**04-007 ЗиС-155 4х2 2-дверный городской автобус среднего класса вагонного типа на агрегатах ЗиС-150, мест: в кабине 1, общее 51, сидящих 28, вес без груза 6.2 т, с грузом 10.19 т, ЗиС-124 95 лс, 65 км/час, всех 21736 экз., ЗиС г. Москва, 1949-57 г. в.**



**Производитель:** Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина / Московский автомобильный завод имени И.А. Лихачёва. Первая установочная партия сошла с конвейера в 1949 году, массовое серийное производство началось в 1950-м, закончилось 30 сентября 1957 года.

 Судьба автобуса [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) сложилась не очень удачно из-за целого ряда врожденных недостатков его конструкции – прежде всего, это недоработанная электромеханическая трансмиссия и ненадежный двигатель ЯАЗ-204Д, а также некоторые просчеты в эргономике салона. По воспоминаниям Б.М. Фиттермана (Главный конструктор ЗиСа с марта 1943 года по март 1950 года), «вскоре после начала выпуска эксплуатация потребовала отказа от него и перехода к узлам и агрегатам грузовика [ЗиС-150](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis150.html). Производственники завода поддержали «регрессивные» требования эксплуатации и предложили создать новый автобус на базе [ЗиС-150](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis150.html).». Вместо доводки конструкции, автобус [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) был снят с производства уже в 1950 году.
 На смену [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) пришел более простой в производстве и эксплуатации ЗиС-155, в конструкции которого использовались элементы кузова [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) и агрегаты грузовика [ЗиС-150](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis150.html), включая двигатель. Двигатель, получивший собственное обозначение ЗиС-124, все же несколько отличался от своего грузового аналога – изменилась форма поддона двигателя, устанавливались новый двухсекционный масляный насос, масляный радиатор и карбюратор без ограничителя числа оборотов (благодаря последнему удалось повысить мощность двигателя до 95 л.с.). Двигатель был размещен справа от рабочего места водителя, что привело к заметному ухудшению условий труда водителя по сравнению с предшествующей моделью [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) – существенно возросли шумность и загазованность кабины.
 По оценке Б.М. Фиттермана, ЗиС-155 стал не просто компромиссом, а даже шагом назад в автобусостроении СССР: машина имела значительно меньше число мест для сидения (28 против 34 у [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html); паспортная вместимость ЗиС-155 составляла 50 пассажиров) и бензиновый двигатель мощностью 95 л.с. Формально с таким двигателем автобус имел запас мощности на тонну массы чуть больший, чем у [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) (9,4 л.с.), но из-за меньшего крутящего момента и механической ступенчатой коробки передач машина получила значительно худшую динамику, чем у [ЗиС-154](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zis154.html) с дизель-электрической трансмиссией.
 Помимо стандартного заводского исполнения ЗиС-155, на местах изготавливали и собственные модификации. К примеру, для эксплуатации автобусов на междугородных рейсах в салон устанавливались сиденья авиационного типа (12 сидений по два в ряд с увеличенным расстоянием между рядами, остальное место было предназначено для багажа пассажиров). В крупных городах страны на высоконагруженных маршрутах эксплуатировались автопоезда в составе автобуса ЗиС-155 и пассажирского прицепа, изготавливавшегося, как правило, местными предприятиями. Нередко в качестве прицепа использовались отслужившие свое и списанные автобусы ЗиС-155 с демонтированным двигателем.
 26 июня 1956 года Московский автомобильный завод имени И.В. Сталина был переименован в Московский автомобильный завод имени И.А. Лихачёва, в связи с чем с августа поменялась аббревиатура автомобилей: ЗиЛ вместо ЗиС.
 В ходе постоянно проводимой модернизации конструкции ЗиС-155 в ходе его выпуска, по совокупности всех внедренных конструктивных изменений в начале 1957 года автобусы ЗиЛ-155 получили обозначение ЗиЛ-155Г, но в сопроводительной документации оно не отражалось.
 ЗиС-155 выпускался с мая 1949 года (в 1949 году – первая установочная партия) по 30 сентября 1957 года. Всего выпущено 21736 автобусов этой модели.
 Нужно отметить, что ЗиС-155 изначально рассматривался как компромиссная конструкция и был освоен в производстве лишь как временное решение до момента разработки и запуска в производство более современных машин, но в итоге продержался в производстве целых семь лет. На смену ЗиЛ-155 пришел автобус [ЗиЛ-158](http://denisovets.ru/zil/zilpages/zil158.html).
 В течение всего срока выпуска ЗиС-155 завод неоднократно предпринимал попытки уйти от механической трансмиссии, введя в конструкцию автобуса гидромуфту для облегчения труда водителя. С этой целью было построено несколько опытных машин для определения наиболее подходящей конструкции:
- в 1950 году был построен автобус ЗиС-155 с гидромуфтой ЗиС-Э110;
- в 1950, 1952 и 1953 годах были построены автобусы ЗиС-155 с гидромуфтой ЗиС-Э124;
- в мае 1954 года был построен автобус с гидромуфтой, коробкой передач с изменёнными передаточными числами и прямой V передачей. На этой же машине устанавливались главные передачи с передаточными числами 9,28; 8,39 и 7,63, а на двигатель монтировались карбюраторы К-32 и К-82;
- в июле 1954 года был построен ЗиС-155 с карбюратором К-32, шестилопастным вентилятором, гидромуфтой с двумя вариантами расположения радиатора для охлаждения масла (нижнее в передней ферме с охлаждением от электровентилятора, и вертикальное рядом с водяным радиатором и охлаждением от основного вентилятора) и главной передачей с передаточным числом 7,63.
- тогда же – в июле 1954 года – был построен еще один ЗиС-155 с гидромуфтой.

СЕРИЙНАЯ БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ И ЕЁ МОДИФИКАЦИИ

· **ЗиС-155** (1949-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров с двигателем ЗиС-124 мощностью 95 л.с.

· **ЗиС-155Э** (1956-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.

· **ЗиС-155Ю** (1956-1957) – городской автобус вместимостью 50 пассажиров, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

ОПЫТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

· **ЗиС-155** (1950) – с гидротрансформатором ЗиС-Э110.

· **ЗиС-155А** (1950, 1952, 1953) – с гидродинамической передачей (двигатель ЗиС-124, сцепление двойного действия, гидротрансформатор ЗиС-Э124 и специальная коробка передач).

· **ЗиС-155С** (1952, 1954) – армейский санитарный автобус вместимостью 39 сидячих раненых на складных полумягких сиденьях или 21 лежачих на носилках, с полумягкой боковой скамейкой для 2 работников сопровождающего медицинского персонала, заглушенной задней боковой (входной) дверью, распашной дверью и выдвижной лестницей в задней части, а также окнами со светомаскировочными шторами. Вход и выход осуществлялся через переднюю боковую дверь, погрузка раненых на носилках – через заднюю распашную дверь. Запасное колесо переместилось в нишу, располагавшуюся в левой передней части основания кузова.

· **ЗиС-155** (1954) – с карбюраторами К-32 и К-82, гидродинамической передачей, КПП с изменёнными передаточными числами и прямой V передачей, а также главными передачами с передаточными числами 9,28; 8,39 и 7,63. Изготовлен в мае 1954 года.

· **ЗиС-155** (1954) – с карбюратором К-32, шестилопастным вентилятором, гидродинамической передачей с гидротрансформатором ЗиС-Э124 с двумя вариантами расположения радиатора для охлаждения масла (нижнее в передней ферме с охлаждением от электровентилятора, и вертикальное рядом с водяным радиатором и охлаждением от основного вентилятора) и главной передачей с передаточным числом 7,63. Изготовлен в июле 1954 года.

· **ЗиС-155** (1954) – с карбюратором К-32, шестилопастным вентилятором, гидродинамической передачей, КПП с понижающим демультипликатором и главной передачей с передаточным числом 7,63. Изготовлен в июле 1954 года.

· **ЗиС-155Б** (1955) – модернизированный, с доработанным передком, форсированным двигателем, дверью в задней стенке кузова и другими усовершенствованиями.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЗиС-155**

|  |  |
| --- | --- |
| Вместимость:сидячих мест ............ .28всего пассажиров ........ .50 Длина, мм .............8260 Ширина, мм ........... .2500 Высота, мм ............2960 База, мм ..............4090 Колея:передних колес, мм .....2076 задних колес, мм .......1740 Дорожный просвет, мм . . . .300 Наименьший радиус поворота, мм ...................8000 Размер шин, дюймы .... 10х20 Наибольшая скорость, км/ч .65    | Двигатель ......... .ЗиС-124 Число цилиндров ...........6 Диаметр цилиндров, мм .101,6 Ход поршней, мм .......114,3 Степень сжатия ............6 Рабочий объем, см3..... .5550 Максимальная мощность, л.с. ...........95 Частота вращения коленвала при максимальной мощности, 1/мин .................2800 Число передач .............5  |