**04-088 Икарус-IFA-211, Ikarus-IFA-211 4х2 двухдверный пригородный автобус среднего класса на шасси IFA W50L ГДР, мест сидячих 28, снаряжённый вес 6.5 тн, полный вес 10.13 тн, IFA 4VD 125 лс, 90 км/час, Венгрия 1975-90 г.**

 Разработчики модельного ряда Икарусов 200-й серии в конце 60-х годов планировали запустить в производство сразу 4 модели автобусов среднего класса - 8,7-метровые Ikarus-208 (городской) и Ikarus-210 (междугородный), а также 9,6-метровые Ikarus-220 (городской-пригородный) и Ikarus-230 (междугородный). Однако производство этих машин так и не было освоено. Причиной неудачи стало отсутствие подходящего двигателя. Спустя несколько лет венгерские конструкторы вернулись к идее создания автобусов средней вместимости 200-го модельного ряда, однако теперь им пришлось искать зарубежного партнера. Таким партнером стала восточногерманская фабрика VEB-IFA. Результатом сотрудничества стала модель Ikarus-211 - единственный автобус среднего класса 200-й модельной серии, выпускавшийся в больших количествах. Производство этой модели велось на заводе в Секешфехерваре.

 Первые три автобуса Ikarus-211 были выпущены в 1974 году, а с 1975 года началось их серийное производство. Прототип отличался от последующих машин уменьшенной колеей передних колес, характерной для грузовиков IFA, однако серийные машины производились уже на базе специальных автобусных шасси со стандартной колеей передних колес. До 1978 года высота автбусов составляла 2900 мм, при этом окна были меньшего размера, чем на других автобусах 200-й серии. С 1978 года высота автобуса составила 3000 мм, что позволило увеличить размер окон, унифицировав их с другими моделями. Пространство под бампером также было увеличено. В кабине полностью поменяла свой внешний вид приборная панель, которая получила новую трёхсекционную компоновку и пластиковое покрытие. С 1980-го года существенно уменьшился размер дверей, что позволило снизить нагрузку на петли. Других серьезных модернизаций за всю историю выпуска модели не происходило.

 По сравнению с «большим собратом» 200 серии - Ikarus 250 этот автобус стал меньше на один оконный проем, что серьезно сказалось на его длине 8.5 метра и пассажировместимости, ширина автобуса осталась неизменной. Автобус oснащался рессорнoй подвескoй. Кузов автобуса стал весить намного меньше благодаря уменьшению его размеров (снаряженная масса автобуса 6.5 тонн), сам дизайн и компоновка кузова остался неизменным - несущий кузов вагонного компоновки. Передок автобуса имеет похожую форму с Ikarus 255: фары у автобуса одинарные и округлые, бампер сварной, в него вмонтированы противотуманные фары. Радиатор автобуса неприкрытый, обычно на радиатор крепится эмблема " Ikarus с названием модели. Лобовое стекло автобуса разделено надвое, стеклоочистителей перемещаются в 2 режимах скорости с помощью тяговых рычагов. Зеркала бокового вида малого размера. Кузов автобуса сделан из стальных листов, а внутри покрыт металлопластиком; обшивка этого автобуса очень прочная, благодаря чему у автобуса очень большой ресурс кузова. С самого начала производства, двери автобуса были полностью механическими и их нужно открывать вручную, однако со временем их заменили на автоматические двери, которые раздвигались параллельно к кузову с помощью привода. Двигатель автобуса размещен за задней панелью. Двигатель автобуса, как и ходовая часть не были венгерского производства RABA, а ГДР-овского «IFA». Четырехцилиндровый двигатель автобуса является достаточно слабым (мощность — 101 киловатт), однако достаточным для движения 8.5-метрового автобуса. Салон автобуса является несколько модернизированным по сравнению с 200 моделями Ikarus. Настил пола автобуса из линолеума. В зависимости от модификации, автобус был оборудован одной или двумя дверьми. Уровень пола в салоне составлял 900 мм. Автобусы различных модификаций обычно выпускались в двух вариантах: пригородном, с сиденьями модели Ikarus-260, и междугородном - с сиденьями модели Ikarus-255. Количество мест для сидения варьировалось от 20 до 37. Автобусы, предназначенные для междугородных перевозок, укомплектовывались сетчатыми полочками, которые находились над сиденьями и предназначались для лёгкой ручной клади. Защита от солнца обеспечивается с помощью занавесок. Вентиляция осуществляется исключительно через 3 люка, а сдвижных форточек, как в 250, 255 и 256 моделей у автобуса нет. Подсветка в темное время суток осуществляется с помощью больших плафонов. Кабина водителя автобуса открытого типа и по строению почти не отличается от родственных моделей. Преимуществом кабины водителя есть большее расстояние от кресла водителя до педалей и руль, что расположен выше и прямо (в отличие от 255 модели). Руль автобуса с гидроусилителем от ЗиЛ-130, что использовались на одноименных грузовиках и хорошо себя зарекомендовали. Приборная панель автобуса разделена на три части: показательные приборы как спидометр и тахометр, топливомер и другие расположены напротив рулевой колонки. Большинство клавиш расположены с левой стороны; радио — из правой колонки. Коробка передач стала 5-ступенчатой, рычаг переключения остался довольно неудобным и большого размера. Педали автобуса почти не изменились за исключением педали акселератора, которая стала равно размера с педалью тормоза. Место водителя может быть оборудовано микрофоном, если автобус работает как экскурсионный.

**Модификации:**

**Ikarus-211.00** - модификация с одной передней дверью, открывавшейся вручную. Ее отличительной особенностью было наличие маршрутного окна над лобовыми стеклами; последние, соответственно, были намного ниже. По бокам от маршрутного окна располагались прорези для вентиляции. Данная модификация выпускалась с 1974 по 1977 год и предназначалась для внутреннего рынка; сейчас в Венгрии остались лишь считанные экземпляры автобусов Ikarus-211.00.

**Ikarus-211.01** - Модификация с одной передней дверью, открывавшейся вручную, но со стандартными лобовыми стеклами. Выпускалась с 1975-го по конец 80-х годов, предназначалась для внутреннего рынка.

**Ikarus-211.51** - Модификация с двумя дверьми, открывавшимися вручную. Выпускалась с 1975 года; экспортировалась в ГДР и отличалась от других модификаций улучшенной отделкой салона и повышенной комфортабельностью.

**Ikarus-211.52** - Модификация с двумя дверьми: передней автоматической и задней, открывавшейся вручную. Передняя двухстворчатая дверь была оборудована пневмоприводом Steyer. Модификация предназначалась для внутреннего рынка.

**Ikarus-211.53** - Модификация с двумя дверьми, открывавшимися вручную, предназначавшаяся для внутреннего рынка.

**Ikarus-211 Lux** - Небольшое количество автобусов модификации "Люкс" было выпущено по спецзаказу для ГДР. Эти машины имели одну переднюю дверь, значительно улучшенный интерьер салона, а также служебный отсек в задней части автобуса.

 Наибольшие объемы производства автобусов Ikarus-211 наблюдались с конца 70-х, когда завод выпускал по 700-800 машин ежегодно. В начале 80-х эта цифра снизилась до 300-400 автобусов в год, а с 1983-го года - до 100-200. В связи с выходом ГДР из числа стран-участников СЭВ, поставки шасси IFA в Венгрию закончились. В мае 1990 года производство автобусов Ikarus-211 было прекращено.

 Автобусы Ikarus-211 поставлялись исключительно на внутренний рынок, а также в ГДР. Производство автобуса было ограничено поставками ГДР-овских шасси, поэтому планы по выходу этой модели на рынки других стран так и не были реализованы. В Венгрии и ГДР автобусы работали преимущественно в качестве служебных и заказных машин; лишь немногие из них использовались на регулярных маршрутах.

 Помимо 211-ой модели, в 1976-1990 годах выпускались также схожие с ней внешне автобусы Ikarus-212 на шасси MAN. Эти машины были намного дороже и предназначались для поставок в страны Западной Европы. Автобусы Ikarus-212 выпускались небольшими партиями - всего было произведено 155 машин.

 В Советском Союзе этих автобусов не было, за одним исключением - партия 211-х пришла в Киев специально для работы в аэропорту Борисполь. Эти автобусы работали на маршруте "Полет", соединявшем городской аэровокзал на проспекте Победы с аэропортом. Автобусы были покрашены по стандартной для советских междугородных Икарусов схеме - красные борта с белой "юбкой". Следует сказать, что так красили в основном машины, предназначенные для экспорта в СССР.

 В 90-е годы эти автобусы прибывают в Россию из Германии и Венгрии вместе с выводимыми из Европы воинскими частями Западной и Южной групп войск. Также их приобретают подержанными и ввозят из-за границы в города России предприниматели и небольшие фирмочки.
 Эти Икарусы использовались предприятиями в качестве вахтовых или в качестве экскурсионных в небольших частных экскурсионных лавочках, а так же на заказ. В частности служебный автобус Ikarus 211.51 гос. № В553ОМ93 - 275-й Авиационный Ремонтный Завод МО в г. Краснодаре.

**Краснодарский край, автобус № В 553 ОМ 93**

|  |  |
| --- | --- |
| Госномер: | В 553 ОМ 93 |
| Регион: | [Краснодарский край](http://fotobus.msk.ru/city/9/)  http://fotobus.msk.ru/img/r/1.gif http://fotobus.msk.ru/img/c/9.gif |
| Локация: | [Краснодар](http://fotobus.msk.ru/location/168/) |
| Парк: | [Служебные автобусы г. Краснодара (вахты, развозки)](http://fotobus.msk.ru/list.php?did=2335) |
| Модель: | [Ikarus 211.51](http://fotobus.msk.ru/model/1269/) |
| Построен: | 1989 |
| Заводской №: | 93 |
| VIN: | 211.51.1989.0093 |
| Текущее состояние: |  Эксплуатируется  |
| Назначение: | Служебный |
| Примечание: | 275-й авиационный ремонтный завод |

**Технические характеристики Ikarus 211 1974–90 г.**

|  |
| --- |
| **основные**  |
| расположение руля  | слева  |
| количество дверей  | 1 или 2  |
| количество мест  | всего 24-37 |
| конструкция  | рамная  |
| **геометрия**  |
| габариты  |
| длина  | 8 500 мм  |
| ширина  | 2 500 мм  |
| высота  | 3 000 мм  |
| База, мм: | 4 030 мм |
| Передний свес | 2 070 мм |
| Задний свес | 2 400 мм |
| колея  |
| передняя  | 1 900 мм  |
| задняя  | 1 980 мм  |
| дорожный просвет, стандарт | 350 мм |
| **масса**  |
| снаряженная  | 6 500 кг  |
| полная  | 10 130 кг  |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг: | 3430 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг: | 6800 |
| **двигатель**  |
| название  | IFA 4 VD (дизельный)  |
| расположение  | сзади  |
| цилиндры/клапаны  | 4  |
| объем  | 6 560 см³  |
| максимальная мощность (ГОСТ)  | 125 л.с.  |
| крутящий момент  | 430 Нм  |
| топливо  | дизель  |
| **трансмиссия**  |
| привод  | задний  |
| коробка передач  | МКПП 5 WR 50-60 K  |
| **подвеска и рулевое управление**  |
|  Тип подвески | рессорная |
| тип рулевого управления  | гидравлический  |
| Рулевой привод:  | ЗиЛ-130 |
| **динамические характеристики**  |
| максимальная скорость  | 90 км/час |
| **эксплуатационные характеристики**  |
| расход топлива, смешанный режим | 24.5 л/100 км |

