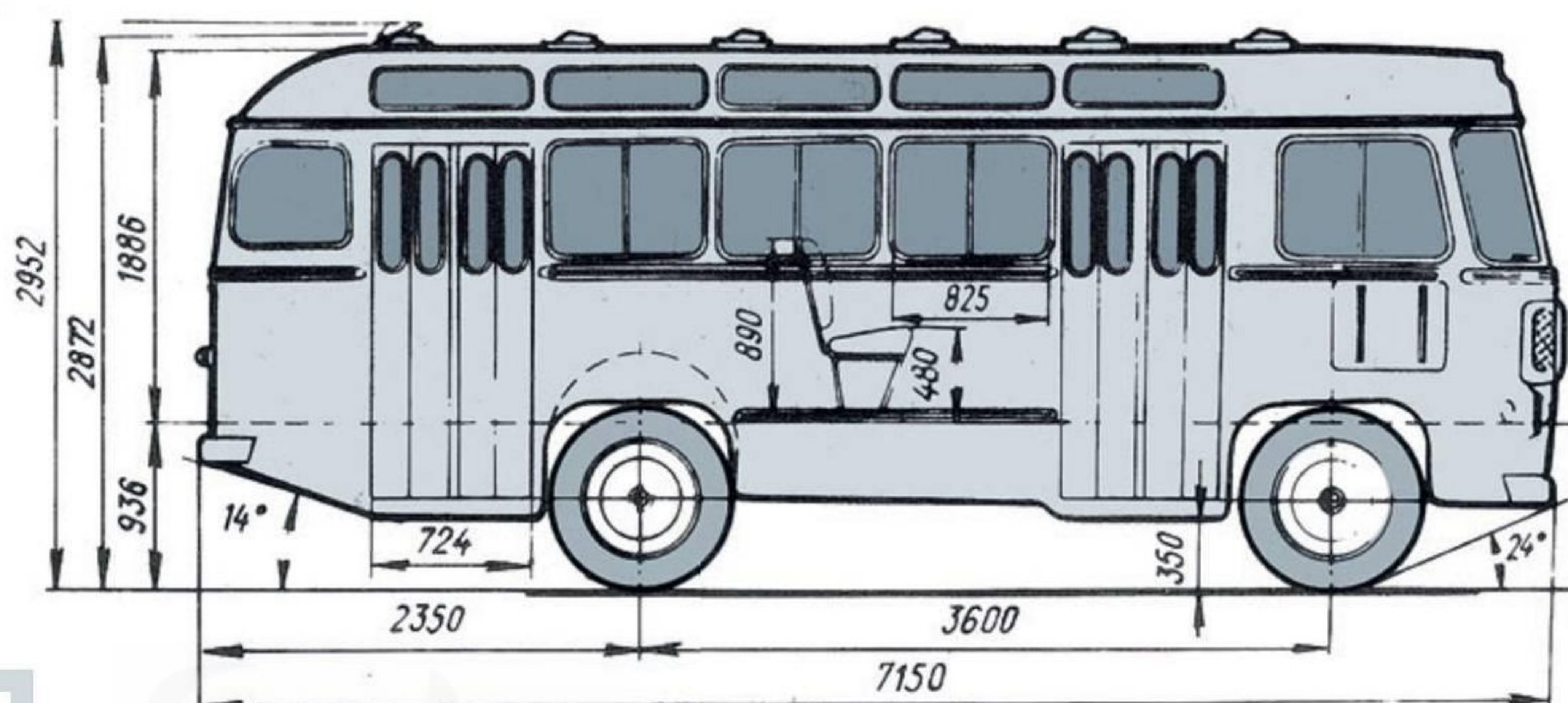


ВЗЯТЬ ЗА ОСНОВУ

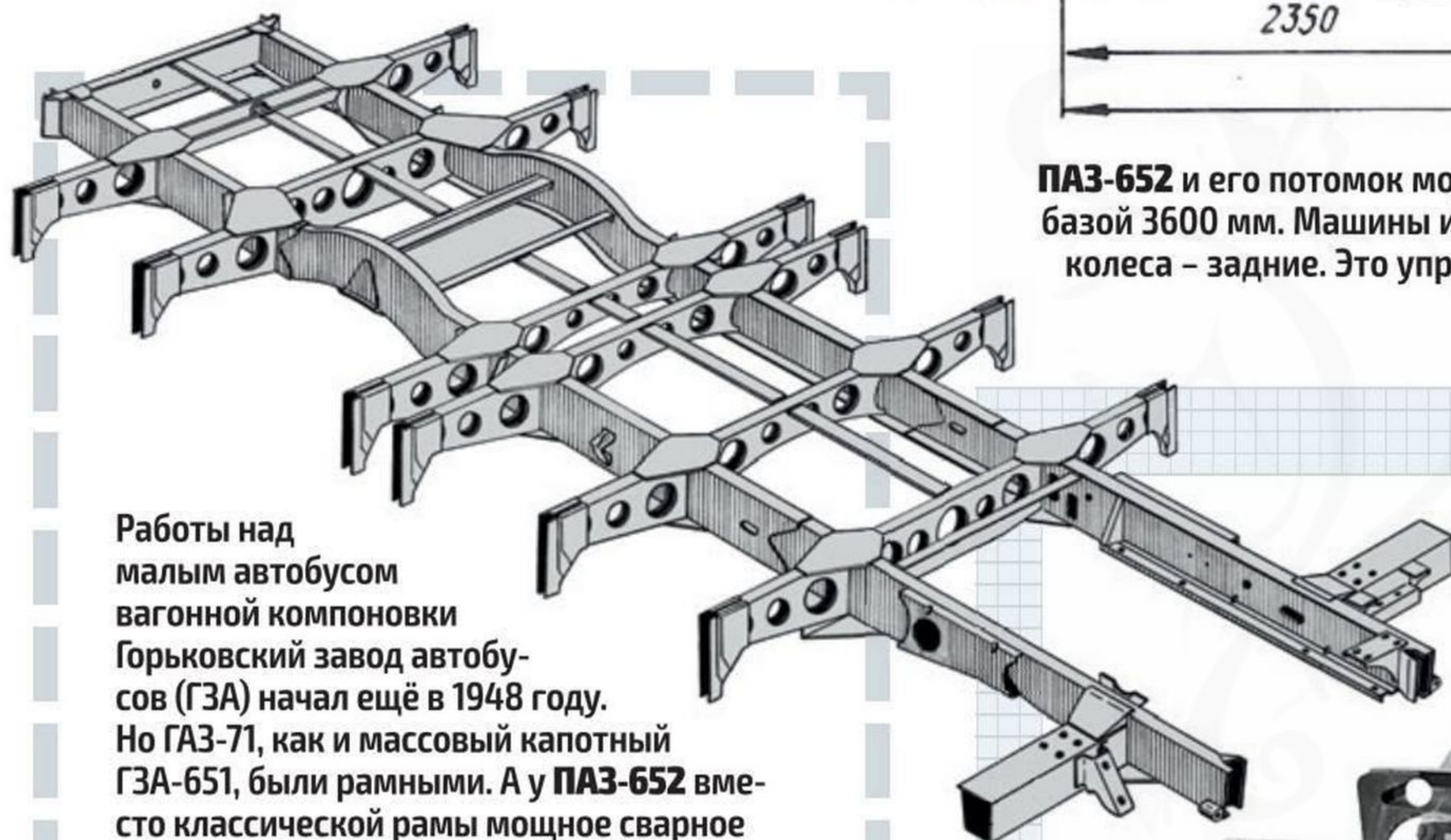
Самый массовый автобус СССР ПАЗ-672 родился из модели ПАЗ-652 – необычной и даже передовой.

Автор Сергей Канунников

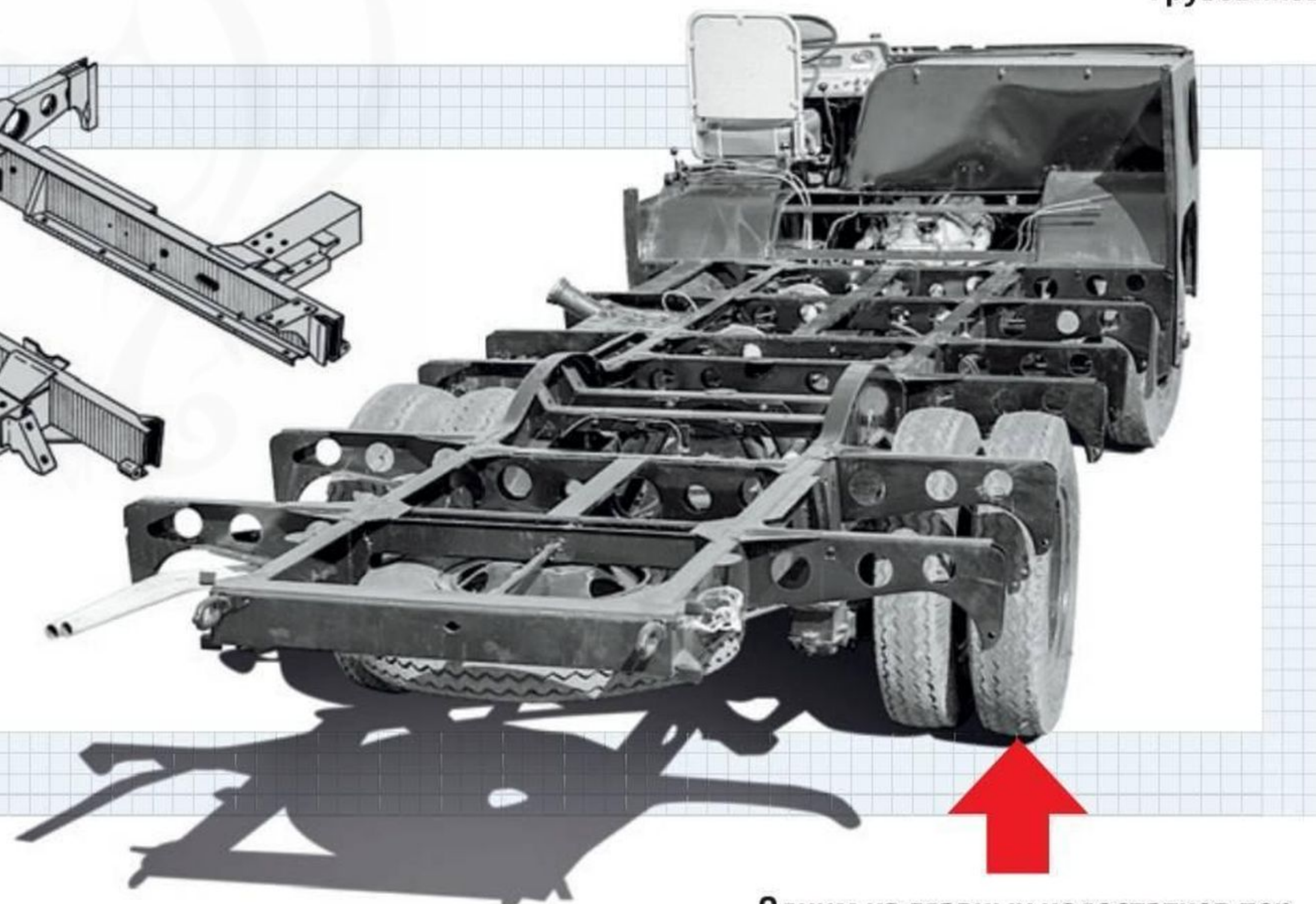
С этими небольшими автобусами в той или иной мере были знакомы все граждане СССР. Они служили рейсовыми в небольших городах и в сельской местности, служебными и специальными, самых разных назначений. Неброский, но складный с виду автобус ПАЗ-652 по конструкции был очень интересен. А уж в 1958 году, когда начинали его производство, даже передовым. Кстати, уникальность «пазиков» и в том, что их собирали на конвейере, что в мировом автобусном производстве случалось крайне редко.



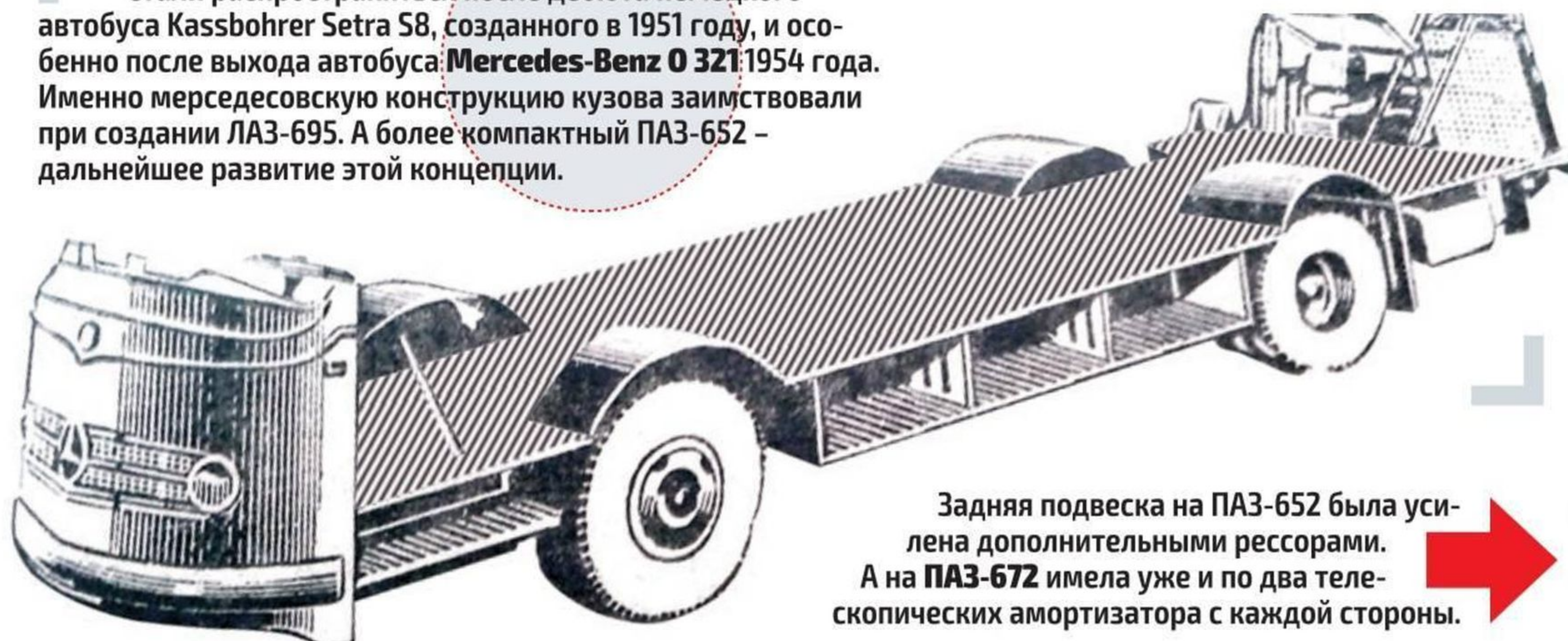
ПАЗ-652 и его потомок модели 672 – автобусы малого класса, длиной 7150 мм, с колесной базой 3600 мм. Машины имели классическую компоновку: двигатель – спереди, ведущие колеса – задние. Это упрощало использование серийных узлов и агрегатов от советских грузовиков.



Работы над малым автобусом вагонной компоновки Горьковский завод автобусов (ГЗА) начал ещё в 1948 году. Но ПАЗ-71, как и массовый капотный ГЗА-651, были рамными. А у ПАЗ-652 вместо классической рамы мощное сварное основание, соединенное сваркой с каркасом (фермой) кузова. Впервые в СССР подобную схему серийно применили на ЗИС-154 в 1945 году (ЗР № 3, 2021), основу конструкции которого заимствовали у американского автобуса Yellow Coach.

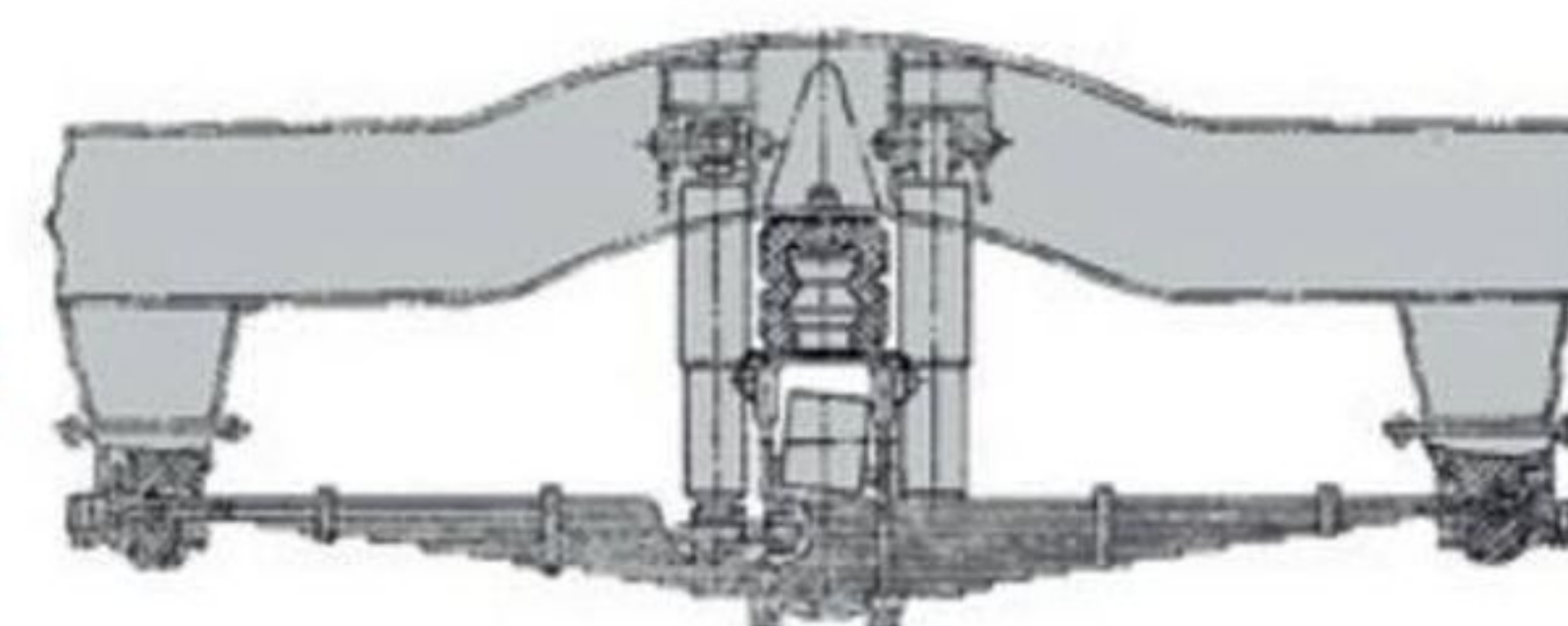


Автобусы с мощным сварным основанием в Европе стали распространяться после дебюта немецкого автобуса Kassbohrer Setra S8, созданного в 1951 году, и особенно после выхода автобуса Mercedes-Benz O 321 1954 года. Именно мерседесовскую конструкцию кузова заимствовали при создании ЛАЗ-695. А более компактный ПАЗ-652 – дальнейшее развитие этой концепции.

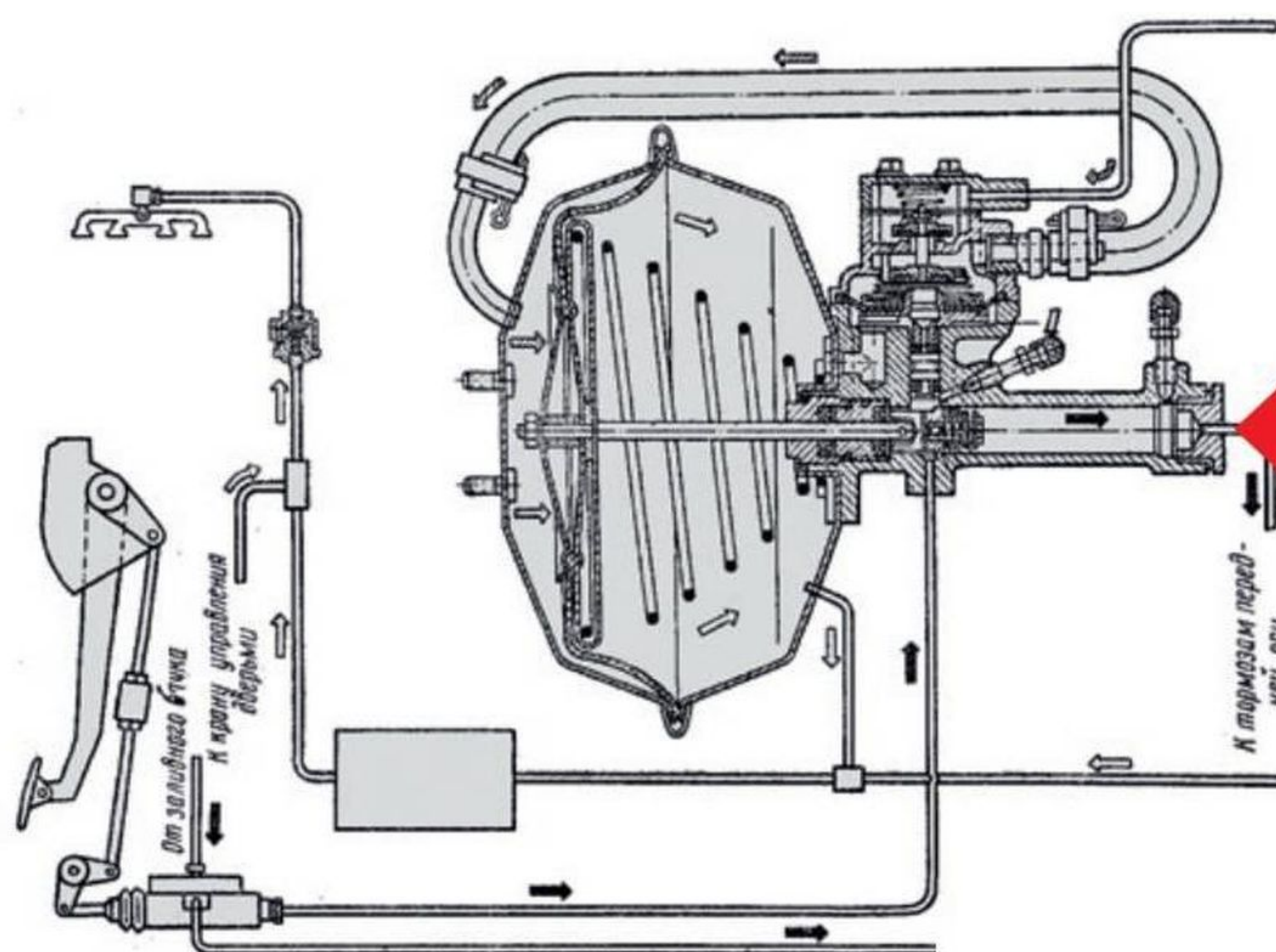
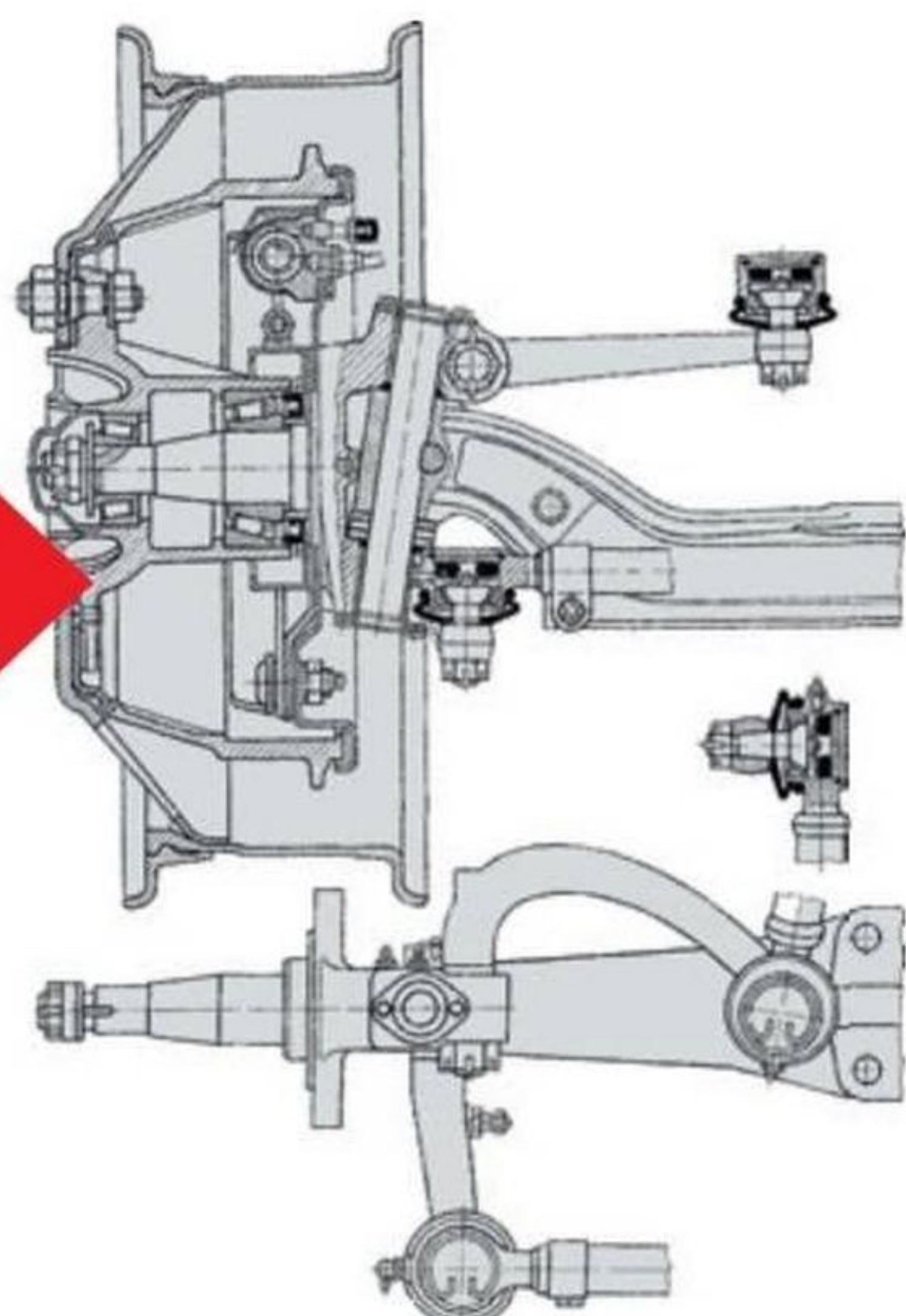


Задняя подвеска на ПАЗ-652 была усилена дополнительными рессорами. А на ПАЗ-672 имела уже и по два телескопических амортизатора с каждой стороны.

Одним из главных недостатков первых ПАЗ-652 стало именно слабое основание. В 1963 году на модификации ПАЗ 652Б основание усилили в нескольких местах. Эта конструкция и перешла на ПАЗ-672, выпуск которого начали в 1968-м. Кстати, основание в комплексе с силовым агрегатом и мостами (в том числе и в полноприводной версии) делали даже на экспорт – в качестве шасси для установки собственных кузовов кубинских автобусов Giron.

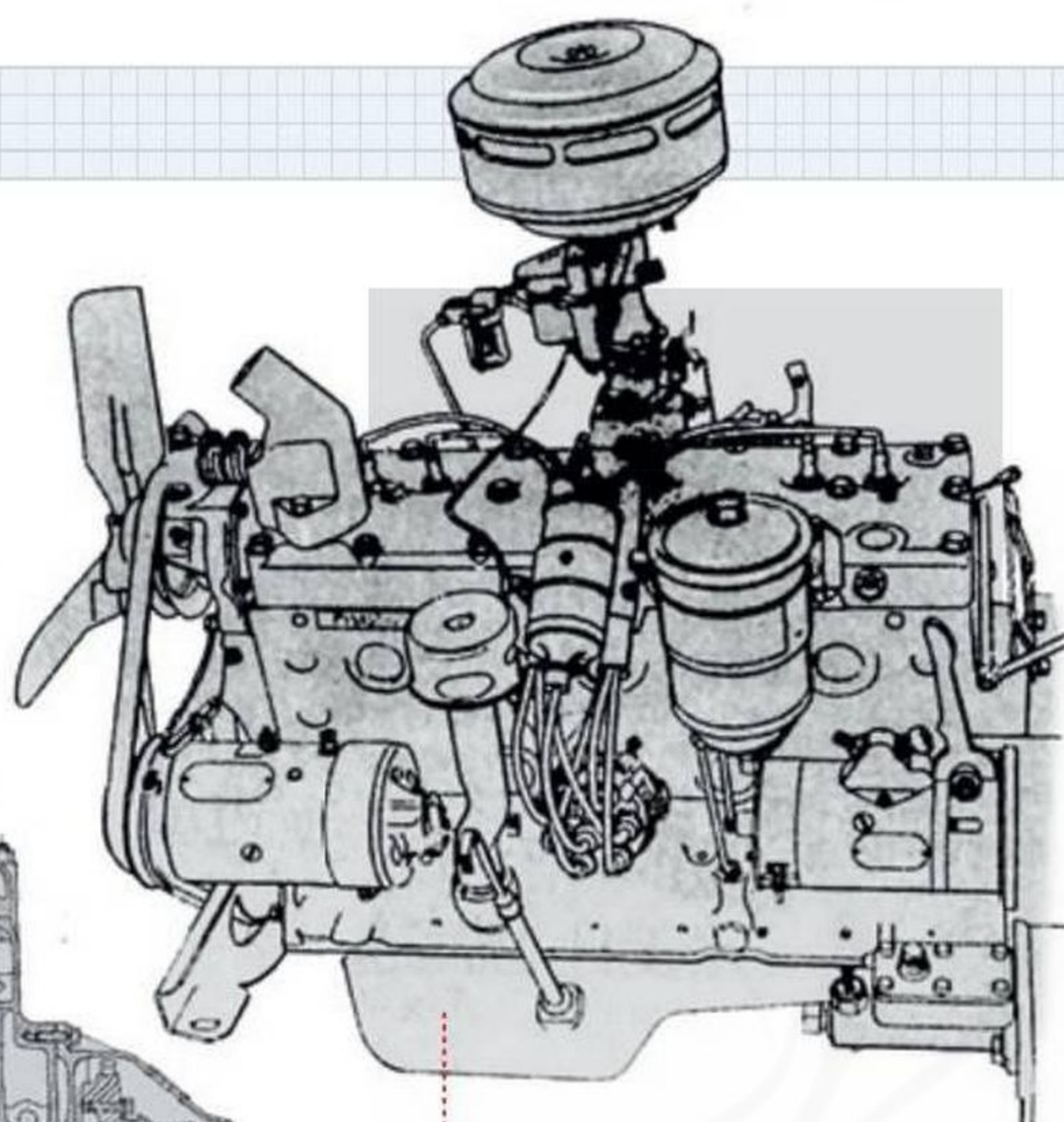


Передняя ось ПАЗ-652 представляла собой оригинальную балку, сделанную специально для автобуса, но – с деталями подвески от ГАЗ-51. Для машины полной массой 7640 кг ось оказалась слабой. Поэтому на более поздних ПАЗ-652Б и ПАЗ-672 использовали узлы от ЗИЛ-130.

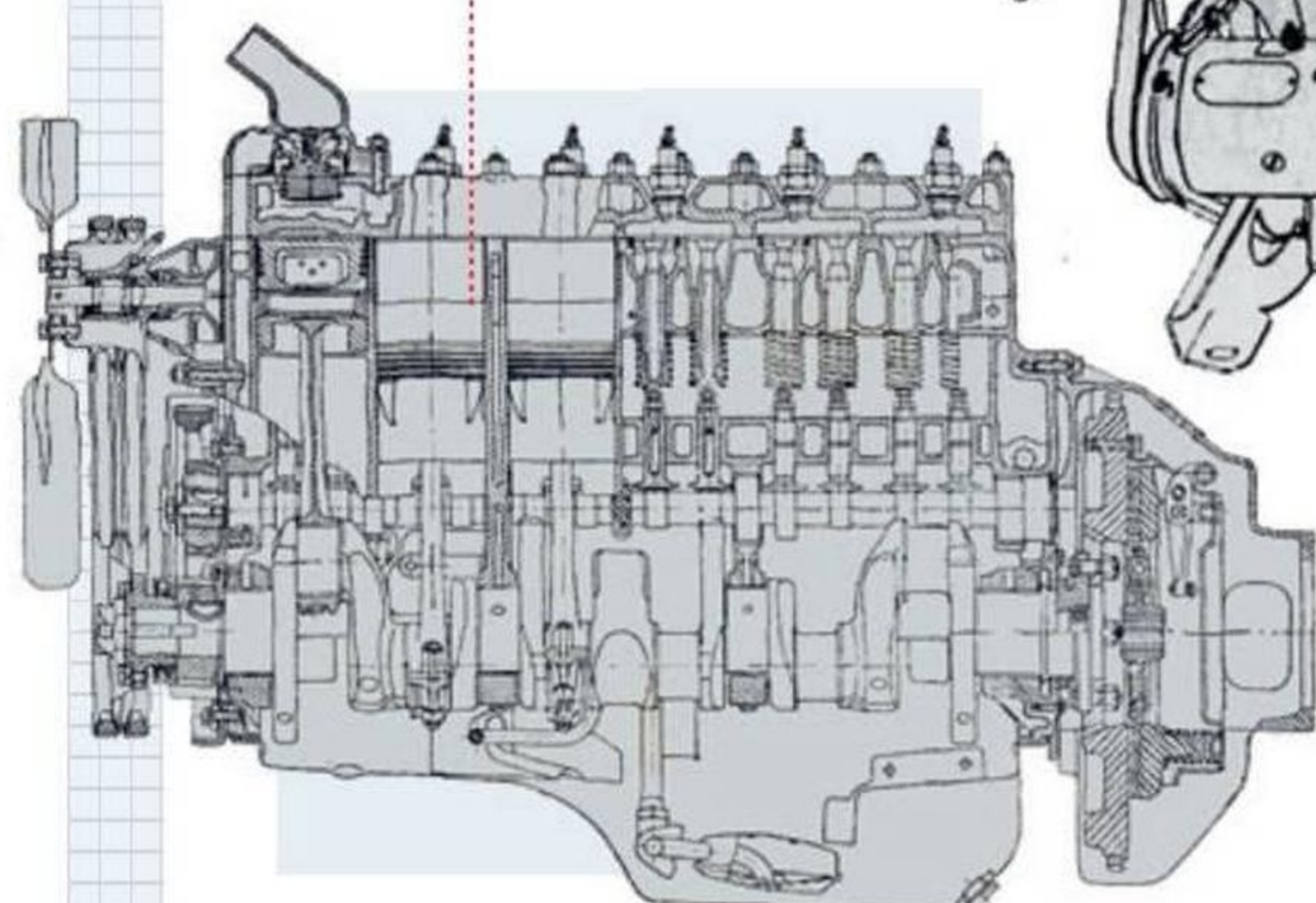


ПАЗ-652 стал первым в СССР автобусом с гидровакуумным усилителем гидравлических тормозов. Аналогичный ставили на грузовик ГАЗ-53. На ПАЗ-672 применили и разделенный надвое главный тормозной цилиндр. Каждая из частей обслуживала свой тормозной контур.

На ПАЗ-652 установили самый мощный вариант нижнеклапанной «шестерки» выпуска Горьковского автозавода – мотор ГАЗ-12. При рабочем объеме 3,5 л он развивал 90 л.с. и работал с четырехступенчатой коробкой передач от ГАЗ-51.



Семейство шестицилиндровых моторов ГАЗ происходило от американского двигателя Dodge D5 второй половины 1930-х. В СССР эти агрегаты ставили на множество моделей вплоть до 1989 года!



ЖИЗНЕННЫЕ СИЛЫ

Выпуск модернизированного ПАЗ-672 начали в 1968 году. На этом автобусе стоял уже двигатель V8 рабочим объемом 4,25 л (115 л.с.). Неоднократно модернизируя, ПАЗ-672 делали вплоть до 1989 года. К тому времени конструкция (особенно прожорливый бензиновый мотор) уже откровенно устарела. Тем не менее, новый ПАЗ-3205 в целом её унаследовал.

ПАЗ-652 и ПАЗ-672 стали самыми массовыми автобусами в СССР. С 1958 по 1963 год собрали 17 925 машин ПАЗ-652, с 1963 по 1968 году – 44 200 автобусов ПАЗ-652Б, а затем в 1968–1989 годах – ещё почти 289 тысяч ПАЗ-672!



Дизайн ПАЗ-652 был оригинальным, художники не заимствовали стилистику ни одной советской или зарубежной модели.

Декорируя первый опытный образец всем, что было под рукой, и не жалея хрома, создатели машины явно перестарались.



Серийный ПАЗ-652 выглядел скромнее прототипа, но вполне гармонично и для рубежа 1960-х – свежо. Позднее усовершенствованные боковые панели лишили ребер жесткости и часть шарма ушла.

А ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?



ПАВЛОВСКИЙ ТУРИСТ

Буква «Т» в названии павловского автобуса ПАЗ-665Т намекала на его туристическое призвание. Двигатель – видоизмененный ГАЗ-53 мощностью 124 л.с., скорость – 100 км/ч, количество мест для сиденья – 26 (плюс одно откидное). В 1966 году автобус покатыл своим ходом на международную выставку во Франции, где получил Серебряную медаль и множество положительных отзывов. Симпатичный «пазик» не доехал до серии, но модель 3205 выросла как раз из таких прототипов.



ПЯТЫЙ, НО ПЕРВЫЙ

Полноприводный автомобиль ИЖ-5 с несущим кузовом образца 1970 года на момент создания фактически не имел аналогов. Передним мостом и оригинальной «раздаткой» управляли с помощью одного рычага. Конструкторы отказались от промежуточного вала между коробкой передач и раздаткой, снизив шум и вибрацию трансмиссии. Передняя независимая подвеска – усиленная москвичевская, задняя – компактная торсионная. Для размещения 412-го мотора, который не влезал по высоте, изменили впускной трубопровод и установили горизонтальный карбюратор «Солекс». А дизайн для машины, которая была обречена ещё до рождения, особого значения не имел.



СПЕЦИАЛИСТ ПО ТРОТУРАМ

Одной из первых малогабаритных тротуароуборочных машин в СССР стала Т-1, созданная в 1958 году. Это был небольшой одноосный тягач, к которому, в зависимости от времени года, мог жестко крепиться необходимый модуль. В результате получалась зимняя машина Т-13 или летняя Т-1Л с передними ведущими и задними управляемыми колесами.

У Т-1 было правое расположение органов управления. Дверь с левой стороны вела к двигателю – двухцилиндровому СД-44 (14 л.с.), который делал Ирбитский мотозавод. На московские улицы первая партия подобных машин (35 штук) вышла трудиться зимой 1958/1959 годов.



ТРАМВАЙ ПО ДНУ ЕНИСЕЯ

Возле Саяно-Шушенской ГЭС расположился поселок гидроэнергетиков, которые её обслуживают. Основным способом добраться на работу является трамвай: маршрут занимает 15 минут. Часть трассы проходит по бывшему дну Енисея. А ещё это – последняя трамвайная система, построенная в СССР.

КРУТОЙ ТРАКТОР

Трактор МТЗ-52К, созданный в семидесятые годы на базе знаменитого МТЗ-52, действительно был крутым по сути, поскольку мог работать на крутых склонах. В передней подвеске перекокс происходил с помощью параллелограммной рамы, а сзади пришлось устанавливать отдельные приводы колес. В 1974 году по аналогичной схеме был создан более мощный МТЗ-82К, который мог работать на склонах крутизной до 20 градусов.



АЭРОПОЕЗД ИЗ 1933-ГО

В 1933 году в московском Центральном парке культуры и отдыха им. Горького появилось необычное сооружение: кольцевая деревянная эстакада с масштабной копией так называемого Аэропоезда Вальднера. Конструктор – философ, музыкант и изобретатель-самоучка Севастьян Севастьянович Вальднер.

Модель длиной 2,5 м развивала скорость до 120 км/ч. Продувка модели в ЦАГИ подтвердила возможность достижения скорости 250 км/ч, а теоретические исследования показали, что при движении свыше 300 км/ч устойчивость экипажа должна быть «исключительно высока».

Аэропоезд в натуральную величину должен был вмещать 300 пассажиров. Два двигателя по 530 л.с. обещали весьма значительную даже по нынешним временам скорость 250–300 км/ч. Для малозагруженных направлений был разработан вариант на 80 мест. Обнаружилась высокая устойчивость системы к снежным заносам: снег с экспериментальной эстакады не требовалось счищать.

