Автобусы в СССР любили в основном за то, что на них можно было добраться в практически любую точку города за небольшую плату.

В этой статье представлены, пожалуй, самые родные автобусы, память о которых осталась и по сей день.

**ЗиЛ-127**

За всё время производства, с 1955 по 1961, был создан 851 экземпляр. На 100 километров пути автобус расходовал 42 литра топлива. В автобусе было оборудовано 32 сидячих места.

В начале 50-х появилась острая необходимость в автобусах, подходящих для междугородних перевозок. ЗИС-155, который советские инженеры пытались сделать междугородним, был очень медленным и некомфортным. На замену ему создали ЗиЛ-127. Многие знают его по мощному прожектору, который освещал путь на 200 метров. В салоне устанавливались удобные кресла, личное освещение, сетки для сумок. Своеобразным новшеством стало появление багажного отделения.

В ЗиС-127 двухтактный дизельный мотор ЯАЗ-М206Д устанавливали сзади. Мощность его составляла 180 лошадиных сил.

Автобус был хорош как по характеристикам, так и по комфорту. Но, к сожалению, от него пришлось отказаться из-за того, что Союз присоединился к Международной Конвенции по дорожному движению. ЗиЛ был на 18 сантиметров шире допустимой нормы для автобусов (2.5 м), поэтому производство было остановлено. СССР стал закупать Икарусы у соседней Венгрии.

**ПАЗ-652**

 Этот автобус, выпускаемый с 1858 по 1968, стал по-настоящему массовым (было выпущено 62 тысячи штук).

Автобус создавался для пригородных поездок, для сельской местности. Изначально хотели не устанавливать в ПАЗ «печку», потому что обувь колхозников в тепле начинала вонять. Печку всё-таки сделали, но воздух, выдуваемый ей, пах бензином.

Многие критиковали конструкцию автобуса. Были недовольны отсутствием багажного отсека, слабым двигателем. Совет конструкторов утвердил этот автобус как временной решение для сельской местности. Тем не менее, машина штамповалась аж десять лет.

Инженеры создавали автобус с расчётом на простоту ремонта. Комплектующие взяли из уже существующих машин: генератор – из БТР, мотор – из легкового ЗИМ, (расход – 12 литров на 100 км), тормоза и мост – из ГАЗ-51. Двигатель был установлен на салазках, что позволяло легко доставать его из отсека. Небольшой ремонт можно было осуществлять прямо из кабины, водителю нужно было просто откинуть кожух. Кузов был сделан из стального листа. Многим он не нравился из-за ненадёжности, но стоит учесть, что ПАЗики ходили и по грунтовке, и по разбитому асфальту. Больим минусом был конденсат, который скапливался и блокировал работу дверей.

В 67-м году был выпущен усовершенствованный вариант – ПАЗ-672. В 672-й ставили более мощный мотор (115 л.с). Этот автобус стал поистине легендарным, так как выпускался аж 22 года!

**КАвЗ-685**

Производилось это «чудо» 12 лет- с 72-го по 84-й. За это время выпустили более 200 тысяч штук.

Вмещал в себя 28 человек, расход топлива составлял 24 литра на 100 км.

Морду от ГАЗ-53 довольно неплохо соединили с частью автобуса.

Автобус было легко ремонтировать, помимо механики, у него была простая электрика. Зимой пассажиров грел автономный отопитель, а летом охлаждал поток воздуха из люков и окон. Автобус был ещё и просторным.

Этот легендарный автобус кучу раз модернизировали, из-за чего в свет выходили КАвЗ-685М, КАвЗ-3270, КАвЗ-3271. Производство остановилось только в 1993.

**ЛиАЗ-677: под звук бутылок**

**Мой любимый советский автобус. Производился на заводах необъятной с 67-го по 94-й. Всего было выпущено 194 тысячи штук.**

Этот автобус точно можно назвать «самым советским». Он был в производстве почти 30 лет, а использовался ещё больше.

Компоновка Лиаза была переднемоторной, привод - задним. Кроме того, автобус второй раз в истории (первый – ЗИС-154) оснащался автоматической коробкой. Коробка издавала странные звуки на старте, но на них почти никто не обращал внимания. Водители любили этот автобус и списывали ему «грехи» за то, что не нужно было вертеть ручкой коробки передач.

Двигатель мощностью 175 сил достался от военного «Урал-375». Про 375-е шутили об их расходе топлива, который составлял 80-90 литров на сотню. Автобус тоже славился своим «аппетитом» - 50 литров на сотню в среднем. Водители часто жаловались на дозаправку во время смены. Ну а пассажирам было по барабану.

В автобусе было немного сидячих мест. Поначалу это было странным для пассажиров, но скоро все привыкли. Ход Лиаза был плавным, так как он оснащался пневмоэлементами, которые удерживали его на одной высоте, несмотря на нагрузку. Автобус нравился многим. В 1972-м на Международной выставке в Лейпциге Лиаз получил Большую золотую медаль и диплом I степени, благодаря чему наладилась торговля ими в 16 других стран.

Согласно некоторым людям, во многих городах России до сих пор работают Лиазы (в основном на юге).