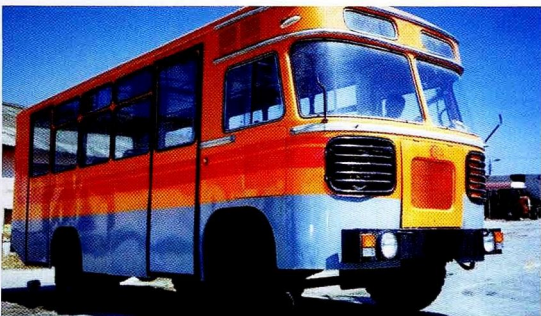


тобусним заводом участвовал в разработке конструкторской документации на изотермические и рефрижераторные фургоны на базе ПАЗиков. Через два года предприятие реконструировали под выпуск этих фургонов и переименовали в Бакинский завод специальных автомобилей (БЗСА). Серийный выпуск рефрижераторов начался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

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 борты, а для погрузочно-разгрузочных работ предусмотрены две односторонние 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 в 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 получил наименование БЗСА-4706 и был выпущен небольшой



Из всей продукции БакАЗа автобус 3219 у нас наименее известен

партии в начале 90-х годов. Надо признать, что затем с БЗСА-4706 по своей задумке была весьма удачной. В городском хозяйстве просто необходим машинный бескапотный среднетоннажный фургон. Пингаты отечественного автопрома только сейчас приходят к выпуску подобной техники. Вспомним, например, белорусский МАЗ-4370 или российский КамАЗ-4308. А БЗСА-4706 появился на 10 лет раньше!

Конечно, азербайджанский фургон изготавливался на ПАЗовских, читай ГАЗовских, агрегатах и современными их уже тогда трудно было назвать, но многим пригоди-

лся 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 далёкими и недоступными, и завод в основном продолжал выпускать упрощённые фургоны с внешностью ПАЗика, в том числе изотермические и рефрижераторные. Используя опыт постройки кабриолетов, на БакАЗе, а именно так завод стал называться с начала 90-х годов, попытались освоить новую продукцию - автобусы БакАЗ-3219. История вернулась на круги своя. В Баку начинали с

переоборудования автобуса ПАЗ-672 в фургон, а приняли 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 ее отдельные экземпляры эксплуатировались в Дагестане, Нижнем Новгороде и даже в Москве. А после нескольких автокатастроф с участием БакАЗ-3219 его вообще запретили использовать в России, но в Азербайджане

На этом фургоне от прародителя ПАЗика остались лишь «голова» и агрегаты

Фургон, созданный на основе кузова автобуса БакАЗ-3219

