

# Наши АВТОБУСЫ

№16

## ЛИАЗ-5256

ИДЕАЛЬНАЯ ЗАДУМКА



Выход раз в 3 недели  
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.  
Бесплатная доставка на [avtobusu.modimio.ru](http://avtobusu.modimio.ru)

MODIMIO





Как в СССР  
и Венгрии  
планировали  
совместный  
выпуск автобусов

стр. 3-6

## ГОТОВЫЙ ПРОЕКТ ВЗАМЕН ДОЛИ РЫНКА



Тосненские  
ЛиАЗ-5256  
превосходили  
машины  
ликинского  
завода

стр. 10

## ИСКЛЮЧЕНИЕ ИЗ ПРАВИЛ



ЛиАЗ-5256.05:  
автобус,  
который  
превратили  
в кафе

стр. 14

## СОВЕТСКИЙ ФАСТ-ФУД



*Наши*

## Форум о журнальных...

nasekomie.ru

### НАШИ АВТОБУСЫ Выпуск № 16

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

Подписано в печать:  
30 сентября 2020 г.

Заказ № 12441

Тираж: 6765 экз.  
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:  
26 октября 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





▲ Большой городской автобус ЛиАЗ-5256



## СОВМЕСТНОЕ ТВОРЧЕСТВО

*Постепенно в мире выработалась концепция идеального городского автобуса – это 11-12-метровая трехдверная пассажирская машина, с низким уровнем пола в салоне и двигателем, размещенным в заднем свесе кузова. Первым советским автобусом, полностью укладывающимся в эту концепцию, должен был стать ЛиАЗ-5256, разработкой которого занимались в ГСКБ по автобусам во Львове.*





▲ Первый опытный образец автобуса ЛиАЗ-5256, 1979 г.

Попытки создания большого и вместительного городского автобуса с задним расположением силового агрегата в нашей стране предпринимались не раз. Первый такой опыт был приобретен ещё до войны — экспериментальная машина НАТИ-А тогда копировала американские автобусы. После войны американский опыт был использован ещё раз при создании автобуса ЗИС-154 с дизель-электрической трансмиссией. Наиболее близко к вожденному идеалу Советский Союз приблизился при проектировании серии опытных образцов городских автобусов ЛАЗ-696, которые впервые в СССР получили кузова с тремя широкими входными дверями для пассажиров. Но дальнейшее развитие этой идеи тормозилось отсутствием собственного подходящего дизельного двигателя, а дефицит в автобусах покрывался за счет поставок венгерских городских автобусов «Икарус».

Реальный шанс отказаться от импортной зависимости возник после появления нового дизельного двигателя КАМАЗ-740. Его предполагалось выпускать на Камском автомобильном заводе (до 250 тыс. в год) и использовать в том числе на автобусах. При этом венграм, в рамках сотрудничества Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ), был предложен интересный вариант сотрудничества — совместное проектирование нового поколения городских автобусов, главными особенностями

которого должны были стать компактное размещение дизельного двигателя в заднем свесе и низкий уровень пола в салоне. При этом Советский Союз основное бремя проектирования брал на себя, а «Икарусу» доставался фактически готовый проект. Это была своеобразная компенсация за потерю части рынка СССР, но венгры могли заниматься производством этого автобуса и осуществлять его поставки во все остальные страны, как социалистические, так и капиталистические.

При этом за счет унификации многих частей и агрегатов (производства как СССР, так и ВНР) и массовости нового продукта себестоимость производства автобусов как в СССР, так и в Венгрии должна была снизиться, а прибыльность проекта соответственно повыситься. Поэлементной унификации в советских и венгерских автобусах подлежали мосты с подвесками и колесами, системы отопления, топлив-



▲ Опытный образец автобуса ЛиАЗ-5256





⚡ На автобусах ЛиАЗ-5256 до 1998 года задние фонари устанавливались горизонтально

ные баки, гидромеханические коробки передач, сиденья, панели приборов, окна, двери и вентиляционные люки. В общем, при удачном раскладе эта идея была бы выгодна для всех.

## ⚡ ЦЕНТРЫ АВТОБУСОСТРОЕНИЯ

В Советском Союзе проектирование автобуса доверили львовскому ГСКБ по автобусам и московскому НАМИ, а в Венгрии — Научно-исследовательскому институту по автомобилестроению Autokut, а также заводам Ikarus и Cserpel. Так как выпускать новый автобус в СССР предполагалось на Ликинском автобусном заводе, то первые два опытных автобуса, построенные во Львове в 1979 году, получили наименование ЛиАЗ-5256. Между собой эти автобусы отличались по компоновке силового агрегата, так как в процессе проектирования создатели не смогли отдать предпочтение какому-то одному варианту. Заводские испытания первых образцов должны были выявить наиболее оптимальный вариант.

У первого варианта дизельный двигатель КАМАЗ-740 с новейшей трехскоростной гидромеханической коробкой передач был смещен к левому борту автобуса, чтобы

высвободить в салоне удобный проход к задней двери и сохранить ровный пол по всей длине автобуса. Задний ведущий мост установили порталного типа, со смещенной влево главной парой. Этот мост в экспериментальном порядке изготовили в ГСКБ на основе венгерского моста Raba.

Второй автобус имел расположение мотора по центру оси автобуса, без смещения к левому борту. Это решение позволяло использовать стандартный ведущий мост Raba, что облегчало освоение автобуса в производстве. Правда, из-за центрального расположения мотора ровный пол по всей длине салона сохранить не удалось — в задней части кузова сделали ступенчатый пандус, а проем задней двери сократили до одной створки. Над пандусом, вдоль задней стенки кузова пришлось установить пятиместное сиденье, так как использовать это пространство под накопительную площадку, как на первом опытном образце, уже не представлялось возможным. Также в отличие от первого образца, для улучшения развесовки положения кузова, двухместные сиденья на нём разместили вдоль правого борта, а одноместные — вдоль левого. Это хоть как-то компенсировало повышенную нагрузку в часы пик на накопительные площадки автобуса по правому борту.

В процессе испытаний первых образцов ЛиАЗ-5256 выявилось множество недостатков, в том числе связанных с надежностью пневматической подвески колес, которые решить не удалось. Тем не менее первые опытные машины помогли определиться с концепцией перспективного автобуса — для дальнейших работ был выбран вариант компоновки с расположением силового агрегата по центру оси автобуса.

На опытных автобусах ЛиАЗ-5256 второй серии, построенных в 1981 году,



⚡ Опытный образец автобуса «Икарус-415»

Венгерская сторона не забросила совместный проект и довольно рационально распорядилась его результатами. Творчески переработав конструкцию автобуса ЛиАЗ-5256, на заводе «Икарус» создали целое семейство современных автобусов, базовым в котором стала модель «Икарус-415». Она во многом отличалась от советской машины, особенно по набору основных агрегатов и узлов, но сохраняла общую с ней компоновку и силовой каркас кузова.



многие элементы конструкции были серьезно пересмотрены. Так, за счет изменений компоновки и размеров задней части автобуса удалось разместить в заднем свесе полноценную двухстворчатую дверь. Правда, от красивых дверей планетарного типа на опытных образцах отказались, вернувшись к ширмовым входным дверям. Также заметно был пересмотрен дизайн автобуса, особенно это касалось его передней части.

В конце того же 1981 года изготовили ещё два опытных образца ЛиАЗ-5256 третьей серии. На машинах этой серии окончательно определились многие технические решения. Кстати, на одном из экземпляров третьей серии чуть позже отработывалась установка специальной «автобусной» модификации дизельного двигателя КАМАЗ-7402 мощностью 200 л.с. с уменьшенной частотой вращения коленчатого вала, пониженной дымностью и увеличенным ресурсом. Кроме того, на этом автобусе были выполнены небольшие перекомпоновки ряда узлов — перенос ресивера и аккумуляторных батарей, а также топливных баков для более удобного доступа к ним.

В 1982 году в ГСКБ во Львове изготовили два новых опытных образца ЛиАЗ-5256 четвертой серии, у которых были усилены каркасы кузова и введены дополнительные раскосы и стойки, а также возвращены входные двери планетарного типа. Один из этих образцов был отправлен в Венгрию в институт Autokut для проведения прочностных испытаний.

Наконец, в 1983 году был построен дополнительный опытный образец четвертой серии, доработанный с учетом результатов проведенных тензометрических испытаний кузова в НАМИ и прочностных — в Autokut. На этом образце в основание кузова ввели дополнительные поперечины и лонжероны, углы проемов дверей усилили косынками, а каркас получил дополнительные стойки и косынки. Подвеска получила пневмобаллоны венгерской компании Taugus, а двигатель применили в обычном 210-силовом исполнении.

В 1984–1985 годах во Львовском ГСКБ собрали последние три опытных образца автобусов ЛиАЗ-5256, которые считались предсерийными. Техническая документация на эти машины была передана на Ликинский автобусный завод для освоения производства ещё в начале 1984 года. На этих автобусах электропроводка была перенесена из-под днища кузова в салон для её лучшей сохранности во время эксплуатации, установлены компрессоры большей производительности, появились

двухрежимные отопители салона и тормозные механизмы с клиновым разжимом колодок. Машины комплектовались «автобусными» моторами КАМАЗ-7402.

Интересно, что изготовлением опытных образцов автобусов ЛиАЗ-5256 в процессе подготовки производства параллельно со Львовом занимались и в Ликино-Дулёво. Первый пробный экземпляр автобуса на ЛиАЗе изготовили в сентябре 1982 года, а ещё два автобуса построили в 1984 году. Первую промышленную партию новых автобусов из 14 машин на ЛиАЗе собрали в 1985 году.

## НЕЛЮБОВЬ С ПЕРВОГО ВЗГЛЯДА

Надежность первых промышленных автобусов ЛиАЗ-5256 оказалась очень низкой. Во многом это было связано с недоработанностью технологий производства на ЛиАЗе (автобусы собирались по «обходным» технологиям) и низким качеством комплектующих, в частности дизелей КАМАЗ-7402 и ГМП «Львов-3», покрышек новой модели Д-1М.

Постепенно количественный выпуск автобусов ЛиАЗ-5256 возрастал, но их качество оставалось низким. В результате у эксплуатирующих организаций сложилось негативное впечатление о новом автобусе. Считалось, что ЛиАЗ-5256 получился не только «сырым» и проблемным, но и слишком требовательным к дорогам и ремонтной базе.

Ситуацию усугубил развал Советского Союза и последующие экономические изменения. Пытаясь сократить издержки на производство автобусов и сделать их доступнее муниципальным образованияам, при Ликинском автобусном заводе учредили Ассоциацию «Автобус», в рамках которой ЛиАЗ передавал различным авторемонтным заводам, а то и просто крупным автоколоннам, машинокомплекты своих автобусов для дальнейшей сборки. Культура производства на этих предприятиях порой была заметно ниже, чем на головном заводе, что негативно отражалось на репутации автобуса.

В 1995 году всеми предприятиями Ассоциации «Автобус» было собрано 774 ЛиАЗ-5256 (из них 431 на головном заводе), а в 1996-м — 217 штук. Производство явно шло к закату, но все изменил крупный московский заказ на эти автобусы в 1998 году с импортными двигателями Caterpillar и автоматическими коробками передач Voith. Этот заказ буквально вдохнул в проект новую жизнь. Окончательно автобус снят с производства лишь в декабре 2017 года.

*В начале 2000-х годов «внешность» выпускаемых автобусов ЛиАЗ-5256 попытались оживить пластиковыми накладками поверх существующих металлических панелей. Такой «тюнинг» не пришелся по душе эксплуатирующим организациям, и большинство заказчиков предпочли заказывать автобусы со старым оформлением.*



▲ Автобус ЛиАЗ-5256 с пластиковой накладкой, изменившей его облик





Серийный автобус ЛиАЗ-5256 первых лет выпуска



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ЛИАЗ-5256

Городской автобус большого класса, с цельнометаллическим несущим трехдверным (для пассажиров две двустворчатые двери и задняя половина передней двери, для водителя — передняя половина передней двери) кузовом вагонного типа. Расположение двигателя — сзади. Планировка салона — трехрядная.

Сиденье водителя — поддресоренное, регулируемое по высоте, длине, наклону подушки и спинки.

Выпускался Ликинским автобусным заводом с 1985 по 2017 год.

### ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 24  
Номинальная — 89  
Предельная — 117

**СНАРЯЖЕННАЯ МАССА**, кг — 9600

**ПОЛНАЯ МАССА**, кг — 15727

В том числе:

— на переднюю ось — 5383  
— на заднюю ось — 10344

**ПОЛНАЯ МАССА** при предельной вместимости, кг — 17630

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ** — 70 км/ч

**КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА** при скорости 60 км/ч, л/100 км — 25

**ДВИГАТЕЛЬ** КамАЗ-7408.10, V-образный, восьмицилиндровый, дизельный, четырехтактный

**Диаметр и ход поршня**, мм — 120x120

**Рабочий объем**, л — 10,85

**Степень сжатия** — 17

**Мощность**, л.с. —

195 при 2150–2250 об/мин

**Максимальный крутящий момент**, Нм — 687 при 1400–1600 об/мин

**ТРАНСМИССИЯ** — гидромеханическая 3-ступенчатая коробка передач ЛАЗ-192.17

**Передаточные числа:**

I — 2,43; II — 1,44; III — 0,98; з.х. — 1,97

**Главная передача** — двойная разнесенная (коническая и планетарная)

**Передаточное число** — 5,44

### ПОДВЕСКА

**Передняя** — зависимая, пневматическая, А-образная, с двумя пневмобаллонами и поперечной реактивной штангой и двумя амортизаторами

**Задняя** — зависимая, пневматическая, с четырьмя пневмобаллонами, гидравлическими амортизаторами и четырьмя продольными направляющими штангами

### ТОРМОЗ

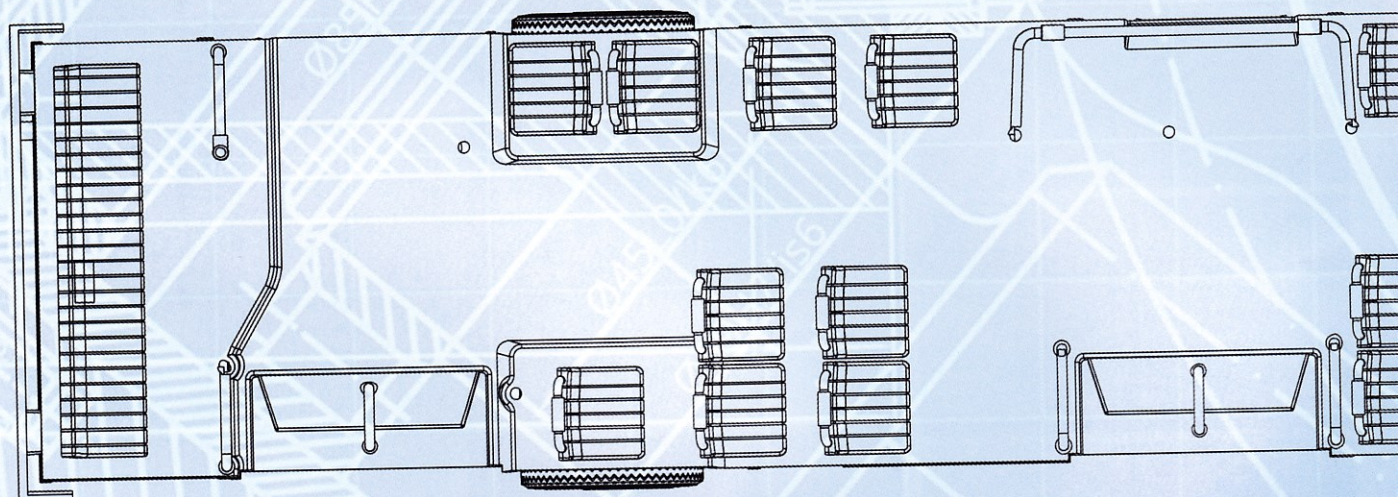
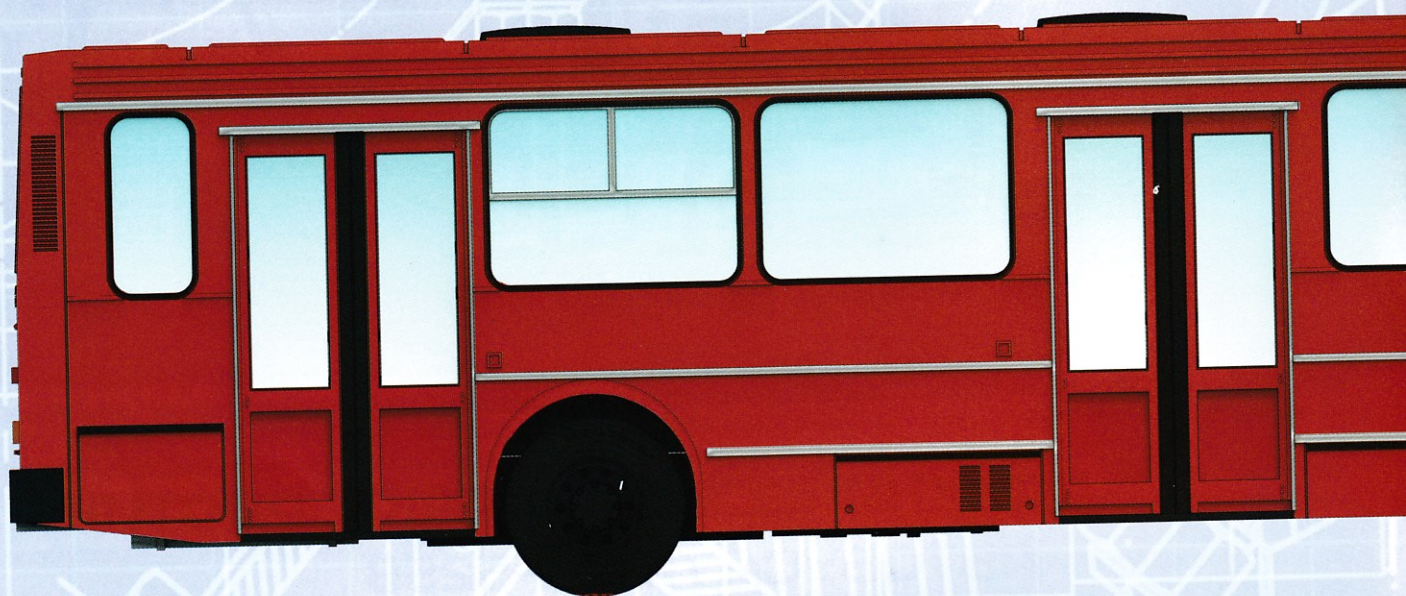
**Рабочий** — двухконтурный, с пневматическим приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах

**Стояночный** — пневматический, на цилиндры с пружинными энергоаккумуляторами на задней оси

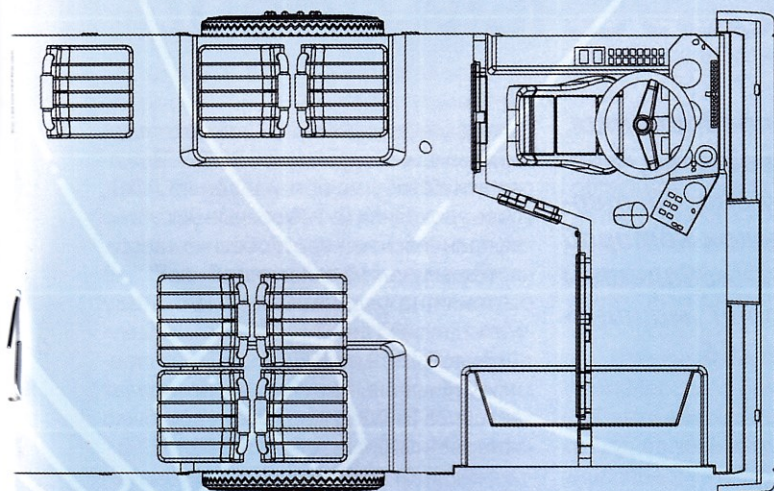
**РАЗМЕР ШИН** — 280/70R572



# ✓ СХЕМА АВТОБУСА ЛИАЗ-5256











➤ Автобус ЛиАЗ-5256 производства Тосненского автобусного завода с подъемником для инвалидов колясок

## Производитель

# ТОСНЕНСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД

*В девяностые годы многие российские предприятия, стремясь расширить сферу своего производства, взялись за выпуск автобусов. Во многом этому способствовало создание Ассоциации «Автобус», в рамках которой Ликийский автобусный завод поставлял небольшим предприятиям для самостоятельной сборки машинокомплекты автобусов ЛиАЗ-677М и ЛиАЗ-5256.*

Одним из таких предприятий, вступивших в Ассоциацию «Автобус», стал Тосненский авторемонтный завод в Ленинградской области. В отличие от других он имел полувековой опыт постройки и ремонта автобусов, поэтому довольно легко вписался в новые реалии. Необходимо заметить, что автобусы ЛиАЗ-677М и ЛиАЗ-5256 из Тосно почти не уступали ликийской сборке, а кое в чем её даже превосходили. Тосненские ЛиАЗ-5256 не раз экспонировались на различных выставках и становились героями новостных сюжетов, демонстрирующих рыночный подход к снабжению Ленинградской области автобусами.

Тосненский авторемонтный завод основан в поселке Новолисино (Тосненский район Ленинградской области) в 1945 году на базе танковой ремонтной базы, которую немцы построили во время оккупации. Первое время завод ремонтировал машины ГАЗ-АА и ЗИС-5, а с 1948 года начал изготавливать автобусные кузова

для реконструированных собственными силами шасси грузовиков ЗИС-5. Внешне эти автобусы, обозначаемые ЛО-1, очень походили на довоенные ЗИС-8, но выполнялись на короткобазных шасси, в то время как до войны автобусы ЗИС-8 строили на удлиненных. В 1948 году изготовили 63 автобуса ЛО-1, в 1949-м — 113 шт. С 1950 по 1955 год в Тосно строили улучшенный двухдверный вариант автобуса (ЛО-2). Всего в эти годы было построено 404 автобуса ЛО-1 и ЛО-2.

В 1950–1952 годы на заводе небольшой партией (6 штук) изготовили автобусы ЛО-6 на реконструированном шасси ЗИС-150 с более современным обтекаемым кузовом. Примерно в те же годы начал выпуск автобусных кузовов капотного ГАЗ-65 и вагонного типа ГАЗ-71 для шасси ГАЗ-51. Последних построено 76 штук. Причем в деле изготовления автобусов вагонного типа



на шасси горьковских грузовиков Тосненский автокузовной завод опередил многие другие предприятия, став настоящим пионером их производства.

В 1948–1958 годах заводом изготовлено 15 различных опытных образцов автобусов, в том числе три модели автобусов вагонной компоновки и три автобуса с цельнометаллическими кузовами (без применения дерева в каркасе кузова). Для того времени это были весьма передовые решения. Некоторые из этих опытных автобусов стали прототипами для серийной продукции. Так, капотный автобус АТ-1 стал собственным и довольно удачным вариантом на тему ГЗА-651.

Автобусы АТ-1 изготавливались на заводе в течение двух лет и стали довольно массовыми (до 50 автобусов в месяц). С 1955 года их выпуск передали на других авторемонтные заводы страны: Киевский, Симферопольский, Ташкентский и Тбилисский. Вместо АТ-1 на заводе в Тосно стали выпускать цельнометаллический двухдверный автобус повышенной вместимости АТ-6 (27 мест для сидения и 7 стоячих) на удлинённом шасси ГАЗ-51. За два года построено 340 таких автобусов. Всего за период 1948–1958 годов в Тосно изготовили около двух с половиной тысяч автобусов собственной конструкции. Кроме этого, завод изготавливал различные фургоны, передвижные библиотеки, машины аэродромного обслуживания, санитарные автомобили и так далее. В это время предприятие считалось одним из крупнейших в стране в своем профиле.

По мере увеличения выпуска продукции на основных автобусных заводах страны значимость Тосненского автокузовного завода как изготовителя новой продукции постепенно терялась — на передний план вышла его ремонтная деятельность. С 1952 года предприятие называется Тосненский Авторемонтный Завод Ленинградского областного Автотреста (ТоАРЗ). В 1954 году здесь освоили поточный капитальный ремонт цельнометаллических автобусов ЗИС-155. С 1958 года завод полностью перешел на капитальный ремонт автобусов ЗИС-155, с 1959 года освоил ремонт автобусов ЗИЛ-127, с 1961 г. — ЗИЛ-158 и с 1962 г. — ЛАЗ-695 и ЛАЗ-697.

В 1963 году по заданию Минавтотранса РСФСР здесь построили трехосный полноприводный автобус Тосно-ГАРО на основе элементов кузова ЛАЗ и шасси полноприводного грузовика ЗИЛ-157.

Он предназначался для связи с районными городами отдаленных поселков и деревень в период распутицы. При отсутствии дорог с твердым покрытием в 60-е годы Министерство транспорта



➤ Территория Тосненского автокузовного завода с готовой продукцией



➤ Сборка автобуса ЛиАЗ-5256 на ТоАЗ

очень остро нуждалось в таком автобусе. Но Тосно-ГАРО так и остался опытным образцом, так как предпочтение в результате отдали выпуску полноприводного автобуса ПАЗ-3201 той же размерности.

С 1970 года Тосненский автобусно-ремонтный завод (ТАРЗ) вошел в состав производственного объединения «Ленавторемонт» и в основном занимался капитальным ремонтом автобусов ЛАЗ всех моделей, а с 1976 года — ремонтом автобусов ЛиАЗ-677.

В перестройку вынашивались планы о сборке на предприятии автобусов «Вольво» или «Мерседес-Бенц», но в 1992 году руководство завода одними из первых решилось вступить в Ассоциацию «Автобус», в связи с чем предприятие переименовали в Тосненский автобусный завод (ТоАЗ). В 1992 году здесь собрали 21 автобус ЛиАЗ-5256, а в 1993-м изготовили 17 новых автобусов, как городских трехдверных ЛиАЗ-5256, так и пригородных двухдверных ЛиАЗ-52567. Параллельно, с 1993-го и вплоть до 2000 года, в Тосно изготавливали автобусы ЛиАЗ-677М и ЛиАЗ-677Б на основе поставляемых из Ликино кузовов и капитально отремонтированных агрегатов. Причем в производственной программе завода присутствовала даже версия с 180-сильным дизелем ЯМЗ (ЛиАЗ-677Д). В 1992–1994 годах на ТоАЗ собрали 161 новый автобус. Выпуск же автобусов ЛиАЗ-5256 продолжался на заводе как минимум до 1997 года.

В 2003 году Тосненский автобусный завод был признан банкротом. Ныне предприятие репрофилировано на выпуск другой продукции.





Крупным планом

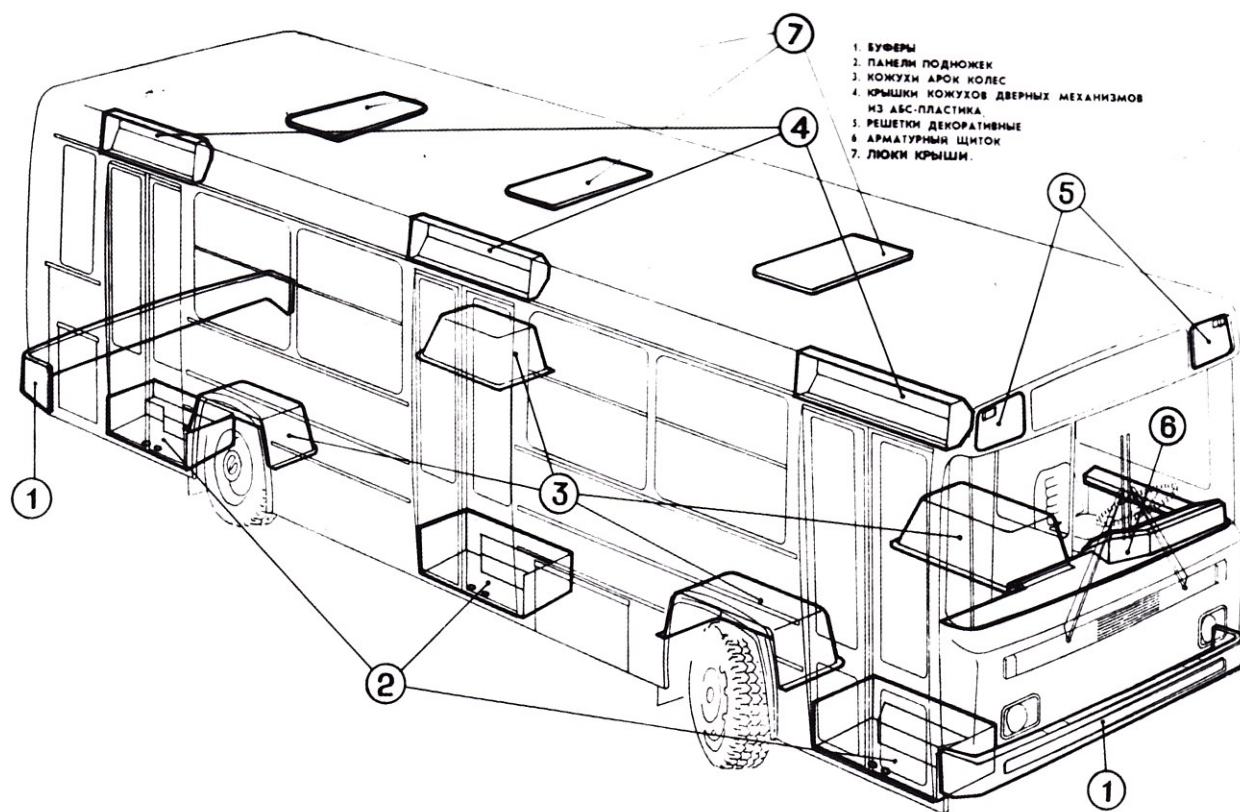
## ПЛАСТМАССОВЫЕ ДЕТАЛИ В АВТОБУСЕ

*Сегодня огромное количество пластмассовых деталей в интерьере и внешней отделке автобусов уже никого не удивляет. Практически все панели внутри автобусов изготовлены из пластика, позволяющего смело экспериментировать с дизайном. Но ещё каких-то тридцать лет назад это воспринималось как верх современных технологий.*

Наиболее прорывным в этом отношении в Советском Союзе стал большой городской автобус ЛиАЗ-5256, в конструкции которого пластмассовые детали нашли самое широкое применение. Из «байфлекса» (эластичного, резиноподобного пластика) предполагалось изготавливать передний и задний бамперы — в проекте они должны были легко выдерживать небольшие удары, не ломаясь и не деформируясь. Правда, из-за качества отечественного пластика на практике это выглядело несколько иначе.

Из материала «препрег» (состоящего из волокнистого армирующего наполнителя и нанесённой с двух сторон связующей массы) изготавливали наиболее подверженные коррозии элементы кузова — цельноформованные (без стыков) подножки входных дверей и надколесных кожухов. Раньше из-за этих проблемных мест серьезно ремонтировать кузов автобуса порой приходилось уже через 3–5 лет эксплуатации. Пластик был призван решить эту проблему раз и навсегда. Кроме того, за счет использования пластмассы уменьшалась трудоемкость изготовления этих крупногабаритных деталей и снижалась общая масса автобуса (пластмассовые элементы были легче, чем аналогичные из металла).

Широкое применение на автобусе ЛиАЗ-5256 нашли детали из тесненного листа АБС-пластика (ударопрочной термопластической смолы). К ним относились кожухи механизмов открытия входных дверей, облицовка панели приборов, внешние панели аварийно-вентиляционных люков на крыше автобуса и различные декоративные решетки и накладки (эмблемы) в отделке кузова.



▲ Схема размещения крупногабаритных пластмассовых деталей на автобусе ЛиАЗ-5256





## В объективе фотографа



⤴ Автобус ЛиАЗ-5256 на конечной станции в Минске (Беларусь), 2004 г.



⤴ Автобус ЛиАЗ-5256 на маршруте в Кирове, 2004 г.



⤴ Служебный автобус ЛиАЗ-5256 из Ярославля на стоянке в Москве, 2004 г.



⤴ Автобус ЛиАЗ-5256 на маршруте в Кременчуге (Украина), 2005 г.



⤴ Служебный автобус ЛиАЗ-5256 в Екатеринбурге



⤴ Автобус ЛиАЗ-5256 на маршруте в Семипалатинске (Казахстан), 2007 г.





✧ Передвижной пункт быстрого питания ЛиАЗ-5256.05

*Во времена перестройки, когда государство разрешило повсеместно организовывать кооперативы, стало модным создавать передвижные кафе на базе автобусов. Подобные конструкторские работы велись и на Ликинском автобусном заводе, результатом которых стало изготовление опытного образца автобуса ЛиАЗ-5256.05.*

## КАФЕ-МОБИЛЬ

«Кафе-мобиль», предназначенный для выездной торговли горячими и холодными блюдами, создавался на Ликинском автобусном заводе по заказу Центросоюза — центрального органа потребительской кооперации СССР. В качестве основы модели был взят кузов большого современного городского автобуса ЛиАЗ-5256 со стандартным на тот момент набором агрегатов: дизельным двигателем КАМАЗ-7408.10 и гидромеханической коробкой передач ЛАЗ-192.17. А вот внешнее и внутреннее обустройство кузова подверглось серьезным изменениям. Планировалось, что в самом автобусе будет располагаться кухня, складские помещения для запаса продуктов и товаров, а также прилавок торговой зоны. Прием пищи гражданами должен был осуществляться на улице, за выносными столиками. Сегодня подобный тип кафе называли бы фаст-фудом.

Внутреннее пространство автобуса поделили на несколько изолированных друг от друга перегородками частей. После кабины водителя с отдельной входной распашной дверью с правой стороны кузова шла объединенная кухонная и торговая зона. А в корме автобуса располагалась технологическая зона с гардеробом для переодевания персонала, а также местом для хранения товаров и выносных уличных столиков для посетителей. Предполагалось, что обслуживать автобус будут всего три человека. Оборудование же кухонной зоны зависело от конкретных пожеланий заказчика.

Опытный образец ЛиАЗ-5256.05 изготовили в 1990 году силами экспериментального цеха автобусного завода. Далее, после утверждения образца, должны были выпустить партию из 10 автобусов для Центросоюза. Но скорее

все эти автобусы так и не были изготовлены. По крайней мере, о реальной эксплуатации таких «кафе-мобилей» информации нет.

Во многом опытный образец остался единственным из-за того, что для частной выездной торговли «кафе-мобиль» получился дороговат (чего стоила одна только гидромеханическая коробка передач, которая данному образцу вообще была не нужна, ибо большую часть времени автобус должен был стоять на месте и обслуживать посетителей). Не вселяла оптимизма и стоимость эксплуатации и обслуживания ЛиАЗ-5256.05.

Большими для частников оказались и габаритные размеры автобуса — не на каждой торговой площадке легко припаркуешь 11,5-метровый автобус так, чтобы он никому не мешал и при этом с него было бы удобно вести торговлю.



# Наши АВТОБУСЫ



В ГОСТИ  
К ПРОШЛОМУ!

На советских  
автобусах



Поехали!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



# Наши АВТОБУСЫ

№17

## АПП-66

ГРАЖДАНСКИЙ ВОЕННЫЙ



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

MODIMIO



КОЛЛЕКЦИОННАЯ  
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

17

УЗНАВАЙ НОВОСТИ  
ПЕРВЫМ!



avtobusy.modimio



Бесплатная доставка  
на [avtobusy.modimio.ru](http://avtobusy.modimio.ru)

АПП-66





**ЛИАЗ-5256**

**16**

