**04-211 Таджикистан-5, 3205 автобус с кузовом вагонного типа на шасси ЗиЛ-130/431412 4х2, дверей 1+1, мест: сидящих 25, общее 42, полный вес 8.67 тн, ЗиЛ-130/508.10 150 лс, 90 км/час, АРЗ ЛГХК/ЧАЗ г. Чкаловск 1976-1982-1996 г.**



Изготовитель: Авторемонтный завод Ленинабадского горно-химического комбината Министерства среднего машиностроения СССР. С 1991 г. Чкаловский автобусный завод, г. Чкаловск Худжентской обл. Таджикистан.

*По материалам выдающихся историков отечественного автомобилестроения Д. А. Дементьева и Н. С. Маркова. Глубокое уважение и благодарность авторам за все их труды.*

В мае 1945 года Комитет обороны СССР принял постановление о создании на севере Таджикистана горнообогатительного комбината № 6 по добыче и переработке урановой руды. За короткое время вырос современный город Чкаловск (Ленинабад 30).

В марте 1958 года Министерство среднего машиностроения СССР, курировавшее деятельность Ленинабадского горно-химического комбината (ЛГХК), бывшего ГОКа, приказало наладить серийное производство автобусов для перевозки работников. Задание было поручено Чкаловскому АРЗ, который уже имел некоторый опыт в создании деревянных каркасов при ремонте автобусов ЗиС-16.

Для освоение новой продукции выбрали автобус КАГ-3 с деревометаллическим кузовом вагонного типа на шасси ГАЗ-51, выпускавшийся Каунасским авторемонтным заводом № 3, простой по конструкции и хорошо вписывающийся в технологии мелкосерийного производства. Первый автобус, собранный из каунасских комплектов в мае 1959 года, получил обозначение «Таджикистан-1». В 1960 году на заводе изготовили первые серийные 112 пассажирских машин. Через несколько лет Чкаловский АРЗ выпускал уже по 150–200 пассажирских машин в год.

Модель «Таджикистан-1» продержалась в производстве с незначительными изменениями до 1976 года, а ее агрегатные кузова (полностью собранные, но без шасси) поставлялись предприятиям министерства вплоть до 1978 года. В 1968 году группа инженеров заводского КБ приступила к разработке нового автобуса на базе шасси ГАЗ-52-01 с цельнометаллическим кузовом. Через год первый опытный образец «Таджикистан-2» был представлен в Москве. По замечаниям комиссии изделие было переработано. В 1970 году свет увидели первые 24 серийных автобуса Т-2 на шасси ГАЗ-53А. В процессе производства конструкция неоднократно подвергалась изменениям: в 1973 году после очередной модернизации внешнего вида автобус получил индекс «Т-2А», а в 1975-м – «Т-2Б». А 4 апреля 1975 года был выпущен 1000-й автобус второй серии.

Эксплуатация автобусов «Таджикистан» в суровых условиях Урала, Сибири и Средней Азии, где они возили бригады рабочих по карьерному бездорожью, выявила ряд существенных недостатков в их конструкции. Прежде всего речь шла о низкой выносливости и тяговых характеристиках базового шасси. Поэтому в 1974 году было принято решение о применении шасси ЗиЛ-130, которое имело более мощный двигатель и эффективную тормозную систему.

В 1975 году конструкторами Авторемонтного завода Ленинабадского горно-химического комбината был разработан автобус «Таджикистан-5». Конструирование нового кузова было вынужденной мерой — старый кузов «Т-2», примененный к «газовским» шасси, оказался непригодным для шасси ЗиЛ-130.

После прохождения полного цикла заводских испытаний на автополигоне НАМИ и небольшой доработки 25-местный автобус «Таджикистан-5» па шасси ЗиЛ-130 в 1976 году был запущен в серийное производству. В том же году на Авторемонтном заводе, который ввиду специфики особого ведомственного подчинения имел шифр «Предприятие п/я Г-4264», успели изготовить первые 19 товарных экземпляров. Серийные образцы отличались от опытных, прежде всего, введением дополнительных элементов безопасности. На них были применены аварийные выходы в боковых окнах, а также краны аварийного выключения автоматической двери с наружной стороны кузова. Что же касается эстетических моментов, то товарные автобусы серии Т-5 получили немного обновленный интерьер кабины водителя, измененную форму крыши над ветровым и задним стеклами кузова, а также иные подштамповки фар и задних фонарей. Однако основные характеристики автобусов не изменились: 25 мест для сидения, номинальная вместимость — 32 пассажира, а предельная — 42.

На следующем этапе модернизации, который датирован 1978 годом, на автобусах «Таджикистан-5» появилась новая передняя светотехника и более широкая трехстворчатая дверь, облегчающая посадку и высадку пассажиров.

С 1976 по 1980 г. завод изготовил 1117 автобусов «Таджикистан-5», продолжая при этом вплоть до 1979 года выпуск устаревшей модели «Таджикистан-2Б» на шасси ГАЗ-53А.

Автобусы для служебных' перевозок «Таджикистан-5» на шасси ЗиЛ-130 составляли основу производственной программы предприятия. Они поэтапно модернизировались. Наиболее серьезные изменения автобусы «Таджикистан» претерпели в 1981 и в 1985 годах. Так, серийные образцы с октября 1981 года получили новую водительскую дверь, которая была приподнята над колесной аркой, и более эргономичное рабочее место водителя с новой панелью приборов. Также заводом было усилено основание кузова с изменением схемы его крепления к раме шасси и внедрены другие мероприятия. Вся совокупность нововведений позволила увеличить ресурс автобуса с 320 тыс. до 350 тыс. км и отразилась на наименовании самого автобуса - с 1982 г. он стал обозначаться как «Таджикистан-3205».

С 1985 года на автобусах в приводе стала применяться стояночная тормозная система с пружинными энергоаккумуллторами на задних колесах. Тогда же был уменьшен радиус поворота за счет увеличения угла поворота управляемых колес. Из видимых изменений можно отметить появление дополнительного инструментального ящика под полом кузова с лючком

в правой боковине. Всего за 1981—1985 годы было изготовлено 1526 автобусов моделей «Таджикистан-5» и «Таджикистан-3205» и 14 товарных кузовов.

После аварии на Чернобыльской АЭС в 1986 году на заводе изготовили несколько партий 20-местных специальных автобусов со свинцовыми панелями, а так же особой системой вентиляции воздуха в салоне. Кроме того, сиденья были максимально занижены. Пассажиры сидели почти на полу. Все швы обшивки тщательно обрабатывались герметиком. Более полусотни таких машин возили ликвидаторов, которые строили «саркофаг».

Чтобы выжить в постперестроечных условиях, в 1991 году по предложению руководства ЛГХК на базе Чкаловского АРЗ, переименованного в «Чкаловский автобусный завод», было создано совместное предприятие «Худжанд-ЗиЛ». Но дела у чкаловского завода шли хуже и хуже. Из-за отсутствия спроса предприятие собирало по 5–10 машин в год. Чтобы поднять интерес к таджикским автобусам в России, на заводе старались модернизировать существующую модель. В период с 1994 по 1997 годы автобусы получили новое шасси, была изменена тормозная система, внедрена более привлекательная цветографическая схема окраски. В обновленное семейство автобусов ЧАЗ вошли модели: «3223» – на шасси ЗиЛ-431410; «32231» – на шасси ЗиЛ-433362; и «32232» – на шасси ЗиЛ-433102 (позже ЗиЛ-432912).

Однако автобусы ЧАЗ не пользовались спросом в России. Сейчас Чкаловский автобусный завод не оправдывает своего названия. Предприятие живет капитальным ремонтом троллейбусов и выпуском прицепов. Производство автобусов практически остановлено – с завода в год выходит по 3–5 штук.

**Краткая техническая характеристика автобусов производства СП «Худжанд-ЗиЛ»**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Модель** | ЧАЗ-3223 | ЧАЗ-32232 | ЧАЗ-2231 | ЧАЗ-322311 | ЧАЗ-322312-01 | ЧАЗ-322312 |
| Базовое шасси | ЗиЛ-431410 | ЗиЛ-432912 | ЗиЛ-433362 | | | |
| Число пассажирских мест | 24 | 25 | 24 | 24 | 25 | 27 |
| Общая вместимость, чел. | 42 | | | 41 | | |
| Габариты, мм | 7345х2500х2975 | | | 7345х2500х3088 | | |
| Дорожный просвет, мм | 230 | | | | | |
| Масса, кг: – полная – снаряженная | 8670 5730 | 8890 5950 | 8780 5840 | | | |
| Угол свеса, град: – задний – передний | 18 38 | | | 18 36 | 16 36 |  |
| Двигатель | ЗиЛ-508.10 | ЗиЛ-0550 | ЗиЛ-508.10 | | |  |
| Расход топлива, л/100 км\* | 26,5 | 22,5 | 26,5 | 29 | |  |
| Макс. скорость, км/ч | 90 | | | | |  |