

АВТОБУСЫ ИЗ «ПОЧТОВОГО ЯЩИКА»

Еще совсем недавно автобусы этой марки можно было встретить в любом мало-мальски обжитом уголке нашей страны: простые и неприхотливые, они выпускались многотысячными тиражами и активно использовались как в крупных городах, так и в глубинке. Несложно догадаться, что речь идет о КАвЗах – знаменитых автобусах капотной компоновки. В нынешнем году Курганский автобусный отмечает свое 55-летие, а потому у нас есть хороший повод вспомнить некоторые вехи его истории!

Николай МАРКОВ, обозреватель журнала «Комтранс» (специально для «ГРУЗАВТОИНФО»),
фото из архивов автора, Дениса ДЕМЕНТЬЕВА и Асхата ЮНУСОВА

Автобусов в СССР не хватало никогда, а уж в 1950-е гг. дефицит и вовсе был катастрофическим. Чтобы хоть немного поправить ситуацию в вопросах снабжения автобусами районов Сибири, Дальнего Востока, Урала и Средней Азии, 19 сентября 1957 г. Совмином РСФСР было принято постановление №4695-Р об организации нового автобусного производства проектной мощностью 5 000 машин в год на свободных площадях завода №673 Курганского совнархоза (из состава предприятия п/я №12, более известного сегодня как Курганприборзавод). Тут надо заметить, что под фразой «свободные площади» подразумевалось едва ли не чистое поле — ни цехов под ключ, ни тем более современного оборудования на этих «площадях» не было и в помине. А потому неудивительно, что в качестве объекта производства по этому постановлению проходили автобусы ПАЗ-651А, как самые простые из всех выпускавшихся в стране. Для изготовления их кузовов требовалась мини-

RCforum.ru



Опытный автобус КуАЗ-985



Прицеп КАвЗ-831

мальная технологическая оснастка, а самоходные шасси в сборе должен был поставлять ГАЗ.

Работы по организации нового автобусного производства велись поистине стахановскими темпами. Первый автобус из «почтового ящика №12» вышел даже до завершения капитального строительства производственных помещений! Это событие случилось 14 января 1958 г. — даты, с которой теперь и ведется летоисчисление деятельности Курганского автобусного.

На первых порах большая часть кузовных комплектующих для автобусов поступала в Курган из Павлова-на-Оке, однако со временем привозные детали активно замещались собственными. В мае 1959 г., аккурат к весеннему пленуму ЦК КПСС, на заводе сдали в эксплуатацию 115-метровый главный сборочный конвейер. После этого выпуск автобусов довольно быстро достиг, а затем и превзошел проектную мощность. Так, если тысячный автобус был собран в том же 1959 г., то пятитысячный – в ноябре следующего, а в декабре 1967 г. завод отчитался уже за автобус с порядковым номером 50 000.

Вместе с базовым автобусом ПАЗ-651А в Кургане освоили и три его модификации, также разработанные павловскими конструкторами — автолавку ПАЗ-659, газобаллонный автобус ПАЗ-651Ж и спецавтобус под монтаж аппаратуры геофизической лаборатории, получивший в Кургане обозначение КАвЗ-663. Одним из первых приказов по заводу в 1960 г. стал приказ об организации опытно-экспериментального цеха. С этого момента на предприятии активизировалась работа по созданию опытных машин собственной конструкции. Одним из первых в этом ряду стал пассажирский автобус на шасси ГАЗ-63Е. За ним последовали уникальный для своего



Первый собранный в Кургане автобус ПАЗ-651А



Опытный образец автолавки повышенной проходимости КАвЗ-659П с арочными шинами



Каротажная станция АГКС-65С на базе спецавтобуса КАвЗ-663А (4х4)

RCforum.ru



Серийный автобус КАвЗ-3270 в армейском исполнении



Первый опытный образец автобуса КАвЗ-3100 «Сибирь»

времени автобус КуАЗ-985 с несущим кузовом капотной компоновки на агрегатах ГАЗ-51А, а также серия прицепов КАвЗ-831 (передвижной буфет, контора, жилой домик, передвижной кинотеатр), унифицированных по кузовным деталям с серийным автобусом. Из-за ограниченности производственных мощностей завода их выпуск так и не был развернут: вплоть до сентября 1973 г. с конвейера сходили автобусы 651-й серии (точнее, поздняя модификация КАвЗ-651Б с салонным отопителем).

С 1961 г. курганские конструкторы начали готовить замену морально устаревшему 651-му семейству, взяв за основу новейшие грузовые шасси ГАЗ-52 и ГАЗ-53. На их основе были созданы опытные автобусы КАвЗ-986 и КАвЗ-685, последний из которых после длительной доводки и был принят к производству с 1971 г. Запуск новой модели в серию потребовал проведения масштабной реконструкции завода, сопряженной с его выводом из-под крыла «оборонки» и передачей в 1968 г. в ведение Министерства автомобильной промышленности. Прямые потомки КАвЗ-685, регулярно претерпевая ряд модернизаций и соответствующую смену индексов (685М, 3270, 3271, 3976, 39762), продержались на конвейере вплоть до конца 2007 года!

Интересно, что еще в 1970-х Курганский автобусный завод имел возможность серьезно изменить свой производственный профиль за счет организации производства 9,5-метровых городских автобусов вагонного типа КАвЗ-3100 «Сибирь». Технически «Сибирь» была широко унифицирована с разрабатывавшимся параллельно автобусом ЛиАЗ-677, от которого отличалась укороченным на одну оконную секцию кузовом, менее мощным двигателем и моделью коробки-«автомата». Первый опытный образец «Сибири» был сделан еще в 1963 г. Доводка машины и подготовка мощностей заняли более десятилетия, однако к сентябрю 1975 г. все организационные работы были завершены,



Опытный образец почтово-пассажирского автобуса КАвЗ-685А

RCforum.ru



Серийный КАвЗ-651А вместе с опытными собратьями КАвЗ-685В и КАвЗ-3100

все необходимые согласования получены — и «кавзовцы» смогли приступить к выпуску первой промышленной партии из 20 автобусов. Этой партией, собранной по обходным технологиям, все и ограничилось, поскольку приказами министерства дальнейшая подготовка производства «Сибирей» была сначала заморожена (с октября 1976 г.), а затем и вовсе прекращена в пользу увеличения мощностей по выпуску серийных «коробочек» КАвЗ-685.

Зато волей случая в начале 1980 гг. в производственную программу завода попали вахтовые автобусы. Еще в 1978 г. львовским Всесоюзным конструкторско-экспериментальным институтом автобусостроения был разработан проект специального транспортного средства модели «4947» на шасси Урал-375К для перевозки вахтовых бригад газовиков и нефтяников в условиях бездорожья Западной Сибири и Крайнего Севера. В качестве основного производителя этой «вахтовки» был выбран Нефтекамский завод автосамосвалов. Выпуск первой партии из 200 «вахтовок» для тюменских нефтяников значился в плане Минавтопрома на 1981 г., однако НЗАС не укладывался в означенные сроки с подготовкой производственных мощностей. В этой связи директиву о срочном освоении ТС-4947 из министерства «спустили» Курганскому автобусному заводу.

Сами курганцы к этому столичному распоряжению отнеслись, мягко говоря, без энтузиазма: во-первых, не прельщала перспектива вложения значительных сил и средств в изначально «временный» проект, а во-вторых, за отведенные несколько месяцев освоить совершенно новое изделие с чистого листа они также были не в состоянии... Тем не менее, из сложившейся ситуации был найден оригинальный выход: вместо точной копии львовской машины в Кургане оперативно начали сборку «вахтовок» на шасси Урал-375К с 24-местными пассажирскими модулями, выполненными из доработанных кузовов серийных автобусов КАвЗ-685Б (эти машины получили собственный индекс КАвЗ-49471). Тем самым распоряжение министерства на КАвЗе выполнили точно в срок. Интересно, что курганские «вахтовки» оказались весьма удачными, а потому из производственного плана завода их исключили только в январе 1985 года — после того, как вышел на проектную мощность автобусный цех НЗАСа.

Впоследствии КАвЗ еще дважды возвращался к изготовлению «вах-



Серийный вахтовый автобус КАвЗ-49471

RCforum.ru



Опытный автобус КАвЗ-3100 на выставке «Автосервис-73»



Опытная «вахтовка» КАвЗ-4959 на испытаниях в Средней Азии

товок» с пассажирскими кузовами от серийных «коробочек». В 1985 г. в соответствии с планом ОКР Минавтопрома на заводе изготовили опытный образец вахтового автобуса модели «4959» с пассажирским модулем типа КАвЗ-49471 на длиннобазном шасси ЗИЛ-130Г-80. Этот гибрид предназначался для эксплуатации в гористой местности, где стандартные автобусы КАвЗ-685 показывали себя не лучшим образом в силу недостаточных тягово-динамических и тормозных характеристик. Испытания КАвЗ-4959 проходил на Узгенской автобазе Ошского автотранспортного треста Киргизской ССР, по завершении которых полный комплект технической документации на эту модель был передан для освоения одному из киргизских предприятий — Токмакскому АРЗ. Ну, а в следующий раз «вахтовка» с кузовом от «коробочки» на некоторое время вернулась в производственную программу Курганского автобусного завода в 1998 г., когда объединение «Спецгазавтотранс» заказало партию таких машин на шасси Урал-4320 с дизелем ЯМЗ-236М2. Эти автобусы получили собственный индекс КАвЗ-4224.

Наконец, стоит рассказать и о совсем далеком от автобусов виде продукции, которая входила в программу КАвЗа с конца X пятилетки. Этой продукцией являлись тяжелые портовые погрузчики модели «7806», предназначенные для выгрузки, штабелирования и перевозки 25-тонных морских контейнеров. Их разработчиком являлось львовское ГСКБ по автопогрузчикам. Собственно, в этом проекте Курганскому автобусному отводилась лишь роль

Автобус КАвЗ-3100 из единственной товарной партии, собранной в 1976 году



RCforum.ru



По заказу Спорткомитета СССР КАвЗ изготовил несколько партий автофургонов моделей «5982» и «59821» для перевозки лошадей



Погрузчик модели «7806»

окончательного сборщика, поскольку изготовлением всех оригинальных крупных металлоконструкций (рама шасси, погрузочные захваты) занимался соседний Курганский завод колесных тягачей, а по элементам ходовой части (двигатель, гидромеханическая трансмиссия, рулевое управление, тормозная система) и даже оборудования кабины погрузчики были практически полностью унифицированы с другими отечественными автомобилями и тракторами. Первую партию из 5 погрузчиков модели «7806» в Кургане собрали в 1980 г. Производство модернизированных погрузчиков модели «7816» продолжалось до конца 1989 г. ●

RCforum.ru