**04-208 ЗиЛ-158 опытный экземпляр №3, впоследствии - ЗиЛ-Э158А, 4х2 автобус для городских туристических перевозок, дверей 2 + 1 водительская, мест: сидячих 36, снаряжённый вес 6.5 т, полный вес до 10.8 т, ЗиЛ-158 109 лс, 65 км/час, 1 экз., ЗиЛ г. Москва, 1956 г.**



«Чем дальше в лес…», имею ввиду составление каталога коллекции, тем все более осознаешь, что без трудов историков нашего автомобилестроения, она оставалась бы набором сувенирчиков, в лучшем случае. Чувство благодарности к ним переполняет, спасибо просветителям! Как, впрочем и чувство презрения к чиновникам от культуры, которые оставили их без какой-либо поддержки государства в нелегком и весьма затратном труде исследователя!

Судя по наиболее заметным чертам модели - схеме окраски и облицовке передка - прототипом модели послужил третий опытный образец ЗиЛ-158, а не указанный на боксе ЗиЛ-158А. Конечно, неточностей в модели немало, но и надо отдать должное производителю модели. Вольно, а скорее всего невольно, он представил модель первого автобуса, выполненного в новой стилистике и ставшего образцом для последующих серийных машин Московского и Ликинского заводов, оставивших заметный след в истории нашего общественного транспорта.

**Изготовитель:** Московский дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного знамени автомобильный завод имени И.А. Лихачева Министерства автомобильной промышленности СССР

*Из труда «Автобусы VI пятилетки. 1956-58 г.», авторы Дементьев Д.А., Марков Н.С. Москва, 2016.*

**ЗиЛ-158 (№1 и №2)**

Поскольку работы по принципиально новой конструкции городского автобуса ЗиС-129 затягивались, и дальнейшие перспективы проекта были неясными, требовалось подготовить временную замену архаичным серийным автобусам ЗиС-155. Их основные недостатки — малая вместимость и слабый двигатель — являлись предметом постоянных жалоб эксплуатационников. Поэтому на заводе еще в конце 1955 года разработали проект автобуса ЗиС-155Б, представлявшего собой модернизацию серийной модели с тем же числом мест.

Затем был предложен на его базе вариант автобуса ЗиС-158 с удлиненным основанием и увеличенным до 32 числом мест. Оба они были построены в мае 1956 года, но к дальнейшему освоению после осмотра руководством Гостехники СССР и МАП был рекомендован ЗиС-158. От ЗиС-155 новый автобус главным образом отличался удлиненным в пределах колесной базы кузовом, позволившим поднять вместимость до 60 пассажиров, и форсированным двигателем (за счет установки алюминиевой головки, повышения степени сжатия, изменения фаз газораспределения и применения карбюратора К-84). Передняя и задняя панели кузова по сравнению с серийным автобусом не изменились (за исключением некоторых атрибутов ЗиС-155Б — облицовки радиатора с более широкими окнами и увеличенного заднего люка для санитарных целей), но шаг шпангоутов каркаса заметно увеличился. Новшеством стала система принудительной вентиляции салона от центробежного вентилятора с забором воздуха над передним правым окном. Вместо изживших себя в эксплуатации цветных маршрутных фонарей на переднем скате крыши появился указатель номера маршрута. А система звуковой сигнализации кондуктора, включавшаяся прежде шнуром, стала полностью электрической. Первый образец ЗиС-158 в начале июля поступил в качестве экспоната на ВПВ, а спустя месяц был возвращен и отправлен на заводские испытания, в то время как завод подготавливал документацию и параллельно строил еще один образец в городском исполнении. Изготовленный в августе ЗиЛ-158 № 2 в некоторых деталях отличался от первого автобуса: на нем подверглась изменению конструкция боковых окон за кабиной водителя, а вместо двух серийных воздухозаборников для естественной вентиляции салона в крыше появился третий люк. Оба образца проходили эксплуатационные испытания на столичных маршрутах.

|  |  |
| --- | --- |
| Модель | ЗиЛ-158 (образец № 2) |
| Число мест для сидения | 32 + кондуктор |
| Общая вместимость, чел. | 60 |
| Габаритная длина, мм | 9024 |
| Габаритная ширина, мм | 2545 |
| Габаритная высота, мм | 3078 |
| Колесная база, мм | 4840 |
| Снаряженная масса, кг | 6500 |
| Полная масса, кг | 10 840 |
| Максимальная скорость, км/ч | 75 |
| Двигатель | ЗиЛ-158, карбюраторный, Р-6, 109 л.с. |

**ЗиЛ-158 (№3**)

В конце августа 1956-го в автобусном цехе изготовили третий опытный образец из семейства, которому постфактум присвоили обозначение «ЗиЛ-Э158А». Поскольку этот автобус предназначался для перевозки туристов, конструкция его кузова была серьезно пересмотрена по сравнению с двумя предыдущими машинами. Так, новый дизайн передка «типа ЗиЛ-127» с существенно более крупными ветровыми стеклами придавал не только более нарядный вид, но позволил значительно улучшить обзорность из кабины водителя. В остеклении боковин на смену подъемным окнам ЗиЛ-155 (и глухим окнам с узкими форточками на первых двух образцах ЗиЛ-158) пришли более высокие опускные, а скаты крыши над ними были сделаны застекленными. Полностью обновилась и задняя панель кузова, а в конструкции каркаса использовали разрезные шпангоуты.

Забор воздуха принудительной системы вентиляции на этом автобусе был скрыт в козырьке над ветровым стеклом. Сиденья в салоне получили улучшенную обивку из шерстяного плюша на прорезиненной основе вместо кожзаменителя. Также был аннулирован режим работы ближнего света фар на пониженном напряжении и применены подфарники для стояночного освещения, а вместо вакуумных стеклоочистителей установили электрические.

Изначально предполагалось, что туристская версия будет выпускаться крайне малыми партиями, а потому ее серьезные отличия по кузову от городского ЗиЛ-158 не повлияют на быстрое освоение последнего взамен ЗиЛ-155. Однако после осмотра образцов руководство МАП приняло решение выпускать обе модификации в едином кузове, за основу которого приняли кузов автобуса №3. Сам он с октября 1956-го по июль 1957 года наряду с двумя ранее построенными ЗиЛ-158 проходил эксплуатационные испытания во 2-м Автобусном парке УПАТ г. Москвы на маршрутах №№ 55, 17, 43 с городской планировкой салона. По этой причине он был засчитан как первый серийный автобус ЗиЛ-158, выпущенный в 1956 году. Кроме того, на этом автобусе также был впервые опробован вариант 36-местного туристского салона с дополнительными сиденьями на месте заглушенной задней двери.

**ЗиЛ-158А**

Московский дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод им. И. А. Лихачева Управления автомобильной промышленности Московского (городской) Совета народного хозяйства.

ЗиЛ-158А представлял собой модификацию автобуса ЗиЛ-158, предназначенную и для туристских перевозок. Задняя дверь в этом автобусе не использовалась и блокировалась, а в салоне производилась перепланировка: место кондуктора демонтировалось, ступеньки заднего дверного проема закрывались щитом вровень с полом, и на получившуюся площадку устанавливалась дополнительная пара двухместных сидений. Перевозка стоящих пассажиров в ЗиЛ-158А не предусматривалась. Из прочих особенностей туристских автобусов можно отметить остекленные боковые скаты крыши, отсутствие верхних габаритных фонарей в задней части кузова и наличие двух потолочных багажных полок для размещения ручной клади пассажиров. Интересно, что в соответствии с решением коллегии МАП СССР выпуск новых автобусов стартовал именно с модификации ЗиЛ-158А, поскольку 100 таких автобусов должны были обслуживать гостей и участников VI Всемирного фестиваля молодежи и студентов, проводившегося в Москве. Как тогда говорилось на заводском совещании, «выпуск автобусов к международному фестивалю приобретает политический характер, это не просто выпуск автобусов на программу». Планировалось, что первые автобусы выйдут с конвейера в апреле 1957 года. В феврале была сдана в подготовку производства вся документация, однако из-за проблем с комплектующими (гнутое стекло, обивочные материалы и др.), срок был перенесен на 13 мая, по факту же первый автобус был сдан только 30 мая.

Надо отметить, что фестивальные автобусы также отличались богатой внутренней отделкой с коврами и штатной радиомикрофопной установкой. Всего за 1957-58 г. выпущено 232 шт. ЗиЛ-158А, а последние 40 шт. изготовили в 1959 году. В процессе эксплуатации туристские автобусы нередко переоборудовались обратно в городские, иллюминаторы в скатах крыши при этом заделывались.

|  |  |
| --- | --- |
| Модель | ЗиЛ-158А |
| Число мест для сидения | 36 |
| Габаритная длина, мм | 9030 |
| Габаритная ширина, мм | 2500 |
| Габаритная высота, мм | 3000 |
| Колесная база, мм | 4858 |
| Снаряженная масса, кг | 6500 |
| Полная масса, кг | 9090 |
| Максимальная скорость, км/ч | 65 |
| Двигатель | ЗиЛ-158, карбюраторный, Р-6, 109 л.с. |

Из статьи на drive2.ru/b/513129983128895542/ usernameDetector,

«ЗиЛ-158А — туристическая модификация автобуса ЗиЛ-158, выпущенная тиражом всего в 272 экземпляра.

История модели началась в 1956 году, когда был построен третий опытный образец автобуса ЗиЛ-158. Этот образец был назван ЗиЛ-Э158А. ЗиЛ-Э158А был исполнен в туристской версии, и заметно отличался от двух первых опытных образцов. ЗиЛ-Э158А имел остеклённые скаты крыши, опускные боковые стёкла увеличенной высоты, а также более "сидячую" планировку салона. В отличие от городской машины, где было 32 сидячих места, в "туристской" их было 36 (13 двухместных и 2 пятиместных), и отделаны они были плюшем, а не кожзаменителем.

Было задумано, что ЗиЛ-158 в туристском исполнении будет выпускаться малыми партиями, и его отличия не помешают освоению в серии городского автобуса. Однако в итоге было принято решение выпускать "158" и "158А" в едином кузове, в основу которого лёг кузов именно ЗиЛ-Э158А, или того самого третьего опытного образца.

Конвейерная жизнь автобусов ЗиЛ-158 началась именно с партии из 100 единиц ЗиЛ-158А, выпущенных для обслуживания VI всемирного фестиваля молодёжи и студентов в 1957 году. "Фестивальные" машины имели особую, улучшенную внутреннюю отделку салона с тканевой обивкой и с коврами, а также несли на борту радиомикрофонную установку. "Туристический" ЗиЛ-158 унаследовал от опытной машины остеклённые скаты крыши, прозрачные люки, а также более "сидячий" салон с багажными полками под потолком. Задняя дверь у серийного ЗиЛ-158А была заглушена — ступени закрывались щитком, являвшимся продолжением пола, а поверх щитка устанавливался дополнительный двухместный диван. Ещё один диван разместили вместо сиденья кондуктора — так удалось разместить 36 мест заместо 32-х.

Последние 40 туристских "158А" были построены ЗиЛом в 1959 году, после чего выпуск больших автобусов на ЗиЛе свернули. ЗиЛ в те годы сосредоточился на расширении производства среднетоннажных грузовиков, и полностью закрыл "автобусную тему" на своей территории, а документацию на модель 158 передали на новый автобусный завод в Ликино-Дулёво, где "коробочку" в городском варианте выпускали ещё 11 лет.

На ЛиАЗе же модель 158А, как и междугородный лайнер 127, осваивать не стали. В Ликино-Дулёво продолжили выпускать лишь базовый городской ЗиЛ-158. К слову, несмотря на "переезд" модели на новый завод, до самого конца производства в 1970 году она сохраняла марку ЗиЛ: первым серийным ЛиАЗом стал уже совсем другой автобус, легендарный 677.»