**04-138 ПАЗ-672А 4х2 прогулочно-экскурсионный автобус открытого типа, модификация автобуса ПАЗ-672, дверей 1+1, мест сидящих 27+5+1+1, снаряжённый вес 4.26 тн, полный вес 6.71 тн, ЗМЗ-672 115 лс, 80 км/час, опытный, 2 экз., г. Павлово на Оке 1967-68 г.**

****

Работа над проектом прогулочно-экскурсионного автобуса для курортных районов страны началась в четвертом квартале 1966 года параллельно с другими модификациями готовившегося к серии автобуса [ПАЗ-672](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672.html).

 Первоначально его вели под обозначением ПАЗ-672Ю, но уже в начале следующего, 1967-го года этот индекс получил экспортный вариант [ПАЗ-672 для стран с тропическим климатом](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672yu.html). Потом в некоторых источниках проскочило наименование ПАЗ-672УЮ (как кто-то в шутку высказался: «усеченный южный»), которое, естественно, не могло прижиться, так как в то же время начали готовить документацию на другой экспортный вариант – [ПАЗ-672У](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672u.html), для стран с умеренным климатом. В итоге, вернулись к «оставшемуся без машины» индексу ПАЗ-672А. Но поскольку этим индексом ранее «владел» [ПАЗ-672](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672a.html) опытный автобус на арочных шинах, то название чуть видоизменили и зарегистрировали автобус как ПАЗ-672А-экскурсионный.   
 Есть поверье, что в одной семье нежелательно называть новорожденного именем недолго прожившего брата, чтобы не закладывать его судьбу в прокрустово ложе неизбежно короткого века... Видимо, такое случается и с автобусами. В истории ПАЗа целая группа обозначений, повторявшихся в более поздних разработках, так и осталась в числе опытных.   
 Ранее автобусы типа «Рица» с открытым верхом приспосабливали для обслуживания туристов в Крыму и на Кавказе – автобусные экскурсии по живописным местам были очень популярны. Но специальных машин для этих целей не выпускали. Такие машины полукустарным способом на шасси [ГАЗ-51А](http://denisovets.ru/gaz/gazpages/gaz51a.html) и позже [ГАЗ-53A](http://denisovets.ru/gaz/gazpages/gaz53a.html) создавались на ремзаводах. Кроме того, использовали уже готовые автобусы, срезая крышу и верхнюю часть боковин, чтобы обеспечить максимально больший обзор. Так поступали с автобусами [ПАЗ-651](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz651.html), [ПАЗ-672](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672.html) и другими. Имеются даже фотографии подобных «моделей».   
 Спроектированная модель ПАЗ-672А отличалась от базовой отсутствием остекления боковин и задка, наличием раздвижной крыши для наилучшего обзора пассажиров. Кроме обычных рабочих и стояночного тормоза, автобус имел дополнительный аварийный тормоз с механическим приводом на задние тормозные механизмы. Поскольку отопление не требовалось, радиатор разместили по обычной схеме перед двигателем, а освободившееся место оборудовали для гида. Само собой, автобус радиофицировали. Сиденья выполнили индивидуальными, с увеличенными по высоте спинками. Число мест для сидения составляло 28, максимально допустимое число пассажиров ограничивалось 32-мя. Габариты автобуса – 7110 х 2370 х 2700 мм. Остальные характеристики полностью совпадали с аналогичными у базовой модели [ПАЗ-672](http://denisovets.ru/paz/pazpages/paz672.html).   
 Экскурсионный ПАЗ-672А разрабатывали по заданию Госкомитета по туризму. В 1967 году первую машину представили заказчику, получили "добро" на испытания, в марте 1968 года изготовили второй образец. В сентябре, после заводских испытаний, обе машины отправили на межведомственные госиспытания, в район Сочи. В марте 1969 года госиспытания были завершены, и автобус рекомендовали в серию. Однако, экскурсионный ПАЗ-672А так и остался в двух экземплярах.

**Д. А. Дементьев, Н. С. Марков**

**Автобусы ПАЗ. История и современность. Книга 1. М. 2013 г.**

В 1966 году в рамках работ по расширению 672-го семейства был подготовлен и утвержден технический проект на прогулочно-экскурсионный автобус открытого типа. Он предназначался для обслуживания туристских групп в южных курортных районах СССР. В радиофицированном салоне имелись места для 32 экскурсантов (в т. ч. для пяти из них - откидные в центральном проходе), а для гида отводилось место спереди рядом с водителем - там, где у обычного ПАЗ-672 размещался радиатор и кожух отопителя.  
 Перегородка, разделявшая кабину и салон, исчезла, салонный отопитель - тоже, а пространство между водителем и гидом занял компактный кожух моторного отсека. При этом радиатор располагался теперь непосредственно перед двигателем - доступ к нему открывал люк в передней панели. Автобус имел необычную конструкцию кузова: боковое остекление у него отсутствовало, а крыша с прозрачными скатами имела над центральным проходом широкий люк со сдвигающимся в обе стороны (вперед и назад) брезентом. Для посадки пассажиров служила единственная распашная дверь по правому борту. Так как автобус предполагалось эксплуатировать на горных дорогах, в его конструкции появилась аварийная тормозная система. Наконец, для улучшения плавности хода стандартные задние рессоры подверглись замене на удлиненные.

Первый опытный образец такой машины с кузовом № ЭЦ-100 был собран к сентябрю 1967-го и отправлен на испытания в Сочи. По их результатам на следующий год была доработана техдокументация, по которой затем изготовили второй опытный образец с кузовом № ЭЦ-104, отличающийся в деталях (оформление передней части кузова, кожух моторного отсека, сиденья и т.д.). Летом 1968 года оба образца были направлены на междуведомственные испытания: один - на Крымскую автобазу ВЦСПС в Ялту, второй - в Сочинское автотранспортное управление.

Стоит заострить внимание на названиях, которые в разное время носили эти автобусы. Первоначально, еще на стадии проекта, они получили внутризаводское обозначение ПАЗ-672Ю («южный»). Но к моменту междуведомственных испытаний за «экскурсионниками» был официально закреплен индекс ПАЗ-672А, как раз освободившийся накануне вследствие закрытия темы автобусов с арочными шинами. Интересно, что впоследствии индекс «672Ю» также был использован повторно для маркировки серийных автобусов в экспортном тропическом исполнении.

Испытания ПАЗ-672А выявили недостаточную эффективность рабочих тормозов в горных условиях, что потребовало создания новой тормозной системы с электродинамическим замедлителем. Все эти наработки впоследствии были использованы на горной модификации ПАЗ-672Г. Экскурсионные же автобусы в серию так и не были запущены - проект погубило ужесточение требований к пассажирским перевозкам: в конце 1960-х эксплуатация открытых автобусов в стране была запрещена. А два выпущенных образца ПАЗ-672А еще долгое время проходили эксплуатационные испытания: первый - в Анапе, а второй - в Усть-Каменогорске, где на него, по некоторым сведениям, установили 6-цилиндровый дизель Cummins.

C:\Users\Владимир\Desktop\фото в работе\в работе\04-099\Untitled.FR12 - 0003 - копия.tif

**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 |