

# Наши АВТОБУСЫ

№3

## КУБАНЬ-Г1А1-02

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ



Выход раз в 3 недели  
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.  
Бесплатная доставка на автобусы modimio.ru

MODIMIO  
COLLECTIONS





**9 тысяч  
автобусов за  
год в кустарных  
условиях**

**стр. 4**

## РЕКОРДЫ КРАСНОДАРСКОГО КРАЯ



**Как грузовики  
превращали  
в автобусы**

**стр. 5**

## АВТОКЛУБЫ НА ПОТОКЕ



**Советские  
автоклубы  
в мире: 17 стран  
от Алжира  
до Чили**

**стр. 10-11**

## ИДЕОЛОГИЯ НА ЭКСПОРТ



**АЛЬТЕРНАТИВНАЯ  
РЕАЛЬНОСТЬ  
«Кубань-Г1А1-02»**

**НАШИ АВТОБУСЫ  
Выпуск № 3**

Журнал зарегистрирован  
Управлением Федеральной  
службы 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. 8-800-505-43-83  
support@modimio.ru  
www.modimio.ru

**Главный редактор:**  
А.Д. Меньшиков

**Распространение:**  
ООО «Бурда Дистрибьюшен  
Сервисиз»  
Тел. 8 (495) 797-45-60

**Рекомендуемая  
розничная цена: 1499 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  
Заказ № 11396

**Тираж: 6 450 экз.**  
© 2018 ООО «МОДИМИО»

**Дата выхода:**  
13 января 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



## ✧ КУЛЬТУРНЫЙ АВТОБУС



✧ Автобус «Кубань-Г1А1-02» на грузовом шасси ГАЗ-53-12

“  
Советская официальная автомобильная история не замечала предприятия и их продукцию, если они не вписывались в общую канву славных достижений и трудовых побед. И дело было даже не в объемах производства или техническом совершенстве выпускаемой продукции, а скорее в её престижности в глазах руководства страны.



## КУЛЬТУРУ - В КАЖДЫЙ ДОМ

Наиболее распространенной специальной версией автобуса «Кубань» являлся автоклуб «Кубань-Г1К1». Но для культурного обслуживания сельских районов и отдаленных поселков требовались и другие «профессии» автобусов. На базе «Кубани» в Краснодаре также выпускали: передвижные библиотеки «Кубань-Г1Б1», передвижные краеведческие музеи «Кубань-Г1М1» и передвижные автокниголавки «Кубань-Г1Л1».



▲ Автокниголавка «Кубань-63А» с деревянным каркасом кузова, 1964 г.

К довольно крупным предприятиям, выпускающим автомобильную технику во времена СССР, но оставшимся в тени, можно отнести Краснодарский механический завод «Кубань». В период своего расцвета здесь выпускали до 9 тысяч автобусов ежегодно! Для сравнения: Павловский автобусный завод в то же самое время делал по 12-15 тысяч автобусов в год, Курганский, Львовский и Ликийский автобусные заводы выпускали каждый по 8-10 тысяч автобусов ежегодно. То есть Краснодарский завод «Кубань» в этом ряду нисколько не потерялся бы, если бы не несколько «но»...

Во-первых, «Кубань» принадлежала Министерству культуры. И хотя это министерство тоже имело свой производственный потенциал — в его подчинении находился ряд предприятий, выпускающих необходимый инвентарь, — сравниться с мощью и влиянием Министерства автомобильной промышленности оно конечно, не могло.

Во-вторых, продукция «Кубани» если и эволюционировала, то все равно оставалась на достаточно низком техническом уровне. Прежде всего сказывалось материальное обеспечение завода, которое в силу многих причин не получало должного развития. Отсюда и применяемые технологии, больше напоминающие гаражные или авторемонтные. Не было здесь никакого мощного штампового производства, автоматизированных сварочных линий, катафорезных ванн или сборочных конвейеров — всё это удел крупных автобусных заводов. Краснодарский механический завод обладал более скромными возможностями — трубогибочными станками, аппаратами ручной сварки, электрическими шлифовальными и отрезными машинками. Как они умудрялись делать по 9 тысяч автобусов в год — уму непостижимо!



▲ Первый образец автоклуба «Кубань-66», 1967 г.

## ▼ ЗАЧЕМ КОЗЕ БАЯН?

Но прежде чем перейти непосредственно к истории автобусов «Кубань», необходимо пояснить, а зачем вообще Министерство культуры взялось за не свойственное для себя дело, такое как выпуск автобусов. Неужели цель была составить конкуренцию более известным автобусным заводам? Вовсе нет. Скорее это вынужденное «латание дыр» в экономике советского государства.

Дело в том, что Министерство культуры, в силу своих обязанностей, должно было нести культуру в массы. Это вполне легко получалось делать в крупных городах, где работали театры, дома культуры, музеи, выставочные залы, библиотеки и прочее-прочее... Люди сами приходили и повышали свой культурный уровень. А что было делать населению отдаленных от цивилизации мест? За сотни километров в театр на спектакль не поедешь. Тут на помощь приходили выездные бригады, которые совершали турне по отдаленным районам с концертными программами или театральными постановками. Проще всего такой вояж было совершать на грузовиках или автобусах, которые в народе окрестили «Автоклубами». По схожему принципу организовывались передвижные выставки, походные киносеансы и даже выездные библиотеки.

Только страна у нас была огромная, а люди требовали к себе внимания не от случая к случаю, а по возможности регулярно. Для обеспечения этих запросов необходим огромный парк машин, состоящий на службе у работни-





ков культуры. Причем совершать турне по отдаленным селам и кишлакам артистам сподручнее всего в автобусах с мягкими сиденьями и отапливаемым кузовом. Только вот автобусов в Советском Союзе вечно не хватало. Получить фонды на поставку достаточного количества автобусов у Министерства культуры не получалось, а вот на грузовые автомобили — пожалуйста. Оставалось только превратить полученные грузовики в автобусы...

Кстати, этот путь самообеспечения автобусами к началу 60-х годов уже прошли другие ведомства, например Минавтотранс или Минсредмаш. Автобусы на грузовых шасси делали во всех трех прибалтийских республиках, в Казахстане, Грузии и Таджикистане.

## **АВТОКЛУБЫ ВСТАЮТ НА ПОТОК**


В структуре Минкульта уже было предприятие, которое хоть и занималось ремонтом театральной и библиотечной техники, уже попробовало свои силы в выпуске кинопередвижек и «автоклубов» на шасси грузовиков ГАЗ-51А, — Краснодарский ремпромкомбинат (РПК). Используя ресурсы и опыт РПК, в 1962 году организовали Краснодарский механический завод нестандартного оборудования (КМЗНО) для производства автобусов соцкультработы, так сказать, в масштабах всей страны.

## **ПЕРЕДВИЖНАЯ ПАРИКМАХЕРСКАЯ**

*В экспериментальном порядке на базе автобуса «Кубань-Г1А1» была создана передвижная парикмахерская. В ней размещалось только одно рабочее место для парикмахера, но зато салон мастерской был оборудован по полной программе: удобное клиентское кресло, раковина для мытья головы, столы для инструментов парикмахера, розетки на 220 вольт и дополнительное освещение. Предполагалось, что передвижные парикмахерские салоны смогут выезжать в отдаленные селения и обеспечивать там бытовое обслуживание населения на высоком уровне.*

Доморощенные конструкции «автоклубов» РПК не годились для массового выпуска, поэтому для КМЗНО решили поискать более достойный объект производства. Им оказался автобус КАГ-3, выпускаемый Каунасским авторемонтным заводом №3 (Литовская ССР) на шасси грузовика ГАЗ-51А. Его конструкция была неплохо продумана, а технология производства не требовала специального оборудования. Достаточно было деревообделочного цеха и столярных навыков у рабочих, так как каркас у КАГ-3 был деревянным и лишь только наружная обшивка кузова автобуса выполнялась из стали.



 Автобус «Кубань-Г1А1-02» сзади



Но взятый практически без изменений эстонский проект КАГ-3, с точки зрения краснодарцев, требовал доработок. В начале 1963 года в Краснодаре построили прототип модернизированного автобуса «Кубань-63» и с 1964 года под этим индексом запустили в серию пассажирскую версию и автокниголавку. Далее на базе «Кубани-63» создали автобус-автоклуб — «Кубань-64», а в следующем, 1965 году автобиблиотеку (библиобус) — «Кубань-65А».

Все бы было хорошо, но в процессе эксплуатации различных модификаций автобусов «Кубань» выявился один общий недостаток — долговечность кузова на деревянном каркасе оказалась катастрофически мала. Буквально через пару лет на сельских проселках и горных серпантинах такой кузов расшатывался настолько, что дальнейшая эксплуатация этих автобусов оказывалась невозможной. Более долговечными были бы автобусы с металлическим каркасом кузова, да вот только такие машины на рамных шасси горьковских грузовиков никто в стране не выпускал. Позаимствовать опыт просто было негде. Тогда краснодарцы самостоятельно взялись за дело и в 1966 году построили два автобуса «Кубань-64», у которых каркас кузова был сварен из труб прямоугольного сечения. В целом получилось неплохо, но технологичность такого каркаса, вписанного в обводы старого деревянного кузова, оказалась не на высоте. Пришло осознание, что под новую технологию необходимо создать и новую конструкцию автобуса.

Новый автобус «Кубань-66» на шасси ГАЗ-51А, с оригинальным и даже где-то авангардным кузовом, изготовили в том же 1966 году. А в начале 1967 года выпустили установочную партию из 30 таких автобусов. После небольшой модернизации и упрощения конструкции новая машина получила индекс «Кубань-Г1А». Её массовый выпуск наладили в середине 1967 года, и по мере наращивания объемов производства они вытесняли из производственной программы модели с деревянным каркасом. Полностью на изготовление цельнометаллических автобусов завод перешел в 1969 году.


В 1975 году, в связи с прекращением выпуска базового шасси ГАЗ-51А, автобусы «Кубань-Г1А1», стали изготавливать на аналогичном шасси ГАЗ-52-04, так как получить фонды на более современное и грузоподъемное шасси ГАЗ-53А оказалось непросто. Тем не менее производство автобусов «Кубань-Г1А1-01» на более длинном шасси ГАЗ-53А (колесная база 3700 мм против 3300 мм у ГАЗ-51А) началось в 1983 году. Они отличались более длинным кузовом и увеличенным количеством посадочных мест (21 место). Некоторое время автобусы «Кубань» на шасси ГАЗ-52-04 и ГАЗ-53А выпускались параллельно, но постепенно производство модели «Кубань-Г1А1» стало сокращаться, и к 1985 году остались только длинные «Кубани».

В 1989 году, когда ГАЗ перешел на выпуск шасси ГАЗ-53-11, в Краснодаре на этой базе создали версию автобуса «Кубань-Г1А1-02», которая внешне отличалась от «Кубани-Г1А1-01» иной формой крыши, новыми подфарниками и задними фонарями. Выпуск автобусов «Кубань» прекратили в 1993 году в связи с тем, с производства было снято базовое шасси.

### АВТОБУС ИЗ БУДЕННОВСКА

В автобусах нуждалось не только Министерство культуры, но и Министерство сельского хозяйства. В этом ведомстве пошли уже проторенной дорожкой, решив организовать у себя производство автобусов «Кубань» — техническую документацию на модель «Кубань-Г1А» в 1972 году передали из Краснодара на Прикумский авторемонтный завод (с 1973 года это предприятие называлось Ремонтно-механический завод «Буденновский») в Ставропольском крае. Позже «Буденновский» осуществлял переход на модернизированные версии «Кубаней» практически одновременно с Краснодарским заводом, также закончив производство удлиненных автобусов «Кубань-Г1А1-02» в 1993 году в связи с отсутствием подходящих шасси.



 Автобус «Кубань-Г1А1» на шасси грузовика ГАЗ-52-04





🚩 Автоклуб «Кубань-Г1К1-02», предназначенный для экспозиции на ВДНХ СССР

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА «КУБАНЬ-Г1А1»:

Автобус общего назначения малого класса, с цельнометаллическим кузовом на трубчатом каркасе вагонного типа с рамным основанием.

**РАСПОЛОЖЕНИЕ ДВИГАТЕЛЯ** – переднее.

**ПЛАНИРОВКА САЛОНА** – четырехрядная.

### ОСНОВНЫЕ МОДИФИКАЦИИ:

«Кубань-Г1Б1-01 (02)» – передвижная библиотека;

«Кубань-Г1К1-01 (02)» – автоклуб;

«Кубань-Г1М1-01 (02)» – передвижной краеведческий музей;

«Кубань-Г1Л1-01 (02)» – автокниголавка.

### ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения – 21

Общее число мест – 21

Масса перевозимого груза – 500 кг

**СНАРЯЖЕННАЯ МАССА**, кг – 4160

**ПОЛНАЯ МАССА**, кг – 6220

**МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ** – 70 км/ч

**КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА** при 60 км/ч, л/100 км – 23

**ДВИГАТЕЛЬ** ЗМЗ-53, V-образный, восьмицилиндровый, бензиновый, карбюраторный

**ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ**, мм – 92x80  
**РАБОЧИЙ ОБЪЕМ**, л – 4,25  
**СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ** – 6,7  
**МОЩНОСТЬ**, л.с. (кВт) – 115 (84,6) при 3200 об/мин

**МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МОМЕНТ**, Нм – 284,5 при 2000-2500 об/мин

**СЦЕПЛЕНИЕ** – однодисковое, сухое

**КОРОБКА ПЕРЕДАЧ** – механическая, четырехступенчатая  
I – 6,55  
II – 3,09  
III – 1,71  
IV – 1,00  
З.Х. – 7,77

### ПОДВЕСКА

**Передняя** – зависимая, на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами

**Задняя** – зависимая, на полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами

### ТОРМОЗ

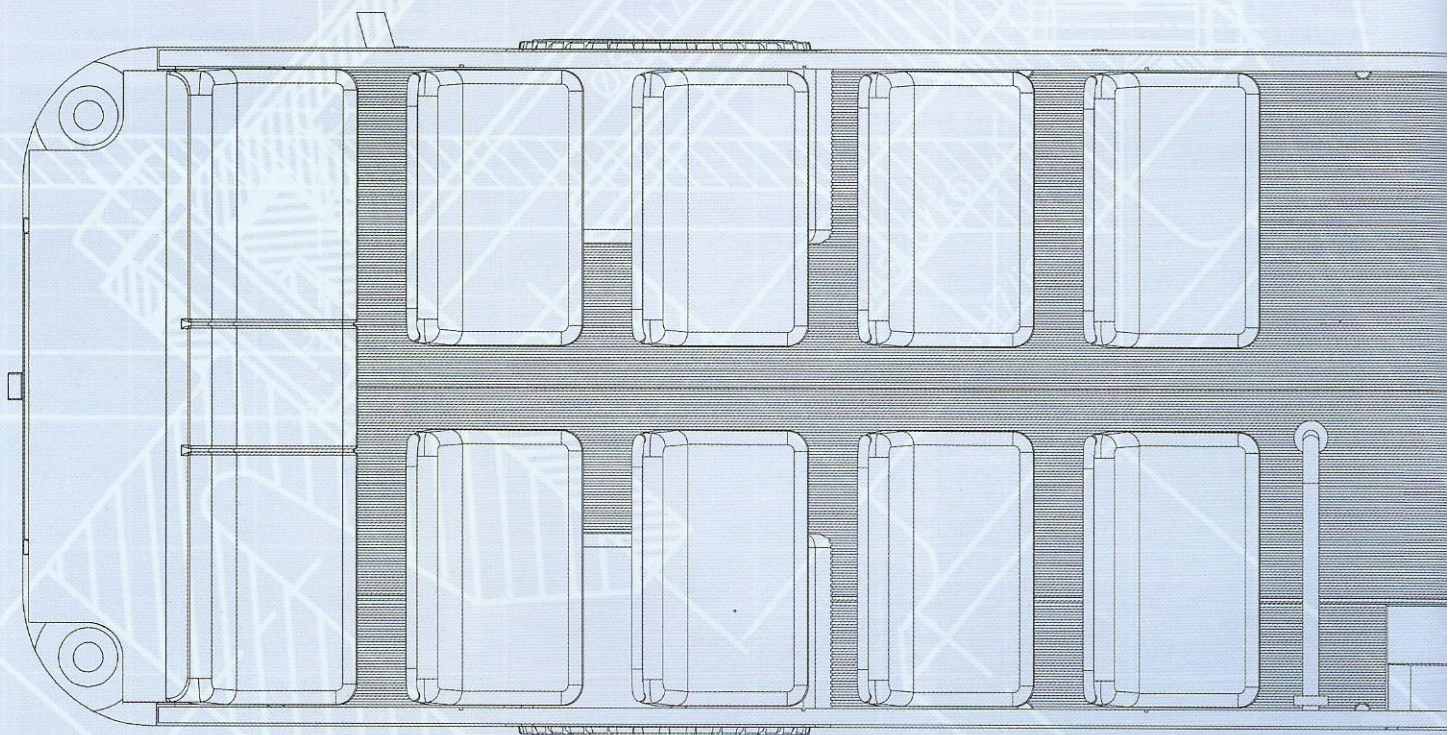
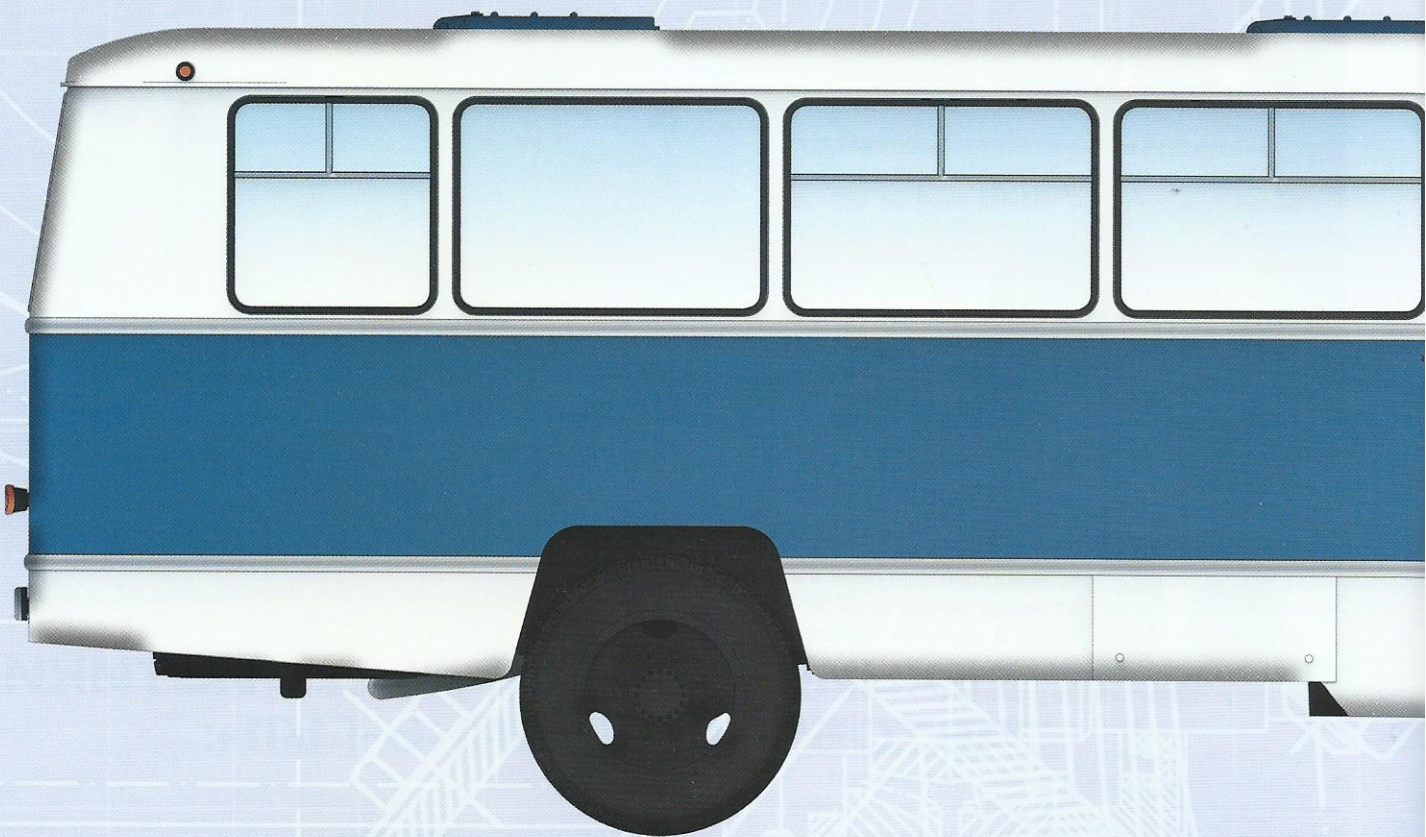
**Рабочий** – с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах

**Стояночный** – трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом

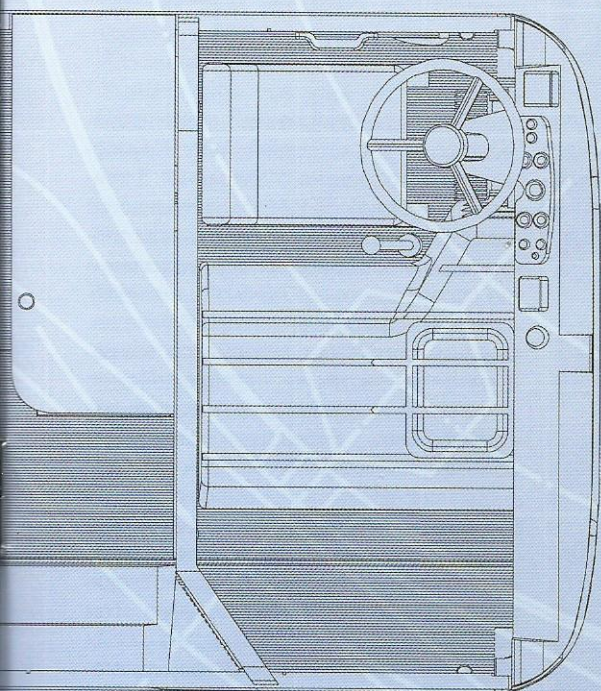
**РАЗМЕР ШИН** – 240-508 (8,25-20)



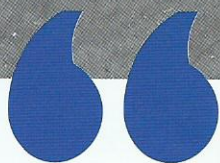
## ✓ СХЕМА «КУБАНЬ-Г1А1-02»











Делегаты конференции на КМЗНО осматривают производство, 1967 г.

*В ноябре 1959 года Народный Совет депутатов Краснодарского края подписал решение об организации «Ремонтно-производственного комбината Управления культуры Краснодарского крайисполкома». Предприятие занималось ремонтом театральной и библиотечной техники, а также производством кинопередвижек и автобусов на шасси ГАЗ-51. Их производство освоили в 1960 году в новом автобусном цехе ремпромкомбината.*

## Производитель «АВТОКУБАНЬ»

В связи с отказом Совета министров в 1962 году в распределении автобусов для нужд Министерства культуры последнему для так называемой соцкультработы — передвижных библиотек, клубов, книжных киосков — пришлось самостоятельно налаживать выпуск автобусов. Единственным предприятием в этом ведомстве, которое имело хоть какой-то опыт их постройки, оказался Краснодарский ремпромкомбинат, принадлежавший местному управлению культуры. Поэтому автобусно-мебельный цех от РПК отделили и перевели его с 12 апреля 1962 года в непосредственное подчинение Министерству культуры РСФСР, с организацией нового предприятия — «Краснодарского механического завода нестандартного оборудования» (КМЗНО). При этом сам Краснодарский ремпромкомбинат продолжил свое существование и изготавливал в ограниченных количествах автобусы собственной конструкции.

Краснодарский завод, начав производство с заимствованной у Каунасского авторемонтного завода № 3 конструкции автобуса КАГ-3, постоянно ее совершенствовал. Сначала завод строил только автобусы и автокниголавки на базе грузовиков ГАЗ-51А, но с 1965 года в производственной программе появились автоклубы, которые со временем стали основной продукцией. Позже появились и другие модификации для соцкультбыта: библиотеки, передвижные музеи и так далее.

Завод постоянно наталкивался на различные трудности, такие как малые производственные площади, неотработанные технологии, нехватка необходимого оборудования и материалов. Тем не менее объемы производства росли быстрыми темпами: в 1962 году изготовили 140 автобусов и автокниголавок, а в 1966-м — уже 900.

С 7 октября 1966 года предприятие переименовали в Краснодарский механический завод (КМЗ) «Кубань».



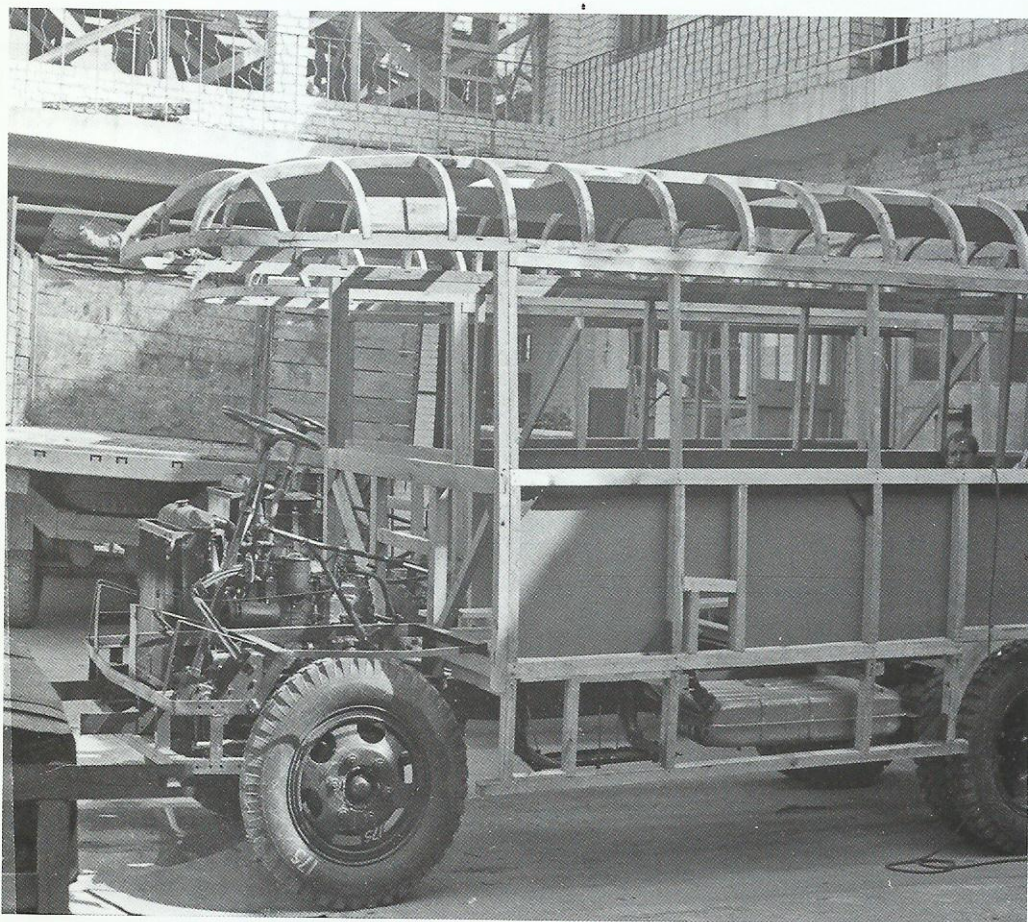
Завод «Кубань» первым среди предприятий подобного профиля попытался отказаться от изготовления автобусов с трудоемким и недолговечным кузовом на деревянном каркасе в пользу цельнометаллических автобусов с каркасом из труб прямоугольного сечения. Осваивать новую технологию им помогали коллеги с Львовского автобусного завода, где трубы прямоугольного сечения использовались при изготовлении кузова автобусов ЛАЗ-695.

Помимо больших автобусов на шасси горьковских грузовиков в Краснодаре выпускали и небольшие микроавтобусы «Кубанец», также предназначенные для культмассовой работы. Первые микроавтобусы с металлическим каркасом кузова увидели свет в 1966 году. Конструктивно они представляли собой шасси грузовика УАЗ-452Д с сохраненной кабиной, к которой был пристыкован пассажирский кузов. Первое время микроавтобусы «Кубанец-У1А» выпускались мелкосерийно, пока в сентябре 1967 года не запустили поточную линию сварки их кузовов.

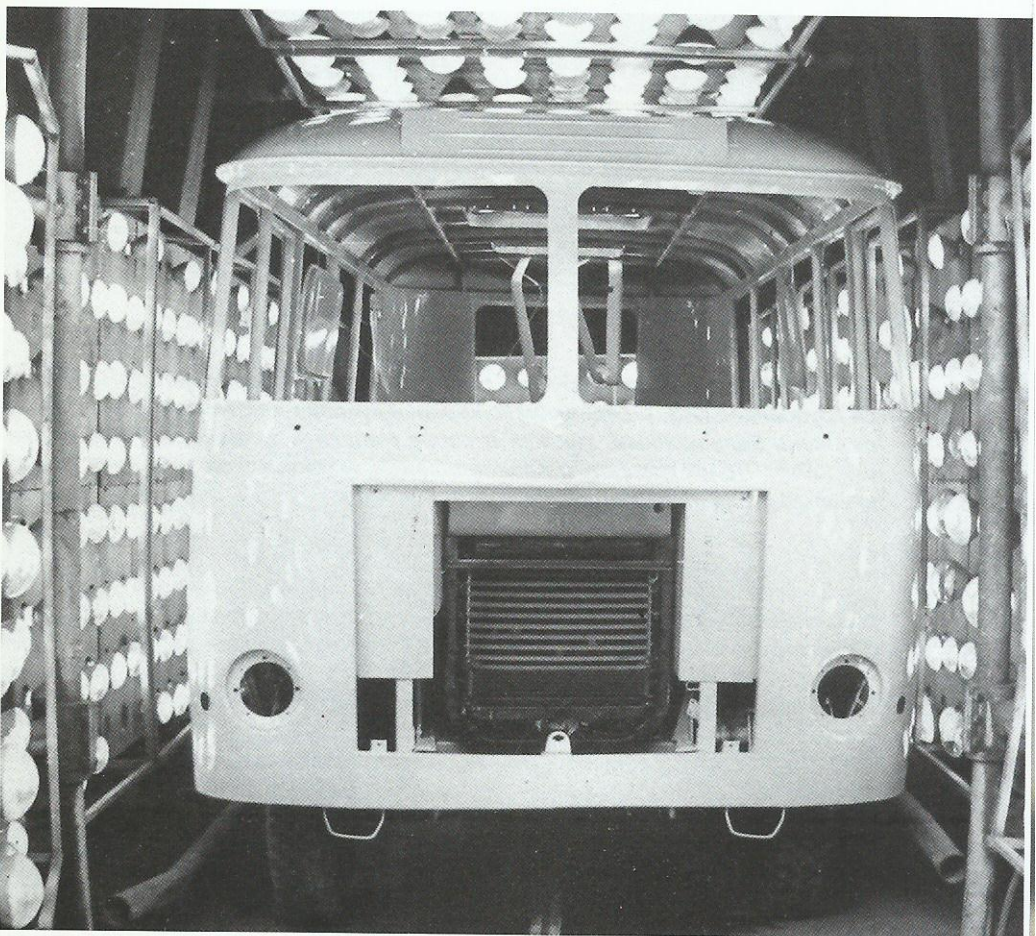
В это время продукция завода стала поставляться на экспорт. Причем на экспорт уходили только автоклубы, которые расценивались советским правительством как инструмент идеологической пропаганды. Первая экспортная партия из 15 автоклубов «Кубань-ГТК» с улучшенной отделкой отправилась в Монгольскую Народную Республику в марте 1969 года. География экспортных поставок оказалась на удивление широка, в 17(!) стран мира. Среди них — Алжир, Ангола, Афганистан, Вьетнам, Египет, Куба, Нигерия, Острова Зеленого Мыса, Пакистан, Северная Корея, Сомали, Чили и другие.

К концу 1970-х годов завод вышел на свой пик производства — в 1978 году было изготовлено 9 тысяч(!) автобусов, что считалось много даже по мировым меркам. Причем большинство из них (до 60%) были уже не соцкультбытовые, а обычные пассажирские, которые направляли на различные предприятия, в совхозы и колхозы.

В 1989 году завод собрал 100-тысячную машину, но вскоре спрос на основную продукцию стал резко падать и к середине 1990-х предприятие (с 1993 года — АО «АвтоКубань») полностью свернуло производство автобусов, выпустив около 112 тысяч машин. Позднее завод некоторое время занимался постройкой микроавтобусов и различных спецмашин на шасси УАЗ, «Газели» и индийских ТАТА, но в 2001 году и эту деятельность пришлось прекратить. Вскоре завод объявили банкротом.

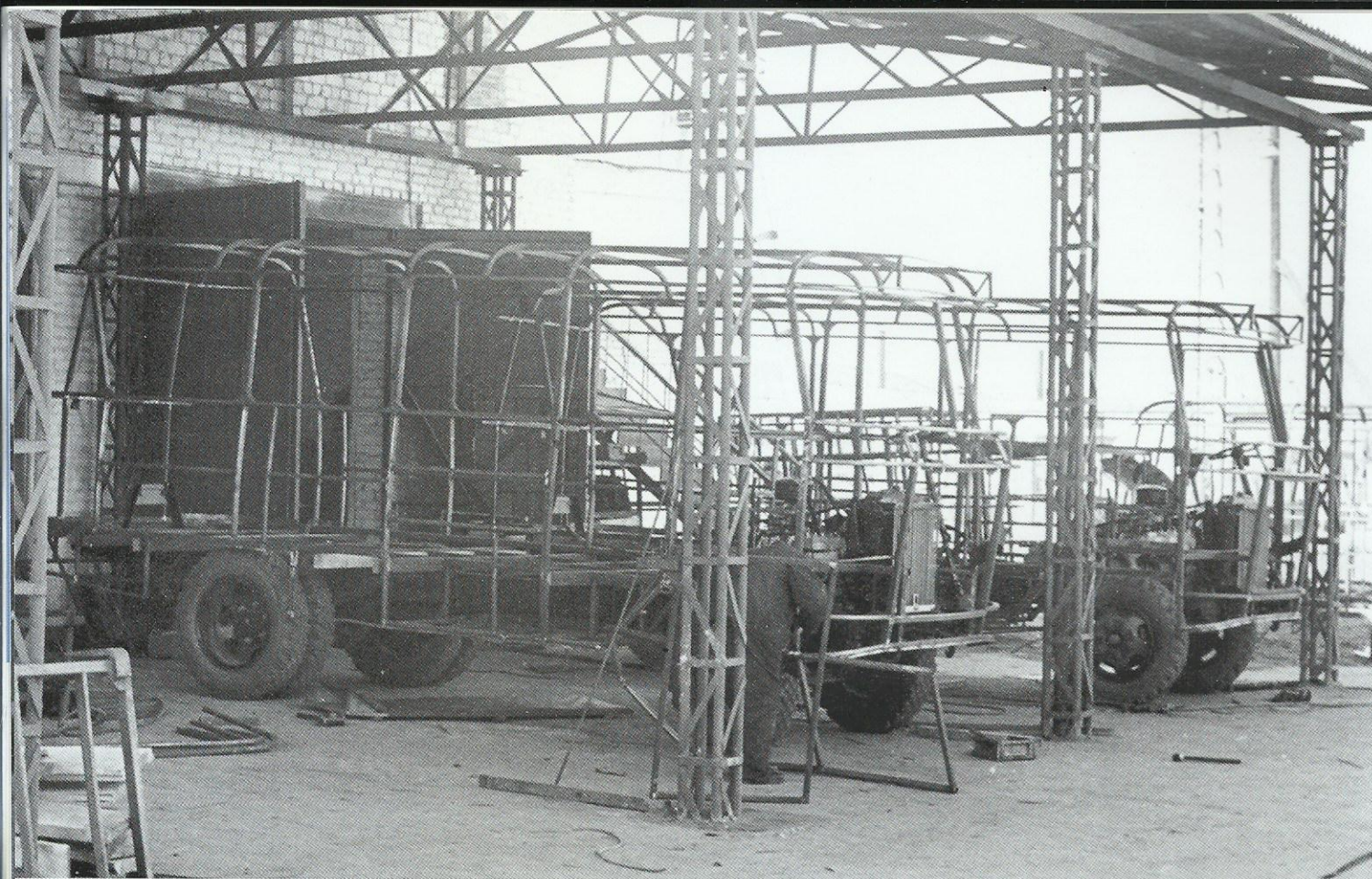


⚡ Изготовление кузова автобуса на деревянном каркасе



⚡ Автобус «Кубань» в сушильной камере после окраски кузова





✚ Изготовление первых образцов автобусов с металлическим каркасом кузова на заводе в Краснодаре

## Крупным планом

# ✚ КАРКАСНЫЙ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

*Переход многих предприятий, выпускающих небольшие автобусы на шасси грузовиков ГАЗ, с деревянного каркаса кузова на металлический оказался очень болезненным, так как в корне менялись технологии, навыки, инструмент. Что уж говорить о Краснодарском механическом заводе «Кубань», который стоял в авангарде этого процесса.*

О переходе на изготовление кузовов с металлическим каркасом в Краснодаре задумались ещё в середине 60-х годов. Понятно, что автобусы с металлическим каркасом оказывались более прочными и долговечными. Однако эта технология требовала взглянуть по-новому на производство всего автобуса в целом. Требовалось не только новое оборудование и рабочие с более высокой квалификацией, но и совершенно иной подход к культуре производства.

Металлический каркас кузова представлял собой жесткую пространственную ферму из стальных элементов, которая впоследствии снаружи обшивалась листовым железом. Для изготовления каркаса краснодарцы использовали стандартные трубы прямоугольного сечения, прокат которых наша металлургическая промышленность освоила как раз к середине 60-х. Это обстоятельство стало решающим для краснодарцев. Конечно, применение стандартных профилей отрицательно сказалось на массе автобуса, зато позволило отказаться от трудоемких и затратных работ по изготовлению металлопроката специального профиля.


Сложность состояла только в том, что заводу предстояло в большом количестве освоить сварку элементов цельнометаллических кузовов, организовать большие заготовительные участки и сделать необходимые сварочные кондукторы, чтобы при поточном выпуске исключить индивидуальную подгонку элементов каркаса кузова и тем самым гарантировать его правильную геометрию.

Хотя металлические кузова оказались более прочными и надежными, они породили новые проблемы в эксплуатации — закрытые, не вентилируемые полости труб становились очагами коррозии, бороться с которой было практически невозможно. Коррозия сокращала срок службы автобусов, но с ней мирились, так как организация серьезной антикоррозийной защиты на этапе производства, особенно внутренних полостей каркаса кузова, требовала больших капитальных вложений. Дешевле было массово выпускать автобусы в существующем виде, чем вкладываться в оборудование, продлевающее их жизненный цикл.




## В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА




 Автобус «Кубань-Г1А1-01» в Республике Марий Эл, 2006 г.




 Автобус «Кубань-Г1А1-02» в Омской области, 2007 г.




 Автобус «Кубань-Г1А1-02» в Минске (Республика Беларусь), 1999 г.




 Автобус «Кубань-Г1А1-02» в качестве детского автобуса в Кисловодске, 2006 г.

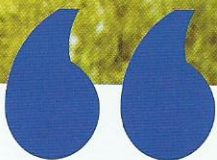


 Автобус «Кубань-Г1А1-02», обслуживающий Луганский колледж культуры и искусств (ЛНР), 2006 г.



 Автобус «Кубань-Г1А1-02» Николаевского театра кукол (Украина), 2008 г.





⚡ Автобусы «Кубань» двух поколений: «Кубань-Г1А1-01» и ККТ-3208 «Кубань», 1983 г.

*Намного раньше, чем стали выпускаться автобусы ПАЗ-3205, на улицах некоторых городов можно было увидеть очень похожий на него автобус с эмблемой Краснодарского механического завода «Кубань». Неужели всем известный ПАЗ-3205 являлся всего лишь копией автобусов «Кубань»?*

## «КУБАНЬ», ПОХОЖАЯ НА ПАЗ

Краснодарский завод «Кубань» и Павловский автобусный завод, хоть и выпускали примерно похожую продукцию, никогда не являлись прямыми конкурентами — это заводы разного ведомственного подчинения, и их продукция предназначалась совершенно разным потребителям. Причем в Краснодаре всегда старались не просто производить большое количество востребованных автобусов, но и соответствовать определенному уровню.

Поэтому когда ближе к середине 70-х годов встал вопрос о создании совершенно нового передвижного автоклуба ККТ-3917 «Кубань» на шасси грузовика ГАЗ-53А, то

в помощь краснодарцам с ПАЗа командировали конструктора Юрия Васильевича Соколова. К этому времени на Павловском автобусном заводе уже сложилось определенное видение, как должен выглядеть современный автобус малого класса. И просто так случилось, что Соколову удалось воплотить в металле эти задумки раньше павловчан.

Причем не факт, что на самом Павловском автобусном заводе знали об успехах краснодарцев — они шли собственной дорогой, создавая модель ПАЗ-3205. Но так как идеи в эти автобусы были заложены общие, то и получилось, что ККТ-3917 «Кубань» и ПАЗ-3205 оказались очень сильно похожими внешне. При этом автобус ПАЗ-3205 конструктивно выглядел совершенно иначе — у него, в отличие от рамного шасси на «Кубани», несущее основание кузова, а большинство наружных панелей изготовлено с помощью штампового оборудования.

Именно за счет более сложной конструкции и изготовления дорогой штамповой оснастки выпуск автобусов ПАЗ-3205 задержался по сравнению с ККТ-3917. Впрочем, выпуск новых автоклубов «Кубань» и унифицированных с ним автобусов ККТ-3208 тоже сразу не заладился. Их в 1978-1983 годах строили небольшими опытными партиями, рассчитывая запустить крупносерийное производство на новой территории завода «Кубань», в новых цехах. Но их строительство затянулось, и до развала СССР организовать крупносерийный выпуск этих автобусов не успели.



⚡ Автоклуб ККТ-3917 «Кубань»





ТВОЙ СЧАСТЛИВЫЙ  
**БИЛЕТИК**  
В ДЕТСТВО

на [avtobusy.modimio.ru](http://avtobusy.modimio.ru)

**...ПОЕХАЛИ!**



*Наши*  
**АВТОБУСЫ**





В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ  
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши  
АВТОБУСЫ

№4

# ИКАРУС-260

ОРАНЖЕВОЕ НАСТРОЕНИЕ



Выход раз в 3 недели  
Рекомендуемая розничная цена 1499 руб.  
Бесплатная доставка на автобусы модимия

MODIMIO  
COLLECTIONS

+ КОЛЛЕКЦИОННАЯ  
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

УЗНАВАЙ НОВОСТИ  
ПЕРВЫМ!



[avtobusy.modimio](https://avtobusy.modimio)



Бесплатная доставка  
на [avtobusy.modimio.ru](https://avtobusy.modimio.ru)

ИКАРУС-260

4

