**04-103 Автобус с кузовом типа «Стандарт» для небольших городов на шасси ЗиС-5 4х2, мест сидячих 19, общее 30-33, дверей: две для пассажиров и две служебных, полный вес до 6.2 т, ЗиС-5/ЗиС-120 73/90 лс, 60 км/час, АРЗ №1 и №2 г. Москва, 1948-? г. в.**



 Если добавить упоминание о московских АРЗ во фразу М. В. Соколова в нижеуказанной книге: «Кстати, о крыльях. И изделиям Тосненского автокузовного завода, и представителям «общесоюзной» версии к концу производства все же пришлось поменять округлые штампованные передние крылья довоенного изготовления на угловатые послевоенные», то надо признать, что, вольно или невольно, запорожским мастерам удалось изготовить весьма приемлемую модель автобуса на шасси ЗиС-5 с кузовом типа «Стандарт», выпускавшегося после войны московскими АРЗ №1 и №2. Но не факт, так как однозначного фото именно такого автобуса не найдено.

*Из книги уважаемого М. В. Соколова* *«Отечественные капотные автобусы и их производные», Том II. Барнаул, 2017.*

 В той непростой *(послевоенной)* ситуации, когда нужно было срочно пополнять автобусный парк сотен городов СССР любыми способами, конструкторам пришлось проанализировать все возможные варианты для этого. Создать за короткие сроки более прогрессивные модели автобусов вагонной компоновки на шасси ЗиС-5 было очень сложно, а их освоение обещало быть достаточно трудным и не дешевым. Сконструировать менее сложные, компромиссные капотные конструкции, являвшиеся продолжением и развитием довоенного ЗиС-16, тоже было не просто. Вернуться к производству самого ЗиС-16 тоже не получалось - оснастка и оборудование были частично уничтожены. К тому же ЗиС-16 был дорог, трудоемок и сложен в изготовлении, в то время как сама его конструкция в плане удобства для водителя и комфорта для пассажиров еще до войны вызывала нарекания. Так что возвращаться к «шестнадцатому» не было никакого смысла. Словом, для срочного удовлетворения спроса на автобусы вне столицы, ничего не оставалось, как возрождать к повторному изготовлению еще более древний чем ЗиС-16, но зато и гораздо более простой и дешевый кузов типа «Стандарт». Конечно, с точки зрения автомобильной промышленности это был явный и значительный шаг назад, однако для разоренной войной страны никакой другой альтернативы в тот момент просто не было.

 Здесь необходимо отметить не существует четкой границы между ремонтом уцелевших экземпляров довоенных автобусов с кузовами «Стандарт» и изготовлением новых кузовов этого типа. Естественно, что длиннобазные шасси ЗиС-8 тоже не всегда получалось восстановить, поэтому некоторые кузова устанавливались на отремонтированные шасси ЗиС-5 с базой 3810 мм.

 За исключением обеих столиц, другие города и их кузовные предприятия не располагали конструкторской документацией изготовления кузовов типа «Стандарт», и им пришлось довольствоваться изучением в качестве образцов для копирования имевшихся кое-где довоенных экземпляров автобусов на шасси ЗиС-8 с такими кузовами или черпать данные о них в технической литературе. Неудивительно поэтому, что в разных местах возникали исполнения несколько отличавшиеся как друг от друга, так и от «канонического» варианта кузова «Стандарт».

 Вскоре на фоне разнообразных «штучных» и кустарных изготовлений- восстановлений появилось и первое исполнение капотного автобуса на шасси ЗиС-5 с кузовом типа «Стандарт» вполне промышленного производства. Оно было освоено в Ленинградской области, в деревне Новое Лисино (ныне - Новолисино) Тосненского района. Во время войны эта территория была оккупирована. Но, нет худа без добра - немцами в селе была построена танкоремонтная база, которую затем они, поспешно отступая, не успели уничтожить. И уже в 1945 г. на этих производственных площадях был организован Тосненский авторемонтный завод. В декабре 1947 г. заводом уже был изготовлен первый образец капотного автобуса на капитально отремонтированном шасси ЗиС-5 с кузовом типа «Стандарт». С 1948 г. было начато серийное производство таких автобусов. В отличие от почти всех остальных разновидностей пассажирских машин с такими кузовами, они получили собственное обозначение - ЛО-1, где «ЛО» расшифровывалось как «Ленинградская область». В качестве шасси для автобуса ЛО-1 применялись не новые экземпляры ЗиС-5, а отремонтированные шасси этой модели довоенного производства. Поскольку автобус ЛО-1 являлся пригородным или междугородним, то заднюю дверь в правом борту упразднили, в результате чего удалось разместить 20 мест для сидения. ЛО-1 имел три двери: две передних боковых и традиционную запасную в задней стенке. В 1950 г., наряду с первой 1-дверной моделью появилась более удобная для городских маршрутов 2-дверная 18-местная версия с индексом ЛО-2.

 Не отставала и Московская область. Осенью 1948 г. по заданию республиканского министерства к производству автобусов на шасси ЗиС-5 с кузовами типа «Стандарт» подключились сразу два Московских авторемонтных завода, уже к ноябрю изготовившие порядка сорока их экземпляров для райцентров области. Вот что говорилось об этом в журнале «Автомобиль», в заметке «Автобусы для Московской области», опубликованной в № 11 /1948 г.:

 «Автобусное движение в городах и промышленных центрах Московской области быстро растет. Открываются новые линии, увеличивается количество автобусов, расширяется техническая база Мособлавтотреста, осуществляющего автобусные перевозки. В 1948 г. по области будет перевезено пассажиров на 40% больше, чем в 1947 г. В настоящее время по заданию Министерства автомобильного транспорта РСФСР на 1-м и 2-м Московских авторемонтных заводах строится 40 новых автобусных кузовов для автохозяйств Мособлавтотреста. Новые кузова устанавливаются на шасси ЗиС-5, причем на 30 автобусах будут поставлены двигатели ЗиС-120.

Внешне они не отличаются от кузовов ЗиС-8, внутри же оборудованы более комфортабельно, имеют 19 удобных мест для сидения. Новые автобусы должны быть сданы в эксплуатацию в течение ноября».

 Как правило, у московских экземпляров наличествовали также и новые, более массивные ступицы задних колес, получаемые со столичного ЗиСа, с изрядно выступавшим центром (ЗиС выпускал эту модернизированную деталь с войны и вплоть до конца производства московской «трехтонки», однако в Миассе продолжали производить более ранний, «плоский» вариант ступиц). Еще одной «изюминкой» шасси автобусов московских АрЗов стал традиционный для кузова «Стандарт» задний бампер из двух половин (хотя и отличавшихся от довоенного составного заднего бампера ЗиС-8). Однако передним бампером даже московские автобусы после военного производства на шасси ЗиС-5 похвастать не могли. И наконец, большинство столичных автобусов на шасси ЗиС-5 оснащалось новыми двигателями ЗиС-120. Это был модернизированный вариант мотора ЗиС-5, обладавший значительно большей мощностью

(90 л.с. против 73 л.с. у ЗиС-5) и предназначавшийся для новой базовой модели бортового грузовика ЗиС-150.

 В целом обе вышеописанные модели (ЛО-1 и автобус московских АрЗов) были почти идентичны, и обыватель вряд ли отличил бы экземпляр одного автобуса от экземпляра другого. И все же, небольшие и не слишком заметные на первый взгляд, но при этом существенные отличия имели место. Несмотря на все разнообразие капитально отремонтированных шасси, предназначавшихся для автобусов московского производства (это могли быть довоенные ЗиС-5; «трехтонки», изготовленные во время войны в Москве, Ульяновске или Миассе; и даже ранние послевоенные), они в любом случае отличались наличием передних крыльев довоенного образца и буксирных крюков на передних концах лонжеронов рамы (для довоенных шасси их изготавливали заново).

 Однако производство новых двигателей на ЗиСе освоили раньше, чем осуществили переход на новую базовую модель, поэтому некоторое время с конвейера сходил переходный вариант с индексом ЗиС-50, представлявший собой ЗиС-5 с 90-сильным мотором. Фактически, экземпляры автобусов с двигателями ЗиС-120 можно было считать пассажирскими модификациями ЗиС-50.

От стандартных 73-сильных экземпляров они отличались тем, что кожухи их радиаторов приходилось смещать несколько вперед, что в свою очередь заставляло устанавливать и иную, П-образную тягу между кронштейнами фар (либо просто сдвигать вперед сами кронштейны фар, размещенные на передних крыльях).

Сами же кузова типа «Стандарт» в исполнении московских АрЗов отличались от всех прочих следующим: Во-первых, они имели традиционные ассиметричные лобовые стекла, состоявшие из левой большей половины с верхней открывавшейся частью, и правой меньшей глухой. Во-вторых, оснащались своим собственным вариантом верхней передней панели указателя маршрута над лобовым стеклом, в середине которой располагалось небольшое прямоугольное окошко указателя, по бокам от которого находились горизонтальные вентиляционные щели, а небольшие круглые фонари (катафоты) размещались еще дальше, по краям панели. В-третьих, насколько можно судить, эти кузова имели строго по две пассажирских двери в правом борту (задняя - створчатая).

 Интересно, что как и в случае с автобусами «ЛО», пассажирские машины на шасси ЗиС-5 производства столичных АрЗов, получили некоторое распространение не только в городах и райцентрах Московской области, но и далеко за ее пределами. Их экземпляры эксплуатировались затем в Тульской, Рязанской, Куйбышевской и других областях РСФСР, на Алтае, в Крыму и Дагестанской АССР. Отдельные экземпляры автобусов на шасси ЗиС-5 производства столичных АрЗов встречались на дорогах страны вплоть до 1960-х г.

 Кстати, о крыльях. И изделиям Тосненского автокузовного завода, и представителям «общесоюзной» версии к концу производства все же пришлось поменять округлые штампованные передние крылья довоенного изготовления на угловатые послевоенные. Частично это можно объяснить заменой уже в процессе эксплуатации пришедших в негодность довоенных крыльев,

но в основном это свидетельствует о том, что изготовление этих экземпляров осуществлялось уже на шасси послевоенных ЗиС-5, ЗиС-50 и ЗиС-5М выпуска 1940-50-х г.