



Александр Новиков.

Икарус 1986 - 1998 Модель 415. Машины «четырехсотой» серии сегодня на всех маршрутах и всегда переполнены.

# П Р Е Р В А Н Н Ы Й «ПОЛЕТ» ИКАРУСА

**Венгерский строитель автобусных кузовов за пятьдесят послевоенных лет выпустил около 300 000 автобусов, 251 000 из которых ушла на экспорт во многие страны мира практически на всех континентах. Самыми крупными импортерами машин из Будапешта стали Советский Союз, Германская Демократическая Республика, Польша, Ирак, Куба, и даже около семи сотен «Икарусов» колесили по нескольким городам США. В начале этого года «Икаруса» не стало. На российских дорогах эти некогда вездесущие машины постепенно вытесняются подержанными немецкими «Мерседесами», «Неопланами», «Кэсборерами»; бельгийскими «Ван-Хулами», голландскими «Бергхофами» и «Йонхирами». В следующем году «Икарус» отметил бы 110-летний юбилей.**

История «Икаруса» началась в 1885 году, когда сын простого деревенского кузнеца Имре Ури приезжает в столицу попытаться счастья. В Будапеште ему приходит в голову продолжить дело предка. Имре Ури, как и многие промышленники того времени, приступает к производству экипажей. Будапешт, расположившийся в самом центре Европы, привлекал знатных покупателей со всей австро-венгерской империи. В районе Пешт, на улице Элемер, в доме номер 21 появляется кузнечно-кадетная мастерская Имре Ури. Постепенно Европа заполняется «безлошадными экипажами», кузова которых не особенно отличаются от гужевых, но Имре продолжает изготавливать кареты и повозки - лошадей еще не сдали в архив, однако в глубине души Имре понимает, что изготовление повозок на грани катастрофы. Поэтому он решает сделать несколько автобусных кузовов на шасси американского грузовика Форд-ТТ. Кузова получаются вполне современными, и Ури получает в 1927 году крупный заказ - венгерская фирма международных перевозок «Mavart» предлагает ему построить серию из шестидесяти кузовов на шасси венгерского грузовика «Раба Л». Автобусные кузова того времени имеют деревянные каркасы, обшитые фанерой изнутри и стальными листами снаружи. На следующий год компания получает еще один заказ на автобусы, только теперь на шасси Мерседес-Бенц. Процветание длится недолго, мировой экономический кризис не обходит стороной и предприятие Имре Ури.

В 1916 году появился другой предшественник современного «Икаруса» «Акционерное Общество ИКАРУС», изготавливавшее машины и механические изделия. Оба основателя этой фирмы - Мориц Эмеи и Ене Вечеи, являлись признанными специалистами в области производства транспортных средств. Они дали своему предприятию название «Акционерное общество ИКАРУС по производству автомобилей и самолетов».

Измученный экономическими катаклизмами Ури устраняется от бизнеса, передав свое дело сыновьям Жигмонду и Имре. В сентябре 1933 года они создают «Т.О.О. Братья Ури» для производства автомобильных кузовов, машин, транспортного оборудования и мотоциклов. Имя Ури было уже достаточно хорошо известно в Венгрии, и заказы сыпятся как из рога изобилия. Сорок четыре шасси, 11 фургонов, 2 прицепа, 7 кабин для грузовиков, а самое главное, три автобуса класса люкс сумели построить братья за год. В конце тридцатых завод начинает изготавливать автобусы с металлическим каркасом и двигателем Мерседес, размещенным в передней части. Маваг Н 26 стал первенцем в серии из 174 машин, построенных с 1938 по 1944 годы, и все они работали в Будапеште.

Начало Второй Мировой Войны значительно способствовало успеху братьев Ури. В подарочных обзорах истории «Икаруса», которые в советское время присылались в «Автоэкспорт» ни слова не говорилось, что компания ремонтировала и производила технику для немецкого вермахта, а с 1942 года фирма братьев Ури начинает строить самолеты. Авиационный завод, расположившийся в Чепеле, базировался в цехе по изготовлению кузовов. Так как участок по выпуску самолетов довольно быстро перерос рамки предприятия, в ноябре 1942 года он был преобразован в филиал под названием «АО Авиационный завод». Из 3000 акций акционерного общества 2900 принадлежало братьям Ури. В самом конце войны завод достигает вершины своего развития, владельцы компании



**Икарус 1954 - 1960 Модель «60». Такие автобусы эксплуатировались в республиках советской Прибалтики, автобус на фотографии привез туристов из Тарту в Москву.**



**Икарус 1955 - 1973 Модель «ЛЮКС». Икарусы - Люкс были самыми известными в СССР, на них осуществлялась львиная доля междугородных перевозок.**



**Икарус 1963 - 1974 Модель «66». Городской Икарус обслуживал сотрудников СЭВа, располагавшегося в шестидесятых годах на ул. Петровка в Москве.**





**Икарус 1962 - 1968 «630 Медицинский».** Очень много флюорографических кабинетов, передвижных госпиталей венгерского производства следили за здоровьем советских людей. Передвижной зубопротезный кабинет на этой фотографии - экспонат выставки Венгерского Медицинского оборудования в Политехническом музее в Москве, в ноябре 1967 года.



**Икарус-Вольво 1968.** Ранний пример венгерско-шведского сотрудничества. Шасси Вольво S-7, кузов венгерский, «РЕСО» - шведская туристическая компания, автобус сфотографирован у главного входа в гостиницу «Будапешт» в Москве.



**Икарус 1963 - 1973 Модель «180».** «Гармошка» сто восьмидесятой серии на Венгерской выставке на ВДНХ в августе 1969 года.

обращаются к властям за разрешением на перемещение своей производственной базы в район Матяшфельд. Осуществление этого плана затягивается, а в это время фронт военных действий достигает Будапешта. Предпринятая попытка перебросить оборудование завода в тыл - в провинцию, окончилась крахом, потому что по пути его полностью уничтожили в ходе авианалета.

После входа в Будапешт советских войск, уже в Матяшфельде, братья Ури ремонтируют автомобили и изготавливают понтоны для переправы через Дунай. В 1946 - 47 годах военные заказы сократились, начавшаяся инфляция и политическая неразбериха стали серьёзной угрозой для завода, поэтому он был национализирован и передан Центру Тяжелой Промышленности. Пятьдесят автобусов, изготовленные для Будапешта на шасси Маваг TR 5 и TR 3,5, стали первыми европейскими машинами с несущим кузовом, в которых двигатель располагался спереди (установка его в задней части оказалась бы непомерно дорогой). В 1948 году компания «Акционерное общество ИКАРУС по производству автомобилей и самолетов» была также национализирована и слилась с таким же национализированным предприятием по производству кузовов и транспортных средств братьев Ури. В 1949 году из этих двух предприятий был создан завод ИКАРУС.

Сначала объединенный «Икарус» делал радиаторы и кузова для различных грузовых шасси, но к 1951 году выпустил первый автобус Икарус-30, ставший наследником автобуса TR 3,5. В течение пяти лет сумели построить 3172 таких автобуса. Затем был Икарус-60, сделавшийся самым популярным в Венгрии, на его основе многие венгерские кузовные фирмы «Маваг», «Маваут, Чепель и Пули» строили сочлененные машины, а кроме того на фабрике «Пули» был налажен выпуск троллейбусов.

Икарус «66», выпущенный в 1952 году оказался непохожим ни на одного из своих предшественников. Обтекаемые округлые формы, цельногнутое ветровое стекло, каркас кузова с применением легких сплавов. В задней части автобуса, за открывающимися, подобно гаражным воротам, створками капота располагался шестицилиндровый двигатель Чепель Д-614 мощностью 145 л.с. при 2800 об/мин, позволявший обтекаемой машине свободно развивать 100 км/ч. Через три года на базе Икаруса «66» был создан туристический Икарус-55, машина стала еще более округлой и стремительной. 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 других городов.

В конце пятидесятых появилось семейство Икарусов-630 - в отличие от блестящих моделей 66 и 55, эти машины казались какими-то простушками. Их поделили между собой три предприятия: «Икарус» делал одиночные машины, «Маваут» сочлененные, а Пули специальные и экскурсионные. Большое количество Икарусов-630 в пригородном варианте эксплуатировалось в Советском Союзе. Стоматологические кабинеты, передвижные больницы и передвижные почты на шасси Икаруса-630 работали во многих наших городах. Шестицилиндровый дизель мощностью 145 л.с. Чепель обеспечивал машине хорошие динамические качества. Автобусы могли поставляться с

планировкой, которую желал заказчик.

Сотрудничество с автозаводом Чепель развивалось. Рамы шасси и агрегаты, пригодные для различных целей и выпускаемые Чепелем, позволили создать широкую линейку транспортных и коммунальных автомобилей специального назначения. Наряду с развивающимся экспортом автобусов, началось изготовление подвижных мастерских для их технического обслуживания. В начале шестидесятых «Икарус» начинает выпускать различные полуприцепы, фургоны, приспособленные для перевозки различных грузов. С учетом этих требований создается полуприцеп с холодильной установкой, агрегируемый с седельным тягачом Чепель. Холодильник был способен поддерживать температуру предварительно охлажденных продуктов -20 градусов даже при температуре окружающего воздуха +30. Такие рефрижераторы перевозили охлажденные продукты между советскими городами.

В 1962 году «Икарус» присоединяет к себе Общий Механический Машиностроительный завод в городе Секешфехервар. Тогда же после основательных экспериментов завод «Икарус» выводит на рынок стоместный автобус модели 556, разработанный в первую очередь для городских перевозок. Он комплектуется шестицилиндровым 170-сильным двигателем, расположенным под полом пассажирского салона, пневматической подвеской и рулевым механизмом с гидроусилителем. Этот автобус открывает серию, в рамках которой начал изготавливаться сочлененный вариант «Икарус-180» и его двухэтажный вариант. Исключительная тождественность узлов кузова обеспечивала этим автобусам особые преимущества для эксплуатации и ремонта предприятий, облегчая ремонт и обеспечение запасными частями. С 1969 года «гармошки» «Икарус-180» начинают регулярно поставляться в СССР, в Москве они работали на линиях, связывающих новые микрорайоны с ближайшими станциями метро. С этого момента СССР становится крупнейшим импортером 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 каркасно-панельного кузова можно было собирать автобусы любой длины, высоты и с различным расположением дверей. Это семейство предусматривало два варианта установки двигателя: в задней части для одиночных автобусов и под полом для сочлененных. 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 и восемнадцатиметровых Икарус-283. Это семейство получало награды на международных конкурсах, в том числе на Международной автобусной неделе в Ницце. «Двухсотки» пользовались спросом не только в нашей стране, но и во многих других государствах, в том числе в Соединенных Штатах Америки, где в восьми городах работали 723 Икаруса с двигателями Катерпиллар и автоматическими коробками передач Эллисон. На американском континенте самым большим потребителем Икарусов, конечно, была Куба, венгерские машины стали основным городским транспортом на «Острове Свободы», также они возили пассажиров в Венесуэле, Перу и Канаде.



**Икарус 1969 - 1979 Модель «250». Туристические автобусы серии «двести» эксплуатировались и в «Совтрансавто», перевозя иностранных и советских туристов по дорогам Европы и Союза.**



**Икарус 1970 - 1980 Модель «260». Одиночные машины двухсотой серии являлись основными в столицах небольших союзных республик. На этой фотографии - Икарус-260 на автобусной стоянке у железнодорожного вокзала в Риге.**



**Икарус 1981-1989 Модель 280. «Гармошки» модернизированной серии «двести восемьдесят» и сегодня еще возят пассажиров.**





**Икарус 1983 - 1985 Модель «695». Высокопольный сочлененный венгерский монстр стал главным экспонатом Венгерской выставки в Москве в 1985 году, однако в серию не пошел.**



**Икарус 1985 Модель «365». Новая серия междугородных и туристических Икарусов увидела свет в 1984 году. Здесь такая машина запечатлена на Дворцовой площади в Ленинграде.**



**Чепель д-450 1957 - 1963. Технички Икарус на шасси Чепеля поставлялись в СССР в больших количествах и помогали поддерживать техническое состояние венгерских автобусов.**

В середине 1984 года был собран 200-тысячный Икарус, и представлено новое семейство «четырёхсотой» серии, которая давала заказчику возможность выбрать любой двигатель - «Раба», «Ман», «Даф» или «Камминс», так как универсальная моторная рама это допускала. Бывшие социалистические страны выбирали автобусы попроще и, соответственно подешевле, с венгерским дизелем РАБА (именно такие машины собирает Тушино-Авто), а на Запад эти машины поставлялись с двигателями «Евро-2», АБС и ПБС, вклееными стеклами, электронными маршрутными табло.

Когда в начале девяностых годов рухнула социалистическая система, развалилось и благополучие «Икаруса». Производство и сбыт автобусов резко сократились. Икарус начал «метаться» в поисках альтернативных моделей и новых рынков, дочерняя компания Икаруса Икарус Спешл Коач Компани представила новую серию автобусов Е. Так же предполагалось строить небольшие автобусы на базе агрегатов зилковского «Бычка». Высокопалубный Е96 выиграл тендер на поставку в Англию 200 машин. В 1999 году после проведенной приватизации была основана «АО ИКАРУСБАС», ставшая членом международного концернума «ИРИБАС». Но дни Икарусов были сочтены. Последний большой автобус сошел с конвейера в феврале 2004 года, после чего «ИРИБАС» приняла решение строить только компактные машинки по специальным заказам.



**Чепель Д-450 1957 - 1963. Седельный тягач "Чепель" с полуприцепом-рефрижератором на Ленинском проспекте в Москве. Холодильники "Икарус" эксплуатировались у нас наряду со Шкодами, Прагами и Австро-Фиатами.**



**ОХРАНА**

АВТОБАЗ, СКЛАДОВ,  
ТЕРРИТОРИЙ  
КИНОЛОГИ С СОБАКАМИ  
(КАВКАЗЫ, СРЕДНЕАЗИАТЫ)  
КОРМА, КОНСУЛЬТАЦИИ,  
ОРГАНИЗАЦИЯ ПИТОМНИКОВ

**ПИТОМНИК «РУССКАЯ ТРАДИЦИЯ»**  
ТЕЛ.: (095) 518-58-74