С его появлением прежде утомительная поездка для простых советских граждан превращалась в приятное путешествие. В необычайно просторный пассажирский салон длиной 7423 мм и шириной 2570 мм вела широкая входная дверь, расположенная в переднем свесе с правой стороны кузова. Дополнительные удобства обеспечивали плафоны освещения подножки и обочины дороги. Ширина среднего прохода достигала 400 мм. Ощущение домашнего уюта создавали 32 удобных кресла (по 16 в каждом ряду) полуспального типа, как тогда говорили, повышенной мягкости, поскольку они заполнялись губчатой резиной и обивались прорезиненным плюшем или шерстяной тканью в комбинации с искусственной кожей. Подушка каждого сиденья могла выдвигаться, а спинка, оборудованная подголовником с боковыми упорами – регулироваться по углу наклона, занимая при этом три фиксированных положения. С обеих сторон кресел и между ними установлены подлокотники. При этом в среднем съемном подлокотнике нашлось место и пепельнице. Сиденья снабжались откидными упорами для ног сзади сидящих пассажиров. Сверху пол укрывал ковер, состоящий из слоя губчатой резины и линолеума. На каждом пассажирском месте установили индивидуальные светильники и вентилятор. Над креслами и на их спинках закрепили сетки для ручной клади, а несколько выше расположили 32 потолочных плафона общего освещения. В темное время включались пять плафонов ночного света. Боковые окна, (из восьми окон шесть имели прямоугольную форму) со шторками и подъемными стеклами также, как и все другие, выполненные безосколочными (типа триплекс), позволяли любоваться проплывающими мимо пейзажами. Тем более на автобусе, в отличие от многих других моделей, расстояние между сиденьями было близко к шагу шпангоутов, а посему оконные стойки не мешали пассажирам наслаждаться окружающей обстановкой. Толщина лобовых стекол составляла 8-мм, всех остальных - 5 мм. В салоне находились аптечка первой помощи, схема маршрута, расписания движения и состава обслуживающей бригады, пара огнетушителей, ящик для мусора.  
Конструкция кузова отличалась невиданной ранее тщательностью проработки. Ее исполнение позволяло сохранять стабильность теплового режима, предотвращала проникновение выхлопных газов и пыли, а также хорошо защищала салон от внешних шумов и звуков, издаваемых работающим двигателем. Машину снабдили пятидиапазонным автомобильным радиоприемником А-5, тремя динамиками, электрическими часами типа ЧТ-71К с подсветкой и автоматической заводкой, термометром, вешалками для одежды пассажиров, что в сочетании с эффективным освещением, высокопроизводительными системами отопления (от системы охлаждения двигателя) и вентиляции (с помощью двух центробежных электровентиляторов) становилось для наших неизбалованных соотечественников верхом роскоши. Как уже отмечалось, под полом с обеих сторон машины устроили два багажных отсека, между которыми поместили 250-литровый топливный бак. Каждый отсек разбили на четыре отделения с подсветкой, которые закрывались герметичными запираемыми дверцами. В одном из них хранился инструмент и принадлежности. Благодаря такой компоновке пол под сиденьями оказался на высоте 975 мм от дороги. Подобная схема междугородного автобуса стала типичной, не устарев, и по сей день. Пассажиры могли взять с собой в дорогу до 520 кг багажа из расчета 16 кг на каждого. Дизайн кузова соответствовал своей эпохе: боковины, выполненные из гофрированного листа, скаты крыши с сильными закруглениями, передок с ярко выраженной скульптурностью, широкий бампер с массивными клыками, заходящий на боковины, рельефный фирменный знак спереди, обилие хромированного декора.  
  
**С думой о водителе**  
Основательно позаботились создатели об условиях труда водителя, которые в тот период можно смело назвать образцом для подражания. Рабочее место шофера разместили в полузакрытой остекленной кабине, окна которой снабдили шторками с пружинньм механизмом. Несмотря на то, что сиденье с кожаной обивкой не имело индивидуальной подвески, оно благодаря регулировкам в продольном направлении, по высоте, а также по углу наклона подушки и спинки обеспечивало вполне комфортные условия в дальней поездке. Внушительные по размерам ветровые стекла, высокие раздвижное окно кабины водителя в левом борту и глухое окно двери правом снимали все вопросы с обзорностью. К этому надо прибавить два зеркала, одно из которых наружное, выпуклое (расположено слева), служило для наблюдения за дорогой, а внутреннее — для обзора пассажирского салона. Нужный микроклимат на рабочем месте поддерживали отопитель и индивидуальный вентилятор. Обдув ветровых стекол и бокового стекла окна водителя нагретым воздухом предотвращало их обмерзание и запотевание. Машина получила двухскоростные стеклоочистители с электроприводом. В свою очередь комплект электрических двухтональных сигналов дополняла пара могучих пневматических аналогов, раструбы которых находились в передней части крыши автобуса. Интересно, что звук, издаваемый этим устройством, был настолько силен, что им разрешалось пользоваться только на автомагистралях за пределами населенных пунктов. Сразу над лобовыми стеклами поместили прожектор, который включался в темное время при движении с большими скоростями. Лампа-фара мощностью 1000 Вт и гладкий рассеиватель обеспечивали дальнобойность светового луча до 200 м. Путевые документы находились в сумке, личные вещи водителя размещались в двух отсеках в арматурном щите, инструмент хранился в переносном ящике.  
Но самое главное, на ЗиС-127 впервые в практике советского автобусостроения применили гидроусилитель рулевого управления, который с незначительными доработками заимствовали от серийного вилочного погрузчика модели 4000М, Львовского завода автопогрузчиков (ЛЗА). Основным приводным звеном являлся гидроцилиндр. При этом золотник усилителя смонтирован на продольной рулевой тяге, а силовой цилиндр, закрепленный на балке оси, действовал непосредственно на одно из колес. Чтобы повернуть «баранку» требовалось усилие всего 8 кг, да и удары от неровностей дороги теперь передавались гораздо слабее. Еще больше выиграла безопасность движения. Автобус сохранял первоначальное направление даже при проколе передней шины. Именно гидроусилитель руля спас жизни водителю и находившемуся с ним инженеру, когда на испытаниях у опытной машины, мчавшейся на полной скорости, разорвало одну из передних шин.  
**Начинка**  
При выборе двигателя с самого начала ставку сделали на продукцию Ярославского автозавода. Его специалисты специально для ЗиС-127 разработали автобусную модификацию серийного дизеля, получившего обозначение ЯАЗ-206Д. Рядная «шестерка» оказалась гораздо удачнее своего предшественника ЯАЗ-204Д, ранее устанавливавшегося на городскую машину ЗиС-154. Кроме того, использование двухтактного дизеля на междугороднем автобусе, работающего с относительно постоянными скоростными и нагрузочными режимами, а также конструктивные доработки несколько уменьшили расход топлива, и подняли ресурс мотора до 4 тыс. моточасов. Усовершенствованная силовая установка, имея рабочий объем 6975 см3, развивала мощность 172 л.с. (при 2000 мин-1) и крутящий момент 72 кгм (706 Нм) при 1000 мин-1. Минимальный расход топлива составил 230 г/л.с. в час. Особенностью системы охлаждения ЯАЗ-206Д явилось то, что нужный температурный режим поршней обеспечивало масло из системы смазки, а масляный радиатор имел водяное охлаждение. Запуск дизеля при низких температурах облегчал электрофакельный подогреватель. Двигатель, подобно тому как это делали американцы на своих туристических машинах, расположили поперечно в заднем свесе автобуса. Однако новым для нашего автобусостроения стало то, что мотор по компоновочным соображениям наклонили назад на 10,5? относительно вертикальной оси. Подвеску силовой установки для лучшего гашения вибраций выполнили на трех точках, каждую из которых снабдили резиновым амортизатором. Передней опорой стала поперечная балка, а роль задней выполняла пара кронштейнов, укрепленных на картере маховика. Осевое и поперечное перемещение двигателя исключала реактивная штанга. Радиатор охлаждения двигателя разместили с левой стороны машины, аккумуляторную батарею — с правой. Вентилятор системы охлаждения двигателя приводился в действие от уравновешивающего вала двигателя с помощью карданной и ременной передач. Радиатор оборудовали жалюзи, автоматическое управление которых обеспечивали термостат и пневматический цилиндр. В машинном отделении находился щиток приборов, с установленными в нем амперметром, манометром давления масла, контрольными лампами, различными выключателями и предохранителями.  
Однодисковое сухое сцепление с центральной нажимной пружиной действовало от гидропривода. Впервые в нашем автобусостроении в одном корпусе с механической четырехступенчатой коробкой передач установили угловой редуктор, который передавал крутящий момент конической главной передаче (со спиральным зубом) ведущего моста посредством короткого карданного вала. Для смазки угловой зубчатой пары в задней части коробки передач находился собственный насос. От перегрева коробку спасал обдувавший ее вентилятор, и оребрение на крышке углового редуктора. Дистанционный привод позволял управлять силовым агрегатом из кабины водителя.   
Пассажиры ценили «стодвадцатьседьмой» за отменную плавность хода. А гарантом ее являлись полуэллиптические рессоры длиной свыше 1700 мм, концы которых крепились к раме с помощью резиновых подушек и двухсторонние гидравлические амортизаторы рычажного типа. Спереди установили еще и торсионный стабилизатор поперечной устойчивости. Между листами рессор расположили деревянные прокладки, которые удлиняли срок их службы и уменьшали скрип при работе. Барабанные тормоза передних и задних колес снабдили независимыми пневмоприводами. При отказе одного из них безопасность поездки обеспечивал другой. Стояночный тормоз, приводившийся в действие из кабины водителя, расположили на хвостовике главной передачи. На ЗиС-127 впервые в советском автобусостроительной отрасли нашли применение электрические спидометр, тахометр, а также двухсекционный пневматический тормозной кран.  
Машина получилась сравнительно тяжелой, ее снаряженная масса достигала 10250 кг. Несмотря на это 13,25-тонный автобус (с пассажирами и багажом) на ровной дороге разгонялся до 120 км/ч. Мог и быстрее. Однако максимальную скорость лайнера по условиям безопасности движения и долговечности шин пришлось ограничить 95 км/ч, а среднетехническую скорость на дорогах I и II классов - 74 км/ч. По динамическим качествам 32-местная машина в то время уступала лишь легковым ЗиС-110 и ГАЗ-12. Испытания показали, что запас хода у ЗиС-127 составлял 575 - 625 км, расход топлива - 42 л на 100 км пути при скорости 70 км/ч. Автобус, прошедший суровую проверку во многих климатических зонах и различных дорожных условиях, удался на славу, подтверждение тому его послужной список.   
  
**Этапы большого пути**  
Автозаводцы серьезно подошли к подготовке производства нового и столь сложного изделия. Предприятие обзавелось современным технологическим оборудованием, заводчане разработали и изготовили сложную оснастку, а для проверки герметичности кузова в автобусном цехе разместили дождевальную камеру. Первую партию ЗиС-127, так называемую опытную серию, столичное предприятие выпустило в конце 1955 г. В январе следующего года новые машины начали эксплуатировать на маршрутах Москва — Вязьма, а затем на линиях Москва — Симферополь, Москва — Ленинград, Москва — Рига, Москва — Минск. Поездка на ЗиС-127 во многом оказалась комфортабельнее полета на авиалайнерах Ту-104 или Ил-18. Эти машины работали на дальних трассах, но были и короткие маршруты. Например, автобусы доставляли пассажиров самолетов от столичной гостиницы «Москва» в аэропорт Внуково. Такие же рейсы совершались в аэропорт Шереметьево. ЗиС-127 сразу пришелся по душе и шоферам, и пассажирам. На шоссе водители охотно уступали ему дорогу. В самом деле, скоростная машина, обладавшая солидной внешностью, невольно вызывала всеобщее уважение. Автобус связал столицу СССР с Волгоградом, Харьковом, Липецком, Ростовом-на-Дону, Днепропетровском, рядом курортных городов Крымского полуострова и т.д. Со средними скоростями движения 75-80 км/ч и удобным маршрутом движения автобус становился серьезным соперником скорого поезда. Те, кто отдавал предпочтение ЗиС-127 перед его конкурентом, привязанным к стальной колее, нисколько не жалели. В комфортабельном салоне шоссейного экспресса можно было отдыхать, дремать, читать прессу, любоваться придорожным ландшафтом. Важным преимуществом междугороднего автобуса перед железной дорогой стало и то обстоятельство, что он прибывал почти в центр того или иного города и седокам гораздо удобнее было добираться до места назначения.  
Новая модель подоспела как нельзя вовремя. Ведь уже в 1956 г. количество междугородных автобусных маршрутов в СССР возросло до 3423, а число проехавших по ним пассажиров увеличилось до 257 млн. Наряду с этим, в 1954 г., специально для путешествий по шоссе, повсеместно ввели новые тарифы, которые установили ниже городских. А при расстоянии более 300 км цены на автобусные поездки не превышали стоимости железнодорожного билета в купейном вагоне. Весьма важно также, что в канун введения в эксплуатацию ЗиС-127 впервые в нашей стране составили и издали массовым тиражом единое расписание по всем междугородным линиям на зиму 1955-1956 гг., благодаря чему пассажиры междугородных автобусов могли планировать свои поездки, предусмотрев пересадки на другие маршруты.   
Не сидели, сложа руки, в совершенствовании своего детища и специалисты столичного завода. Особенно помогла в этом эксплуатация опытной серии. Количество боковых прямоугольных окон увеличили с шести до семи, за счет этого изменились размеры и форма задних глухих окон. Воздухозаборные решетки и фонари, расположенные по обе стороны от прожектора, уступили место окошкам для табличек-указателей маршрута, изменилось также расположение наружных раструбов пневмосигналов. На следующем этапе в целях безопасности пассажиров, особенно когда ЗиС-127 мчался с высокой скоростью, вместо боковых подъемных появились глухие окна с верхними форточками, которые навешивались на рояльных петлях и открывались при помощи винтовых механизмов. Ярославские моторостроители довели мощность своего дизеля ЯАЗ-206Д до 180 л.с. при 2000 мин-1. При этом зона протекания максимального крутящего момента сместилась в область более высоких частот вращения коленвала. В процессе серийного выпуска массу снаряженного автобуса удалось уменьшить на 250 кг. После присвоения столичному автозаводу 26 июня 1956 г. имени его легендарного директора И.А. Лихачева машины стали обозначаться ЗиЛ-127.  
Однако судьба этой замечательной модели сложилась не очень счастливо. Ее выпуск прекратили уже в 1961 г. Формальным поводом стала габаритная ширина автобуса, которая на 180 мм превышала действующие в стране нормы, ограничивающие данный параметр величиной 2,5 м. На самом деле, за этим стояло лоббирование интересов венгерского предприятия Ikarus, которому в рамках СЭВ (Совета экономической взаимопомощи) отвели роль лидера в производстве автобусов различных классов для обеспечения потребностей стран социалистического лагеря. Не случайно междугородные маршруты в СССР заполонили туристические машины Ikarus-55 и их модификации, которые, кстати, не имели преимуществ перед зиловским аналогом, а по ряду характеристик ему уступали. Кроме того, резервы модернизации отечественного лайнера далеко не были исчерпаны. Тем не менее, когда не стало И.А. Лихачева, заступиться за наш автобус никто не решился. А выпускали его с 1955 по 1961 гг., всего изготовили 851 единицу (1955 г.- 30, 1956 г. - 201, 1957 г. - 189, 1958 и 1959 гг. - по 200, 1960 г. - 30, а в 1961 г. - лишь 1). «Стодвадцатьседьмые», верой и правдой служили пассажирам, работая на междугородных и туристических маршрутах, вплоть до начала 1970-х гг.   
  
**Потомки**  
Интересно, что ЗиЛ-127 дал жизнь еще двум оригинальным творениям. В 1958-1959 гг. на базе туристической машины, столичные специалисты попытались создать большой городской автобус. Кузов новой модели с индексом ЗиЛ-129 вмещал 77 человек, для 41 из которых предусмотрели сиденья. Для входа и выхода пассажиров служили две четырехстворчатые двери с пневмоприводом открывания. Ярославскому дизелю предпочли собственный бензиновый мотор с равнозначными мощностью и рабочим объемом. Им оказался V-образный восьмицилиндровый агрегат, ставший прообразом хорошо известного двигателя ЗиЛ-375. Силовая установка комплектовалась гидромеханической двухступенчатой коробкой передач и задним мостом с почти вдвое увеличенным передаточным числом главной передачи. Всего построили четыре опытные машины двух типов, различавшихся между собой расположением задней двери. У более раннего образца она размещалась перед ведущим мостом, а у более позднего - в заднем свесе. ЗиЛ-129 полной массой чуть более 14 т разгонялся до 70 км/ч. Дальнейшее развитие данный проект не получил, поскольку автобус отвечал не всем требованиям, предъявляемым к такого рода изделиям.  
Нельзя не вспомнить, что ЗиЛ-127 стал первым отечественным автомобилем, оснащенным газотурбинным двигателем (ГТД). В 1959 г. специалисты НАМИ превратили автобус, нареченный «ТурбоНАМИ-053», в своеобразную лабораторию на колесах. Главная цель - исследование характеристик ГТД. В те годы автостроителей всего мира привлекала высокая удельная мощность, компактность и небольшая масса силовой установки такого типа, ее хорошая уравновешенность и отменная приспособляемость к изменяющимся нагрузкам, способность легко заводиться при низких температурах и неплохие экологические показатели. Действительно, двухвальная турбина, смонтированная в задней части кузова «ТурбоНАМИ-053», развивала мощность 350 л.с. при 17 тыс. мин-1, оказалась вдвое легче ЯАЗ-206Д, имела в шестеро меньше деталей, и существенно уступала дизелю в весе. В салоне сохранили только 10 сидений, остальное пространство отвели испытательной аппаратуре. Экспериментальный образец снаряженной массой около 13 т легко набирал скорость 160 км/ч, а ее дальнейший рост ограничивала лишь прочность шин. Вместе с тем главным препятствием к практическому применению этого ГТД, не имевшего теплообменника, стали непомерный расход топлива, низкий эффективный КПД и дороговизна в производстве.  
 С момента создания ЗиС-127 по меркам человеческой жизни прошла целая эпоха. Но и сегодня этот удивительный образец может служить примером грамотного подхода к проектированию автобуса туристического класса. Как это ни грустно, однако у зиловской машины после завершения его выпуска в своем Отечестве так не нашлось достойного наследника.  
 В настоящее время на постсоветском пространстве осталось не более трех экземпляров ЗиЛ-127. Один из них принадлежит АМО ЗиЛ. Однако машина нуждается в реставрации и надлежащем хранении. Было бы совершенно непростительно, если столь ценный памятник истории отечественной автомобильной техники окажется утраченным.

**Технические характеристики ЗиС-127**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **ЗиС-129 Опытный '1955** | **1955–56** |
| [https://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/zis/129_opitniy/autowp.ru_zis_129_opitniy_2.jpeg](https://www.autowp.ru/picture/135882) | [https://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/zis/127/autowp.ru_zis_127_1.jpeg](https://www.autowp.ru/picture/jq4x35) |
| **основные** | | |
| расположение руля | слева | |
| количество дверей | 3 |  |
| количество мест |  | |
| всего | 41 | 32 |
| общая вместимость | 77 |  |
| конструкция | несущий кузов |  |
| **геометрия** | | |
| колёсная база |  | 5 600 мм |
| габариты |  | |
| длина | 10 220 мм | |
| ширина | 2 680 мм | |
| высота | 3 015 мм | 3 060 мм |
| колея |  | |
| передняя |  | 2 180 мм |
| задняя |  | 1 940 мм |
| дорожный просвет |  | |
| стандарт | 270 мм | |
| макс | 430 мм |  |
| **масса** | | |
| снаряженная | 8 500 кг | 10 000 кг |
| полная | 14 275 кг | 13 000 кг |
| **двигатель** | | |
| название |  | ЯАЗ-206Д/ЯАЗ-М206Д |
| тип |  | Поршневой |
| расположение | сзади, продольно | |
| система питания | карбюратор | |
| материал блока | сталь |  |
| цилиндры/клапаны | V8 | 6/2 |
| степень сжатия |  | 17 |
| объем | 6 960 см³ | 6 975 см³ |
| мощность | 165/180 л.с. | |
| в диапазоне от | 3 200 об/мин | 2 000 об/мин |
| крутящий момент |  | 706 Нм |
| в диапазоне от |  | 1 200 об/мин |
| в диапазоне до |  | 1 400 об/мин |
| топливо |  | дизель |
| **трансмиссия** | | |
| привод | задний | |
| коробка передач |  | МКПП 3 |
| сцепление | Однодисковое, сухое, с центральной нажимной пружиной с гидравлическим приводом | |
| **подвеска и рулевое управление** | | |
| тип рулевого управления | Глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, с гидроусилителем | |
| тип передней подвески (уст.) | На продольных полуэллиптических рессорах, с торсионным стабилизатором поперечной устойчивости; амортизаторы гидравлические, двойного действия | |
| тип задней подвески (уст.) | На продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двойного действия | |
| **динамические характеристики** | | |
| Макс. скорость | 70 км/ч | 95 км/ч |
| **эксплуатационные характеристики** | | |
| топливный бак |  | 250 л |
| расход топлива |  | |
| в городе | 45 л/100км |  |
| смешанный режим |  | 40 л/100км |
| разворот диаметр |  | |
|  | 22 м |
| **тормозная система** | | |
| передние тормоза | Барабанные, пневматические; раздельный привод | |
| задние тормоза | Барабанные, пневматические; раздельный привод с задними тормозами | |

