

АВТОБУСЫ ИЗ КАУНАСА

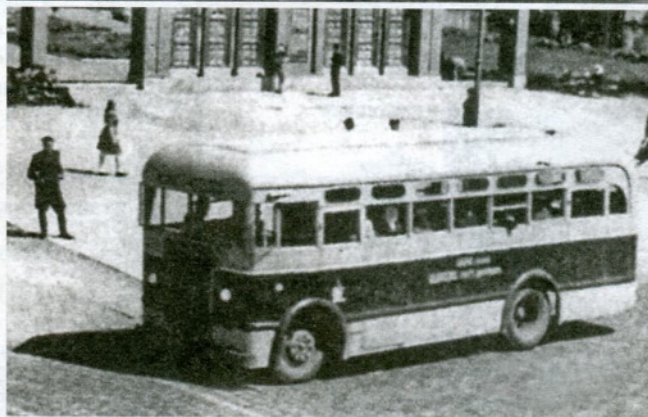
Люциус СУСЛАВИЧЮС,
Фотографии автора и из архива автора
Материал любезно предоставлен
Данутой и Томасом Суславичюсами

Аббревиатура «КАГ» сегодня в Литве мало о чём кому-нибудь говорит. Но добрых 50 лет она обозначала единственное литовское предприятие, которое производило автобусы и специальные автомобили. «Каунасский авторемонтный завод» (а сокращение «КАГ» как раз и было создано из первых букв названия этого предприятия) имел достаточно интересную историю¹.

Первые автобусные кузова на шасси американских грузовиков Ford, Chevrolet, Autocap и других теперь уже забытых марок начали производиться в Каунасе (тогда – «временной столице») местными мастерами ещё в тридцатых годах прошлого века. Сначала маленькие и примитивные, со временем, они становились современнее, и с каждой новой моделью – всё комфортнее. В конце 1940-х гг. в Каунасе уже ездили автобусы вагонной компоновки, произведенные на основе немецких шасси Mercedes Banz O3750 с дизельными двигателями. Главными поставщиками кузовов для каунасских автобусов был кузовной цех «Акционерного общества литовских американцев» на улице Кестуче² и цех нового автобусного парка построенного в районе Шанчай³, где кузова для автобусов вагонного типа освоили ещё в 1939 г.

После окончания Второй Мировой войны, автобусов в Литве практически не осталось. Пассажиров перевозили на спешно приспособленных для этого грузовиках³ и некоторых «вермахтовских» автобусах, брошенных на обочинах отходящими немцами и впоследствии отремонтированных. Кроме того, вскоре после окончания войны предпринимались «экспедиции» на оккупированную Советской армией территорию Восточной Германии и Восточной Пруссии, откуда также ещё удавалось доставлять некоторые автобусы и, отремонтировав, выпускать их на маршруты.

Спустя несколько лет⁵, как только появилась возможность получить новые советские шасси, в национализированных и названных Каунасским авторе-



Один из первых автобусов вагонной компоновки будущего Каунасского авторемонтного завода (КАГ) на шасси немецкого Mercedes Benz, 1947

В задней стенке КАГ-1 с округлым верхом и иными окнами был открывавшийся бок багажный люк



Поздние исполнения КАГ-1 имели более простые лобовые стёкла. 1955



Специальная версия милиционерского автобуса имела иные очертания, схожие с вариантом «Аремкуза»

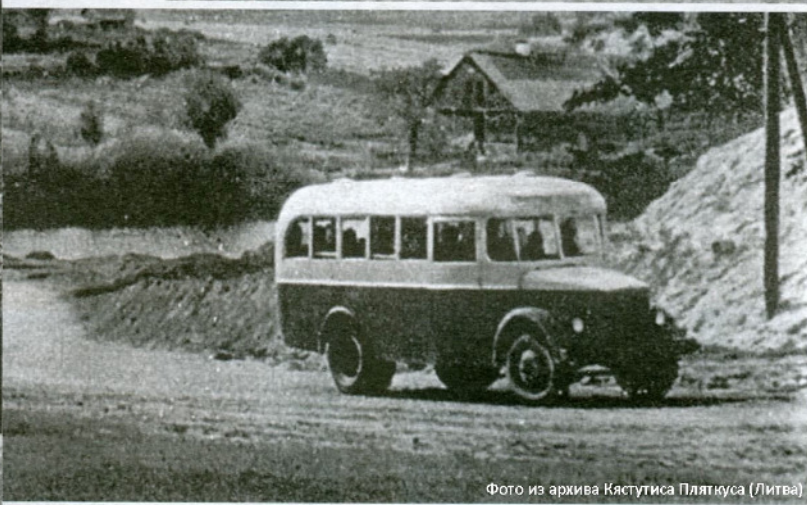


Фото из архива Кястутиса Пляткаса (Литва)

Автобус Л-3 с деревометаллическим кузовом производства КАГ, внешне отличавшийся от ленинградского оригинала АТУЛ. Каунас, нач. 1950-х гг.

Капитальный 19-местный автобус КАГ-1 на шасси ГАЗ-51 также выпускался по образцу и подобию горьковского автобуса ГЗА-651, но имел иную заднюю часть кузова. 1952

монтным заводом цехах на улице Кестуче опять возобновилось производство автобусов. Производимые в первые послевоенные годы в Каунасе автобусы имели индекс Л-1⁶. Это был известный под тем же наименованием автобус ленинградской конструкции, пересмотренный и изменённый местными специалистами. Кузов вагонного типа с деревянным каркасом каунасцы монтировали не на ЗИС-5, а на шасси более современного на тот момент грузовика ЗИС-150. Каунасский вариант Л-1 был несколько похож на появившийся позднее автобус ЗИС-155, но имел только одну дверь. Насколько помню, в салоне было тесновато, пахло бензином, а, кроме того, выступавший в форме гроба кожух двигателя нагревался настолько, что при касании к нему, можно было даже обжечься. Автобусы Л-1 ездили во всех крупных городах Литвы, а затем обычно заканчивали службу как служебные автобусы различных предприятий и организаций.

В 1952 г., когда в Вильнюсе был запущен ещё один авторемонтный завод, ремонт ЗИСов был поручен ему, а КАГу надлежало освоить капитальный ремонт популярных тогда ГАЗ-51. Конечно, соответственно должна была появиться и модель производимого на их шасси автобуса. Так в Каунасе, «не изобретая велосипеда», довольно быстро освоили производство аналога скон-

ПАМЯТИ ЛЮЦИЮСА

(26 февраля известному литовскому историку техники исполнилось бы 63 года)

Вот уже более трёх лет с нами нет Люциуса Сусливичюса. И, чем больше проходит времени, тем глубже осознаешь потерю, которую уже никто не восполнит. Осознаешь острую потребность в этом удивительно светлом и на редкость интеллигентном человеке с поистине энциклопедическими познаниями.

Мое знакомство с ним, поначалу — заочное, возникло благодаря многочисленным публикациям его материалов по истории автомобиля, регулярно появлявшимся в различных изданиях ещё советских времён. До сих пор помню, как я, будучи мальчишкой, зачитывался его чрезвычайно увлекательными статьями об отечественной «трёхоске» ЗИС-6, о ленд-лизинговом Dodge «три четверти» («Тяжеловес» в семействе джипов») и прочих автомобилях Великой Отечественной войны («По обе стороны фронта» и др.), о знаменитой чехословацкой Tatra 111 («Просто хорошая машина»), американских грузовиках «Интернэшнл Харверстер» («Международный жнец»), финских Sisu, испанских Pegaso и многих других экзотических автомобилях в журналах «Моделист-Конструктор», «За рулем», «Автомобильный транспорт», «Автомобильный транспорт Казахстана» и т.д.

Помню, как неоднократно хотел написать ему, поблагодарить, узнать о каких-то моментах, оставшихся за пределами публикаций. Но всё как-то не решался. Останавливало, наверное, то, что он — признанный во многих странах авторитет автомобильной истории, автор многочисленных статей и нескольких книг, весьма известный и уважаемый человек, я же — никому не известный любитель из далёкой Сибири.

Захотел ли он общаться со мной? Тем более, что у меня уже был некоторый негативный опыт общения с отдельными признанными корифеями в этой области. Но мои опасения оказались напрасными.

Мне ответил очень скромный, радушный и доброжелательный человек, с которым оказалось просто и приятно общаться, а главное — хотелось общаться. Позже он сам написал мне по поводу авторитетности следующее:

«Я не полагаю себя великим авторитетом, так как знаю людей, ведающих гораздо больше меня. Хотя бы по тем же ленд-лизинговым автомобилям. Поэтому не набиваю себе цену, хотя и знаю чего я стою как специалист. Второе — я тридцать лет носил форму и привык отвечать за свои слова. Если что-то обещал — делаю. И третье — информация существует для того, чтоб ею обмениваться. На кой ляд сидеть на информации и не использовать её ни самому, ни давать другим?»

В нашей переписке речь заходила, в первую очередь, конечно же, о различных автомобильно-исторических нюансах (модели, даты, применявшиеся комплектующие и т.д.). Но как-то раз я посетовал на то, что зная его давно и теперь уже много общаясь с ним, я практически ничего не знаю о нём самом. Будучи человеком скромным, он мало что писал о себе, но в этот раз, выполняя мою просьбу, ответил так:

«Литовец на 100%, так как родом из Каунаса, здесь окончил школу и институт, став инженером автотранспорта, но по распределению сразу попал в ГАИ. Здесь работал с 1970 по 1990-е гг., пройдя путь от лейтенанта до полковника милиции (зам. начальника управления ГАИ). Потом создавал литовскую дорожную полицию, где дослужился до

старшего комиссара. За нежелание заниматься «дворцовой политикой» был торжественно выпровожен на пенсию в 1998 г. Год работал в страховой компании, а затем, как только позвал мой бывший главный комиссар, пошёл вместе с ним создавать предприятие «Регитра», которое в 2000 г. приняло от полиции регистрацию транспорта, а в 2003 г. — и экзамены для водителей. То есть всё время работал практически с теми же людьми и примерно в одной и той же сфере. Первая публикация в прессе была в октябре 1970 г. Сейчас работаю с несколькими литовскими и российскими изданиями».

Однако Люциус не просто охотно общался со мной и другими молодыми авторами, но и активно помогал. Например, только благодаря его многочисленным стараниям и поддержке появилась на свет моя первая серьёзная работа — «Американцы в стране Советов». Люциус многое сделал для этого проекта, щедро делился своими фото, источниками информации, часто советовал и направлял в нужное русло. Без его активного участия эта работа просто не состоялась бы в том солидном объёме, в котором в итоге вышла. К сожалению, он успел увидеть опубликованными лишь первые три главы из этого труда. И самой лучшей их оценкой для меня стали его хорошие слова. Он вообще был очень тактичным человеком, и даже замечая и указывая на те или иные ошибки и «ляпы», в начале всегда находил, за что похвалить, отмечал что-то хорошее, удачное. И даже критике старался подвергать в остроумной, шутиливой форме. Для примера не могу не привести фрагмент из его письма от 28 сентября 2007 г.:

«Спасибо Вам, Михаил, за статью про ЗИС-32. Статья великолепная, пожалуй, больше и не прибавить. Но объясните, пожалуйста, что Вы имели в виду, написав: «...комплектовался раздаточной коробкой с включением заднего и переднего мостов». Что это за техническое решение — в «раздатке» включать задний мост??? Передний, понятно — это у всех «раздаток» имеется, но чтоб ещё и задний отдельно — не слыхивал, не слыхивал...»

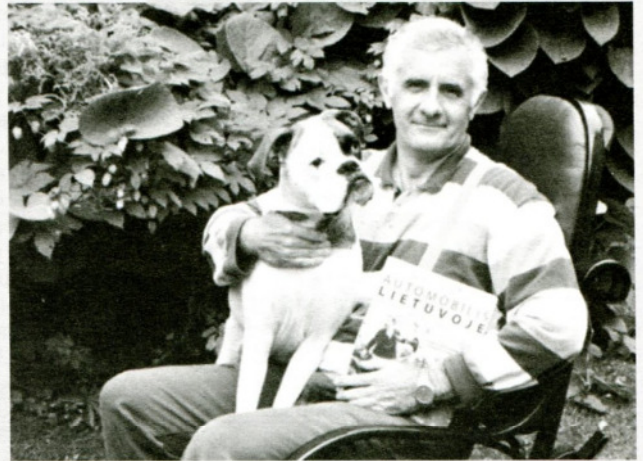
Порой, со свойственным молодости максимализмом, я иногда спорил с ним, подчас бывая при этом не прав, на что он всегда спокойно, мягко и примирительно отвечал: «Мой друг, не будьте столь категоричны!» или «Мой друг, имейте терпение...»

К сожалению, достойным людям судьба отпускает порой довольно мало времени.

Люциус не считал нужным писать о каких-то своих проблемах или болезнях. Узнать об этом можно было лишь косвенно, в связи с перерывами в общении. И лишь однажды, 27 августа 2007 г., после одного такого молчания, на мой вопрос, — «Всё ли в порядке? — последовал ответ: « — Нет, далеко не всё в порядке. Я серьёзно болен».

Но даже и после того он предпочитал не распространяться о недуге, отвечая на моё беспокойство лишь вскользь, абсолютно без эмоций, с неискраемым присутствием духа:

«Ну, как Вам сказать, вроде стало лучше, но сил пока нет — с трудом взбираюсь к себе на третий



этаж. Ездить, правда, могу неплохо — ничто не мешает управлять машиной. Однако неясно, сколько ещё продолжится курс химического лечения» (13.10.2007 г.).

И всё же, не смотря ни на что, от него продолжало веять неиссякаемым оптимизмом и доброжелательностью. Он был по-прежнему полон идей, замыслов:

«Кстати, готовлю статью про полноприводный «Опель-Блиц» для А. Шкаева. Надоело три раза в год про КраЗы читать» (13.10.2007 г.).

Всё также оперативно отвечал на мои просьбы, да и сам иной раз просил помочь:

« — Михаил, у Вас под рукой нет фото ЗАЗ-965, УАЗ-450, УралЗИС-355М и ЗИС-110? Опять срочно нужно... Меня тут зажали в угол — журнал делают в выходные. Текст я могу дать, а вот фото все на работе» (29.09.2007 г.).

И сообщения от него продолжали приходить всё также регулярно:

17.10.2007 г. «Добрый день, Михаил. Вот несколько фото от меня — английские «Фодены». Эти англичане порой осуществляли весьма нестандартные решения... Аэродинамика, чёрт побери!»

Ну, кто смог бы заключить из этих слов, что их пишет уже очень серьёзно больной человек?! Стойкости и присутствию духа у него можно было поучиться... Таким же было и последнее письмо, от 25 октября, в котором он вновь сообщил и высылал много интересного. А ведь ему оставалось всего 4 дня...

Как-то ещё в начале нашего знакомства, Люциус написал: *Laba diena, Михаил!* — по-литовски это значит — «добрый день!», поэтому нас, литовцев в шутку иногда зовут «лабусами». С той поры свои письма к нему я всегда начинал словами: *Laba diena, Liucijus!*

Laba diena, Liucijus! — очень хочется написать и сейчас. Добрый день, Люциус! Как хорошо, что я имел счастье быть знаком с Вами. Жаль только, что мы так никогда и не увиделись, и не пожали друг другу руку... Как хорошо, что Вы жили на этой земле, и, простите за пафос, — в меру сил делали этот мир лучше, интереснее, добрее... Как здорово, что столько полезного и занимательного Вы смогли донести до очень большого количества других людей, смогли увлечь их, зажечь в них интерес к технике, к истории... Как плохо, что Вас больше нет. Что Вы уже не сможете ответить ни мне, ни кому-то другому. Но, несмотря на всю тщетность, этого... я всё равно пишу сейчас эти же слова — *Laba diena, Liucijus!*

Михаил Соколов

струированного в Горьком капотного автобуса ГЗА-651, рассчитанного на 19 мест для сидения. Правда, технологические возможности каунасцев были скромнее горьковских, поэтому получившийся автобус КАГ-1 отличался от прототипа более прямоугольными линиями кузова и иной формой задней его части. В ней не было двери, как у исходной модели, а только прямоугольный люк, предназначенный для загрузки в салон носилок, если автобус на случай войны был бы переоборудован в санитарный. Над люком каунасцы установили два небольших прямоугольных окошка.

Боковые окна могли открываться с опусканием стёкол вниз. Правую переднюю дверь в салон открывал и закрывал со своего места водитель с помощью длинной ручки с системой рычагов. Кондукторша (а тогда во всех автобусах работала кондукторши) сидела около дверей на специальном месте и, открыв от нескольких рулончиков билеты разного цвета, продавала их пассажирам.

Из центра города, где уже не было места для расширения производства, сборку автобусных кузовов постепенно переместили в новый цех, построенный около автобусного парка. Было в этом и ещё одно удобство – в Шанчяй, прилегавший к железной дороге, можно было доставлять из Горького на железнодорожных платформах шасси «газонов» и выкатывать их прямо на территорию завода. КАГ-1 работал во всех регионах страны, перевоза пассажиров по сельским дорогам, и даже столичный автобусный парк не избегал их присутствия. А в Каунасе КАГи долгое время обслуживали один из сложнейших маршрутов – 15-й (из Шанчяй в Высокий Шанчяй), преодолевая улицы с крутыми подъёмами. За всё время своего производства КАГ-1 изменился немного – если автобусы первых серии, как и горьковские, имели изогнутые передние боковые стёкла, то позже каунасцы начали монтировать более простые

Автобус КАГ-3 вагонной компоновки. Экземпляр первой серии с логотипом «КАГ» на передней панели. 1956



Ранний серийный КАГ-3 (первой серии) на улицах Каунаса на рубеже 1950–1960-х гг.



Фото из архива Касутгиса Пляткаса



Серийный КАГ-3 второй серии выезжает с парома на берег. Эстония, 1960-е гг.



КАГ-3 второй серии в весьма редком исполнении грузового фургона с наращенной крышей. Москва, кон. 1960-х гг.



Маршрутный КАГ-3 второй серии у автобусной остановки. Литва, кон. 1960-х гг.



КАГ-3 второй серии с четырёхмолдинговой облицовкой передка. Нач. 1960-х гг.

плоские стёкла в форме трапеции.

Выпуская автобус устаревшего типа, завод, как и аналогичные предприятия в Риге, Тарту и других городах СССР, готовился, перейти к производству нового автобуса вагонного типа. Группой конструкторов, создавшей в середине 1950-х гг. модель автобуса КАГ-3, руководил инженер В.Паулавичюс⁷. Этот КАГ выглядел на много современнее, чем его предвестник, однако его конструкция была не многим прогрессивнее – на удлиненное спереди и сзади шасси того же ГАЗ-51А завод ставил тяжёлый каркас, изготовленный из ясеня и бука. Снаружи его обивали жёстью, а внутри – многослойной авиационной фанерой лакированной в тёмно-коричневый оттенок. В салоне было 23 места для сидения, ещё 7 пассажиров могли ехать стоя в проходе между рядов сидений.

Водитель сидел слева от двигателя, а за его спиной была перегородка с двумя окнами, отделявшая его от салона. Базовый вариант автобуса имел одну складывавшуюся двустворчатую дверь, которую открывал пневматический механизм. В первые годы производства КАГ-3⁸ имел панорамное переднее окно, состоявшее из пяти плоских стёкол, над которым размещались окошки указателя маршрута, и обтянутую металлической сеткой облицовку радиатора, формой напоминавшую экран телевизора, украшенную двумя узкими молдингами и надписью «КАГ» между ними. Позже каунасцы приспособили для лобовых окон автобуса два изогнутых стекла от ПА3-652, а передняя панель изменённой формы, теперь без заводского логотипа, имела три широких горизонтальных молдинга.

Кроме базового варианта, завод вскоре освоил и ряд модификаций: слу-

жебный автобус с обычной распашной дверью вместо складывавшихся створок, автобус для городских маршрутов с двумя боковыми дверями и изменённой планировкой салона и автомобилями специального назначения на базе автобуса. Их было достаточно много – грузовой фургон КАГ-31, хлебный фургон КАГ-32, автомобиль технической помощи КАГ-33, автомобиль для взрывателей КАГ-34, автомобиль бытового обслуживания КАГ-317. Позже начали производить грузопассажирские автобусы для почтовой службы и автомобиль для дорожной службы. Последний из-за своей пёстрой раскраски был прозван «цирком Касперавичуса» (по фамилии тогдашнего ответственного заместителя начальника Главного производственного управления автодорог). Словом, КАГи работали во всей республике в самых разных областях и даже с появлением ПАЗ-652, имевших цельнометаллические кузова, спрос на литовские автобусы не уменьшался. Как это ни странно, их популярность была обусловлена... всё той же устаревшей конструкцией и технологией производства. Тогдашняя плановая система капитального ремонта позволяла эксплуатационникам регулярно менять старые кузова на совершенно новые⁹. Некоторые КАГи за свою жизнь изнашивали по 3–4 кузова! Конечно, при хроническом дефиците авто-



Водители каунасского автобусного парка на фоне КАГ-3 второй серии. Кон. 1960-х гг. Фото из архива Нястутиса Пляткуса

Один из многих КАГ-3 второй серии после капитального ремонта приобретший новую облицовку, но сохранивший составное лобовое стекло старого типа. Фото нач. 1970-х гг.



бусов, когда шансов получить новую машину было мало, предприятия, организации, колхозы предпочитали КАГи, которых могли полностью обновлять через каждые 4–5 лет, а не получаемые из России без возможности ремонта автобусы. Кстати, деревянная конструкция каркаса стимулировала и поставки автобусов из Каунаса в республики Закавказья. При поездке по плохим горным дорогам, такой достаточно эластичный каркас скрипел, перекашивался, но не ломался, как металлические сварные или клёпаные.

Но не только сами автобусы КАГ-3 поставлялись за пределы Литвы. Первые модели других достаточно известных автобусов «Чернигов» и «Кубань»¹⁰, производились именно по чертежам КАГ. И надо сказать, что выглядели они намного изящнее, чем более поздние собственные конструкции.

Сотрудники Каунасского авторемонтного завода вовсе не считали, что деревянный КАГ-3 – это всё, что они способны производить. Уже в 1957 г. группа конструкторов, которыми руководил В.Пупейка, начала проектировать автобус с цельнометаллическим кузовом всё на том же шасси ГАЗ-51А. Два года спустя (осенью 1959 г.) такой автобус с панорамными передними и задними стёклами и застеклёнными скатами крыши, получивший индекс КАГ-4¹¹, был показан в Каунасе на традиционной выставке сельского хозяйства в парке Ажуолинас. Завод изготовил два пассажирских экземпляра новой модели и один грузовой фургон КАГ-41. Первый автобус был передан в Каунасский автобусный парк для опытной эксплуатации, где получил гаражный номер 274, а два других отправились в Москву, где несколько лет демонстрировались на Выставке достижений народного хозяйства, рядом с павильоном Литовской ССР.

Сегодня трудно сказать, что помешало начать производство автобуса новой модели – московские бюрократы, не выделившие средств на необходимую модернизацию завода или руководство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики, побоявшееся потерять важный для министерства авторемонтный завод. Ведь с началом производства новых автобусов, КАГ скорее всего перешёл бы в ведомство союзного министерства автомобильной промышленности, тем более что в 1962 г. завод переместился из района Шанчай в другой пригородный район Каунаса – Алексотас, где оставались возможности для расширения производства¹². А на старом месте меж тем обносился филиал изрядно расширившегося Каунасского автобусного парка.

После ряда тяжёлых аварий с участием автобусов КАГ, в которых пострадало немало людей, производство было ограничено, и со временем эти автобусы исчезли из городских и районных автобусных парков, однако продолжали ис-

Серийный КАГ-3 третьей серии (вверху) и многочисленные его производные из других республик СССР (сверху–вниз): среднеазиатский «Гаджикистан», украинский «Чернигов» и российский «Кубань»

пользоваться для служебных перевозок. Часть автобусов во время ремонта была переделана под специальные фургоны. Новые автобусы уже практически не производились, так как ГАЗ к тому времени сменил базовый автомобиль ГАЗ-51А на новый ГАЗ-53А большей грузоподъемности. Постепенно уменьшавшееся производство КАГов окончательно прекратилась в начале 1993 г.¹³

В настоящее время в Литве осталось всего около полутора десятков КАГов, а на ходу – только два или три. И лишь два экземпляра хранятся как музейные экспонаты – в Виевесе (городок в 30 км от Вильнюса), в Дорожном музее в одном из ангаров выставлен автодорожный КАГ-3, а последний изготовленный на Авторемонтном заводе пассажирский КАГ-3 хранится в коллекции клуба старинных автомобилей «Риедува»¹⁴.

Примечания (взяты из других публикаций и источников автора):

¹ Автор знал всю историю завода КАГ отнюдь не понаслышке. На этом предприятии столяром работал его дядя, изготавливавший деревянные каркасы для автобусных кузовов. Да и сам Люциус с детства не просто видел, а многократно ездил в качестве пассажира практически на всех моделях каунасских автобусов.

² Временная столица независимой Литовской республики – город Каунас – традиционно являлся промышленным центром, и уже в начале 1920-х гг. там появились первые кузовные мастерские. «Акционерное общество американских литовцев» (Amliit) с 1924 г. строило деревянные автобусные кузова на шасси Ford.

³ В середине 1930-х гг. другим влиятельным производителем автобусов стали мастерские Автобусного предприятия Каунасского самоуправления в пригороде Шанчай, монтировавшие автобусные кузова на больших автобусных шасси фирм Mercedes Benz, MAN, Saurel.

⁴ В мастерских пригорода Шанчай сразу после войны делали закрытые деревянные кузова для перевозки пассажиров, устанавливавшиеся на демобилизованные из армии грузовики ЗИС-5 и Studebaker US6.

⁵ Каунасский авторемонтный завод (КАРЗ), литовская аббревиатура – Kauno autoremontno gamykla (KAG), действовал с 1 апреля 1948 г. по 15 января 1993 г. Завод возник на производственных площадях сразу



Грузопассажирская дорожная летучка на базе КАГ-3, сохранённая в Дорожном музее г. Виевеса.



Служебный пассажирский КАГ-3 самого позднего исполнения. Фото нач. 1990-х гг.



Служебный пассажирский КАГ-3 самого позднего исполнения. Фото нач. 1990-х гг.



Стандартный КАГ-3 третьей серии в пути. Литва, 1970-е гг.



Серийный грузовой фургон КАГ-31. Фото 1970-х гг.



Поздний КАГ-3 в почтовом исполнении. Один из молдингов облицовки передна отсутствует. Фото 1970-х гг.

нескольких предприятий, появившихся в Литовской республике в межвоенные годы.

⁶ Автобусы Л-1 выпускались в Каунасе с 1949 по 1952 гг. Большинство было передано в Каунасский автобусный парк, но немалое их количество отправили в Вильнюс и Клайпеду.

⁷ Директором завода тогда был инженер В. Пупейка, очень энергичный и полный новаторских идей, и вместе с тем – специалист ещё с довоенным опытом автобусного производства. Главным конструктором являлся также талантливый инженер В. Паулавичюс.

⁸ КА3-3 вагонной компоновки се-



Грузовой фургон КАГ-31, вид сзади. Нач. 1970-х гг.



КАГ-3 в ожидании заслуженного ремонта. Фото 1990-х гг.



Экземпляр КАГ-3 в процессе реставрации. Хорошо виден деревянный каркас кузова



Возрожденный КАГ-3 в настоящее время



Возрожденный КАГ-3 в настоящее время



Вид на салон КАГ-3. Фото 1990-х гг.

рино производились с 1956 г. К концу 1950-х гг. завод выпускал до 350 экз. в год. Большинство по союзной разрядке отправляли в другие республики СССР.⁹ Авторемонтный и кузовной заводы Каунаса, оставаясь формально отдельными предприятиями, фактически работали как одно целое: снимаемые с поступивших под автобусы шасси кабины, капоты и оперения передавались в авторемонтное производство, а оттуда в свою очередь поступали капитально отремонтированные шасси. Заводы подчинялись одному республиканскому министерству, и, выполнив план поставок для Союза, могли работать и «на себя». Так как количество новых шасси из Горького было ограничено, потребности предприятий республики в автобусах удовлетворялись путём установки новых кузовов на шасси после капремонта. Уже в 1960-е гг. многие литовские эксплуатационники ПАЗикам и прочим всё равно предпочитали регулярно обновляющиеся КАГи, поскольку, отогнав изношенный автобус на завод, они в тот же день возвращались на новом.

¹⁰ Кроме перечисленных марок по технической документации из Каунаса в 1960-х гг. начался выпуск аналогичных автобусов марки «Таджикистан» на авторемзаводе в г. Чкаловске (Таджикская ССР).

¹¹ Автобус КАГ-4 с каркасом кузова, сваренным из металлических профилей, весил 3,5 т, что было примерно на 300 кг меньше, чем масса стандартного КАГ-3.

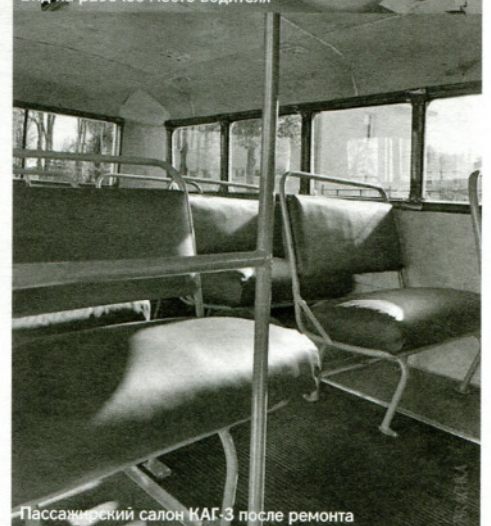
¹² Одновременно с передачей Каунасскому АрЗу в 1960 г. новой территории (бывшего завода по ремонту ГАЗ-51, принадлежавшего Минсельхозу Литвы), к заводу уже официально присоединили и кузовное предприятие.

¹³ Вместо выпуска автобусов собственной конструкции, завод на закате деятельности освоил новые производства: автомобиль-катафалков на базе УАЗ-452Д и (с 1979 г.) капитальный ремонт автобусов Iкагus. Причём здесь венгерские автобусы восстанавливали куда качественнее, чем на других АрЗах. В 1980-х гг. КАГ выполнял также капитальный ремонт дизелей, а затем и других агрегатов для большегрузных КамАЗов для всей Прибалтики и Ленинградской области.

¹⁴ Литовский клуб старинных автомобилей «Риедува» (Rieduva) был основан в 1980 г. в Каунасе также при активном участии Люциуса Сусливичюса.



Вид на рабочее место водителя



Пассажирский салон КАГ-3 после ремонта