

Наши АВТОБУСЫ

№13

ИКАРУС-620

ВЕНГЕРСКИЙ ТРАКТОР



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на автобусы, модимии

MODIMIO



Отличительные
черты нового
семейства
«Икарусов»

стр. 5

ОТ ЭКСПЕРИМЕНТОВ К СЕРИИ



История
авторемонтного
завода в
Днепропетровске

стр. 10

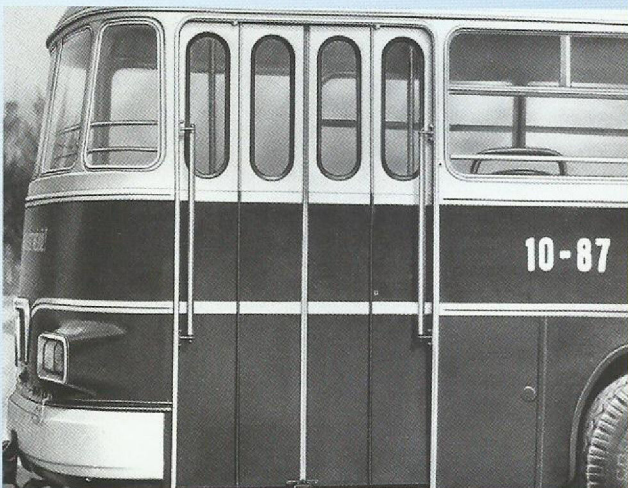
КАК УКРАИНЦЫ «ИКАРУСЫ» РЕМОНТИРОВАЛИ



Как ширмовые
двери
увеличивали
доход
автобусных
парков

стр. 12

ЧЕМ ШИРЕ ДВЕРЬ, ТЕМ БОЛЬШЕ ДЕНЕГ



**Форум о
журнальных...**

nasekornie.ru

**«Икарус-620»
ВЕНГЕРСКИЙ ТРАКТОР**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 13**

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:** 1699 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 № 12083

Тираж: 5956 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
24 августа 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



Городской автобус «Икарус-620»

ЗАБЫТЫЙ ГЕРОЙ

В шестидесятые годы Советский Союз испытывал острый дефицит больших городских автобусов. Во многих населенных пунктах развивалась автобусная сеть пассажирских перевозок, открывались новые маршруты и автобусные парки. А в стране только ЛиАЗ выпускал автобусы, пригодные для эксплуатации в крупных городах. Их недостаток стали покрывать за счет закупок «Икарусов-620» в Венгрии. В отличие от советских эти автобусы комплектовались дизельными двигателями.

В Венгрии Ikarus 620 и Ikarus 630 выпускались не только в виде пассажирских автобусов, но и специализированных автомобилей. Существовали радио- и телевизионные машины, передвижные библиотеки и отделения почты. Но наиболее известными стали передвижные стоматологические и флюорографические кабинеты от венгерской медицинской компании Medicor на базе автобусов «Икарус». Некоторое количество таких медицинских специализированных автобусов даже было поставлено в Советский Союз в конце 60-х годов.



➤ Передвижной медицинский кабинет на базе автобуса «Икарус»

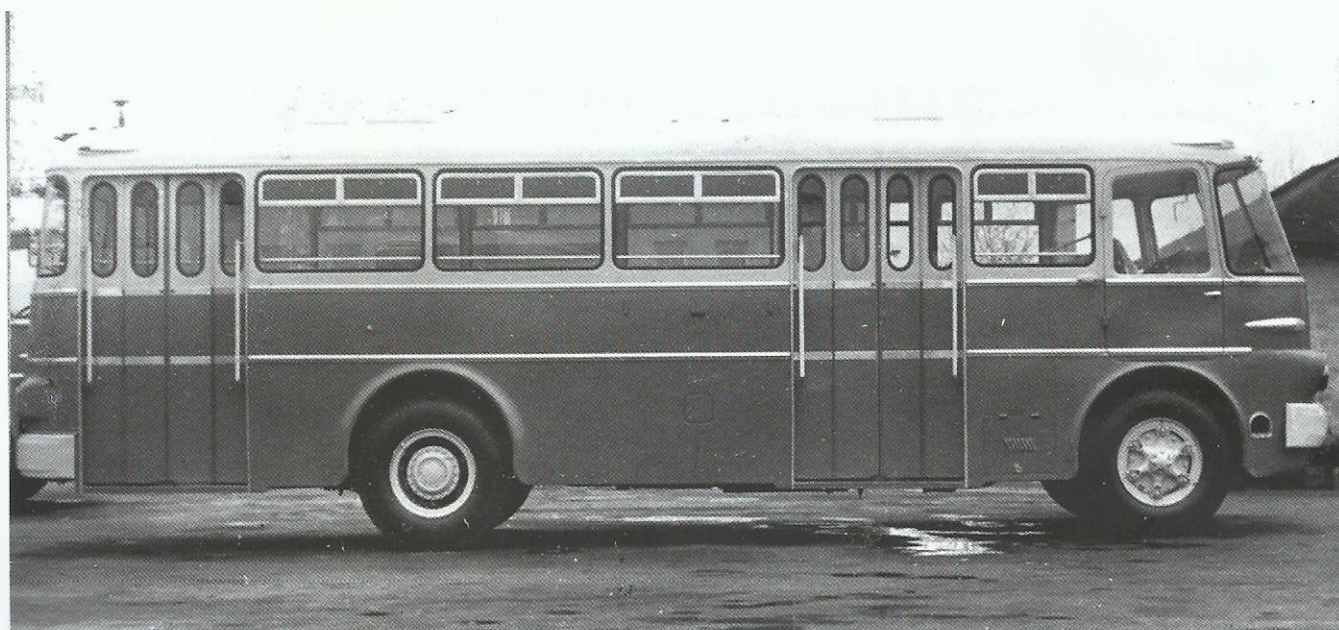
Серьезный импульс развитию венгерской автомобильной промышленности придал дизельный шестичилиндровый четырехтактный двигатель Csepel D-613, который нашёл применение на грузовиках и автобусах. Во второй половине 50-х годов мотор Csepel D-613 ставили на автобусы Ikarus 60, что по тем временам считалось вполне передовым решением. Но вскоре в арсенале венгерских конструкторов появился объемный и мощный дизель Csepel D-614, который позволял создать более вместительные автобусы.

Шасси нового автобуса, первоначально получившего наименование Ikarus 60B, почти не отличалось от предшественника (если не считать обновленного мотора) — оно по-прежнему было классической компоновки, с двигателем, размещенным спереди, и ведущим мостом сзади. А вот кузов автобуса получил значительные изменения. Его создание доверили молодому, но перспективному конструктору Ласло Финта, которого в 1956 году перевели работать на «Икарус». Впоследствии Ласло всемирно прославится созданием автобусов «Икарус» 200-й серии.

Прежде всего автобус получил совершенно новое оформление передней и задней частей, с большой площадью остекления при помощи угловых гнутых панорамных стекол. Оригинально смотрелись утопленные в кузов фары и вер-

тикальные задние огни. Элегантности автобусу придавали горизонтальные молдинги вдоль бортов кузова, которые начинались от переднего бампера, обходили вокруг фар и заканчивались, упираясь в задние фонари.

Опытный образец автобуса Ikarus 60B был представлен публике в 1957 году на Лейпцигской ярмарке. А несколько месяцев спустя, в марте 1958 года построили прототип междугородного автобуса Ikarus 630, который являлся вариативным исполнением предыдущей конструкции. В нем было немного изменено внешнее оформление. В частности, передняя светотехника стала четырехфарной. В отличие от го-



➤ Особенностью автобуса «Икарус-620» стали широкие входные ширмовые двери для пассажиров

родского Ikarus 60B у прототипа Ikarus 630 с правой стороны не было отдельной двери для переднего пассажирского места. Доступ к сиденью на этом месте осуществлялся из салона автобуса.

В дальнейшем оба опытных автобуса Ikarus 60B и Ikarus 630 выставлялись на международной выставке в Будапеште в 1958 году. В октябре 1958 года опытный образец автобуса Ikarus 630 вместе с другими венгерскими грузовиками и автобусами привозили на выставку в Москву, организованную компанией MOGÜRT, а в декабре того же года эта экспозиция отправилась в Пекин (Китай).

На следующий год прототипы Ikarus 60B и Ikarus 630 были пересмотрены, чтобы сформировать два новых семейства унифицированных автобусов Ikarus 603 (междугородные) и Ikarus 604 (городские). Для этих автобусов шасси решили удлинить почти на полметра, из-за чего общая длина автобусов увеличилась до 9805 мм. Более длинный кузов позволил установить дополнительные ряды сидений — соответственно в автобусах возросло количество посадочных мест.

Опытные образцы Ikarus 603 и Ikarus 604 имели несколько иное оформление передней части. Одной из ее характерных черт стали двоянные фары под общим козырьком (у прототипа Ikarus 630 двоянные фары располагались в общем прямоугольном коробе) — впоследствии этот козырек станет «фирменной» чертой всех серийных автобусов Ikarus 620 и Ikarus 630. Также новые автобусы отличались цельными гнутыми ветровыми стеклами (ранее устанавливались составные, состоящие из нескольких частей), а верхние линии водительской и передней пассажирской двери получили заметный наклон назад (ещё одна «фамильная черта» будущих серийных автобусов). Кстати, на эти автобусы вернули пассажирскую дверь в кабину. Обе двери (водительская и пассажирская) открывались против направления движения, как на советских «горбатых» «Запорожцах». Кроме того, отличительной чертой городского автобуса Ikarus 604 стали широкие (1175 мм) автоматические ширмовые двери с пневматическим приводом. Постройка опытных образцов этих автобусов стала значительным этапом на пути к серийному производству автобусов Ikarus 620 и Ikarus 630.

❧ ОТ ЭКСПЕРИМЕНТОВ К СЕРИИ

В том же 1959 году на заводе «Икарус» были сформированы окончательные версии двух семейств новых автобусов, которые в серийном производстве получили обозначения Ikarus

620 и Ikarus 630. На них вернулись к прежним размерам шасси Ikarus 60 с длиной 9348 мм, но дизайн для серийных автобусов во многом оказался позаимствованным у опытных автобусов Ikarus 603 и 604. Только решетка радиатора на серийных автобусах цитировала самый первый прототип Ikarus 60B, что, наверное, было к лучшему.

Первые серийные городские автобусы Ikarus 620 собрали в июне 1959 года, а до конца года изготовили 344 автобуса. В последние месяцы того же года собрали 133 экземпляра междугородных автобусов Ikarus 630.

Городские автобусы Ikarus 620 отличались хорошо продуманной планировкой салона, которая позволяла свободно перевозить в автобусе около восьмидесяти пассажиров при 20 местах для сидения. За счет установки по правому борту только односторонних сидений в центре салона оставался широкий проход для пассажиров, который позволял свободно перемещаться по автобусу. В районе задней двери была образована большая накопительная площадка (там сиденья не устанавливались вообще) с пониженным уровнем пола (на входе всего две ступеньки, а не три, как у передней двери).

Единственным проблемным местом салона оставалась высокая ступенька, ведущая с накопительной площадки в основную часть салона, — об неё часто спотыкались пассажиры. А стоять около неё и вовсе было опасно — автобус обладал очень цепкими тормозами (об этом советских пассажиров даже предупреждали специальные надписи в салоне с просьбой крепче держаться за поручни), и при торможении в переполненном автобусе можно было получить травмы. Неудивительно, что при проектировании советского аналога ЛиАЗ-677 наши конструкторы скопировали накопительную площадку автобуса «Икарус-620» с пониженным уровнем пола, но ступеньку воспроизводить не стали, сделав в этом месте наклонный пол.

Автобусы Ikarus 620 обладали поистине широкими ширмовыми четырехстворчатыми дверьми шириной 1175 мм, которые тогда не встречались на других городских автобусах в СССР. Правда, имея пневматический привод, при высоком давлении в магистрали, они иногда срабатывали довольно резко и сильно.

Интересно, что в Венгрии ранее изготовленные автобусы Ikarus 620 после нескольких лет эксплуатации подвергались серьезной реконструкции. Компания FAÜ, являясь крупнейшим эксплуатантом «Икарусов» в Венгрии, в 1961 году для повышения перевозной способности автобусов реконструировала собственными силами «Икарус-620» в четырехосный сочлененный автобус FAÜ-IC622 длиной 16,4 метра. Затем в 1962 году у них же появились трехосные FAÜ-IC620 длиной 15,45 метра. Эта модель демонстрировалась на промышленной выставке в Будапеште и в какой-то мере стала примером для всех последующих сочлененных автобусов марки «Икарус».



❧ Сочлененный автобус FAÜ-IC620

Одна из первых эксплуатирующих «Икарусы-620» организаций, FAŰ из Будапешта, даже потребовала установить на кромки дверей полые резиновые трубки шириной 50 мм, чтобы исключить травмы пассажиров, если они вдруг будут зажаты широкими автоматическими дверьми.

Серийный автобус Ikarus 620 комплектовался дизельным мотором Csepel D-614, сцеплением с гидравлическим приводом и механической пятиступенчатой коробкой передач, которая на автобусе устанавливалась отдельно от двигателя, посредине шасси. Коробка передач имела дистанционное переключение и синхронизаторы на II-V передачах переднего хода. Задний мост автобуса имел двухступенчатый привод к ведущим колесам: главная передача коническая, планетарная передача встроена в ступицы колес. Подвеска передних и задних колес была выполнена зависимой, на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами. Тормозная система автобуса пневматическая.

В процессе модернизации «Икарусов» большие блочные горизонтальные фонари на задней стенке автобуса в 1966 году заменили двумя вертикально расположенными круглыми фонарями. Тогда же указатели поворота в виде капель на передней панели заменили круглыми фонариками, а «квадратные» приборы на панели уступили место круглым. «Юбка» под передним бампером изначально имела довольно пухлый вид, который она сохраняла на машинах, поступающих на внутренний рынок до 1966 года, но на экспортных автобусах «юбку» подрезали ещё в 1961 году.

Автобусы типа Ikarus 620 выпускались в 1959–1971 годах и сыграли заметную роль в городских перевозках многих стран, как в самой Венгрии (1450 автобусов), так и в Польше (1575 автобусов), Болгарии (631 автобус), Чехословакии (318 автобусов), Ираке (42 автобуса) и Албании (20 автобусов). Некоторая часть этих автобусов была поставлена в Китай, Югославию и Турцию. Но более половины всех выпущенных автобусов «Икарус-620» эксплуатировались в городах Советского Союза (4927 автобусов из 9121).

✦ **СОВЕТСКИЙ СЛЕД**

В СССР автобусы Ikarus 620 массово поставлялись в 1963–1971 годах, если не считать партии 1959 года (92 экземпляра). Причем пик поставок пришёлся на 1968–1969 годы, когда ежегодно к нам ввозилось по 800–900 автобусов этой модели.



✦ Автобусы «Икарус-620» первых лет выпуска имели оригинальные горизонтальные задние фонари

В другие страны автобусы семейства Ikarus 620 поставлялись с «родным» двигателем Csepel D-614.10, рабочим объемом 8,276 литра, и развиваемой мощностью 145 л.с. Но в Советский Союз автобусы комплектовали более старой моделью мотора Csepel D-613.10, рабочим объемом 7,99 литра и мощностью 125 л.с. Соответственно отличия имела и коробка передач — если для других стран на автобусы ставилась повышающая (максимальная скорость автобуса 78 км/ч), то на автобусы для СССР ставилась коробка передач ASH 65–4, с пятой прямой передачей (максимальная скорость автобуса 58 км/ч).

Возможно, решение о такой комплектации автобусов для СССР вызвано унификацией новых автобусов со старой моделью Ikarus 60, которая ранее также поставлялась в СССР. Тем самым упрощалось снабжение запасными частями, ремонт и обслуживание новых автобусов в парках. А может быть, решающим фактором стала экономичность моторов с меньшим рабочим объемом. Тем более что особые скоростные показатели (при наших дорогах) нам были не особо важны. При многих положительных качествах моторы Csepel D-613.10 имели один существенный недостаток — неприятную вибронегруженность, особенно на холостом ходу. Правда, страдал от этого в основном только водитель автобуса, так как его кабина и расположенный рядом мотор от всего остального салона отделяла глухая застекленная перегородка. Из-за повышенной вибрации дизельного мотора в Советском Союзе автобусы «Икарус-620» даже получили прозвище «трактор».



✦ Кабина водителя и салон автобуса «Икарус-620»



🚐 Автобус «Икарус-620» поздних лет выпуска

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА «Икарус-620»

Городской автобус большого класса, с цельнометаллическим четырехдверным (в том числе две входные двери для пассажиров с ширмовыми створками) кузовом с несущим рамным основанием. Расположение двигателя — переднее. Планировка салона — трехрядная.

Выпускался венгерским заводом «Икарус» с 1959 по 1971 год.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 20+1
(рядом с водителем)
Общее число мест — 60

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг —
8500

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 12490
В том числе:
— на переднюю ось — 4180
— на заднюю ось — 8310

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —
58 км/ч

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км — 32

ДВИГАТЕЛЬ — Csepel D-613.10,
рядный, шестицилиндровый, дизель-
ный, четырехтактный

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм —
110x140

Рабочий объем, л — 7,990
Степень сжатия — 21

МОЩНОСТЬ, л.с. —
125 при 2200 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ
МОМЕНТ**, кгс м —
44 при 1500 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ — однодисковое, су-
хое, типа Csepel с гидроприводом

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — AS65-4,
механическая, пятиступенчатая
I — 6,17; II — 2,99; III — 1,78;
IV — 1,265; V — 1,00; 3.X. — 6,68

ПОДВЕСКА

Передняя — зависимая, на полуэл-
липтических листовых рессорах,
амортизаторы гидравлические
телескопические

Задняя — зависимая, на полуэл-
липтических листовых рессорах
и с подрессорниками, амортизаторы
гидравлические телескопические

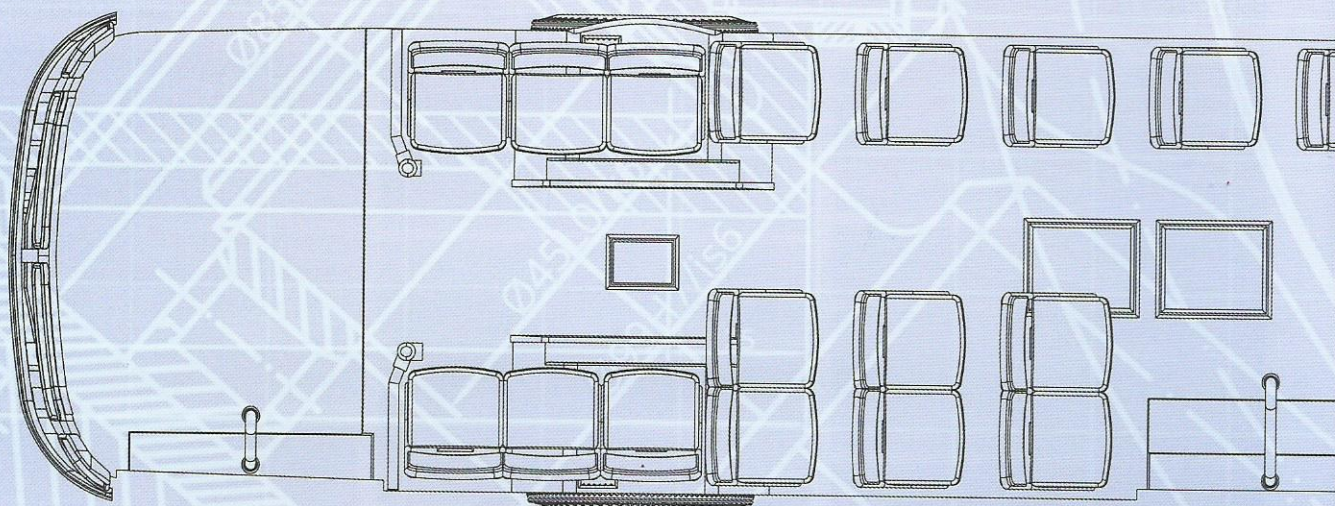
ТОРМОЗ

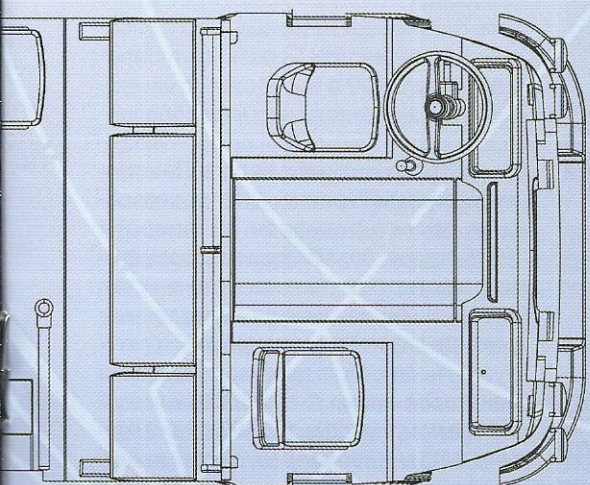
Рабочий — с пневматическим при-
водом, с барабанными тормозными
механизмами на всех колесах

Стояночный — с механическим при-
водом, на тормозные механизмы
задних колес

РАЗМЕР ШИН — 11,00-20

СХЕМА АВТОБУСА «Икарус-620»







⤴ Капитальный ремонт автобуса «Икарус-556» в цехе Днепродзержинского авторемонтного завода

Производитель

ДНЕПРОДЗЕРЖИНСКИЙ АВТОРЕМОНТНЫЙ ЗАВОД

В рамках кооперации хозяйственной деятельности стран — членов Совета Экономической Взаимопомощи (СЭВ) в Советский Союз поступало большое количество дизельных автомобилей «Татра» и «Шкода», а также автобусов «Икарус». Действующая тогда система планового хозяйства предусматривала капитальный ремонт этой техники после достижения определенного пробега. Для этого в Днепродзержинске построили современный авторемонтный завод.

Авторемонтный завод в Днепродзержинске (Украина, Днепропетровская область) основан 15 февраля 1965 года на базе бывших авторемонтных мастерских. После этого он стал специализироваться на капитальном ремонте дизельных автомобилей и автобусов иностранного производства. Через некоторое время Днепродзержинский авторемонтный завод (ДАРЗ) стал ведущим в стране среди предприятий такого профиля — как с точки зрения объемов производства, так и организации ремонта. На пике своего развития мощности завода позволяли ремонтировать 300 автомобилей, 600 автобусов, 3500 двигателей и 5000 агрегатов в год. При этом на предприятие приходила техника на ремонт практически со всех республик Советского Союза.

На первом этапе завод выполнял капитальный ремонт автомобилей «Татра», в дальнейшем стал ремонтировать автомобили «Шкода», а затем и автобусы «Икарус». Завод выполнял капитальный ремонт автомобилей «Татра-111», «Татра-138», «Татра-148», «Татра-815», «Шкода-706», автобусов «Икарус-620», «Икарус-55», «Икарус-180», «Икарус-255», «Икарус-260», «Икарус-280». Кроме иностранной техники предприятие проводило капитальный ремонт отечественных автобусов ЛиАЗ-677. Технология предусматривала полный ремонт кузовов, рам, двигателей и агрегатов. Для этого завод был оснащен всем необходимым оборудованием, а также регулярно проводил обучение своих кадров на предприятиях-производителях ремонтируемой техники.

Особое внимание на заводе уделяли автобусам «Икарус». Здесь достигли технических возможностей ремонтировать «Икарусы» всех модификаций любой степени износа или аварийного повреждения. За время существования завод капитально отремонтировал около 10 тысяч автобусов «Икарус», а также освоил производство более 600 наименований автомобильных запчастей к ним, включая изготовление новых(!) кузовов для автобусов «Икарус» 200-й серии. Номинально являясь авторемонтным, завод к концу 80-х годов фактически изготавливал новые автобусы.

Однако распад Советского Союза привел к резкому сокращению объемов работы и уменьшению числа сотрудников. Производственные мощности завода в 90-е годы оказались невостребованными.

В 1994 году предприятие преобразовано в ОАО «Днепродзержинский авторемонтный завод». Используя свой опыт ремонта автобусов в 90-е годы, здесь попробовали самостоятельно наладить производство небольших автобусов по проекту «Укравтобуспрома» (бывшее союзное ГСКБ по автобустроению), при этом не отказываясь от ремонтов «Икарусов», которые хоть и в значительно меньших количествах, но все ещё поступали на завод.

Для автобусов ДАЗ-3220 «Дніпро» использовали шасси грузового автомобиля ГАЗ-3309, а для автобусов ДАЗ-3221 «Дніпро» более простое и дешевое бензиновое шасси ГАЗ-3307. Первый автобус «Дніпро» на заводе собрали 25 декабря 1997 года. А презентация этой модели состоялась 23 марта 1998 года. В конце 90-х — начале 2000-х завод выпустил несколько десятков дизельных ДАЗ-3220 и карбюраторных ДАЗ-3221.

В 2001 году предприятие было переименовано в ОАО «Днепродзержинский



➤ Автобус «Икарус-260», отремонтированный в Днепродзержинске



➤ Автобус ДАЗ-3240 «Дніпро» производства Днепродзержинского авторемонтного завода

автобусный завод». В том же году на шасси автомобиля IVECO Turbo Daily был реализован проект автобуса малой вместимости ДАЗ-3240 «Дніпро». Автобус в серию не пошел и остался работать на заводе.

В середине 2000-х годов предприятие было выкуплено владельцами Львовского автобусного завода. В результате ООО «Днепровский автобусный завод» стало филиалом ПАО «Львовский автобусный завод», сохранив собственную марку ДАЗ. Сюда из Львова было переведено производство устаревших, но все ещё пользующихся определенным спросом дешевых автобусов ЛАЗ-695Н и ЛАЗ-695НГ. В рамках государственной программы Украины «Школьный автобус» на ДАЗе был реализован собственный вариант школьного автобуса на базе ЛАЗ-695Н.

Начавшийся в 2008 году экономический кризис осложнил деятельность завода, который прекратил производство автобусов и к 2011 году оказался на грани закрытия. Но в итоге производственные мощности были перепрофилированы на производство новых современных автобусов большой вместимости «Сити-ЛАЗ», которые здесь выпускали в основном для предприятий муниципального транспорта Харькова и Киева. В 2012 году в Днепродзержинске дополнительно организовали производство машин скорой медицинской помощи на базе микроавтобусов Renault Master. Но это были последние положительные новости с этого предприятия.



Крупным планом

ШИРМОВЫЕ ДВЕРИ

Современников автобусы «Икарус-620» удивляли широкими ширмовыми дверями. Вспомните советские автобусы того времени — все они имели довольно узкие входные двери для пассажиров. У автобуса ПАЗ-652 их ширина была равна 740 мм, у ЛАЗ-695Б — 826 мм, у ЗИЛ-158В — 850 мм. А у «Икаруса-620» ширина дверного проема составляла 1175 мм!

Известно, что чем шире входные двери для пассажиров и больше их количество, тем быстрее происходит посадка и высадка пассажиров в городских автобусах на остановках. Следовательно, сокращается время простоя автобуса на остановках, а в целом его движение на маршруте становится более ритмичным и предсказуемым. Автобус начинает работать более эффективно и привозит больше выручки в автобусный парк. Ну и пассажирам становится удобнее пользоваться общественным транспортом. Так что от конструкции входных дверей автобуса зависит очень многое...



▲ Задняя ширмовая входная дверь на автобусе «Икарус-620»

Нельзя сказать, чтобы наши не понимали таких простых истин — широкие входные двери планировалось внедрить в ближайшем будущем на всех перспективных советских автобусах (на ЛАЗ-698 ширина двери составляла 1340 мм, на ЛиАЗ-677 — 1200 мм). Просто «венгры» с их широкими ширмовыми дверями оказались на улицах наших городов чуть раньше отечественной техники.

Привод дверей «Икарусов» осуществлялся привычными для того времени пневматическими дверными цилиндрами. Работа этих цилиндров довольно простая — для открытия двери в одну из полостей штока цилиндра с помощью крана в кабине водителя подавался воздух, забираемый из пневматической системы автобуса. Для закрытия двери воздух перенаправлялся тем же краном, но в противоположную полость штока цилиндра, а воздух с другой стороны поршня выбрасывался наружу в атмосферу.

Дверные пневмоцилиндры воздействовали на механизм управления дверьми, который состоял из поворотного рычага, равномерно распределяющего усилия цилиндра на правую и левую створки дверей, двух толкателей и двух рычагов управления (для каждой створки своя пара толкателей и рычагов). Воздействуя на ось поворота двери, рычаг управления заставлял дверь открываться или закрываться.

Механизм управления дверьми вместе с пневматическими цилиндрами располагался в кожухах сверху над ширмовыми дверьми. Оси створок дверей вверху вращались на подшипниках, а внизу — на поворотных пальцах, при помощи которых створки дверей можно было поднимать или опускать для регулировки. Открытие дверей ограничивалось специальными регулируемым упорами, расположенными в кожухах механизма привода дверей.



В объективе фотографа



⚡ Автобус «Икарус-620» на маршруте в Эстонии



⚡ Автобус «Икарус-620» на Похвалинском съезде в Горьком (Нижегород)



⚡ «Икарус-620» в малярном цеху автокомбината № 41 в Москве



⚡ «Икарус-620» на конечной станции «Льноджутовая фабрика» в Ивангороде (Ленинградская область)



⚡ «Икарус-620» на маршруте в Ивангороде (Ленинградская область)



⚡ Автобус «Икарус-630» в Таллине (Эстония)



⚡ Седельный тягач НИИАТ-А932, переделанный из автобуса «Икарус-620»

Автобусы «Икарус-620» имели довольно мощное рамное основание и агрегаты с большим запасом прочности. А вот кузов «Икарусов», каркас которых был сварен из холодно-штампованных профилей, довольно быстро приходил в негодность на советских дорогах. Подметив такое несоответствие, в Научно-исследовательском институте автомобильного транспорта (НИИАТ) создали технический проект превращения списанного автобуса «Икарус-620» в седельный тягач.

ГРУЗОВИКИ ИЗ АВТОБУСОВ

Для отработки проекта НИИАТ-А932 и определения его практической годности в 1971 году на Орловском опытном заводе (ООЗ) построили опытный образец седельного тягача из автобуса «Икарус-620». В теории такая переделка не представляла особых трудностей, так как в основе автобуса фактически лежали агрегаты добротного грузового автомобиля. Помимо рядного шестицилиндрового дизеля на машинах оставалась довольно живучая механическая 5-ступенчатая коробка передач с синхронизацией на II-V передачах. Её лишь немного перемещали, по-прежнему располагая в базе, в середине шасси. Без изменений оставалась зависимая подвеска передних и задних колёс на полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами, а также основные элементы пневматической тормозной системы. Под седельный тягач приходилось укорачивать только раму и переделывать некоторые элементы шасси (карданный вал, систему дистанционного управления коробкой передач, жгуты проводки и тормозные пневмомагистрали, топливную магистраль, систему выпуска выхлопных газов и т.д.).

При переоборудовании городского автобуса в седельный тягач ему оставляли довольно большую кабину, которая получалась привариванием задней панели кузова автобуса к оставленной части кабины водителя. Благо штатная кабина водителя изначально была похожа на кабину грузовика с двумя отдельными распашными дверьми по обе стороны (открывающимися против хода движения) и дополнительным пассажирским местом с правой стороны кабины. При желании получившуюся кабину седельного тягача даже можно было дополнить спальным местом.

В результате всех переделок получался весьма неплохой седельный тягач для междугородных автоперевозок на большие расстояния с дизельным двигателем. Эдакая альтернатива советским МАЗам и чехословацким «Шкодам», в то время работающим в СССР на междугороде.

После успешных испытаний седельного тягача НИИАТ-А932 проект на переоборудование списанных автобусов был разослан в автотранспортные управления, имеющие возможность осуществить такое переоборудование. Неизвестно, сколько было реально переоборудовано бывших автобусов в седельные тягачи по данному проекту, но то, что на местах из старых автобусов «Икарус-620» мастерили различные грузовики и фургоны — неопровержимый факт. В объективы фотоаппаратов любителей в конце шестидесятых — начале семидесятых годов постоянно попадали такие переделки, которые воспринимались современниками как дикие грузовики.

ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ГРУЗОВИКИ
СССР

ВСЕ ГРУЗОВИКИ МОЛОДОСТИ

НА MODIMIO.RU



Собери детей советского
автопрома на своей полке!



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№14

ЯТБ-1

ЯРОСЛАВСКИЙ УТЮЖОК

Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на автобусы.modimio.ru

MODIMIO



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

14

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



[avtobusy.modimio](https://www.avtobusy.modimio.ru)



Бесплатная доставка
на [avtobusy.modimio.ru](https://www.avtobusy.modimio.ru)

ЯТБ-1



