**04-157 Икарус, Ikarus-250.59 4х2 двухдверный междугородный автобус, мест сидячих 42+2/44+2, багажный отсек 10.6 м3 1.15 тн, снаряженный вес 10.7 тн, полный вес 14.7 тн, Raba-MAN D2156HM6UT/MT6U/2356HM6UT 220/256 лс, 113 км/час, 6328 экз., Венгрия 1984-89 г.**

****

 Икарус 250 — высокопольный междугородный автобус, производившийся в Венгрии с 1971 по 2003 год. Ikarus 250 по праву считается флагманом всего «200-го» семейства «Икарусов». Первый опытный экземпляр «250-й» модели был собран 1-го мая 1967 года. Второй опытный Ikarus 250, собранный в том же году, отправили на межведомственные испытания в СССР, которые проводились с января по август 1968 года. За это время тёмно-зелёный автобус с белой юбкой накрутил по СССР более 40 тыс. километров.

 В отличие от опытных образцов серийные «Икарусы» немного изменились внешне: прямоугольные передние фары заменили на сдвоенные круглые, с боковых окон убрали центральные вертикальные перемычки, колёсные арки получили более плавные обводы и т. д.

 В Советский Союз ранние Ikarus 250 поступали в двух основных комплектациях: люксовый **Ikarus 250.10** имел в салоне 45 мест (включая место для экскурсовода), бар-буфет и гардероб для хранения верхней одежды пассажиров; бюджетный **Ikarus 250.09** был лишён дополнительного оборудования, но за счёт этого у него увеличилось количество мест для сидения – до 57.

 Советский Союз наряду с Восточной Германией были основными заказчиками Ikarus 250. Доля импорта Ikarus 250 для СССР за весь срок его производства составила около 90%, от общего количества выпущенных машин.

С 1976 года в страну стали поставлять автобусы в новой комплектации – **Ikarus 250.12**. В отличие от предыдущих машин радиатор системы охлаждения двигателя у них был перенесён назад, в моторный отсек, ранее радиатор располагался под передним бампером. Двигатель на автобусе остался тем же, а вот 5-ступенчатую КП устанавливали новую – ASH 75.1-A7.B1.C3.D2.E1. В следующем, 1977 году, флагманская машина подверглась небольшому рестайлингу – из заметных внешних признаков новый чёрный пластиковый бампер спереди. Индекс автобуса изменился на **Ikarus 250.22.**

С 1980 года в СССР начали приходить **Ikarus 250.58,** специально созданные для Советского Союза, которые даже внешне сильно отличались от тех автобусов, что были раньше. Новые машины получили переднюю дверь слайдерного (сдвижного) типа, открываемую теперь дистанционно с места водителя. На машинах поздних выпусков на этой двери снизу появился прозрачный застекленный люк. Сзади появилась дополнительная входная дверь, открываемая вручную. В салоне за счёт появления дополнительной входной площадки сзади сократилось число посадочных мест до 43, включая экскурсовода, а сами автобусы вместо привычного красного цвета получили центральную полосу яркого алого цвета . Вновь изменилась и агрегатная часть. На Ikarus 250.58 стали устанавливать более мощный двигатель Raba-MAN D2356HM6U мощностью 220 л.с. и 6-ступенчатую КП Csepel ZF S6-90U-708.1. Передний мост получил новый стабилизатор поперечной устойчивости. В таком виде флагманские автобусы поставлялись в нашу страну до 1983 года включительно.

В это же время в СССР были поставлены автобусы-салоны **Ikarus 250.48**, в основном для нужд Министерства обороны. Внешне они практически не отличались от массовых Ikarus 250.58, кроме установленного в задней части крыши большого блока кондиционеров, зато внутри они имели шикарный салон с индивидуальными вращающимися вокруг своей оси креслами и небольшую кают-компанию в кормовой части.

 Пришедший на смену в 1984 году **Ikarus 250.59** стал самым массовым представителем «Икарусов» «250-го» семейства в нашей стране. Основное внешнее отличие от предыдущей модификации 6 более узких окон по левому борту после водительского окна и 5 по правому между дверями. У предыдущей модификации было 5 широких окон по левому и 4 по правому бортах. В этой модификации размеры базы увеличились на 30 мм, размеры переднего свеса увеличились на 10 мм, а заднего уменьшился на 50 мм, уменьшилась и габаритная длина на 10 мм, изменился уровень пола и развесовка по осям. Конструкторы изменили кузов из соображений прочности конструкции. Из СССР приходило достаточно много нареканий на то, что на плохих дорогах фермы трескались и крыша начинала "гулять", а задняя часть автобуса проседала. Изменилось положение шкафа в салоне. По всей видимости, модернизация Икарус 250 была проведена с целью унификации с Икарус 256. Т. к. практически все размеры кроме базы, а соответственно и длинны, у 250.59 и 256 равны. От предыдущей модели его отличали окраска - в алый цвет теперь окрашивалась вся верхняя часть автобуса, наличие второй автоматически открывающейся двери, тоже слайдерного типа, в салоне вместо обычных занавесок появились опускающиеся шторки с фиксаторами, а на крыше заметно изменилась форма воздухозаборников (4 попарных воздухозаборника на крыше вместо трёх). Двигатель у Ikarus 250.59 стал ещё мощнее – 250 л.с.

 С 1989 года пришла очередность новых версий: **Ikarus 250.93** с увеличенным до 51 места и без бытового блока в салоне и **Ikarus 250.95** с сохранившейся планировкой салона для дальних междугородных маршрутов. Агрегаты остались прежними, а внешне автобусы новых комплектаций можно было отличить по уменьшенному в размерах боковому окну водительской кабины и изменённой схеме окраски: чаще всего теперь они были окрашены в цвет слоновой кости с красной «юбкой» и тремя продольными красными полосами вдоль бортов.

|  |
| --- |
| ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ   Ikarus 250 |
| Модификация | 250.09 | 250.12 | 250.58 | 250.59 | 250.93 | 250.93а | 250.95 |
| Класс и категория автобуса |
| Большой, М3 | • | • | • | • | • | • | • |
| Назначение автобуса |
| Туристический, Класс III | • | • | • | • | • | • | • |
| Тип кузова |
| Цельнометаллический, вагонной компоновки | • | • | • | • | • | • | • |
| Длина / ширина / высота, мм. |
| 11990 / 2500 / 3170~3200 | • | • | • | • | • | • | • |
| Максимальная осевая нагрузка, передняя ось / задняя ось, кг. |
| 5700 / 9800 |  | • |  |
| 5800 / 10000 |  | • |  |
| 5800 / 10400 | • |  |
| 6000 / 10000 |  | • | • | • | • |
| Масса снаряжённая / полная, кг. |
| 10700 / 14700 |  | • |  | • |
| 10700 / 15440~16000 |  | • |  |
| 10780 / 15500 |  | • |  |
| 11000 / 15800 |  | • |  |
| 11000 / 16200 | • |  |
| 11260 / 16000 |  | • |  |
| База, мм. |
| 6330 | • | • | • | • | • | • | • |
| Колёсная формула |
| 4x2 | • | • | • | • | • | • | • |
| Колея передних / задних колёс, мм. |
| 2000 / 1835 |  | • |
| 2013 / 1835 | • | • | • | • | • | • |  |
| Свес передний / задний, мм. |
| 2460 / 3200 | • | • | • | • | • | • | • |
| Угол проходимости передний / задний, градус |
| 10° / 7,2° | • | • | • | • | • | • | • |
| Минимальный радиус разворота, м. |
| 12,0 | • | • | • | • | • | • | • |
| Максимальный преодолеваемый подъем, % |
| 20 | • | • | • | • | • | • | • |
| Тормозная система |
| Рабочая |
|  Двухконтурная, пневматическая с приводом от тормозной камеры. Автоматическая система регулировки тормозов | • | • | • | • | • | • | • |
| Стояночная |
| Тормозной цилиндр с аккумуляцией силы пружины, действующий на задние колёса, регулируемого действия, с ручным приводом | • | • | • | • | • | • | • |
| Подвеска |
| Зависимая, пневматическая. Воздушная рессора с полой резиновой подушкой. Амортизаторы гидравлические, телескопические, двухстороннего действия | • | • | • | • | • | • | • |
| Салон |
| Модификация | 250.09 | 250.12 | 250.58 | 250.59 | 250.93 | 250.93A | 250.95 |
| Конфигурация дверей |
| 1 — 0 — 0 | • | • |  |
| 1 — 0 — 1 |  | • | • | • | • | • |
| Число мест для сидения / стояния, ед. |
| 42+1+1 / 0 | • | • | • | • |  | • |
| 44+1+1 / 0 |  | • |  | • |
| 51+1+1 / 0 |  | • | • |  |
| Пассажировместимость, ед. |
| 43 | • | • | • | • |  | • |
| 45 |  | • |  | • |
| 52 |  | • | • |  |
| Силовой агрегат Дизельный двигатель |
|  |
|  RÁBA M.A.N. D2156HM6UT |  | • | • |  | • |
| RÁBA-M.A.N. D2156MT6U |  | • |  |
| RÁBA-M.A.N. D2356HM6U |  | • | • |  |
| RÁBA D10UTSLL190 |  | • |  |
| Расположение цилиндров |
| L6 | • | • | • | • | • | • | • |
| Рабочий объём, см3 |
| 10344-10350 | • | • |  | • | • | • | • |
| 10690 |  | • | • |  |
| Мощность, кВт (л.с.) / Крутящий момент, Нм |
| 141 (192) (при 2100 об/мин-1) / 696 при 1300 об/мин-1 | • | • |  |
| 162 (220) при 2100 об/мин-1 / 820 при 1600 об/мин-1 |  | • | • | • |  | • |
| 188 (256) при 2200 об/мин-1/ 898 при 1600 об/мин-1 |  | • |  |
| 190 (258) при 1900 об/мин-1/ 1100 при 1900 об/мин-1 |  | • |  |
| Максимальная скорость, км/ч. |
| 106 |  | • |  | • | • | • |
| 113 |  |  | • |  |
| Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км. |
| 26,5 |  | • |  | • | • | • |
| 31,4 |  |  | • |  |
| Экологический класс |
| Euro 0 | • | • | • | • | • |  | • |
| Euro I |  | • |  |
| КПП Механическая |
|  |
| **ASH** 75.1-A7 | • | • |  |
| **Csepel ZF** S6-90U |  | • |  |
| **Csepel ZF** S6-90U-708.1 |  | • | • | • |  | • |
| Число передач |
| 5 / 1 | • | • |  |
| 6 / 1 |  | • | • | • | • | • |

|  |
| --- |
| Поставки автобусов Ikarus 250 в СССР |
| 1968 г. | 5 | 1983 г. | 1020 |
| 1969 г. | 3 | **1984 г.** | **1433** |
| 1970 г. | 50 | **1985 г.** | **1151** |
| 1971 г. | 300 | **1986 г.** | **1252** |
| 1972 г. | 704 | **1987 г.** | **944** |
| 1973 г. | 501  | **1988 г.** | **1258** |
| 1974 г. | 501 | 1989 г. | 751 |
| 1975 г. | 602 | 1990 г. | 886 |
| 1976 г. | 502 | 1991 г. | 61 |
| 1977 г. | 501 | 1992 г. | 131 |
| 1978 г. | 500 | 1993 г. | 122 |
| 1979 г. | 500 | 1994 г. | 10 |
| 1980 г. | 500 | 1995 г. | 2 |
| 1981 г. | 799 | Всего: | 15 870 |
| 1982 г. | 881 |

