**04-173 Икарус, Ikarus-630 4х2 высокопольный пригородный автобус, дверей 2+2, мест: сидящих 38+2, стоячих 24, снаряжённый вес 8.95 тн, полный вес 13.95 тн, Csepel D 614 145 лс, 70 км/час, Венгрия, поставлено в СССР 50 экз. 1961 г.**



За историю сотрудничества СССР с автобусным заводом в Секешфехерваре к нам в страну поступило более 140 000 машин! Началось все в 1955-м. В Союзе с его гигантскими расстояниями и растущими городами автобусов катастрофически не хватало. В 1956-м в СССР пришли первые 150 городских Ikarus 60. Он был рассчитан на 60 пассажиров (из них 20 сидячих), имел обязательное в то время место для кондуктора. На машине стоял 6-цилиндровый 8-литровый дизель Czepel мощностью 125 л.с. и пятиступенчатая коробка передач. Автобусы работали в Москве и других городах. К 1959-му в Союзе было уже 300 «Икарусов». С 1959-го в СССР пошли машины семейства 620 — развитие серии 60. Городские автобусы отличал неординарный, отчасти даже щегольский дизайн. В столице такие «Икарусы» уже не работали — оказались маловаты, а в провинции их было довольно много. А вот пригородных Ikarus 630 на их базе привезли к нам всего полсотни.

В середине пятидесятых годов на "Икарусе" начинают создавать новую модель городского автобуса, имевшей приводиться в движение дизельным двигателем марки Csepel.

В 1957 году на конвейер становится новая переднемоторная модель городского автобуса под названием Ikarus 620.

Водительские дверцы открывались как у "горбатого запорожца" - против направления движения! Как видим, место водителя было расположено прямо над передним колесом, поэтому с "нормальной" дверью заходить и выходить было бы чрезвычайно неудобно. Пассажирский салон был отделен от водительской кабины. Чуть позже, на базе городской модели (Ikarus 620) выпустили пригородную версию автобуса, получившей название Ikarus 630. Пригородная версия - модель 630 отличалась большим количеством мест для сидения (33-38 в зависимости от модификации). Главным внешним отличием этой модели были другие двери - на смену широким автоматическим дверям пришли узкие " калитки ", хотя могла устанавливаться и стандартная четырёхстворчатая, как на Ikarus 620, дверь. и прямоугольный указатель маршрута вместо квадратного (ведь нужно было указать пункт назначения, а не короткий цифровой номер). Салон пригородной версии были оснащены более удобными креслами в четыре ряда и багажными полками над окнами.

Ikarus 630 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.

Автобус вроде бы и простой, но очень привлекательный! Обычные городские Икарусы 620 и пригородные Икарусы 630 составляли основу модельного ряда, на базе которых производились более специфические машины.

В 1960-е г. в СССР импортировали и специальные автомобили на базе Ikarus 630: передвижной стоматологический кабинет Dentobus, флюорографический кабинет Medicor. Такие специализированные транспортные средства передавались в ведение региональных органов здравоохранения или ведомственных больниц. Передвижные флюорографические кабинеты имели кузова с механическими дверьми и специальную надстройку на крыше, выполненную с учетом габаритов устанавливаемого рентген-аппарата. Также поставлялись передвижные почтовые отделения и магазины на его базе.

**Поставки в СССР Ikarus-630:** 1961\_\_\_\_50, Всего\_\_\_50

**Technical Data**

|  |  |
| --- | --- |
| Length: | **9348 mm** |
| Width: | **2500 mm** |
| Height: | **2835 mm (zaťažené vozidlo)  2895 mm (nezaťažené vozidlo)** |
| Height of floor: | **940 mm (nezaťažené vozidlo)  880 mm (zaťažené vozidlo)** |
| Wheelbase: | **5000 mm** |
| Doors: | **2 + 2 manipulačné pre vodiča, resp. spolujazdca** |
| Number of seats: | **23 + 2 (Ikarus 620)** |
| Number of standing places: | **37 (Ikarus 620)** |
| Design load: | **60 + 2 (Ikarus 620)** |
| Weight of unloaded vehicle: | **8150 kg (Ikarus 620)  8950 kg (Ikarus 630)** |
| Gross vehicle weight: | **13800 kg (Ikarus 620)  13950 kg (Ikarus 630)** |
| Engine: | **Csepel D 614.10, naftový, vodou chladený 6-valec s nepriamym vstrekovaním** |
| Continuous power output: | **106,5 kW / 2300 rpm** |
| Piston displacement: | **8275 cm3** |
| Maximum torque: | **490 Nm /1 400 rpm** |
| Maximum speed: | **60,4 km/h** |
| Transmission: | **ATRA AS 65-4, manuálna, 5-stupňová synchronizovaná** |
| Ignition system: | **AVF** |
| Steering wheel: | **K-510, systém Marles, globoidný slimák s dvojitou kladkou** |
| Axles: | **predná: MVG 005, tuhá, riadená, oceľový výkovok profilu I  zadná: MVG 012.1, hnacia, tuhá, s dvojstupňovým prevodom, celkový prevod 1:7,38** |
| Tyres: | **11,00-20, Spezial Cordatic, ráfiky kolies typu trilex** |

# 

# Эстония, Ikarus 630

## Список подвижного состава

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| № | Гос.№ | Модель | Постр. | Парк | С... | По... | Примечание |
|  | [80-45 ЕАШ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/1203003/) | Ikarus 630 |  | TAK |  |  |  |
| [М06](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n1310422) | [25-99 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n1310422) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 1972 | 09.1974 | техпомощь |
| [208](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n295397) | [25-99 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n295397) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 04.1961 | 10.1965 |  |
| [209](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280517/) | [25-98 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280517/) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 04.1961 | 08.1965 |  |
| [210](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280519/#n295403) | [25-97 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280519/#n295403) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 04.1961 | 06.1964 |  |
| [210](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280519/) | [81-20 ЭСВ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280519/) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 06.1964 | 08.1966 |  |
| [211](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280520/) | [25-96 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280520/) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 04.1961 | 04.1966 |  |
| [212](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280521/) | [25-95 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280521/) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 04.1961 | 12.1965 |  |
| [806](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n1310424) | [25-99 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/#n1310424) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 10.1965 | 1972 | техпомощь |
| [2906](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/) | [25-99 ЭСГ](http://fotobus.msk.ru/vehicle/280516/) | Ikarus 630 | 1961 | TAK | 09.1974 | 11.1977 | техпомощь |