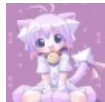


# Скотовоз — Lurkmore



## A long time ago, in a galaxy far, far away...

События и явления, описанные в этой статье, были давно, и помнит о них разве что пара-другая олдфагов. Но Анонимус не забывает!



## НЯ!

Эта статья полна любви и обожания. Возможно, стоит добавить [ещё больше?](#)

**Скотовоз** (*Луноход*, известный также как *ЛиАЗ-677* «Сарай») — городской автобус производства Ликинского автобусного завода с *недалённым* карбюраторным двигателем, переднемоторной компоновкой, *гениальной музыкальной гидромеханической АКПП под звон бутылок* и люминесцентным освещением, что для *Советского Союза* (и не только) было прорывом. Правда АКПП была всего лишь двухступенчатой, первая передача была понижающей, вторая — прямая, гидротрансформатор работал на обеих ступенях, затем, по мере роста скорости, на второй передаче блокировался, так что фактически ступени было таки три. Зато передачи можно было пересчелкивать вручную, хоть этим никто и не пользовался. А люминесцентное освещение было сделано по примитивной схеме, что работало оно нестабильно, и его часто просто не включали. Эпичный психоделический ужос и песдец на просторах этой страны, жуть и кошмар на 30 с лишним лет, одним лишь видом разрушающий мозг населения.

Вообще, скотовозом звали любой автобус в которой набивалось чуть более, чем дохуя народу. При перевозе быдла обыкновенного, крупно-рогатого, на бойню (на скотовозе настоящем), чтоб животишка не падала и не переломала себе ноги, и своим ходом выбегала из грузовика, их загоняют в кузов пока не достигнут того количества, при котором упасть они просто не могут — некуда. Это зело напоеминает, как пипл едет в автобусе в час пик.

Есть мнение, что «Скотовозами» 677-е стали называть после напейсания про них статьи на некой «Лурке», где их обозвали оными, но на деле это произошло раньше. Насчет появления такого названия существует две основных версии. Первая гласит, что название "скотовоз" появилось в крупных городах в конце жизни СССР, когда появились первые проблемы с разваливающимися системами общественного транспорта. Вторая - название "скотовоз" появилось в интернетах с развитием оных в нулевые в среде транспортных фанатов преимущественно из столицы. Нестолличные при этом бьются головой о стену и доказывают с хрипом в горле, что "скотовоз" - вариант исключительно московский/подмосковный, а в замкадье их называли или нейтрально или ласкательно, и ни о каких скотовозах в жизни не слыхивали. Как бы то ни было, "луноход" действительно было наиболее распространенным и узнаваемым названием 677-го. По опыту общения одного из авторов с жителями регионов необъятной, при слове "луноход" модель автобуса идентифицировалась собеседниками безошибочно.

Алсо «скотовозом» называют остеклённые контейнеры на колёсах, которые подвозят пассажиров в аэропорту от выхода до *трапа* самолёта. Такое прозвище они получили ввиду вертикального расположения подавляющего большинства перевозимых (как в конюшне) по причине крайне малого количества сидячих мест (примерно на *три с половиной калеки*). ЛиАЗ также получил это прозвище за стоячие места в конце салона.

Впоследствии с появлением интернетов «скотовозами» стали называть любые автобусы, рассчитанные на *давку* перевозку максимального количества пассажиров за счёт малого количества сидячих мест и большого количества стоячих (что на практике выливалось в кучу «воздуха» в салоне со спорадически рассыпанными по краям сиденьями). Примеры - ЛиАЗ-5256/5293/6212 и ранние НефАЗ-5299.

## История

Разработка нового годного автобуса началась на ЛиАЗе еще в начале 60-х. Первые опытные образцы появились в 1962 году. В течение еще 5 лет был построен десяток опытных автобусов, которые отправлялись в *кругосветное путешествие* на испытания. ЛиАЗ-677 начали выпускать в 1968 году. С 1978 года выпускалась модернизированная версия автобуса,

## ЛиАЗ-677М ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОБУС / THE MOST POPULAR RUSSIAN BUS

Подробный обзор  
Автобус ЛИАЗ-677 - История создания и тест-драйв | Советский автопром |  
Зенкевич Про Автомобили

Ещё документалочка  
<https://www.youtube.com/watch?v=AKv9cuV0Ai8>

Фильм о сабже  
Тобольск. Автобус ЛиАЗ 677. (Tobolsk, the Bus Liaz 677).

Чувак, это рэпчик. На музыку Д. Тухманова «Чистые пруды», между прочим  
<https://www.youtube.com/watch?v=cv-m-eNo1BE>

Разнообразия

ЛиАЗ-677М. Вот тут и начинается [ад и израиль](#) с процессом модернизации, который шел в течение 8 лет и о котором можно почитать во [всезнающей](#). Более кавайный вариант с пластиковой мордой, как это часто случается, был выпилен и в серию не пошёл. После этого автобусы продолжали выпускаться без каких-либо значительных изменений. Последний ЛиАЗ-677М сошёл с конвейера Ликинского завода 7 августа 1994 года, однако в некоторых других городах (Яхрома, Орехово-Зуево) их клепали аж до 2000-го (А по утверждению педевикки — штучно клепали сверх того еще года два). Всего было выпущено многим [более 9000](#) Луноходов всех модификаций, из них 7133 автобуса было экспортировано в шестнадцать стран: восточная Европа, [ГДР](#), Куба и Монголия.

После 2000 года в [зажравшихся столицах](#) автобусы ЛиАЗ-677М начали досрочно выпиливать как не приспособленные под быдлотурникеты. Однако и в 2010 году ЛиАЗ-677М продолжает эксплуатироваться в качестве техпомощи, а также остатки вывезли в Замкадье.

В 1967 году один из первых серийных 677-х демонстрировался на ВДНХ, за его создание группа работников завода была награждена медалями выставки. В 1972 году на Международной ярмарке в Лейпциге автобус ЛиАЗ-677 был отмечен [Большой золотой медалью](#) и дипломом I степени. Но поскольку Лейпциг 72-го года — это всё тот же Советский Союз, только немецкоговорящий (ибо [ГДР](#)), мнения на тему, вин это или нет, сильно расходятся в зависимости направленности ФГМ дискутирующих. Впрочем, достаточно взглянуть на ровесников 677-го с загнивающего Запада — Мерс О305 и его близняшек стандарта VöV (которые выпускал и вполне успешно продавал в ФРГ ВНЕЗАПНО даже Ikarus) — чтобы сей вопрос отпал сам собой.

## Техническая сторона

С технической точки зрения Луноход — типичный автобус 50-х годов: кузов уже несущий, без рамы, на объёмной сварной конструкции (которая по мере гниения, разумеется, лопалась и гнулась), но высокопольный, с установкой всех агрегатов под ним. Мягкость хода обеспечивалась за счёт использования пневмоподвески, однако из-за отсутствия какой бы то ни было системы поперечной стабилизации<sup>[1]</sup>, при поворотах ЛиАЗ-677 очень сильно даёт крен, ввиду чего поездка в переполненном автобусе неиллюзорно [доставляет](#). А порядком раздолбанный, набитый ЛиАЗ вообще имел обыкновение ездить с перманентным креном градусов в двадцать на левый/правый борт, вызывая тоскливое чувство, что вот-вот завалится к ебням. Вконтактке один из анонимусов, увидев в группе 90-х фотографию Лунохода, засвидетельствовал, что когда он был молод и ездил на военно-полевые сборы на ЛиАЗе, перед каждым поворотом водитель переполненного автобуса орал, как ненормальный, чтоб все пассажиры наклонялись в сторону, обратную повороту. Нихуёвый крен во время прямолинейного движения, как правило, вызывался неравномерным расположением кресел в салоне, и следовательно неравномерным распределением нагрузки от кубометров мяса в набитом под завязку пепелаце, ну а со временем — и кончиной пневмокранов подвески на более нагруженной стороне. Весьма нервирует поездка в автобусе, тормозная система которого по факту может сработать, а может и не сработать — воздух для подвески и для тормозной магистрали идёт по одной и той же системе, а автобус начинает замедляться только при энном давлении (обычно на 3-4 атмосферах). Обнаружить баллоны с воздухом можно, если открыть один из люков по правому борту.

А ещё, резиновые подушки периодически оглушительно лопались, после чего воздух уходил из системы и автобус оставался без тормозов!

Это объясняется тем, что у ЛиАЗа нет энергоаккумуляторов в тормозной системе, как у КамАЗа, например. У него тормозная система как у ЗиЛа. Поэтому при разрыве подушки воздух для торможения остаётся только в ресиверах, то есть экстренно затормозить можно. Также в ЛиАЗе корма была ощутимо легче передней части, и на хорошей кочке пассажиры, стоящие на задней площадке, подпрыгивали так, что [Сергей Бубка](#) умирал от зависти. При этом, сидящие на заднем сиденье даже иногда бились башкой об потолок. Часто школата, стоя на задней площадке и держась потными ладошками за поручни, с замиранием сердца ждала какой-нибудь более или менее серьезной колдоебины на дороге, чтобы



Ты смотришь на него, как на [няшку](#)

Ты смотришь на него, как на [няшку](#)



Взлет пепелаца. Буль-буль-буль-буль!

Взлет пепелаца. Буль-буль-буль-буль!



Правило [метробабок](#) в них обычно не действует

Правило [метробабок](#) в них обычно не действует

подпрыгнуть повыше и почувствовать что-то наподобие невесомости<sup>[2]</sup>. Эта же школота, на том же месте и в той же позе, когда на сабже ее везли в колхоз, дождалась действительно серьезной колдоебины, коим в русском поле несть числа, чтобы подпрыгнуть на ней и далее продолжать синхронно подпрыгивать в резонансе с колебаниями фюзеляжа по тангажу, что приводило к такой раскачке, что невесомость испытывали уже все пассажиры и особенно громко матерящийся водитель, амплитуда перемещения которого по вертикальной оси была максимальной. Спереди же было так мягко, что все кадиллаки-кабриолеты, популярные в Америке в 50-х годах, люто и бешено завидовали.

Скоростной режим определялся степенью раздолбанности коробки. Так, на ровной дороге автобус развивал скорость в среднем 40 км/ч, максимум при разгоне мог быть, как и у современных автобусов, до 90 км/ч. Однако при встрече со сколько-нибудь серьёзной горкой, он начинал ползти чуть быстрее пешехода (7-10 км/ч). Отсюда ещё одно народное название агрегата — «клопозавр», ибо полз, как клоп по стене. Известны также случаи, когда приходилось выходить из салона и вручную заталкивать автобус на гору (сожжённые фрикционы первой передачи), что несказанно доставляло пассажирам. Приходилось этот автобус толкать каждые выходные. И после этого спрашивается, кто кого возил? Пассажиры отзывались об этом автобусе с любовью, что выразилось в наречении его «луноходом», «мослом», «чемоданом», «сараем», «бревном», «бáржей» и прочими благодарными прозвищами.

Вместимость нашего героя в часы пик, номинально — до 110 пассажиров массой 51,5 кг по сравнению с предшественниками, и мягкость хода в сравнении с быдлоПАЗиками являлись несомненными достоинствами.

Водители, осуждённые на летние работы бок о бок с вонючим, ревущим и кипящим движком (летом открывались все возможные отверстия для охлаждения воздухом, алсо, левая нога водятла, ввиду свободности от управления транспортным средством, опускалась в заранее приготовленное ведро холодной воды), [срали кирпичами](#) и проклинали тот день, когда их угораздило сесть за баранку этого пылесоса.

Тем не менее:

На легендарном ЛиАЗе-677, первой самостоятельной разработке завода, я в свое время учился в автошколе, и — вы не поверите! — получал удовольствие от вождения. Даже несмотря на то, что дышал выхлопными газами, проникающими в кабину, жарился рядом с раскаленным двигателем, слушал садистскую какофонию «блуждающей» на холостом ходу трансмиссии, а в поворотах изо всех сил старался не положить на бок валки «шестьсот семьдесят седьмой».

С той моделью связана забавная история: появление ЛиАЗа-677 в автобусных парках благоприятно повлияло на семейную жизнь водителей! Знаете, почему? Работая на предшественнике ЗИЛ-158 без гидроусилителя руля и с механической коробкой передач, водители выматывались так, что дома не были способны ни гвоздь забить, ни мусор вынести. А на ЛиАЗе-677 были и гидроусилитель руля, и коробка-автомат. [1]

Качество сборки было традиционно совковым (а при рашке ещё более уёбищным), гидромеханическая коробка размером с небольшой холодильник пожирала [сотни нефти](#). По этой причине на конечные станции автобуса выезжали цистерны-дозаправщики. Нефтедобывающий Советский Союз считал, что может себе такое позволить. А в мелких городах не парились и меняли коробку на простую механику (порой с заменой движка на дизельный ЯМЗ). «Доработка напильником» оказалась настолько винрарной, что полученные в результате «бешеные сундуки» кое-где до сих пор с шустростью тараканов бороздят Большой Театр, гремя на кочках всем, что может греметь. Но, по мнению фанатов, это уже не Луноход.

Крыша у автобусов состояла из отдельных фрагментов металлического листа, потому начинала протекать сразу после схода с конвейера. В случае, если в парках не заморачивались и организовывали душ для пассажиров, развивался процесс гниения (там, за панелью потолка, самые условия для этого), и со временем крыша начинала жить отдельной



ЛиАЗ-677 как звездолёт. [Grammar nazi](#) негодуют

ЛиАЗ-677 как звездолёт. [Grammar nazi](#) негодуют

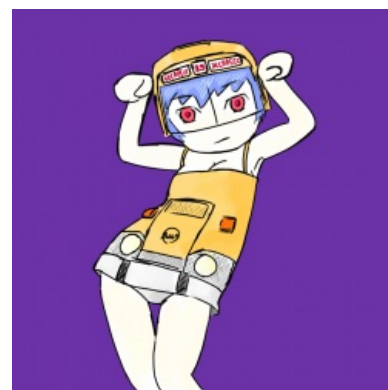


ЛиАЗ-677 уже прилетел

ЛиАЗ-677 уже прилетел



Фанарт. Нарушено правило «ПиЗда»: Правый — Зелёный



ЛиАЗ-тян

жизнью, держась на вертикальных поручнях и честном слове. Пассажиры, держащиеся за поручни, в данном случае выступали в роли рёбер жёсткости, скрепляющих салон в единое целое. Задняя площадка находилась чуть ниже уровня пола, силовой каркас заканчивался перед ней, и как результат — на старости лет отваливалась жопа. Чтобы жопа совсем не отвалилась, нагрузку на неё снижали установкой дополнительных сидений в заднем свесе, уменьшая таким образом предельную плотность сельдей-пассажиров.

**Школота** обожала ездить, сидя на запасном колесе, которое находилось, разумеется, в салоне, на той же задней площадке.

Выхлопная труба, проходящая вдоль салона автобуса, ~~ее~~ ~~временем~~ довольно скоро ржавела, что превращало Луноход в **газовую камеру**, и породило локальный мем: «Автобус отапливается выхлопными газами».

Дополняли интерьер поручни, обтянутые рифлёным пластиком. На всех остальных автобусах они были либо обтянуты гладким пластиком, либо просто выкрашены. В углублениях таких поручней скапливались горы ценного биоматериала, поэтому, подержавшись за сабж рукой, не одетой в резиновую перчатку, вполне можно было получить на ладони не только флору и фауну, но и вполне разумную жизнь, которая пыталась войти с тобой в контакт. На отслуживших своё автобусах накладку на поручнях обычно не восстанавливали, а надевали рифление a-la Икарус или вообще оставляли так. Алсо, практиковалась обмотка ПВХ-трубкой и синей ПВХ-изоляцией. В начале 90-х встречались и поручни с простым окрашиванием в один слой. Краска быстро облезала и получалось **УГ**.

Характерной особенностью автобусов, уже бывших в эксплуатации, было «бренчание» и звон в подполье, будто водитель запрятал там свою записку пустых бутылок, штук эдак двести. **На самом деле**, подобное явление объясняется тем, что трансмиссия Лунохода, кроме основных узлов, включает в себя два карданных вала с промежуточными опорами. Один перед ГМП, другой за. Знакопеременные нагрузки, возникающие на первом кардане во время работы двигателя на холостых оборотах, заставляют стучать изношенные крестовины и шлицевые соединения кардана, тем самым вызывая тот неповторимый перезвон.

**Двери.** Интересны были тем, что открывались с помощью боковых, видимых каждому, пневматических толкачей. Обычно со временем они просто отрывались от самой двери, и открыть её после этого было практически невозможно. Толкачи эти практически никогда не открывали дверь полностью, оставляя зазор размером для очень худой тушки, куда приходилось пропихиваться каждому, что было особенно тяжело для упитанных. Часто это делалось самими водителями, совавшими башмак или бутылку между дверью и стенкой — так как в полностью открытом состоянии дверь клинило так, что её нельзя было закрыть. Часто закрывать их приходилось по инерции — движением или торможением автобуса. Легче было войти через задние двери — так как они имели спущенный задний салон и всего одну ступеньку. Тяжелее было залезать в передние двери, которые имели две крупные ступени под крутым углом, и поручень здесь редко помогал. В салоне, над огромным окном кабины водителя обзору каждого был видим рычаг с металлической табличкой, повествующей: «*для экстренного отключения дверей на случай аварии*» — разумеется, при его повороте вы снимали давление у дверных толкачей, и двери надо было открывать вручную. Двери были не очень-то безопасными. Ими могло ударить, прижать ногу, и даже прищемить палец между створкой и салоном.

**Проезд.** Уникален тем, что поначалу все данные Луноходы были оснащены ручными машинами для оплаты проезда, которые тестировали вашу честность и совесть. Как таковой, продажи у водителя не было. В салоне стоял ящик, который имел сбоку круглую ручку. Нужно было бросить в прозрачную прорезь монетку (в большинстве городов 5 коп), отмотать и оторвать себе маленький билет из газетной бумаги — **по типу, как отматывается туалетная бумага**. Этот ящик не имел никаких средств контроля оплаты, кроме верхнего прозрачного окна, где были видны все всунутые предыдущими пассажирами монеты, так что отмотать себе билетиков можно было любое кол-во по желанию — остановить вас мог только коммунистически кошерный гражданин, сидящий и видящий всё рядом (либо НЛП-табличка над этой урной для пожертвований — «Совесть пассажира — лучший контроль!»). Если же вас напрягали взгляды таких граждан, то можно было насыпать меди помельче, чтобы было трудно ее подсчитать через окошко, и смело отмотать на 1 — 2 билета больше, чем кинута денег. В дальнейшем от сей идеи отказались по понятным причинам — отсутствия у ЦА совести, как таковой, о чём, видимо, красноречиво говорил дисбаланс дебета и кредита полученных монет с отмотанными билетами. С середины 80-х стали вводиться компостеры. Билеты стали продаваться у водителя либо на автостанции. Позднее вообще чёрт знает где. Считалось, что пробитый билет не мог использоваться вторично. На самом деле некоторые ЕРЖ умудрялись использовать один билет до четырех раз. Достаточно было намочить его в теплой воде и прогладить утюгом. А можно было просто каждый день ездить в одном и том же автобусе — с одним и тем же билетом. Хотя, и это было излишне — автобусных контролеров можно было заносить в красную книгу, а водителю проверять билеты было незачем.



Отмотни билетца



Возьми меня с собой, я ещё пригожусь!

Без вышеупомянутых профит-ящиков купить билет можно было только в огромном окне кабины водителя. Некоторые автобусы оборудовались прорезанным в окне чуть выше мотора отверстием с мотающимся в нем треугольным поддоном, предназначенным для транспортировки монет от пассажира к водителю, а билетов — в обратном направлении. В других автобусах такого дивайса не имелось, и купить билет можно было только тогда, когда (если) водитель принимал деньги через форточку у потолка автобуса. В любом случае экстрим, когда во время езды наполовину повернувшийся водитель одним глазом смотрит на дорогу, а другим — на деньги и билеты, доставлял впереди стоящим ощущения ничуть не хуже, чем в современной маршрутке.

**Урна для билетов.** Единственный автобус (MAN не в счёт), по умолчанию оборудованный урной для билетов перед выходом. Крепилось это чудо обычно с левой стороны двери, если смотреть из салона. Такое расположение объекта наводит на мысль об участии в проектировке пепелаца жителей Туманного Альбиона, ибо в этой стране движение, как правило, левостороннее. Материал изделия был крайне востребован различными Кулибиными и славился прочностью и простотой обработки одновременно. Из-за этого частенько эти урны пропадали через 1-2 рейса.

## Где встретить в ДС

Как ни странно, но сразу два Скота притаились в 1-5 минутах ходьбы от Садового Кольца в Нерезиновой. Точные координаты: [2], либо другой в метре от него. Пародия на вечно пришвартованный в водах реки Невы крейсер «Аврора». Два юнита относятся к секте помощи нищелюбам, бомжам и **безногим** инвалидам афганской войны. Кроме того, парочка экземпляров притаилась на огороженной территории, принадлежащей 4-му автобусному парку, находящейся между Ленинградским вокзалом и платформой Рижская (если ехать в сторону Питера, то справа по ходу поезда) и формально называющейся «запасник музея пассажирского транспорта города Москвы» (Или музей ретро велосипедов) — Де-факто — эта парочка сгнила до негодного состояния и восстановлению навряд ли подлежит. Есть один живой и полностью рабочий экземпляр ЛиАЗ-677М в 5-м автобусном парке. Пассажиров не возит, выезжает лишь на выставки ретроавтомобилей Мосгортранса (обычно на день России и День города перед главным входом на ВВЦ). В городке Вышний Волочёк стоит памятник сабжу и склоним-таки головы — заслуженно. Также памятник сабжу имеется в Волоколамске. В Тольятти памятный знак, посвященный ЛиАЗу-677, установлен у Тольяттинского ПАТП-1. В Казани возле второго автопарка стоит в качестве памятника борт гаражный номер 02001 на вечном хранении **где-то тут в центре кадра**. Действительно, ярко и весело стоит на КПАТП-2; есть и второй памятник на КПАТП-4 (сразу за воротами). В Таре (Омская обл.) несколько штук до сих пор **эксплуатируется** на городских маршрутах. В самом же Омске, на местном заводе каучуков такой экземпляр катается в качестве дежурки, что характерно, выглядит прекрасно. В Унече (Брянская обл.) гнилые Сарай ещё ездят по улицам этой преисподней [3].

## Города в которых ещё сохранились



В эту статью нужно добавить как можно больше информации, где ещё можно встретить ЛиАЗ.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие **кошерные** вещи.

**Автобусные фанаты**, ностальжеры по СССР и **девятиности** и прочие олдфаги порою, имеют несколько странное желание — поехать через всю Матушку-Россию за тридевять земель, покататься на ЛиАЗе, ИЧСХ, такие места ещё есть на нашей планете. Основные заповедники ЛиАЗов находятся, как не трудно догадаться, в России и **в/на** Украине. Перечислим некоторые из них.

- Сохранилось примерно 10 штук в составе городского и пригородного автобусного парка Арзамаса, что под **Нужным Новгородом**, до настоящего времени (декабрь 2019 года), и это последние Луноходы в Арзамасе. Сейчас их уже отказались просто поддерживать в терпимом состоянии, (после визита в город нового губернатора области Никитина, сказавшего, что на них катался ещё его дедушка.) Некоторые из автобусов в 2010-м проходили капремонт на Бору и выглядели, как новые. Сейчас они уже не те, и доживают последние дни в ожидании списания, но по сравнению с отживающими свой век Луноходами других городов, Арзамасовские выглядят



После капремонта. **Фанаты радуются**

терпимо. Ходят они здесь, особенно в часы пик, неплохо, а по утрам забиваются как поезда в московском метро. Что, как указано выше, зимой при замерзании перепускного клапана между пневмоподушками задней подвески вызывает постоянный крен автобуса на одну сторону, на угол градусов в 20, безо всяких шуток. Так что аттракцион пока что жив и здоров, цена вопроса — 25 рублей. Причина этого, кстати, проста — маршрутчики-частники в городе не прижились, а зачем предприятию-монополисту закупать что-то новое — проще латать старьё. (Впрочем если не лукавить, цена капитального ремонта со сменой агрегатов на близлежащем заводе когда это еще происходила, была сравнима с новой грантой, надо ли объяснять что любой новый автобус стоил несравнимых денег?) Но через год, скорее всего, все они тоже уйдут в небытие, будучи заменены Пазиками и Мазами из Москвы. Торопись! См. С дорог Арзамаса исчезнут старые автобусы ЛиАЗ-677 [4]



Парник

В настоящее время последние оставшиеся автобусы Арзамаса распродают руководством предприятия: "Автопредприятие выставило на торги три автобуса: ЛиАЗ-677М 1994 года выпуска по первоначальной цене 130 тысяч рублей, ЛиАЗ-677М 1991 года также за 130 тысяч и ЛиАЗ-677 1991 года выпуска за 89 тысяч рублей. В мае этого года у арзамасских транспортников уже купили два исторических автобуса. Они теперь в Ярославле." - [Почему в Арзамасе выставили на продажу легендарные автобусы] На 31 декабря 2020 года последний ЛиАЗ в неплохом состоянии ездит по Арзамасскому району, по маршруту Арзамас - Туманово. Если хочешь проехаться на последнем "динозавре" ушедшей эпохи, торопись, ибо ходят слухи и о его продаже и замене на ПАЗик, которые начали поступать в городской АПАТ.

- В самом Нижнем Новгороде, в одной из автошкол, есть один, в отличном состоянии, оригинал 100%, за исключением увеличенной кабины для инструктора и дополнительной педали тормоза. Но на маршрут он не ездит, благодаря чему и сохранился.
- **Омская** область, город Тара. Город небольшой, но всё же достаточно протяжённый. Всего на данный момент действует 5 городских маршрутов, на которых трудятся 4 Лунохода, их бортовые номера 11, 12, 14 и 15, иногда их заменяют ПАЗиками.
- В самом **Омске** доподлинно известно об одном Луноходе, трудящемся на благо обучения водил более современных их сородичей.
- Алсо, в Липецке молодые водятлы также учатся на сабже.
- **Пермский край**, город Чусовой. Несмотря на то, что большинство Лиазов уже всё, встретить на линии вполне представляется возможным. От Перми дотуда 5 часов на электричке. Впрочем, по состоянию на 2016 год, [согласно сайту «Фотобус»](#), все 677-е списаны. А так же было пару юнитов в Березниках, но их тоже выпилили.
- Анонимус сосача заявляет, что в Иркутске тоже есть возможность прокатиться. Не отстаёт от него и Братск (последний год активной эксплуатации в Братске- 2013, в 2014 повсеместно выпилены).
- Обитатели Кирова могут прокатиться на сабже от Нововятска до поселка Шутовщина, и вернуться обратно ~~евним~~ тем же ходом.
- Единичные экземпляры до недавнего времени попадались Анонимусу на дорогах Старого Оскола в качестве служебных на балансе какого-то местного предприятия.
- Ещё можно встретить недалече от места своего рождения у автобусного предприятия Павловского Посада, но в качестве памятника, с младшим братишкой.
- В миллионнике-**Красноярске** на правом берегу в районе Спутника сохранилось несколько действующих автобусов (устаревшая информация. Массовое выпиливание началось ещё в 2007, к 2009 остались единицы, ну а в 2015 единственный ЛИАЗ в Красноярске, который ещё на ходу — разве что красная телепередвижка).
- В суровом городе **Новосибирске** сабж также можно было встретить в количестве двух штук живых и трёх валяющихся в ПАТП. Кроме того, на территории одной из автошкол находилась беседка, сделанная из списанного лунохода. До 2015 года включительно один из них был жив-здоров и ездил по маршруту с весёлым номером **69**, от ЖБИ-2 до пос. Матвеевка. Объяснялась такая невероятная живучесть любовью и заботой водителя этого автобуса, к несчастью, [покинувшего нас](#) в том же 2015-м. После этого в интернет была вброшена информация о том, что луноход якобы собираются попилить на металл. Сиё известие, разумеется, вызвало локальную драму среди местных транспортных фанатов, была создана [специальная группа](#), а ИРЛ неравнодушные отправились с челобитной в ПАТП-4, к которому скотовоз и был приписан. Там от идеи распила поспешно откристились и сказали, что планируют сделать из пепелаца памятник, в дополнение к уже стоящему там же ЛАЗу. По состоянию на 2018 год планы всё ещё планируются, а сабж, почти целый и невредимый, зимует в одном из боксов ПАТП.
- В Калужской области скотовозы возят птичник с птицефабрики «Калужская».
- Брянская область, город Унеча (возле [самого худшего города мира](#)) — три «лунохода» исправно катают пассажиров по Мухосранску. В Новозыбкове все списаны и теперь приходится довольствоваться автобусами ЛиАЗ 5256
- Анонимусом сабж был замечен во время случайной поездки на улицах в г. Маркс, Саратовская

область. По свидетельству аборигена парочка экземпляров до сих пор трудятся на линиях этого славного городка.

- В Россоши, Воронежская область, до сих пор работает один экземпляр.
- В Челябинске есть один или два отреставрированных сабжа — периодически ездят по маршрутам. Анонимусом был замечен на 14 маршруте.
- В этой же Челябинской области по закрытому городу Озёрск ездили только лиазы. Лет десять назад стали постепенно вымирать, но ещё попадаются на улицах города.
- В Архангельске сабж выступал в роли учебного автобуса в одной из местных автошкол до 2014 года.
- Мордовия, Ичалковский район. Отреставрирован и стоит на паперти церкви в с. Ичалки, просит подаяние.
- Мурманская область. В 2011 году парочка юнитов трудилась в г. Кировск.
- Город Амурск, Хабаровского края. 85% городского автобусного парка составляют лиазы 677. актуально на апрель 2016 года.
- Под Красноярском, в ЗАТО Железногорск их до недавнего времени было более, чем достаточно. Но на данный момент "луноходы" практически полностью уступили место более современным моделям, за исключением нескольких автобусов.
- В Нижневартовске также имеется один экземпляр данного автобуса. Бодро выглядит, на ходу, выгоняется обычно летом, ибо "Кабриолет" (срезали крышу по всей пассажирской части, оставили только водителю), используется как экскурсионный автобус в праздник "Самотлорские Ночи".
- Обновляющийся список сохранившихся ЛиАЗов можно также [посмотреть в базе сайта «Фотобус»](#). Также, в некоторых городах они выставлены в качестве памятников.

## Дальнейшая судьба

Уже к **80-м годам** 20-го века быдло возжелало автобус вида «большое квадратное ведро на колёсах с тремя<sup>[3]</sup> дверьми и минимальным количеством посадочных мест<sup>[4]</sup>», коим должен был стать **ЛиАЗ 5256**. Но ввиду нереальной уёбищности первоначальных серий такового (**былинный отказ** заключался в непригодности двигателя «КамАЗ» под городской автобус), а также пожара на заводе «КамАЗ», Луноход выпускался почти до полного **фэйла** Ликинского Автобусного Завода в 1994 году. Дальнейшая история завода весьма примечательна: один его цех (в котором ныне собирают **троллейбусы**) отделился от завода и решил делать свои автобусы («Альтерна») с **блэкджеком и шляхами**. Впрочем у них ничего не вышло, за исключением небольшого количества былинных барбухаек, которые с **ужасом вспоминают** все, кто когда-либо был знаком с этой техникой. Впоследствии цех у них отобрали. После демонтажа заводского конвейера по сборке Луноходов, производство подхватили несколько заводов по всей стране; последние полностью новые Луноходы были выпущены в 2004 году, а новые кузова для них выпускают и сейчас на Бору и Яхrome.



Наследник (ЛиАЗ-5256)

Сам же завод после банкротства был перекуплен акционерами и таки наладил выпуск автобусов «ЛиАЗ 5256», напичкав их зарубежными комплектующими чуть менее, чем полностью, а также немного изменив внешность (оригинальные круглые фары были заменены на прямоугольные от **Волги-3102**). Несмотря на то, что **суровая** модель была разработана более 20 лет назад и **перестала соответствовать современным требованиям** лишена множества модных **свистелок-перделок**, на данный момент она является основной моделью городского автобуса во многих городах **Этой Страны**. Впоследствии стали выпускаться полностью низкопольные автобусы «нового поколения», примечательные врожденным клиническим долбоебизмом того, кто проектировал их салон — вместимость оказалась практически на уровне ЛАЗа-695.

Несмотря на тенденции, во многих малых городах этой страны автобусный парк АТПов и предприятий-заводов практически на 40-50% (а в запущенных случаях и более) состоит из них (и это в лучшем случае, во многих мелких городах вообще одни пазики ездят). Причем, различной степени убитости — от довольно новых экземпляров до таких, в салоне которых в зимнее время можно насладиться снежинками и ледяным ветром из 10-миллиметровых щелей между стеклом и оконным проемом, а также неработающей системой отопления (что при суровой русской зиме неиллюзорно доставляет).

## Алсо

В уездном городе Луганск [в/на](#) Украине, во дворе государственного Б-гмерзкого телеканала ЛОТ стоит адская вундервафля, представляющая собой ПТС[5](передвижная телевизионная станция) на базе как раз сабжа. Салон [переработан](#) под место режиссера, звукооператора, какие-то хранилища и еще всяческую херню. При всем этом, при более детальном рассмотрении, можно предположить что сей унтердевайс мог использовать для передвижения не только ДВС, а и обычные троллейбусные линии, ибо на крыше, дальше площадки для установки камеры, отчетливо видны штанги-токоприемники под стандартные [троллей](#).

Также любители побухать с комфортом могут приехать в Иркутск и покататься по городу в сабже, попивая пивасик и пялясь в окна. Как ни странно, но услуга пользуется спросом.

## Галерея



С чего всё начиналось... Первая опытная серия, 1962-1963 г.г.



Вторая опытная серия, 1964-1965 г.г.



Луноход экспортной версии. Для иностранцев ставили фары из ГДР (также ставились на [Москвич-412](#)), для своих — круглые



Лиаз косплеит Икарус (опытная серия ЛиАЗ-677М)



Inside. Справа — *то самое место*, через которое видно водителя и дорогу



Вид с *того самого места*



Олдфаги помнят...



Автобусная дверь. Почеши её!



Олдскульная задняя оптика. Сам автобус, кстати, 677М



Ещё более олдскульная задняя оптика. 677Б



Кто ж вас в него посадит, он же памятник!







Кафешка



УЕПЧ овладевает Тот самый крен



Лоурайдер!  
Стритсракеры  
люто завидуют.  
Фейк.



Спасибо, [Xzibit](#),  
что прокачал мой  
ЛиАЗ!

Пативен  
[телевидения](#)

И такое бывает.  
Причем регион  
на номере как бы  
[намекает](#)

Мегапепелац-2!



Спайдервоз

Ухайдаченный  
Луноход [в/на](#)  
Кубе

Луноходы,  
тысячи их!

Зомби



Вы наверное  
подумали, что это  
ЛиАЗ? Но это не  
ЛиАЗ, это  
КАВЗ-3100! [Ещё  
один, восставший  
из хлама](#)

## См. также

- [Автобусники](#)
- [Транспортные фанаты](#)
- [Бесконечное лето](#)
- [Автобус 410](#)
- [Автобус ЛАЗ](#)
- [Маршрутка](#)
- [Метробабки](#)
- [Пативэн](#)
- [Электричка](#)

## Ссылки

- Живой скотовоз на территории музея ретро авто в DC
- Фоторепортаж с конвейера ЛиАЗ
- Заповедник фанатов
- Сбылась мечта
- Виртуальный музей автобуса ЛиАЗ-677
- Несколько фото с кладбища этих автобусов и другого транспорта
- Уголок ностальгирующего по предшественнику — ЛИАЗу-158
- Зомби-армия г. Унечи 21 века

## Примечания

1. ↑ У транспортных средств на рессорной подвеске поперечная стабилизация обеспечивается за счет упругих свойств самих рессор/подрессорников
2. ↑ ИЧСХ, прыжок — это таки и есть состояние невесомости. А почувствовать хотели как в районе живота «дух захватывает»
3. ↑ Для пассажиров - де-юре 2,5, ибо половинка передней двери отделена перегородкой для водителя, де-факто те же две, что в 677, ибо переднюю дверь обычно не открывают.
4. ↑ В ранних 5256 было 28 сидений, против 25 у 677. Потом число сидений в 5256 в результате нескольких дебильных перестановок, только уменьшающих вместимость, снизилось до 22



### Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#)  
[Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#)  
[Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#)  
[Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#)  
[Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#)  
[Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#)  
[День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#)  
[Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#)  
[Зацепинг](#) [Как в дорогих иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#)  
[Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КраАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#)  
[Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#)  
[Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#)  
[Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)



### СССР

[1000 мелочей](#) [101-й километр](#) [28 героев-панфиловцев](#) [3,62](#) [Red Alert](#) [Russian Reversal](#) [S-90](#)  
[Vnovodvorskaya](#) [Ёжик в тумане](#) [АК-47](#) [Александр Солженицын](#) [Алиса Селезнёва](#) [Алкоголик](#)  
[Антарктида](#) [Афганская война](#) [Аэрофлотовская курица](#) [Бандеровец](#) [Баня](#) [Беломор](#) [Берия](#)  
[Бесконечное лето](#) [Блат](#) [Брежнев](#) [Брежневка](#) [В мире животных](#) [В СССР секса нет](#) [Варёнки](#)  
[Ведро компрессии](#) [Великая Отечественная война](#) [Вентиляторный завод](#)  
[Ветеран Куликовской битвы](#) [Винни-Пух](#) [Владимир Высоцкий](#) [Власовцы](#) [Восьмидесятые](#)  
[Вписка](#) [Вражеские голоса](#) [Всё прогрессивное человечество](#) [Гагарин](#)  
[Генеральная линия партии](#) [Гитара «Урал»](#) [Глобус Украины](#) [Гоблин](#) [Граждане СССР](#)  
[Гражданская война в России](#) [ГрОб](#) [Гутник](#) [Давид Черкасский](#)  
[Дважды еврей Советского Союза](#) [Дембельское фото](#) [Детская площадка](#) [Детский лагерь](#)  
[Дефицит](#) [Дирижабль Киров](#) [До чего Сталин страну довёл](#) [Добровольно-принудительно](#)  
[Дотянулся проклятый Сталин](#) [Ежов](#) [Железный занавес](#) [Жить стало лучше, жить стало веселее](#)  
[Жуков](#) [Журнал «Крокодил»](#) [Загнивающий капитализм](#) [Закручивать гайки](#)  
[Зато мы делаем ракеты](#) [Звёздочка](#) [Зоя Космодемьянская](#) [И немедленно выпил](#)

И примкнувший к ним Шепилов Иван Васильевич меняет профессию Игорь Тальков  
Игрушки, прибитые к полу Ирония судьбы Как я провёл лето Карлсон  
Квадратно-гнездовой способ мышления Кин-дза-дза Клюква Книга о вкусной и здоровой пище  
Ковёр Кола Бельды Колыма Комбинат «Маяк» Комедии Гайдая Коммуняки  
Корейский Боинг Космическая гонка КТ315 Кузькина мать Ламбада Леваневский Ленин  
Либераст Лысенко Мавзолей Ленина Максим Калашников Мао Цзэдун Марш авиаторов  
Мессинг Ми-24

[w:ЛиАЗ-677](#)