**04-197 ОдАЗ-869 одноосный пассажирский полуприцеп для перевозок служебного характера и для пригородных перевозок, унифицирован с автобусом ЛАЗ-695Б, дверей 1+1 аварийная сзади, мест: общее 67, сидячих 41, багажных ящиков 3 шт. 0.6+0.3+ 0.3 м3, вес: снаряженный 4.5 т, полный 9.8 т, автопоезда 13.825 т, до 55 км/час, опытный 1 экз., ОдАЗ г. Одесса, 1963 г**.

Разработчик: конструкторское бюро Одесского автосборочного завода по заданию Государственного комитета автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения.

Изготовитель: Одесский автосборочный завод Управления автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения Черноморского СНХ.

Идея пассажирского автопоезда, где комфортабельный пассажирский салон надёжно изолирован от шумной и воняющей механической части, не одно десятилетие будоражила умы конструкторов. Были таковые и в Советском Союзе.

*Из книги «Автобусы VII пятилетки.1959-65 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Москва, 2015. Спасибо уважаемым авторам за все их труды.*

В соответствии с утвержденным типажом автобусов на 1961-65 годы предприятию поручили разработку специальных прицепов для эксплуатации в составе пассажирских автопоездов. В 1961 году завод приступил к разработке полуприцепа к тягачам ЗиЛ-ММЗ- 164Н и КАЗ-606 с несущим цельнометаллическим кузовом, в котором широко использовались детали серийного автобуса ЛАЗ-695Б (окна, люки, сиденья, фурнитура, профили и т.д.). Он предназначался преимущественно для перевозок служебного характера — доставки рабочих и колхозников на места работы, но мог использоваться и для организации пригородного сообщения. В салоне по ходу движения имелись сиденья для 41 пассажира; еще 26 человек могли ехать стоя. Единственная служебная дверь располагалась справа в средней части полуприцепа, запасная — в задней стенке (для ее использования требовалось снять центральную секцию заднего дивана). На ходу служебная дверь блокировалась с места водителя при помощи электропривода. Для связи водителя и пассажиров предусматривалась двусторонняя система сигнализации. Для обогрева в зимнее время служил независимый отопитель ОВ95, размещенный с левой стороны под полом кузова. Там же стояли два аккумулятора 6СТ-78 для питания отопителя и системы освещения в отсутствие тягача. По колесно-ступичным узлам ОдАЗ-869 был унифицирован с ЗиЛ-164, а подвеску конструкторы позаимствовали у ЛАЗ-695Б, дополнив стабилизатором поперечной устойчивости. Габаритные размеры полуприцепа - 9035x2500x3250 мм, полная масса - 9800 кг.

В связи с загруженностью завода разработкой и освоением большой номенклатуры грузовой и специальной прицепной техники изготовление опытного образца ОдАЗ-869 то и дело откладывалось, перекочевав в итоге в план освоения новой техники на 1963 год, когда был построен единственный опытный образец ОдАЗ-869. Заводские испытания были проведены в июне—июле того же года в паре с тягачами ЗиЛ и КАЗ на маршруте Одесса—Москва, а также в августе в Херсоне с тягачом Saviem 336D. Производство полуприцепа не было налажено, поскольку вместо него в план на 1964-65 годы заводу поставили разработку 25-местного двухосного пассажирского прицепа к автобусам ЛАЗ, ЛиАЗ и троллейбусам.

**Основные данные полуприцепа.**

Количество пассажирских мест:

для сидения................................................. 41

общее............................................................. 67

Собственный вес полуприцепа в кг . . . 4 500

Вес полуприцепа с полной нагрузкой пассажиров (вес одного пассажира принимался 75 кг и вес багажа одного пассажира 5—б кг) в кг................................. 9 800

Общий вес автопоезда в кг........................ 13 825

Колея в мм:

задних колес тягача................................ 1740—1790

задних колес полуприцепа.................... 1 740

Размеры автопоезда в мм:

длина................................................................ 12 385

ширина............................................................. 2 500

высота по вентиляционному люку . . 3 150

Дорожный просвет (наименьший) в мм . 255

Продольный радиус проходимости автопоезда в мм..................................................... 8 960

База автопоезда (расстояние от оси задних колес тягача до оси колес полуприцепа) в мм................................................. 6 350

Наименьший радиус поворота по крылу переднего наружного колеса тягача в м 7,8

Длина полуприцепа в мм............................. 9035

Внутренние размеры салона в мм:

ширина................ ................................. . 2334

высота основной части............................. 1 940

Полезная площадь кузова в м2................. 20,5

Пассажирский полуприцеп Саратовского опытно-экспериментального авторемонтного завода Министерства строительства СССР

В 1976 году Саратовским филиалом Института организации, механизации и технической помощи строительству (ОМТПС) был разработан проект пассажирского полуприцепа.  
Он рассматривался как альтернатива автобусу ЗАП-21 на шасси ГАЗ-53 для перевозки строительных бригад, от которого отличался повышенной вместимостью. Кузов полуприцепа представлял собой удлиненный вариант автобуса ЗАП-21, данных о количестве мест не найдено. Опытный образец полуприцепа был изготовлен Саратовским ОЭАРЗ шасси грузового полуприцепа ОдАЗ-885. В качестве тягача такого полуприцепа могли выступать ЗиЛ-130В1 и КАЗ-608В. Данные полуприцепы предназначались для обслуживания строек «Главприволжскстроя». Однако, их серийное производство не было начато, поскольку их конструкцию так и не удалось согласовать с ГАИ.