

История троллейбуса

БТЗ-5276-0

4



- **ОАО «Башкирский троллейбусный завод»** - уфимское предприятие по производству и капитально-восстановительному ремонту троллейбусов (своих и завода ЗиУ). Ранее назывался **«Уфимский ремонтный трамвайно-троллейбусный завод»** (УРТТЗ).



- ◎ **1999 - 2003:** [БТЗ-5276 \(БТЗ-52011\) / БТЗ-5276-00 БТЗ-5276-01](#)
- ◎ **2000 - н.д.:** [БТЗ-52761 / БТЗ-52761-01 / БТЗ-52761Р / БТЗ-52761Т / БТЗ-52761А](#)
- ◎ **2001:** [БТЗ-5276-10](#)
- ◎ **2002 - 2006:** [БТЗ-5276-04 \(БТЗ-3806\)](#)
- ◎ **2002 - н.д.:** [БТЗ-5276-05 БТЗ-527611](#)
- ◎ **2003 - н.д.:** [БТЗ-52761N \(БТЗ-52761H\)](#)
- ◎ **2004 - н.д.:** [БТЗ-6205](#)
- ◎ **2005 - н.д.:** [БТЗ-52763 БТЗ-52763Т ААХ](#)
- ◎ **2008 - н.д.:** [БТЗ-52767](#)
- ◎ **2009 - н.д.:** [БТЗ-52765](#)

# БТЗ-5276-04

- ◎ - российский высокопольный троллейбус большой вместимости для внутригородских пассажирских перевозок, серийно производящийся с 2002 по настоящее время на Башкирском Троллейбусном Заводе (БТЗ) в г. Уфа Республики Башкортостан. Названием машины является аббревиатура полного названия завода-производителя вместе с индексом 5276 по общероссийскому рубрикатору подвижного состава автобуса и троллейбуса; 04 обозначает модификацию по порядку разработки. Так же, в некоторых источниках, этот троллейбус фигурирует под номером **БТЗ-3806**. Вероятно, внутрезаводская нумерация.



2 сентября 2008  
© Николай Роговиков

- По состоянию на 1 января 2007 года полное число выпущенных БТЗ-5276-04 составляло около 200 машин. Наряду с готовыми троллейбусами БТЗ поставляет заказчикам своей продукции кузова разной степени комплектности, которые используются при капитально-восстановительном ремонте (КВР) старых троллейбусов марки ЗиУ-682 (ЗиУ-9). БТЗ-5276-04 и отремонтированные троллейбусы с использованием его кузовов работают в значительном числе городов России и Казахстана, включая Санкт-Петербург, Екатеринбург, Нижний Новгород, Самару, Караганду и др.



- Середина 1990-ых г.г. стала для многих троллейбусных хозяйств России тяжёлым временем. Резко упавшее финансирование и повышение отпускных цен на продукцию завода имени Урицкого (ЗиУ) - тогдашнего монополиста в сфере производства троллейбусов - привело к невозможности своевременного обновления подвижного состава во многих из российских предприятий. В результате на местах троллейбусные вагоноремонтные заводы из-за монопольного положения ЗиУ (впоследствии АО «Тролза») на рынке стали не только ремонтировать старую технику, но и собирать новые кузова (а то и целые троллейбусы по образцу ЗиУ-9). Во избежание правовых проблем с АО «Тролза» такого рода деятельность практически всегда обозначалась как капитальный или капитально-восстановительный ремонт троллейбусов производства ЗиУ. Одним из таких предприятий был ремонтный завод в столице Башкирской Республике Уфе. Заводчане сами разработали «клон» ЗиУ-9 под названием БТЗ-5276, который у водителей и ремонтников приобрёл репутацию тяжеловатой, но прочной и надёжной машины. Вскоре кооперация с производителями электрооборудования и запасных частей, хорошая репутация и спрос на продукцию позволили перейти от капитально-восстановительных ремонтов к полноценному выпуску троллейбусов, предприятие стало именоваться Башкирским Троллейбусным Заводом. Но для выхода на рынок требовался троллейбус, не являющийся «клоном» ЗиУ-9. Поэтому в начале 2000-ых гг. конструкторы БТЗ пересмотрели внешний дизайн БТЗ-5276, в результате чего в 2002 году на свет появился **БТЗ-5276-04**.

- Чтобы не терять участие в рынке капитально-восстановительных ремонтов, БТЗ-5276-04 полностью сохранил габариты ЗиУ-682Г и посадочные места под применяемое в ЗиУ-682Г оборудование (мосты, подвеска, электродвигатель). В результате троллейбусные хозяйства-заказчики могут приобретать не готовый троллейбус, а только его кузов различных степеней комплектности в зависимости от своих надобностей и наличия исправных узлов и агрегатов для досборки рабочего троллейбуса. Такое решение позволило БТЗ занять прочную позицию на рынке производителей троллейбусного подвижного состава. Кроме того, БТЗ-5276-04 сохранил прочную раму своего предшественника БТЗ-5276 и является одним из наиболее долговечных российских троллейбусов. С другой стороны, небольшие объёмы выпуска и более высокая материалоемкость по сравнению с троллейбусами производства АО «Тролза» приводят к более высокой отпускной цене БТЗ-5276-04.





- Пассажирский, большой вместимости, двухосный, оснащенный реостатно-контакторной системой управления (РКСУ) тяговым электродвигателем мощностью 155 кВт.  
Кузов троллейбуса - вагонной компоновки, несущий.  
Основание - из открытых профилей.  
Наружная обшивка - из стального цельнотянутого листа.
- Отличительные особенности:
  - база и точки подъема унифицированы;
  - остекление - вставное на резиновых профилях с унификацией;
  - буксирные устройства - унифицированы;
  - вместо применяемых ранее мотор - генераторов применены модульные статические преобразователи 2х (550В-24В) х 75А установленные на крыше;
  - ящик пуско-тормозных резисторов расположен на крыше вместе с групповым реостатным контроллером;
  - токоприемники имеют диэлектрическое покрытие штанг и ограничители хода штанг ниже поверхности крыши;
  - троллейбус блокируется от начала движения при незакрытых пассажирских дверях;
  - система антикоррозионной защиты и окраска кузова на материалах импортного производства.Троллейбус (по заказу) оборудуется устройством контроля изоляции или индикатором токов утечки, устройством защитного отключения, регистратором расхода электроэнергии, кондиционером на кабину, информационной системой на блинкерных или светодиодных матрицах, системой автоматического радиоповещения.



# Технические характеристики БТЗ-5276-04

Габаритные размеры: - длина (по лестнице); - ширина; - высота; - база;	11990 2500 3350 6025
Пассажировместимость, чел.	114
Число мест сидения	23+1
Уровень пола, мм	825
Преодолеваемый подъем, %	8
Максимальная скорость, км/час	60
Мощность двигателя, кВт	115
Система управления	Реостатно - контакторная