**04-034 КАвЗ-651А/651Б 3-дверный автобус малого класса капотной компоновки на шасси ГАЗ-51И 4х2, мест: сидячих 20, общее 25, вес: снаряжённый 3.35 т, полный 5.3 т, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, КАвЗ г. Курган 1958/63-73 г. в.**



19 сентября 1957 года, на основании предложения Курганского Совнархоза, было принято Постановление Совета министров РСФСР об организации выпуска автобусов на предприятии п/я А-1852 Минсредмаша мощностью 5000 автобусов в год. Независимость от "почтового ящика" автобусное производство получило лишь в 1968 г. после перевода из подчинения Минсредмаша в систему Минавтопрома.

Сборка курганских автобусов под маркой ПАЗ - 651А стартовала 14 января 1958 г. С января 1962 года, когда были утверждены новые технические условия, автобус получил собственное имя КАвЗ-651А.

Первое время выпускавшийся автобус был полностью идентичен ПАЗовской модели с цельнометаллическим каркас кузова и выпускался на специально подготовленном газовском шасси ГАЗ-51И. Автобусное шасси отличалось от стандартного наличием дополнительных амортизаторов задней подвески, а также удлиненными лонжеронами рамы. Как и грузовик ГАЗ-51, автобус имел карбюраторный шестицилиндровый двигатель, гидравлический привод тормозов, полуцентробежное сцепление, гидравлические рычажные амортизаторы в подвеске передних колес.

До конца 1958 года было собрано 506 автобусов. Внешне автобусы первых выпусков отличались от последующих "победовскими" подфарниками, расположенными под ветровым стеклом (исчезли уже в 1958 году), и оригинальной полукруглой решеткой радиатора. Эта решетка стала своего рода визитной карточкой всех ПАЗов и КАвЗов первых пяти лет выпуска, уступив свое место стандартному оперению грузовика ГАЗ-51А, с которым выпускался до самого снятия его с производства, в конце 1962 года. Хотя выпуск автобусов со стандартным газовским оперением в связи с отсутствием оригинальных деталей периодически происходил с декабря 1960 года. Автобусы экспортных серий (и выставочные) могли дополнительно оснащаться хромированными бамперами и ободками фар, но с течением времени экспортные модификации внешне перестали чем-либо отличаться от автобусов основного выпуска.

Вместе с базовым автобусом ПАЗ-651А в Кургане освоили и **его модификации**, также разработанные павловскими конструкторами – санитарный автобус КАвЗ-651АП, учебный КАвЗ-651Г, полноприводный автобус КАвЗ-654, автолавка КАвЗ-659, газобаллонный автобус КАвЗ -651Ж и спецавтобус под монтаж аппаратуры геофизической лаборатории, получивший в Кургане обозначение КАвЗ-663. Но широкого распространения они не получили или вообще были сделаны в одном экземпляре.

Большая часть автобусов окрашивалась в двуцветную схему, где низ был серо-голубого цвета, а верх – белый. По мере выпуска КАвЗ-651А практически не изменялся. В феврале 1963 года, в соответствии с ГОСТ 8769-58, была введена новая задняя светотехника. Красные габаритные фонари на скатах крыши остались на месте, а вот ниже вместо прежней светотехники стали устанавливаться два фонаря по углам кузова внизу и два указателя поворотов красного цвета по углам кузова под центральным поясным молдингом. В задних фонарях при этом были совмещены габаритные огни, стоп-сигналы, катафоты, а в левый фонарь дополнительно была встроена секция подсветки номерного знака, который устанавливался над фонарем. Следует также упомянуть смену формы верхних габаритов, которая произошла примерно в конце 1964 – начале 1965 годов.

Примерно в 1970 году, на стыке перехода к выпуску КАвЗ-651Б вместо КАвЗ-651А, автобус еще немного видоизменился внешне. Во-первых, пропало квадратное окошко маршрутоуказателя с переднего ската крыши, а во-вторых, задняя дверь получила подштамповку для размещения номерного знака. Соответственно, немного упростилась конструкция заднего левого фонаря, который стал полностью унифицирован с правым, а сам фонарь подсветки номерного знака теперь был встроен прямо в дверь - лампы с прозрачным стеклом стояли над номером, в «козырьке» подштамповки, и визуально были не видны.

В сентябре 1970 года КАвЗ-651А уступил свое место на конвейере модернизированному КАвЗ-651Б. Индекс «651Б» впервые появился еще в 1963 году – так обозначалась модификация базового КАвЗ-651А с отопителем салона. Дело в том, что единственный отопитель, который тогда применялся в конструкции КАвЗ-651А, предназначался исключительно для обогрева ветрового стекла автобуса. Однако ввиду отказа Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР согласовать технические условия на КАвЗ-651Б, завод был вынужден прекратить подготовку производства по выпуску этой модели. В 1969 году были построены еще четыре опытных образца КАвЗ-651Б, а на 1970 год удалось получить фонды на отопители и в первом квартале 1970 года была выпущена установочная партия таких машин. С 25 сентября 1970 года КАвЗ-651Б появляется на конвейере официально, сменив в производстве КАвЗ-651А. Помимо наличия салонного отопителя, модель 651Б ничем не отличалась от модели 651А.

В 1973 году КАвЗ-651Б уступил место на конвейере новому автобусу КАвЗ-685.

**Техническая характеристика автобуса КАвЗ-651А**:

|  |  |
| --- | --- |
| **Габаритные размеры** | |
| Длина Ширина Высота, мм | 6170х2380х2750 |
| Колесная база, мм | 3300 |
| Передний свес, мм | 870 |
| Задний свес, мм | 2000 |
| Колея передних колес, мм | 1580 |
| Колея задних колес, мм | 1650 |
| Дорожный просвет под передней осью, мм | 305 |
| Дорожный просвет под задней осью, мм | 245 |
| Шаг сидений, мм | 720 |
| **Масса и наполняемость автобуса** | |
| Снаряженная масса, кг | 3550 |
| Полная масса, кг | 5300 |
| Макс. допустимая нагрузка на ось переднюю/заднюю, кг | 1430/3870 |
| Количество мест для сидения | 20 |
| Общее количество мест | 25 |
| **Двигатель и КПП** | |
| Марка двигателя | ГАЗ-51 |
| Тип | карбюраторный |
| Количество и расположение цилиндров | 6 R |
| Рабочий объем, л | 3,480 |
| Степень сжатия | 6,2 |
| Максимальная мощность, л.с. | 80 (при 3600 об/мин) |
| **КПП и сцепление** | |
| Тип КПП | механическая |
| Количество ступеней КПП | 4 |
| Передаточное отношение главной передачи | 6,67 |
| Рулевой механизм | глобоидальный червяк с 2-гребневым роликом |
| **Подвеска колес** | |
| Передняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия | |
| Задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия | |
| **Тормозная система** | |
| Рабочий тормоз: колодочный, на все колеса, с гидравлическим приводом | |
| Стояночный тормоз: колодочный, на трансмиссию с механическим приводом | |
| Максимальная скорость, км/ч | 70 |
| Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км | 28 |
| Объем топливного бака, л | 105 |
| Минимальный радиус поворота, м | 8,1 |
| Электрооборудование, В | 12 |
| Шины | 7,50-20 |