**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  |