

Наши АВТОБУСЫ

№11

ЗИЛ-158

ПОСЛЕДНИЙ МОСКОВСКИЙ



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на автобусы.modimio.ru

MODIMIO



Воспринимался
как временный,
но стал
последним

стр. 3

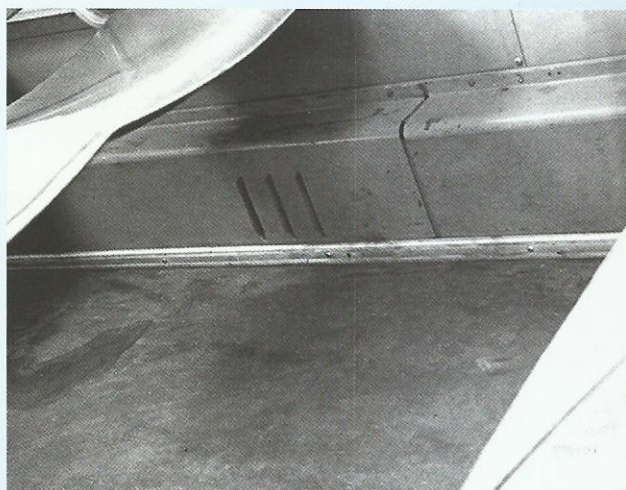
ПЕРЕХОДНОЕ ЗВЕНО



Эффективно,
выгодно,
надежно

стр. 12

КАЛОРИФЕРНОЕ ОТОПЛЕНИЕ САЛОНА



Как советские
автобусы
превращались
в санитарный
транспорт

стр. 14

ОСОБЕННОСТИ ЭПОХИ



**Наши
АВТОБУСЫ**

**ЗИЛ-158
ПОСЛЕДНИЙ
МОСКОВСКИЙ**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 11**

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

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-76493
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. 88005054383,
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
А.Д. Меньшиков

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен
Сервисиз».
Тел. 8 (495) 7974560

**Рекомендуемая
розничная цена:** 1699 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 № 11970

Тираж: 6965 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
13 июля 2020 г.

12+

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



Городской автобус ЗИЛ-158



ПЕРЕХОДНОЕ ЗВЕНО

Большой городской автобус ЗИЛ-158 разрабатывался взамен маловместительного и слабосильного ЗИС-155. На Московском автомобильном заводе мечтали о более современном заднемоторном автобусе, а ЗИЛ-158 заводчанам представлялся как временное, переходное звено. Но в итоге он оказался последней серийной моделью городского автобуса на предприятии.

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. В процессе эксплуатации туристские автобусы нередко переоборудовались обратно в городские.



⚡ Опытный образец автобуса ЗИЛ-158 на Промышленной выставке в Москве

Основные недостатки ЗИС-155 были хорошо известны как производителям, так и эксплуатационникам. В своё время этот автобус оказался вынужденной мерой — новаторский дизель-электрический ЗИС-154 плохо приняли, так как в автобусных парках не было специалистов по его электрической части. Пришлось в срочном порядке создавать более приземленный ЗИС-155, на довольно слабых агрегатах грузовика ЗИС-150. Но через десять лет у предприятия появились более современные агрегаты, и возникла необходимость глубокой модернизации выпускаемого автобуса.

В конце 1955 года на заводе разработали проекты модернизированных автобусов ЗИС-155Б с прежним числом посадочных мест и ЗИС-158 (иногда его еще называют ЗИС-155М) с удлиненным кузовом и соответственно увеличенным до 32 числом мест (общая пассажироместимость поднялась до 60 человек). Модернизированные автобусы отличались от серийных ЗИС-155 прежде всего форсированными двигателями (за счет установки алюминиевой головки, повышения степени сжатия, изменения фаз газораспределения и применения карбюратора К-84).

Опытные образцы этих автобусов построили в мае 1956 года, но после их осмотра руководством Гостехники СССР и Министерства автомобильной промышленности к дальнейшему освоению был рекомендован только ЗИС-158. Первый опытный образец ЗИС-158 в начале июля 1956 года поступил в качестве экспоната на Всесоюзную промышленную выставку (специальный промышленный отдел на ВСХВ в Москве). В начале августа 1956 года завод построил еще один опытный образец ЗИС-158, и оба автобуса вышли на эксплуатационные испытания на маршруты в Москве.



⚡ Опытный образец ЗИЛ-158А, ставший прототипом для серийных образцов

В конце августа 1956 года в автобусном цехе изготовили третий опытный образец в туристическом исполнении (ЗИС-158А) с измененной отделкой кузова. Новшества были особенно заметны по передней части кузова. Она получила большие гнутые ветровые стекла, улучшившие обзор вперед водителю и пассажирам. В остеклении боковин тоже произошли изменения — вместо подъемных окон установили более высокие опускные стекла, а скаты крыши над ними дополнительно застеклили для того, чтобы в салон автобуса поступало больше естественного света. Сиденья в салоне ЗИС-158А получили улучшенную обивку из шерстяного плюша на прорезиненной основе вместо кожаменителя, а вместо вакуумных стеклоочистителей на автобус установили электрические.

РУССО ТУРИСТО

Предполагалось, что туристская версия с дополнительными сиденьями на месте заглушенной задней двери (36 мест) будет выпускаться заводом лишь по специальным заказам. Однако после осмотра опытных образцов новых автобусов руководство министерства приняло решение выпускать обе модификации (городскую и туристическую) в едином исполнении, тождественном третьему опытному образцу ЗИС-158А. Возможно, на это решение руководства отраслью повлиял тот факт, что Москва готовилась летом 1957 года принять VI Всемирный фестиваль молодежи и студентов, которому требовался современный и красивый пассажирский транспорт. А обновленный туристический ЗИС-158А как нельзя лучше подходил для этих целей, так как выглядел современно, а агрегатную базу использовал прежнюю. То есть с быстрым освоением его производства не должно было возникнуть особых затруднений. В результате опытный образец автобуса ЗИС-158А, переделанный в городское исполнение, с октября 1956-го по июль 1957 года проходил эксплуатационные испытания на маршрутах столицы наряду с двумя ранее построенными автобусами ЗИС-158.

Серийное производство обновленных городских автобусов начали летом 1957 года в модификации повышенной комфортности ЗИЛ-158А, с застекленными скатами крыши, улучшенной внутренней отделкой с коврами и штатной радиомикрофонной установкой. Как и предполагалось, первые 100 автобусов ЗИЛ-158А направили на обслуживание гостей московского фестиваля. Впоследствии туристические версии

выпускались на предприятии небольшими партиями по специальным заказам. Серийные автобусы, которые с 1 октября полностью вытеснили с конвейера прежнюю модель ЗИЛ-155, имели более скромную отделку салона.

ИСТОРИЯ ПРОИЗВОДСТВА

Эксплуатация автобусов ЗИЛ-158 и ЗИЛ-158А первых выпусков выявила ряд существенных недостатков, поэтому в течение первого года производства они неоднократно подвергались небольшим конструктивным изменениям. Кузова автобуса пришлось в срочном порядке усиливать, поэтому с ноября 1957 года начал выпуск автобусов с цельными (неразрезными) шпангоутами по образцу ЗИЛ-155, а для уменьшения вибрации пола кузова ввели вторую опору карданного вала. Также товарные машины получили модернизированные мосты с 10-шпильными ступицами, колеса с более широким ободом и несколько иными шинами. С декабря 1957 года — масляный насос повышенной производительности, новый поддон картера и новую защиту АКБ, с июля 1958-го — дополнительный резонатор в выпускной системе для снижения уровня внешнего шума, с августа того же года — новые шестерни дифференциала.

В ходе текущей модернизации в 1958 году были освоены многие из нововведений, опробованных ранее в процессе межведомственных испытаний на двух доработанных образцах ЗИЛ-158 сборки декабря 1957 года. В серийном производстве внедрены: два сливных крана в передней части трубопроводов системы отопления салона и разводка теплого воздуха по кожухам (с июля), тросовый привод жалюзи радиатора (с мая), модернизированное сиденье водителя (с февраля), новая подножка (с января) и щели в кожухах механизма открывания дверей (с апреля).

С 1958 года в лаборатории газовых двигателей НАМИ велись работы по созданию газобаллонного городского автобуса ЗИЛ-158. При переоборудовании автобуса в ЗИЛ-158Ж сохранялась возможность работы как на бензине, так и на пропан-бутановой смеси. Основное газовое оборудование для автобуса было позаимствовано у грузовика ЗИЛ-166А, но спаренные газовые баллоны геометрическим объемом по 110 л каждый специально для автобуса изготовлены заводом «Тулажелдормаш». Их разместили под полом с левой стороны заднего свеса кузова, а 60-литровый бензобак — с левой стороны в пределах колесной базы. Всего построено два автобуса ЗИЛ-158Ж.



Газовый автобус ЗИЛ-158Ж — размещение газовых баллонов в заднем свесе автобуса



⚡ Сборка автобусов ЗИЛ-158 и ЗИЛ-127 на Московском автозаводе

Более перспективной моделью городского автобуса на заводе считался ЗИЛ-159 с задним продольным расположением V-образного двигателя и гидромеханической автоматической передачей. Первый опытный образец ЗИЛ-159 изготовили в декабре 1958 года. Его несущий кузов с клепаным дюралевым каркасом, обшивкой из стальных и дюралевых панелей, а также фанерным полом создавался без оглядки на серийную продукцию. Из особенностей машины можно отметить ГУР, отдельный пневмопривод тормозов и обогрев места кондуктора. В январе-феврале 1959 года ЗИЛ-159 экспонировался на Всесоюзной промышленной выставке, затем дважды в течение года передавался для эксплуатационных испытаний в 5-й автобусный парк Москвы.



⚡ Перспективный заднемоторный автобус ЗИЛ-159

Также часть автобусов с июля 1958 года собирали с жесткими деревянными сиденьями из бакелизированной фанеры — они назывались ЗИЛ-158Б. В свою очередь на автобусах, выпускаемых с мягкими сиденьями, пружинный каркас подушки заменили губчатой резиной.

В конце VI пятилетки ЦК КПСС и Совмин СССР постановили организовать с 1959 года производство автобусов ЗИЛ-158 на мощностях Ликинского машиностроительного завода, переименованного по этому случаю в автобусный. Фактически речь шла о поэтапном переводе всего автобусного производства с «МосавтоЗИЛа» на ЛиАЗ с целью высвобождения на столичном автозаводе дополнительных мощностей под выпуск новых грузовиков ЗИЛ-130. Первые три пробных автобуса в Ликино-Дулёво собрали из московских деталей в январе 1959 года, а поточную сборку автобусов здесь удалось начать с июля. В течение 1960 года месячный темп выпуска автобусов на ЛиАЗе вырос с 75 до 380 шт., что позволило уже со II квартала полностью высвободить автобусный цех «МосавтоЗИЛа» от выпуска автобусов.

Всего за 1957–1958 годы выпущено 4709 автобусов ЗИЛ-158 и 232 ЗИЛ-158А (последние 40 шт. ЗИЛ-158А изготовили в 1959 году). Кроме того, в 1958 году изготовили 34 ЗИЛ-158Б. Всего на ЗИЛе в 1957–1961 гг. изготовлено 9515 экземпляров ЗИЛ-158 всех модификаций.



👉 Автобус ЗИЛ-158 на территории Московского автозавода им. Лихачева

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЗИЛ-158

Городской автобус большого класса, с цельнометаллическим несущим трехдверным (две двери для пассажиров и одна для водителя) кузовом вагонного типа. Расположение двигателя — спереди. Планировка салона — четырехрядная.

Выпускался Московским автомобильным заводом с 1957 по 1961 год.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 32
Номинальная — 60

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг — 6500

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 10840

В том числе:

— на переднюю ось — 4100
— на заднюю ось — 6740

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ — 65 км/ч

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 37

ДВИГАТЕЛЬ ЗИЛ-158В, рядный, шестицилиндровый, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный, нижнеклапанный

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм — 101,6x114,3

Рабочий объем, л — 5,55
Степень сжатия — 6,2

МОЩНОСТЬ, л.с. — 109 при 2800 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ, кгс м — 34,5 при 1100–1400 об/мин

ТРАНСМИССИЯ: механическая, пятиступенчатая

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА:

I — 7,44; II — 4,10; III — 2,29;
IV — 1,47; V — 1,00; з.х. — 7,09

Передачное число главной передачи — 7,63

ПОДВЕСКА

Передняя — зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия

Задняя — зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами двухстороннего действия

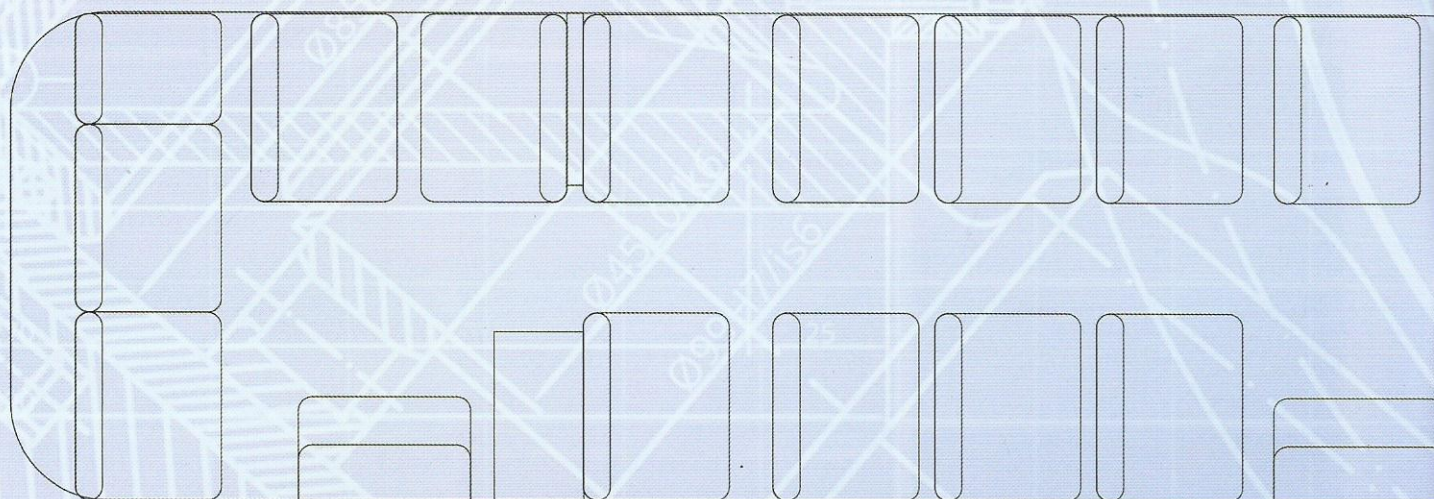
ТОРМОЗ

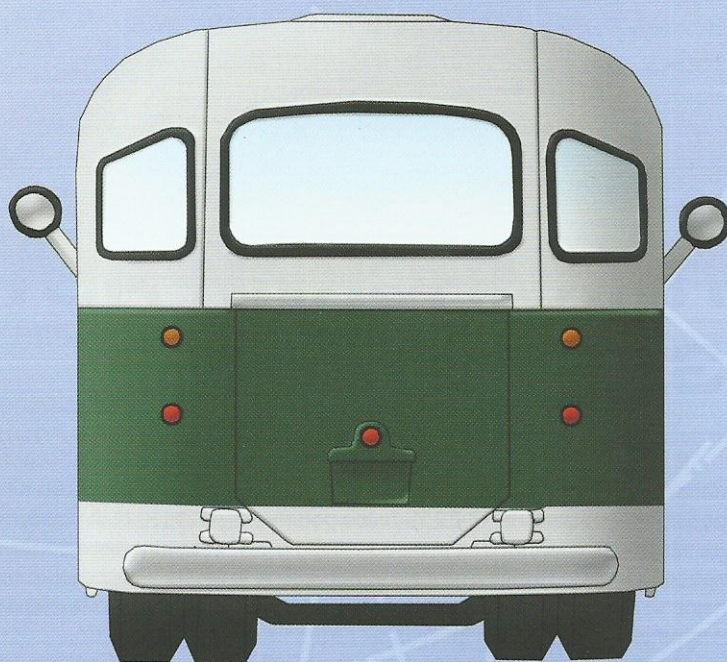
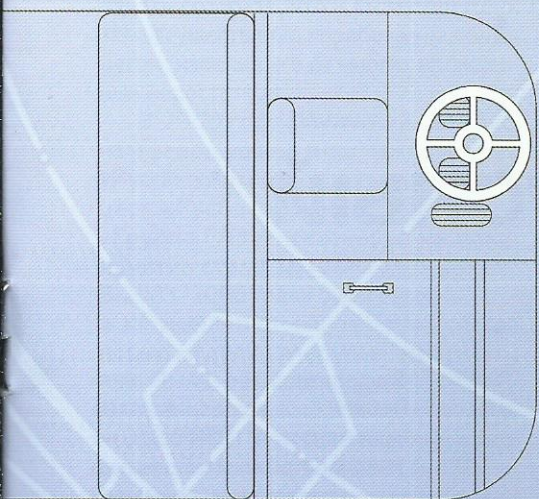
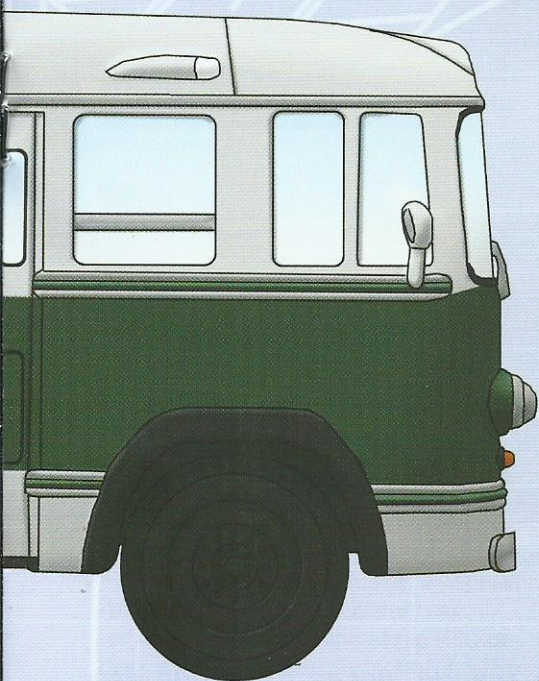
Рабочий — с пневматическим приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах

Стояночный — механический, колодочный, на трансмиссию

РАЗМЕР ШИН — 11,00-20

СХЕМА АВТОБУСА ЗИЛ-158







➤ Автобус ЛиАЗ на территории Ликинского автобусного завода

Автобус ЗИЛ-158 оказался первенцем для Ликинского завода, после перевода его производства из Москвы в Ликино-Дулёво. Начавшись с заштатного механического завода, к концу 60-х годов ЛиАЗ превратился в известный на всю страну автобусный завод. А ещё через десятилетие предприятие взяло курс на создание самого современного в Советском Союзе автобусного производства, в результате чего оно и сегодня продолжает оставаться лидером в отрасли.

Производитель

ЛИКИНСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД (ЛиАЗ)

В начале восьмидесятых годов все силы Ликинского автобусного завода были направлены на освоение новой модели автобуса ЛиАЗ-5256. Первоначально под производство ЛиАЗ-5256 было решено строить новый корпус, однако позже на заводе отказались от этих долгосрочных планов и переориентировались на использование имеющихся площадей. При этом на заводе негативно отнеслись к новой модели, разработанной во Львове, считая её «сырой» и не подготовленной к производству.

По сравнению с предшественником ЛиАЗ-5256 имел более современную компоновку с расположением дизельного двигателя в корме машины. Кузов автобуса имел три широкие входные двери для пассажиров, а уровень пола в салоне был понижен за счет применения колес меньшего размера и отсутствия в средней части автобуса агрегатов трансмиссии. Новая модель создавалась в тесном сотрудничестве со специалистами венгерского автобусного предприятия «Икарус». Но освоение

ЛиАЗ-5256 в производстве сильно затягивалось. Первоначально производство должны были начать в 1984 году, но в 1985-м лишь построили небольшую партию новых автобусов в цехе малых серий.

В это время, в связи с изменением планов по реконструкции предприятия, пришлось серьезно перестраивать работу всего завода. В частности, производство передних осей, занимающих довольно значимое место в программе автобусного завода (передние оси

ЛиАЗ помимо собственного производства поставлял на венгерский завод «Икарус»), перевели на Канашицкий автоагрегатный завод (КААЗ). К более или менее устойчивому серийному выпуску автобусов ЛиАЗ-5256 приступили лишь в 1988 году. При этом отношение потребителей к новому автобусу оказалось настороженным: автобус выглядел стильно, но имел множество недочетов — дизельный двигатель, заимствованный у автомобилей КАМАЗ, оказался малоприспособленным для автобуса, гидромеханическая коробка передач — низкого качества.

В результате к перелому эпох в 1991 году Ликийнский автобусный завод подошел массово выпуска устаревшую малоэкономичную модель ЛиАЗ-677 с бензиновым двигателем и в небольших количествах новый автобус ЛиАЗ-5256 сомнительного качества. Окончательно положение завода подкосил пожар на КАМАЗе, в одночасье уничтоживший моторное производство в Набережных Челнах. Новая модель завода осталась без двигателя. В 1997 году ЛиАЗ был объявлен банкротом, и на нём было введено внешнее управление (в этом году собрали всего 129 автобусов, меньше, чем в первый год существования предприятия).

Спас завод большой заказ московских властей на автобусы ЛиАЗ-5256 с импортными силовыми агрегатами. Во многом остаться на плаву помог и дефолт 1998 года, когда после обрушения рубля импортные автобусы отечественным потребителям стали недоступны по цене. В этих условиях ЛиАЗ-5256 стал фактически безальтернативным. Надо отдать должное, что к этому времени завод существенно поработал над автобусом, излечив его от многих врожденных недостатков.

В 2000 году Ликийнский автобусный завод вошел в состав компании «Русские Автобусы», входящей в концерн «РусАвтоПром» (с 2005 года — «Группа ГАЗ»), и ситуация на предприятии стала заметно улучшаться. В 2003–2006 годах были разработаны и запущены в серийное производство новые модели автобусов: низкопольный ЛиАЗ-5292, полунизкопольный ЛиАЗ-5293, сочленённый высокопольный ЛиАЗ-6212, а также сочленённый низкопольный ЛиАЗ-6213.

На базе выпускаемых автобусов к 2007 году были разработаны троллейбусы ЛиАЗ-5280, ЛиАЗ-52802 и ЛиАЗ-52803. Однако через несколько лет троллейбусный проект на заводе был свернут, всего в Ликийно-Дулёво собрали около 200 троллейбусов.

В 2011 году на заводе начато серийное производство современных низ-



➤ Перемещение окрашенного кузова ЛиАЗ-5256 на сборочный конвейер



➤ Сборочный конвейер Ликийского автобусного завода

копольных городских автобусов ЛиАЗ самых высоких экологических стандартов в России — «Евро-5» и EEV («Евро-5+»), в том числе автобусы, работающие на газовом топливе.

С июня 2014 года на заводе начали выпуск автобусов, разработанных на Голыцинском автобусном заводе, в связи с переориентацией последнего на выпуск машиностроительной продукции сельскохозяйственного назначения. А в 2015 году произвели ребрендинг выпускаемой продукции — теперь все автобусы из Ликийно-Дулёво несут шильдик ГАЗ (головного предприятия концерна).

В 2015 году с конвейера завода сошел новый автобус среднего класса ЛиАЗ-4292. Ранее завод не занимался выпуском автобусов такого класса. А осенью 2018 года Ликийнский автобусный завод начал серийный выпуск электробусов ЛиАЗ-6274, созданных на базе существующей модели низкопольного автобуса ЛиАЗ-5292.

Сегодня ЛиАЗ — по-прежнему один из основных производителей больших городских автобусов в России.



Крупным планом

КАЛОРИФЕРНОЕ ОТОПЛЕНИЕ САЛОНА

Важное значение для комфортного пребывания пассажиров в автобусе в зимнее время имеет отопление салона. Оно может выполняться различными способами, но довольно эффективной является калориферная система отопления с разводкой теплого воздуха по пассажирскому помещению. В нашей стране она впервые была применена на автобусах ЛАЗ-695 и ЗИЛ-158.

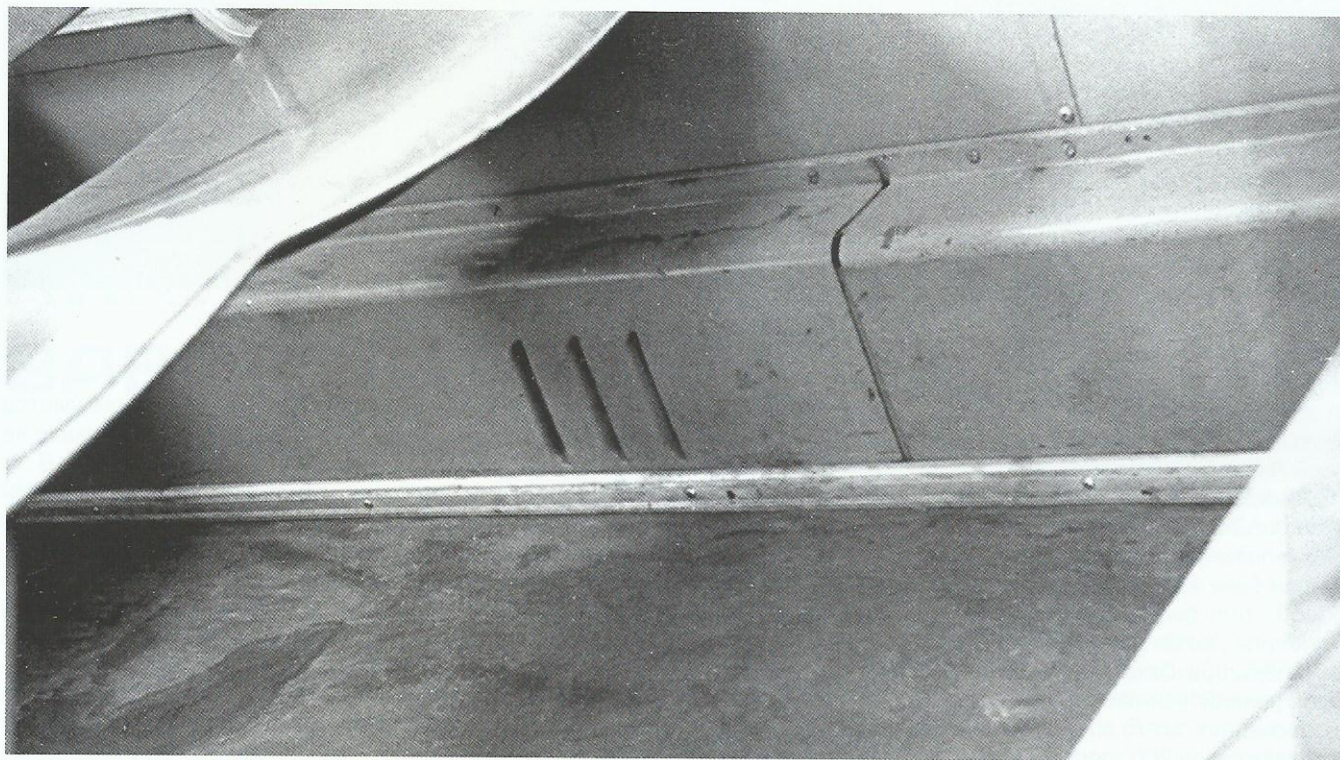
Сегодня многие современные автобусы имеют калориферную систему отопления салона, это когда для обогрева используется тепло системы охлаждения двигателя. Воздух, нагнетаемый вентилятором, проходит через радиатор, включенный в систему охлаждения двигателя, нагревается от него и поступает в воздухопровод, расположенный вдоль всего кузова. Из воздухопровода, через щели в нём, теплый воздух равномерно распределяется по всему салону.

Количество поступающего в салон теплого воздуха можно регулировать заслонкой канала. Летом, когда отапливать салон не нужно, заслонкой можно полностью перекрыть воздухопровод, и теплый воздух от радиатора будет просто выбрасываться на улицу. Зимой, напротив, при полностью открытой заслонке воздухопровода весь теплый воздух будет поступать в салон. Такая система отопления автобусов обеспечивает обмен воздуха в салоне ежеминутно.

При эксплуатации автобуса с калориферным отоплением салона в сильный мороз во избежание переохлаждения двигателя можно изменить циркуляцию воздуха по малому кругу. Это когда воздух из салона снова поступает к радиатору, подогревается и возвращается в салон.

Впервые у нас такие системы отопления салона автобусов были опробованы на автобусах ЛАЗ-695 и ЗИЛ-158. Проверка работоспособности системы калориферного отопления салона осуществлялась во время межведомственных приемочных испытаний этих автобусов в 1958 году. В автобусах ЛАЗ внедрение системы потребовало некоторых дополнительных компоновочных работ, так

как двигатель у автобуса находился сзади и для эффективного отопления рабочего места водителя и ветровых стекол автобуса (от обмерзания и запотевания) потребовалась установка дополнительных захватывающих поток воздуха вентиляторов. У автобусов ЗИЛ-158 с передним расположением двигателя таких проблем не возникло. К первым экземплярам автобусов с такой системой были некоторые нарекания — у автобуса ЗИЛ-158 требовалось несколько иначе перераспределить по салону щели воздухопровода, так как центр салона отапливался больше, чем края, где были входные двери. Но в целом межведомственная комиссия отметила положительные стороны калориферного отопления и рекомендовала его к внедрению на серийных автобусах.



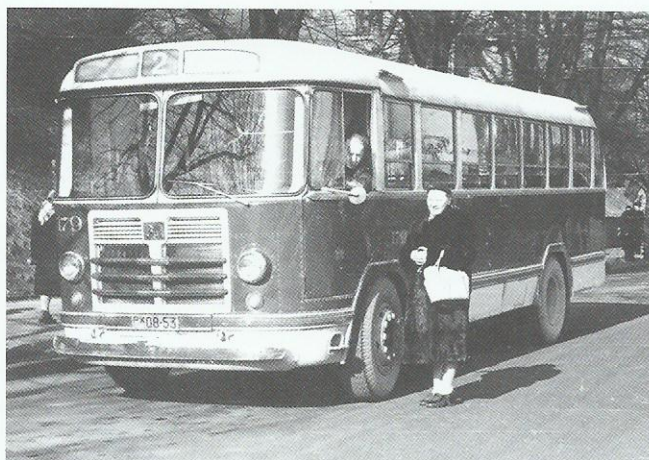
➤ Воздуховод калориферного отопления автобуса ЗИЛ-158. На фотографии хорошо видны щели воздухопровода для подачи теплого воздуха в салон автобуса



В объективе фотографа



⤴ Служебный автобус ЗИЛ-158 в Красноярском крае



⤴ Городской автобус ЗИЛ-158 в Таллине (Эстония)



⤴ Автобусы ЗИЛ-158 в гараже столичного автобусного парка



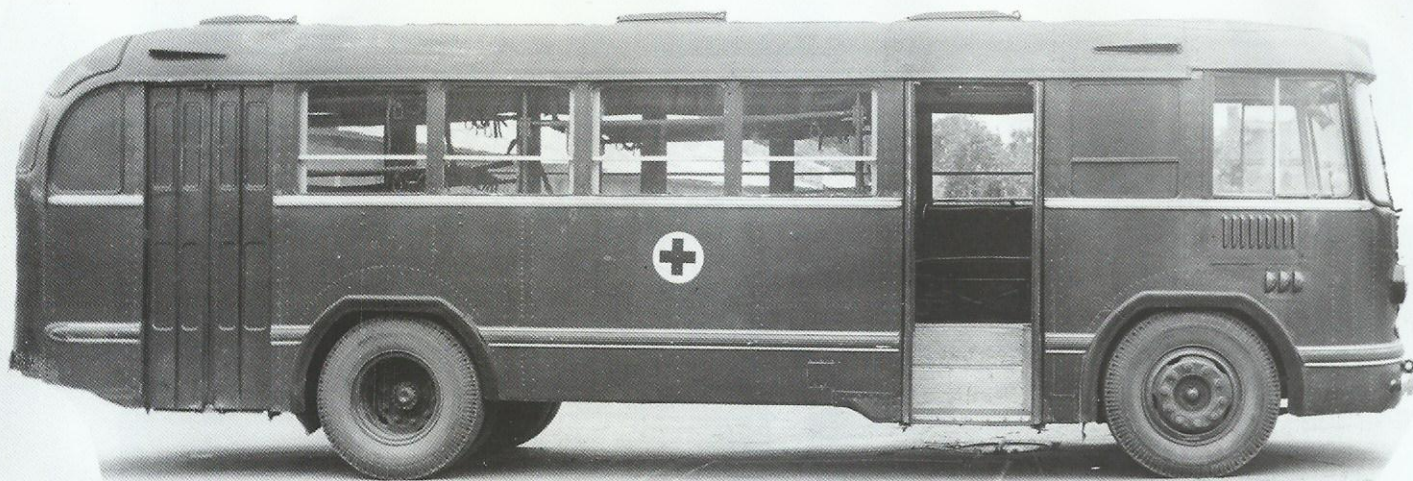
⤴ Автобус ЗИЛ-158 на городском маршруте в Кировске



⤴ Один из первых «фестивальных» автобусов ЗИЛ-158А на площади Белорусского вокзала в Москве



⤴ Автобус ЗИЛ-158 на московском маршруте



⚡ Автобус ЗИЛ-158 в санитарном исполнении для прохождения испытаний

Любой советский автобус в случае мобилизации должен был легко переоборудован в санитарный транспорт для перевозки больных или раненых бойцов. Для этого ещё на стадии проектирования конструкторы заранее предусматривали специальные погрузочные люки и систему закладных элементов для быстрого монтажа унифицированного санитарного оборудования (УСО) в салоне автобуса.

САНИТАРНЫЙ АВТОБУС

Для проверки возможности установки унифицированного санитарного оборудования в салоне автобуса все новые серийные модели проходили соответствующие испытания. В ноябре 1957 года на Московском автомобильном заводе изготовили опытный образец санитарного автобуса ЗИЛ-158 для перевозки больных и раненых, смонтировав в его салоне элементы универсального санитарного оборудования. Санитарный автобус переоборудовали из обычного серийного автобуса ЗИЛ-158А.

После заводских испытаний в марте-апреле 1958 года санитарный автобус вышел на межведомственные испытания, которые были организованы на базе Научно-исследовательского испытательного института военной медицины (НИИ-ИВМ), а также на базе школ сержантского состава медицинской службы № 1 ЛенВО (г. Красное Село) и № 3 МВО (г. Рязань).

Санитарный автобус ЗИЛ-158 был рассчитан на перевозку пассажиров в следующих комбинациях: 20 человек на носилках и 2 сидя, 16 на носилках и 10 сидя, 10 на носилках и 18 сидя либо 22 человека только сидя. Съемное санитарное оборудование состояло из четырех разъемных дуг с кронштейнами и ремнями для подвешивания носилок в три яруса, полужестких откидных сидений, двух мягких стационарных сидений, предметов ухода за больными. Также в комплектацию автобусов входили направляющие у люка в задней панели кузова и на полу салона для погрузки носилок и маскировочные шторы на окнах. В отличие от первых серийных ЗИЛ-158А санитарный автобус получил зашитые скаты крыши, при этом задняя служебная дверь оставалась нерабочей. Интересно, что санитарный автобус был оборудован новой калориферной системой отопления с разводкой воздуха по салону. Эта система только проходила испытания на ряде городских автобусов, и она должна была получить одобрение и на санитарной версии.

Предполагалось, что в мирное время после демонтажа универсального санитарного оборудования и установки обратно стандартных сидений автобус может быть использован как обычный городской. Серийного выпуска отдельной санитарной модификации на заводе не производилось, поскольку закладные элементы для крепления универсального санитарного оборудования имели все сходящие с конвейера автобусы ЗИЛ-158 и любой из них в течение небольшого времени мог быть переоборудован в санитарный.



⚡ Погрузка носилок через переднюю дверь автобуса



⚡ Размещение военнослужащих в санитарном автобусе ЗИЛ-158

ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ГРУЗОВИКИ
СССР

МЫ ЖДЁМ ТЕБЯ

НА MODIMIO.RU



**Собери детей советского
автопрома на своей полке!**



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№12

ЛАЗ-4202

ХРОНИЧЕСКИЙ НЕУДАЧНИК

Выход раз в 3 недели.
Рекомендуемая розничная цена 1639 руб.
Бесплатная доставка на автобусы.modimio.ru

MODIMIO



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

12

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



[avtobusy.modimio](https://avtobusy.modimio.ru)



Бесплатная доставка
на avtobusy.modimio.ru

ЛАЗ-4202



