

153N 2606-7737 19901
9 772606 731004

Наши АВТОБУСЫ

№1

ЛАЗ-695Н

ВЕЧНЫЙ ГЕРОЙ



Высокий раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1199 руб.
Бесплатная доставка на автобусы.modimio.ru

forum.ru

MODIMIO
COLLECTIONS



**177,5 тысячи
экземпляров
за четверть
века**

стр. 3-6

САМЫЙ МАССОВЫЙ



**Как украинское
предприятие
стало одним
из крупнейших
в мире**

стр. 10-11

ЛЬВОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД



**Люксовый
вариант
знакового
ЛАЗа**

стр. 14

ОЛИМПИЙСКОЕ СЧАСТЬЕ



**Наши
АВТОБУСЫ**

**ЛАЗ-695Н
ВЕЧНЫЙ ГЕРОЙ**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 1**

Журнал зарегистрирован
Управлением Федеральной
службы по надзору в сфере
связи, информационных
технологий и массовых
коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-78493
от 09.08.2019 г.
Выходит раз в три недели

УЧРЕДИТЕЛЬ,
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ:
ООО «МОДИМИО»

АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:
Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 8-800-505-43-83
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
А.Д. Меньшиков

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушен
Сервисиз»
Тел. 8 (495) 797-45-80

Рекомендуемая
розничная цена: 1199 руб.

Редакция оставляет
за собой право изменять
последовательность
номеров и их содержание

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График
Кострома»
Юр. адрес: 156019,
г. Кострома, ул. П. Щербины, 9а
Заказ № 11280

Тираж: 9 950 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода: **12+**
2 декабря 2019 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем
приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции

✎ СТАРОЖИЛ СОВЕТСКОГО АВТОПРОМА



✎ Первый образец автобуса ЛАЗ-695, 1956 г.

“
Говорят, что директор Львовского автобусного завода в 90-х годах прошлого столетия, на критику в свой адрес в медленном освоении новых моделей автобусов ЛАЗ, ответил, что пока он руководит предприятием, Львовский автобусный завод будет выпускать «вечную» модель ЛАЗ-695Н. Сегодня трудно сказать, так ли это было на самом деле, но факт остается фактом – ветерана советского автопрома ЛАЗ-695Н выпускали во Львове до 2002 года, а после продолжили собирать на Днепродзержинском автобусном заводе.



▲ Опытный образец автобуса ЛАЗ-695М, 1969 г.

Автобус ЛАЗ-695 впервые появился на городских улицах akurat в канун открытия Московского фестиваля молодежи и студентов, проводимого в столице летом 1957 года. На Львовском автобусном заводе планировали выпускать автобус ЗИС-155, но Виктор Осепчугов, возглавивший конструкторское бюро ЛАЗа, предложил делать свой автобус с несущим основанием кузова и задним расположением силового агрегата.

Первенец Львовского автобусного завода, конструктивно тяготеющий к «Мерседес-Бенц-321», а внешне напоминающий автобус «Магirus-О3500», стал для СССР передовой машиной. Двигатель был расположен продольно сзади, кузов имел несущее основание, когда его нижняя часть сварена в виде фермы из прямоугольных труб и выполняет функцию рамы. Также автобус получил оригинальную рессорную подвеску с корректирующими пружинами, жесткость которой возрастала вместе с нагрузкой.

В 1956 году было построено четыре опытных образца автобуса ЛАЗ-695 в различных вариантах исполнения: первый и третий — в городском варианте, а второй и четвертый — в пригородном, с одной односторонней дверью для пассажиров. После доработок в 1957 году на ЛАЗе выпустили первую промышленную партию городских автобусов ЛАЗ-695. И хотя первенец Львовского автобусного завода обладал множеством недостатков, в том числе слабым кузовом, не выдерживающим эксплуатационных нагрузок, автобус выпускали во все возрастающих количествах, попутно модернизируя, стараясь избавиться его от «детских болезней». Так, в марте 1958 года был построен опытный образец ЛАЗ-695Б, который отличался

Экологическая газобаллонная версия, предназначенная для работы на сжатом газе, сначала называлась ЛАЗ-695П, и баллоны для топлива у нее располагались в нижней части автобуса, под полом, но в 1984 году появилась новая версия — ЛАЗ-695НГ с газовыми баллонами, расположенными на крыше. С 1985 года этот автобус стали выпускать серийно. Причем производство действительно было массовым — на 1 января 1995 года их выпустили 7727 экземпляров. И это только заводских вариантов. Кроме этого, выпускались комплекты для самостоятельного (силами авторемонтных заводов или больших автокомбинатов) перевода автобусов на газ.



▲ Газовый автобус ЛАЗ-695НГ

усиленным кузовом, верхним воздухозаборником на крыше, улучшенной тормозной системой, системой отопления кузова и так далее. Он стал эталонным для так называемой «первой модернизации».

Серийное производство модернизированного ЛАЗ-695Б началось с середины 1958 года, но у эксплуатационников всё равно оставалось много претензий к прочности кузова автобуса. В результате осенью 1958 года на ЛАЗе был построен опытный автобус с крышей нового типа и с пневмоподвеской колёс. Некоторые опробованные на нем решения легли в основу «второй модернизации», эталонный автобус которой был построен в самом конце 1958 года. Наиболее заметное внешнее отличие автобусов ЛАЗ-695Б после «второй модернизации» — уменьшенное остекление задних скатов крыши.

Первый образец ЛАЗ-695Е появился в конце 1961 года. От ЛАЗ-695Б он отличался V-образным двигателем ЗИЛ-130, модернизированной коробкой передач и сцеплением. Серийный выпуск этого автобуса начался в 1963 году. Сначала небольшими партиями, а потом, по мере поступления новых двигателей, в возрастающих количествах, и в 1964 году он полностью заменил автобусы предыдущей генерации на конвейере.

Отказ от застекленных скатов крыши в пользу боковых окон увеличенного размера и от верхнего воздухозаборника в пользу бокового привел к появлению модели ЛАЗ-695М. Она получила ведущий мост марки «Рабат» (Венгрия) с планетарными редукторами в ступицах и отдельный привод тормозов. В 1975 году на серийных автобусах ЛАЗ-695М появилась новая задняя часть с воздухозаборниками в задних стойках кузова. Производство ЛАЗ-695М продолжалось с 1969 по 1976 годы.



▲ Прототип автобуса ЛАЗ-695Н

САМЫЙ МАССОВЫЙ АВТОБУС

Опытные автобусы ЛАЗ-695Н, первые образцы которых были построены ещё в 1969 году, отличались новым оформлением передней части с высокими ветровыми стеклами, значительно улучшающими обзорность водителю, и унифицированными передними и задними входными дверями. Более удобной оказалась и водительская дверь, которая не только избавилась от переднего скошенного угла, но и получила опускаемое стекло вместо маленькой сдвижной форточки на предшественнике.

Конструктивно сам автобус по отношению к ЛАЗ-695М изменился не сильно – тот же набор основных агрегатов: двигатель ЗИЛ-130Я5 и механическая пятиступенчатая коробка передач. Те же полунесущее днище и корректирующие пружины в подвеске колес. Но изменения по кузову оказались настолько кардинальными, что на освоение этого автобуса ушло довольно много времени – только в 1976 году серийные автобусы ЛАЗ-695Н стали покидать конвейер.

В 1978 году автобус ЛАЗ-695Н претерпел первые доработки – в соответствии с международными нормами изменилась наружная светотехника. Указатели поворотов получили оранжевые рассеиватели, а габаритные огни и стоп-сигналы сзади стали раздельными. Появились большие круглые противотуманные фары. Тогда же в салоне автобуса стали ставить новые плафоны освещения, а с 1979 года – новые сиденья.

Занятно выглядела история с фарами автобуса. Ещё на стадии опытных образцов на ЛАЗ-695Н предполагалось ставить прямоугольные фары родом из ГДР (у нас такие фары называли «москвичевскими», так как впервые они появились на машинах «Москвич-412»), но в серию автобусы пошли с круглыми фарами. Выбить фонды на дефицитные позиции было непросто... В это же время в серию запускались микроавтобусы РАФ-2203, и новые фары понадобились для них. Лишь в 1979 году очередь дошла до львовских автобусов, и они стали оснащаться правильными фарами.

Во времена «перестройки» начался обратный процесс, направленный на упрощение и удешевление производства автобуса. С этого года передок автобуса лишился алюминиевой фальшрадиаторной решетки, основные фары опять стали круглыми, а противотуманные, наоборот, прямоугольными – это была единая унифицированная модель для многих автомобилей советского производства. Даже эмблема на автобусе стала пластмассовой, состоящей всего из одной детали, вместо составной из хромированным ободком, применявшейся ранее.

На стадии опытных образцов автобусы ЛАЗ-695Н собирались оснащать и новыми двухстворчатыми дверями, ведущими в салон, поворотом-лавирующего типа. Но экономия пересилила, и серийные автобусы снабжались складными ширмовыми дверями старого типа – так было дешевле. Правда, попыток освоить новые двери завод не оставлял, и вскоре появилась новая конструкция, где две широкие створки новых дверей складывались на одну сторону, высвобождая проход в автобус. Но дело ограничилось постройкой лишь небольшой партии автобусов с такими дверями, выпущенной к «Олимпиаде-80».

В 1986 году, после аварии на Чернобыльской АЭС, Львовский автобусный завод получил задание в срочном порядке построить партию специальных защищенных автобусов для ликвидаторов последствий аварии. Салон такого автобуса был почти полностью зашит свинцовыми листами, а на крыше монтировалась мощная фильтровентиляционная установка. При этом салон автобуса постарались сделать максимально герметичным, отказались от форточек в окнах и люков в крыше, передняя дверь была наглухо зашита свинцовыми листами, а около задней двери обустроили входной тамбур, чтобы через него попадать в салон автобуса.

РОССИЙСКОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ

После 1991 года поставки автобусов ЛАЗ-695Н в Российскую Федерацию стали снижаться, что неудивительно — Украина стала заграницей. Но спрос на дешевый и крепкий автобус, ремонт которого эксплуатационники хорошо освоили и для которого не наблюдался дефицит запасных частей, сохранялся. Поэтому наряду с поставками новых львовских автобусов в России с 1993 года стали самостоятельно изготавливать ЛАЗ-695Н на Мичуринском авторемонтном заводе. Этот завод в советское время специализировался на капитальном ремонте львовских автобусов и обладал всей необходимой технической документацией и технологиями. Мичуринские копии львовских автобусов отличались от оригинала только установкой дизельного двигателя ЯМЗ-236.

С 1995 года выпускаемые на Мичуринском заводе автобусы получили совершенно новый кузов, но формально ещё оставались ЛАЗами. Лишь в 1996 году новые машины, пройдя сертификацию, получили иные обозначения: пригородный МАРЗ-4219 и городской МАРЗ-42191.

В 1992 году, уже после того как Украина стала независимой, а автозаводы потеряли контроль властного Министерства автомобильной промышленности СССР, автобусы ЛАЗ-695Н ради экономии средств и удешевления производства лишились водительской двери в левом борту.

Серийное производство ЛАЗ-695Н продолжалось на головном заводе до 1998 года, причем к этому времени выпускались машины не только с бензиновыми моторами, но и различными дизельными (ЛАЗ-695Д, а с 2000 года — ЛАЗ-695Т). Затем во Львове производили ЛАЗ-695Н и ЛАЗ-695Д (ЛАЗ-695Т) по особым заказам, вплоть до 2002 года. Этот автобус стал самым массовым в истории Львовского завода — изготовили 177554 экземпляра ЛАЗ-695Н в различных модификациях.

УКРАИНСКОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ

В 2001 году авторемонтный завод в Днепродзержинске (с 2016 года — Каменское) переименовали в автобусный (ДАЗ), а в 2003 году ДАЗ стал филиалом Львовского автобусного завода. На следующий год на Днепродзержинский автобусный завод передали технологическую оснастку на ЛАЗ-695Н, после чего начали выпуск автобусов ЛАЗ-695Н, ЛАЗ-695НГ (газобаллонный) и ЛАЗ-695Т (дизельный). В рамках государственной программы Украины «Школьный автобус» на ДАЗе даже реализовали собственный вариант школьного автобуса на базе ЛАЗ-695Н. Но начавшийся в 2008 году общенациональный экономический кризис ослабил деятельность завода, и он прекратил производство автобусов этого семейства.



Автобус ЛАЗ-695Н



Автобус ЛАЗ-695Н

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЛАЗ-695Н «ЛЬВОВ»:

Автобус общего назначения среднего класса, имел кузов вагонного типа с несущим основанием.

РАСПОЛОЖЕНИЕ ДВИГАТЕЛЯ – заднее.

ПЛАНИРОВКА САЛОНА – четырехрядная.

СИСТЕМА ОТОПЛЕНИЯ САЛОНА – воздушная с использованием тепла системы охлаждения двигателя.

СИДЕНЬЕ ВОДИТЕЛЯ – поддресоренное, регулируемое по высоте, длине и наклону спинки.

МОДИФИКАЦИИ: ЛАЗ-695НЗ и ЛАЗ-695НТ – автобусы для экспорта в страны соответственно с умеренным и тропическим (влажным) климатом; ЛАЗ-695НГ – газобаллонный автобус, двигатель которого был рассчитан на работу на сжатом природном газе или бензине.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения – 34
Общее число мест – 67
Число служебных мест – 1

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг – 6800

В том числе:

– на переднюю ось – 2200
– на заднюю ось – 4600

ПОЛНАЯ МАССА, кг – 11630

В том числе:

– на переднюю ось – 4100
– на заднюю ось – 7530

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ – 86 км/ч

ВРЕМЯ РАЗГОНА до 60 км/ч, с – 40
ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ с 60 км/ч, м – 32,1

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД

ТОПЛИВА при 60 км/ч, л/100 км – 33,9

ДВИГАТЕЛЬ ЗИЛ-130Я2Н (ЗИЛ-508.10), V-образный, восьмичилиндровый, бензиновый

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм – 100x95

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, л – 6,0

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ – 7,1

МОЩНОСТЬ, л.с. (кВт) –

150 (110) при 3200 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ

МОМЕНТ, Нм – 402 при 1800-2000 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ – однодисковое, сухое

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ –

механическая, пятиступенчатая

I – 7,44

II – 4,10

III – 2,29

IV – 1,47

V – 1,00

З.Х. – 7,09

ПОДВЕСКА

Передняя – зависимая, на полуэллиптических рессорах с корректирующими пружинами, с гидравлическими амортизаторами

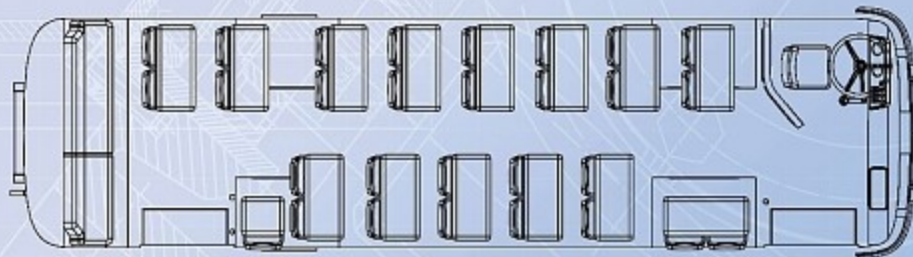
Задняя – зависимая, на полуэллиптических рессорах с корректирующими пружинами, без амортизаторов

ТОРМОЗ

Рабочий – двухконтурный, с пневматическим приводом и с барабанными тормозными механизмами на всех колесах
Стояночный – на тормозные механизмы задних колес, с механическим приводом

РАЗМЕР ШИН – 10,00-20

СХЕМА ЛАЗ-695Н





Львовский завод создавался в 1945 году как автосборочный, и первой продукцией предприятия стали прицепы и фургоны. В 1949 году его переименовали в автобусный. В это время здесь строили передвижные автолавы, автокраны и даже электропоезда. Одновременно строились автобусные цеха, подбирались кадры для предприятия.

Производитель

ЛЬВОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД

Конструкторский отдел завода возглавил Виктор Осенчугов, который предложил заводу отказаться от выпуска «чужого» автобуса ЗИС-155 и создать свой, более перспективной конструкции. И это у завода получилось! Автобус ЛАЗ-695 действительно оказался новаторским и смотрелся очень выигрышно, особенно на фоне продукции других заводов, выпускающих автобусы (ЗИЛ и ЛиАЗ). Продолжая экспериментировать с уже освоенной моделью, на заводе на её базе создали целое семейство – к городской машине прибавились туристический ЛАЗ-697 и междугородный ЛАЗ-699. Не забывали здесь и о создании новых перспективных автобусов (городской ЛАЗ-696, пригородный ЛАЗ-698), в том числе с гидромеханическими передачами, пневмоподвеской мостов, усилителями рулевого управления и так далее.

По результатам успешной конструкторской деятельности в 1966 году принято решение на базе КБ ЛАЗа создать Главное союзное конструкторское бюро по автобусам (ГСКБ), в котором проектировались бы автобусы не только для Львовского автобусного завода, но и для других предприятий. Позже ГСКБ приобретёт новое название – Всесоюзный конструкторско-экспериментальный институт (ВКЭИ). Опытные и специально подготовленные автобусы ГСКБ в это время участвуют во многих международных выставках и получают почётные призы, в том числе в престижном конкурсе «Автобусная неделя» в Ницце.

Однако основная продукция Львовского автобусного завода на протяжении 60-70-х годов меняется мало, и к Олимпиаде-80 серийные львовские автобусы выглядят уже довольно архаично. Положение не спас даже освоенный в конце семидесятых годов дизельный городской автобус ЛАЗ-4202, объёмы выпуска которого

не шли ни в какое сравнение с моделями ЛАЗ-695Н, ЛАЗ-697Р и ЛАЗ-699Р. Лишь к концу 1980-х доля выпуска дизельных автобусов на Львовском производственном объединении стала постепенно возрастать.

В советское время завод стал одним из крупнейших автобусостроительных предприятий в мире, здесь трудилось около 8 000 человек и выпускалось до 15 000 автобусов в год, а экспорт продукции осуществлялся в 16 стран. Кроме производства непосредственно автобусов здесь изготавливали гидромеханические коробки передач «Львов», которые ставились на городские автобусы ЛиАЗ-677 и автобусы венгерского завода «Икарус».

В 1991 году во Львове задумали расширить производство междугородных автобусов и с этой целью стали высвобождать производственные площади заводских корпусов под расширение сварочных и окрасочных участков. При этом производство многих комплектующих (цветное литье, резинотехнические и крепежные изделия, детали из пластика, пневмо- и электронная аппаратура, сиденья водителей) передавалось на другие предприятия Советского Союза. Так, производство рулевых механизмов для автобусов и продольных рулевых тяг передали на Львовский завод автотракторных запчастей, производство электроники поручили ПО «Львовприбор», а выпуск передних осей для автобусов ЛАЗ в 1991 году успешно освоил Канашский автоагрегатный завод (Чувашская АССР).

После 1991 года, когда все страны бывшего СССР приобрели независимость, Львовский автобусный завод стал терять свою инерцию, сокращая производство. В это же время произошел «развод» между ЛАЗ и ВКЗИ, которые отныне стали раздельными предприятиями: Львовский автобусный завод и «Укравтобуспром». И если небольшое предприятие «Укравтобуспром» работало довольно стабильно – здесь постоянно разрабатывали новые конструкции автобусов и грузовиков по заказу различных предприятий, то Львовский автобусный завод постоянно лихорадило. Он то и дело оказывался на грани банкротства, меняя своих собственников, то начинал, то прекращал производство автобусов... Так продолжалось до 2018 года, когда навсегда было остановлено производство. В начале 2019 года начался снос корпусов Львовского автобусного завода – его территорию планируется застроить IT-хабом и жилыми домами.



🚩 Сборка автобусов ЛАЗ-695



🚩 Сборочная линия автобусов ЛАЗ-695Н



🚩 Площадка готовой продукции Львовского автобусного завода

ПРОГРЕССИВНАЯ ПОДВЕСКА

Особенностью львовских автобусов первого поколения являлась необычная прогрессивная подвеска колес с корректирующими пружинами – жесткость этой подвески изменялась в зависимости от загрузки автобуса.

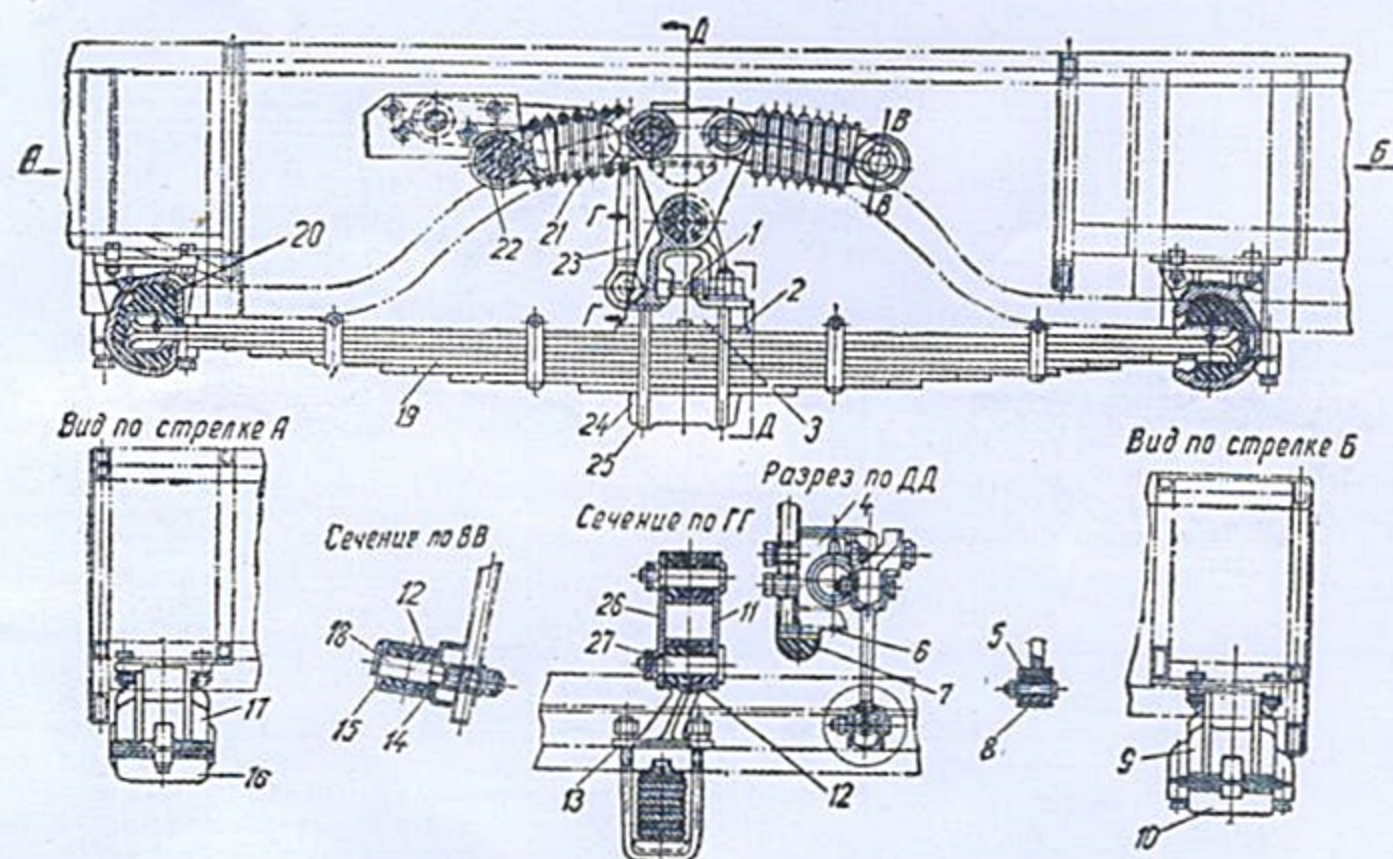


Рис. 1. Передняя подвеска автобуса ЛАЗ-695:

1 – проушина; 2 – прокладка рессоры; 3 – передняя ось; 4 – амортизатор; 5 – болт тяги амортизатора; 6 – кронштейн буфера; 7 – буфер; 8 – втулка тяги амортизатора; 9 – кронштейн рессоры задний; 10 – крышка заднего кронштейна; 11 – серьга уравнивающая наружная; 12 – втулка пружины; 13 – кронштейн серьги; 14 – шайба; 15 – шайба стопорная; 16 – крышка переднего кронштейна; 17 – кронштейн рессоры передний; 18 – палец; 19 – рессора; 20 – подушка кронштейна рессоры; 21 – пружина вспомогательная; 22 – ушко пружины; 23 – тяга амортизатора; 24 – подкладка рессоры; 25 – стремянка; 26 – серьга уравнивающая внутренняя; 27 – палец пружины

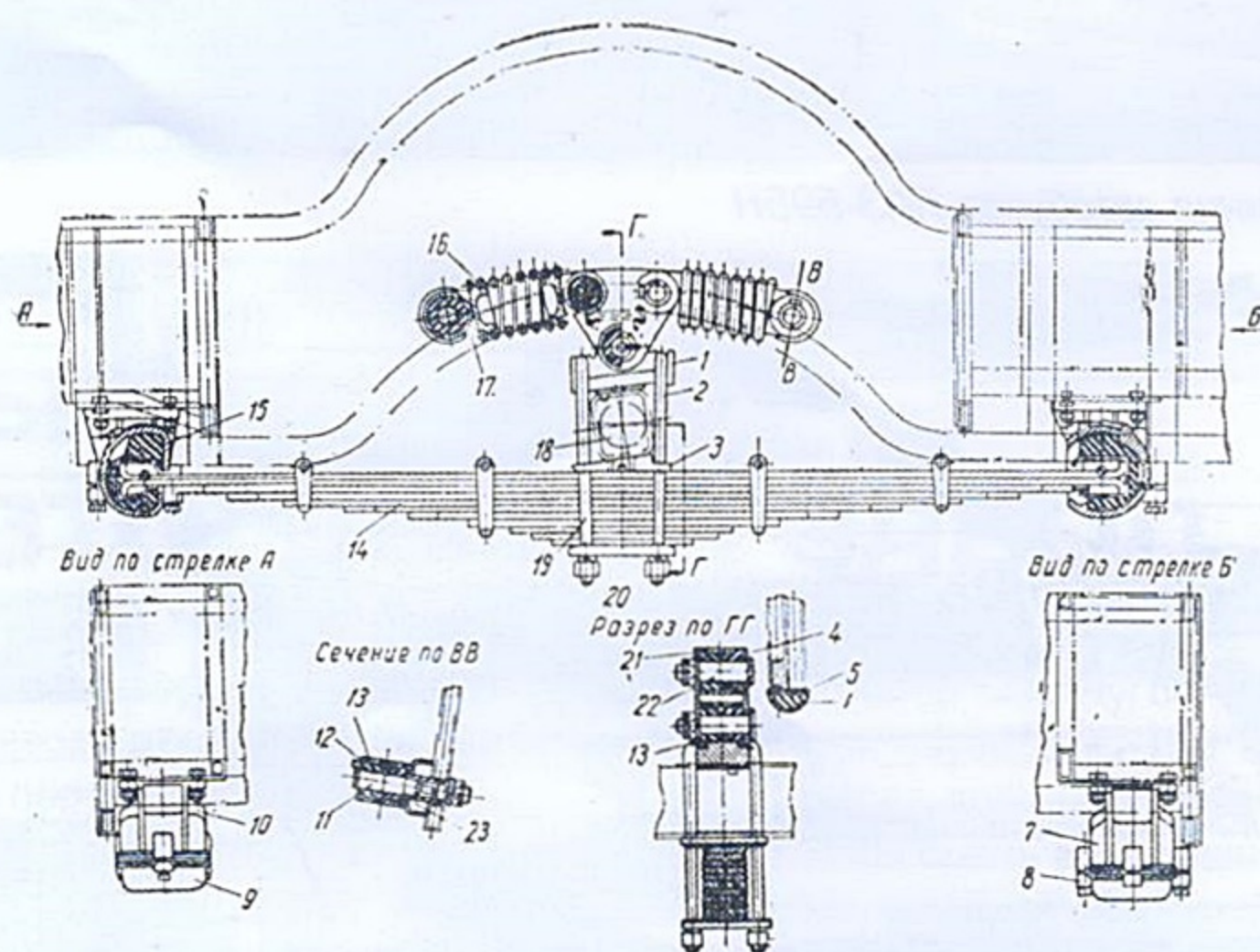


Рис. 2. Задняя подвеска автобуса ЛАЗ-695:

1 – кронштейн серьги; 2 – стремянка задняя; 3 – прокладка рессоры; 4 – серьга уравнивающая внутренняя; 5 – кронштейн буфера; 6 – буфер; 7 – кронштейн рессоры задний; 8 – крышка заднего кронштейна; 9 – крышка переднего кронштейна; 10 – кронштейн рессоры передний; 11 – ось пружины; 12 – шайба стопорная; 13 – втулка пружины; 14 – рессора задняя; 15 – подушка кронштейна рессоры; 16 – пружина вспомогательная; 17 – ушко пружины; 18 – кожух заднего моста; 19 – стремянка передняя; 20 – подкладка рессоры; 21 – серьга уравнивающая наружная; 22 – палец пружины; 23 – шайба

К подвеске автобусов всегда предъявлялись особые требования. Если её сделать слишком мягкой, то передвигаться в полупустом автобусе будет вполне комфортно, но при полной нагрузке такая подвеска будет работать на пределе своих возможностей и скорее всего не выдержит. Да и устойчивость автобуса в этом случае сильно пострадает, так как он на поворотах начнет сильно крениться. Если сделать подвеску автобусов жесткой, то она легко справится с повышенными нагрузками, но в полупустом автобусе ехать будет почти невозможно. Это обстоятельство вынуждало конструкторов автобусов постоянно придумывать различные ухищрения.

Конструкторы Львовского автобусного завода при разработке своего первого автобуса также озадачились плавностью хода своего детища при различной степени загруженности. Совместно с НАМИ (научно-исследовательским автомобильным и автомоторным институтом) под руководством доктора технических наук Якова Певзнера они создали прогрессивную подвеску с корректирующими пружинами. При этом во главу угла ставилась не только легкость (по массе) и простота самой конструкции, но и удобство её эксплуатации, обслуживания и ремонта.

Фактически подвеска автобусов ЛАЗ-695 состояла из упругих элементов двух видов. Роль основного упругого элемента выполняла полуэллиптическая листовая рессора, а дополнительного – цилиндрические пружины, наружные концы каждой пружины соединены с лонжероном рамы, а внутренние концы – с уравнивающей серьгой, которая, в свою очередь, соединена с кронштейном, закрепленным на балке переднего или заднего мостов вместе с рессорой с помощью стремянок. Все пружины и уравнивательные серьги соединялись пальцами на резиновых втулках. При увеличенной нагрузке и значительной деформации рессор происходила также деформация пружин, что и обеспечивало необходимую жесткость подвески.

Интересная и довольно неожиданная особенность подвесок автобуса ЛАЗ проявилась уже в процессе эксплуатации – со временем плавность хода автобуса только улучшалась, так как за счет естественного износа резиновых (позже пластмассовых) втулок пружинного корректора уменьшался предварительный натяг корректирующих пружин. Правда, после их полного износа втулки всё же необходимо было менять.


Передняя и задняя подвески львовского автобуса сконструированы по одному принципу и отличались друг от друга незначительными деталями, что вызвано немного разными нагрузками, приходящимися на переднюю и заднюю оси автобуса. А также тем, что на переднюю ось дополнительно устанавливались гидравлические амортизаторы.

В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА




 ЛАЗ-695Н в Абхазии, 2000 г.




 ЛАЗ-695Н Московской военной комендатуры, 2011 г.




 ЛАЗ-695Н на городском маршруте в Новосибирске, 2006 г.




 ЛАЗ-695Н спортивного футбольного клуба "Импульс", Красноярск, 2008 г.



 ЛАЗ-695Н на пригородном маршруте из Йошкар-Олы, Марийская республика, 2006 г.



 ЛАЗ-695Н, обслуживающий маршрут Кимовск - Венёв, Тульская область, 2004 г.



⚡ Автобус ЛАЗ-695Р из олимпийской партии

К московской Олимпиаде 1980 года старательно готовилась вся страна. Не стали исключением и автозаводы, подчиненные Министерству автомобильной промышленности. Почти каждому предприятию было выдано задание по подготовке партии автомобилей в особом исполнении или улучшенной комплектации, предназначенных для обслуживания участников и гостей спортивного праздника.

ОЛИМПИЙСКОЕ СЧАСТЬЕ

У Львовского автобусного завода было задание изготовить к московской Олимпиаде-80 партию автобусов с улучшенной отделкой и особой «олимпийской» наружной окраской. В качестве основы для них выбрали модернизированную модель ЛАЗ-695Р, которая тогда только готовилась к производству. От серийных автобусов её отличала повышенная комфортабельность, лучшая пассивная безопасность (новые сиденья типа ЛАЗ-4202) и новые двухстворчатые входные двери в салон. Кроме того, на автобусах ЛАЗ-695Р был внедрен электромагнитный клапан прекращения подачи топлива в случае ДТП, ступеньки и подножки из рифленого алюминия, улучшенная шумоизоляция моторного отсека, а также стояночная тормозная система с приводом на задние колеса. Ну а самое главное, что, собственно, и стало поводом для изменения обозначения автобуса (буква «Р» в индексе вместо «Н»), – повышенный ресурс до 400 тысяч километров против 300 тысяч у предшественника. Для эксплуатантов это важный показатель, а изменение ин-



⚡ Автобус ЛАЗ-695Р, выделенный для обслуживания Спорткомитета СССР

декса позволяло разделять автобусы ЛАЗ-695Н и ЛАЗ-695Р в отчетной документации эксплуатирующих организаций.

К Олимпиаде в Москве в 1980 году изготовили 25 автобусов ЛАЗ-695Р. Позже, в 1980-1985 гг. автобус ЛАЗ-695Р выпускали небольшими партиями, но уже с обычными ширмовыми дверями. Всего изготовлено 3448 экземпляров.

Наши АВТОБУСЫ



ЛАЗ-695Н



ПАЗ-3205



Кубань-Г1А1-02

« РАЗБИРАЙ ПОДАРКИ!



Какой выберешь:
кружку, поясную сумку
или ароматизатор в машину?

Оформи подписку и получи его
вместе с одним из выпусков



ОФОРМЛЯЙ ПОДПИСКУ
на avtobusy.modimio.ru

ТЫ ПОЛУЧИШЬ:

- Модели знакомых с детства автобусов в масштабе 1:43
- Журналы об истории отечественного автобусостроения

+ КОЛЛЕКЦИОННАЯ НАКЛЕЙКА
В КАЖДОМ ВЫПУСКЕ

С ПОДПИСКОЙ - УДОБНЕЕ!



ВСЕ ВЫПУСКИ ВОВРЕМЯ



ПО РЕКОМЕНДУЕМОЙ
ЦЕНЕ



БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
ПОЧТОЙ*

* При оплате подписки картой
доставка Почтой России — бесплатна.

**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:**

Наши
АВТОБУСЫ

