**04-140 БЗСА/БакАЗ/BakAZ-3742 модель 1989 г. 4х2 изотермический автофургон гп 3.3 тн на платформе ПАЗ-672 для перевозки скоропортящихся продуктов, дверей 3, мест 2, снаряжённый вес 4.5 тн, полный вес 7.8 тн, ЗМЗ-672 115 лс, 80 км/час, Баку 1989-93 г.**



БЗСА/БакАЗ:

Бакинские центральные автомастерские

С 1961 г. Бакинский завод автозапчастей

С 1978 года БЗСА - Бакинский Завод СпецАвтомобилей, он же БИАЗ - Бакы Ихтисаслашдырылмыш Автомобиллер Заводу

С 1991 года - Бакинский автозавод (БакАЗ), он же BakAZ - Baki Avtomobil Zavodu.

 В 1961 году на базе Бакинских центральных автомастерских был основан Бакинский завод автозапчастей. Завод рос, развивался и в 1976 году при подготовке к производству автомобилей для перевозки скоропортящихся продуктов в городских условиях ПАЗ-3742 и ПАЗ-37421 руководство Минавтопрома СССР приняло решение готовить их выпуск в Баку, перепрофилировав Бакинский завод автозапчастей в завод спецавтомобилей БЗСА, позже БакАЗ. Конструкторы завода участвовали в разработке конструкторской документации на изотермические и рефрижераторные фургоны, внешне напоминавшие автобусы "ПАЗ-672". Стажировку на ПАЗе проходил достаточно большой контингент работников будущего БЗСА.

 Первые опытные образцы **ПАЗ-3742** - рефрижераторов для перевозки скоропортящихся продуктов в городских условиях на базе автобуса ПАЗ-672 появились в 1977 году. В этом году удалось сдать в сбыт 53 машины. Индекс ПАЗ-3742 и ПАЗ-37421 (изотермический фургон аналогичной конструкции) получили не сразу, а лишь перед запуском в серию, в III квартале 1977 года. До того времени машину называли «авторефрижератор на базе ПАЗ-672».

 ПАЗ 3742 оснащался 8-цилиндровым V-образным бензиновым силовым агрегатом ЗМЗ-672, объемом 4.2 л. Двигатель способен продуцировать мощность в 115 л.с. и крутящий момент в 284 Нм. Расход топлива на скорости 60 км/час составляет порядка 21 л/100 км. Взятый за базу каркас кузова ПАЗ-672Б обварили глухими панелями, в четырех местах предусмотрев распашные двери: две справа, по одной слева и сзади (не считая двери водителя). Две двери сразу за водительской кабиной предназначались для обслуживания холодильный установки. Все внутренние панели выполнялись из алюминия. Днище рабочего отсека сконструировали в виде ванны из трехмиллиметрового листового алюминиевого сплава, в качестве термоизоляции кузова использовали уже проверенные самовспенивающиеся материалы, применявшиеся на производстве ПАЗ-672С и ПАЗ-3201С, а также пенополиуретан и пенополистрол. Изотермический фургон ПАЗ-37421, созданный и выпускавшийся в одно время с авторефрижератором ПАЗ-3742, отличался от последнего отсутствием холодильной установки.

 С 1978 года, вплоть до запуска на БЗСА собственной сварочной линии, ПАЗ поставлял в Баку готовые машины для установки холодильного оборудования, а в дальнейшем — лишь машинокомплекты кузова, двигатели и мосты поставлялись с Горьковского автозавода. В 1980 г. производство автобусов ПАЗ-3742 и ПАЗ-37421 было полностью перенесено в Баку.

 В конце 1988 г. с целью удешевления производства кузов сделали прямоугольной формы, снаряжённый вес уменьшился на 300 кг, возросла грузоподъёмность. Авторефрижератор получил новый индекс ПАЗ-3742-01, а фургон - ПАЗ-37421-01.

 Серийный выпуск ПАЗ-3742 и ПАЗ-37421 в Баку продолжался около 9 лет и прекратился в 1989 году одновременно с прекращением производства базовой модели ПАЗ-672.

 В 1991 году Бакинский Завод СпецАвтомобилей был переименован в Бакинский АвтоЗавод (БакАЗ) - Baki Avtomobil Zavodu.

 Из оставшихся сборочных комплектов и давальческих машин выпуск фургонов, получивших марку БакАЗ-3742, продолжался мелкими партиями и в 90-е годы. Выпускались и пассажирские автобусы БакАЗ-3219 на базе рефрижераторов БакАЗ-3742 – они были без холодильника, с вырезанными окнами и установленными сидениями. Производился в результате переизбытка комплектующих для рефрижераторов БЗСА-3742. Также на базе БакАЗ-3219 выпускали и передвижные медицинские лаборатории. Качество сборки этих машин было ужасным: в массе своей они развалились или сгнили в труху еще до конца 1990-х.

 Потом сборочные комплекты закончились, завод перестал приносить прибыль, стало выгоднее закупать зарубежную использованную технику. Автосборочное производство на территории Азербайджана имело очень сложную логистику доставки комплектующих и слишком маленький рынок сбыта после развала СССР. БакАЗ существования в условиях свободного рынка не вынес.

**Из неизвестного журнала:**

«Бакинский завод автозапчастей участвовал в разработке конструкторской документации на изотермические и рефрижераторные фургоны на базе ПАЗиков. Через два года предприятие реконструировали под выпуск этих фургонов и переименовали в Бакинский завод специальных автомобилей (БЗСА). Серийный выпуск рефрижераторов начался 24 мая 1978 года. Эти бело-синие фургоны с надписью «Продукты» очень легко вспомнить: на задней дверце у них красовались нарисованные пингвины со снежинкой. За этот рисунок фургоны и получили соответствующее прозвище - Пингвины.

 Основной моделью считался рефрижератор ПАЗ-3742 с автономной холодильной установкой, а его изотермическая модификация несла индекс ПАЗ-37421. Оба фургона мало чем отличались внешне от хорошо известного автобуса ПАЗ-672, на базе которого были выполнены. Только вместо окон у них были глухие борта, а для погрузочно-разгрузочных работ предусмотрены две одностворчатых двери, боковая и задняя. Грузоподъемность такого автобусного фургона составляла 2,5 тонны.

 В 1989 году Бакинский автозавод на базе того же ПАЗика начал выпускать фургон общего назначения ПАЗ-374211-011. Его уже отличали более простые плоские формы, свойственные обычным фургонам. От ПАЗика остались лишь -голова» и агрегаты. Изготавливать такой фургон было проще и дешевле. А двухстворчатая задняя дверь значительно облегчила жизнь тем. кто эксплуатировал бакинские фургоны. Но это всё были полумеры, автозаводу же нужна была собственная новая модель.

 И такой фургон появился и 1991 году. Правда, назвать его абсолютно новым очень трудно. В его основе лежали агрегаты всё того же ПАЗика, зато появилась откидывающаяся вперёд современная кабина от МАЗа. Фургон 4706 и был выпущен небольшой партией в начале 90-х годов. Надо признать, что затея с БЗСЛ-4706 удачной. В городском хозяйстве просто необходим манёвренный бескапотный средне-тоннажный фургон. Гиганты отечественного автопрома только сейчас приходят к выпуску подобной техники. Вспомним, например, белорусский МАЗ-4370 или российский КамАЗ-4308. Л БЗСА-1706 появился на 10 лет раньше!

 Конечно, азербайджанский фургон изготавливался на ПАЗовских, читай ГАЗовских. агрегатах и современными их уже тогда трудно было назвать но многим пригодился бы именно такой недорогой и неприхотливый автомобиль. Жаль, что идея умерла, так и не получив своего дальнейшего развития.

 После развала «могучего и нерушимого» кабины от МАЗа стали далеким и и недоступными, и завод в основном продолжал выпускать упрощённые фургоны с внешностью ПАЗика, в том числе изотермические и рефрижераторные. Используя опыт постройки фургонов, на БакАЗе. а именно так завод стал называться с начала 90-х годов, попытались освоить БакАЗ-3219. История вернулась на круги своя. В Баку начинали с

переоборудования автобуса ПАЗ-672 в фургон, а пришли к переделке того же фургона в автобус.

 Из всей продукции Бакинского автозавода автобус под индексом 3219 у нас наименее известен. Дело в том, что эта модель официально называлась не автобусом, а специальным пассажирским автотранспортным средством (СПАС) и не была сертифицирована в России, хотя её некоторые экземпляры эксплуатировались в Дагестане, Нижнем Новгороде и дааже в Москве. А после нескольких катастроф с участием БакАЗ-3219 его вообще запретили использовать в России».

**Технические характеристики ПАЗ 3742**

|  |  |
| --- | --- |
| Модельный год | **1977** |
| Тип кузова | **Автобус** |
| Длина, мм | **7315**  |
| Ширина, мм | **2440**  |
| Высота, мм | **3104**  |
| Колея передняя, мм | **1940** |
| Колея задняя, мм | **1690** |
| Колесная база, мм | **3600** |
| Диаметр разворота, м | **19** |
| Снаряженная масса, кг | **4535** |
| Полная масса, кг | **7825** |
| Количество дверей | **3** |
| Количество мест | **2** |
| Привод | **Задний** |
| Тип двигателя | **Бензиновый** |
| Число цилиндров / расположение | **8/V-образный** |
| Мощность двигателя, л.с / оборотах | **115/3200** |
| Рабочий объем двигателя, см³ | **4250** |
| Крутящий момент, н·м / оборотах | **284/2000** |
| Вид топлива | **А-76** |
| Объем топливного бака, л | **210** |
| Максимальная скорость, км/ч | **80** |
| Расход топлива на трассе, л на 100 км | **21.0** |
| Тип коробки передач | **Механическая, 4 передачи** |
| Усилитель руля | **Гидроусилитель** |
| Передняя подвеска | **Зависимая, рессорная** |
| Задняя подвеска | **Зависимая, рессорная** |
| Передние тормоза | **Барабанные** |
| Задние тормоза | **Барабанные** |
| Размер шин | **8,25-20** |