**04-181 КАвЗ-3100 4х2 городской автобус средней вместимости, дверей 2+1, мест: сидячих 23, общее 68, предельно 90, снаряжённый вес 8.2 тн, полный вес 14.9 тн, ЗиЛ-130Я7 150 лс, 70 км/час, 20 экз, г. Курган 1975-76 г.**



Началом проекта можно считать 6 апреля 1962 года. В этот день решением комиссии по текущим делам Президиума Совета Министров СССР об изменении Постановления СовМина СССР от 30.11.1961 г. №1100 внесено в народнохозяйственный план задание Курганскому заводу разработать конструкцию и освоить производство перспективного городского автобуса средней вместимости на базе агрегатов нового автомобиля Московского автозавода им. Лихачева ЗиЛ-130, унифицированного по кузову с автобусом большой вместимости Ликинского завода ЛиАЗ-677. Автобус предназначался для городских перевозок пассажиров со средней степенью загруженности по дорогам с усовершенствованным покрытием. Так возник проект "Сибирь" – 9,5-метровый автобус вагонного типа, напоминавший 677-й ЛиАЗ, но короче него на одну оконную секцию, и в отличие ПАЗика - с гидромеханической коробкой передач, пневмосистемой, с двигателем ЗиЛ и на мостах Raba - полноценный городской автобус. Разработку автобуса начали еще в апреле 1962 года. Для удобства перевозки пассажиров была сконструирована пневматическая подвеска с телескопическими амортизаторами и регуляторами уровня пола. Для облегчения работы водителя рулевое управление смонтировано с гидроусилителем. Тормоза - пневмогидравлические. Кузов – цельнометаллический, вагонного типа с несущим основанием, выполненным из прямоугольных труб. Двери пассажирские – двухстворчатые, сидения пассажирские из стеклопластика. Автобус был оборудован эффективной системой вентиляции и отопления от независимого отопителя «ОВ-95», а также люминесцентным освещением салона. Опытные образцы КАвЗа не были сделаны из кузовов ЛиАЗа, а построены курганцами самостоятельно.

В июле 1963 начались испытания КАвЗ-3100 и КАвЗ-685.

Путь в серию выдался нелёгким: с 1963 по 1977 годы было построено 28 опытных образцов разных серий.

**КАвЗ-3100 "Сибирь" 1963–64** Произведены 2 единицы

Технически «Сибирь» была широко унифицирована с ЛиАЗ-677, от которого отличалась укороченным на одну оконную секцию кузовом, менее мощным двигателем (ЗиЛ-130Я7 вместо ЗиЛ-375Я7) и моделью коробки-«автомата» (ЛАЗ-НАМИ-695Ж2 вместо ЛАЗ-НАМИ-22.17). В 1964 году вышла вторая опытная машина с оригинальной передней оптикой.

**КАвЗ-3100 "Сибирь" 07.1969–12.1970** Произведены 2 единицы

В июле 1969 года на Курганском автобусном заводе был собран третий опытный образец городского автобуса среднего класса КАвЗ-3100 "Сибирь". Его особенностью в сравнении с предыдущими экземплярами стала более глубокая унификация с уже освоенными в серии автобусам ЛиАЗ-677 как по кузовным элементам, так и по узлам шасси (в частности, передней оси и ведущему мосту).

**КАвЗ-3100 "Сибирь" (5Э) 1973** Произведен в единственном экземпляре

К 1973 году для специализированной выставки "Автосервис-73" была построена образцовая версия опытного среднеразмерного автобуса КАвЗ-3100 "Сибирь", готовящегося к серийному производству в текущей пятилетке. Выставочная "Сибирь" отличалась оригинальным дизайном передней и задней части, хотя по-прежнему сохраняла широкую унификацию с большим городским автобусом ЛиАЗ-677 по кузовным элементам и ходовой части.

**КАвЗ-3100 "Сибирь" 11.1974–76** Произведено 20 единиц для города Кургана. Эти автобусы проработали в Кургане около 10 лет и были списаны в 80-х. Этой партией, собранной по обходным технологиям, все и ограничилось.

**КАвЗ-310011 "Сибирь" 03.1976** Произведены 2 единицы

Опытная модификация КАвЗ-3100 "Сибирь" для работы в условиях Крайнего Севера. Отличительной чертой являлись двойное остекление салона, более мощная система отопления салона.

**КАвЗ-3100М "Сибирь" 1977** Произведен в единственном экземпляре

Последняя попытка модернизации модели 3100 "Сибирь". Внешне отличается от стандартной машины удлиненной базой.

После создания и испытания этого прототипа проект был окончательно свернут, поскольку приказами министерства дальнейшая подготовка производства «Сибирей» была сперва заморожена (с октября 1976-го), а затем и вовсе прекращена в пользу увеличения мощностей по выпуску серийных «коробочек» КАвЗ-685.

**Технические характеристики**

Завод-изготовитель: Курганский автобусный завод, г. Курган, Время выпуска: 1971-75 гг.   
Габаритные размеры: длина 9295 мм, ширина 2500 мм, высота 3010 мм. База 4730 мм  
Число мест 21 (95)   
Масса сухая 7650 кг   
Максимальная скорость 70 км/ч   
Расход топлива 48 л/100км   
Двигатель ЗиЛ-130Я7, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, верхнеклапанный   
Объем двигателя 6 л, Степень сжатия 6.5   
Максимальная мощность 150 л.с.   
Коробка передач гидромеханическая, автоматическая   
Рулевой механизм червячный, с гидроусилителем

**Технические характеристики КАвЗ-3100 "Сибирь"**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **КАвЗ-3100 "Сибирь"** | **КАвЗ-3100 "Сибирь" 11.1974–76** |
| [https://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/kavz/3100_sibir/autowp.ru_kavz_3100_sibir_opytnyj_1.jpeg](https://www.autowp.ru/picture/cly3u5) | [https://i.wheelsage.org/image/format/picture/picture-thumb/kavz/3100_sibir/autowp.ru_kavz_3100_sibir_1.jpeg](https://www.autowp.ru/picture/dtl6ks) |
| 1969–1970 | 1974–1976 |
| **основные** | | |
| расположение руля | слева | |
| количество дверей | 3 | |
| **геометрия** | | |
| колёсная база | 4 730 мм | |
| длина | 9 300 мм | |
| ширина | 2 400 мм | |
| высота | 2 965 мм | |
| колея |  | |
| передняя | 2 100 мм | |
| задняя | 1 880 мм | |
| дорожный просвет | Стандарт 220 мм | |
|  |  |  |
| **масса** | | |
| сухая | 7 780 кг |  |
| снаряженная | 8 200 кг |  |
| полная | 14 920 кг |  |
| **двигатель** | | |
| расположение | спереди, продольно | |
| система питания | карбюратор |  |
| цилиндры/клапаны | 8/16 |  |
| мощность | 150 л.с. |  |
| в диапазоне до | 3 200 об/мин |  |
| крутящий момент | 410 Нм |  |
| в диапазоне | 1 800-2 000 об/мин |  |
| топливо | бензин | |
| **подвеска и рулевое управление** | | |
| тип рулевого управления | двухзаходный червяк и зубчатый сектор со средним передаточным числом 21.5 и гидроусилителем | |
| тип передней подвески (уст.) | зависимая, пневморессорная, с двумя полуэллиптическими рессорами и пневмобаллонами | |
| тип задней подвески (уст.) | зависимая, пневморессорная, с четырями пневмобаллонами и полуэллиптическими рессорами | |
| **динамические характеристики** | | |
| Макс. скорость | 70 км/ч |  |