**04-160 Икарус, Ikarus-255.\*\* 4х2 двухдверный междугородный автобус, мест сидячих 47/49, багажный отсек 2х4.6 м3, снаряженный вес 10.4 тн, полный вес 14.64/16 тн, RABA-MAN D2156НМ6U 192 лс, 100 км/час, Венгрия, поставки в СССР 16219 экз. 1973-83 г.**



Машины **Ikarus** 200-й серии в СССР крупными партиями поставлялось лишь ограниченное количество моделей - междугородные **Ikarus** 250,255,256 и городские **Ikarus 260**,263,280,283.

 В отличие от Ikarus 250, который пришёл на смену Ikarus 55 Lux, Ikarus 255 сменил в 1972 г обычный Ikarus 55. Ikarus 255 — междугородный автобус венгерской компании Ikarus в новой, "двухсотой", серии и предшественник известного Ikarus 256. Использовался на коротких (до 200 километров) междугородных трассах, в т. ч. во многих городах в качестве автобуса-экспресса в аэропорт, а также — для перевозки туристов. Внешне он был похож на Ikarus-250, но был короче на 1 метр за счёт уменьшения базы. Первые серийные машины сошли с конвейера в конце 1972 года. Икарус-255 комплектовался тем же двигателем и коробкой передач, что и первые модификации Ikarus-250. В отличии от 250-ой модели, 255-я изначально комплектовалась рессорной, а не пневматической подвеской. Автобус имел две механические двери - переднюю и заднюю. Салон автобуса "проигрывал" по сравнению с Ikarus-250. Расстояние между спинками сидений было меньшим и количество посадочных мест превышало вместимость 250-го. Вместо панели с индивидуальными освещением и вентиляцией осталась лишь сетка для мелкой поклажи. Отсутствие пневмоподвески также сказывалось на комфорте пассажиров. Икарус 255 был рабочей лошадкой, где главное не внешность, а результат.

 Значительная часть, 16219 экз., произведённых автобусов отправлялись в СССР, для которого красились в темно-красный цвет с белым низом, либо в белый цвет с красным низом. Большинство автобусов, поставленных в СССР до 1975 года, оснащались дополнительными фарами, a над лобовым стеклом иногда прикреплялся прожектор. В 70-х годах эти автобусы выпускались в количестве, в 5-6 раз превосходившем выпуск Ikarus-250. С 1980 года Ikarus стал выпускать новую 256-ю модель, призванную заменить устаревший Ikarus-255. Несмотря на это, производство последнего продолжалось вплоть до 1984 года, когда и было окончательно остановлено. Всего по 1983 год было выпущено 24187 автобусов этой модели и еще 9 — до 1991 года.

**Поставки в СССР Ikarus-255 по годам:**

1973\_\_\_\_1751, 1974\_\_\_\_2169, 1975\_\_\_\_2176, 1976\_\_\_\_2233, 1977\_\_\_\_1932, 1978\_\_\_\_1474, 1979\_\_\_\_1299, 1980\_\_\_\_1654, 1981\_\_\_\_975, 1982\_\_\_\_491, 1983\_\_\_\_65
Всего\_\_\_16219

**Модификации для СССР:** Ikarus-255.08, Ikarus 255.10, Ikarus 255.20, Ikarus 255.21, Ikarus 255.22, Ikarus 255.70, Ikarus 255.70E, Ikarus 255.71, Ikarus 255.72, Ikarus 255.73, Ikarus 255.74

 В фильме «Трасса» снят Ikarus-255.70 так называемой "оренбургской" окраски (полностью малинового цвета с надписью "Миннефтегазстрой", сделанной псевдославянским шрифтом) Такие автобусы поставлялись в нашу страну в связи со строительством магистрального газопровода "Союз": Оренбург-Западная граница СССР. Газопровод строился в 1975-79 г. совместно СССР, Болгарией, Венгрией, ГДР, Польшей и Чехословакией
 Со стороны Венгрии вкладом в строительство газопровода было и обеспечение стройки автобусами. Основное количество таких автобусов пришло в СССР в 1976-78 г. В 1978-79 г тоже были, но уже единицы. Поступали они во все города страны, где были подразделения "Миннефтегазстроя". Были они и в Минске, и в Грозном, и на Урале, и в Средней Азии... Большинство были с надписью "Миннефтегазстрой" с логотипом в виде трубоукладчика. Часть машин была без надписи, просто полностью малинового цвета.

**Технические характеристики Ikarus 255 '1972–91**

|  |  |
| --- | --- |
| Расположение руля  | слева  |
| Количество мест  | 47/49 |
| **геометрия**  |
| Колёсная база  | 5 340 мм  |
| Габариты  |
| длина  | 10 970 мм  |
| ширина  | 2 500 мм  |
| высота  | 2 990 мм  |
| Колея  |
| передняя  | 2 000 мм  |
| задняя  | 1 835 мм  |
| Дорожный просвет  | 320 мм |
| Передний свес, мм:  | 2450 |
| Задний свес, мм:  | 3170 |
| Максимальный угол подъема, %:  | 20 |
| Объем багажных отсеков, м. куб:  | 4,6 |
| **масса**  |
| Снаряженная  | 10 400 кг  |
| Полная  | 14 640/16 000 кг  |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг:  | 6 000 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг:  | 10 000 |
| **двигатель**  |
| Тип двигателя:  | дизельный |
| Марка двигателя:  | RABA MAN D2156HM6U  |
| Расположение  | сзади  |
| Цилиндры/клапаны  | 6/l6  |
| Степень сжатия  | 17  |
| Объем  | 10 350 см³  |
| Мощность при 2100 об/мин | 192 л. с.  |
| Крутящий момент при 1300 об/мин | 710 Нм  |
| Топливо  | дизель  |
| Пхлаждение  | жидкостное  |
| **трансмиссия**  |
| Привод  | задний  |
| Тип КПП: | ZF S6-90U |
| Число ступеней КПП:  | 6 |
| Сцепление  | Однодисковое сухое  |
| **подвеска и рулевое управление**  |
| Тип рулевого управления  | Винт и гайка на циркулирующих шариках  |
| тип передней подвески (уст.)  | Рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами  |
| Тип задней подвески (уст.)  | Рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами  |
| **электрика**  |
| Напряжение бортовой сети  | 24 V  |
| **динамические характеристики**  |
| Максимальная скорость  | 100 км/ч  |
| **эксплуатационные характеристики**  |
| Объем топливного бака  | 250 л  |
| Расход топлива на трассе  | 27 л/100км  |
|  |
| Разворот, диаметр  | 22,4 м  |
| Тормозной путь при скорости 60 км/ч, м:  | 23,5 |
| **тормозная система**  |
| Передние тормоза  |
| описание  | С пневматическим раздельным приводом  |
| тип  | барабанные  |
| Задние тормоза  |
| описание  | С пневматическим раздельным приводом  |
| тип  | барабанные  |
| **колёса и диски**  |
| Передние  | ?J × 20 R20  |
| Задние  | ?J × 20 R20  |
| Место производства  | Венгрия  |

