**04-219 ПАЗ-3201С, ПАЗ-320101 4х4 автобус для работы на Крайнем Севере, дверей 1+1, мест только сидячих 26, вес: снаряженный 5.05/5.125 тн, полный 7.345/7.520 тн, ЗМЗ-672/ЗМЗ-672-11 115/120 лс, 80 км/час, 6114 экз., ПАЗ г. Павлово на Оке, 1975-88 г. в.**



*Из христоматийного труда Дементьева Д.А. и Маркова Н.С. «Автобусы ПАЗ. История и современность», в 2 кн. Книга 1. - Москва, 2013. Надеюсь в недалеком будущем появятся подобные глубокие исследования и по другим нашим автозаводам. Уважение и глубокая признательность авторам.*

**ПАЗ-672С**

Первый опытный образец автобуса для работы в условиях Крайнего Севера, получившего индекс «ПАЗ-672С», был собран экспериментальным цехом в июне 1965 года. Его отличиями от базовой модели стали утепленный кузов (двойное остекление, прослойка из пенопласта между наружной

и внутренней обшивкой), утепленный аккумуляторный ящик с обогревом, дополнительный независимый отопитель, более мощный генератор и морозостойкая резина. Для уменьшения теплопотерь конструкторы отказались от остекления в скатах крыши и в створках служебных дверей. Однако позже стекла в двери все-таки вернули из эстетических соображений.

Первое -боевое крещение ПАЗ-672С принял во время заводских испытаний в январе 1966 года, благополучно выдержав 1200-километровый перегон от Большого Невера до Якутска в условиях

60-градусного мороза. Летом этот же автобус подвергся испытаниям в противоположной климатической зоне, став участником автопробега Павлово-Москва-Ереван-Батуми-Сочи-Феодосия-Симферополь-Москва-Павлово. В это же время на стапелях экспериментального цеха

шла сборка второго, доработанного образца ПАЗ-672С. В январе 1967 года оба экземпляра северных «пазиков» повторили турне от Большого Невера до Якутска, но на сей раз уже в рамках этапа междуведомственных испытаний. По их результатам автобус ПАЗ-672С был рекомендован

к запуску в серию, и на заводе началась подготовка производства. Пока шло проектирование и изготовление оснастки, в экспериментальном цехе к августу 1968 года собрали третий, эталонный образец ПАЗ-672С специально для демонстрации на ВДНХ СССР. От прочих образцов он главным образом отличался серьезно переработанным кузовом и пассажирскими сиденьями. В 1969 году увидела свет первая опытная партия северных «пазиков» в количестве 10 штук. В течение трех последующих лет выпуск ПАЗ-672С не превышал нескольких штук в месяц, и лишь в 1973-м их годовой выпуск достиг отметки в 100 единиц (вдобавок к ним 2 опытных экземпляра с повышенными технико-эксплуатационными показателями собрали в экспериментальном цехе). Автобусы ПАЗ-672С покинули конвейер вместе с ПАЗ-672М в ноябре 1989 года, а их суммарный тираж составил 7147 экземпляров без учета опытных образцов. Кроме того, еще несколько малых партий ПАЗ-672С изготовили в 1980-х годах на Бакинском заводе специализированных

автомобилей (БЗСА).

**ПАЗ-3201**

Главной новинкой 1966 года стал принципиально новый вариант автобуса повышенной проходимости на базе ПАЗ-672. Павловские конструкторы отказались от концепции машины с арочными шинами на единственной ведущей оси, опробованной на ПАЗ-672А, в пользу варианта с двумя ведущими мостами и стандартными колесами. При всей своей простоте и неплохой проходимости автобус ПАЗ-672А обладал рядом врожденных недостатков: арочные шины сильно

шумели и быстро изнашивались на асфальте, обладали склонностью к заносу на обледенелых поверхностях, а их вес не оставлял водителю шансов самостоятельно перебортировать проколотое колесо в дороге.

Агрегатным донором для полноприводного ПАЗа стал новейший горьковский вездеход ГАЗ-66. Правда, в чистом виде от него автобусу досталась лишь 2-ступенчатая раздаточная коробка. Задний мост представлял собой симбиоз из деталей ГАЗ-53А (балка, редуктор, двускатные колеса) и ГАЗ-66 (кулачковый дифференциал повышенного трения). А передний мост автобуса отличался от

стандартного моста ГАЗ-66 наличием оригинальных переходников, позволяющих сохранить ширину колеи 1800 мм при установке колес типа ГАЗ-53А. Для улучшения проходимости кузов полноприводного автобуса был приподнят над мостами, что привело к повышению центра тяжести и увеличению склонности к опрокидыванию. По этой причине перевозка стоящих пассажиров полноприводным автобусом не предусматривалась в принципе.

Первый опытный образец вездехода, собранный в 1966 году, еще не имел собственного индекса и обозначался просто как «ПАЗ-672 4x4». Весной и осенью он успешно прошел цикл заводских испытаний на грунтовых дорогах близ Арзамаса. На следующий год в министерстве утвердили технический проект полноприводного автобуса, согласно которому он уже именовался как «ПАЗ-672ВП» (где «ВП» - аббревиатура «высокой проходимости»), а на заводе приступили к постройке второго, доработанного образца. В целях компенсации сокращения паспортной вместимости, конструкторы отказались от задней служебной двери на вездеходах, установив на ее месте еще одно двойное сиденье и поменяв планировку задней части салона. А поскольку кондуктор этим машинам также не полагался, число посадочных мест возросло с 23 до 26. В 1968 году из ворот экспериментального цеха вышел рестайлинговый вариант вездехода, отличающийся оформлением передней и задней частей кузова и интегрированным в правую боковину указателем маршрута. Вместе с предыдущим образцом в течение этого же года он был подвергнут заводским и междуведомственным испытаниям, обслуживая в период распутицы пригородные маршруты Вологда-Кириллов и Вологда-Тотьма. По завершении испытаний ПАЗ-672ВП был рекомендован госкомиссией к постановке на производство, подготовка которого началась на заводе в 1969 году. Попутно в 1968 году автобусу-вездеходу в соответствии с вступившей в силу отраслевой нормалью ОН 025 270-66 был присвоен оригинальный индекс «3201».

Окончательно конструкция полноприводного автобуса оформилась в 1971 году. когда на заводе откорректировали всю техническую документацию и собрали сразу 5 опытных образцов для проведения ресурсных испытаний. Ну, а первая товарная партия автобусов ПАЗ-3201 в количестве 10 единиц сошла с конвейера в октябре 1972 года. В ноябре и декабре на заводе собрали еще по 20 вездеходов, за весь следующий год - 120 экземпляров, а к восьмидесятым годам объемы годового выпуска полноприводных автобусов достигли 1000 штук. При этом с октября 1975 года автобус ПАЗ-3201 выпускался с государственным Знаком качества.

На протяжении всего периода выпуска вездеход ПАЗ-3201 параллельно с базовой моделью ПАЗ-672 подвергался текущей модернизации, затронувшей внешний вид (изменение светотехники в 1978 г.), интерьер (улучшенная отделка салона с конца 1982 г.) и силовой агрегат (внедрение 120-сильного двигателя ЗМЗ-672-11 с 1983 г.}. Постоянно увеличивался и ресурс автобуса до «капиталки»: при переаттестации на ГЗК в 1978 году его подняли со 180 до 230 тыс. километров, а позднее довели и до 270 тысяч.

В 1972 году на заводе была создана первая модификация ПАЗ-3201. Ей стал автобус для перевозки больных и раненых, оснащенный комплектом типового санитарного оборудования. В 1974-м изготовили опытный образец северного вездехода ПАЗ-3201C, традиционно направленный на приемочные испытания в Якутскую АССР. Несмотря на свое «холодное» предназначение, северные модификации автобусов подвергались испытаниям и в противоположных климатических условиях, в том числе и в песках Средней Азии

С 1975 года северный вездеход выпускался серийно под индексом ПАЗ-320101. Северные вездеходы ПАЗ-320101, как и ПАЗ-672С, окрашивались только в яркие цвета теплых тонов, чаще всего - в красный.

**Статистика производства, шт.**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 1967 | 1968 | 1969 | 1970 | 1971 | 1972 | 1973 | 1974 | 1975 | 1976 | 1977 | 1978 |
| ПАЗ-672 | 10 | 1080 | 10 852 | 11 279 | 11 713 | 11 771 | 12 023 | 12 081 | 12 513 | 12 585 | 13 085 | 13 347 |
| 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 | - | - |
| ПАЗ-672УМ | 53 | 73 | 103 | 56 | 12 | - | - | - | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-672Г | - | - | - | - | 25 | 150 | 201 | 199 | - | - | - | - | - |
| ПАЗ-672С | 451 | 497 | 547 | 544 | 603 | 448 | 450 | 502 | 588 | 646 | 33 | - | - |
| 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-672ВЮ | 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 |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |