**04-170 Икарус, Ikarus-255.70 "Миннефтегазстрой" 4х2 2-дверный автобус для коротких междугородных перевозок, мест сидячих 47/49, багажный отсек 2х4.6 м3, снаряженный вес 10.4 тн, полный вес 14.64/16 тн, RABA-MAN D2156НМ6U 192 лс, 100 км/час, поставки в СССР всех 255-х 16219 экз., Венгрия, 1973-83 г.**

 Автобусы Ikarus-255.70 так называемой "оренбургской" окраски (полностью малинового цвета с надписью "Миннефтегазстрой", сделанной псевдославянским шрифтом) поставлялись в СССР в связи со строительством магистрального газопровода "Союз" по маршруту Оренбург-Западная граница СССР. Газопровод строился в 1975-79 г. совместно СССР, Болгарией, Венгрией, ГДР, Польшей и Чехословакией
 Со стороны Венгрии вкладом в строительство газопровода было и обеспечение стройки автобусами для коротких (до 200 километров) междугородных трасс. Основное количество таких автобусов пришло в СССР в 1976-78 г. В 1978-79 г тоже были, но уже единицы. Поступали они во все города страны, где были подразделения "Миннефтегазстроя".

 Эти автобусы предназначались для доставки вахтовых смен от мест дислокации строительных подразделений "Миннефтегазстроя" в районы производства работ. И, соответственно, для доставки домой отработавшей смены. Например, за 13 лет работы в тресте Краснодартрубопроводстрой мне приходилось добираться к месту работы из Краснодара на таких автобусах в г. Ахсу Азербайджанской ССР, в г. Избербаш Дагестана, в г. Счастье Ворошиловградской (Луганской) области, в поселки Ростовской и Курской областей, а также Ставропольского края. Самой дальней точкой в таких рейсах был пос. Индерборский в Гурьевской области - 850 км.

 Кроме того, эти автобусы использовались и как вахтовые на местах для ежедневной доставки работников на производственные предприятия. Несмотря на жесткие условия эксплуатации, они служили достаточно надежно. Последние автобусы этой серии у нас были списаны в первой половине 1990-х годов.

 Большинство были с надписью "Миннефтегазстрой" и логотипом в виде трубоукладчика, а часть машин была без надписи, просто полностью малинового цвета.

Не мало кадров с этим автобусом в х/ф «Трасса», СССР-ЧССР, Баррандов/Ленфильм, 1978, цв., 94 мин. Киноповесть.

 Машины **Ikarus** 200-й серии в СССР крупными партиями поставлялось лишь ограниченное количество моделей - междугородные **Ikarus** 250,255,256 и городские **Ikarus 260**,263,280,283.

 В отличие от Ikarus 250, который пришёл на смену Ikarus 55 Lux, Ikarus 255 сменил в 1972 г обычный Ikarus 55. Ikarus 255 - междугородный автобус венгерской компании Ikarus в новой, "двухсотой", серии и предшественник известного Ikarus 256. Использовался на коротких (до 200 километров) междугородных трассах, в т. ч. во многих городах в качестве автобуса-экспресса в аэропорт, а также - для перевозки туристов. Внешне он был похож на Ikarus-250, но был короче на 1 метр за счёт уменьшения базы. Первые серийные машины сошли с конвейера в конце 1972 года. Икарус-255 комплектовался тем же двигателем и коробкой передач, что и первые модификации Ikarus-250. В отличии от 250-ой модели, 255-я изначально комплектовалась рессорной, а не пневматической подвеской. Автобус имел две механические двери - переднюю и заднюю. Салон автобуса "проигрывал" по сравнению с Ikarus-250. Расстояние между спинками сидений было меньшим и количество посадочных мест превышало вместимость 250-го. Вместо панели с индивидуальными освещением и вентиляцией осталась лишь сетка для мелкой поклажи. Отсутствие пневмоподвески также сказывалось на комфорте пассажиров. Икарус 255 был рабочей лошадкой, где главное не внешность, а результат.

 Значительная часть, 16219 экз., произведённых автобусов отправлялись в СССР, для которого красились в темно-красный цвет с белым низом, либо в белый цвет с красным низом. Большинство автобусов, поставленных в СССР до 1975 года, оснащались дополнительными фарами, a над лобовым стеклом иногда прикреплялся прожектор. В 70-х годах эти автобусы выпускались в количестве, в 5-6 раз превосходившем выпуск Ikarus-250. С 1980 года Ikarus стал выпускать новую 256-ю модель, призванную заменить устаревший Ikarus-255. Несмотря на это, производство последнего продолжалось вплоть до 1984 года, когда и было окончательно остановлено. Всего по 1983 год было выпущено 24187 автобусов этой модели и еще 9 - до 1991 года.

**Поставки в СССР Ikarus-255 по годам:**

1973\_\_\_\_1751, 1974\_\_\_\_2169, 1975\_\_\_\_2176, 1976\_\_\_\_2233, 1977\_\_\_\_1932, 1978\_\_\_\_1474, 1979\_\_\_\_1299, 1980\_\_\_\_1654, 1981\_\_\_\_975, 1982\_\_\_\_491, 1983\_\_\_\_65
Всего\_\_\_16219

**Модификации для СССР:** Ikarus-255.08, Ikarus 255.10, Ikarus 255.20, Ikarus 255.21, Ikarus 255.22, Ikarus 255.70, Ikarus 255.70E, Ikarus 255.71, Ikarus 255.72, Ikarus 255.73, Ikarus 255.74

**Магистральный газопровод «Союз»**

«Союз» (также «Оренбург - Западная граница СССР») - экспортный магистральный газопровод. Диаметр газопровода - 1420 мм, проектное давление - 7,5 МПа (75 атмосфер), пропускная способность - 26 млрд м³ газа в год. Основной источник газа для магистрали - Оренбургское газоконденсатное месторождение.

 Построен в 1975-79 годах Советским Союзом совместно с другими странами Совета экономической взаимопомощи (СЭВ): Болгарией, Венгрией, ГДР, Польшей, Румынией и Чехословакией - в рамках освоения Оренбургского газоконденсатного месторождения («Оренбургское соглашение»). Генеральное соглашение о совместном освоении Оренбургского ГКМ и строительстве магистрального газопровода «Оренбург - Западная граница СССР» («Союз») было подписано странами-участницами 21 июня 1974 года. Газопровод «Союз» принят в эксплуатацию 11 ноября 1980 года.

 Газопровод «Союз» проходит через территорию России, Казахстана и Украины по маршруту: Оренбург - Уральск - Александров Гай - ГИС «Сохрановка» - Кременчуг - Долина - Ужгород. Общая протяжённость газопровода - 2750 км, в том числе 300 км по территории Казахстана и 1568 км по территории Украины. По территории Украины МГ «Союз» проходит через населённые пункты Новопсков, Боровая, Первомайское, Машевка, Александровка, Тальное, Гайсин, Бар, Гусятин, Богородчаны, Хуст, в каждом из которых расположена компрессорная станция с одноимённым названием. В украинском городе Бар (Винницкая область) трасса газопровода «Союз» соединяется с трассой магистральных газопроводов Уренгой - Помары - Ужгород и «Прогресс» («Ямбург - Западная граница СССР»). На западной границе Украины газ из МГ «Союз» через газоизмерительные станции (ГИС) «Теково», «Берегово» и «Ужгород» поставляется в Румынию (ГИС «Теково»), Венгрию (ГИС «Берегово») и Словакию (ГИС «Ужгород»). Из Словакии газ также транспортируется в другие страны Центральной и Западной Европы (Чехия, Австрия, Германия, Франция, Швейцария, Словения, Италия).

**Технические характеристики Ikarus 255 '1972–91**

|  |  |
| --- | --- |
| Расположение руля  | слева  |
| Количество мест  | 47/49 |
| **геометрия**  |
| Колёсная база  | 5 340 мм  |
|  |
| Габариты мм: длина ширина высота | 10970х2500х2990 |
| Колея мм: передняя задняя | 2000х1835 |
| Дорожный просвет  | 320 мм |
| Передний свес, мм:  | 2450 |
| Задний свес, мм:  | 3170 |
| Максимальный угол подъема, %:  | 20 |
| Объем багажных отсеков, м. куб:  | 4,6 |
| **масса**  |
| Снаряженная  | 10 400 кг  |
| Полная  | 14 640/16 000 кг  |
| Допустимая нагрузка на переднюю ось, кг:  | 6 000 |
| Допустимая нагрузка на заднюю ось, кг:  | 10 000 |
| **двигатель**  |
| Тип двигателя:  | дизельный |
| Марка двигателя:  | RABA MAN D2156HM6U  |
| Расположение  | сзади  |
| Цилиндры/клапаны  | 6/l6  |
| Степень сжатия  | 17  |
| Объем  | 10 350 см³  |
| Мощность при 2100 об/мин | 192 л. с.  |
| Крутящий момент при 1300 об/мин | 710 Нм  |
| Топливо  | дизель  |
| Охлаждение  | жидкостное  |
| **трансмиссия**  |
| Привод  | задний  |
| Тип КПП: | ZF S6-90U |
| Число ступеней КПП:  | 6 |
| Сцепление  | Однодисковое сухое  |
| **подвеска и рулевое управление**  |
| Тип рулевого управления  | Винт и гайка на циркулирующих шариках  |
| тип передней подвески (уст.)  | Рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами  |
| Тип задней подвески (уст.)  | Рессорная с гидравлическими телескопическими амортизаторами  |
| **электрика**  |
| Напряжение бортовой сети  | 24 V  |
| **динамические характеристики**  |
| Максимальная скорость  | 100 км/ч  |
| **эксплуатационные характеристики**  |
| Объем топливного бака  | 250 л  |
| Расход топлива на трассе  | 27 л/100км  |
|  |
| Разворот, диаметр  | 22,4 м  |
| Тормозной путь при 60 км/ч, м:  | 23,5 |
| **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  |