**04-131 Икарус-620 4х2 четырёхдверный городской автобус средней вместимости, мест сидячих 21, общее 60, снаряжённый 8.5 тн, полный вес 13.5 тн, Csepel D-613/614 125/145 лс, 58 км/час, поставлено в СССР 4927 экз., Венгрия 1958-72 г. в.**

История предприятия Ikarus началась в 1895 г. с открытия в Будапеште каретной мастерской Имре Ури. Мастерская просуществовала до 1928 г., после чего разорилась и закрылась. С начала двадцатых годов XX века мастерская помимо экипажей и повозок изготавливала также автобусные кузова, устанавливавшиеся на грузовые шасси. В 1933 г. сыновья Имре Ури открыли завод по изготовлению автомобильных кузовов и автомобилей. В производственной программе нового завода видное место занимали автобусы. Во время войны предприятие братьев Ури занималось ремонтом техники для немецкой армии и за счёт получаемых прибылей существенно расширилось. После войны завод некоторое время занимался изготовлением понтонов для постройки мостов и ремонтом автомобилей. В 1948 г. небольшой серией были выпущены автобусы на шасси Mavag. В том же году завод Ури объединился с «Акционерным обществом Икарус по производству автомобилей и самолётов» (основано в 1916 году). Некоторое время новое предприятие, взявшее название Ikarus, изготавливало радиаторы и автомобильные кузова. В 1951 г., когда был создан Ikarus 30, полностью разработанный и созданный из запчастей произведенных на заводе Ikarus, возобновилось производство автобусов. Они стали основной продукцией Ikarus на многие десятилетия. Все автобусы Ikarus 60 и даже популярный Ikarus 66 были с передним расположением двигателя. Более всего пользовался спросом Ikarus 66, который был создан из легких материалов, его обтекаемый вид привлекал взгляды, а двигатель, который потом разместили в его задней части позволял разгоняться свыше 100 км/час. Через три года на базе Икаруса-66 был создан туристический Икарус-55, который от городского отличал лишь более мощный двигатель и салон туристического уровня. Машина стала еще более округлой и стремительной. За эти стремительные линии, автобус получил прозвище «ракета». На основе Икаруса-55 началось производство Икарусов-Люкс со 170-сильным двигателем Чепель и 32-местным салоном. Именно эти машины стали основой венгерского экспорта и продержались на производстве более 20 лет. Икарусы-Люкс были основным международным автобусом, эксплуатировавшимся в СССР. Они проходили без капремонта более миллиона километров, и их можно было встретить на автовокзалах Москвы, Ленинграда, Риги, Таллина и многих других городов СССР.

В 1958 г дебютировало новое семейство "Икарусов", состоявшее из городского автобуса 620 и междугородного 630. В отличие от блестящих моделей 66 и 55, эти машины казались какими-то простушками. В техническом отношении автобус недалеко ушёл от своего предка — Ikarus 60. Рамная конструкция и расположенный рядом с водительским местом двигатель уже в то время представлялись анахронизмом. Однако 6-цилиндровый дизельный двигатель был достаточно экономичным, а благодаря глухой остеклённой перегородке между кабиной и салоном пассажиры практически не испытывали дискомфорта из-за шума двигателя. Трёхрядная планировка салона и просторные накопительные площадки, особенно возле задней двери, позволяли перевозить около восьмидесяти пассажиров при 20-23 местах для сидения. Ikarus 620 комплектовался механической пятиступенчатой коробкой передач с дистанционным управлением и синхронизацией на II-V передачах, сцеплением с гидравлическим приводом и пневматическими тормозами. Подвеска передних и задних колёс была выполнена зависимой, на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами одностороннего действия. На различные модификации устанавливался 7,99-литровый дизель Csepel D-613 мощностью 125 л.с. или 8,28-литровый Csepel D-614, развивавший максимальную мощность 145 л.с. Интересна компоновка кабины водителя - в ней предусмотрено дополнительное место и отдельная дверь справа!

Первые модели Икарусов в СССР, особенно модели 31, 60 и 66 были редкостью. Икарусов-31 в СССР было поставлено всего 203, Икарусов-30 вообще всего 3, Икарусов-60 - 300, Икарусов-66 - 84.

Первое знакомство советского пассажира с Ikarus 620 состоялось в октябре 1958 года на выставке Венгерской Народной Республики в Москве. В дальнейшем Советский Союз становится главным экспортным рынком венгерской компании. Несмотря на то, что в конце 50-х годов объёмы выпуска автобусов в нашей стране постоянно наращивались, их по-прежнему катастрофически не хватало. По этой причине было принято решение импортировать автобусы из Венгрии. Модели 620/630 и 55/Люкс были поставлены значительными тиражами: 620/630 - 4927, 55/Люкс - 3762, из них 320 первого выпуска. В СССР с 1959 года поставлялись в основном одиночные машины 620-ой модели и реже междугородная модификация Ikarus-630. От базовой модели она отличалась четырёхрядной планировкой салона и открываемой вручную одностворчатой дверью (существовал вариант со стандартной четырёхстворчатой дверью от Ikarus 620). Автобусы были тёмно-синего цвета, с белой верхней частью и с оранжевым салоном. Помимо пассажирских вариантов в СССР поставлялись специальные автомобили на базе Ikarus 630. В их числе были передвижной стоматологический кабинет Dentobus, передвижной флюорографический кабинет Medicor, передвижные почтовые отделения и магазины.

В 1969 году Ikarus 620 уступает место более совершенным моделям Ikarus 556 и Ikarus 180. Последние машины этого типа были сняты с линий в конце 1970-х.

Следует отметить, что, помимо городской и пригородной модификаций, выпускались также сочленённые автобусы (в том числе с двумя осями в "хвосте"), почтовые фургоны и передвижные автолавки. В некоторых городах Венгрии и Германии Ikarus 620/630 работали с пассажирскими прицепами. Известны случаи, когда в автохозяйствах эти крепкие переднемоторные автобусы переоборудовали в бортовые грузовики и даже… в седельные тягачи!

**Технические характеристики Ikarus 620/630 1958–1972 г.**

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
| **основные** | |
| расположение руля | слева |
| количество дверей | 4 |
| **количество мест** | |
| стоячих | 39 |
| сидячих | 21 |
| общая вместимость | 60 |
| **геометрия** | |
| колёсная база | 5 000 мм |
| габариты | |
| длина | 9 350 мм |
| ширина | 2 500 мм |
| высота | 2 980 мм |
| колея | |
| передняя | 2 013 мм |
| задняя | 1 825 мм |
| дорожный просвет | 390 мм |
| **масса** | |
| снаряженная | 8 150 кг |
| полная | 12 490 кг |
| **двигатель** | |
| название | Csepel D613.10 |
| расположение | спереди |
| цилиндры/клапаны | l6 |
| объем | 7 990 см³ |
| мощность | 125 л.с. при 2 300 об/мин |
| крутящий момент | 430 Нм при 1 500 об/мин |
| топливо | дизель |
| охлаждение | жидкостное |
| **трансмиссия** | |
| привод | задний |
| коробка передач | МКПП 5 |
| сцепление | Однодисковое сухое |
| **подвеска и рулевое управление** | |
| тип рулевого управления | Глобоидальный червяк и двухгребневый ролик с пневмоусилителем |
| тип передней подвески | Рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами |
| тип задней подвески | Рессорная |
| **электрика** | |
| напряжение бортовой сети | 24 V |
| **динамические характеристики** | |
| максимальная скорость | 58 км/ч |
| **эксплуатационные характеристики** | |
| объем топливного бака | 200 л |
| **расход топлива** | |
| на трассе | 32 л/100км |
| разворот диаметр | 20 м |
| **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 |