**04-062 ПАЗ-672 4х2 автобус малого класса на агрегатах ГАЗ-53, дверей 2+1, мест: сидячих 23+1+1, общее 37, предельно 45, снаряжённый вес 4.5 тн, полный вес 7.8 тн, ЗМЗ-672 115 лс, 80 км/час, 177519 экз., г. Павлово на Оке 1968-82 г.**

Расположенный в г. Павлово на Оке завод начал выпускать автобусы с 1952 года. Его первые машины имели капотную компоновку. В дальнейшем от этой конструкции отказались. И в 1958 году перешёл на выпуск бескапотных [ПАЗ-652](http://autohis.ru/sovietauto/paz/paz-652.php) вагонной компоновки. Выпуск ПАЗиков 652-х только начался, а им на смену уже готовили новую модель ПАЗ-672 на агрегатах перспективного грузовика ГАЗ-53.

ПАЗ–672 планировали сделать транспортом для перевозки людей в районах и пригородах.

**Долгая дорога к серийному выпуску**

К концу 1958 года разработка технической части проекта была закончена. Первый опытный образец появился спустя ещё год – в последний осенний месяц 1959-го. Следующий вариант обновлённого пассажирского транспортного средства собрали в 1960-м. Ещё три опытных образца были построены в 61-м и 63–м. На первый взгляд, он практически не отличался от своего предшественника. Но нём уже не было выявленных в процессе эксплуатации ПАЗ-652 недостатков и появились новые наработки: раздельный привод получила тормозная система.

Кузов был изменён до неузнаваемости: его вес был значительно снижен, в том числе и за счёт увеличения площади боковых окон. Общее количество опытных образцов составляло порядка двадцати шт. Фактически к концу 1965 г. автобус ПАЗ-672 был полностью готов к производству, и на него была полностью спроектирована вся технологическая оснастка, однако, из-за нехватки производственных площадей, первая товарная партия из 10 машин была выпущена только в 1967 г. Поточное же производство удалось запустить лишь в ноябре 1968 г, полностью прекратив сборку старых ПАЗ-652Б. Заново спроектированные кольцевые конвейера для сварки основных узлов: крыши, боковин, основания, сварочные стапели, современные окрасочные камеры, высокопроизводительные пресса и автоматное оборудование – все, что обеспечивало новую ступень развития производства и повышения качества выпускаемых автобусов, диктовало и повышенный уровень первоначальных затрат на стадии подготовки производства. Из-за задержки пуска нового прессово-кузовного корпуса от изначально планировавшейся постепенной смены модели, в конце концов, пришли к одномоментной замене без остановки главного конвейера. Этому способствовала высокая степень унификации кузовов ПАЗ-652Б и ПАЗ-672. Практически все новшества, примененные в процессе выпуска ПАЗ-652Б, были перепроверены в испытаниях разных по времени опытных партий ПАЗ-672.

Автобус этой модели имел вагонную компоновку. Салон ПАЗ-672 оборудован 23 пассажирскими сиденьями, полная вместимость – 45 человек с возможным непродолжительным заполнением до 58 человек. Небольшие размеры окон компенсировались вспомогательными у основания покатой крыши. Узкие двери с пневмоприводом могли пропускать за раз по одному пассажиру. В водительскую кабину имелась индивидуальная дверь, сама кабина отделялась от пассажиров шторкой или легкой перегородкой. Потолок кузова имел 6 вентиляционных люков.

ПАЗ-672 позаимствовал от ГАЗ-53А: 115-сильный, 4-тактный, верхнеклапанный карбюраторный двигатель Заволжского моторного завода полезным объёмом 4,25 л, мощностью 115 л.с.; механическую, 4-ступенчатая КПП и передний мост. Мотор располагался в переднем свесе машины, что обусловило смещение первой двери. Сцепление машины 1-дисковое, сухое с гидроприводом. В комплектацию зависимой рессорной подвески входили жидкостные телескопические амортизаторы ЗиЛ-157, надежно гасящие колебания кузова в процессе движения и обеспечивающие хорошее сцепление колес с дорожным покрытием и плавность хода.

**«Серийная жизнь» ПАЗ-672**

Прошёл ещё год и вновь автобус модернизировали. На этот раз увеличилась мощность двигателя, более надёжными стали тормозная система и гидроусилитель руля. Кроме того, провели герметизацию кузова. Автобус постоянно дорабатывался. Считалось, что в связи с многочисленными улучшениями ему присвоили марку ПАЗ-672Б. Это мнение ошибочно, Такой марки вообще не существовало.

К 1975-му до капремонта автобус мог пройти 320 000 км, через четыре года этот показатель увеличился ещё на 10 000 км. В 1980-м модернизированный ПАЗ-672М улучшил показатель сразу на 20 000 км. Эта модель прошла испытания в НАМИ на его собственном полигоне, а в самом конце 1982-го началось её массовое производство. Количество собранных за 7 лет автобусов с приставкой «М» составило 90 645 штук.

Заблуждаются те, кто утверждает, что новая осветительная техника (передние габариты и поворотники, как и задние квадратные фонари) устанавливалась только на модернизированных ПАЗах, точнее с 1982-м. В действительности световые приборы, отвечающие требованиям, установленным ЕЭК ООН, внедрялась с 1978-го поэтапно.

Первыми начали устанавливать задние фонари. Вторым – передние поворотники, объединённые с габаритными лампами.

**ПАЗ-672М. Автор: Николай Марков**

Работы над модернизацией конструкции автобуса ПАЗ-672 были начаты на заводе еще до того момента, как он встал на конвейер, а в металле образцы улучшенных машин строились с 1968 года. Последовательно появлялись проекты модернизированных машин с индексами ПАЗ-672М, ПАЗ-672Р, ПАЗ-3202. Часть из опробованных на них новшеств в ходе текущей модернизации была перенесена на серийные автобусы, продолжавшие выпускаться под прежним индексом.  
 Однако в 1981 году в ходе очередной переаттестации ПАЗ-672 на Государственный знак качества комиссия не утвердила надбавку к цене в 120 рублей в связи с устарелостью конструкции автобуса. В масштабах массового производства это означало для завода сокращение прибыли почти на 1,6 миллиона рублей и, как следствие, заметное ухудшение экономического положения и снижение зарплаты работников. Выходом из положения могла стать только срочная замена базовой модели. На доводку же и освоение перспективных автобусов ПАЗ-3205 заводу требовалось еще несколько лет. В сложившейся ситуации, когда подготовленного к постановке на производство преемника ПАЗ-672 не было, его необходимо было срочно «придумать». В результате заводчане пошли на хитрость, выдав очередной комплекс мероприятий по текущей модернизации автобуса ПАЗ-672 за освоение новой модели. Сам по себе комплекс оказался исчезающее малым: термошумоизоляция передней панели воздуховода системы отопления, травмобезопасные накладки на поручнях пассажирских сидений, улучшенная декоративная отделка салона, съемный чехол водительского сиденья, автоматическое включение «дворников» при использовании омывателя плюс повышение ресурса до капремонта до 350 тысяч километров. Кроме того, основной схемой окраски отныне становилась оранжевая – более качественной эмалью цвета «охра золотистая». Доработанным по такой схеме автобусам был присвоен индекс ПАЗ-672М, а их выпуск был начат с декабря 1982 года. Смены индексов прочих автобусов семейства не произошло в связи с ненадобностью. Выпуск автобусов ПАЗ-672М вместе с модификациями продолжался до 30 ноября 1989 года. С этого момента завод стал собирать ПАЗ-3205 – модель более соответствовавшую требования времени

Общее количество собранных ПАЗ-672 составляет 190150 штук и 98538 ПАЗ-672М.

## Модификации и машины на базе ПАЗ-672:

**ПАЗ-672 (1967—1982)** — базовый серийный автобус.  
**ПАЗ-672А** — прогулочно-экскурсионный (опытный), с облегченной крышей, без бокового остекления.  
**ПАЗ-672В (1970)** — шасси. Представляло собой основание кузова с двигателем, радиатором, КПП и рулевым управлением.  
**ПАЗ-672ВЮ (1973—1989)** — шасси в тропическом исполнении. Поставлялось на Кубу, где использовалось для производства автобусов марки Giron. Изготовлено 21 100 шасси.  
**ПАЗ-672Г (1983—1986)** — горный. Отличался двумя топливными баками по 105 л, ремнями безопасности на каждом сиденье, гидроусилителем рулевого управления и усиленными тормозами, отсутствием задней пассажирской двери и остекления в скатах крыши. Выпущено 575 автобусов.  
**ПАЗ-672Д (1972)** — дизельный (опытный). Построено 2 автобуса.  
**ПАЗ-672Ж (1985—1989)** — газобаллонный. Разработан совместно с Рязанским заводом газовой аппаратуры. Отличался газовыми баллонами, установленными в задней части крыши. Некоторые автопредприятия самостоятельно переоборудовали автобусы под использование газового топлива.  
**ПАЗ-672М (1982—1989)** — модернизированный. Часть автобусов выпускалась с одной пассажирской дверью, за счёт чего было добавлено два сидячих места.  
**ПАЗ-672С (1969—1989)** — в северном исполнении. Отличался окнами с двойным остеклением и без форточек, отсутствием окон в скатах крыши, дополнительным отопителем салона, более мощным генератором, наличием второго аккумулятора. Выпущено 7 147 автобусов.  
**ПАЗ-672Т (1975-?)** — туристский. Отличался распашными пассажирскими дверями, мягкими сиденьями с регулируемыми по наклону спинками, откидными багажными сетками, удлинёнными рессорами. Выпускался мелкими партиями.  
**ПАЗ-672ТЛ (1978—1979)** — передвижная лаборатория для комплексного исследования спортсменов на двух автобусах. Изготовлено 10 комплектов.  
**ПАЗ-672У (1969—1981)** — экспортный. Поставлялся в европейские социалистические страны и Монголию.  
**ПАЗ-672УМ (1981—1989)** — модернизированный экспортный.  
**ПАЗ-672Ю (1970—1989)** — экспортный тропический. Отличался применением коррозиостойких материалов, специальной резины и пластмасс, отсутствием остекления в скатах крыши, дополнительным бензобаком. Поставлялся в страны Африки, Юго-Восточной Азии и на Кубу.  
**ПАЗ-3201 (ПАЗ-677) (1972—1982)** — полноприводный автобус. Не имел задней двери, за счёт чего количество сидячих мест было доведено до 26 (к Олимпиаде-80 выпущена партия автобусов с двумя дверями). Предназначался для эксплуатации в условиях бездорожья.  
**ПАЗ-320101 (1982—1989)** — модернизированный полноприводный автобус.  
**ПАЗ-320107 (1975-?)** — шасси в тропическом исполнении.  
**ПАЗ-3201С (1973—1989)** — северный. Выпущено 6 114 автобусов.  
**ПАЗ-3742 (1977—1989)** — рефрижератор для перевозки скоропортящихся продуктов. На ПАЗе выпущено 806 рефрижераторов. С 1978 года к производству подключён Бакинский завод специализированных автомобилей. В 1980 году производство полностью передано на БЗСА. Народное название этих автобусов — «пингвины» (из-за изображения пингвина на задней двери рефрижератора)  
**ПАЗ-37421 (1977—1989)** — изотермический фургон. От ПАЗ-3742 отличался отсутствием холодильной установки. На ПАЗе выпущено 254 фургона. С 1980 года выпускался на БЗСА. **ПАЗ-3916 (1978—1979)** — телевизионная аппаратная. Разработана совместно с Кировоградским заводом радиоизделий. Изготовлено 22 аппаратных.  
**КТ-201 (? — 1982)** — ритуальный (катафалки). Переоборудовался Арзамасским заводом коммунального машиностроения из серийного ПАЗ-672. Автобус имел заднюю дверь и специальные полозья для гроба, пассажирские сиденья располагались вдоль бортов. **КТ-201А (1982—1989)** — ритуальный на базе ПАЗ-672М.  
**БакАЗ-3219 (1989—1993)** — пассажирский автобус на базе БЗСА-3742, с удаленной холодильной установкой, вырезанными окнами и вмонтированными сидениями. Производился в результате переизбытка комплектующих для рефрижераторов БЗСА-3742. Также на заводе БакАЗ (новое название Бакинского завода специализированных автомобилей) выпускалась медицинская лаборатория на базе пассажирского БакАЗ-3219.

**Технические характеристики**

**Автобус ПАЗ-672 (1967-72)**

Руководящий документ ТУ 37.025.400-67

Колесная формула 4x2

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

Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с вакуумным приводом и водительская)

Число мест 23 + кондуктор / 45

Габаритные размеры, мм 7150x2460x2834

База, мм 3600

Колея, мм 1900 / 1690

Радиус поворота, м 9

Снаряженная масса, кг 4535

Полная масса, кг 7830

Максимальная скорость, км/ч 80

Контрольный расход топлива при 30 км/ч, л/100 км 20,5

Двигатель ЗМЗ-672 (карбюраторный, V-8)

Рабочий объем, л 4,25

Мощность, л.с 115 при 3200 об/мин

Крутящий момент, кг-м . . .29 при 2000-2500 об/мин

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

КП ГАЗ-53 (механическая, 4-ступенчатая

Расположение рычага КП ... .на рулевой колонке

Передаточные числа КП I - 6,55; II - 3,09; III - 1.71; IV-1.00; 3.Х. - 7.77

Задний мост ГA3-53A

Передаточное число ГП 6.53

Размер шин 240-508 (8.25-20)

Подвеска: передняя - на 2 продольных рессорах с 2 гидравлическими телескопическими амортизаторам

задняя - на 2 продольных рессорах с дополнительными рессорами и 4 гидравлическими телескопическими амортизаторами

Рулевой механизм ПАЗ-672 с гидроусилителем ГАЗ-66

Тормоза: рабочие - барабанные на всех колесах, с раздельным гидроприводом и 2 гидровакуумными усилителями;

стояночный - барабанный, на трансмиссию с механическим приводом

Объем топливного бака, л 105 (бензин А-76

**Автобус ПАЗ-672 (1972-75)**

Руководящий документ ТУ 37.001.168-72

Число мест 23 + кондуктор / 37 / 45

Габаритные размеры, мм 7150x2440x2872

Колея, мм 1940 / 1690

Снаряженная масса, кг 4535

Полная масса, кг 7265 / 7825

Расположение рычага КП на полу

Остальные данные см. ПАЗ-672 (1967-1972)

**Автобус ПАЗ-672/1975-1982)**

Руководящий документ ТУ 37.001.168-75

Количество дверей: 3 (2 автоматические служебные с вакуумным приводом и водительская) \*1

Число мест 23 + кондуктор /37/45

Габаритные размеры, мм 7150x2440x2872\*2

Колея, мм . .1940 / 1690

Снаряженная масса, кг 4535

Полная масса, кг 7265 / 7825

Контрольный расход топлива при 50 км/ч, л/100 км 20,5 \*3

Двигатель ЗМЗ-672 (карбюраторный, V-8)

Мощность, л.с. ... 115 при 3200 об/мин \*\*

Расположение рычага КП на полу

Подвеска: передняя - на 2 продольных рессорах с 2 гидравлическими телескопическими амортизаторами,

задняя - на 2 продольных рессорах с дополнительными рессорами и 4 гидравлическими телескопическими амортизаторами \*5

\*1 - По изменению №4 к ТУ с 1981 г. предусматривался вариант с одной служебной автоматической дверью

\*2-По изменению №4 к ТУ с января 1981 г. - 7150x2390x2872 мм

\*3 - По изменению №1 к ТУ с 1978 г. - 24 л/100 км при 30 км/ч; по изменению №4 к ТУ

с января 1981 г. -22 л/100 км при 50 км/ч;

по изменению №5 к ТУ 37.001.168-75 с августа 1981 г. -23 л/100 км при 60 км/ч

\*4 - По изменению №5 к ТУ с августа 1981 г. -120 л.с. при 3200...3400 об/мин (данные

приведены в соответствие с действующими на двигатель ТУ 37.001.928-79)

\*5 - По изменению №4 к ТУ с января 1981 г. в. задней подвеске устанавливаются 2

амортизатора

Остальные данные см. ПАЗ-672 (1967-1972)

**Технические характеристики ПАЗ-672:**

|  |  |
| --- | --- |
| Проект, г | 1957—1967 |
| Выпускался, г | 1967—1989 |
| Экземпляры | 288688 |
| Полная масса, т | 7,825 |
| Снаряжённая масса, т | 4,535 |
| Макс. скорость, км/ч | 80 |
| Класс автобуса | малый |
| **Вместимость, чел.** | |
| Мест для сидения | 23 |
| Номинальная вместимость (5 чел/м2) | 45 |
| Полная вместимость (8 чел/м2) | 100 |
| **Габариты** | |
| Длина, мм | 7 150 |
| Ширина, мм | 2 440 |
| Высота по крыше, мм | 2 952 |
| База, мм | 3 600 |
| Просвет, мм | 280 |
| **Салон** | |
| Количество дверей для пассажиров | 2 |
| Формула дверей | 4+4 |
| **Двигатель** | |
| Модель двигателя | ЗМЗ-672 |
| Система питания | карбюратор |
| Тип топлива | бензин |
| Количество цилиндров | 8 |
| Мощность, л.с. | 115 |
| Крутящий момент, Н·м | 284 |
| Объём, см3 | 4 250 |
| Расход топлива при 60 км/ч, л/100 км | 21 |
| **Трансмиссия** | |
| Тип коробки передач | механическая |
| Количество передач | 4 |

**Статистика производства, шт.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
| ПАЗ-672 | 10 | 1080 | 10852 | 11279 | 11713 | 11771 | 12023 | 12081 | 12513 | 12585 | 13085 | 13347 |
| ПАЗ-672У | - | - | 203 | 318 | 388 | 312 | 540 | 466 | 512 | 621 | 426 | 482 |
| ПАЗ-672Ю | - | - | 37 | 145 | 169 | 167 | 76 | 168 | 200 | 204 | 254 | 315 |
| ПАЗ-672УМ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | \_ | 365 |
| ПАЗ-672Г | - | - | - |  | - | - | - | - | 5 | 10 | \_ | \_ |
| ПАЗ-672С | - | - | 10 | 20 | 30 | 50 | 100 | 275 | 300 | 300 | 353 | 400 |
| ПАЗ-672ТЛ | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | — | 1 |
| ПАЗ-3201 | - | - | - | - | - | 50 | 120 | 200 | 300 | 400 | 400 | 402 |
| ПАЗ-320101 | - | - | - | - | - | - | - | - | 300 | 300 | 363 | 400 |
| ПАЗ-3916 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | — | 9 |
| ПАЗ-672ВЮ (672-0001040) | - | - | - | - | 19 | 504 | 1000 | 1200 | 1506 | 1515 | 1506 | 1500 |
| ПАЗ-320107 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | \_ |
| ПАЗ-3742 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 41 | \_ |
| 3742Б-0000010  машкомплект |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  | 12 | 53 |
| 3742-0000015  машкомплект | \_ | \_ | \_ | \_ | \_ | \_ | \_ |  |  |  |  | 172 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1979 | 1980 | 1981 | 1982 | 1983 | 1984 | 1985 | 1986 | 1987 | 1988 | 1989 | 1990 | 1991 |
| ПАЗ-672 | 13 825 | 14 545 | 14 185 | 12 626 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-672М | - | - | - | 882 | 13215 | 12 780 | 13 210 | 13 165 | 12 399 | 12 607 | 11 825 | - |  |
| ПАЗ-672У | 411 | 313 | 258 | 141 | 169 | 163 | 215 | 339 | 240 | 300 | 90 | - |  |
| ПАЗ-672Ю | 286 | 327 | 288 | 387 | 391 | 373 | 371 | 339 | 279 | 343 | 323 | шт |  |
| ПАЗ-672УМ | 53 | 73 | 103 | 56 | 12 | - | - | - | - | - | - |  |  |
| ПАЗ-672Г | - | - | - | - | 25 | 150 | 201 | 199 | - | - | - | шт |  |
| ПАЗ-672С | 451 | 497 | 547 | 544 | 603 | 448 | 450 | 502 | 588 | 646 | 33 | ш/ш |  |
| ПАЗ-672ТЛ | - | 10 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | ~ |  |
| ПАЗ-3201 | 426 | 493 | 581 | 600 | 551 | 705 | 693 | 649 | 619 | 570 | - . | ~ |  |
| ПАЗ-320101 | 413 | 492 | 523 | 551 | 600 | 445 | 450 | 500 | 482 | 295 | ; - | - |  |
| ПАЗ-3916 | 13 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |  |
| ПАЗ -672В Ю | 1630 | 1750 | 1870 | 1750 | 1750 | 1750 | 1750 | 1737 | 1767 | 1743 | 1503 | 281 | 6 |
| ПАЗ-320107 | - | - | - | - | - | 5 | - | - | - | - | 54 | - |  |
| 3742-0000015  машкомплект | 277 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 37421-0000010  машкомплект | 166 | \_ | \_ | \_ | — | — | \_ | — | — | \_ | \_ | \_ |  |



