**04-186 ПАЗ-32051/-110/-07 4х2 автобус малого класса, дверей 2+1, мест: сидячих 24/23/20, общее 35/42/38, снаряжённый вес 4.8 тн, полный вес 7.7 тн, ЗМЗ-5112.10/-5234.10/ММ3 Д-245.7 125/130/122 лс, 90 км/час, г. Павлово на Оке 1992-2006 г.**



**https://gortransport.kharkov.ua/ps\_models/28/**

**История модели**

Прообраз современного автобуса ПАЗ-3205 - ПАЗ-665 - был создан на Павловском автобусном заводе еще в 1966 году. Автобус был построен в двух вариантах - городской ПАЗ-665 с двумя двустворчатыми дверьми и туристический ПАЗ-665Т с одной дверью, открывавшейся вручную, и междугородными сиденьями в салоне. По кузову и компоновке салона автобус напоминал будущую модель 3205. В 1967 году туристический автобус ПАЗ-665Т брал участие в международном автосалоне во Франции, где был отмечен Большой серебряной медалью Комиссариата Франции по туризму, призом отличия и медалью автосалона.

В то же время, на заводе шла полным ходом подготовка к выпуску модели ПАЗ-672, разработанной несколькими годами ранее. Поэтому идея о запуске в серийное производство вновь созданного автобуса не нашла поддержки в Министерстве автомобильной промышленности и ПАЗ-665 так и остался экспериментальной моделью.

За 665-м ПАЗом последовали другие экспериментальные машины, компоновка которых была идентична будущему ПАЗ-3205. В начале 70-х годов был разработан автобус ПАЗ-3202, а в 1975 году появилось сразу несколько экземпляров опытных автобусов ПАЗ-3203 (городской), ПАЗ-32033 (пригородный) и ПАЗ-3204 (повышенной проходимости). Их планировали запустить в серийное производство в 1979 году, но возникли непредвиденные трудности - Завод имени Лихачева, чьи агрегаты (мосты, КПП, рулевой механизм) должны были использоваться на новой машине, отказался поставлять эти узлы.

Для выхода из сложившейся ситуации было решено использовать агрегаты ГАЗа - так появилась следующая модель, ПАЗ-3205. На ее создание ушло еще несколько лет и в 1981 году были выпущены первые опытные образцы - ПАЗ-3205 с одной автоматической и одной ручной дверью и ПАЗ-32051 с двумя автоматическими дверьми. Тем не менее, автобусы требовали дальнейшей доработки. Лишь в 1986 году на Павловском автозаводе было организовано мелкосерийное производство ПАЗ-3205, а полностью отказаться от производства морально устаревшей 672-ой модели завод смог лишь в 1989 году.

ПАЗ-3205 значительно отличался от своего предшественника в первую очередь более просторным салоном и большой площадью остекления кузова. Тем не менее, автобус проигрывал по сравнению с предыдущей опытной моделью, ПАЗ-3203, поскольку ГАЗовские агрегаты были менее надежными, чем комплектующие ЗИЛа. На автобусе был установлен двигатель ЗМЗ-5112, мощностью 125 л.с., что лишь на 10 л.с. больше, чем у ПАЗ-672, коробка передач грузовика ГАЗ-3307, мосты и тормозная система производства ГАЗа, рулевой механизм МАЗа.

С 1989 по 1991 годы автобусы ПАЗ-3205 поставлялись практически во все уголки СССР - в перспективе они должны были заменить собой 672-ю модель. Но распад Советского Союза и последующий экономический кризис стал причиной резкого спада производства на Павловском автозаводе. Тем не менее, в 1991 году на конвейер была запущена городская модификация ПАЗ-32051, а в 1995 - автобус ПАЗ-3205-07 с дизельным двигателем ММЗ Д-245.7 белорусского производства.

Во второй половине 90-х годов количество заказов у Павловского завода существенно увеличилось. ПАЗы постепенно стали вытеснять с городских улиц автобусы большой вместимости. В то же время в конце 90-х годов участились случаи аварий автобусов ПАЗ-3205. Виной тому была ненадежная пневмогидравлическая тормозная система, а также нарушения правил эксплуатации автобусов - некачественное техническое обслуживание, перегрузка и т.п.

В 2000 году на заводе начали производство более надежных модификаций ПАЗ-32053 (однодверный) и ПАЗ-32054 (двухдверный) - с мостами Рязанского завода автоагрегатов (РЗАА) и, самое главное, новой пневматической тормозной системой. В 2002 году автобусы ПАЗ-32053/32054 были оснащены ABS, и, помимо мостов РЗАА, стали комплектоваться также мостами Канашского автоагрегатного завода (КААЗ). Следует отметить, что колея передних колес у машин, оснащенных мостами РЗАА, шире, чем у тех, на которых стоят мосты ГАЗ и КААЗ. ПАЗ-32053 и ПАЗ-32054 постепенно вытеснили ПАЗ-3205 и ПАЗ-32051 с автобусного рынка.

В 2002 году незначительные изменения произошли во внешнем виде автобусов. Задняя аварийная дверь автобусов ПАЗ-3205 и ПАЗ-32053, ранее по высоте находившаяся на уровне пола автобуса, увеличена до уровня дорожного просвета, при этом уменьшены размеры окна аварийной двери. Поручни в салоне автобуса стали "одевать" в желтую обкладку.

В начале 2007 года автобусы ПАЗ-3205 подверглись более серьезной модернизации. Прежде всего, ненадежные отечественные комплектующие заменили импортными. Так, вместо белорусской ABS "Экран" и украинского компрессора, регулярно выходивших из строя, стали использоваться немецкие агрегаты. Стыки кузова стали проклеивать специальной лентой для защиты от коррозии, а передок получил новую пластмассовую облицовку серого цвета. Изменения коснулись также и салона автобуса. На пол настелили хорошо пропитанную фанеру, стены вместо ДСП обшили пластиком, а двери стали делать из оцинкованной стали и с защитными профилями стекол. Кабину водителя отделили от салона неполной перегородкой, переключатель света фар перенесли с пола на рулевую колонку, поставили зеркала с электроподогревом. Покупатели получили возможность заказать цветовое решение экстерьера и интерьера (окраска кузова, включая пластиковые детали экстерьера, рабочее место водителя, внутренние панели боковин и потолка, пассажирские сиденья) в соответствии со схемой окраски и отделки.

В связи с поэтапным вводом в России нормативов экологической безопасности Евро-2 и Евро-3 на автобусы ПАЗ-3205 стали также устанавливать новые модификации двигателей ЗМЗ 5234 и ММЗ Д-245 (Евро-3). В качестве дополнительной опции стали устанавливать низкопрофильные шины (R19,5).

Несмотря на недавние изменения в лучшую сторону, ПАЗ-3205 уже давно морально и технически устарел. Коробка передач от грузовика ГАЗ-3307, прожорливый карбюраторный двигатель ЗМЗ и "тракторный" дизель ММЗ - все это, вместе с устаревшим дизайном автобуса давно требует замены. Павловский завод имеет целый ряд современных разработок, призванных заменить ПАЗ-3205 - в частности, автобусы модельного ряда ПАЗ-3203/3204 и низкопольный автобус ПАЗ-3237. Проблемой является высокая стоимость этих машин - автоперевозчики по-прежнему предпочитают покупать дешевый ПАЗ-3205, а спрос, как известно, диктует предложение.

**Модификации автобуса ПАЗ-3205**

Когда ПАЗ-3205 стал выпускаться серийно в 1989 году, предприятие предлагало заказчикам лишь стандартную пассажирскую модификацию. Но в рыночных условиях завод был вынужден искать различных поставщиков комплектующих, а также расширять линейку продукции согласно выбору заказчика. На данный момент Павловский автобусный завод производит несколько десятков различных модификаций ПАЗ-3205, в которые различаются по комплектации и назначению. Здесь мы кратко рассмотрим основные из них, включая также модификации, уже снятые с производства.

В базовый индекс модели заложена информация о количестве и типе дверей пассажирского салона и типе тормозной системы, устанавливаемой на автобусе.

**ПАЗ-3205** - Первенец завода с одной автоматической передней дверью и аварийной ручной задней. Оснащен гидропневматическими тормозами и мостами ГАЗ. Со второй половины 90-х годов выпускался с двигателем 130 лс под индексом 3205-110 .

**ПАЗ-32051** - Двухдверный вариант автобуса ПАЗ-3205, выпускавшийся серийно с 1991 года. Со второй половины 90-х годов выпускался с двигателем 130 лс под индексом 32051-110.

**ПАЗ-32052** - Маршрутное такси на базе автобуса ПАЗ-3205 (опытная модификация). Всего было построено три машины с этим индексом. Первая из них появилась в 1997 году и отличалась от серийных ПАЗ-3205 лишь наличием газобалонного оборудования. Два других экземпляра, построенные в 2001-2002 гг. имели более серьезные отличия. В салон вела одна четырехстворчатая дверь, увеличенная в два раза по сравнению с дверями ПАЗ-3205/32051 и расположенная в базе автобуса. Остекление автобуса было изменено, а над лобовым окном был расположен маршрутоуказатель. Последняя машина, построенная в 2002 году, к тому же имела измененный дизайн передка и тонированные стекла. В 2002-2004 годах она была представлена на нескольких российских автовыставках. Тем не менее, в серийное производство модификация ПАЗ-32052 так и не пошла из-за отсутствия заказов.

**ПАЗ-32053** - Модернизированный автобус ПАЗ-3205, отличающийся от базовой модели более надежными пневматическими тормозами. На автобус также устанавливаются мосты РЗАА или КААЗ. Базовая модификация оснащена карбюраторным двигателем ЗМЗ-5234.10.

**ПАЗ-32054** - Двухдверный вариант автобуса ПАЗ-32053.

К базовому индексу модели через тире приписывается двухзначный индекс модификации, первая цифра которого указывает на предназначение автобуса, а вторая - на тип двигателя (исключение - газобаллонный ПАЗ-3205-10).

**ПАЗ-3205-10** - Автобус, предназначенный для работы для работы на сжиженном газе (опытный 1987-89 4 шт.). А в 1997 году был выпущен опытный экземпляр для работы на сжатом газе. Газовые баллоны у этой машины спрятаны под специальным кожухом на крыше, установленном на месте третьего люка. Автобус так и остался опытным. В то же время, многие перевозчики самостоятельно переделывают карбюраторные автобусы ПАЗ-3205 для работы на сжатом газе. У таких машин над третьим люком (а иногда и в заднем свесе автобуса) установлены газовые баллоны, не прикрытые кожухом.

**ПАЗ-3205-20** - Грузопассажирский вариант автобуса ПАЗ-3205, выпускающийся в нескольких вариантах с разным объемом грузового отсека, который расположен в задней части кузова. Количество посадочных мест достигает 16. Задняя аварийная дверь в таких автобусах отсутствует - ее функции выполняет дверь грузового отсека в задней панели. Объем грузового отсека может варьировать от 5,3 до 15 куб. м. согласно пожеланиям заказчика.

**ПАЗ-3205-30** - Автобус для инвалидов, оборудованный гидроподъемником и креплениями для колясок. Был разработан в 1998 году и изначально носил индекс ПАЗ-3208.

**ПАЗ-3205-40** - Самоходное шасси на базе узлов и агрегатов автобуса ПАЗ-3205. В 70-80 годы прошлого века Советский Союз осуществлял значительные объемы поставок самоходных шасси на базе автобуса ПАЗ-672 на Кубу, где заказчик монтировал на него свои кузова. В связи с прекращением выпуска 672-ой модели планировалось продолжить поставки шасси уже на базе ПАЗ-3205. Однако изменение политической обстановки не дало этим планам осуществится - на Кубу было отправлено лишь незначительное число шасси ПАЗ-3205-40 перед распадом СССР.

**ПАЗ-3205-50** - Вариант "Люкс", разработанный в начале 90-х годов прошлого века. Первые опытные автобусы имели индекс ПАЗ-3205Т. От стандартных автобусов отличается установкой мягких нерегулируемых кресел в салоне на надстройке (подиуме), наличием багажных полок над сиденьями вдоль окон и багажного отсека объемом около 2 куб. м. в задней части салона.

**ПАЗ-3205-60** - Северный вариант автобуса был разработан еще в 80-е годы, а первый опытный образец, называвшийся тогда ПАЗ-320501, появился в 1984-ом году. Однако на конвейер автобус был поставлен лишь в 90-е годы. От базовой модели он отличается улучшенной термоизоляцией, двойным остеклением, полностью отгороженной от салона кабиной водителя. Система отопления калориферная - от радиатора и 3 отопителей, подключенных к системе охлаждения двигателя. По желанию заказчика устанавливаются также автономные отопители.

**ПАЗ-3205-70** - Изначально этот индекс был присвоен дизельному автобусу ПАЗ-3205, который появился в 1995 году. Однако вскоре его поменяли на ПАЗ-3205-07, а под индексом ПАЗ-3205-70 ныне выпускается школьный автобус. От базовой модели он отличается четырьмя ступеньками, из которых нижняя - выдвижная, сиденьями с полумягкой высокой спинкой, ремнями безопасности на каждом сиденье, кнопкой сигнала водителю возле каждого места. Также автобус оборудован полками для ранцев школьников, предусмотрено место для двух инвалидных колясок в сложенном состоянии. По периметру кузова нанесена светоотражающая полоса, а на крыше установлен мегафон.

**ПАЗ-3205-80** - В качестве похоронных автобусов в большинстве городов Советского Союза служили автобусы ПАЗ-672. Сейчас эту функцию выполняет ПАЗ-3205-80, правда, если переоборудованием 672-х ПАЗов под ритуальные машины занимался Арзамасский завод коммунального транспорта, то сейчас Павловский завод сам производит готовые ритуальные автобусы. Как и у грузопассажирской версии (ПАЗ-3205-20), функцию аварийной двери выполняет служебная дверь в задней панели кузова. Боковины автобуса могут быть полностью остекленными или частично глухими. В салоне сиденья установлены вдоль бортов автобуса, пол в задней части салона имеет настил из оцинкованного листа для установки гроба. На бортах автобусов ПАЗ-3205-80 обычно нанесена черная полоса.

**Спецавтобусы ПАЗ-3205** - в зависимости от пожеланий заказчика могут быть изготовлены специальные автобусы ПАЗ-3205 по индивидуальным проектам. Среди услуг по доработке автобуса - установка мягких сидений, перегородок, кондиционеров, индивидуальной вентиляции и освещения, стереосистемы и видеосистемы, стационарных столиков и многое другое. По спецзаказам на Павловском автозаводе могут быть произведены пожарные, штабные, представительские автобусы, автобусы-кемперы и спецлаборатории. Оборудованием медицинских автобусов ПАЗ-3205, таких как передвижной стоматологический кабинет или передвижной флюорограф, занимается ООО "ТД Ворсма".

В зависимости от типа двигателя существуют следующие индексы модификаций:

**ПАЗ-3205-03** - Автобусы, оснащенные польскими дизельными двигателями Andoria.

**ПАЗ-3205-04** - Автобусы, оснащенные дизельными двигателями Deutz.

**ПАЗ-3205-05** - Автобусы, оснащенные дизельными двигателями Cummins.

**ПАЗ-3205-07** - Автобусы, оснащенные белорусскими дизельными двигателями ММЗ Д-245.7. Первые машины, выпущенные в 1995 году, имели индекс ПАЗ-3205-70. Среди всех модификаций, оснащенных дизельными двигателями, ПАЗ-3205-07 получил наибольшее распространение из-за невысокой стоимости белорусского силового агрегата.

**ПАЗ-320507** - Экспортные автобусы, так называемый "тропический" вариант для стран с жарким климатом. От стандартных автобусов отличаются большими форточками, занимающими 2/3 окна, другой конструкцией вентиляционных люков на крыше и несколько измененным дизайном передка. Поставки таких автобусов ведутся во Вьетнам, Узбекистан, Казахстан и т.д.

**Автобусы, созданные на базе ПАЗ-3205**

**ПАЗ-3206** - Полноприводный вариант автобуса ПАЗ-3205, первые опытные образцы которого появились в 1986 году. В отличие от ПАЗ-3205, его полноприводная версия до сих пор выпускается с мостами ГАЗ, гидропневматическими тормозами и без ABS. Существует несколько модификаций этого автобуса, в частности, школьный автобус ПАЗ-3206-70.

**ПАЗ-3798** - Изотермический фургон на базе автобуса ПАЗ-3205.

**ПАЗ-3975** - Передвижная лаборатория для комплексного обследования спортсменов на местах проведения соревнований. Модель была разработана по заказу Госкомспорта СССР в 1987 году.

**ПАЗ-4234** - Автобус с удлиненной базой, созданный на основе ПАЗ-3205.

**Внутризаводской транспорт** - специальные грузовые автобусы-пикапы для использования на территории завода. На шасси устанавливается только передняя часть автобусного кузова, задняя часть представляет собой открытую бортовую платформу. В зависимости от потребностей цеха, который обслуживает машина, может быть короче или длиннее, чтобы перевозить одновременно и грузчиков, и экспедиторов. Автобусы-пикапы не проходили испытания на сертификацию.

**Техническая характеристика автобусов ПАЗ-3205:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Габаритные размеры** | | |
| Длина, мм | 7000 | |
| Ширина, мм | 2500 | |
| Высота, мм | 2960 | |
| Колесная база, мм | 3600 | |
| Передний свес, мм | 1274 | |
| Задний свес, мм | 2126 | |
| Передняя колея, мм | 1930 | |
| Задняя колея, мм | 1690 | |
| Дорожный просвет, мм | 320 | |
| Ширина проема пассажирской двери, мм | 726 | |
| Высота пола салона от уровня дороги, мм | 875 | |
| Высота потолка в салоне, мм | 1695 | |
| **Масса и наполняемость автобуса** | | |
| Масса снаряженного автобуса, кг | 5130-5380 (в зависимости от модификации) | |
| Полная масса автобуса, кг | 7610-8390 (в зависимости от модификации) | |
|  | **ПАЗ-3205/32053** | **ПАЗ-32051/32054** |
| Количество мест для сидения | 21-26 | 19-24 |
| Общее количество мест | 37-41 | 38-42 |
| **Двигатель и КПП** | | |
|  | **ПАЗ-32053/32054** | **ПАЗ-32053-07/32054-07** |
| Марка двигателя | ЗМЗ-5234.10 | ММЗ-245.7 |
| Тип | карбюраторный | дизельный |
| Количество и расположение цилиндров | 8 V | 4 R |
| Рабочий объем, л | 4,67 | 4,75 |
| Мощность, кВт (л.с.) | 96 (130) при 3200 об/мин | 90 (122) при 2200 об/мин |
| Крутящий момент, Нм | 314 при 2250 об/мин | 424 при 1300 об/мин |
| Соответствие нормам токсичности | Euro-2 | Euro-2 |
| Расход топлива при полной загрузке, л/100 км | 20,5 | 19 |
| КПП | ГАЗ-3307-1700010 | ПАЗ-3206-70 |
| Тип КПП | механическая | механическая |
| Количество ступеней КПП | 4 | 5 |
| Рулевое управление | МАЗ-64229 с гидроусилителем | |
| Тормозная система | | |
| рабочая: | пневматический двухконтурная с разделением  на контуры по осям, тормозные механизмы всех  колес - барабанные, ABS | |
| запасная: | один из контуров рабочей тормозной системы | |
| стояночная: | привод от пружинных энергоаккумуляторов к  тормозным механизмам задних колес | |
| Вентиляция | естественная, через люки и форточки  боковых окон | |
| Система отопления | ПАЗ-32053/32054: Воздушная, использующая  тепло системы охлаждения двигателя  ПАЗ-32053-07/32054-07: Жидкостная, от системы  охлаждения двигателя, независимый подогреватель | |
| Макс. скорость при полной загрузке, км/ч | 90 | |
| Емкость топливного бака, л | 105 | |
| Минимальный радиус разворота, м | 7,6 | |

**Автобус ПАЗ-32051 (1992-94)**

Руководящий документ: ТУ 37.001.1200-84 с изменением №3 от 20.05.1992 г.

Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с электропневматическим управлением и водительская)

Число мест: 24/35

Габаритные размеры, мм: 7000x2520x2960; База: 3600; Колея: 1940/1690

Снаряженная масса, кг: 4790\*1

Полная масса, кг: 7520\*2

Максимальная скорость, км/ч: 90

Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км: 20,5

Двигатель: ЗМЗ-5112.10 (карбюраторный, V-8), Рабочий объем, л: 4,25

Мощность, л.с.: 125 при 3200-3400 об/мин  
Крутящий момент, Нм: 294 при 2000-2500 об /мин

Передаточное число ГП: 6,17

Размер шин: 240-508Р

Подвеска: передняя - на 2 продольных рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами,  
задняя - на 2 продольных рессорах с дополнительными рессорами и гидравлическими телескопическими амортизаторами.

\*1 - По изменению №4 к ТУ 37.001.1200-84 с 18.01.1994 - 4680 кг

\*2 - По изменению N°4 к ТУ 37.001.1200-84 с 18.01.1994-7240 кг

\*3 - По изменению N°4 к ТУ 37.001.1200-84 с 18.01.1994 вновь вводятся корректирующие пружины вместо дополнительных рессор.

Остальные данные см. ниже **ПАЗ-3205 (1984-1992)**

Колесная формула: 4x2

Кузов: вагонного типа, несущий, цельнометаллический, сварной, с багажным люком в задней стенке

Радиус поворота м: 7,6

Сцепление: ГАЗ-53А (однодисковое, сухое, с гидроприводом)

КП: ГАЗ-53А (механическая, 4-ступенчатая)

Передаточные числа КП: I-6,55; II-3,09; III - 1,71; IV-1,00; ЗХ-7,77

Задний мост: ГАЗ-53А, Передаточное число ГП: 6,83\*5

Рулевой механизм: MA3-5336, с гидроусилителем

Тормоза: рабочие - барабанные на всех колесах, с раздельным пневмогидравлическим приводом;  
стояночный - барабанный, на трансмиссию, с механическим приводом

Вместимость топливного бака, л: 105 (бензин А-76)

\*1 - По изменению №2 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.02.1990 г. - 7000x2520x2960 мм

\*2 - По изменению №2 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.02.1990 г.-1940/ 1690 мм

\*3 - По изменению №2 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.02.1990 г. полная масса - 7460 кг

\*4 - По изменению №1 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.01.1989 г. -20,5л/100км  
\*5 - По изменению №2 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.02.1990 г. -6,17

\*6 - По изменению №2 к ТУ 37.001.1200-84 с 1.02.1990 г. вводятся дополнительные рессоры вместо корректирующих пружин

**Автобус ПАЗ-32051 (1994-98)**

Руководящий документ: ТУ 37.001.1200-84 с изменением №5 от 19.10.1994 г.  
Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с электропневматическим управлением и водительская)

Снаряженная масса, кг: 4680

Полная масса, кг: 7735   
\*1 - По изменению N°6 к ТУ37.001.1200-84 с 30.05.1995 г. число мест для сидения не более 23, их расположение для служебных автобусов может быть иным.

Остальные данные см. ниже **ПАЗ-3205 (1994-1998)**

Колесная формула: 4x2

Кузов: вагонного типа, несущий, цельнометаллический, сварной, с багажным люком в задней стенке

Число мест: 25 / 41\*1

Габаритные размеры, мм: 7000x2520x2960; База: 3600, Колея: 1940 / 1690;

Радиус поворота, м: 7,6

Максимальная скорость, км/ч: 90

Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км: 20,5

Двигатель: ЗМЗ-5112.10 (карбюраторный, V-8)

Рабочий объем, л: 4,25

Мощность, л.с.: 125 при 3200-3400 об/мин  
Крутящий момент, Нм: 294 при 2000-2500 об/мин

Сцепление: ГАЗ-53А (о дно дисковое, сухое, с гидроприводом)

КП: ГАЗ-53А (механическая, 4-ступенчатая); Praga 5PS 36.20 (механическая, 5-ступенчатая)

Передаточные числа механических КП:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | ГАЗ-53А | Praga 5PS 36.20 |
| I | 6,55 | 6,286 |
| II | 3,09 | 3,436 |
| III | 1,71 | 2,015 |
| IV | 1,00 | 1,393 |
| V | .— | 1,000 |
| зх | 7,77 | 5,571 |

Задний мост: ГАЗ-53А; Передаточное число ГП: 6,17

Размер шин: 8,25R20 (240R508)

Подвеска: передняя - на 2 продольных рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами,  
задняя - на 2 продольных рессорах с корректирующими пружинами и гидравлическими  
телескопическими амортизаторами

Рулевой механизм: MA3-5336, с гидроусилителем

Тормоза: рабочие - барабанные на всех колесах, с раздельным пневмогидравлическим приводом;  
стояночный - барабанный, на задние колеса, с тросовым приводом

Вместимость топливного бака, л: 105 (бензин А-76)

\*1 - По изменению №6 к ТУ 37.001.1200-84 с 30.05.1995 г. число мест для сидения не более 25, их расположение для служебных автобусов может быть иным

**Автобус ПАЗ-32051-110 (1995-2006)**

Руководящий документ: ТУ 37.001.1200-84 с изменением №6 от 30.05.1995 г.

Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с электропневматическим управлением и водительская)

Число мест: 23/42

Снаряженная масса, кг: 4680

Полная масса, кг: 7735

Двигатель: 3M3-5234.10 (карбюраторный, V-8), Рабочий объем, л: 4,67

Мощность, л.с.: 130 при 3200-3400 об/мин  
Крутящий момент, Нм: 314 при 2000-2500 об/мин

Сцепление: 3M3-5233 (однодисковое, сухое, с гидроприводом)

Тормоза: рабочие - барабанные на всех колесах, с раздельным пневмогидравлическим приводом;  
стояночный - барабанный, на задние колеса, с тросовым приводом\*2

\*1 - С 2003 г. выпускалась версия с рабочей тормозной системой, оснащенной АБС

Остальные данные см. ПАЗ-3205 (1994-1998)

**Автобус ПАЗ-32051-07 (1995-2006)**

Руководящий документ: ТУ 37.001.1200-07-95

Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с электропневматическим управлением и водительская)

Число мест: 20/38

Снаряженная масса, кг: 4915

Полная масса, кг: 7690

Остальные данные см. ниже **ПАЗ-3205-07 (1995-2006)**

Колесная формула: 4x2

Кузов: вагонного типа, несущий, цельнометаллический, сварной, с багажным люком в задней стенке

Габаритные размеры, мм: 7000x2520x2960; База, мм: 3600; Колея, мм: 1940 / 1690

Радиус поворота, м: 7,6

Максимальная скорость, км/ч: 90

Контрольный расход топлива при 60 км/ч, л/100 км: 17,6

Двигатель: ММ3 Д-245.7 (турбодизельный, Р-4)

Рабочий объем, л: 4,75

Мощность, л.с.: 122 при 2400 об/мин

Крутящий момент, Нм: 424 при 1300 об/мин

Сцепление: ММ3 (однодисковое, сухое, с гидроприводом)

КП: ПАЗ-3205-70 (механическая, 5-ступенчатая)

Передаточные числа КП: I - 5,63; II - 2,64; III - 1,48; IV - 1,00; V - 0,81; ЗХ - 5,36

Задний мост: ГАЗ-3306; Передаточное число ГП: 5,5

Размер шин: 8,25R20 (240R508)

Подвеска: передняя - на 2 продольных рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами,  
задняя - на 2 продольных рессорах с корректирующими пружинами и гидравлическими  
телескопическими амортизаторами

Рулевой механизм: MA3-5336, с гидроусилителем

Тормоза: барабанные на всех колесах, с раздельным пневмогидравлическим приводом;  
стояночный - барабанный, трансмиссию, с механическим приводом\*1  
Вместимость топливного бака, л: 105 (дизельное топливо)

\*1 - С 2003 г. выпускалась версия с рабочей тормозной системой, оснащенной АБС







