

Наши АВТОБУСЫ

№6

ИКАРУС-66

ГОРОДСКАЯ СИГАРА



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.
Бесплатная доставка на avtobusu.modimio.ru

MODIMIO
COLLECTIONS



Почему первый
же «Икарус-66»
уехал
в Советский
Союз

стр. 5

ИЗ ВЕНГРИИ В СССР



Где ездили
«Икарусы»

ОТ КУБЫ ДО КИТАЯ И ОТ СИРИИ ДО ГДР



стр. 6



Что за машина
хранится
в музее
«Мосгортранс»

КАКОЙ-ТО НЕ ТАКОЙ



стр. 14

**Наши
АВТОБУСЫ**

**«Икарус-66»
ГОРОДСКАЯ СИГАРА**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 6**

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 Дистрибушен
Сервисиз».
Тел. 8 (495) 7974560

Рекомендуемая
розничная цена: 1499 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
Заказ № 11627

Тираж: 7000 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
16 марта 2020 г.

12+

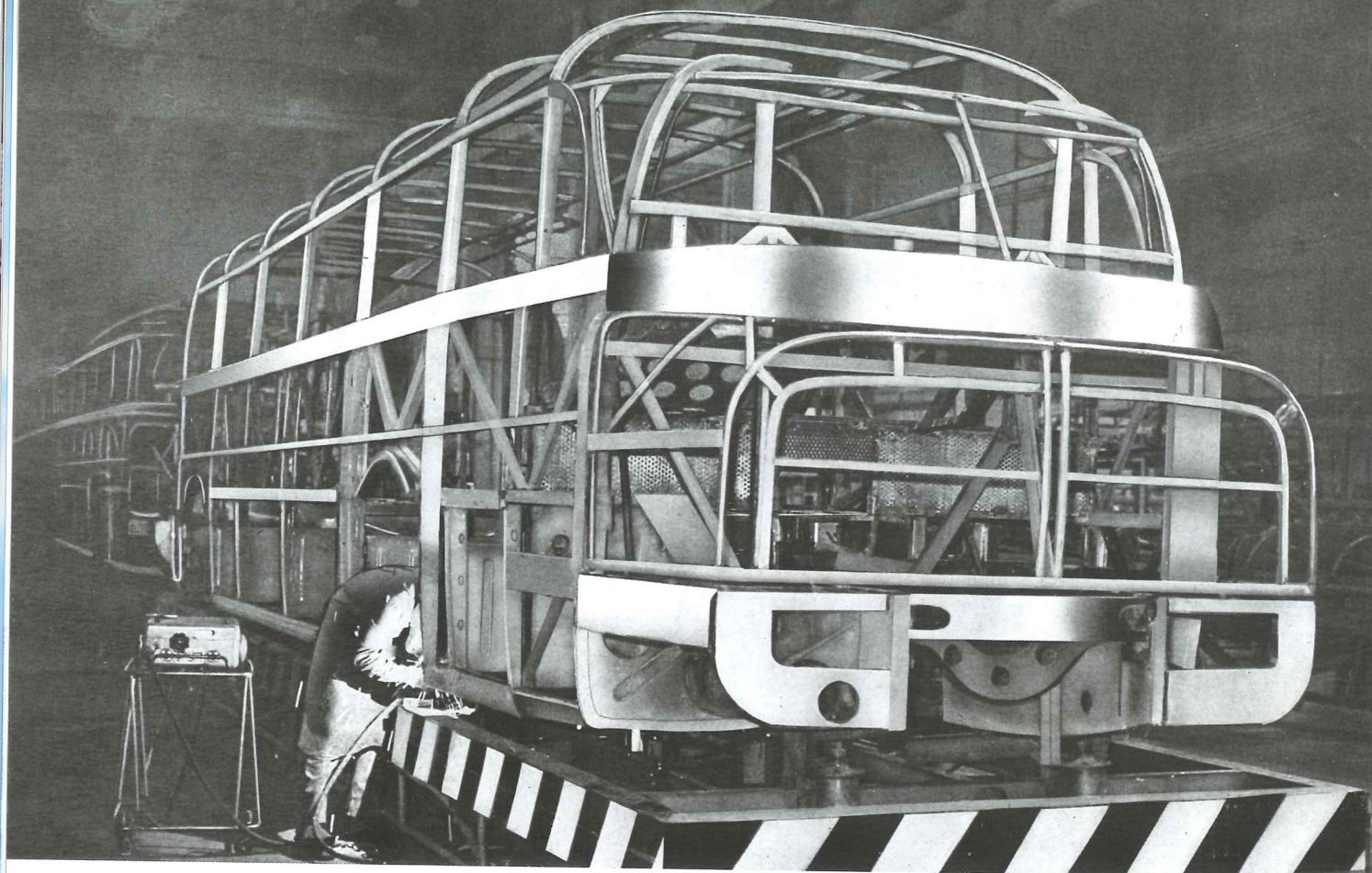
Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий выпуск
коллекции

ЖЕМЧУЖИНЫ ВЕНГЕРСКОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



Трехдверный автобус «Икарус-66» на территории завода.

Когда речь заходит о сигарообразных «Икарусах», то прежде всего вспоминаются междугородные автобусы «Икарус-55» и «Икарус-55 Люкс», которые долгие годы являлись «королями дорог» на просторах бывшего Советского Союза. Тем не менее к нам поступали ещё и городские машины «Икарус-66», которые получили распространение только в Прибалтике.



⚡ Сварка остова кузова автобусов семейства «Икарус-55/66».

РОЖДЕНИЕ НОВОГО СЕМЕЙСТВА

В начале 50-х годов на заводе «Икарус» (Ikarus) взялись за разработку больших автобусов с несущим основанием кузова. Проектировщики, с подачи главного инженера завода Bela Zerkovitz, роль которого заключалась в правильном формулировании аспектов дальнейшего развития автобусов, решили отказаться от использования уже готовых рамных шасси и вместо них создать семейство более современных автобусов с самонесущим кузовом. Кстати, подтолкнуло их к этому ещё и то, что венгерская промышленность уже не могла обеспечить завод достаточным количеством автобусных шасси.

Отказавшись от готовых шасси, можно было изменить расположение двигателя, переместив его назад. Это позволяло избавиться от главной проблемы — сильного шума в кабине из-за близкого расположения дизельного двигателя «Чепель» (Csepel). Переднее расположение мотора также не позволяло разместить на городском автобусе входную дверь в переднем свесе — наиболее удобном месте с точки зрения рациональной компоновки салона автобуса.

Сначала на чертежных досках новое семейство внешне напоминало старые

автобусы, только с переставленным назад двигателем, но в 1952 году дизайнер György P. Horváth предложил новое видение формы автобуса, с удлиненным силуэтом и обтекаемой сигарообразной формой. В том же году по его проекту построили прототип городского автобуса «Икарус-А58». Спереди он уже напоминал будущие серийные автобусы, но из-за U-образного расположения агрегатов, когда двигатель и коробка передач стояли параллельно друг другу, а передача крутящего момента от двигателя на коробку осуществлялась через дополнительный поворотный редуктор и карданную передачу, его задняя часть выглядела несколько иначе. Примерно так же, как на наших автобусах ЛАЗ первых выпусков.



⚡ Сборка на конвейере автобусов «Икарус-66».



Трехдверный «Икарк-66» ранних выпусков в Венгрии.

Трансмиссия автобуса «Икарус-А58» получилась компактной, но очень шумной из-за постоянно возникающих вибраций и резонанса установленных параллельно агрегатов. Поэтому конструкторы теперь решили расположить двигатель, коробку передач и главную передачу последовательно, вытянув их в одну линию. Но выстроенные таким образом агрегаты получались слишком длинными и «съедали» много полезного пространства в салоне. Чтобы чуть уменьшить это негативное последствие, конструкторы «Икаруса» нашли нетривиальное решение — они вынесли двигатель за пределы основного объема кузова, фактически пристроив сзади капот над двигателем. Как это ни странно, но выступающий сзади моторный отсек не только не испортил внешний вид автобуса, но и придал ему своеобразный шарм, сделав его форму стремительной и запоминающейся. Недаром автобусы этого типа ещё называли «ракетами».

Правда, новая выступающая часть капота появилась не на городском автобусе, а на прототипах междугородного автобуса «Икарус-55», построенных в 1953 году. Видимо, конструкторы сочли, что выступающий сзади двигатель на междугородном автобусе выглядит не так вызывающе, как на городском. На прототипах капот ещё не имел открывающихся с обеих сторон створок — они появились только на машинах 1954 года выпуска. Эти створки обеспечивали отличный доступ к двигателю во время ремонта и обслуживания.

СТАРШИЙ МЛАДШИЙ БРАТ

Хотя первым прототипом нового семейства являлся городской двухдверный автобус «Икарус-А58», в течение последующих лет в этом семействе главная ставка была сделана на междугородный автобус «Икарус-55». Ещё во время публикаций статей главного инженера Bela Zerkovitz, посвященных новому семейству, городской автобус вызвал бурю критики. Эксперты жаловались, что «Икарус-66», предназначенный для городского движения, имел только две входные пассажирские двери. Это значительно увеличивало время на ротацию пассажиров на остановках, особенно при больших пассажиропотоках. Подвергались критике и другие конструкторские решения. Поэтому серийное производство городского «Икаруса-66» постоянно откладывалось, так как он не устраивал основных перевозчиков, эксплуатирующих венгерские автобусы.

В 1956 году на заводе изготовили только один автобус «Икарус-66» и отправили... в Советский Союз — новой машиной пытались заинтересовать отечественных перевозчиков, так как у нас как раз функционировала двухдверная система организации пассажирских перевозок. Во всех городах СССР через заднюю дверь осуществлялась посадка пассажиров, а через переднюю — выход. Третья дверь в этом случае была просто не нужна.

В 1957 году изготовили уже 11 двухдверных модернизированных автобусов, из которых один опять отправили в СССР, один оставили в Венгрии, а девять направили в Китай, где действовала похожая на советскую система пассажирских перевозок.

Третью входную дверь городские автобусы «Икарус-66», после серьезных изменений основания кузова, получили только в 1958 году. Средняя дверь являлась самой широкой (2000 мм), через неё могли одновременно входить или выходить двое пассажиров, а через узкие (800 мм) переднюю и заднюю двери входили и выходили по одному. Это негативно восприняли в автобусных парках Будапешта, куда поступили первые партии трехдверных «Икарусов». Ещё у «Икаруса-66», в отличие от «Икаруса-60» или «Икаруса-620», не было низкой площадки пола у задней двери. Поэтому новые «Икарусы-66» сильно замедляли движение пассажирского транспорта в городе, подолгу простаивая на остановках. И вскоре поставленные в Будапешт в 1959–1961 годах трехдверные автобусы были переданы для пригородного сообщения.

С самого начала передок городских автобусов «Икарус-66» несколько отличался от «Икарус-55», так как панорамное остекление туристической машины, с сильно наклоненной передней стойкой, не очень вязалось с передней прямоугольной входной дверью на городской машине. Также несколько иначе стояли фары — над бампером. На туристических машинах фары изначально были расположены под бампером.

После 1958 года на заводе отказались от изысканных, но дорогих в производстве широких алюминиевых профилей по бокам автобуса. Это упростило отделку автобусов, сделав их более простыми и дешевыми в изготовлении и обслуживании.

В 1961 году переднюю часть автобусов «Икарус-66» унифицировали с автобусами «Икарус-55». Новое «выражение лица» для этих автобусов, которое стало доминирующим до самого конца производства, придумал всё тот же дизайнер György P. Horváth.

В 1966 году все автобусы «Икарус» были слегка стандартизированы в производстве. Так, модели «Икарус-55» и «Икарус-66» получили новые круглые указатели поворота, модифицированные задние и габаритные фонари вместо ранее устанавливаемых красивых огней-«капель» в декоративных корпусах. В этом же году численное производство модели «Икарус-66» превысило «Икарус-55». Городская машина, наконец, получила признание у перевозчиков.

Основные аспекты создания перспективных образцов автобусов главный инженер завода Bela Zerkovitz классифицировал в 1954 году по трем основным категориям:

— максимальный комфорт для пассажиров (без шума и запаха, с мягкой подвеской, с местами хранения багажа, удобным входом и выходом, красивым внешним видом и т.д.);

— отличные ходовые качества (маневренность, скорость, приемистость и т.д.);

— экономичность в эксплуатации.

Эти аспекты остаются актуальными уже более 60 лет и достойны похвалы за их позитивный максимализм и дальновидность. Особенно с учетом политического и экономического контекста того времени, который был очень консервативным в высшем руководстве отрасли.



Трехдверный «Икаркс-66» ранних выпусков в Венгрии.

Трансмиссия автобуса «Икарус-А58» получилась компактной, но очень шумной из-за постоянно возникающих вибраций и резонанса установленных параллельно агрегатов. Поэтому конструкторы теперь решили расположить двигатель, коробку передач и главную передачу последовательно, вытянув их в одну линию. Но выстроенные таким образом агрегаты получались слишком длинными и «съедали» много полезного пространства в салоне. Чтобы чуть уменьшить это негативное последствие, конструкторы «Икаруса» нашли нетривиальное решение — они вынесли двигатель за пределы основного объема кузова, фактически пристроив сзади капот над двигателем. Как это ни странно, но выступающий сзади моторный отсек не только не испортил внешний вид автобуса, но и придал ему своеобразный шарм, сделав его форму стремительной и запоминающейся. Недаром автобусы этого типа ещё называли «ракетами».

Правда, новая выступающая часть капота появилась не на городском автобусе, а на прототипах междугородного автобуса «Икарус-55», построенных в 1953 году. Видимо, конструкторы сочли, что выступающий сзади двигатель на междугородном автобусе выглядит не так вызывающе, как на городском. На прототипах капот ещё не имел открывающихся с обеих сторон створок — они появились только на машинах 1954 года выпуска. Эти створки обеспечивали отличный доступ к двигателю во время ремонта и обслуживания.

СТАРШИЙ МЛАДШИЙ БРАТ

Хотя первым прототипом нового семейства являлся городской двухдверный автобус «Икарус-А58», в течение последующих лет в этом семействе главная ставка была сделана на междугородный автобус «Икарус-55». Ещё во время публикаций статей главного инженера Bela Zerkovitz, посвященных новому семейству, городской автобус вызвал бурю критики. Эксперты жаловались, что «Икарус-66», предназначенный для городского движения, имел только две входные пассажирские двери. Это значительно увеличивало время на ротацию пассажиров на остановках, особенно при больших пассажиропотоках. Подвергались критике и другие конструкторские решения. Поэтому серийное производство городского «Икаруса-66» постоянно откладывалось, так как он не устраивал основных перевозчиков, эксплуатирующих венгерские автобусы.

В 1956 году на заводе изготовили только один автобус «Икарус-66» и отправили... в Советский Союз — новой машиной пытались заинтересовать местных перевозчиков, так как у нас как раз функционировала двухдверная система организации пассажирских перевозок. Во всех городах СССР через заднюю дверь осуществлялась посадка пассажиров, а через переднюю — выход. Третья дверь в этом случае была просто не нужна.

В 1957 году изготовили уже 11 двухдверных модернизированных автобусов, из которых один опять отправили в СССР, один оставили в Венгрии, а девять направили в Китай, где действовала похожая на советскую система пассажирских перевозок.

Третью входную дверь городские автобусы «Икарус-66», после серьезных изменений основания кузова, получили только в 1958 году. Средняя дверь являлась самой широкой (2000 мм), через неё могли одновременно входить или выходить двое пассажиров, а через узкие (800 мм) переднюю и заднюю двери входили и выходили по одному. Это негативно восприняли в автобусных парках Будапешта, куда поступили первые партии трехдверных «Икарусов». Ещё у «Икаруса-66», в отличие от «Икаруса-60» или «Икаруса-620», не было низкой площадки пола у задней двери. Поэтому новые «Икарусы-66» сильно замедляли движение пассажирского транспорта в городе, подолгу простаивая на остановках. И вскоре поставленные в Будапешт в 1959–1961 годах трехдверные автобусы были переданы для пригородного сообщения.

С самого начала передок городских автобусов «Икарус-66» несколько отличался от «Икарус-55», так как панорамное остекление туристической машины, с сильно наклоненной передней стойкой, не очень вязалось с передней прямоугольной входной дверью на городской машине. Также несколько иначе стояли фары — над бампером. На туристических машинах фары изначально были расположены под бампером.

После 1958 года на заводе отказались от изысканных, но дорогих в производстве широких алюминиевых профилей по бокам автобуса. Это упростило отделку автобусов, сделав их более простыми и дешевыми в изготовлении и обслуживании.

В 1961 году переднюю часть автобусов «Икарус-66» унифицировали с автобусами «Икарус-55». Новое «выражение лица» для этих автобусов, которое стало доминирующим до самого конца производства, придумал всё тот же дизайнер György P. Horváth.

В 1966 году все автобусы «Икарус» были слегка стандартизированы в производстве. Так, модели «Икарус-55» и «Икарус-66» получили новые круглые указатели поворота, модифицированные задние и габаритные фонари вместо ранее устанавливаемых красивых огней «капель» в декоративных корпусах. В этом же году численное производство модели «Икарус-66» превысило «Икарус-55». Городская машина, наконец, получила признание у перевозчиков.

Основные аспекты создания перспективных образцов автобусов главный инженер завода Bela Zerkovitz классифицировал в 1954 году по трем основным категориям:

— максимальный комфорт для пассажиров (без шума и запаха, мягкой подвеской, с местами хранения багажа, удобным входом и выходом, красивым внешним видом и т.д.);

— отличные ходовые качества (маневренность, скорость, приемистость и т.д.);

— экономичность в эксплуатации.

Эти аспекты остаются актуальными уже более 60 лет и достойны похвалы за их позитивный максимализм и дальновидность. Особенно с учетом политического и экономического контекста того времени, который был очень консервативным в высшем руководстве отрасли.

В дополнение к изменениям дизайна «Икарус-66» в этот период претерпел и значительные конструктивные доработки. В конце 1950-х годов автобусы получили новые, более совершенные агрегаты ходовой части. Благодаря установке новой передней оси расширилась колея колес, с 1855 до 2013 мм. Также установили иной задний мост с измененным передаточным числом, в результате чего размер колес был уменьшен с 12,00х22 до 11,00х20. Также на автобусах установили более крупные тормозные барабаны.

Первоначально автобусы «Икарус-66» оснащались дизелями «Чепель D-613» мощностью 125 л.с., затем двигателями с увеличенным рабочим объемом «Чепель D-614.12» мощностью 145 л.с., сцеплением с гидравлическим приводом и пятискоростной коробкой передач. Для Египта (в 1965–1971 гг.) и Кувейта (в 1967–1968 гг.), с учетом тропического климата и требуемой более высокой производительности и максимальной скорости, эти автобусы были поставлены с австрийскими дизельными двигателями «Зауер F4» мощностью 170 л.с. Кроме этого, в порядке эксперимента были построены автобусы с двигателями Leyland, Simca-Unic, Henschel и Perkins.

На автобусах первых выпусков воздух для охлаждения двигателя поступал по центру заднего стекла, по внешне обустроенному коробу, а затем между внешним и внутренним стеклом заднего остекления. На ранних партиях автобусов отсутствовал усилитель рулевого управления, позже был установлен пневматический усилитель.

Производство «Икарус-55» и «Икарус-66» в 1970 году было перенесено из Матиасфельда на новый завод в Секешфехервар. «Икарус-55» выпускали до 1972 года, а последний «Икарус-66» покинул завод 17 июля 1973 года. Всего изготовлено 9260 автобусов городской модели.

ГЕОГРАФИЯ ПОСТАВОК

Поставки автобусов «Икарус-66» в СССР пришлось на 1956–1960 гг. Официально в нашу страну завезли всего 84 машины этого типа, причем основное их количество (65 штук) пришлось на 1959 год. От их дальнейших закупок отказались в пользу «Икарус-620», машины менее прогрессивной, но более удобной для наших перевозчиков. Практически все поставленные к нам автобусы «Икарус-66» эксплуатировались в Прибалтике.

На внутренний венгерский рынок, если не считать партии из 86 машин 1959–1961 годов выпуска, регулярные поставки серийных автобусов «Икарус-66»



🔥 Салон трехдверного автобуса «Икарус-66».

в двухдверном исполнении начались только в 1963 году. Постепенно эти автобусы стали наиболее распространенным типом пригородных автобусов в Венгрии. В основном это были модели «Икарус-66.20», затем «Икарус-66.22» и «Икарус-66.23» с трех- и четырехрядной планировкой салона.

Двухдверные «Икарусы» моделей 66.41, 66.42 и 66.43 приобретала Польша. Чтобы оценить рыночные возможности, небольшие партии «Икарус-66» проданы в Чехословакию, Кубу и Сирию.

В большинстве двухдверных вариантов вторая дверь располагалась в пределах колесной базы, но были и исключения — например, на моделях 66.40, 66.60, 66.66 и 66.80, отправленных в Египет и 66.78 в Кувейт, вторая входная дверь находилась в заднем свесе. Автобусы для Кувейта были укомплектованы 2 + 3 рядами сидений для максимальной вместимости (58 мест для сидения) — это было важное требование, так как эти автобусы использовались для дальних маршрутов, в том числе для паломничества в Мекку. Кроме того, были автобусы «Икарус-66» всего с одной пассажирской дверью. Такие как модель 66.77, поставляемая по египетским заказам.

А трехдверные «Икарус-66», моделей 66.50, 66.51 и 66.52, очень полюбили в ГДР, где в течение двух десятилетий эксплуатировались в пригородном сообщении. Хотя в ГДР встречались и двухдверные варианты «Икарус-66.62». Интересно, что на долю ГДР пришлось самое большое количество выпущенных автобусов «Икарус-66» — в период 1958–1973 годы в ГДР поставлено почти 2/3 от всех изготовленных автобусов этой модели. В этой стране они и проработали дольше всего — почти до конца 80-х годов. Автобусы, поставляемые в ГДР, отличались топливным насосом марки «ИФА» (IFA) и обогревателями «Широкко» (Schirokko), а после прохождения капитального ремонта оснащались дизелями «ИФА» вместо «Чепель».

Трехдверные версии автобусов также приобретал впоследствии Китай.

На данный момент в Венгрии восстановлен двухдверный автобус «Икарус-66.62», привезенный домой из ГДР. Ещё один отреставрированный «Икарус-66.62» есть в Германии, в Дрездене. Несколько больше в мире восстановленных автобусов модели Ikarus 55: в Венгрии в период с 1997 по 2007 год отреставрировано семь машин, по несколько автобусов этой модели имеется в Германии, Эстонии и России. Автобусы, изготовленные с 1956 по 1972 год, сегодня олицетворяют не только профессионализм и настойчивость реставрационных фирм и частных лиц, но и достижения венгерской промышленности.



🔥 Отреставрированный автобус «Икарус-66» в Венгрии.



🚩 Двухдверный автобус «Икарус-66» для Египта.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА «ИКАРУС-66»

Городской автобус большого класса, с цельнометаллическим несущим кузовом на трубчатом каркасе вагонного типа. Расположение двигателя — в заднем свесе. Планировка салона — трех- или четырехрядная. Выпускался венгерским заводом «Икарус» с 1956 по 1973 год.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 27
Общая пассажироместимость, чел. — 55
Вместимость в час пик, чел. — 98

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг — 8600

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 15100
в том числе:
— на переднюю ось 5300
— на заднюю ось 9700

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ — 61 км/ч

НАИМЕНЬШИЙ РАДИУС ПОВОРОТА по колею наружного колеса — 10,4 м

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 35

ДВИГАТЕЛЬ Csepel D-614.12, рядный, шестицилиндровый, дизельный, четырехтактный, водяного охлаждения

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм — 112x140
РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, л — 8,275
СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ — 18
МОЩНОСТЬ, л.с. — 145 при 2300 об/мин
МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ, кгс м — 50 при 1400 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ — однодисковое, сухое, типа Csepel с пневматическим приводом

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ ASH 65-4, механическая, пятиступенчатая
I — 6,17 IV — 1,27
II — 2,99 V — 1,00
III — 1,79 3.X — 6,685

ПОДВЕСКА

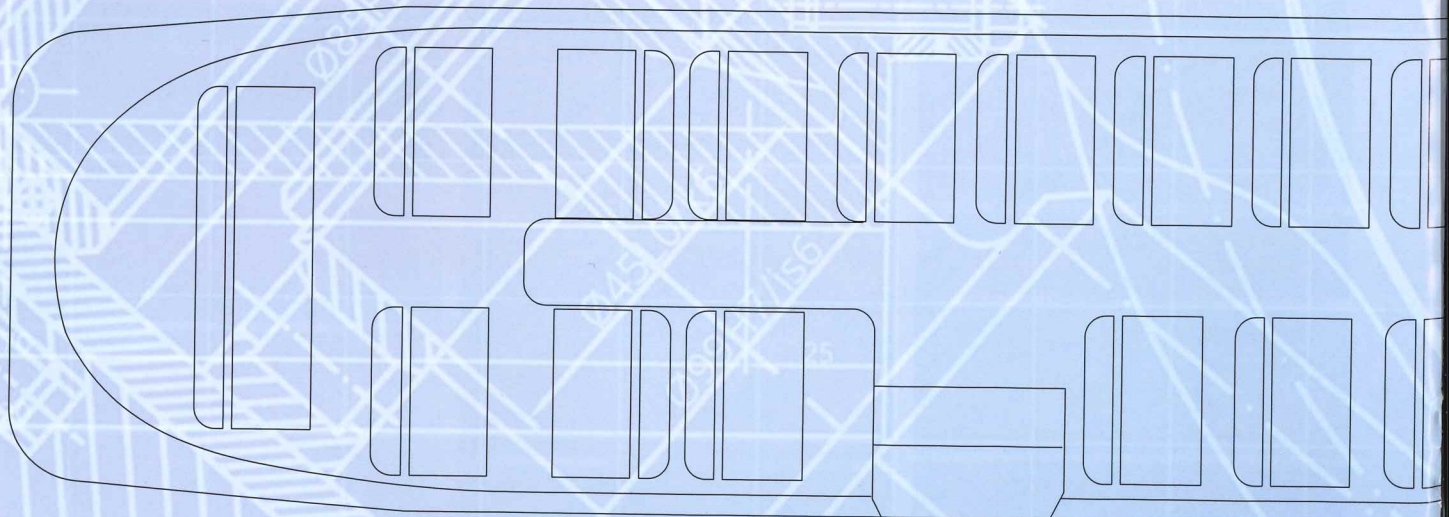
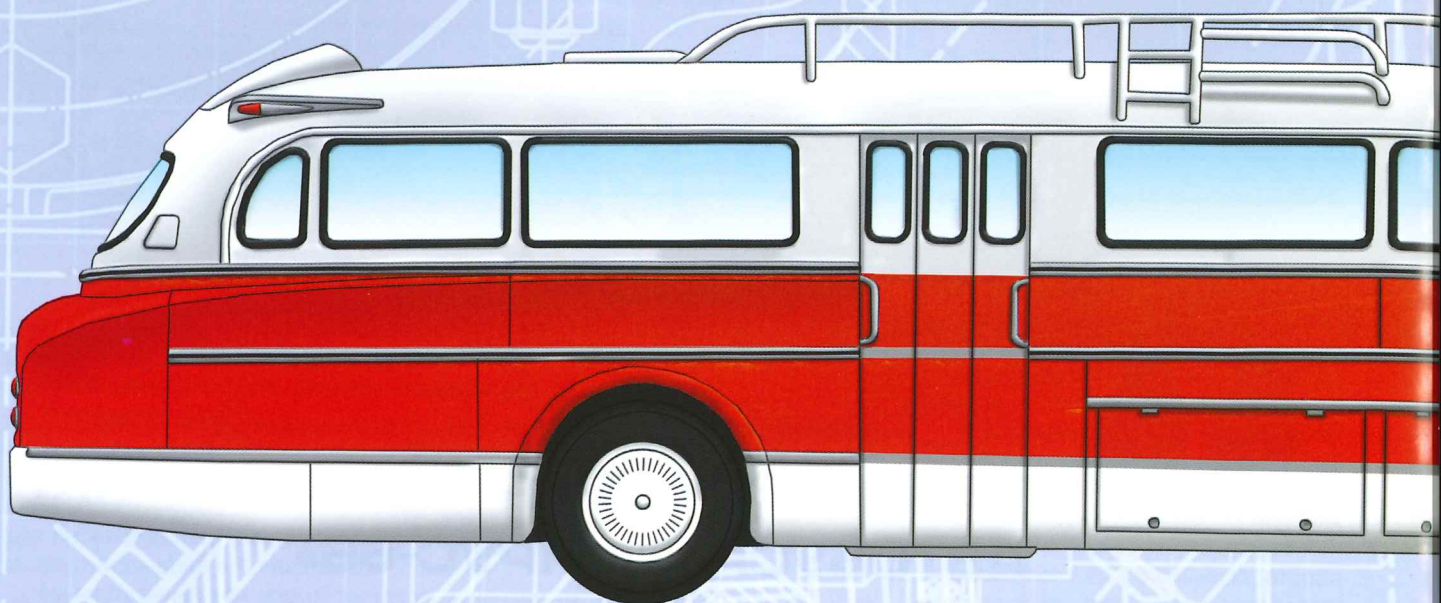
Передняя — зависимая, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические
Задняя — зависимая, на полуэллиптических рессорах

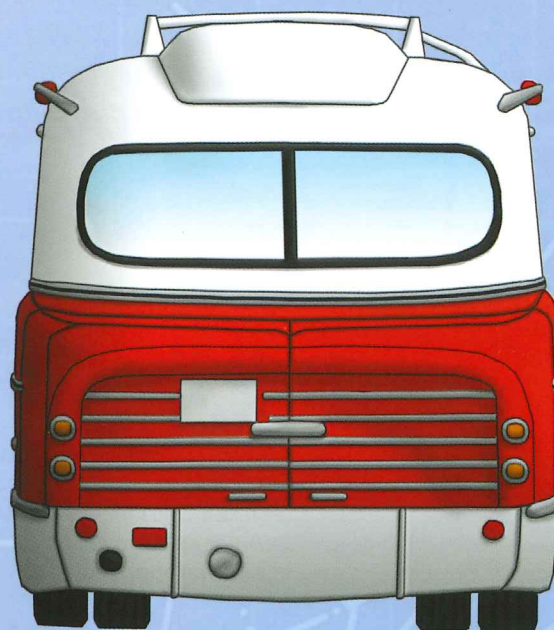
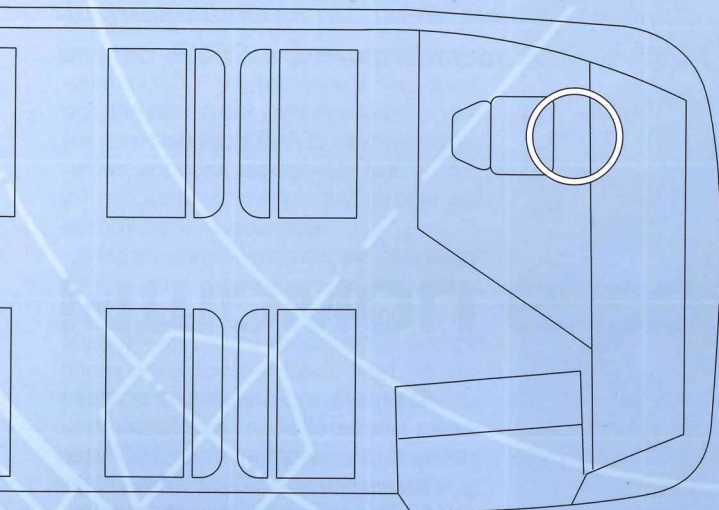
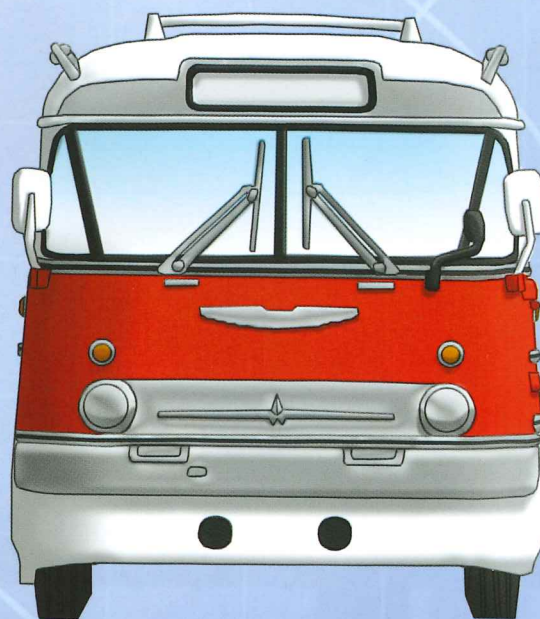
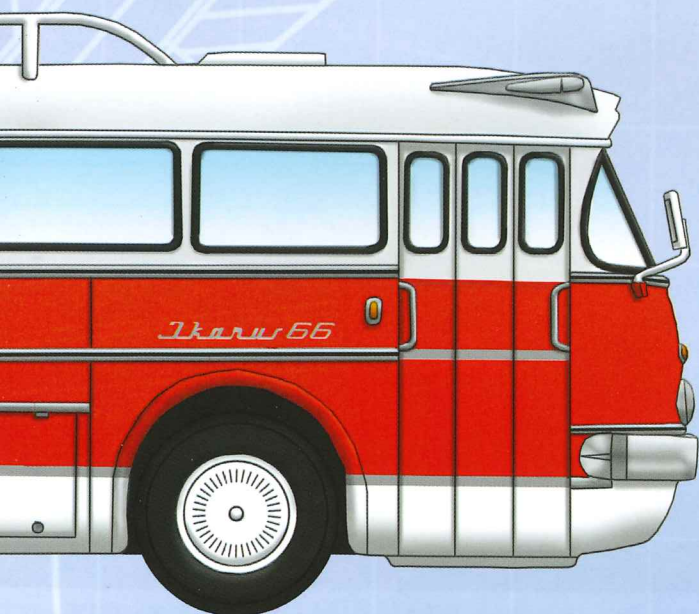
ТОРМОЗ

Рабочий — с пневматическим раздельным приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах
Стояночный — автоматический механический, действующий на задние колеса

РАЗМЕР ШИН — 11,00-20

СХЕМА АВТОБУСА «ИКАРУС-66»







⚡ Завод, выпускающий автобусы «Икарус», в пригороде Будапешта.

Взаимосвязи нашей страны с венгерскими машиностроительными предприятиями имели давние корни. Они были установлены в послевоенные годы. Но первой промышленной продукцией из Венгерской Народной Республики, поставляемой в СССР, стали вовсе не автобусы.

Производитель

СОВЕТСКИЙ СОЮЗ В ПОМОЩЬ!

В первое послевоенное десятилетие Дьёрский вагонный машиностроительный завод, продукция которого у нас сейчас известна под торговой маркой «Раба» (Rába), стал поставлять в Советский Союз железнодорожные вагоны, в том числе пассажирские, паровые подъемные краны и дизельные моторные поезда.

В дальнейшем, в рамках развития программы производства дорожных транспортных средств Дьёрский завод сосредоточил свои усилия на крупносерийном производстве различных агрегатов для грузовых автомобилей и автобусов, прежде всего дизельных двигателей и задних ведущих мостов. Причем ставка делалась на широкие партнерские отношения в рамках Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) с другими странами, входящими в социалистический лагерь, и прежде всего с Советским Союзом. В этом случае производство дизельных двигателей и задних мостов ставилось на более широких основах, чем это требовалось для удовлетворения только внутренних потребностей Венгрии.

Известно, что дизельные двигатели на заводе «Раба» изготавливались по лицензии, закупленной в 1967 году у западногерманской компании «МАН» (MAN). При этом в контракте на лицензию было прописано условие, что фирма MAN в течение десяти лет, то есть срока действия лицензии, обязалась передавать результаты своих разработок по усовершенствованию конструкции выпускаемых двигателей. Тем самым поддерживалась конкурентоспособность продукции. При этом венгерская сторо-

на также занималась модернизацией выпускаемых моторов.

Дизельные двигатели «Раба-МАН» изготавливались с вертикальным, горизонтальным и наклонным расположением цилиндров. В автобусах «Икарус» в основном использовались дизели с горизонтальным расположением цилиндров мощностью 141–162 кВт, однако для других заказчиков расположение цилиндров в двигателе могло быть и изменено по модульному принципу.

Эксплуатационники во многих странах, куда поставлялись автобусы «Икарус», полюбили дизельные двигатели «Раба-МАН», так как они зарекомендовали себя исключительно с положительной стороны, но не меньше положительных отзывов заслуживали и задние мосты «Раба».

В Венгрии была создана унифицированная конструкция ведущего моста, которую с незначительной вариацией деталей можно было применить ко всем моделям автобусов и грузовых автомобилей. Помимо венгерских автобусов «Икарус» и грузовых автомобилей «Раба» и «Чепель» эти мосты устанавливались и на советские автобусы Ликийского (ЛиАЗ) и Львовского (ЛАЗ) заводов, а также троллейбусы завода им. Урицкого (ЗИУ). Об объемах поставок задних мостов в СССР красноречиво говорят следующие цифры: в 1966–1970 гг. было поставлено 23 тысячи ведущих мостов, в следующую пятилетку уже 103 тысячи, а в 1976–1980 гг. — 141 тысяча задних мостов.

Разработка унифицированных задних мостов была произведена венгерскими и советскими специалистами, с учетом того, что предприятие в Дьёре будет специализироваться на их производстве для обеих стран. В ответ венгерские заводы в рамках СЭВ получали из СССР управляемые передние оси для городских автобусов «Икарус» (их изготавливал ЛиАЗ), гидромеханические коробки передач (их делал ЛАЗ) и телескопические амортизаторы для автобусов и грузовиков.

Не менее впечатляющими оказались результаты сотрудничества в рамках СЭВ Советского Союза и венгерского завода «Икарус». Это предприятие быстро росло, о чём говорит такой факт — в конце 40-х годов на заводе «Икарус» ежедневно собирали один автобус, а в 80-е годы каждый день сборочный конвейер покидало уже 46–48 автобусов! Тогда годовой выпуск автобусов держался на отметке 14 тысяч машин. И до 90% от этого объема завод «Икарус» отправлял на экспорт в 42 страны мира, что, кстати, составляло примерно 10–12% от всего объема мирового экспорта автобусов. Но крупнейшим импортером продукции завода «Икарус» долгое время оставался Советский Союз.



⚡ Сборка автобусов «Икарус-66».



⚡ Сборка автобусов «Икарус-556».

ЗАДНИЙ МОСТ С ПЛАНЕТАРНЫМ РЕДУКТОРОМ

Унифицированный задний мост «Раба» с осевой нагрузкой в пределах 8–12 тонн соответствовал принятым в СЭВ параметрам и мог быть установлен под грузовые автомобили, автобусы и троллейбусы, снабженные как высокооборотными бензиновыми, так и низкооборотными дизельными двигателями.

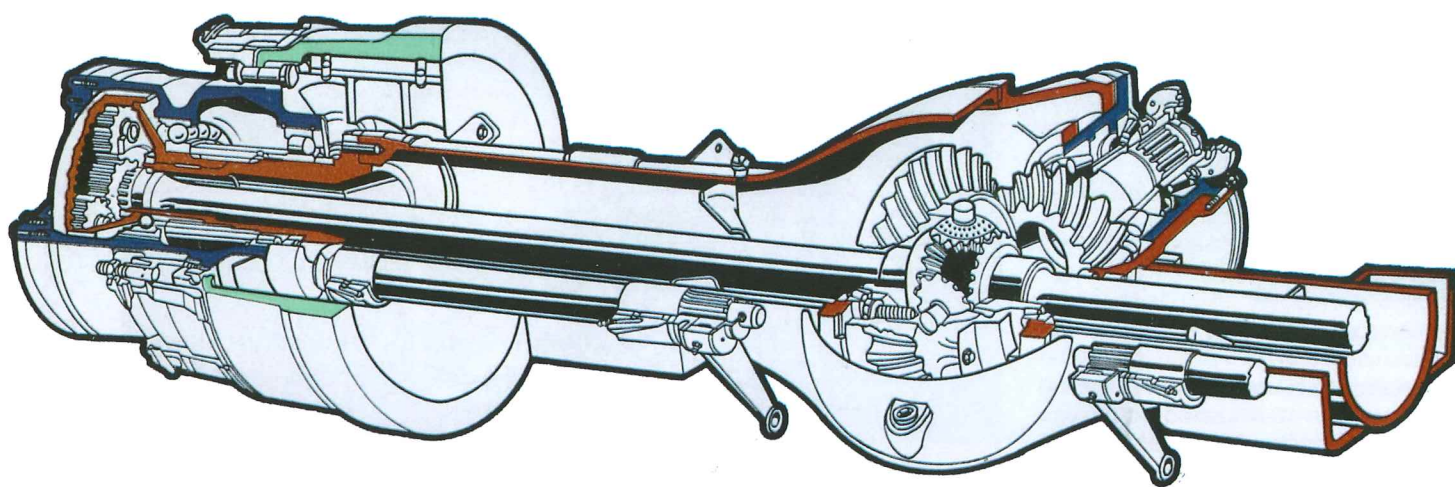
Крупносерийное производство задних мостов осуществлялось по самым современным технологиям. Благодаря этому задние мосты, вместе с дизельными двигателями типа «Раба-МАН», стали вполне современной агрегатной базой для производства автобусов и грузовиков в Венгерской Народной Республике. Кроме того, это позволило Дьёрскому заводу организовать поставки этих агрегатов на экспорт в объемах, в несколько раз превышающих потребности собственных изготовителей транспортных средств.

Справедливости ради стоит заметить, что ведущие мосты «Раба» были разработаны совместными усилиями специалистов Дьёрского завода и московского института НАМИ, по требованиям советских и венгерских производителей

транспортных средств. Причем советские научно-исследовательские институты НАМИ и НИИАТ участвовали в лабораторных и заводских испытаниях образцов ведущих мостов, по результатам которых был принят целый ряд конструктивных изменений. Это сотрудничество в значительной степени способствовало тому, чтобы Дьёрским заводом были созданы задние мосты лучшего качества и с большим сроком службы, чем у конкурентов.

Все задние мосты «Раба» имели схожую конструкцию. В стальной литой картере типа «банджо» устанавливался редуктор главной передачи. При этом в ступицы колес встраивались компактные планетарные понижающие редукторы. Благодаря им удавалось снизить передаточное число главной передачи и уменьшить её габариты, тем самым обеспечить лучший дорожный просвет под балкой ведущего моста, а также сделать менее массивными полуоси, которые передавали меньший крутящий момент.

В зависимости от конкретных особенностей каждой модели Дьёрский завод поставлял мосты с различными передаточными числами. Так, задний мост модели «Раба-018.52», устанавливаемый на автобусы ЛиАЗ-677, снабжался коническим редуктором главной передачи с общим передаточным числом 8,64, а похожий задний мост для автобусов «Икарус-66» имел передаточное отношение 7,38. На троллейбусы ЗИУ-5Д советского производства устанавливался венгерский мост «Раба-018.80» с гипоидной главной передачей и общим передаточным числом 11,41.




➤ Задний мост «Раба» с планетарными редукторами в ступицах колес. Такое конструктивное решение позволяло снизить нагрузку на полуоси и сделать весь узел более компактным.

В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА



 Автобус «Икарус-66» из Таллина.



 Автобус «Икарус-66» на маршруте в Таллине.



 Водители автобуса «Икарус-66» рядом с машиной.




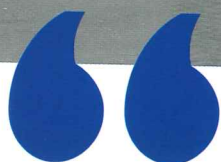
 Таллинский «Икарус-66» принимает пассажиров.



 Кабина водителя автобуса «Икарус-66».



 Служебный автобус «Икарус-66» московского отделения Совета экономической взаимопомощи (СЭВ) социалистических стран.



➤ Московский музейный автобус «Икарус-55».

Те, кто видел автобус «Икарус-55» из собрания техники «Мосгортранса», наверняка удивлялись тому, что выглядит он как-то странно. Совсем не так, как венгерские туристические «сигары», поставляемые в нашу страну в 1960–1972 годы. Что же это за автобус и откуда он взялся?

ОН КАКОЙ-ТО НЕ ТАКОЙ

Собственно, предыстория его такова. Изготовлен данный экземпляр для Германской Демократической Республики (ГДР). Год его производства точно не известен, так как автобус явно проходил основательный капитальный ремонт в Германии. На это указывает и установленный на автобусе двигатель «ИФА» вместо «Чепеля» — именно так поступали в ГДР при капитальном ремонте, когда родные моторы вырабатывали свой ресурс. Можно точно сказать, что этот автобус не 1953 года выпуска — его указывают на пояснительных табличках «Мосгортранса» — хотя бы исходя из того факта, что поставки автобусов «Икарус-55» в ГДР начались только в 1956 году.

Но автобус этот довольно ранний, примерно 1958–1959 годов выпуска, на что косвенно указывают остекленные скаты крыши и передняя часть автобуса — фары на выступающих подиумах устанавливали только до 1961 года.

В Москву немецкий автобус попал в 90-е годы в качестве гуманитарной помощи для одного из социальных центров. Он был дополнительно оборудован подъемником для инвалидных колясок, а часть сидений в салоне была убрана для размещения колясок. В социальном центре старый автобус подметили сотрудники музея «Мосгортранса» и, договорившись, забрали к себе.

Несмотря на то, что автобусы этого типа никогда не эксплуатировались в «Мосгортрансе», пропустить данный экземпляр было глупо — уж больно импозантно выглядел автобус. Тем более он был комплектным и на ходу, не требовал серьезной реставрации. Конечно, он сильно отличался от поставляемых в нашу страну туристических автобусов «Икарус-55 Люкс», как внешне, так и по салону, но необходимо было учитывать, что на тот момент не было известно ни об одном другом сохранившемся «сигарообразном» «Икарусе» на всем просторе бывшего СССР. Логично было сохранить хотя бы такой экземпляр, за неимением других.

В чём же отличия этого уникального для нас образца «Икарус-55» от более



➤ Машина ориентировочно 1958–1959 годов выпуска.

привычных «люксов»? Автобус оснащен двумя входными распашными дверями в салон, одна из которых размещена в переднем свесе кузова, а другая в заднем. «Люксы», предназначенные для СССР, имели только одну переднюю дверь.

В салоне музейного автобуса стоят довольно простые двухместные диваны. Изначально, с завода, они должны были быть более затейливой формы с анатомическими спинками, но, видимо, ещё при капитальном ремонте в ГДР потеряли свою оригинальную отделку, а после и вовсе часть сидений из автобуса была демонтирована. И уж совсем эти сиденья не вяжутся с нашими воспоминаниями о «люксах», которые были оснащены сиденьями наподобие авиационных, с индивидуальными регулируемыми спинками.

Стоит также обратить внимание и на передний маршрутоуказатель над ветровым стеклом музейного автобуса — на машинах, поставляемых в СССР, в этом месте устанавливалась фара-прожектор.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ГРУЗОВИКИ
СССР

ВРЕМЯ – ДЕНЬГИ!



Сэкономь и то, и другое: оформи подписку, оплати онлайн и получи доставку на Почту России бесплатно!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№7

ПАЗ-672М

ЛЮБИМЕЦ ПУБЛИКИ



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.
Бесплатная доставка на avtobusy.modimio.ru

MODIMIO
COLLECTIONS



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



avtobusy.modimio



Бесплатная доставка
на avtobusy.modimio.ru

ПАЗ-672М



7