

Наши АВТОБУСЫ

№2

ПАЗ-3205

ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА



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

MODIMIO
COLLECTIONS



**«Временный»
автобус, который
побил рекорды
долголетия**

стр. 3-6

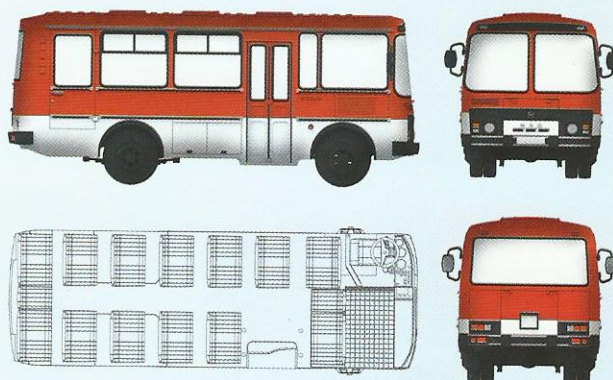
ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА



**Проекция
и схема салона
ПАЗ-3205**

стр. 8-9

ДЕТАЛЬНЫЙ РАЗБОР



**Как ПАЗ-3205
готовили
к продажам
в Америке**

стр. 14

КАНАДСКИЙ ВАРИАНТ



**ЖИВАЯ ЛЕГЕНДА
ПАЗ-3205**

**НАШИ АВТОБУСЫ
Выпуск № 2**

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 № 11292

Тираж: 7 450 экз.
© 2018 ООО «МОДИМИО»

Дата выхода: 12+
23 декабря 2019 г.

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства
рекомендуем
приобретать выпуски
в одном и том же киоске
и заранее сообщать
продавцу о желании
приобрести следующий
выпуск коллекции

≡ ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ



“ “
⚡ Автобус ПАЗ-3205 выпуска середины 90-х годов

Автобусы семейства ПАЗ-3205 в 1988 году сменили на конвейере долгожителя ПАЗ-672, который выпускался до него двадцать лет. Казалось, что побить рекорд ПАЗ-672 уже невозможно. Однако автобусы семейства ПАЗ-3205 в Павлово-на-Оке изготавливают уже более тридцати лет!



Наследника PAZ-652, а потом и PAZ-672 Павловский автобусный завод им. Жданова стал готовить загодя. Для него в 1964 году был разработан кузов совершенно новых форм, с большими окнами, удобными подножками при входе, красивой отделкой. Новый автобус PAZ-665 неизменно привлекал взгляды и даже был отправлен на Международный автобусный конкурс в Ниццу в 1967 году. Машина была замечена жюри: завоевала Большую серебряную медаль и Приз отличия.

Но новый автобус постоянно пытались немного улучшить, чтобы он стал ещё более привлекательным, надёжным, экономичным. Как известно, лучшее — враг хорошего! В результате в Павлове, во имя лучших эксплуатационных характеристик автобуса, решили вместо агрегатов горьковских грузовиков ГАЗ-53 позариться на зиловские. В частности, на пятиступенчатую коробку передач, рулевое управление и пневматическую тормозную систему... И получили отказ. Московский автозавод и смежные с ним предприятия оказались не готовы обеспечивать ещё и Павловский автобусный завод необходимыми агрегатами в заявленных объемах. А надо отметить, что ПАЗ тогда выпускал по 15 тысяч автобусов ежегодно и считался одним из самых крупных автобусных заводов в мире.

В какой-то момент пришло осознание, что последние семь лет конструирования, испытаний и доводки нового

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

В семействе автобусов PAZ-3205 была предусмотрена полноприводная модификация PAZ-3206. Она сочетала опробованную ещё на автобусе PAZ-3201 трансмиссию (та же раздаточная коробка, карданная передача и ведущие мосты с кулачковыми дифференциалами) с новыми агрегатами автобуса PAZ-3205 — рулевым управлением со встроенным гидроусилителем, пневмогидравлической тормозной системой и новой подвеской колес (причем за счет более высокого центра тяжести она получила дополнительно стабилизатор поперечной устойчивости). Первый образец PAZ-3206 вышел на испытания в 1980 году, а с 1994 года эта модель выпускалась серийно.

автобуса PAZ-3203 (наследника PAZ-665) с агрегатами ЗИЛ были потрачены впустую — завод за это время совершенно не приблизился к выпуску новой модели. Пришлось в срочном порядке придумывать компромиссную модель, которая по кузову учитывала бы все новые наработки, а агрегаты использовала старые, такие же, как на PAZ-672. Этим «временным» автобусом стал PAZ-3205.



⚡ Первый опытный образец автобуса PAZ-3205

Работы над автобусом начались в 1978 году, а уже летом следующего года из ворот вышел первый опытный образец ПАЗ-3205. Несмотря на некоторую схожесть с ПАЗ-3203, у новинки все же имелись серьезные отличия. Во-первых, стала меньше колесная база, которая сократилась до 3600 мм, во-вторых, изменилась компоновка и планировка салона. В частности, служебная дверь, ведущая в салон, довольно заметно сместилась назад, благодаря чему стало возможным вдоль моторной перегородки салона разместить уже не три, а пять сидений в ряд. Кстати, на ПАЗ-3205 как раз и попытались сделать акцент на максимальном размещении пассажиров на сиденьях (28 мест), потому как автобус предполагалось использовать в основном в сельской местности, где поездки более продолжительные, чем в городе. Значительному пересмотру подверглись скаты крыши нового кузова, которые стали иметь более выпуклую форму, тем самым увеличивая высоту прохода в салоне.

Автобус ПАЗ-3205 предполагалось оснащать модернизированным мотором ЗМЗ-672-11 (120 л.с.) с закрытой системой вентиляции картера, полнопоточной фильтрацией масла и фильтром тонкой очистки топлива. Такие моторы Заволжский моторный завод освоил в производстве в 1983 году, и первое время они устанавливались на модернизированные автобусы ПАЗ-672М. Четырехступенчатая коробка передач, карданный вал с промежуточной опорой и задний ведущий мост на ПАЗ-3205 перешли с ПАЗ-672 без изменений.

Благодаря установке новых передних суженных рессор увеличился угол поворота передних колес и соответственно маневренность автобуса. В то же время передние рессоры стали более длинными, а в подвеске заднего моста добавились корректирующие пружины, которые изменяли жесткость задней подвески в зависимости от загрузки автобуса — все это позволило улучшить плавность хода.

Особенностью автобуса ПАЗ-3205 стала пневмогидравлическая тормозная система. Её применение, вкупе с установкой увеличенных по площади тормозных барабанов на передней оси и усиленных по толщине на задней, позволило улучшить эффективность тормозной системы по сравнению с гидровакуумной, применявшейся на ПАЗ-672. На пользу автобусу пошло и применение рулевого механизма типа МАЗ-5336 со встроенным гидроусилителем.



 Салон первого опытного образца ПАЗ-3205

ПОДАРОК СЪЕЗДУ

В 1984 году один из первых серийных автобусов, по заказу ЦК КПСС, подвергся переоборудованию в автобус повышенной комфортности. Он получил иную планировку салона (с увеличенным шагом между сиденьями) с более удобными туристическими сиденьями, шторы на окнах, стереофоническую радиоаппаратуру. После одобрения головного образца на заводе изготовили партию из 10 аналогичных автобусов, призванных обслуживать делегатов XXVII съезда КПСС в Москве.

ДАЛЬНЕЙШИЕ УЛУЧШЕНИЯ

В 1980 году на заводе построили опытные образцы ПАЗ-3205 второй серии, на одном из которых (ПАЗ-32051) попробовали установить в заднем свесе полноценную пассажирскую дверь с дистанционным приводом. Такой автобус теперь можно было использовать на регулярных пассажирских маршрутах в небольших городах. В связи с установкой второй двери изменилась пассажироместность автобуса — мест для сидения стало 24, а общая вместимость оценивалась в 35 человек.

Следующая серия опытных образцов ПАЗ-3205, увидевшая свет в 1981 году, предназначалась для межведомственных приемочных испытаний. У этих автобусов появилось одно важное новшество — дополнительная распашная дверь в заднем свесе, которая была призвана выполнять роль аварийного выхода. Приемочные испытания ПАЗ-3205 длились целый год. За это время опытные образцы прошли 50 тысяч километров по дорогам девяти союзных республик. Они успели поработать на маршрутах во многих автохозяйствах как на севере, так и на юге страны. В результате ПАЗ-3205, после устранения некоторых замечаний, рекомендовали к серийному производству на Павловском автобусном заводе.

В 1983 году в Павлово-на-Оке изготовили пять предсерийных автобусов ПАЗ-3205 силами экспериментального цеха, а в следующем году пять автобусов этой модели собрали на участке малых серий.

ДОЛГАЯ ДОРОГА В СЕРИЮ

Казалось, ещё немного, и Павловский автобусный завод перейдет на серийный выпуск новой модели. Но процесс перехода растянулся на несколько лет. И хотя автобусы ПАЗ-3205 собирались небольшими партиями, основной продукцией предприятия по-прежнему оставались заметно устаревшие ПАЗ-672М. Причиной такого отставания предприятия являлась неготовность смежников к переходу на выпуск новой продукции. В частности, сильно задерживались поставки необходимой штамповой оснастки для изготовления кузовов автобусов, проблемы наблюдались с выпуском элементов пневмогидравлической тормозной системы ПАЗ-3205, ветровых стекол, ассортимента резиновых изделий. В результате тираж новых автобусов в 1986 году составил всего 77 единиц, а в 1987 году – 161. В 1988 году количество изготовленных автобусов даже немного снизилось – всего 102 машины. Лишь в 1989-м завод перешел на конвейерную сборку «ноль пятых», осилив за год 307 автобусов.

Развернуть полноценный выпуск новых автобусов ПАЗ-3205 удалось только в 1990 году, но при этом начались проблемы с их качеством. В условиях тотального дефицита заводчанам с трудом удалось стабилизировать ситуацию (в 1993 году изготовлено 11 070 новых автобусов) и даже провести уже назревшую текущую модернизацию ПАЗ-3205.



ВАРИАНТ «ДЕ ЛЮКС»

Один из первых опытных образцов ПАЗ-3205 в 1985 году переделали в туристический автобус класса «люкс», установив в салоне комфортабельные сиденья с подлокотниками и откидывающимися спинками. В задней части салона обустроили своеобразную «кают-компанию» с диванами и столиками. Кроме того, автобус получил качественную «мягкую» обивку боковин кузова и потолка, ковровое напольное покрытие и шторы на окнах. Автобус «де люкс» получил условное обозначение ПАЗ-3205Т.

С 1992 года базовым мотором автобуса стал карбюраторный ЗМЗ-5112-10 с рабочим объемом 4,25 л, мощностью 125 л.с. и механической коробкой передач ГАЗ-3307, а с 1995 года на часть машин стали ставить мотор ЗМЗ-5234.10 (4,67 л, 130 л.с.), позже основным стал дизельный двигатель ММЗ Д-245.7. По заказу автобусы снабжались импортными, в основном дизельными двигателями и различными коробками передач.


С 2000 года на автобус стали ставить мосты от грузовиков ЗИЛ и пневматические тормоза с системой ABS и энергоаккумуляторами на задней оси — модель ПАЗ-32053. Вскоре она стала считаться основной в производственной программе завода, а выпуск автобусов ПАЗ-3205 с пневмогидравлической тормозной системой стал сокращаться, пока окончательно не прекратился в 2006 году.

Всего с 1984 по 2006 год было выпущено 176 865 экземпляров ПАЗ-3205 различных модификаций (не считая вездехода ПАЗ-3206).

ВЗГЛЯД НА СЕВЕР

В советское время северным вариантам техники уделяли особое внимание. Экстремально минусовые температуры воздуха в некоторых районах Читинской и Магаданской областей, Красноярского края и Якутской автономной республики заставляли разрабатывать специально приспособленную к морозам технику. Не остался в стороне от этого дела и Павловский автобусный завод. Северная модификация автобуса ПАЗ-3205 была создана ещё в 1985 году. Она отличалась двойным остеклением (без форточек), усиленной теплоизоляцией кузова, противотуманными фарами в бампере. Выпуск северного ПАЗ-3205-60 начался в 1994 году.



 Автобус ПАЗ-3205-60 в северном исполнении



Юбилейным 500-тысячным автобусом Павловского автобусного завода стал ПАЗ-3205

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОБУСА ПАЗ-3205:

Автобус общего назначения малого класса, с кузовом вагонного типа с несущим основанием. Расположение двигателя – переднее. Планировка салона – четырехрядная. Система отопления салона – воздушная с использованием тепла системы охлаждения двигателя. Сиденье водителя – регулируемое по длине и наклону подушки и массе водителя.

ОСНОВНЫЕ МОДИФИКАЦИИ:

ПАЗ-3205 1 – автобус с двумя пассажирскими дверьми;
ПАЗ-3205-01 – газобаллонный (1988 г.);
ПАЗ-3205-20 – грузопассажирский;
ПАЗ-3205-57 – люкс туристический;
ПАЗ-3205-60 – северный.

ВМЕСТИМОСТЬ:

Число мест для сидения – 28
Общее число мест – 36
Число служебных мест – 1

СНАРЯЖЕННАЯ МАССА, кг – 830

В том числе:
– на переднюю ось – 2170
– на заднюю ось – 2660

ПОЛНАЯ МАССА, кг – 7460

В том числе:
– на переднюю ось – 2770
– на заднюю ось – 4690

МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ –

80 км/ч

ВРЕМЯ РАЗГОНА до 60 км/ч, с – 35

ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ с 60 км/ч, м – 32,1

КОНТРОЛЬНЫЙ РАСХОД ТОПЛИВА

при 60 км/ч, л/100 км – 23

ДВИГАТЕЛЬ ЗМЗ-672-11,

V-образный, восьмицилиндровый,
бензиновый

ДИАМЕТР И ХОД ПОРШНЯ, мм –

92x80

РАБОЧИЙ ОБЪЕМ, л – 4,25

СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ – 7,6

МОЩНОСТЬ, л.с. (кВт) – 120 (88,3)

при 3200-3400 об/мин

МАКСИМАЛЬНЫЙ КРУТЯЩИЙ МО-

МЕНТ, Нм – 284,5 при 2000-2500 об/мин

СЦЕПЛЕНИЕ –

однодисковое, сухое

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ –

механическая, четырехступенчатая

I – 6,65

II – 3,09

III – 1,71

IV – 1,00

3.X. – 7,77

ПОДВЕСКА

Передняя – зависимая, на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами

Задняя – зависимая, на полуэллиптических рессорах с корректирующими пружинами, с гидравлическими амортизаторами

ТОРМОЗ

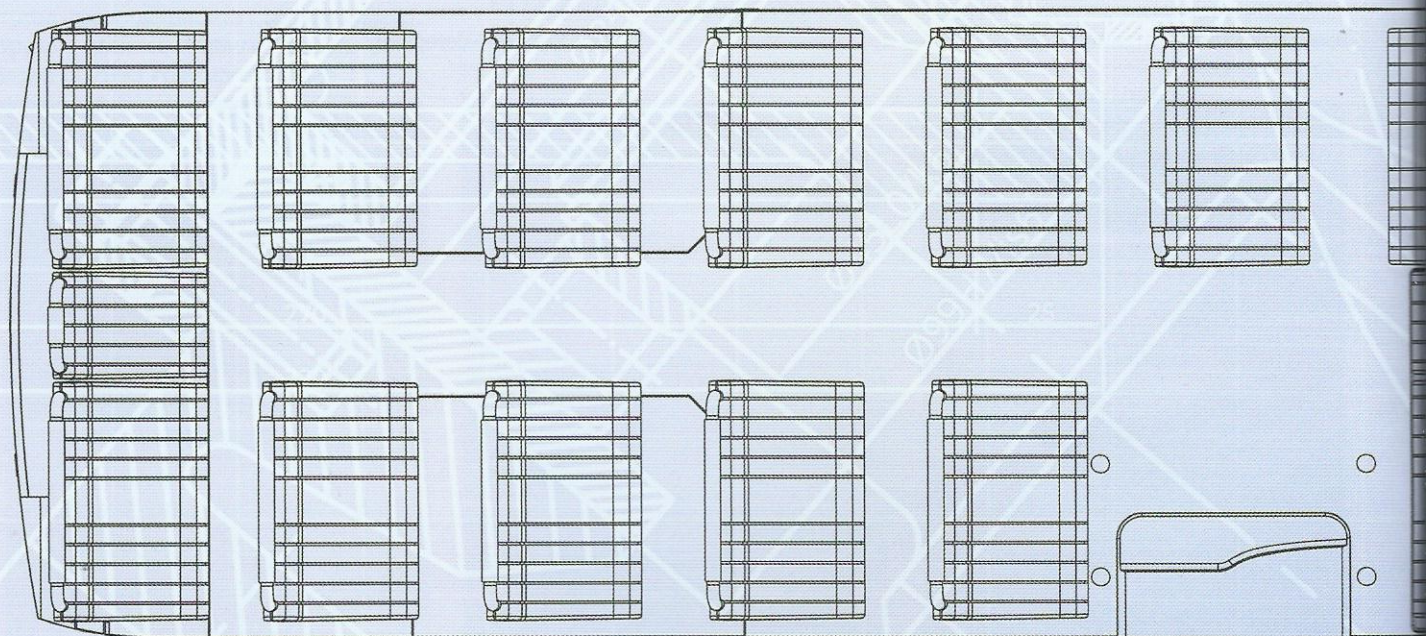
Рабочий – двухконтурный, с пневмогидравлическим приводом, с барабанными тормозными механизмами на всех колесах

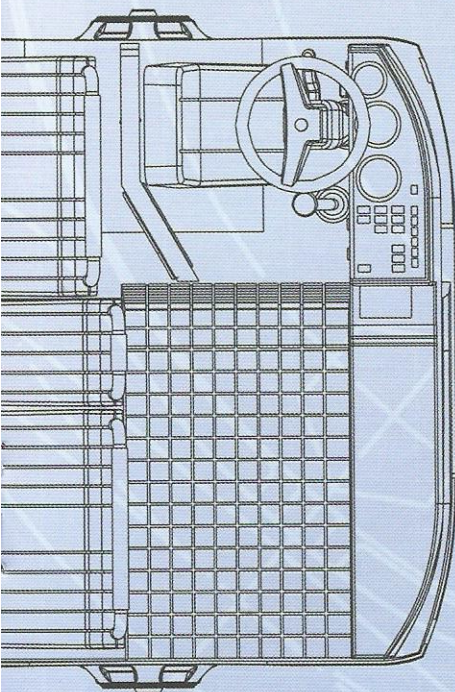
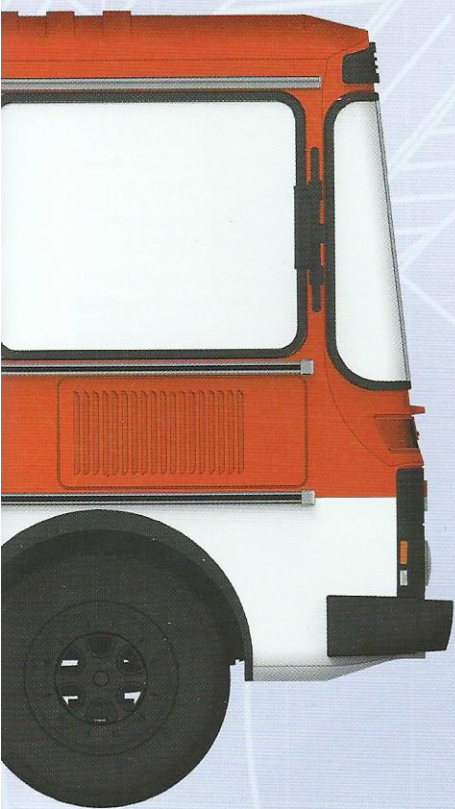
Стояночный – трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом

РАЗМЕР ШИН –

8,25R20 (240R508)

✓ СХЕМА ПАЗ-3205







▲ Главная проходная Павловского автобусного завода

В 1930 году в городе Павлове, недалеко от Горького, был основан ЗАТИ – Завод Автотракторного Инструмента. Удобные коммуникации, крепкие традиции металлостроителей (в Павлове с XIX века выпускали ножи, посуду, иные металлические изделия) предопределили выбор города для нового предприятия. С 1932 года ЗАТИ производил шоферский инструмент и арматуру для автомобилей ГАЗ.

Производитель

ПАВЛОВСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД

Директор ЗАТИ Василий Федорович Исаков и главный инженер Анисим Осипович Валит, считая, что завод «закасают», инициировали передачу производства автобусов ГЗА-651 и санитарного автомобиля ГЗА-653 с Горьковского автобусного завода в Павлово. 24 апреля 1952 года вышло Постановление Совета Министров СССР о реконструкции завода под программу выпуска 10 тысяч автобусов в год, завод переименован в Павловский автобусный. 5 августа 1952 года выпущены первые 5 автобусов ГЗА-651. Производство шоферского инструмента передано на соседний Завод слесарно-монтажного инструмента (СМИ).

Первый главный конструктор ПАЗа Ю.Н. Сорочкин, работавший ранее на ГАЗе и получивший Сталинскую премию за создание военной техники, сразу же развернул конструкторские работы. В 1956 году создана экспериментальная машина вагонной компоновки с несущим кузовом ПАЗ-652, который запустят в серийное производство в 1958 году. Помимо кузова конструкторы ПАЗа создали для автобуса модернизированный, способный нести повышенные нагрузки, передний мост.

На заводе много экспериментировали с различными прицепами и полуприцепами, создав множество конструкций, которые выпускались не только в Павлове, но и на других заводах.

В 1963 году конструкторскую службу завода возглавил Сергей Иванович Жбанников. Художником (по нынешней терминологии – дизайнером) стал Марк Васильевич Демидовцев – позже главный дизайнер ВАЗа. Специалисты начали создание перспективного прототипа на агрегатах автомобиля ГАЗ-53, который под именем ПАЗ-665 выставили в 1967-м на престижный в то время международный конкурс автобусов в Ницце.

ПАЗ — единственный автобусный завод в СССР, который постарался в эти годы сохранить сильный конструкторский коллектив, постоянно работавший над совершенствованием серийных, и главное — созданием перспективных автобусов. Даже тогда, когда в 60-х годах возникла идея централизованного проектирования автобусов в специализированном ВНИИАвтобустром во Львове.

Осенью 1968 года в производство запустили ПАЗ-672, заметно модернизированный по сравнению с предшественником ПАЗ-652Б. А к конкурсу в Ницце 1969 года подготовили очень необычный, передовой по дизайну, заднемоторный ПАЗ-«Люкс» (позднее модель называли «Турист»). При создании этой машины конструкторы и дизайнеры применили несколько необычных, особенно для СССР, решений. Например, пассажирские сиденья на подиумах и гнутые боковые стекла.

На базе модели ПАЗ-672 начиная с 1972 года выпускался очень непривычный для мирового автомобилестроения полноприводный автобус ПАЗ-3201. В 1970-1980-х павловские машины экспортировали в социалистические страны, в том числе на Кубу, в Латинскую Америку.

В 70-е годы была предпринята попытка перейти на выпуск принципиально новой машины, с пневмоприводом тормозов, более надежными агрегатами ходовой части, в основном на базе узлов ЗИЛа, но начавшаяся подготовка производства модели ПАЗ-3203 (продолжавшая конструктивные идеи ПАЗ-665) не встретила поддержки в Министерстве автомобильной промышленности. В итоге новая базовая модель ПАЗ-3205 пришла на конвейер с большим запозданием — только в 1989 году. Автобус был очень неприхотлив, надежен, дешев. Поэтому именно ПАЗ-3205, а также множество созданных на его базе модификаций (идею модульной постройки машин из типовых деталей заложил и активно продвигал

С.И. Жбанников), позволил заводу остаться на плаву в постсоветское время, хотя производство и упало примерно с 16 500 до 9 000 машин в год.

В июле 1998-го ПАЗ выпустил 500-тысячный автобус. В это сложное для отечественного автопрома время уже появились принципиально новые прототипы — ПАЗ-4230 «Аврора» и большой автобус ПАЗ-4223. На базе последнего разработали целое семейство машин: городскую, пригородную, междугородную. Ведущим конструктором больших автобусов стал Н.Б. Софонов, впоследствии главный конструктор ПАЗа.

В 2000 году ПАЗ вошел в объединение «Русские автобусы» (подразделение холдинга «Руспромавто» — ныне «Группа ГАЗ») — крепкое предприятие со стабильным сбытом (в 2003 г. завод построил 11 323 автобуса) и рядом перспективных моделей.

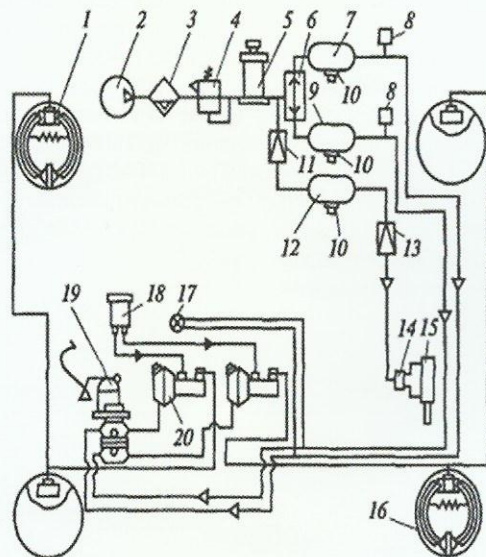


▲ Первые пять автобусов, изготовленных в Павлове, 1952 год

Крупным планом

ПНЕВМОГИДРАВЛИЧЕСКАЯ ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Технической особенностью ПАЗ-3205 стала оригинальная пневмогидравлическая тормозная система, позволившая искоренить одну из главных бед ПАЗ-672 – недостаточную эффективность рабочих тормозов с гидравкумным приводом.



Принципиальная схема пневмогидравлического привода:

1 — передний тормоз; 2 — воздушный компрессор; 3 — влагомаслоотделитель; 4 — регулятор давления; 5 — противозамерзатель; 6 — одинарный защитный клапан; 7 — воздушный баллон переднего контура тормозов; 8 — пневмоэлектрический датчик; 9 — воздушный баллон заднего контура тормозов; 10 — клапан слива конденсата; 11 — одинарный защитный клапан; 12 — воздушный баллон управления пассажирской дверью; 13 — редуктор контура пассажирской двери; 14 — клапан контура пассажирской двери; 15 — пневмоцилиндр управления пассажирской дверью; 16 — задний тормоз; 17 — двухстрелочный манометр; 18 — резервуар тормозной жидкости; 19 — тормозной кран; 20 — пневмоусилитель



С конвейера автобусного завода сходит 600-тысячный автобус


Смешанный пневмогидравлический привод колесных тормозов состоит из двух последовательно действующих систем — сначала пневматической, а затем гидравлической. В теории это позволяло задействовать преимущества обеих систем — надежность пневматики и быстродействие гидравлики. При этом сама система была двухконтурной, то есть с двумя отдельными (независимыми) ветвями приводов тормозов, к передним и задним колесам, что при разрыве шланга или трубы одной из ветвей пневмогидравлического привода сохраняло автобусу возможность произвести торможение. При этом в каждую ветвь тормозов включался отдельный пневматический усилитель со своим главным цилиндром.

Пневматическая часть тормозов состояла из воздушного компрессора (нагнетал воздух в систему), тормозного крана, связанного с педалью тормоза, влагомаслоотделителя, регулятора давления воздуха (он поддерживал давление воздуха в пневмосистеме на постоянном уровне), противозамерзателя (впрыскивал спирт в воздушную систему тормозов автобуса, чтобы не образовывались ледяные тромбы, так как спирт препятствовал замерзанию конденсата при низких температурах окружающей среды), воздушных баллонов (ресиверов). Пневмосистема автобуса имела отвлечение для привода пассажирской двери, в результате чего сжатый воздух применялся не только для тормозов, но и для открывания и закрывания автоматической двери.


Работало это так. Педаль тормоза воздействовала на единый тормозной кран, который направлял воздух в пневматические усилители каждой из ветвей тормозной пневмосистемы. Усилители воздействовали на главные тормозные цилиндры, которые приводили в действие гидравлическую часть тормозной системы, состоящую в каждом из контуров из рабочих тормозных цилиндров и непосредственно колодочных тормозных механизмов на каждом колесе.

В ОБЪЕКТИВЕ ФОТОГРАФА




 Автобус ПАЗ-3205, изготовленный по заказу футбольного клуба "Электроника" (Нижний Новгород)




 Автобус ПАЗ-3205 почетного караула Московской военной комендатуры




 Автобус ПАЗ-3205 в роли подвижного пункта управления префекта ЮЗАО г. Москвы



 Автобус ПАЗ-3205, принадлежащий партии ЛДПР



 Служебный автобус ПАЗ-3205 Московского военного округа



 Автобус ПАЗ-3205 в туристическом исполнении в Латвии



⚡ Автобус ПАЗ-3205, переконструированный в Канаде компанией SM Disel

За все эти годы образ автобуса ПАЗ-3205 настолько прижился, что нам очень сложно представить, что он может выглядеть как-то по-другому. Но, оказывается, может! Для поставок в Канаду в своё время переоборудовали экземпляр ПАЗ-3205 в соответствии с требованиями североамериканского континента.

КАНАДСКИЙ ВАРИАНТ

Необычный ПАЗ-3205 в 1992 году заказал канадский предприниматель Сай Токмаджян, который хотел проверить возможность сбыта этих автобусов на местном рынке. Переоборудованием серийного экземпляра и приведением его в соответствие с местными нормами и национальными требованиями занималась канадская компания Токмаджяна SM Disel.

В результате от автобуса фактически остался только каркас кузова. Бензиновый двигатель был заменен на более привычный для коммерческой техники такого класса 125-сильный турбодизель Cummins. Родная механическая коробка передач уступила место 4-ступенчатой автоматической гидромеханической коробке Allison. На более мягкой рессорной подвеске Rockwell установили новые мосты от Eaton, с дисковыми тормозными механизмами на всех колесах.

Кузов лишился водительской входной двери и запасной аварийной в салоне, а задний стеклок в задней стенке



⚡ Автобус ПАЗ-3205, переконструированный в Канаде компанией SM Disel

кузова – все это было вполне в традициях североамериканского рынка. Чтобы автобус соответствовал требованиям по внешней светотехнике, её всю пришлось заменить, подыскивая местные аналоги. Серьезно создатели автобуса поработали и над убранством салона, поставив новые кресла, полностью сменив обивку и установив кондиционер.

Несмотря на старания, проект не пошёл, и единственный изготовленный образец «канадского» ПАЗ-3205 в 1994 году оказался в Республике Беларусь, где и эксплуатировался некоторое время.

Наши АВТОБУСЫ



**БЕСПЛАТНАЯ
ДОСТАВКА**

Очень просто!

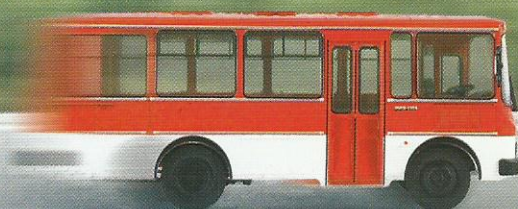
Зайди на avtobusy.modimio.ru

Начни оформлять подписку

Выбери опцию «**два выпуска
в одной посылке**»

Выбери доставку Почтой России

Оплати картой онлайн



**Твои автобусы
уже мчатся к тебе!**

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ 3 НЕДЕЛИ:



Наши АВТОБУСЫ

№3

КУБАНЬ-Г1А1-02

АЛЬТЕРНАТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ



Выход в свет 3 недели
Репродукция рисунка, цена 1499 руб.
Всё остальное в подарок!

MODIMIO
COLLECTIONS



КОЛЛЕКЦИОННАЯ
НАКЛЕЙКА В ПОДАРОК

3

УЗНАВАЙ НОВОСТИ
ПЕРВЫМ!



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



Бесплатная доставка
на avtobusy.modimio.ru

КУБАНЬ-Г1А1-02

