**04-162 Икарус, Ikarus-260.37/.50 4х2 трёхдверный городской автобус, мест: сидячих 22, общее 75, предельно 102, снаряжённый вес 9 тн, полный вес 15.4 тн, RABA MAN D2156HM6UT/D2156HM6U 220/192 лс, 67 км/час, Венгрия, 1984-91/98 г.**

Ikarus - в 1970-80-е годы крупнейшая в Европе, а ныне небольшая частная автобусостроительная компания, основанная в 1895 году в качестве кузнечно-каретной мастерской в Будапеште. Предприятие вышло на принципиально новый уровень в конце 1960-х годов с введением в строй завода в Секешфехерваре годовой мощностью 15 тыс. автобусов, построенном специально для производства моделей 200-й серии. В 1970-е годы завод поставлял в СССР до 12 тыс. автобусов ежегодно, пик поставок пришёлся на 1984 год. С 1953 года по 2003 год в СССР и Россию поставлено почти 150 тыс. венгерских автобусов.

Самый популярный проект в истории «Икаруса» появляется в 1967 году. Это типовое семейство 200-й серии модульной конструкцией, благодаря которой меняя количество и расположение элементов каркаснопанельного кузова можно было собирать автобусы любой длины, высоты и с различным расположением дверей. К проектированию серии 200, которой было суждено перевернуть все каноны автобусостроения, на Икарусе приступили в конце 1960-х годов. Это семейство предусматривало два варианта установки двигателя: в задней части для междугородных автобусов и под полом для городских и пригородных. Форма кузова была функциональной, а поэтому долго не устаревающей. Первый междугородный Икарус-250 в начале 1968 года поступил в Москву на государственные испытания, которые успешно прошел, после чего начались регулярные поставки туристических Икарусов-250, городских одиночных Икарус-260 и сочлененных Икарус-280 длиной 16,5 метров. В СССР крупными партиями поставлялось ограниченное количество моделей – междугородные Ikarus 250, 255, 256 и городские Ikarus 260, 263, 280, 283.

**«Икарус-260»** - выпускался в 1972-1998 годах специально для городских и пригородных маршрутов. Кузов автобуса безрамный ферменный, сварной из трубчатых профилей. Как и прочие автобусы 200-й серии, Ikarus-260 имел угловатый кузов и широкие окна. Двигатель у Ikarus-260 располагался в базе, что выгодно отличало его от всех советских городских автобусов. В СССР вплоть до конца 80-х годов была принята передняя или задняя компоновка двигателя, что значительно снижало пассажировместимость салона. Венгры же оснащали свои городские машины горизонтальным дизелем Raba, который можно было "спрятать" под пол. Подвеска всех колес - пневматическая, регулирующая уровень положения кузова, руль с гидроусилителем.

Городские автобусы Икарус-260 и Икарус-280 пришли на смену Икарусу 180, 556, а так же потеснили ЛАЗы на городских маршрутах. Автобусы поступавшие в СССР были с форточками в 1/4 окна и устанавливались через окно. Все поручни были белые. Салон был выдержан в светлых тонах. Ikarus-260 был также гораздо комфортнее советских машин. Двигатель был спрятан под полом - а это уменьшало загазованность салона. Появилась возможность создать одновременно просторную заднюю площадку и комфортабельную кабину водителя. В салон вели три широкие четырехстворчатые двери, позволявшие одновременно осуществлять высадку или посадку 6 человек. Все пассажирские кресла были раздельными - в 260-ом не было сдвоенных "диванов" причинявших многие неудобства пассажирам ЛАЗов и ЛиАЗов. Внутренняя отделка была выполнена на высоком уровне, проход по салону широкий, потолок высокий, потолочные люки большие и интересной конструкции, компостеры располагались в удобных местах. Сидячих мест было всего 22 - 9 одинарных по левому борту и 13 по правому - по 6 двойных между дверями плюс одно одинарное, развернутое спинкой к окну, за второй дверью. Минимальное количество сидений и большая задняя площадка позволили увеличить вместительность салона до 100 человек.

Выпуск автобусов «Икарус-260» начался в 1972 году. За 21 год выпуска было более 30 модификаций. Эти автобусы поставлялись в разные города СССР не в таком большом количестве, как их сочленённые «братья» «Икарусы-280». Наверное, это объяснялось тем, что в советские времена более достойной модели, чем «Икарус-280» не было, вместо «Икарусов-260» же предпочитались ЛиАЗ-677.

Все автобусы Ikarus-260, экспортировавшиеся в Советский Союз, были покрашены в желтый цвет.

В 1984 году автобус приобрел новый вид, модификация Ikarus-260.37: форточки на половину окна. Изменился дизайн салона - поручни стали черного цвета, сидения - темно-коричневые, внутренняя обшивка - светло-серая. При закрывании дверей срабатывал предупреждающий звонок. В конце 1980-х годов автобус был модернизирован, самым заметным новшеством стали двухстворчатые двери вместо четырехстворчатых.

Массовые поставки автобусов Ikarus-260 прекратились вместе с распадом Союза - в 1991 году. Однако производство автобусов этой модели длилось до 1998 года. Впрочем, с 1993 года сама Венгрия стала использовать модель нового поколения - Ikarus-415, а 260-е шли на экспорт в некоторые азиатские и африканские страны.

**В СССР поставлялись следующие модификации:**

- **Ikarus 260.00**. Первая серийная модификация. Отличалась отсутствием форточек в окнах и белыми поручнями и обшивкой в салоне. Кабина водителя не была изолирована от салона - обе створки передней двери вели в салон.

- **Ikarus 260.01**. Базовая модификация, производившаяся до 1984 г. Отличалась узкими форточками в четверть окна, располагавшимися через одно окно.

- **Ikarus 260.36**. Городской автобус для горных районов.

- **Ikarus 260.37**. Усовершенствованная модификация, которая заменила собой Ikarus-260.01 в 1984 году и поставлялась в СССР вплоть до 1991 года. Ikarus 260.37 оснащался двигателем RABA-MAN D2156HM6UT с турбонаддувом мощностью 220 л.с. и ГМП "Львов-3". В отличии от предыдущей модели, форточки у автобуса стали гораздо шире. Теперь они занимали 1/2 окна и располагались в каждом окне, что улучшило вентиляцию салона. Изменился дизайн салона - поручни стали чёрного цвета, сидения - темно-коричневые, внутренняя обшивка - светло-серая. С 1988 года венгры стали отделять кабину водителя от салона сплошной перегородкой у машин, поставлявшихся в СССР. При этом передняя створка передней двери была полностью отдана водителю. В СССР поступали машины как с ширмовыми четырехстворчатыми, так и с планетарными двустворчатыми дверьми. Поставки продолжались до 1991 г.

- **Ikarus 260.27.** Пригородная модификация, поставлявшаяся с 1981 по 1988 г. Внешне отличался отсутствием средней двери и установкой распашных дверей вместо створчатых. Планировка салона - с четырёхрядным расположением сидений.

- **Ikarus 260.50.** Последняя серийная модификация, выпускавшаяся в 1988-90 г. автобусы этой модификации приходили в нашу страну небольшими партиями начиная с 1990 года. В этих автобусах были установлены сиденья нового образца, новые плафоны и сплошная перегородка кабины водителя без двери. В СССР поступали машины как с ширмовыми четырехстворчатыми, так и с планетарными двустворчатыми дверьми.

- **Ikarus 260.51**. Пригородная модификация, выпускавшаяся вместо Ikarus 260.27 с 1988 г.

- **Ikarus 260.52.** Городской автобус для горных районов. Оснащался двигателем RABA-MAN D2156HM6UT с турбонаддувом мощностью 220 л.с.

**Поставки в СССР Ikarus-260:** 1973\_\_\_\_1437, 1974\_\_\_\_2681, 1975\_\_\_\_2686, 1976\_\_\_\_3800, 1977\_\_\_\_3801, 1978\_\_\_\_3833, 1979\_\_\_\_3880, 1980\_\_\_\_3274, 1981\_\_\_\_3764, 1982\_\_\_\_3519, 1983\_\_\_\_3033, 1984\_\_\_\_2568, 1985\_\_\_\_2560, 1986\_\_\_\_2567, 1987\_\_\_\_1301, 1988\_\_\_\_1155, 1989\_\_\_\_1003, 1990\_\_\_\_911, 1991\_\_\_\_489, 1992\_\_\_\_380, 1993\_\_\_\_557+30 CКД, 1994\_\_\_\_252, 1995\_\_\_\_138, 1996\_\_\_\_75, 1997\_\_\_\_46, 1998\_\_\_\_27.

Всего\_\_\_49767.

**Технические характеристики Ikarus 260.50**

Вместимость: число мест для сидения: 22, номинальная: 75, предельная: 107

Число служебных мест: 1

Снаряженная масса, кг: 9000

В том числе: на переднюю ось, кг: 4080, на заднюю ось, кг: 4920

Полная масса при номинальной вместимости, кг: 14175

В том числе: на переднюю ось, кг: 5385, на заднюю ось, кг: 8790

Полная масса при предельной вместимости, кг: 15380

В том числе: на переднюю ось, кг: 5770, на заднюю ось, кг: 9610

Максимальная скорость, км/ч: 67

Время разгона до 60 км/ч, с: 41,7

Макс, преодолеваемый подъем, %: 25

Выбег с 50 км/ч, м: 877, Тормозной путь с 60 км/ч, м: 31,8

Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км: 27,1

Радиус поворота: по внешнему колесу, м: 8,95, габаритный, м: 10,75

Двигатель: Мод. RABA-MAN D2156 HM6U, дизель, рядный, 6-цил., 121x150 мм, 10,35 л

степень сжатия: 17, порядок работы: 1-5-3-6-2-4

мощность при 2100 об/мин: 142 кВт (192 л.с.)

крутящий момент при 1300 об/мин: 697 Н·м (71 кгс·м)

ТНВД - рядный, подкачивающий насос - поршневой

регулятор частоты вращения - двухрежимный

воздушный фильтр - сухой, со сменным бумажным элементом и индикатором засоренности.

Трансмиссия

Сцепление - одподисковое

привод выключения - гидравлический, с пневматическим усилителем

Коробка передач 6-ступ., синхронизаторы на всех передачах переднего хода

передаточные числа: I - 7,03; II - 4,09; III - 2,70; IV - l,88; V - l,35; VI - 1,00; ЗХ - 6,48

Карданная передача - один вал

Главная передача - двойная разнесенная (коническая-планетарная), передаточное число -6,194.

Колеса и шины

Колеса - бездисковые, ободья "TRILEX" 8,0-20, крепление на 6 шпильках

Шины 11.00R20 (300R508), НС - 16, рисунок протектора – дорожный, давление в шинах, кгс/см: передних - 7,0, задних - 6,75 (у IKARUS-263.00 - передних и задних - 7,25)

Число колес: 6+1

Место крепления запасного колеса на IKARUS-260.50 не предусмотрено.

Подвеска - зависимая

передняя - на двух пневмобаллонах, две продольных реактивных штанги, два амортизатора

задняя - на четырех пневмобаллонах, две продольных и две А-образных реактивных штанги, четыре амортизатора.

Тормоза

Рабочая тормозная система - двухконтурная, с пневмоприводом, барабанными механизмами (диаметр 420 мм, ширина накладок: передних - 140, задних - 180 мм), разжим - кулачковый

Стояночный тормоз - на механизмы задних колес с пружинными энергоаккумуляторами, привод - пневматический.

Запасной тормоз совмещен со стояночным

Вспомогательный тормоз - моторный замедлитель с электропневматическим приводом.

Давление в пневмоприводе тормозов - 6,2-7,35 кгс/см.

Имеется спиртовой предохранитель против замерзания конденсата.

Рулевое управление: CSEPEL-BENDBERICA мод С-500.02.

Рулевой механизм - вину с шариковой гайкой и сектор, гидроусилитель, передаточное число - 21,0,

номинальное давление в усилителе, кгс/см - 130.

Люфт рулевого колеса при работающем усилителе - до 10°.

Электрооборудование: Напряжение, В - 24,

аккумуляторная батарея - 182 А&midч (2 шт.),

генератор - AVFVG 901 75А, 28 В, стартер - AVF IM 522 5,4 кВт.

Заправочные объемы и рекомендуемые эксплуатационные материалы

Топливный бак - 260 л, дизельное топливо;

система охлаждения - 60 л, вода или охлаждающая жидкость;

система смазки двигателя - 22 л, летом М-1 10 (к), зимой М-8Г (к);

картер рулевого механизма с гидроусилителем - 6 л, всесезонно масло марки Р;

коробка передач - 13 л, всесезонно ТАД-17И;

картер ведущего моста - 14 л, ТАД-17И;

амортизаторы - 6x0,8 л, жидкость АЖ-12Т;

бачок омывателя ветрового стекла - 2,5 л, жидкость НИИСС-4 в смеси с водой;

предохранитель от замерзания тормозной системы - 0,5 л, технический спирт.

Масса агрегатов, кг

Двигатель с оборудованием и сцеплением - 965

коробка передач - 260

карданный вал - 26

передний мост - 465

задний мост - 725

кузов - 5000

колесо в сборе с шиной - 100

радиатор - 56.

**Модификации**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Модификация** | **Описание** | **Внешние признаки** | **Формула дверей** |
| Ikarus 260.00 | Первая модель 260-й серии | Маленькие форточки во всех окнах, надпись «IKARUS» спереди большими буквами, как у предшественника [Ikarus 556](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ikarus_556) | 4-4-4 |
| Ikarus 260.01 | Первая модификация, которая начала поставляться в 1972 году в [Советский Союз](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%B2%D0%B5%D1%82%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%A1%D0%BE%D1%8E%D0%B7) | Отличается от 260.00 надписью «Ikarus» спереди меньшими буквами, смещенной вправо к поворотнику, форточки через окно. С 1981 года форточки стали большими, во всех окнах. | 4-4-4 |
| Ikarus 260.02 | Производились для [ГДР](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%94%D0%A0) | Отсутствуют форточки, кабина водителя не отделена от остального салона | 4-4-4 |
| Ikarus 260.03 | Производились по заказам [Будапешта](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D1%83%D0%B4%D0%B0%D0%BF%D0%B5%D1%88%D1%82) и [Праги](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B0%D0%B3%D0%B0). | Планетарные двухстворчатые двери, большие форточки | 2-2-2 |
| Ikarus 260.04 | Производились для [Польши](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%BE%D0%BB%D1%8C%D1%88%D0%B0) | Ширмовые двери как у 260.01-260.02, большие форточки как у 260.03 | 4-4-4 |
| Ikarus 260.06 |  |  |  |
| Ikarus 260.18 | Поставлялись в некоторые города СССР в 1980-1984 годах | Установлена автоматическая коробка передач "Львов-3".Ширмовые двери и большие форточки. Салон и декоративная облицовка как у 260.01 | 4-4-4 |
| Ikarus 260.20M | Пригородный | Большие форточки, отсутствует ср. дверь. | 2-0-2 |
| Ikarus 260.25 | Модификация для Турции | Малые форточки во всех окнах, ширмовые двери | 4-4-4 |
| Ikarus 260.27 | Пригородный | Отсутствует средняя дверь, планетарные двери | 2-0-2 |
| Ikarus 260.30M |  |  |  |
| Ikarus 260.32 | Пригородный | Отсутствует средняя дверь | 2-0-2 |
| Ikarus 260.37 | Усовершенствованная модификация, которая заменила собой Ikarus 260.01 в [1984 году](https://ru.wikipedia.org/wiki/1984_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) и поставлялась в СССР вплоть до [1989 года](https://ru.wikipedia.org/wiki/1991_%D0%B3%D0%BE%D0%B4) | Широкие форточки, обновлённый дизайн отделки салона, чёрные поручни, перегородка в половину передней двери | 4-4-4  2-2-2 |
| Ikarus 260.43 | Пригородный | Отсутствует задняя дверь | 4-4-0 |
| Ikarus 260.45 |  |  |  |
| Ikarus 260.46 |  |  |  |
| Ikarus 260.47 |  |  |  |
| Ikarus 260.50 | Модернизированная модификация 260.37, поставлялась в 1990-1991 годах. | «Ушастые» сиденья, перегородка кабины водителя без двери, [люминесцентные светильники](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D1%8E%D0%BC%D0%B8%D0%BD%D0%B5%D1%81%D1%86%D0%B5%D0%BD%D1%82%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%BB%D0%B0%D0%BC%D0%BF%D0%B0) | 4-4-4 2-2-2 |
| Ikarus 260.51 | Модернизированная версия 260.27 для СССР. |  | 2-0-2 |
| Ikarus 260.52 |  |  |  |
| Ikarus 260.54A | Существует в единственном экземпляре в Венгрии[[1]](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ikarus_260#cite_note-1) | Средняя дверь смещена вперёд на одну оконную секцию | 2-2-2 |
| Ikarus 260.54C | Пригородный |  | 2-0-2 |
| Ikarus 260.57 |  |  |  |
| Ikarus 260.71 |  |  |  |
| Ikarus 260.73A |  |  |  |
| Ikarus 260.90 |  |  |  |
| Бывшие Ikarus 280 (Ikarus 280K) | Капитально-восстановительный ремонт автобусов Икарус-280 путём отпиливания прицепа |  | 2-2-2 (280.48 и 280.64); 4-4-4 (280.33) |

