**04-026 ЗиС-129 4х2 2-дверный городской автобус, заднемоторный с несущим кузовом, унификация с междугородным ЗиС-127, мест: сидячих 41 + водитель и кондуктор, общее 75+2, вес: снаряжённый 8.5 т, полный 14.275 т, ЗиС-Э129 180 лс, 70 км/час, первый опытный образец, ЗиС г. Москва, 1955 г.**

**Изготовитель:** Московский дважды ордена Ленина и ордена Трудового Красного знамени автомобильный завод им. И.В. Сталина Министерства автомобильной промышленности СССР.

*В. Вараксин, М. Егоров «Что погубило «сто двадцать девятый»? Автобусы ЗиС-129 и ЗиЛ-129Б. ГП 12-2019.* Спасибо авторам и создателям *gruzovikpress.ru*.

Во второй половине 1950-х годов конструкторы автозавода им. Лихачёва создали унифицированные по кузову междугородный и городской автобусы. Но история освоения этих двух интересных разработок оказалась непростой.

**Аэропортовый челнок**

В 1955-м году «Автозавод им. И. В. Сталина», переименованный в 1956 г. в «Завод имени И. А. Лихачёва», приступил к серийному производству первого отечественного междугородного автобуса ЗиС-127, в общих инженерных решениях которого было заметно влияние американской школы дальних шоссейных лайнеров. Автобус был очень комфортабельный, с его появлением прежде утомительная поездка превращалась в приятное путешествие. В Москве ЗиС-127 работали на линиях, связывавших крупнейшие столичные аэропорты Внуково, Домодедово и Шереметьево с импровизированным автовокзалом, располагавшимся в самом центре Москвы между гостиницей «Гранд – Отель» и Центральным музеем В. И. Ленина (сейчас здесь находится пешеходная зона у нового южного корпуса гостиницы «Москва»).

Идея приспособить кузов ЗиС-127 с минимальными переделками для городского автобуса выглядела вполне разумно, поскольку позволяла унифицировать междугородный и городской автобусы, что серьёзно удешевляло бы их производство и эксплуатацию. К тому же основной городской автобус того времени ЗиС-155, изначально рассматривавшийся как временная модель, безнадёжно устарел и подвергался критике как со стороны эксплуатационников, так и пассажиров. Его основными недостатками были большая высота подножек, загазованность кабины водителя, недостаточная вместимость и большая трудоёмкость обслуживания.

Диваны вместо кресел

На смену ЗиС-155 конструкторы ЗиСа разработали городской автобус ЗиС-129, внешне отличавшийся от ЗиC-127 двумя ширмовыми дверьми с пневматическим приводом, причём одна из них располагалась в переднем свесе, а другая – в пределах колёсной базы перед ведущим мостом, как на автобусе ЗиС-154 послевоенных лет. Вместо авиационных кресел в салоне ЗиС-129 были установлены обычные сиденья на 40 пассажиров, ещё 36 пассажиров (по спецификации 25) могли ехать стоя. Передний и задний мосты с рессорной подвеской, рулевое управление с гидроусилителем, топливный бак и ряд других деталей были заимствованы от ЗиС-127

**«Правда» о двигателе**

Главной проблемой при постройке опытных образцов ЗиС-129 являлось создание двигателя большой мощности, позволявшей автобусу полной массой около 14 тонн развивать максимальную скорость 70 км/ч. Неудачный опыт эксплуатации ЗиС-154 с двухтактным дизелем, отличавшимся повышенной шумностью и дымностью, привёл к ошибочному утверждению о неприемлемости дизельных двигателей для городских автобусов, поэтому использование мотора ЯАЗ-206, которым комплектовался ЗиС-127, полностью исключалось. «Для современного автобуса необходим двигатель мощностью примерно 180 л. с. А такого двигателя автомобильная промышленность не выпускает. Неслучайно для опытных автобусов ЗиЛ-129 на заводе имени И. А. Лихачёва двигатели по 180 л. с. сделали с большим трудом», – писала «Московская правда» уже в марте 1957-го года.

Специально для ЗиС-129 был разработан V-образный 7-литровый карбюраторный двигатель ЗиС-Э129 мощностью 180 л. с., размещённый поперечно в заднем свесе. Силовая установка комплектовалась гидромеханической трансмиссией, включавшей в себя пару однодисковых сцеплений мокрого типа с металлокерамическими накладками и автоматическим управлением, 3-ступенчатый гидротрансформатор, понижающую угловую передачу с отношением 1,35 и 2-ступенчатую синхронизированную механическую КП с ручным переключением. При этом передаточное число главной передачи было увеличено с 3,64 до 6,86. ЗиС-129 полной массой 13,5 тонн развивал максимальную скорость 70 км/ч.

**Хорошая машина**

Опытные образцы ЗиС-129 были направлены в столичные автобусные парки. Вот что рассказывал ветеран 3-го автобусного парка В. А. Пронин: «У нас «129-е» не работали, но нас с ними знакомили. Их возили по всем автобусным паркам Москвы, показывали водителям и ремонтникам… Один такой автобус привезли к нам, с ним могли ознакомиться все желающие. Более того, представители завода разрешали некоторым водителям покататься на нём по Москве, но на линию не выдавали. Заводские представители очень интересовались, что скажут о новом автобусе водители и ремонтники. Все, кто у нас поездил на «сто двадцать девятом», в один голос говорили: «Хорошая машина, удобная для водителя и пассажиров. Салон у него ого-го какой! Это не «коробочка» ЗиС-155!».

**Роковое совещание**

Однако на совещании водителей и инженерно-технических работников автобусных парков Управления пассажирского транспорта Мосгорисполкома 27 марта 1956 г. в Бахметьевском автобусном парке ЗиС-129 был подвергнут разгромной критике. Эксплуатационники отмечали неудачное расположение задней двери, не позволявшей водителю контролировать посадку и высадку пассажиров. Этот прецедент создавал опасность зажатия людей закрывающейся дверью и их падение под колёса. Кроме этого кабина водителя, как на ЗиС-127, не была полностью отгорожена от пассажирского салона – это допустимо для междугородного автобуса, рассчитанного на перевозку исключительно сидящих пассажиров, но совершенно неприемлемо для городского автобуса. По словам ветеранов, в часы пик водителя могли «затолкать»!

Среди других недостатков назывались гофрированные боковые борта, усложнявшие ремонт в случае незначительных повреждений кузова, что в условиях плотного транспортного потока было обычным явлением, сложный доступ к двигателю и электрооборудованию для ремонта, а также неудачное расположение радиатора и электропроводки, способствующее их повреждению в процессе эксплуатации. Кроме того, вызывали нарекания воздухозаборники, расположенные на крыше, что затрудняло автоматическую мойку.

Не всем нравился и дизайн ЗиС-129, его называли «тупым» и даже «телегой», противопоставляя автобусу ЛАЗ-695, прототипом для которого, как известно, послужил западногерманский «Магирус». Однако самым серьёзным недостатком, ставящим под угрозу безопасность движения, транспортники назвали заднее расположение силового агрегата, поскольку при полном заполнении городского автобуса пассажирами возникала опасность разгрузки переднего моста, что могло привести к потере управляемости, особенно в условиях сильного дождя и гололедицы. Присутствовавший на совещании заместитель главного конструктора ЗиСа Р. Г. Пескопель, занимавшийся разработкой ЗиС-129, заверил присутствующих, что автобус будет доработан с учётом всех поступивших замечаний.

**Сложные упрощения**

В конце 1956 г. был представлен ЗиЛ-129Б, отличавшийся от предшественника гладкими боковыми бортами, отсутствием воздухозаборника на крыше и второй дверью в заднем свесе, что потребовало сдвинуть вперёд ведущий мост. В крыше появились три вентиляционных люка, а в салоне – система калориферного отопления. Автобус получил модернизированный двигатель ЗиЛ-Э129Б с алюминиевыми головками, увеличенными клапанами по диаметру и поршнями по толщине днища, шестерёнчатым приводом распределительного вала. Новая модель соответствовала пожеланиям транспортников, однако её серийное производство так и не было развернуто.

Среди причин, закрывших ЗиЛ-129Б дорогу к конвейеру, чаще всего называют прекращение производства базовой модели ЗиЛ-127 в 1960 году, что делало нецелесообразным производство его городского аналога, и отсутствие бензиновых двигателей большой мощности. Кроме этого в 1959-м году Советский Союз присоединился к Конвенции о дорожном движении, согласно которой максимальная ширина транспортного средства, допущенного к движению по дорогам общего пользования, не должна превышать 2,5 м, в то время как габаритная ширина ЗиЛ-127 и ЗиЛ-129Б равнялась 2,68 и 2,7 м.

В те же годы производство автобусов с ЗиЛа было переведено на новый завод в Ликино-Дулёво, возможности которого не позволяли начать выпуск такой сложной машины, как ЗиЛ-129Б.

**Сгубила политика**

По воспоминаниям ветеранов, существовала ещё одна причина, повлиявшая как на ЗиЛ-127, так и на ЗиЛ-129Б.

Вот что вспоминал В. А. Пронин: «ЗиС-127 и ЗиС-129 погубила политика. В пятидесятые годы нашим главным врагом были США, а тут ещё в 1959 году Хрущёв побывал там, посмотрел, на чём там ездят, запомнил… В итоге всё американское или хотя бы похожее на американское Хрущёв предал анафеме. Вот пример: когда Львовский завод освоил производство междугородных автобусов ЛАЗ-697, один такой автобус был доставлен в Кремль для показа первым лицам государства… Хрущёв осмотрел львовский автобус, который ему очень понравился, и сказал: «Вот такие надо делать автобусы, а не эти американские уроды, которые у нас тут делают и даже на выставках показывают!» (один из автобусов ЗиЛ-129Б демонстрировался на ВДНХ СССР. – Авт.). Это рассказывали представители Львовского завода, когда помогали нам осваивать автобусы ЛАЗ».

Можно как угодно относиться к этому рассказу, но во многих публикациях конца 1950-х – начала 1960-х гг., в которых упоминаются автобусы ЗиЛ-127 и ЗиЛ-129Б, их дизайн подвергается яростной критике. Возможно, что именно по этой причине после завершения выпуска автобусов на ЗиЛе производство ЗиЛ-127 никуда перенесено не было – его просто свернули. После этого ни о каком серийном производстве ЗиЛ-129Б не могло быть и речи, а изготовленные опытные образцы, по словам ветеранов, были проданы пожарным, переоборудовавшим их в штабные машины.

**Непохожие последователи**

Может показаться, что вся эпопея с созданием ЗиС-129 закончилась ничем. Однако это не совсем так. Прежде всего ветераны московского автобуса, с которыми нам довелось беседовать, однозначно утверждали, что V-образные карбюраторные двигатели, установленные на ЗиЛ-129Б, с незначительными усовершенствованиями под наименованием ЗиЛ-375 нашли применение на хорошо знакомых ЛиАЗ-677.

Кроме того, как бы странно это на первый взгляд не звучало, ЗиЛ-129Б в конечном итоге выродился в крайне непохожий на прародителя городской автобус ЗиЛ-158. Мало кому известно, что шаг и конструкция шпангоутов у автобусов ЗиЛ-127, ЗиЛ-129Б и ЗиЛ-158 одинаковые. По первоначальному проекту на борта автобуса ЗиЛ-158 устанавливались негофрированные облицовки от ЗиЛ-129, более того, первые опытные образцы ЗиЛ-158 представляли собой своеобразный гибрид ЗиС-155 и ЗиЛ-129Б, что хорошо видно на старых снимках. Запустить в серию такой автобус оказалось куда проще, чем «сто двадцать девятый»…

Первые опытные образцы ЗиЛ-158 представляли собой своеобразный гибрид ЗиС-155 и ЗиЛ-129Б.

**Технические характеристики автобусов ЗиС-129 и ЗиЛ-129Б**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Модель | ЗиС-129 | ЗиЛ-129Б |
| Число мест для сидения | 40 + кондуктор | 41 + кондуктор |
| Общая вместимость, чел. | 65 | 75 |
| Габаритные размеры , мм | 10 218х2680х3015 | 10 203х2708х3089 |
| Колёсная база, мм | 5600 | 4994 |
| Снаряжённая масса, кг | 8500 | 8500 |
| Полная масса, кг | 13 500 | 13 890 |
| Макс. скорость, км/ч | 70 | 70 |
| Двигатель | ЗиС-Э129, карбюраторный, V-8, 180 л.с. | ЗиС-Э129Б, карбюраторный, V-8, 180 л.с. |

**Список литературы:**

1. Егоров М.В., Шибаев Д.А. История московского автобуса. – М., 2004.

2. Дементьев Д.А. Марков Н.С. Автобусы VI пятилетки. 1956–1958 гг. Фотоальбом. – М., 2016.

3. Дементьев Д.А. Марков Н.С. Автобусы IV и V пятилеток. 1946–1955 гг. Фотоальбом. – М., 2019.

4. Протокол совещания водителей и инженерно-технических работников автобусных парков Управления пассажирского транспорта Мосгорисполкома 27 марта 1956 г. в 3-м автобусном парке, ЦАГМ, Р-404, оп.1, д. 372.

5. Воспоминания В.А. Пронина и других ветеранов ГУП «Мосгортранс».

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

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

**ЗиЛ-129Б**

В связи с многочисленными замечаниями по новому городскому автобусу ЗиС-129, первый образец которого был построен еще в конце 1955-го, в течение всего 1956 года завод занимался доработкой его конструкции, результатом которой стал построенный в IV кв. автобус ЗиЛ-129Б. Вторая служебная дверь в нем для большей безопасности пассажиров переместилась в задний свес, что в свою очередь потребовало сдвинуть вперед ведущий мост. Кроме того, автобус

получил модернизированный двигатель левого вращения с алюминиевыми головками, увеличенными клапанами по диаметру и поршнями по толщине днища, шестеренчатым приводом распредвала и др.

Для удобства механизированной мойки декоративное оформление кузова заметно упростили: на смену рифленым панелям боковин пришли плоские, исчезли и выступающие верхние воздухозаборники. Боковое остекление позаимствовали от автобуса ЗиС-127. В крыше появились три вентиляционных люка, а в салоне — система калориферного отопления. Однако к моменту постройки образца ЗиЛ-129Б основные заказчики вновь пересмотрели свои требования па основании изучения опыта эксплуатации в Москве образцов зарубежных автобусов Bussing TU-11, Chausson ASH-522, Ikarus 60 и 66. Сыграла свою роль и унификация кузова с междугородным автобусом, из-за чего ЗиЛ-129Б обладал недопустимой шириной. Поэтому проект был кардинально пересмотрен, и в ОГК начали разработку нового автобуса, в котором от

ЗиС-129 и ЗиЛ-129Б планировалось использовать лишь наработки по агрегатной части. С этой целью в течение 1957-58 годов на первых двух автобусах серии «129» шла доводка ГМП, связанная с поиском оптимальной конструкции металлокерамического сцепления и гидротрансформатора (опробовались 2- и 3-ступенчатые варианты).

**ЗиЛ-159**

В мае 1957 года МАП утвердило новое техзадание на проектирование городского автобуса большой вместимости под рабочим названием ЗиЛ-5Э129, в котором были учтены основные пожелания эксплуатационников, высказанные ранее при обсуждении ранних образцов семейства. На его основе на заводе спроектировали модель автобуса с принципиально новым кузовом, получившую в итоге обозначение ЗиЛ-159. Сборку опытного образца этой машины в экспериментальном цехе закончили в декабре 1958 года. Новый автобус сохранил заднемоторную компоновку, карбюраторный двигатель V-8 и ГМП. Но весь силовой агрегат теперь располагался продольно, что позволило аннулировать угловой редуктор и применить стандартный ведущий мост типа ЗиЛ-158. Рабочий объем двигателя сократился на литр, а 3-ступенчатый гидротрансформатор получил возможность работы в режиме тормоза-замедлителя. В трансмиссии сохранились два однодисковых сцепления мокрого типа, одно из которых передавало момент на гидротрансформатор, а другое — непосредственно на коробку передач, однако теперь за смыкание дисков в них отвечали не конические пружины, а гидравлика. Управление сцеплениями — переключение с гидравлической на механическую передачу и

обратно — по-прежнему могло осуществляться как в автоматическом, так и в ручном режиме (селектором на рулевой колонке). В свою очередь коробка передач управлялась вручную

традиционным рычагом и также имела две ступени — прямую и пониженную, которая предназначалась только для движения в сложных дорожных условиях.

Несущий кузов с клепаным дюралевым каркасом, обшивкой из стальных и дюралевых панелей и фанерным полом создавался без оглядки на серийные автобусы ЗиЛ, но по общей архитектуре и ряду конструктивных решений (таких как верхний забор воздуха) был схож с моделью ЛАЗ-695Б. Принципиальным же отличием от автобусов «Львов» являлось расположение передней двери в пределах колесной базы. Благодаря переходу на трехрядпую планировку, расширению дверных проемов и понижению подножек удалось значительно ускорить пассажирообмен в сравнении с ЗиЛ-158. Из других особенностей машины можно отметить ГУР, раздельный пневмопривод тормозов и обогрев места кондуктора. В январе-феврале 1959 года ЗиЛ-159 экспонировался на ВИВ, затем дважды в течение года передавался для эксплуатационных испытаний в 5-й автобусный парк УПТМ. Вследствие недостаточных тяговых качеств 6-литровый мотор в процессе испытаний в III квартале был переоборудован в 7-литровый. Конструкция ЗиЛ-159 послужила в дальнейшем основой для проектирования автобуса ЛиАЗ-675.