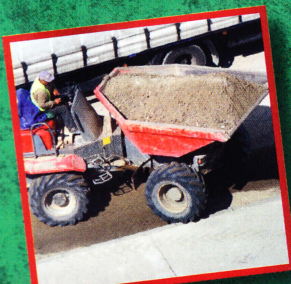


# ТРАКТОРЫ

история, люди, машины



Думперы



Венгерский автопром



№  
68

модель номера

**Dutra DR-50**



Периодическое издание

ISSN 2311-2131



00068

9 772311 213707

hachette

12+

Коллекция для взрослых



Учредитель: ООО «ТопМедиа»

Главный редактор: Складов Георгий Андреевич

Адрес учредителя, редакции: 121087, г. Москва,  
ул. Барклай, д. 6, стр. 5

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя:

127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов:

**8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kollektzia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, инфор-  
мационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-64364 от

31 декабря 2015 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

#### **БЕЛОРУССИЯ**

Распространение: ООО «Росчерк»

220100, Республика Беларусь, г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, оф. 123

Тел.: +(37517) 331-94-27

#### **КАЗАХСТАН**

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы

Тел.: +7(727) 250-21-64

#### **УКРАИНА**

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон  
Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,  
оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,  
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей  
Украины) можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

#### **Отпечатано в типографии:**

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 7500 экз.

Цена: 629 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить  
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет  
за собой право изменять последовательность номе-  
ров и их содержание. Воспроизведение материалов  
в любом виде, полностью или частями, запрещено.  
Все права защищены.

Copyright © 2017 Ашет Коллекция

Copyright © 2017 Hachette Collections

Copyright © 2017 Ашетт Коллексьон Україна

Разработка и исполнение: Macha Publishing.

Периодическое издание. В каждом номере журнал  
и масштабная модель трактора, являющаяся неотъем-  
лемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хруп-  
кие предметы коллекции. Коллекция для взрослых.

Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 29.06.2017.

Дата выхода в свет: 21.09.2017.

**Узнайте больше о коллекции на сайте:**

**www.traktory-collection.ru**

## **Содержание**

### **Модель номера**

**3**

### **Венгерский думпер Dutra DR-50**



### **История тракторостроения**

**8**

### **Думперы**



### **История заводов**

**10**

### **Венгерский автопром**



Фотографии и иллюстрации: стр. 3 (вверху), 4 (вверху), 7 (вверху) © частная коллекция;

стр. 3 (внизу), 5 (в середине), 7 (внизу), 10 (внизу), 11 (внизу) © ИТАР ТАСС;

стр. 4 (внизу) © А. Андреев; стр. 5 (вверху) © East News;

стр. 5 (внизу), 6 (вверху), 10 (вверху) © РИА Новости; стр. 6 © О. Иванов;

стр. 8, 9 (вверху) © Wikimedia Commons; стр. 9 (внизу) © Dreamstime; стр. 11 (вверху) © фотобанк Лори;

Автор текстов: стр. 3-11 О. Ветрова.





С 1956 до 1966 года в Советский Союз из Венгрии поступали созданные на основе колесного трактора мини-самосвалы (думперы). Название марки – Dutra («Дутра») – было образовано из первых букв английских слов *dumper* («самосвал») и *tractor* («трактор»). Машину также обозначали DR-50. Она пользовалась успехом и в других странах социалистического лагеря.



К этому времени в СССР выпускали свои самосвалы, однако думперы отличались меньшими размерами, большей маневренностью, реверсивной коробкой передач. Для перемещения сыпучих грузов на короткие расстояния (1–2 км) на стройках, работ в стесненных условиях, например внутри зданий, на ремонте дорог и тротуаров, под землей, в садах и парках, такие машины подходили гораздо лучше.





# Венгерский думпер Dutra DR-50

*Благодаря специфической конструкции, обеспечивающей малый радиус поворота, быструю разгрузку и возможность выполнения операций без разворота с одинаковой скоростью вперед и назад, Dutra была идеальным работником на строительных площадках.*

**З**акономерно, что именно в Венгрии в советское время начали производить думперы. Во время Второй мировой войны в Будапеште несколько месяцев продолжались тяжелые бои. Город был почти полностью разрушен, а многие исторические здания превратились в руины. Отступая, гитлеровские войска взорвали все мосты через Дунай. Чтобы восстановить прежний город, понадобилось 30 лет. А самые сложные работы шли в 1950–1960 годы. Именно в этот период и появился думпер Dutra.

## История «Красной звезды»

Производитель думперов DR-50 к этому времени имел уже большую историю. В 1911 году в результате слияния венской фирмы Hofherr-Schrantz AG, выпускавшей сельскохозяйственные орудия, и британского производителя тракторов Clayton & Shuttleworth образовалась машиностроительная компания Hofherr Schrantz-Clayton

Shuttleworth AG (HSCS). Она выпускала тракторы, тягачи, прочие вспомогательные машины, в том числе работавшие и на нефтяном двигателе. Головной офис находился в Вене. В 1930-х годах продукция HSCS уже экспортировалась в 27 стран, в том числе на Балканы, в Грецию, Румынию, Австралию, Новую Зеландию и государства Южной Америки. Заводы компании работали в Пеште, Праге, Кракове и Лемберге (ныне Львов). В 1948 году Будапештский завод был национализирован и переименован в Vörös Csillag Traktorgyar (тракторостроительный завод «Красная звезда»). С 1950 по 1960 год здесь выпускали дизельные тракторы, различные вспомогательные колесные машины. Среди них Dutra DR-50 стала наиболее известной. С 1960 года предприятие производило полноприводной трактор UE-28, оснащенный двухцилиндровым двигателем. Дальнейшее усовершенствование этой машины под руководством инженера Альфреда Папа привело



Думпер DR-50 в Венгрии. 1977 г.

## Конец карьеры

В 1973 году тракторостроительный завод «Красная звезда» был объединен с заводом «Раба» и в 1975-м официально упразднен.

к появлению моделей D4K-A, с четырехцилиндровым двигателем мощностью 65 л. с. при 1650 об/мин, и D4K-B, с шестицилиндровым мотором мощностью 90 л. с. при 1850 об/мин. D4K особенно подходил для тяжелых земледельческих работ. В 1964–1975 годах завод выпустил около 15 тыс. D4K-B.

## Основатель семейства

Производство строительного думпера DR-50 грузоподъемностью 6 т началось на «Красной звезде» в 1956 году. Машину разработали на заводе Raba («Раба») с дизелем Csepel D 413 («Чепель») мощностью 60 л. с. при 1500 об/мин, шестиступенчатой коробкой передач, блокировкой дифференциала и независимой подвеской передних управляемых колес на двух поперечных рессорах. Картеры двигателя, коробки передач и заднего моста образовывали несущую конструкцию думпера. Кабина отсутствовала. Рабочее место водителя представляло собой кресло, вращающееся вокруг колонки с двумя вертикальными рулевыми колесами. Педали управления также были дублированы. Это позволяло

Венгерский думпер Dutra DR-50.





свободно маневрировать на тесных строй-площадках без разворота – достаточно было повернуть сиденье водителя назад. Грузоподъемность думпера Dutra составляла 6000 кг, объем кузова – 3,5 м<sup>3</sup>. Разгрузка кузова машины происходила под тяжестью груза.

### Модификации

Постепенно конструкция DR-50 совершенствовалась. Сначала модернизированный DR-50C был оснащен гидравлическим механизмом подъема кузова емкостью 4 м<sup>3</sup>. Затем, в 1961 году, автомобиль получил закрытую кабину водителя и обозначение DR-50D, но при этом от сдвоенного рулевого колеса пришлось отказаться. На базе DR-50D разработали дум-



Заводские кварталы района Чепель. 1947 г.



Самосвал ЯС-1 на ВДНХ. 1984 г.

пер-самопогрузчик DR-50SD и универсальный погрузчик DR-50FD, известный также как В-1. В 1966 году на базе думпера создали 10-тонный полноприводной самосвал Dutra Godollo 116 («Дутра Гёдёллэ») или просто G 116. На нем использовали шестицилиндровый дизель Csepel D 613 (125 л. с.), восьмиступенчатую коробку передач, ведущие мосты с планетарными редукторами, гидроусилитель рулевого



Будапешт – не только промышленный, но и туристический центр.

механизма, гидравлический механизм опрокидывания кузова емкостью 6 м<sup>3</sup>, односкатные колеса. Машина массой 20 т могла двигаться со скоростью от 4,1 до 41 км/ч. Ее производство завершилось в 1973 году.

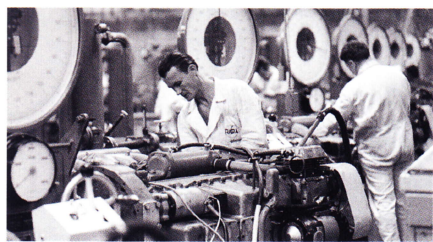
### Родина мотора Csepel

Думперы Dutra оснащали дизельными моторами предприятия Csepel («Чепель»). Этот крупный машиностроительный комбинат построили в 1949 году в будапештском пригороде Чепель, и завод получил такое же название. Предприятие специализировалось на станкостроении, производстве автомобильных компонентов, автобусных шасси, а с 1950 года первым в стране начало выпускать грузовые автомобили. Они были разработаны на основе австрийского грузовика Steyr («Штайр»). Двигатели, которые стала изготавливать венгерская компания, также базировались на конструкции моторов Steyr. К 1960-м годам Csepel производил бортовые грузовики и седельные тягачи, шасси для

## ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ

Это основная эксплуатационная характеристика транспортного средства – масса груза, на перевозку которого оно рассчитано. Грузоподъемность самосвалов достигает 28 т и более. Грузоподъемность самосвала меньше, чем у аналогичного грузовика с фиксированной грузовой платформой, но из-за сокращения времени на разгрузку самосвалы выгодны при перевозке сыпучих материалов.





Рабочие машиностроительного завода «Раба» в цехе дизельных двигателей. 1970 г.

автобусов «Икарус», гусеничные тягачи K800 с грузовой платформой, крановые шасси, пожарные и специальные машины. Продукция фирмы Csepel широко экспортировалась в страны соцлагеря, в том числе и в СССР. Наибольшую популярность получили седельные тягачи для буксировки полуприцепов-десятитонников. К концу 1960-х годов конструкция грузовиков Csepel заметно устарела. Особенно это касалось кабины, безопасность и комфорт

которой по меркам нового времени были недостаточными. Венгры не стали разрабатывать собственную кабину, а в рамках сотрудничества предприятий стран СЭВ стали использовать кабины от польских грузовиков Star и Jelcz.

В 1980-е годы компания «Чепель» не выдержала конкуренции с фирмой «Раба», которая по лицензии немецкой фирмы MAN наладила производство современных дизельных моторов. Годовой объем выпуска продукции «Чепель»

## ХАРАКТЕРИСТИКА ДУМПЕРА DUTRA DR-50

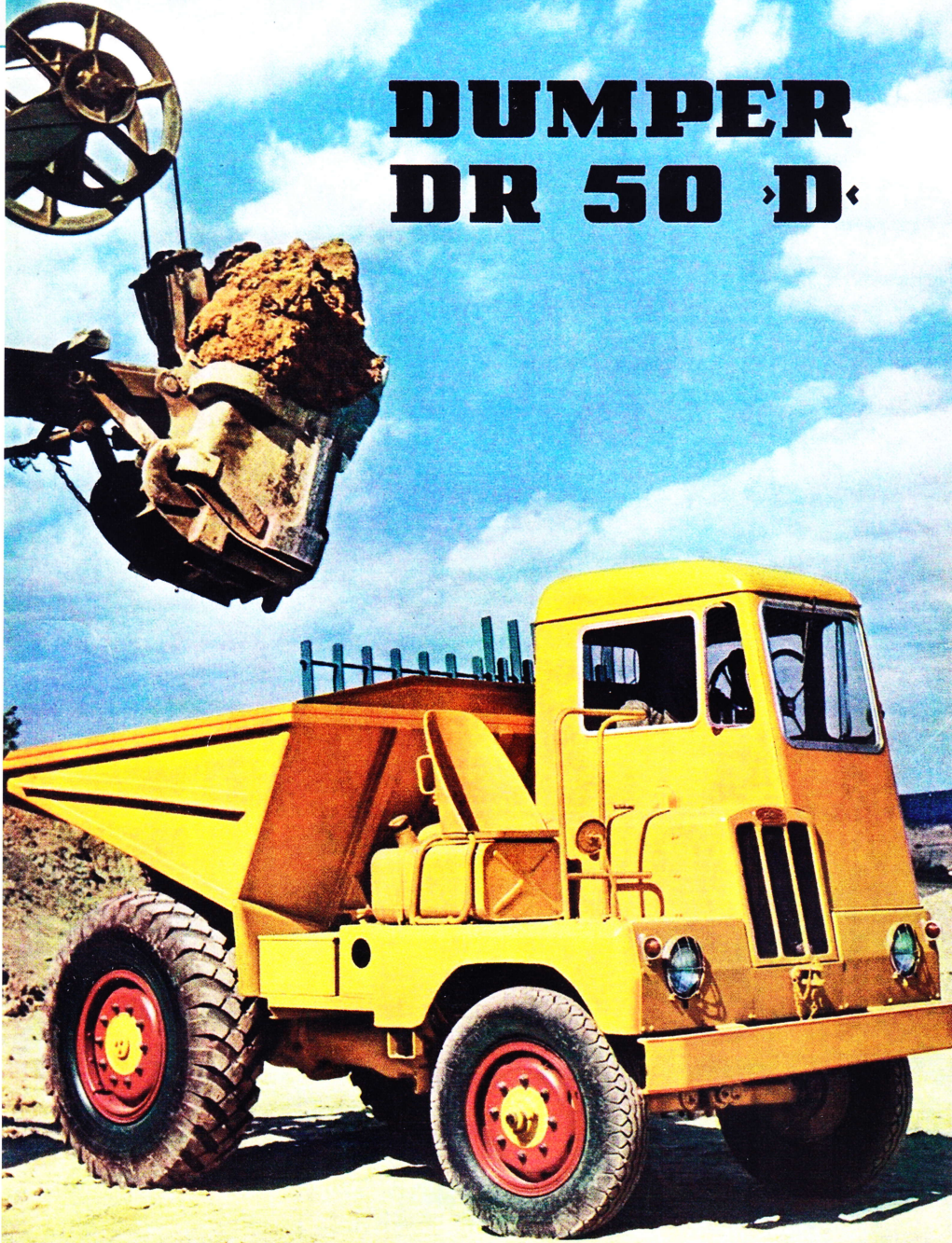
### Назначение

Перевозка различных, главным образом сыпучих и жидких, грузов на стройплощадках на небольшие расстояния (1–2 км).



Изготовитель	Тракторный завод «Красная звезда», Венгрия
Время выпуска	1956–1966
Мощность двигателя, л. с.	60
Число передач вперед / назад	2 × 3 / 2 × 1
Конструктивный вес, кг	4950
Габаритные размеры (длина × ширина × высота), мм	4080 × 2215 × 2380





# DUMPER DR 50 D

Модернизированный DR-50D имел кабину, как и последующие модели думперов, которые поставляют в Россию.

снизились до 1000 грузовиков. С 1989 года предприятие перешло на выпуск автобусных шасси и комплектующих к грузовикам.

## Опрокидки-современницы

Ко времени появления думпера Dutra в Советском Союзе использовали несколько моделей самосвалов, которые тогда именовали опрокидками. Первый отечественный самосвал, который пошел в серию (было выпущено 600 штук), создали на базе грузового автомобиля ЯГ-4 специалисты Ярославского автомобильного завода (ЯАЗ, ныне ЯМЗ). Получившая название ЯС-1 машина сходила с конвейера в 1935–1936 годах. Деревянный кузов с металлической обшивкой опрокидывался назад на 50° к горизонту посредством двухцилиндрового гидравлического подъемника. Грузоподъемность самосвала составляла 4000 кг, четырехтактный шестицилиндровый

карбюраторный двигатель имел мощность 73 л. с. при 2400 об/мин, число передач – 4. Длина ЯС-1 составляла 6240 мм, ширина – 2280 мм, высота – 2550 мм, база – 4200 мм, масса в снаряженном состоянии – 5640 кг. Самосвал развивал скорость 42 км/ч. В те же 1935–1936 годы инженер М. Катков разработал новый принцип опрокидывания кузова. Водитель дергал за рычаг и довольно простой механизм, удерживавший кузов, разблокировался. Под действием тяжести груза цельнометаллический кузов поворачивался на роликах, немного съезжал назад на салазках и опрокидывался. Используя этот механизм, на базе грузовика ГАЗ-АА на Горьковском автозаводе разработали самосвал С-1 (ГАЗ-410) грузоподъемностью 1200 кг, с объемом кузова 1,1 м<sup>3</sup>. Габаритные размеры этого самосвала – 4670 × 1960 × 1960 мм. Вес – 1920 кг. Мощность – 50 л. с. ГАЗ-410 выпускали до 1950 года,

причем с 1937 до 1948 года он был единственным самосвалом, который производили в СССР. В 1951–1965 годах на Минском и Белорусском автозаводах было выпущено 6010 самосвалов МА3-525 грузоподъемностью 25 000 кг, которые называли четвертаками. Дизельный двигатель давал мощность 300 л. с. при 1600 об/мин. Длина машины была 8305 мм, ширина – 3220, высота – 3475 мм.

С 1948 года на Одесском автосборочном заводе выпускали самосвал ГАЗ-93 разных модификаций. Машину на базе грузовика ГАЗ-51 разработали на Горьковском автозаводе. Карбюраторный двигатель имел мощность 70 л. с. Грузоподъемность самосвала – 2250 кг, габариты – 5240 × 2100 × 2130 мм. Разгрузка осуществлялась с помощью гидравлического механизма.

## Вне конкуренции

Как видим, думпер Dutra не мог конкурировать по грузоподъемности с таким мощным самосвалом, как МА3-525. Однако все другие модели по этому, главному, параметру отставали от венгерского собрата. При собственной массе менее 5 т и мощности 60 л. с. думпер DR-50 перевозил 6 т груза, тогда как более тяжелые, длинные и мощные машины ЯС-1 и ГАЗ-93 были рассчитаны на 4 и 2,5 т. ГАЗ-410 был значительно легче и менее мощный, но не шел ни в какое сравнение по грузоподъемности (1,2 т). В маневренности же думперу Dutra не было равных, чему способствовала короткая колесная база, большие углы поворота управляемых колес, коробка передач с большими передаточными числами и возможность реверсивного движения. Благодаря этому венгерский думпер прекрасно вписался в парк самосвалов страны. В СССР было поставлено около 6 тыс. таких машин.



Самосвал МА3-525 на Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. 1958 г.



# Думперы

*Популярные в Европе маленькие помощники для большого спектра работ, эти мини-самосвалы становятся всё более распространены и в России.*



Английский думпер Barford HDX 1000 грузоподъемностью 1 тонна.

**Н**азвание «дүмпер» происходит от английского слова dump – «сваливать». Нетрудно догадаться, что первыми производителями думперов стали англичане, это случилось в 30-х годах прошлого века. Две компании, занимавшиеся изготовлением паровых котлов, – Barford Perkins и Aveling Porter Ltd – объединили усилия и выпустили грузовик нового типа – мини-самосвал. Главным достоинством этой машины была маневренность. Ей предстояло перевозить грузы недалеко, небольшими порциями и не требовалось развивать при этом большие скорости. Нужно было точно подъехать, загрузиться, развернуться (а то и не разворачиваться), доставить по любой дороге (или без) и вывалить груз.

## Мал да удал

Звездный час думперов настал после Второй мировой войны, когда началось восстановление разгромленных европейских городов. Небольшие габариты, отличная проходимость и маневренность позволяли этим машинам легко разворачиваться там, где не прошли бы большие грузовики и самосвалы. Кроме того, использование думперов было гораздо более выгодно экономически. По производительности они заметно превосходили традиционные самосвалы. Небольшая удельная мощность двигателя, короткая колесная база, жесткое крепление ведущего моста к раме, большие углы поворота управляемых колес меньшего или равного диаметра с ведущими, реверсивная коробка передач с большими передаточными числами, дублированное управление и самоопрокидывающийся кузов – все это способствовало удобству работы с думперами на небольших площадках. Основными плюсами использования думпера можно назвать: увеличение производительности

## Сложности перевода

Слово «думпер» не всегда переводят на русский язык именно так, отсюда возникла проблема с терминологией. В литературе встречаются различные названия для этой спецтехники: мини-грузовики, дамперы, компактные мини-самосвалы. В английском языке эти понятия различаются. Так, для обозначения самосвала используются термины tipper и tip truck, поэтому наиболее корректно все-таки использовать слово «думпер».

труда, возможность управления машиной даже неквалифицированными специалистами, простая транспортировка машины с одного объекта на другой, сокращение затрат на топливо и обслуживание.

## Известные сегодня

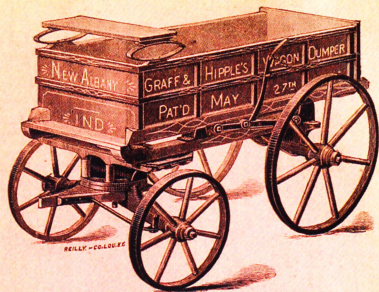
В России на сегодняшний день нет хорошо налаженного производства думперов, в основном это техника изготовленная за рубежом. Самые известные мировые компании, занимающиеся выпуском думперов, – Terex (США), Bergmann (Германия), Industrias Technoflex S.A. (Испания), Fiori (Италия), Komatsu, Kubota (Япония). Линейка техники каждой из них имеет свои особенности. Например, Fiori специализируется на



Немецкий машиностроительный концерн Wacker Neuson производит колесные думперы грузоподъемностью от 1 до 10 тонн и гусеничные – от 500 кг до 2,5 тонн.

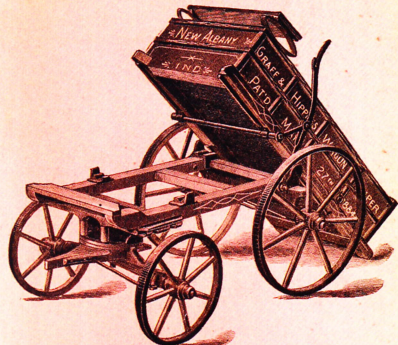


## The GRAFF & HIPPLE



## WAGON DUMPER,

Patented May 27, '84. Applied to wagons of all kinds, at a trifling expense. Warranted to Dump any Load. Now in General Use in many parts of the country. State and County Rights for Sale. For full particulars and circulars,



Address GRAFF & HIPPLE, NEW ALBANY, INDIANA.

**Реклама опрокидывающихся грузовых тележек, запатентованных в 1884 году.**

изготовлении карьерно-тоннельных думперов с тремя вариантами грузоподъемности – 4, 7 и 10 т. Fiori славится исключительными показателями геометрической проходимости, составляющими почти 40°. Производитель Terex выпускает 10 моделей с грузоподъемностью от 850 кг до 10 т. Отличительной чертой техники до 2 т является возможность высокой разгрузки. Думперы грузоподъемностью 850 и 1000 кг способны уместиться в проеме шириной 1 м благодаря функции «узкие шины».

### Классификация думперов

Широко распространена классификация думперов по грузоподъемности. Первые думперы имели много общего с самосвалами, а у этого типа машин именно такая классификация. Однако развитие думперов пошло в направлении компактности и маневренности, поэтому более уместно разделять думперы не только по критерию грузоподъемности, но и по целевому назначению.

### Микродумперы

Это машины грузоподъемностью примерно до 850–1000 кг, управляются идущим сзади оператором. Типичный представитель этого класса – микродумпер для сада. Его параметры: вес – от 100 кг, грузоподъемность – от 300 кг, двигатель – от 5 л. с., максимальная скорость – 7 км/ч, трансмиссия гидравлическая, радиус разворота – 1 м, габариты – 1280 × 740 × 1080 мм, плечо транспортировки – до 100 м, шасси – чаще колесное, полноприводное, но

встречается и на резиновой или резинометаллической гусенице. Разгрузка производится посредством гидравлики или вручную. Для опрокидывания кузова вручную необходимо минимальное усилие, и действие происходит под весом груза. В транспортном положении кузов защищен от опрокидывания. Основные сферы применения: приусадебное хозяйство, небольшие фермы, реконструкция

при работе думпера, а максимальное усилие на стреле, 300 кг, позволяет переместить груз, который не под силу поднять человеку. Оператор миди-думпера строительного сидит в достаточно комфортном кресле. Параметры этой машины таковы: вес – 1000–3000 кг, грузоподъемность – от 1000–4000 кг, мощность двигателя – 20–100 л. с., максимальная скорость – 40 км/ч (в зависимости от типа трансмиссии),

## МАКСИ-ДУМПЕРЫ

**Модели грузоподъемностью выше 8000 кг – нетипичные представители класса думперов. Это специализированные мощные машины, предназначенные для горных работ и крупных строек.**

зданий, в том числе исторических. Благодаря небольшой ширине микродумпер проходит в стандартный дверной проем и может легко перемещать строительные материалы в пределах одного этажа.

### Мини- и мидидумперы

Думперы грузоподъемностью от 500 до 8000 кг – это самый распространенный тип, то, что считается классическим думпером. Оператор мини-думпера работает стоя. Параметры мини-думпера для малых промышленных предприятий и сельского хозяйства: вес машины – от 300 кг, грузоподъемность – от 500 кг, мощность двигателя – от 10 л. с., максимальная скорость – 7 км/ч, трансмиссия гидравлическая, радиус разворота – 1 м, габариты – 2800 × 820 × 1140 мм, плечо транспортировки – до 100 м. Разгрузка осуществляется посредством гидравлики. Основные сферы применения – малые производства и стройки. Устройство самопогрузки значительно экономит время

радиус разворота зависит от типа поворотного механизма, плечо транспортировки – до 1 км. Разгрузка осуществляется с помощью гидравлики. Такие думперы обладают различными механизмами самосваливания: с разгрузкой вперед, с разгрузкой вперед с подъемной рампой (позволяет сваливать груз на значительной высоте – от 2 м и выше), с поворотным столом (позволяет разгружаться на три стороны), думпер-погрузчик. Миди-думперы наиболее multifunctional: их можно дополнять различным оборудованием, они достаточно мощные и при этом маневренные, могут работать в стесненных условиях. Думперы этого типа используются на стройке и в сфере ЖКХ.



**Американская фирма Терех поставляет в Россию думперы грузоподъемностью от 2 до 6 тонн.**



# Венгерский автопром

*Думпер Dutra выпускали в Венгрии именно в тот период, когда страна входила в советский блок. Это были не самые худшие времена для венгерского автопрома.*

**Б**езусловно, самой известной и самой многочисленной моделью среди автомобилей, выпускавшихся в советской Венгрии, был автобус «Икарус». Но автомобилестроение этой страны было шире и к сегодняшнему дню имеет более чем столетнюю историю. Самая большая трудность социалистического периода была в том, что, входя в Совет Экономической Взаимопомощи (СЭВ), Венгрия не могла самостоятельно решать, какие именно товары в рамках существующей государственной модели ей выпускать. Зато продукция гарантированно находила сбыт и на пространстве социалистического содружества не имела конкурентов.

## Крупнейший машиностроительный

Пожалуй, самый древний машиностроительный завод в Венгрии – Raba («Раба»). Его история начинается с 28 декабря 1896 года, когда в городе Дьер что располагается на реке Раба, построили завод и назвали его

Magyar Waggonok Gyar, поскольку основной его продукцией была железнодорожная техника. Сначала название реки стало его торговой маркой, а впоследствии всё предприятие было переименовано в «Раба». С 1902 года завод производил силовые установки, а в 1904-м выпустил уникальный по тем временам 40-сильный автомобиль-тягач со всеми ведущими и управляемыми колесами. В 1906 году началась сборка 1,2-тонных почтовых фургонов венгерского изобретателя Яноша Чонки. С 1906 по 1912 год таких машин выпустили почти 40. Однако, не надеясь на таланты и опыт отечественных специалистов, компания взяла курс на использование иностранных лицензий. Первую из них, на 1,5-тонные грузовики, в 1907 году закупили у немецкой компании Daimler («Даймлер»). Вслед за нею в 1912 году у фирмы Praga («Прага») приобрели лицензию на 5-тонные грузовики Praga V, которые переименовали в Raba V.



Тягач Raba 831 с прицепом Raba 571. 1970 г.

## Лучший из аналогов

Благодаря немецким корням грузовики и моторы «Рабы» заметно превосходили социалистические аналоги из других восточноевропейских стран. В 1970-е годы на этом заводе в год производили 2000 грузовиков, 25 000 моторов и 200 000 ведущих мостов.

В 1920-е годы завод стал крупнейшим машиностроительным комплексом независимой Венгрии. В 1924–1925 годах там собирали грузовики по лицензии немецкой фирмы «Крупп» и австрийской компании Austro-Fiat (OAF). В 1934 году собственными силами был создан 1,5-тонный вариант Afi с 3,5-литровым мотором мощностью 55 л. с., четырехступенчатой коробкой передач и гидропневматическим приводом тормозов. Через два года – 2,5-тонный автомобиль Afi2, или Raba Super («Раба Супер»). Вскоре он стал самым массовым грузовиком венгерского производства.

## Моторы и мосты Raba

После Второй мировой войны производство грузовиков продолжалось до 1951 года, после чего деятельность завода была приостановлена. Только в 1963 году по инициативе СССР предприятие приступило к разработке и производству ведущих мостов с планетарными колесными редукторами для автобусов и троллейбусов. В 1968 году завод начал производить дизельные двигатели по лицензии фирмы MAN

На заводе «Раба».







Междугородний автобус «Икарус 256» на параде ретро-автобусов в Санкт-Петербурге.

## НЕОБЫЧНЫЕ АВТОБУСЫ

В 1963 году автомобильный отдел венгерских железных дорог MAV создал на шасси Ikarus 31 два открытых туристических автобуса Mavaut. Они имели характерную для «Икарусов» красно-белую окраску и необычный дизайн. Например, сиденья пассажиров представляли собой металлическое основание с оплеткой из синтетического шнура. Такие автобусы использовали для перевозки туристов до конца 1970-х годов.

(MAN) и грузовики Raba-MAN («Раба-МАН»). Моторы Raba-MAN устанавливались на многие грузовики и автобусы, а основным потребителем был, разумеется, завод Ikarus («Икарус»). К концу 1980-х годов компания «Раба» фактически превратилась в предприятие по сборке небольших партий грузовых машин, у которых единственным собственным изделием остались управляемые и ведущие мосты. По очередным лицензиям завод начал выпуск новых дизелей – 300-сильного MAN D2156 с турбонаддувом и промежуточным охлаждением и DAF (11 630 см<sup>3</sup>, 354 л. с.). Первый из них стал основой серии венгерских моторов D10 мощностью 208–320 л. с. Кроме мостов, «Раба» предлагает собственную 12-ступенчатую коробку передач, а также изготавливает городские автобусы и полноприводные тракторы.

### Икарус

Предприятие «Икарус» образовалось в 1948 году, когда компания «Братья Ури» объединилась с акционерным обществом «Икарус». Первая возникла еще в 1895 году как мастерская по изготовлению карет Имре Ури. В 1920-е годы она перешла на кузова для автобусов. В 1933 году фирмой начинают управлять сыновья основателя. До начала Второй мировой войны они успели выпустить тысячу автобусов, а во время войны занималась ремонтом техники. Первая послевоенная модель вышла уже с названием Ikarus 30. Через два года начался выпуск «междугородника» 55 и моделей серии 600. В 1962 году в состав «Икаруса» вошел механический завод в Секешфехерваре, где в конце 1960-х годов были созданы производственные мощности специально под выпуск автобусов серии 200. В год здесь

могли производить до 15 тыс. экземпляров. Икарусы поставляли в СССР: всего за 50 лет (1953–2003) на дороги страны вышло 150 тыс. венгерских автобусов. Их экспортировали во все страны СЭВ, а также некоторые страны Африки. «Икарусы» собирали в Северной Америке, Индонезии, Китае и на Кубе. В 1964 году началось производство модели 180 – сочлененных автобусов.

### Расцвет и переход в другое качество

Во времена развитого социализма «Икарус» выпускал около 20 модификаций городских и пригородных автобусов серии 200, которые

отличались длиной, количеством посадочных мест и назначением. В 1984 году завод произвел 200 000-й автобус. Предприятие в это время было крупнейшим в Европе. В 1990-х годах, после распада СССР и социалистического блока, производитель «Икарусов» остался без основных рынков сбыта, что привело к резкому сокращению объемов производства. В 2006 году предприятие становится небольшой частной компанией. В 2010 году в сотрудничестве со «Шкодой» была разработана модель Tr187.2, а с 2014-го «Икарус» выпускает малыми партиями несколько вариантов автобусов.



Один из грузовиков Raba. 1986 г.



# В номере 69



## В номере:

- Армия и село в начале 1920-х годов
- Советский автопром 1920-х годов

**«Запорожец»**

Спрашивайте в киосках уже через две недели!