

История автобусов в фото

Опубликовано: Лео 21|05|2012 || Просмотров: 8720

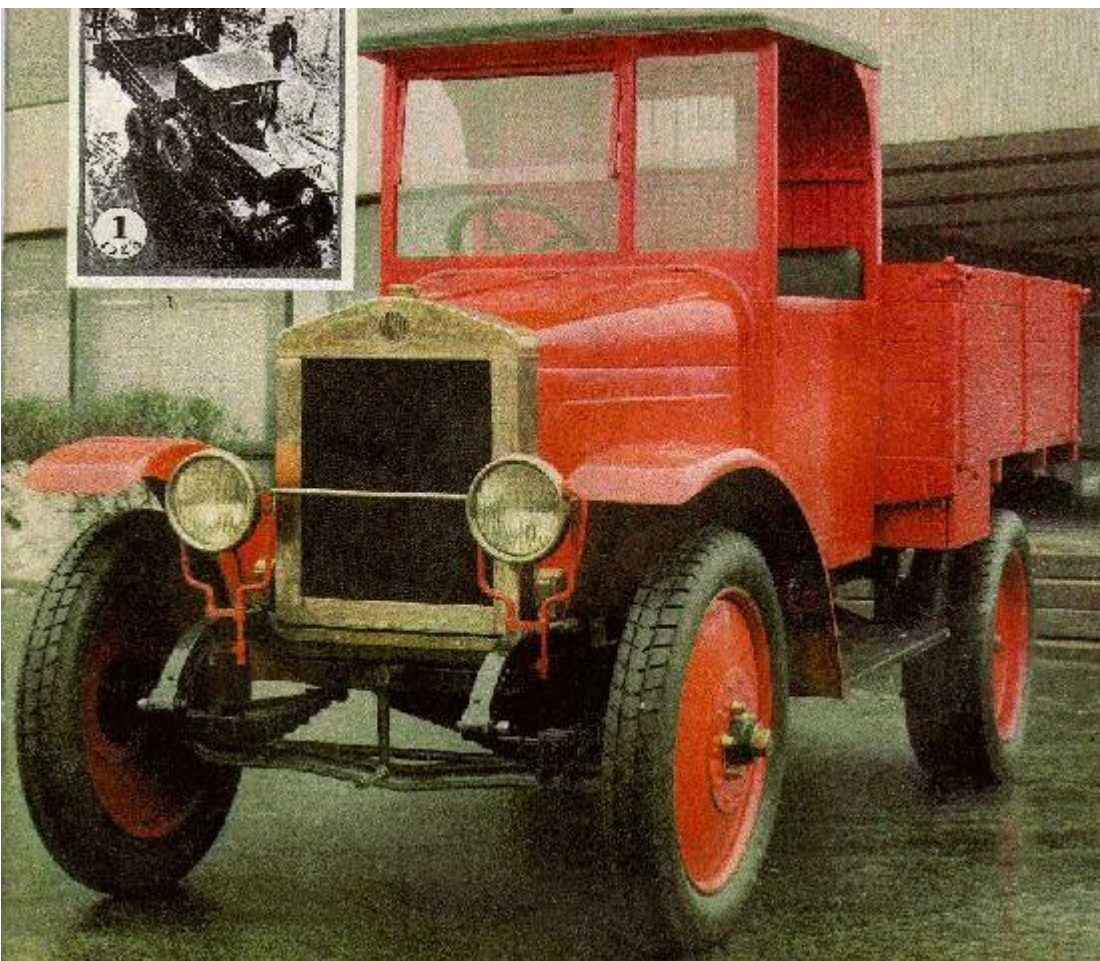
При советской власти это был самый распространенный вид транспорта в силу его неприхотливости. Первым городским общественным транспортом в России была конка, а затем ее сменил трамвай. Однако устройство трамвайных линий — дело хлопотное, даже в крупных городах. Не везде возможно устроить и троллейбусные маршруты. Зато автобусу достаточно только более или менее ровной и твердой дороги, можно даже грунтовой.



Производством автобусов в СССР занимались сорок три предприятия — как специализированных, так и таких, которые выпускали небольшие опытные партии.

Еще СССР закупал автобусы за границей. Поэтому остановимся на основных и самых известных моделях и производителях.

Они были первые



АМО-Ф15

Дедушкой отечественного автобуса можно считать АМО-Ф15, выпускавшийся в 1926-1931 годах на заводе «Автомобильного Московского общества» (с 1931 года — «ЗИС», с 1956 — «ЗИЛ»).



Этот малыш имел размеры современного маршрутного такси и вмещал 14 человек. Вот только двигатель на нем стоял мощностью всего в 35 л. с. — то есть даже слабее, чем у «Запорожца»! Но как же он выручил наших Советских служащих, которые, наконец, смогли добраться до работы не пешком или на извозчике (если средства позволяли), а на настоящем «моторе»!



Газогенераторный автобус. Кондуктор по совместительству работал еще и кочегаром, а печка находилась в салоне. Зато зимой пассажирам было не холодно.

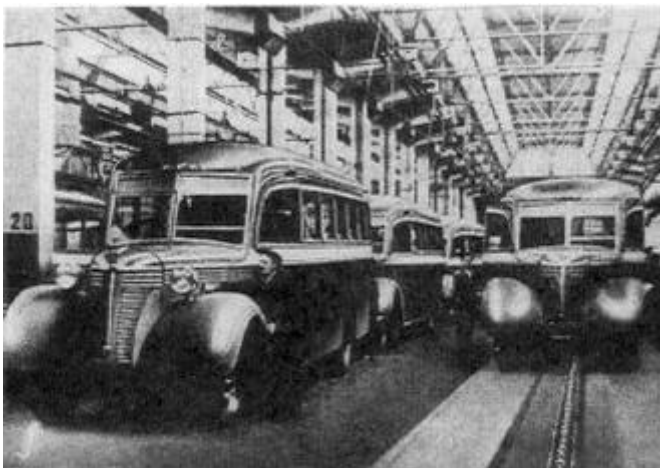
А в 1934 году на улицы советских городов въехали ЗИС-8, созданные на базе грузовика ЗИС-5, ставшие первыми массовыми отечественными автобусами.

Они имели 21 место для сидения, увеличенный салон уже позволял провозить также 8-10 стоячих пассажиров. 73-сильный двигатель разгонял автобус до 60 км/час, что было достаточно для городского транспорта.



По чертежам завода ЗИС-8 выпускали в Ленинграде, Киеве, Харькове, Ростове-на-Дону, Туле, Калуге, Тбилиси и других городах, монтируя кузова на готовые шасси. До конца 30-х годов ЗИС-8 были основой автобусного парка Москвы. Они же стали первыми советскими автобусами, которые выпускались на экспорт: в 1934 году партия из 16 машин ушла в Турцию.

А еще на базе ЗИС-8 выпускали специальные фургоны для работы в городской черте: хлебовозы, рефрижераторы. Кстати, в известном сериале «Место встречи изменить нельзя» в роли милицейского автобуса по прозвищу «Фердинанд» выступил именно ЗИС-8.



ЗИС-16

Весной 1938-го года начался выпуск новой модели: на той же базе, однако с 85-сильным двигателем,

увеличенным салоном на 27 сидений и округлыми формами корпуса. Она получила название ЗИС-16. Развитие автобусного сообщения шло нарастающими темпами – в 1940 году они перевезли свыше шестисот миллионов пассажиров.



Во время войны большинство автобусов были мобилизованы на фронт, где их использовали в качестве штабных и санитарных автобусов, а также – передвижных радиостанций. А те, что продолжали работать на городских маршрутах, в условиях нехватки топлива частично перешли на газ. Он вырабатывался из торфа или деревянных чурок в газогенераторных установках, которые устанавливались на специальных тележках и катились позади автобусов как прицепы. Одной «заправки» хватало как раз на маршрут, после чего на конечной остановке водитель снова подбрасывал в газогенератор дрова.

Новое время – новые автобусы



С возвращением к мирной жизни в послевоенные годы потребовался и новый городской транспорт.



ЗИС-155



Очень оригинальной, полной технологических новшеств была одна из первых послевоенных моделей – ЗИС-154, выпускавшийся с 1947 по 1950 год. Корпус без привычного пассажирам капота, необычной для тех времен формы, большой салон (34 сидения).



Его кузов выполнялся не из дерева, и даже не из жести, а из алюминия – что было для тех времен настоящей сенсацией. Кроме того, он оснащался дизель-электрической силовой установкой (110 л.с.), которая обеспечивала высокую плавность хода. Пассажиры удивились поначалу и то, что автобус двигался без привычных рывков и захлебывания двигателя, точно плыл над дорогой.



ЗИС-154

Спустя два года на смену ему пришел более простой и дешевый собрат — автобус ЗИС-155. На метр сократилась длина салона, до двадцати восьми — число сидений, простой карбюраторный двигатель развивал 95 л.с. Однако дешевизна этих машин, выпускавшихся с 1949 по 1957 год, позволила быстро обновить устаревший довоенный парк.



Незаменимый ЛиАЗ
(По ссылке - больше)



В 1958 году в связи со специализацией автозавода им. Лихачева на выпуске грузовых машин было принято постановление о переводе производства автобусов с ЗИЛа на Ликийский машиностроительный завод (ЛИМЗ), который с этого времени стал называться Ликийским автобусным заводом - ЛиАЗ.



В январе 1959 года ко дню открытия XXI съезда КПСС из заводских ворот вышли две первые машины ЛиАЗ-158.



На таком мне довелось поехать , но в довольно раннем детстве. Очень нравился передний диван.

Можно добавить еще пару слов про несостоявшуюся модель ЗиЛ-159 с задним расположением двигателя (более прогрессивным по развесовке и компоновке салона, чем у 677-й модели).



потом была попытка извять русский Икарус:



Проектирование этого автобуса ЛиАЗ вел совместно с КБ автобусов НАМИ. Несмотря на то, что никаких аналогичных автобусов в то время в Советском Союзе не выпускалось, да и импорт сочлененных “Икарусов” начался только в 1967 году, ЛиАЗ-53-676 так и не появился на улицах Москвы, для которых, главным образом, и разрабатывался. После ряда испытаний единственный изготовленный автобус канул в небытие.

А , в 64-м или 65-м ходили в Москве не сочлененные, а обычные 158-е с прицепом - укороченным на пару секций автобусным кузовом без мотора. Ничего про них найти не могу. Впрочем, и исчезли они довольно быстро.

Несколько таких прицепов 2ПН-4 произведены заводом “Аремкуз”.

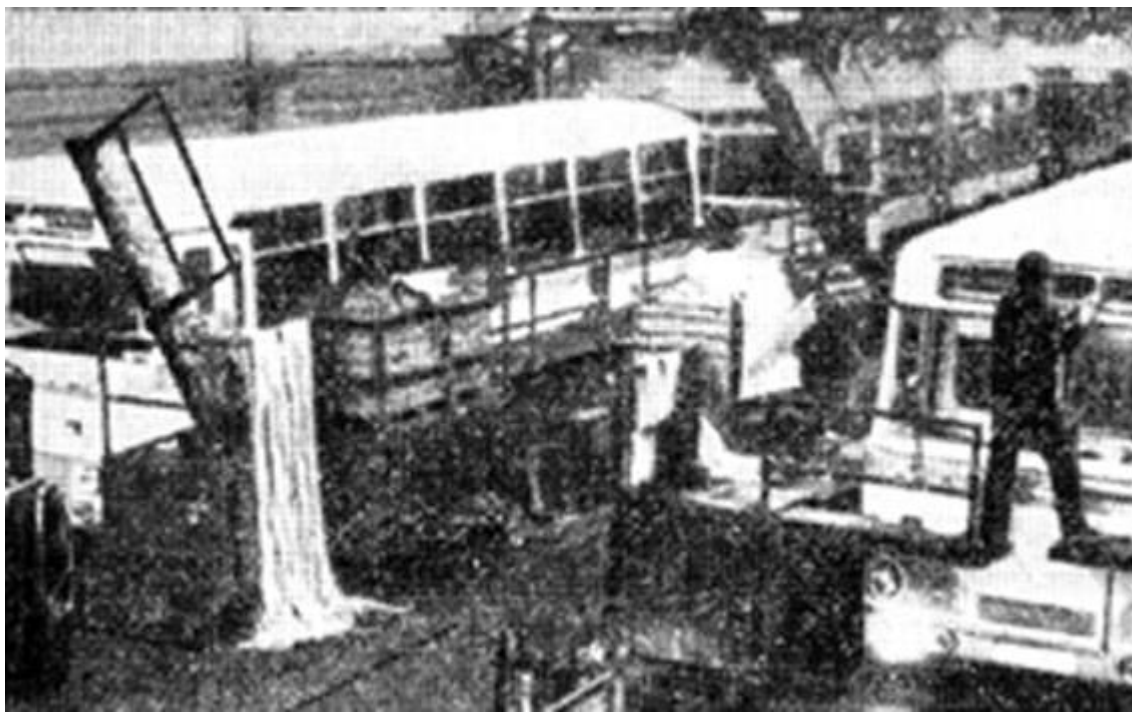
Следующая конструкция была успешной. ЛиАЗ-677 стал массовым автобусом для городских и пригородных пассажирских перевозок. Автобусом для народа. Фолькбусом. Новизна была в применении гидроусилителя руля и автоматической коробки передач.



Проектирование нового городского автобуса ЛиАЗ-677 началось в 1962 году. В процессе использовались наработки конструкторов ЗиЛа (Завода имени Лихачева) и ЛАЗа (Львовского автобусного завода) - двух производственных объединений, имевших на тот момент наибольший опыт конструирования и производства автобусов большого класса.



В следующем году новый автобус был представлен Госкомиссии по автоматизации и механизации при СМ СССР, которая дала ему положительную оценку. Летом 1964 года 2 опытных автобуса новой модели прошли испытания на горных дорогах в окрестностях Сочи. На следующий год испытания продолжились в лабораториях, а также состоялся пробег по маршруту Москва - Харьков - Новосибирск - Сочи - Тбилиси - Ереван - Орджоникидзе - Москва.



В течение 1967 г. были выпущены опытно-промышленные партии автобусов. Один автобус из этой партии был отправлен на ВДНХ СССР, где демонстрировался в павильоне “Машиностроение”. За создание автобуса ЛиАЗ-677 большая группа работников завода была награждена медалями Выставки. В начале следующего года завод приступил к серийному производству.



Он получил ряд медалей выставок, был признан одним из лучших автобусов советского производства – но пассажиры все равно были недовольны. Во-первых, в нем было всего 25 (позже 40) сидячих мест, из-за чего между пассажирами, бывало, возникали всяческие споры, а также нарекания в адрес конструкторов – мол, неужели не могли лишнее сидение поставить? Ведь в итоге автобус получился, в основном, для проезда стоя. Во-вторых, при расчетной вместимости 110 пассажиров, в него могло набиться до 250 – особенно в часы пик. Причем только на ступеньках умудрялись разместиться до десяти человек! Ну, а в-третьих, автобус развивал небольшую скорость, особенно если шел в гору или был перегружен. По меткому замечанию пассажиров – словно его волю тянули. Хотя топливо потреблял с большим аппетитом: до 45 литров на 100 км в городском цикле движения!

Безразмерная вместимость ЛиАЗ-677, в который всегда могли поместиться еще несколько пассажиров, и была его главным достоинством. Это очень здорово разгружало маршруты, да и опаздывающие граждане всегда могли запрыгнуть даже в битком набитый автобус – благо его двери со слабым пневматическим механизмом можно было открыть рукой и без особых усилий.



В 1978 году ЛиАЗ-677 был модернизирован и получил обозначение ЛиАЗ-677М. Изменения коснулись, главным образом, отделки салона и внешнего оформления кузова (появились бамперы, потолочные люки, новые световые приборы). В начале 1980-х годов автобусы стали окрашиваться в желтый цвет. И ещё более 15 лет ЛиАЗ-677М выпускался заводом без каких-либо серьезных изменений.

Дежурный катафалк



«Будь проклят тот день, когда я сел за баранку этого пылесоса!»

И только конструкторы Горьковского и Курганского заводов продолжали консервативно придерживаться довоенных стандартов, выпуская небольшие автобусы на базе грузовиков. Неказистые с виду, они были очень востребованы – их охотно приобретали предприятия, колхозы, школы. Подвезти работников (что было удобней, чем ехать на лавках в грузовике с надписью «люди»), съездить с бухгалтером в банк или с завхозом на склад, отвезти учеников на районный смотр – всех их функций не перечислить. И одна из них, очень печальная – служить в качестве импровизированного катафалка. Поскольку настоящих катафалков в СССР практически не было, то обычно для таких целей использовали автобус, который предоставляло предприятие, где работал покойный или его родственники. Гроб с усопшим заносили в салон через кормовую дверь и ставили на проходе, а скорбящие родственники садились рядом.

Эти автобусы ведут свой род от ГАЗ-03-30, который конструкторы Горьковского автозавода выпустили в 1933 году на базе знаменитой «полуторки» – грузовика ГАЗ-АА. Прототипом его кузова послужил школьный автобус американской фирмы Ford. Это была небольшая машина, с деревянным, обшитым железными листами кузовом, и салоном на 17 мест. Автобус имел три двери: водительскую, переднюю правую для пассажиров и кормовую, тогда рассчитанную не для загрузки гробов, а для экстренной эвакуации живых пассажиров. Такая компоновка, как и форма корпуса, а равно и традиция выпускать эти автобусы на базе грузовиков ГАЗ, сохранялась на протяжении полувека. В качестве его модификаций выпускались санитарные автобусы ГАЗ-55, передвижные мастерские и лаборатории, а также военный трехосный вариант модели ГАЗ-05-193.

ГАЗ-651

В 1949 году на базе послевоенного грузовика ГАЗ-51 создали новые машины, получившие обозначение ГАЗ-651. Их салон стал немного просторнее и вмещал уже 19 посадочных мест, а новый 80-сильный двигатель разгонял машину до 70 км/ч.



В 1950 году, в связи с переходом завода на изготовление кузовов для специальных грузовых автомобилей, производство автобусов решили перенести — сначала на Павловский, а затем на Курганский автобусный завод (КАВЗ), где он получил обозначение КАВЗ-651. Там его выпуск уже исчислялся десятками тысяч.



Следующую модель, КАвЗ-685, запустили в 1971 году на базе грузовика ГАЗ-53.

Его кузов уже был цельнометаллическим, потолок приподняли (можно было стоять, не упираясь в него темечком), количество сидений возросло до двадцати одного, место водителя отделили от салона перегородкой. Резко увеличилась мощность: новый движок выдавал 120 л.с и разгонял автобус до 90 км/ч.

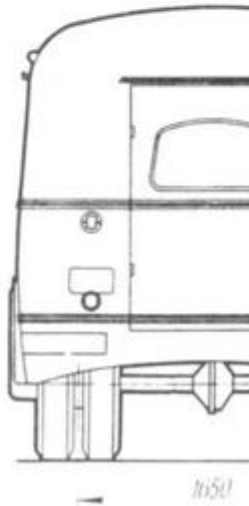
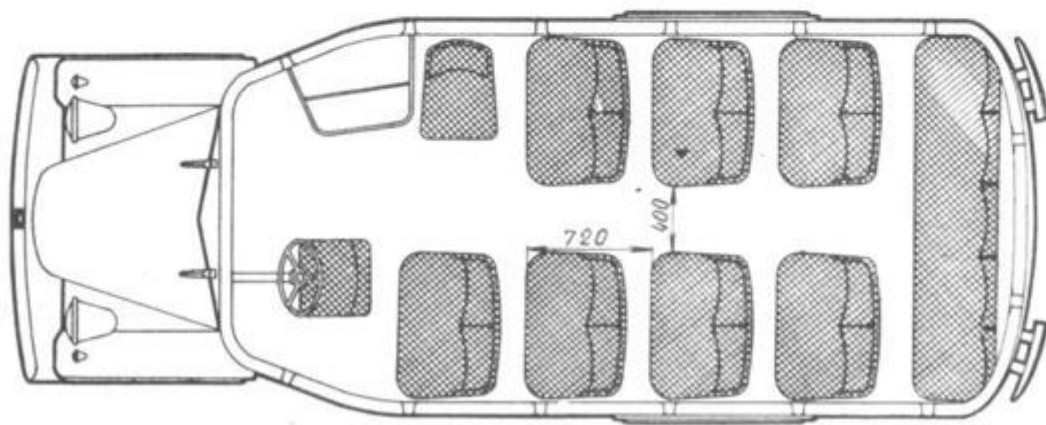
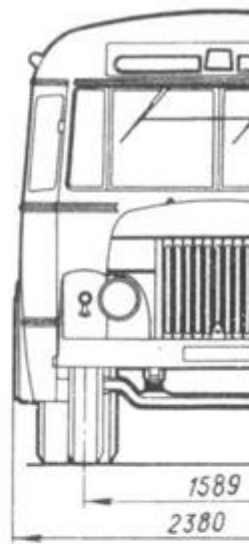
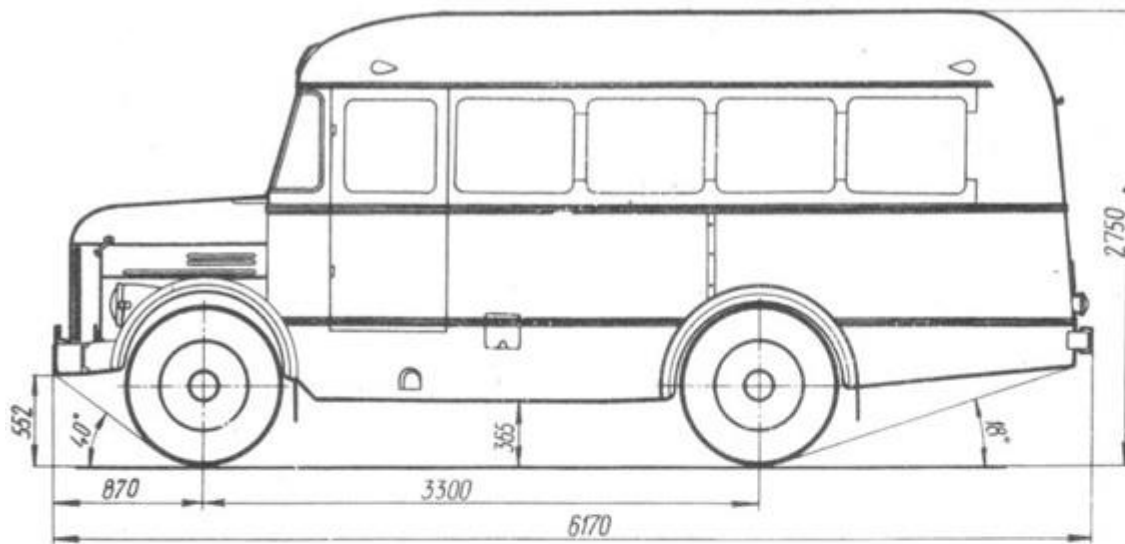
Неутомимые «пазики»



Огромную помощь городскому и сельскому населению принесли небольшие, но вместительные и проворные автобусы Павловского автобусного завода (ПАЗ).



«Пазики» пробирались через лютые морозы Якутии, экспортировались в страны Азии и Африки, где успешно работали в самом тяжелом климате и без должного сервиса.



Сам завод был основан в 1930 году, но больше двадцати лет занимался выпуском инструмента и кузовной арматуры.



ПАЗ653

И только в 1952 году с его нового конвейера сошел ПАЗ-651 (он же ГАЗ-651). Конструкторы завода решили изменить устаревшую форму



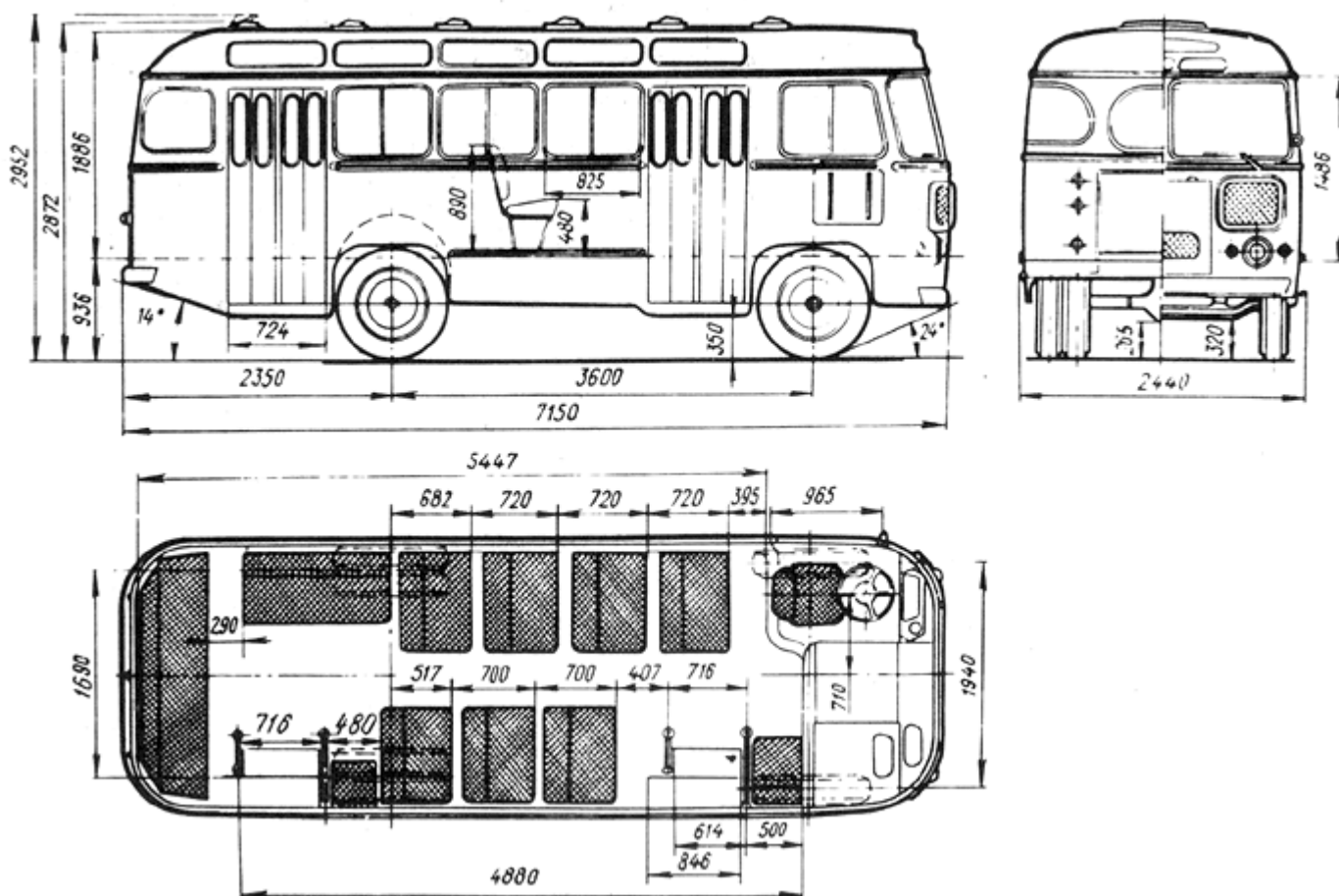
кузова, заодно несколько расширить салон за счет переноса водительского места вперед (слева от двигателя) — так в 1958 году родился ПАЗ-652. В нем появился задний выход для пассажиров, причем обе двери-гармошки открывались теперь автоматически.



Вместимость увеличилась до 37 человек, в салоне разместились 23 посадочных места. Недостатком оставались слишком маленькие окна, дававшие в салон маловато света — что решили компенсировать дополнительными окошками на изгибе кузова между стенкой и крышей.



В 1968 году на конвейер встала новая модель автобуса, ПАЗ-672. Ее отличал более мощный двигатель (115 л.с.), новая ходовая часть, чуть прибавилось места для стоячих пассажиров



Эта модель, с небольшими изменениями, выпускалась до 1989 года. «Пазики» стали основным общественным транспортом пригородных и межсельских маршрутов — там на их плечах лежало 80% перевозок.



Венгерская Иномарка .

(По ссылке - больше)

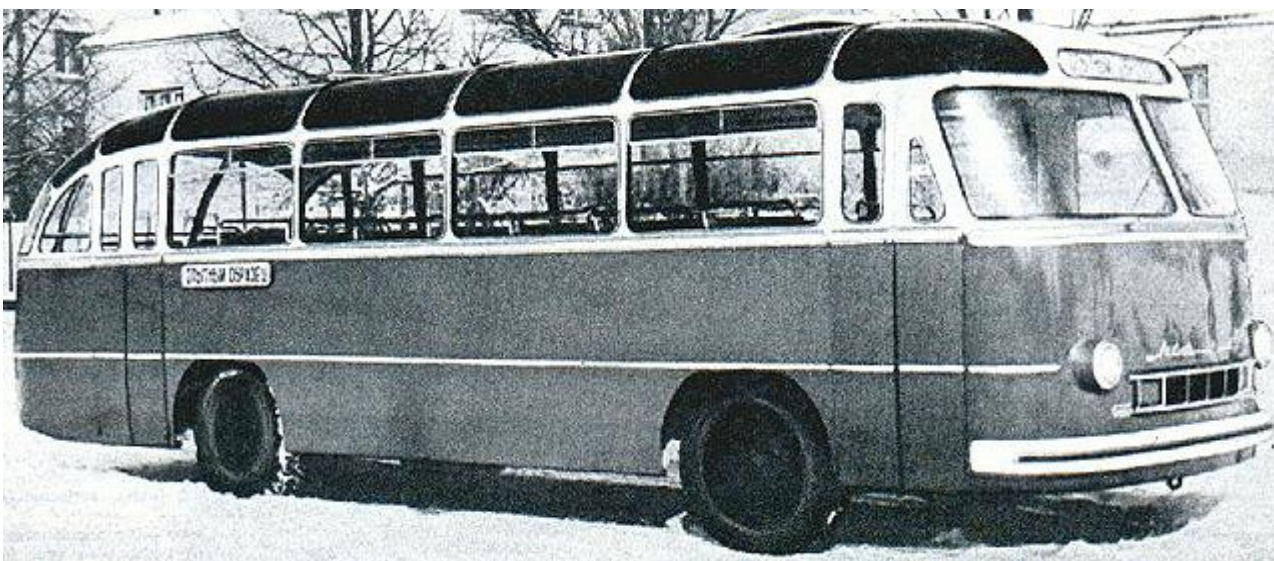
Немалую часть советского автобусного парка (импортировано 143 000 машин) занимали венгерские «Икарусы» — пожалуй, самые популярные и самые комфортабельные машины 70-80-х годов. Об их популярности говорит хотя бы такой факт: это был единственный автобус, который издали узнавали даже маленькие дети, восклицавшие: «Икарус» едет!». А вот в марках отечественных автобусов разбирались немногие.



Львовский долгожитель



21 мая 1945 года был учрежден Львовский автобусный завод (ЛАЗ) — и началась грандиозная стройка. Сначала завод выпускал вспомогательное оборудование, а затем на нем хотели начать выпускЗИС-155. Однако было принято окончательное решение разработать собственную модель автобуса. В ее основу легли последние отечественные и западные наработки, в частности автобусов «Мерседес Бенц 321» и «Магирус». И уже в 1956 году был выпущен первый львовский автобус ЛАЗ-695.



Первая модификация автобуса имела крышу со стеклянными закругленными краями. Правда, летом, в жару, это создавало в салоне понятные неудобства.



Поэтому стекла уже через два года убрали. Зато появились «козырек» над лобовым стеклом и широкий воздухозаборник на задней части крыши — подававший воздух в моторный отсек, расположенный под задними сидениями.



С 1973 года модель получила индекс Н :

ЛАЗ-695 смог продержаться на конвейере целых сорок шесть лет, что можно назвать рекордом. Причем после прекращения производства на ЛАЗе его еще несколько лет мелкими партиями собирали на нескольких украинских предприятиях. За это время на трассу выехали более трехсот тысяч львовских автобусов!



Помимо того был широко распространен ЛАЗ 697/699:



Но это все-же междугородний автобус.

Закончив сериал про советские автобусы переместимся за океан.

Крупнейшая автобусная компания США названа по имени породы собак. Greyhound символ компании, которые можно увидеть в США везде, на автобусах, автовокзалах, остановках. Автобус Greyhound - это не самое быстрое средство передвижения в США. Это одно из самых интересных, вездесущих и дешевых. Это часть жизни американцев, свободно перемещающихся по стране.



Greyhound ("Борзая" или, в дословном переводе, "Серая гончая") – это название стало и символом американских магистральных автобусов.

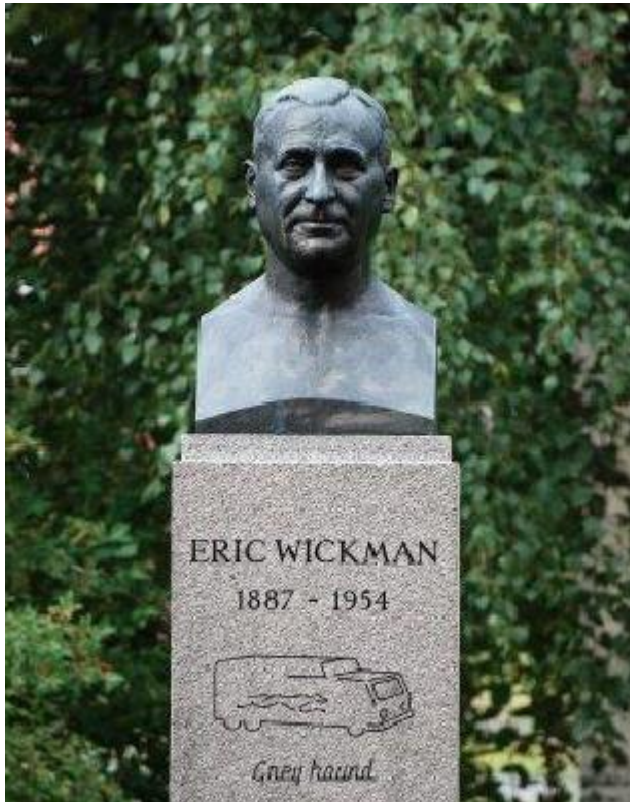
Серебристые, с гофрированными бортами машины "в стиле Greyhound" без малого шестьдесят лет ходят по дорогам США, причем за эти годы их дизайн существенно не изменился...

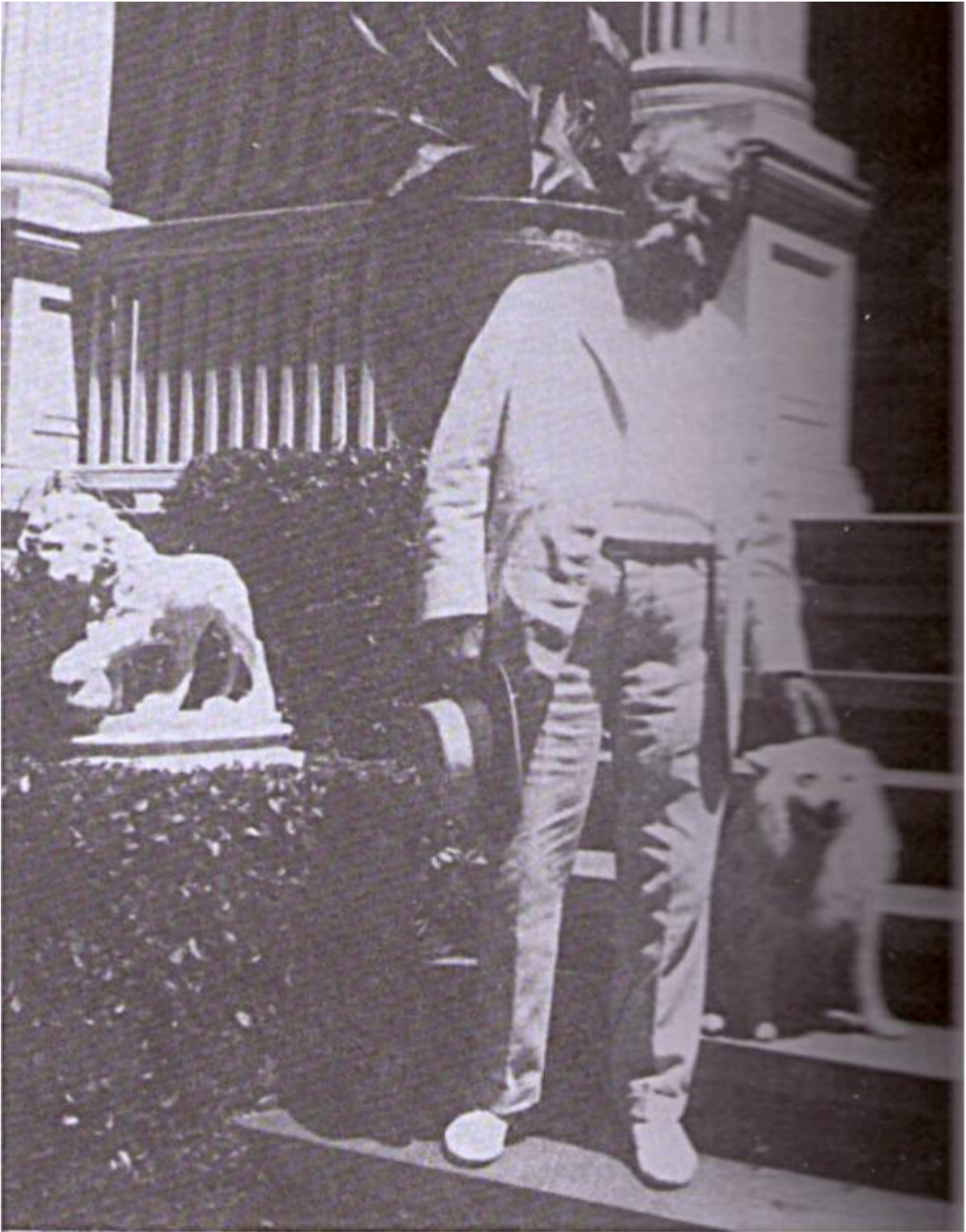


Из истории компании.

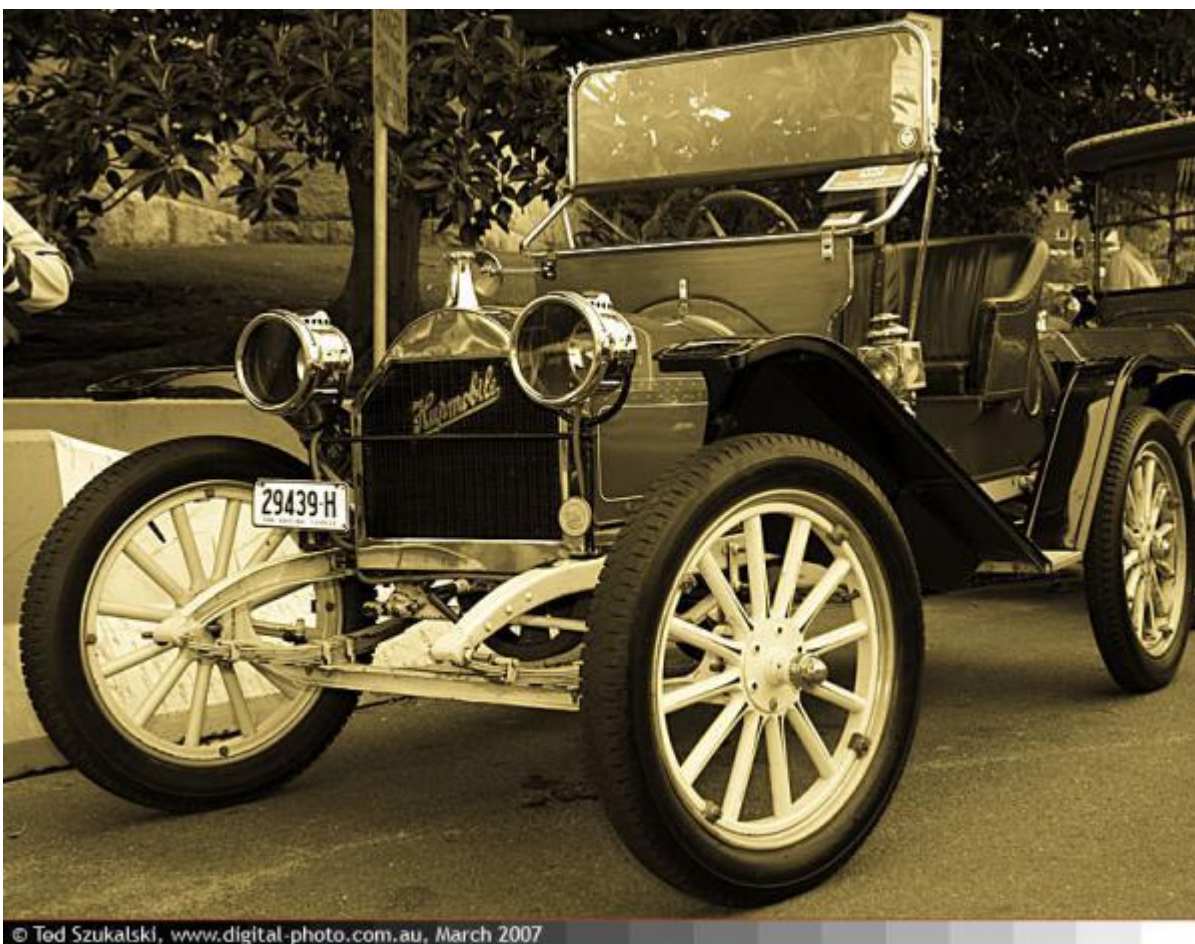
В 1893 году Хиббинг был небольшой деревушкой, расположившейся в семидесяти пяти милях от Далата. Каково же было удивление его жителей, когда через несколько лет под улицами их ничем доселе не примечательного селения обнаружили огромные залежи железной руды. Деревню тут же перенесли на две мили к югу, открыли доступ к руде, шахту назвали Махонинг.

В 1913 году двум шведским эмигрантам - Карлу Ерик Уикмену и Эндрю Андерсону - надоело ежедневно бурить землю.





Они решили объединить свои сбережения и заняться перепродажей семиместных автомобилей (Humobile), сконструированных Бобби Хаппом, бывшим ближайшим помощником Рэнсома Олдса, основателя фирмы "Олдсмобиль" (Oldsmobile).



К сожалению, у партнеров не хватило денег на то, чтобы развернуться, да и "бизнес-план" потерпел полный провал - никто в Хиббинге так и не пожелал купить тот единственный семиместный автомобиль, который пытались продать два незадачливых шведа.

Шахтеры с разработок Махонинг, а именно они составляли большую часть населения Хиббинга, не могли себе позволить купить даже мало-мальски сносный автомобиль, не говоря уже о таком семиместном красавце. Рудокопы ходили на работу пешком за 4 мили от дома, а некоторые, жившие еще дальше - в поселке Элис, на 2 мили южнее Хиббинга, за восемь миль.

Однажды шведы смотрели на бредущих мимо них шахтеров, и их осенила идея. Уикмен и Андерсон решили оставить затею с продажей автомобиля и торговать... поездками.

За первый рейс они собрали 2 доллара и 25 центов. Конечно, это трудно было назвать состоянием, но даже такая сумма являлась стимулом к продолжению дела. Предприниматели ежечасно курсировали между пожарной станцией в поселке Элис и салуном в Хиббинге, потом - дальше до шахты и - обратно. Сначала они брали возмутительно высокую плату в 1,5 доллара, потом, когда поняли, что в семиместную машину можно усадить до 18 человек, снизили тариф до 15 центов в одну сторону и 25 центов за поездку туда и обратно.

Транспортную компанию двух шведов в Хиббинге прозвали "Линией снуз" (шведское слово "снуз" буквально означает "жевание табака": шахтеры постоянно жевали табак и отплевывались). Популярность "Линии снуз" постоянно росла, и предприниматели взяли на работу еще одного шведа, Арвида Хида, поскольку тот владел автомобилем "бьюик" (Buick). Теперь у фирмы имелось два автомобиля и три водителя. Транспортная компания начала работать круглосуточно.

В 1915 году фирма смогла приобрести два автобуса, смонтированных на шасси грузовиков, и включить в маршрут

городок Нэшуак, расположенный в 15 милях к северу от Хиббинга. Тут подняла свою мерзкую голову змея конкуренции. По тому же самому маршруту начал курсировать конкурент Ральф Боган на своем "студебекере" (Studebaker), причем взимая за проезд пониженную плату.

Studebaker 1916 год.



Началась настоящая война, которая продолжалась до тех пор, пока обе стороны не поняли, что, враждуя, только теряют деньги. Вследствие этого "Линия снуз" впервые сделала то, что впоследствии стало политикой будущего "Грэйхаунд": шведы предложили Богану сотрудничество на правах одного из членов компании.

Название фирмы-перевозчика вначале было изменено на "Месаба" (Mesaba), а маршрут включал теперь заезд в Далат. В 1926 году Уикмен продал свою долю за 60000 долларов и организовал холдинговую компанию "Мотор Транзит Корп" (Motor Transit Corp, МТК) под финансовым обеспечением Северной железной дороги.

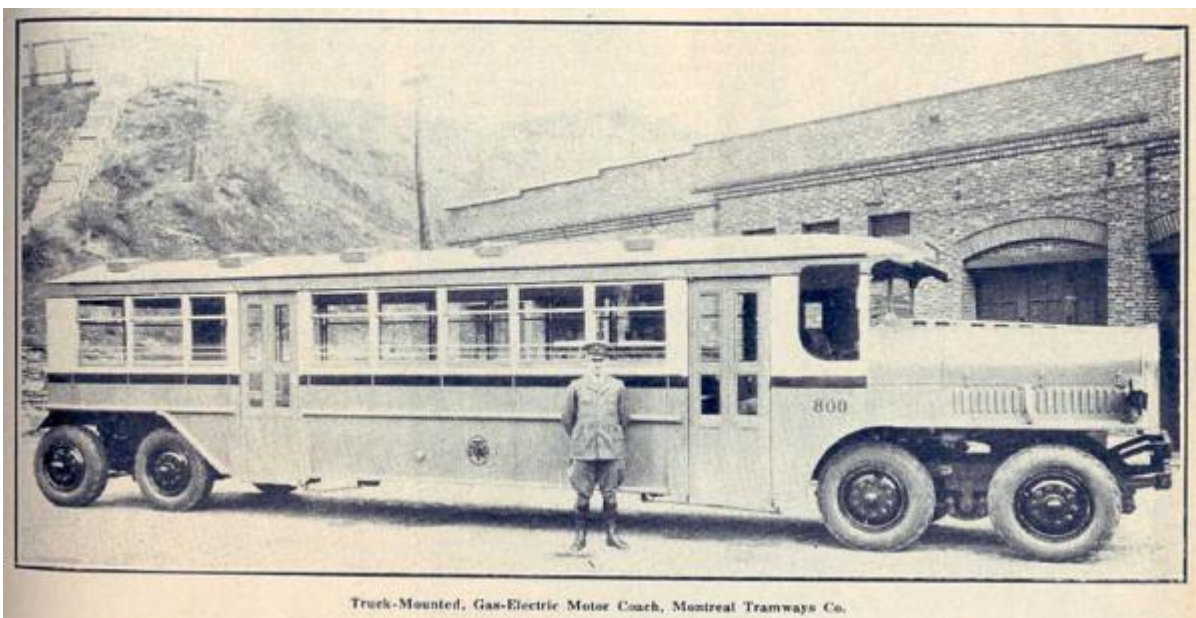
Studebaker 1916 года использовавшийся на линиях новой компании.



МТК начала скупать небольшие автобусные предприятия в регионе Великих озер. Одним из таких предприятий руководил Е. К. Экстром, который поставил условием присоединения назначение его на пост президента МТК.

Вначале своей деятельности Greyhound использовал разные автобусы и переделанные грузовики, поэтому в парке автобусов раннего Greyhound можно было встретить и таких монстров.

МТСО-800



The Old and the New in transportation

THE Stage Coach was the First Word in American transportation—the Nite Coach is the Last Word! What a stride in travel progress—from the dusty old overland stage above, to the gleaming Nite Coach below, with its 24 comfortable berths by night, 24 air-cushioned chairs by day, its dining service and other refinements. Truly the great highways have again come into their own—and the Pickwick-Greyhound Lines have made possible this era of scenic, comfortable travel, at less cost. Nite Coach service begins here soon—regular coach travel now to all parts of the United States.

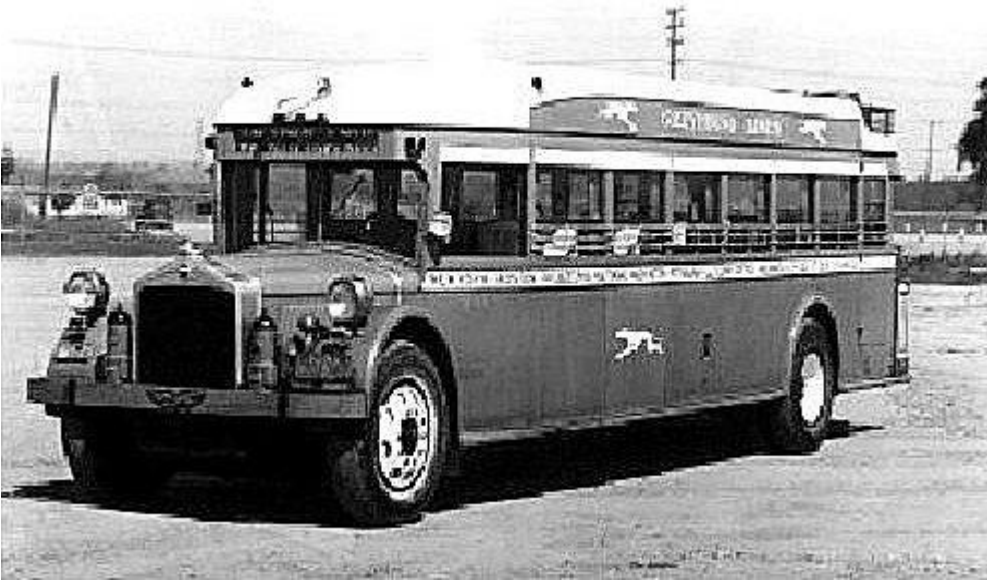
TERMINALS
11th & Wyandotte, 11th & McGee.
Tel. HARRISON 7400.

**PICKWICK
GREYHOUND
Lines**

Уже в этот период компания определила свой выбор в отношении производителя. Большую часть автобусов, начиная со середины 20-х годов прошлого века, составляли автобусы General Motors.

Особенно популярным был Z-250.

General Motors Z-250 1927 год.



Z-250 1935 год.



Z-250 1938 год.



В отношении происхождения знаменитой марки, имеются, по крайней мере, две версии:

Первая. Для того чтобы меньше бросалась в глаза дорожная пыль, Экстром выкрасил все свои автобусы серой краской, используемой обычно для покрытия корпусов боевых кораблей. Однажды хозяин гостиницы пошутил, что, мол, эти автобусы похожи на серых борзых псов. Вскоре это сравнение превратилось в прозвище.

Вторая. Братья Фэгеол в Окленде, штат Оклахома, превращали легковые машины в микроавтобусы, "растягивая" их в длину и увеличивая таким образом число посадочных мест. Снаружи они скрывали сварочные швы и прочие дефекты под толстым слоем серой краски. Водители прозвали эти автобусы "таксами", но один шофер в Калифорнии заявил, что его автобус "лучше, чем такса", и что он, скорее, "борзой пес".

Как бы там ни было, Уикмену нравилось название "Грэйхаунд". В 1925 году он решил поместить изображение мчащегося борзого пса на все автобусы своей фирмы. Через 10 лет автобусы фирмы МТК заполнили всю страну: большой пес сожрал десятки маленьких собачек автобусного бизнеса, покрыв Америку от океана до океана сетью транспортных маршрутов.

Автобусная станция в Нью-Йорке. Greyhound Bus Terminal, New York, 1936 год.



Old Michigan station.





Cleveland Greyhound Terminal

Практические результаты работы, опыт, имя (по нашему - бренд), и активная реклама выводила Greyhound в лидеры пассажироперевозок в США.



GREYHOUND

points to a great **BIG** vacation
at the very **LOWEST** cost!

It's a BIG vacation—whether it's a few days or a few weeks—because the good time begins at the beginning... the moment you board a modern SuperCoach, to enjoy so much relaxation, serene close-up scenic sights, such big savings. No matter where your favorite brand of vacation fun is found, Greyhound will take you there along America's most famous highways. Its SuperCoach travel through the 48 States and Canada, down to Mexico... such is all the exciting vacation spots: the busy cities, gay resorts, wonder-filled National Parks. With your Greyhound ticket, you get the freedom and flexibility of highway travel—but none of the bother of driving your own car! And the cost is only a third as much as private car operation... far less than any other type of public transportation. Call your Greyhound agent today!

Almost Any Place in North America! Take Your Choice!

Some of the important National Parks and Monuments • Empty great cities: New York, Chicago, Philadelphia, Toronto, San Antonio, St. Louis and the more • Boston and New England historical sites • Route 66 • Some of the historic sites, vacation areas of the Canadian Rockies • Historic Washington, D.C. • Atlantic Coast beach resorts • Colonial Virginia • Florida Florida, Gulf Coast and charming Old Town • Blue Water, Louisiana and Canada, down to Mexico... such is all the exciting vacation spots: the busy cities, gay resorts, wonder-filled National Parks. With your Greyhound ticket, you get the freedom and flexibility of highway travel—but none of the bother of driving your own car! And the cost is only a third as much as private car operation... far less than any other type of public transportation. Call your Greyhound agent today!



FREE! "MAKING AMERICA YOURS" GUIDE TO HELP YOU PLAN YOUR 1955 VACATION

Illustrated Information Cards, 100 W. Madison Street, Chicago 5, Ill. - Send on the little describing card from all Greyhound "Making America Yours" - which include helpful transportation, sightseeing, all-around information.

NAME _____
ADDRESS _____
CITY _____ STATE _____



Карта линий Greyhound.



Как писалось выше, основу парка Greyhound составляли автобусы производства GM.

Америка по части автобусов отличается от Европейского стиля производства. Если здесь мы привыкли к таким понятиям как НЕСУЩИЙ кузов, просто КУЗОВ и ШАССИ (в котором тоже есть отдельные крупные компоненты), то в США всё обстоит по-другому. В постройке автобуса могут принимать участие несколько фирм. Двигатель и КПП одни фирмы, автобус в сборе другая фирма, а салон ещё какое-нибудь предприятие. Иногда при участии перевозчика.

Поэтому одни и те же автобусы встречались под разными индексами и марками.

На пике популярности Greyhound в наибольшем количестве используемых автобусов был "Серебробокий" - GM "Silersides" PD 3751 образца 1939 года. Он стал настоящим совместным бестселлером компаний GM и Greyhound.



После дебюта на Нью-Йоркской всемирной ярмарке "Silersides" был запущен в серию: он был оснащен двухтактной дизельной "шестеркой" и (революционное решение для того времени) кондиционером GM Frigidaire.



Модель получилась настолько удачной, что выпускалась до начала пятидесятых годов, а дизайнерские решения, заложенные в "Silersides", остаются неизменными и по сей день: гофрированный кузов с нарочито "вагонными"

обводами, отсутствие фальшрадиаторной решетки, круглые световые приборы. Можно сказать, что "Серебробокый" на долгие годы определил дальнейшее направление в развитии американских междугородных автобусов.

GMC PD-3751 Greyhound 'Silver Side' 1948 год.





В 1950 годах появился более современный и комфортный GM PD-4104.



Эту модель автобуса можно часто увидеть в кино.

Кадр из фильма "Где вы были, когда погас свет"? 1964 год.



Следующим хитом компаний-компаньонов стал "Театрал-бродяга" GM "Scenicruiser" 1954 года.

Один из первых GM Scenicruiser поступивший в Greyhound.

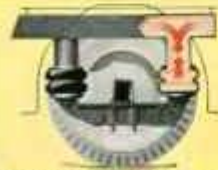




Every mile a Magnificent Mile...
every highway a strip of velvet...



Complete Washroom—with wash basin, running water, toilet, other conveniences.



Air Suspension Ride—Entire coach floats on cushions of air, in rubber-nylon bellows.



"Highway Traveler" coaches also offer Air Suspension, huge picture windows.

when you travel in the amazing new

Scenicruiser.

Here's the finest, most luxurious motor coach ever built, with features of comfort and riding ease never before found in travel . . . the brilliantly-designed Greyhound Scenicruiser!

Scores are already in service, hundreds more on their way—and only Greyhound will operate these sensational coaches—raised-level, panoramic sight-seeing, tasteful appointments, unbelievably smooth operation (Scenicruiser actually floats on air).

GREYHOUND

FREE! FULL-COLOR PLEASURE MAP OF AMERICA WITH TOUR FACTS

Mail to Greyhound
Tour Dept., 71 W.
Lake Street, Chi-
cago 1, Ill., for full-
color trip-planning
map—with details
on 50 Greyhound
Expense-Paid Tours.

Name _____

Address _____

City & State _____

Send me special information on a tour to:

HG-10-54



Redden Archives Collection



Bob Redden
April 1954
St. James Ave. Terminal
Boston, MA

Дорогостоящий "Scenicruiser" не являлся основной машиной "Грейхаунд Лайнс", основу автобусного парка составляли другие, менее притязательные и более экономичные машины. Его уделом было формирование имиджа компании (тем паче, что вся партия была построена исключительно для нее), потому-то "Театрал" эксплуатировался на самых престижных и дальних линиях. Начиная с середины 60-х, "Грейхаунд", да и остальные американские транспортники, стали постепенно переходить на продукцию других фирм, вроде Trailways' Eagle Manufacturing или канадской MCI (Motor Coach Industries). General Motors же, выпустив в 1980 году свой последний дорожный лайнер, гордо покинул сферу производства междугородних автобусов.

На базе испытанных временем и километрами дорог по США автобусами в Greyhound производства GM предполагались и такая эксплуатация.

Передвижной (мобильный) полицейский участок.



Или в почтовом варианте.

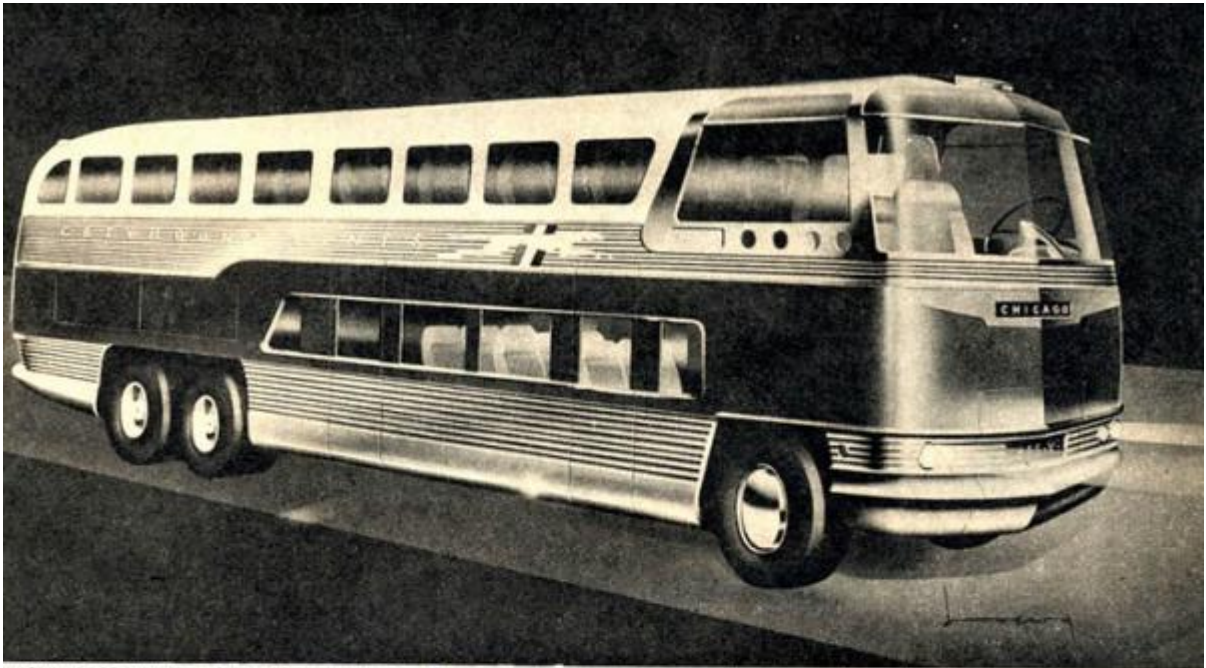


Для США, страны динамики, свободы перемещения Greyhound стал самым массовым, демократически доступен (по ценам) и конкурентноспособным, как перед другими автобусными компаниями, так и перед железнодорожными перевозчиками, а особенно перед набирающими силу авиакомпаниями.



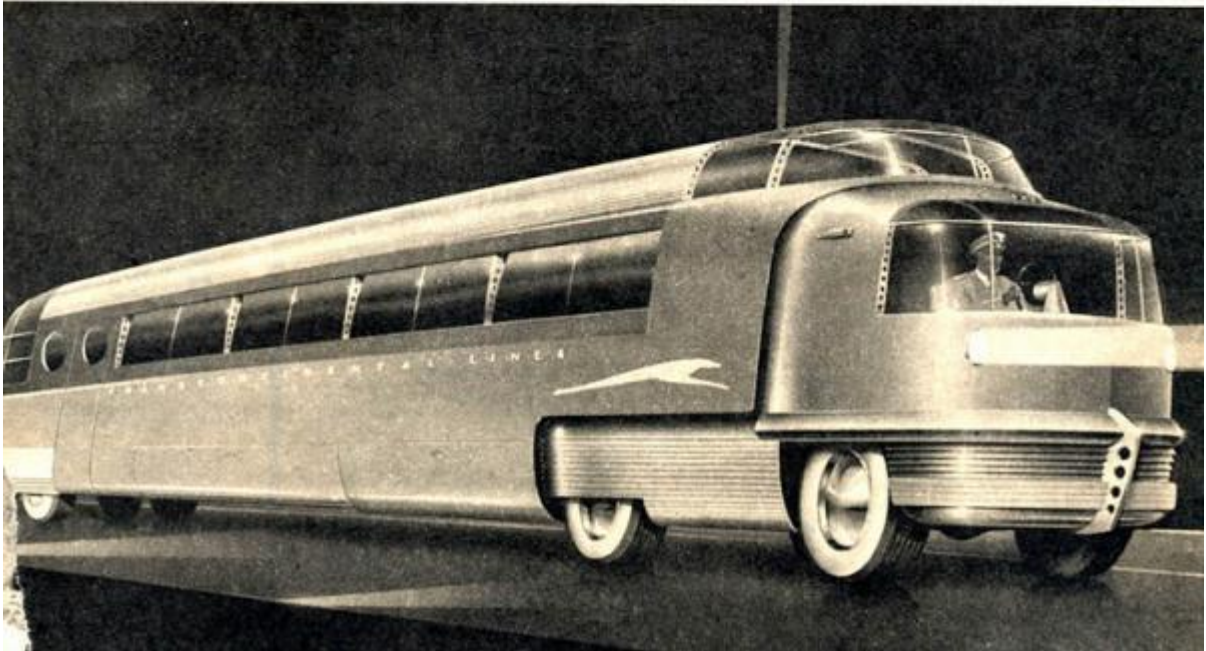
In fewest words, that's the Greyhound Story!

Таким виделось наземное будущее Greyhound в 50-х.



ue for tests this summer is this double-deck super-coach, designed and engineered by Greyhound with Raymond Loewy Associates. This 50-pass-

enger bus is same length as modern coach but 18 inches higher. It will have wash room, toilet. Either of the twin engines can keep it rolling.



И воздушное развитие Greyhound.



"Грэйхаунд Компани" ушла из автобусного бизнеса в 1987 году, что породило неразбериху. Как и многие крупные корпорации, "Грэйхаунд" переключилась на другие объекты деятельности - торговлю мясом, мылом, эксплуатацию аэропортов, а автобусную линию компания продала инвесторам из Техаса. Логично, что новая автобусная компания оставила название "Грэйхаунд", но нелогично, что безавтобусная старая компания сохранила наименование "Грэйхаунд" и назвала себя "Грэйхаунд - Дайл Корпорэйшн". Правда, совсем недавно здравый смысл восторжествовал: они убрали слово "Грэйхаунд" и теперь называются просто: "Дайл Корпорэйшн" (Dial Corporation).



Источник: greyhound.com, gorod.tomsk.ru