**04-089 ЗиУ-6М,ЗиУ-6-2М (ЗиУ-680) 4х2 двухдверный городской автобус большой вместимости, унифицирован с ЗиУ-5Г, мест сидящих 36/38, общее 120, Skoda ML630/Raba-MAN D2156HM6U 180/192 лс, 60/70 км/час, опытный 3+3 экз., г. Энгельс, 1966-71 г.**

**** Серийный выпуск троллейбусов на заводе Урицкого был организован в 1951 году. Предприятие стало изготавливать машины модели МТБ-82. Практически одновременно начались работы по созданию троллейбуса нового поколения - более вместительного, с косвенной системой управления. Первая самостоятельная разработка КБ завода получила обозначение ТБУ-1. Этот пассажирский троллейбус был выпущен в 1955-1957 годах опытной партией в количестве 10 машин и не пошёл в серию из-за нестандартного расположения тягового двигателя (в заднем свесе) - точнее, из-за связанных с этим конструкторским решением повышенной нагрузкой на задний мост и проблем с жёсткостью рамы кузова. Тем не менее, первые наработки конструкторов завода не пропали зря. На базе ТБУ-1 была создана серийная модель ЗиУ-5. Идея унификации транспортных средств различных типов не нова. Еще в первое послевоенное десятилетие в Советском Союзе выпускались унифицированные по целому ряду деталей трамвай (МТВ-82), троллейбус (МТБ-82), автобус (ЗиС-155) и даже... речное судно, известное как проект “Москвич”. Такая унификация позволяла государству сократить производственные затраты при изготовлении машин самых разных классов.

 Когда троллейбусный завод имени Урицкого (Энгельс, Саратовская область) создал свою новую машину ЗиУ-5 с максимальной пассажировместимостью 120 человек (а произошло это в 1959 году), параллельно с ней появился и автобус, получивший обозначение ЗиУ-6. При этом с учетом тягового оборудования два транспортных средства оказались унифицированными почти на три четверти! Единственной, причем наиболее трудноразрешимой, проблемой дальнейшего развития конструкции такого автобуса стало отсутствие в СССР надлежащего силового агрегата, который мог бы придать достаточную динамику многотонной машине и одновременно легко умещаться под полом ее салона.
 В качестве альтернативы на первом образце ЗиУ-6 был применен силовой агрегат в виде двух двигателей типа ЗиЛ-164, которые располагались в базе автобуса, по левому борту, и были соединены между собой карданным валом через гидромуфту, заимствованную у легкового автомобиля ГАЗ-12. Суммарная мощность двух силовых агрегатов в этом случае составила 210 л. с. Коробка передач была пятискоростной и имела дистанционное электропневматическое управление.
 Однако применение спаренной силовой установки в конструкции ЗиУ-6 было, конечно же, полумерой. Поэтому планировалось со временем заменить ее на отечественный шестицилиндровый четырехтактный дизель с горизонтальным расположением цилиндров, выпуск которого вменялось освоить Ярославскому моторному заводу. Образец ЗиУ-6 с таким дизелем, созданным НАМИ, был передан ЯМЗ и проходил там испытания, однако предприятие, еле-еле справлявшееся с выполнением заказов на дизели для массовых грузовиков, так и не смогло освоить мотор для автобуса, и его выпуск был отложен на неопределенное время.

 В 1966 году завод имени Урицкого вновь вернулся к теме автобуса, унифицированного с троллейбусом. На этот раз предприятие предложило вариант ЗиУ-6М с чешским силовым агрегатом Skoda ML630 с горизонтальным расположением цилиндров и КПП-автоматом Praga-2M70. В 1967 г. было собрано ещё 2 улучшенных варианта этой модели.

 В 1969-70 г. опробовали ещё одну разновидность автобуса с венгерским силовым агрегатом . Дизель венгерского производства Raba-MAN модели D2156HM6U с горизонтальным расположением цилиндров, который к тому времени уже был успешно применен на семействе “180” венгерских автобусов “Икарус”, имел мощность 192 л. с. Он располагался в базе автобуса, под полом пассажирского салона, и был связан с гидромеханической трансмиссией Praga-2M70 (ЧССР), состоявшей из гидродинамического трансформатора и двухступенчатой планетарной коробки передач, от которой крутящий момент передавался на задний мост. ЗиУ-6-2М снабжался рессорной зависимой подвеской всех колес, пневматическим усилителем руля, бездисковыми колесами, барабанными тормозами с пневматическим приводом. Пневматический привод имели и пассажирские двери. В сравнении с городским автобусом ЛиАЗ-677, серийный выпуск которого уже освоил к тому времени подмосковный Ликинский автозавод, ЗиУ-6-2М имел для сидения на 13 мест больше. Автобус из Энгельса был на 1330 мм длиннее ЛиАЗа и имел несколько больший — 12 метров против 11 — радиус поворота. Подножки пассажирских дверей располагались на меньшей, нежели у ЛиАЗа, высоте — 320 мм против 348, что позволяло облегчить вход и выход. Снабженный дизелем энгельсский автобус оказался гораздо более экономичным, нежели его ликинский одноклассник: расход топлива у ЗиУ-6-2М составлял 32 литра на 100 километров пути против 45 у ЛиАЗ-677.

 В 1971 году был подготовлен модернизированный вариант ЗиУ-6-2М, имевший обозначение ЗиУ-680. В качестве заднего моста на ЗиУ-680, как и на многих других моделях отечественных автобусов и троллейбусов начиная с семидесятых годов, был применен венгерский Raba с конической главной передачей и планетарными редукторами, встроенными в ступицы колес. Тогда же ЗиУ-680 экспонировался на столичной ВДНХ, причем рядом с ним демонстрировался и перспективный образец трехдверного троллейбуса ЗиУ-9Б, начало выпуска которого уже было запланировано на следующий, 1972 год. Это обстоятельство было более чем странным, поскольку абсолютно ясно, что из тех же соображений унификации завод имени Урицкого никогда не стал бы выпускать параллельно две машины разных поколений! О серийном производстве этой модели не могло быть и речи.

 За время производства выпущено 7 машин: "ЗиУ-6" - ед. экземпляр 1959 г., "ЗиУ-6М" - 3 шт. 1966-67 г., "ЗиУ-6 2-М" - 2 шт. 1969 г., "ЗиУ-680" - выпуск -1 шт. 1971 г.