

Наши АВТОБУСЫ

№18

ИКАРУС-250.59

ДРУГ ДЕТСТВА



Выход раз в 3 недели
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб. —
Бесплатная доставка на avtobusy.modimio.ru

MODIMIO



История поставок
«двухсотого»
семейства
в Советский
Союз

стр. 5–6



От военных
самолетов
к автобусам

стр. 10



VIP-автобус
для поездок
и не только

стр. 14

«ИКАРУС» ДЛЯ СССР



ТУШИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД



«ИКАРУС-250.84»



**Наши
АВТОБУСЫ**

Форум о
журнальных...

nasekomie.ru

ДРУГ ДЕТСТВА

НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 18

Журнал зарегистрирован
Федеральной службой
по надзору в сфере связи,
информационных технологий
и массовых коммуникаций

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-76493
от 09.08.2019 г.
Выходит раз в три недели

**УЧРЕДИТЕЛЬ,
ИЗДАТЕЛЬ, РЕДАКЦИЯ:**
ООО «МОДИМИО»

**АДРЕС УЧРЕДИТЕЛЯ,
ИЗДАТЕЛЯ, РЕДАКЦИИ:**
Россия, 156001, г. Кострома,
ул. Костромская, д. 99, пом. 9,
тел. 88005054383,
support@modimio.ru
www.modimio.ru

Главный редактор:
А.Д. Меньшиков

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн
Сервисиз».
Тел. 8 (495) 7974560

**Рекомендуемая
розничная цена:** 1699 руб.

Редакция оставляет
за собой право изменять
последовательность номеров
и их содержание

Отпечатано в типографии:
ЗАО «Линия График Кострома»
Юр. адрес: 156019, г. Кострома,
ул. П. Щербины, 9а

Подписано в печать:
11 ноября 2020 г.

Заказ № 12522

Тираж: 8465 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода:
7 декабря 2020 г.

12+

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий выпуск
коллекции



Междугородный автобус «Икарус-250.59»

“

«РОЛЛС-РОЙС» СРЕДИ АВТОБУСОВ

Создание Ikarus 250 — один из самых ярких моментов в истории венгерского автобусного завода «Икарус». Модель производилась в течение 28 лет. Такой солидный срок объясняется продуманным дизайном, удобным пассажирским салоном, прочным и надежным кузовом, хорошим качеством изготовления. Ikarus 250 и сегодня вспоминают во всем мире с любовью и уважением.



⚡ Первый прототип автобуса «Икарус-250»

Большой междугородный автобус Ikarus 250 по праву считался флагманом всего «двухсотого» семейства «Икарусов». Первый опытный экземпляр «250-й» модели собрали 1 мая 1967 года и продемонстрировали на Будапештской международной ярмарке. Новым туристическим автобусом «Икарус» сразу же заинтересовались в Советском Союзе, который испытывал острейший дефицит в подобных автобусах, в том числе для обслуживания иностранных туристов. Неудивительно, что второй опытный образец Ikarus 250, собранный в том же 1967 году, прямоком отправился на испытания в СССР. Испытания проводились с января по август 1968 года, за время которых новый автобус «накрутил» по нашим дорогам более 40 тысяч километров.

Автобусы «Икарус» 200-й серии стали всемирно известны благодаря туристическому автобусу «Икарус-250», завоевавшему второе место (серебряный кубок Федерации французских производителей автобусных кузовов) на Международной автобусной неделе в Ницце в мае 1969 года. Это был не серийный автобус, а седьмой по счету прототип (Ikarus 250 P7, или Ikarus 250.00), выполненный в улучшенной комплектации с установленным кондиционером и большим бытовым отсеком в корме.



⚡ Автобус «Икарус-250», завоевавший второе место на Международной автобусной неделе в Ницце в 1969 году

Несущий кузов нового туристического автобуса нарисовал дизайнер и конструктор Финта Ласло (Finta László). Новый автобус выглядел очень привлекательно и самобытно, при том, что создать запоминающийся образ для формы, напоминающей параллелепипед, было довольно сложно. Основная цель, которую перед собой ставил конструктор, — добиться большой площади остекления, чтобы предоставить пассажирам хороший обзор.

Благодаря двигателю, расположенному в корме, и приподнятому над дорогой пассажирскому салону автобус получил большой багажный отсек, объем которого достигал 10,6 м³ (это больше, чем объем кузова фургона ГАЗ-2705 «Газель»). Кстати, большие багажные отсеки под полом кузова на Ikarus 250 позволили навсегда отказаться от багажника на крыше автобуса — традиционного атрибута междугородных автобусов тех лет.

Автобус Ikarus 250 проектировался с горизонтальным двигателем Rába-MAN D2 156HM6U без турбонаддува (рабочим объемом 10,3 л и мощностью 192 л.с.) и 5-ступенчатой коробкой передач ASH-75 GY. В такой комплектации опытные образцы демонстрировали максимальную скорость движения в 106 км/ч. Автобус также имел комфортабельную пневматическую подвеску всех колес, гидроусилитель руля и приточную систему вентиляции салона через воздухозаборники, установленные на крыше.

➤ НА ПУТИ К СЕРИИ

В процессе подготовки производства автобус претерпел ряд изменений, направленных на улучшение и упрощение конструкции. В частности, передние прямоугольные фары уступили место сдвоенными круглым, а с боковых окон убрали центральные вертикальные перемычки, колесные арки получили более плавные обводы и так далее.

Успех не заставил себя долго ждать: вскоре Ikarus 250, в самой требовательной IV категории, занял второе место (серебряный кубок Федерации французских производителей автобусных кузовов) из 17 претендентов на Международной автобусной неделе в Ницце в мае 1969 года. Два года спустя люксовый вариант Ikarus 250 (кстати, единственный представитель из стран социализма) завоевал Гран-при на автобусной неделе в Монако. После этого французский журнал L'EXPRESS назвал Ikarus 250 с его кухней, туалетом, кондиционером и шестнадцатью вращающимися креслами со встроенными в подголовники динамиками «Роллс-Ройсом» среди автобусов.



👉 Междугородный автобус «Икарус-250.58»

Серийное производство Ikarus 250 началось в 1970 году, но первые продажи стартовали несколько раньше — единичные, ещё предсерийные экземпляры в 1968 и в 1969 гг. были поставлены в Советский Союз и ГДР. Даже на собственный внутренний рынок эти автобусы поступили позже — первые два автобуса в Венгрию, в Будапешт были поставлены в конце 1969 года. С началом массового производства поставки Ikarus 250, в том числе и в Советский Союз, стали существенно увеличиваться.

👉 АВТОБУС ДЛЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА

Ранние Ikarus 250 поступали в нашу страну в двух основных комплектациях. Люксовый Ikarus 250.10 имел в салоне 45 мест (включая место для экскурсовода), бар-буфет и гардероб для хранения верхней одежды пассажиров. Бюджетный Ikarus 250.09 был лишён дополнительного оборудования, но за счёт этого у него увеличилось количество мест для сидения — до 57.

На ранних сериях автобусов задняя подвеска была несовершенной и часто выходила из строя, а в переднем мосту ломались шарнирные соединения — все эти узлы были модернизированы в 1971 году. В целом же новая конструкция очень быстро преодолела «детские болезни» и вскоре стала образцом надёжности. Доказательством тому может служить один из автобусов Ikarus 250 1968 года выпуска, который за десять лет преодолел 1,35 млн километров без капитального ремонта.

С 1976 года в нашу страну стали поставлять автобусы в новой комплек-

До 1987 года туристические автобусы «Икарус-250» производились исключительно на головном «Заводе кузовов и транспортных средств» в Матиашфельде (пригород Будапешта), в то время как остальные модели 200-й серии собирались на заводе, расположенном в Секешфехерваре. Но во второй половине 80-х годов производство флагмана серии также было переведено в Секешфехервар.

тации — Ikarus 250.12. В отличие от предыдущих машин радиатор системы охлаждения двигателя у них был перенесён назад, в моторный отсек (ранее радиатор располагался под передним бампером, что хорошо видно на старых фотографиях). Двигатель на автобусе остался тем же, а вот 5-ступенчатую КП устанавливали новую — ASH 75.1.

В следующем, 1977 году флагманская машина в Венгрии подверглась небольшому рестайлингу: из заметных внешних признаков — новый чёрный пластиковый бампер спереди. Индекс автобуса изменился на Ikarus 250.22, но такие машины в СССР не поставлялись.



👉 Автобусы «Икарус-250.59» эксплуатировались во многих странах

На экспорт, в основном в капиталистические страны, автобусы Ikarus 250 по заказу могли оснащаться импортными турбированными дизельными двигателями Cummins VT350 или DAF LT120. Так, с двигателями DAF автобусы Ikarus отправлялись в Объединенные Арабские Эмираты (25 шт.) и в Саудовскую Аравию (1 шт.).

Важной вехой в истории стала версия Ikarus 250.58, представленная в 1980 году, которая даже внешне сильно отличалась от тех автобусов, что были раньше. Новые машины получили переднюю дверь слайдерного (сдвижного) типа, открываемую теперь дистанционно с места водителя. Сзади появилась дополнительная входная дверь, пока ещё открываемая по старинке вручную, а вместо привычного красного цвета появилась центральная ярко-алая полоса. В салоне, из-за дополнительной входной площадки сзади, количество посадочных мест сократилось до 43 (включая экскурсовода).

Автобус Ikarus 250.58 получил более мощный турбированный двигатель Raba-MAN D2156HM6UT с большим рабочим объемом и мощностью 220 л.с. и новую 6-ступенчатую коробку передач ZF. Максимальная скорость увеличилась до 113 км/ч, поэтому передний мост получил новый стабилизатор поперечной устойчивости. В таком виде флагманские автобусы поставлялись в нашу страну до 1983 года включительно.



⤴ Автобусы «Икарус-250.59» были особенно популярны в Советском Союзе и использовались как на дальних междугородных линиях, так и в качестве экскурсионных

Пришедший ему на смену в 1984 году Ikarus 250.59 стал самым массовым представителем «Икарусов» «250-го» семейства в нашей стране. От предыдущей модели его отличала не только окраска (в алый цвет теперь окрашивалась вся верхняя часть автобуса), но и наличие второй автоматически открываемой двери (тоже слайдерного типа). В салоне появились опускающиеся шторки с фиксаторами (вместо обычных занавесок), а на крыше заметно изменилась форма воздухозаборников (4 попарных воздухозаборника на крыше вместо трёх общих). Изменилась и структура кузова — четыре больших боковых окна в правом борту были заменены пятью меньшими, а по левому борту теперь было 6 окон вместо 5. Окна через одно имели раздвижные вентиляционные форточки. Двигатель RABA-MAN D2356HM6 у Ikarus 250.59 стал ещё мощнее — 250 л.с.

С 1989 года пришли новые версии: Ikarus 250.93 (с увеличенным до 51 места и без бытового блока в салоне) и Ikarus 250.95 (с сохранившейся планировкой салона для дальних междугородных маршрутов). Агрегаты остались прежними, а внешне автобусы новых комплектаций можно было отличить по уменьшенному размеру бокового окна водительской кабины и изменённой схеме окраски. Чаще всего теперь они были окрашены в цвет слоновой кости с красной или синей «юбкой» и тремя продольными полосками вдоль бортов.

⇧ ДОСТОЙНОЕ МЕСТО В ИСТОРИИ

Основным заказчиком Ikarus 250 до 1991 года оставался Советский Союз, а после — Российская Федерация. Доля импорта в нашу страну Ikarus 250 за весь срок его производства составила около 90% (15870 шт.) от общего количества выпущенных машин (17348 шт.). Сама Венгрия занимала второе место с довольно скромным суммарным результатом — 793 автобуса. Третье место досталось ГДР — 476 машин. В Польшу были отправлены 108 «Икарусов», в Болгарию — 54, в Объединенные Арабские Эмираты (ОАЭ) — 25. Поставки в другие страны являлись единичными.

Модель, когда-то почитаемая как флагман фабрики, к концу почти тридцатилетней истории постепенно утратила свой титул, и после 1990 года объёмы производства этой машины существенно сократились. В 1991–1996 годах изготовили всего 440 автобусов. При этом последние автобусы в РФ были поставлены в 1995 году (2 шт.), а в ОАЭ — в 1996 году (4 шт.).



⚡ Автобусы «Икарус-250.59» для СССР отличались ярко-алой окраской кузова

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА «ИКАРУС-250.59»

Междугородный туристический автобус большого класса с цельнометаллическим несущим кузовом на трубчатом каркасе вагонного типа. Расположение двигателя — заднее.

Выпускался венгерским заводом «Икарус» с 1984 по 1989 год.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения — 42
Место для водителя — 1
Место для экскурсовода — 1

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг —
10700

ПОЛНАЯ МАССА, кг — 16000
В том числе:
— на переднюю ось — 6000
— на заднюю ось — 10000

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —
106 км/ч

ДВИГАТЕЛЬ RABA MAN
D2156NM6U, рядный, горизонталь-
ный, шестицилиндровый, дизель-
ный, четырехтактный, с непосред-
ственным впрыском

Диаметр и ход поршня, мм
— 121x150

Рабочий объем, л — 10,350

Степень сжатия — 17

Мощность, л.с. (кВт) —
192 (141,9) при 2100 об/мин

Максимальный крутящий момент,
кгс м (Нм) —
71 (695,8) при 1300 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ — однодисковое,
сухое, с гидроприводом и пневмати-
ческим усилителем

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ — ZF S6-90U,
механическая, шестиступенчатая

ПОДВЕСКА

Передняя — зависимая, пневмати-
ческая, амортизаторы гидравличе-
ские телескопические

Задняя — зависимая, пневматиче-
ская, амортизаторы гидравлические
телескопические

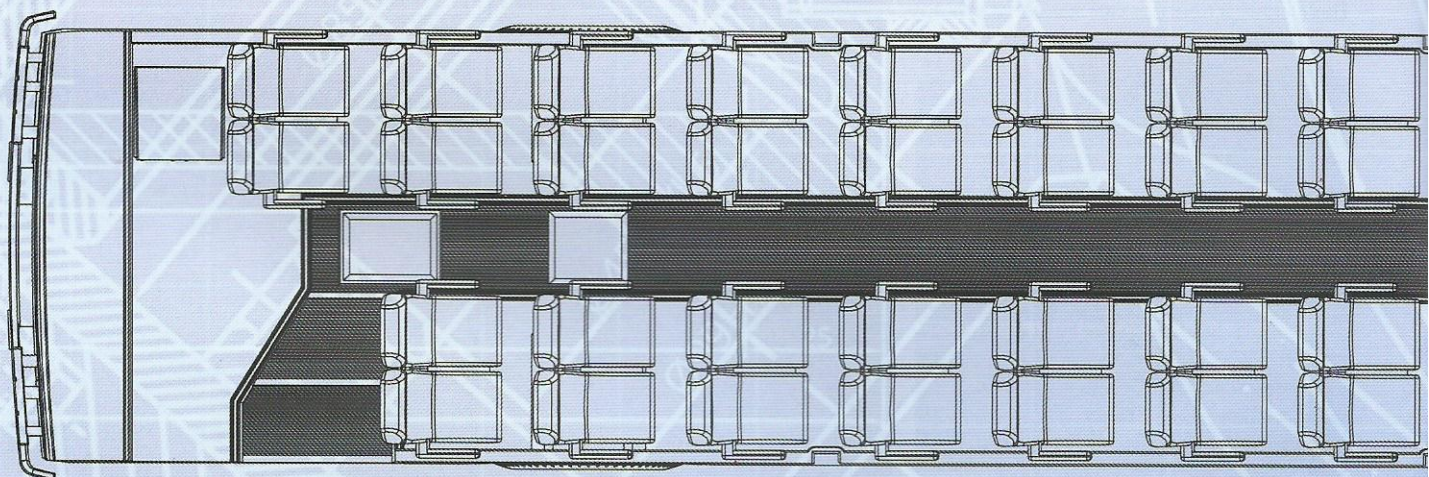
ТОРМОЗ

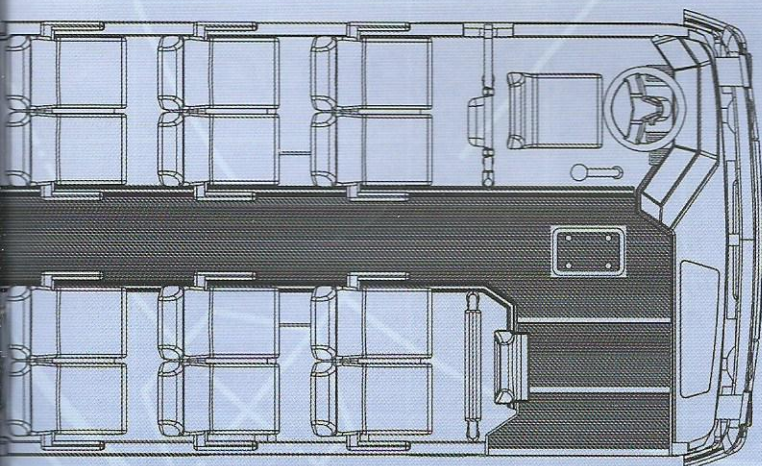
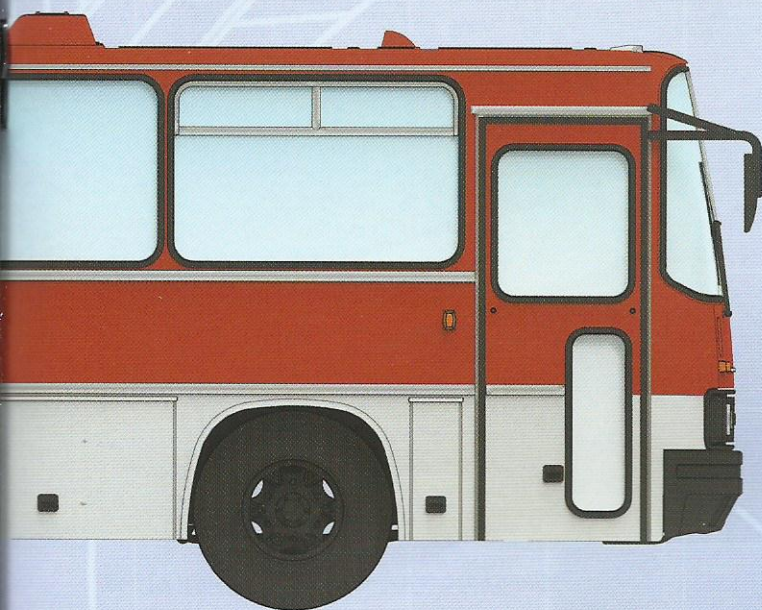
Рабочий — с пневматическим раз-
дельным приводом, с барабанными
тормозными механизмами на всех
колесах

Стояночный — пневматический,
с пружинными энергоаккумулятора-
ми, на задние колеса

РАЗМЕР ШИН — 11,00-20

✓ СХЕМА АВТОБУСА «ИКАРУС-250.59»







🏡 Сборочный цех автобусов Тушинского машиностроительного завода

Производитель

ТУШИНСКИЙ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНЫЙ ЗАВОД

На рубеже тысячелетий Тушинский машиностроительный завод в Москве собирал городские и пригородные автобусы «Икарус» из комплектов, поступающих с венгерского предприятия. Причем степень локализации для разных моделей сильно отличалась. Если автобусы 200-й серии лишь «дособирались» в Москве, то кузова для 400-й серии фактически изготавливались на месте.

Тушинский механический завод ведет свою историю с 1932 года, когда в непосредственной близости от столицы, в тогда еще отдельном городке Тушино, образовали авиазавод № 82, где начали серийный выпуск военных самолетов. После войны завод переключился на гражданскую продукцию. Причем весьма далекую от авиации. В 1946 году здесь собрали 5 пробных троллейбусов модели МТБ-82А (заводское обозначение «100») с металлическим кузовом, по дизайну повторяющим ЯТБ-4А. Но в том же году на заводе стали производить промежуточную модель

МТБ-82М, которая имела новый кузов с клепанными дюралевыми внешними панелями (авиационная технология), унифицированный с кузовами трамваев МТВ-82 и автобусов ЗИС-154.

В 1947 году на поток встал обновленный троллейбус МТБ-82Д. До мая 1950 года на авиационном заводе № 82 изготовили 1400 троллейбусов, а в 1951-м их производство было передано в город Энгельс Саратовской области на вагоностроительный завод имени Урицкого. После этого авиазавод в Тушино вновь вернулся к производству самолетов, а позже был переориентирован на космическую программу. В частности, занимался изготовлением космических «челноков» типа «Буран».

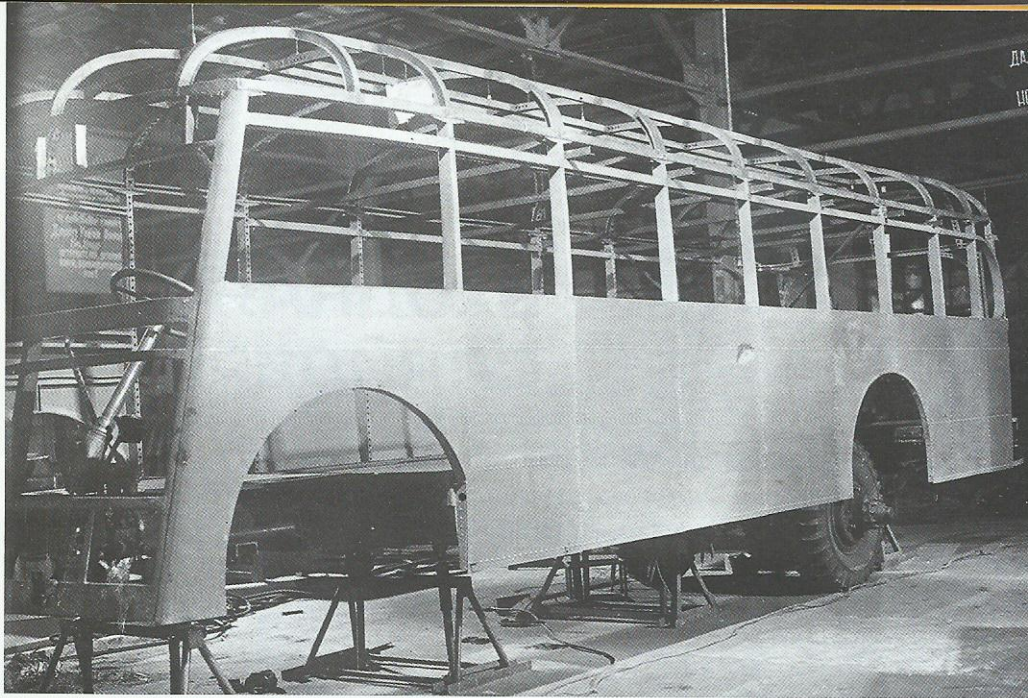
В девяностые годы, после сворачивания космической программы с возвращаемыми космическими аппаратами, предприятие находилось в сложном финансовом положении и искало новые объекты для производства. С подачи правительства Москвы (к этому времени город Тушино уже являлся одним из столичных районов) Тушинский машиностроительный завод (ТМЗ) вернулся к производству пассажирских машин.

По заказу Москвы здесь в 1993 году наладили сборку венгерских «Икарусов», в основном сочлененных, которых в то время не производили отечественные автобусные заводы. Машины, произведенные в Венгрии, в то время стали очень дорогими даже для столицы. А местная сборка, с локализацией части комплектующих, существенно снижала их стоимость.

С 1995 года в Тушино освоили производство более современных сочлененных автобусов «Икарус-435.17». На ТМЗ в собранном виде приходили только шасси автобуса с установленными агрегатами, кузов для них полностью собирали уже на заводе. При этом сборка автобусов «Икарус-280.33М» также продолжалась. В порядке эксперимента в 1998 году один из автобусов «Икарус-280.33М» собрали с измененным внешним видом в комплектации «Classic», а с 2001 года здесь стали собирать модификацию «Икарус-280.33М2».

Предпринимались попытки освоить на ТМЗ и производство троллейбусов. К 850-летию Москвы, в 1997 году, здесь в единственном экземпляре построили троллейбус «Икарус-280Т» — симбиоз венгерского кузова и отечественного электрооборудования. В 1998 году была предпринята попытка создать новый сочлененный троллейбус для Москвы. Предполагалось, что вместо венгерского кузова он получит голицынский, от автобуса ГолАЗ-АКА-6226 «Россиянин», а электродвигатель и высоковольтное оборудование будет поставлять московский завод «Динамо». Однако дальше опытного образца дело не пошло.

Летом 1998 года в Москве проводились Всемирные юношеские игры, и «Мосгортранс» заказал 350 одиночных автобусов «Икарус-415.35» для перевозки юных спортсменов по городу с большим, относительно стандартного варианта, количеством мест для сидения. Впоследствии для работы на маршрутах лишние сиденья с этих автобусов демонтировали. Интересно, что на московские автобусы «Икарус-415» устанавливался двигатель той же мощности, что и на «Икарус-435» — RABA-D10UTSLL, в результате чего эти автобусы считались очень динамичными.



Сборка первого цельнометаллического троллейбуса МТБ-82А



Сборка сочлененных автобусов «Икарус» на ТМЗ

В 2000 году построили первый опытный экземпляр автобуса ТМЗ-6222 «Московит» — отечественной версии «Икаруса-435.17А», в котором импортными оставались только силовой агрегат и ходовая часть, а все остальное было отечественное, хотя и сделанное по чертежам 435-й модели. Небольшая партия этих автобусов была изготовлена для Москвы в 2001–2002 годах.

К сожалению, в начале двухтысячных годов в результате продажи предприятия «Икарус» концерну «Ирисбас» завод в Венгрии фактически был закрыт и почти полностью прекратил производство автобусов и их комплектующих. Это послужило поводом сворачивания сборки и изготовления «Икарусов» на Тушинском машиностроительном заводе и ориентации ТМЗ на досборку (оснащение салона) отечественных автобусов и троллейбусов, поставляемых в столицу, так как на ТМЗ к этому времени существовало налаженное производство автобусных сидений, поручней и внутренней отделки.



Крупным планом

ВХОДНАЯ ДВЕРЬ СЛАЙДЕРНОГО ТИПА

Автобусы «Икарус», в том числе и туристические модификации, оснащались входными дверями различного типа. Это были и самые простые створчатые с ручным открытием, и автоматически распахиваемые двери: ширмовые створчатые, поворотнo-сдвигные (так называемые лавирующие) и двери самого совершенного типа — прислонно-сдвигные, или слайдерные.

Входные автобусные двери прислонно-сдвижного (слайдерного) типа стали серийно устанавливаться на туристические автобусы «Икарус» в 1980 году, на модели «Икарус-250.58». Автобусы с такими дверьми поступили в Советской Союз перед самой Олимпиадой-80. Для нас это был совершенно новый тип дверей — створка, чуть выйдя из дверного проема, просто отходила в сторону.



⤴ Основная входная дверь автобуса «Икарус-250.58»

Основные достоинства такой двери с дистанционным электропневматическим приводом заключались в том, что дверь, сдвигаясь в сторону, не представляла никакой угрозы пассажирам, в то время как автоматическая распашная дверь могла легко задеть близко подошедших к ней пассажиров. Кроме того, слайдерная дверь практически полностью отходила в сторону, высвобождая довольно широкий проход шириной 870 мм, в то время как двери остальных типов (ширмовые или поворотнo-сдвигные) в открытом положении занимали часть этого прохода, делая его более узким.

В автобусах «Икарус» прислонно-сдвижная дверь с внутренней стороны, с одного из краев, крепилась к Г-образному рычагу. Он, вращаясь вокруг собственной оси, сначала выводил створку двери из проема, а потом отодвигал в сторону. Чтобы дверь сохраняла при работе четкое параллельное положение к кузову автобуса, к её верхней части крепился направляющий рычаг, который скользил вслед за дверью в специальной направляющей рейке. Так как этот рычаг располагался в самом верху двери, он не мешал входу и выходу пассажиров.

Двери слайдерного типа оказались настолько удобными в использовании, что ими стали оснащаться туристические автобусы не только спереди, но и сзади (начиная с модели «Икарус-250.59»). Управлял этими дверьми водитель с помощью кнопок, находящихся на панели приборов.

В Европе двери слайдерного типа широко применяются не только на туристических, но и на городских автобусах. Правда, механизм их открывания мог использоваться несколько другой — параллелограммного типа. А вот в России при больших пассажиропотоках, когда городские автобусы часто ходили переполненными, слайдерные двери не прижились — основным типом входных дверей на российских современных автобусах стали двери поворотнo-сдвижного типа.

“

В объективе фотографа



⤴ Экскурсионный автобус «Икарус-250.59» в Абхазии, у колоннады в Гаграх



⤴ Междугородный автобус «Икарус-250.59» в Республике Беларусь



⤴ Автобус «Икарус-250.59» на маршруте между черноморскими городами в Краснодарском крае



⤴ Автобус «Икарус-250.59» на обслуживании иностранных туристов у гостиницы «Россия» в Москве



⤴ Автобус «Икарус-250.59», обслуживающий междугородные маршруты в районе Минеральных Вод, Ставропольский край



⤴ Служебный автобус «Икарус-250.59» Запорожского автомобильного завода, Украина



Внутреннее оборудование автобуса-салона «Икарус-250.84»

САЛОН ДЛЯ ВЫСШЕГО КОМАНДОВАНИЯ

В 1980 году в СССР было поставлено несколько комфортабельных автобусов-салонов Ikarus 250.84, которые в основном использовались для нужд Министерства обороны. Внешне они практически не отличались от массовых Ikarus 250.58, кроме установленного в задней части крыши большого внешнего блока кондиционера Thermo King. Зато внутри имели шикарный салон с индивидуальными вращающимися вокруг своей оси креслами.

Автобусы-салоны предназначались не только для комфортного передвижения VIP-персон, но и для проведения на борту автобуса конференций (поэтому их еще называют конференц-автобусы), совещаний или переговоров.

Кабина водителя на автобусе Ikarus 250.84 отделялась от остального салона стеклянной перегородкой (на обычных туристических машинах ее не было), а сиденья для пассажиров, имеющие подголовники и широкие подлокотники, вращаясь, могли быть обращены в любую сторону. В движении удобнее, чтобы все сиденья были повернуты вперед или в сторону окон, а при проведении конференций или переговоров все сиденья можно было развернуть лицом к центральному проходу, и тогда все собеседники были хорошо видны друг другу. Каждое такое сиденье снабжалось быстросъемным столиком, создающим комфортные условия для проведения записей или расположения необходимых наглядных материалов. В транспортном положении столики крепились вдоль бортов кузова напротив соответствующего VIP-кресла.

В задней части салона могло быть установлено несколько кресел обычного туристического типа (одиночные или двойные) для сопровождающих лиц. Эти сиденья не могли поворачиваться вокруг своей оси и фактически ничем не отличались от

тех, что устанавливались на базовую версию Ikarus 250.

В кормовой части конференц-автобуса располагался большой бытовой отсек с кухней (оснащенной в том числе раковиной), туалетом с умывальником, гардеробом и спальным местом для сменного водителя или персонала.

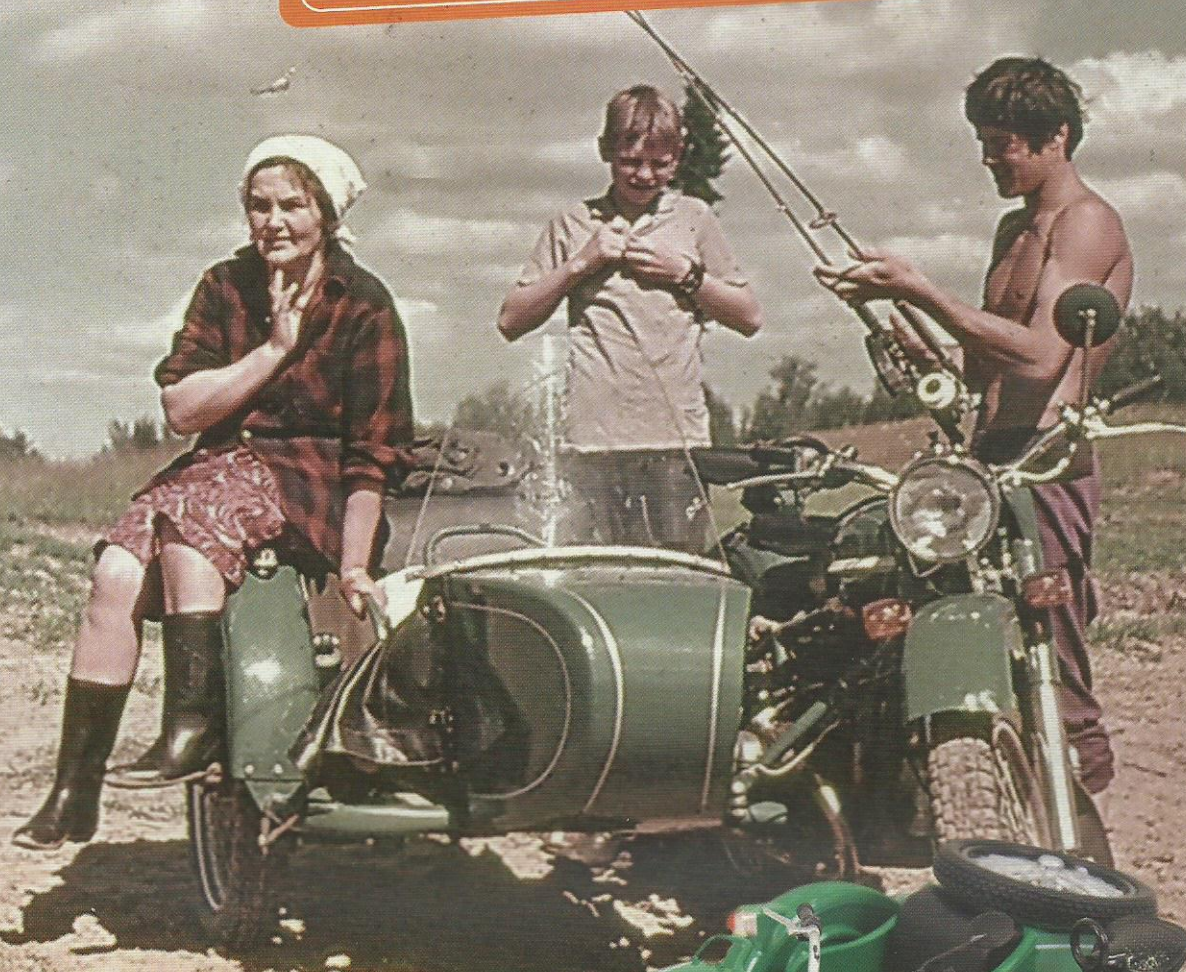
Интересно, что для питания мощного кондиционера на борту автобуса устанавливался четырехцилиндровый дизельный двигатель с водяным охлаждением (японский Diesel Kiki). Дизель, совмещенный с компрессором, располагался на месте багажных отсеков по правому борту автобуса (отсеки имели вентиляционные жалюзи) и мог работать независимо от штатной силовой установки, в том числе и на стоянке.

Дорогие и редкие экземпляры Ikarus 250.84 обычно хранились в закрытых гаражах Министерства обороны и регулярно обслуживались. Неудивительно, что практически все они дожили до конца 2000-х годов, после чего стали выводиться из эксплуатации и передаваться в различные подразделения. Например в автошколы ДОСААФ.

Помимо Министерства обороны СССР аналогичные автобусы-салоны Ikarus 250.84 завод «Икарус» поставлял и в другие страны, в том числе для восточногерманской секретной службы «Штази» и для эмира Кувейта.

Наши МОТОЦИКЛЫ

ВСПОМНИ, КАК ВСЁ БЫЛО!



СВОБОДА
В МАСШТАБЕ 1:24



MOTO.MODIMIO.RU

график выхода | подписка | доставка

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№19

ЗИС-155

НА ВСЕ СЛУЧАИ ЖИЗНИ

Выход раз в 3 недели.
Рекомендуемая розничная цена 1699 руб.
Бесплатная доставка на avtobusy.modimio.ru



MODIMIO



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

19

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



avtobusy.modimio



Бесплатная доставка
на avtobusy.modimio.ru

ЗИС-155



