**06-062 ЕрАЗ-762ВДП, двойной пассажирский, 4х2 3-дверный заднеприводный грузопассажирский пикап гп 775 кг на базе ЕрАЗ-762В, мест 5, снаряжённый вес 1450 кг, полный вес 2625 кг, ЗМЗ-4021/УМЗ-4178 90/92 лс, 110 км/час, г. Ереван 92-95 г. в.**



 История ЕрАЗ-762 уходит своими корнями в Латвию, на знаменитый РАФ, где на базе РАФ-977Д была изготовлена серия развозных фургонов РАФ-977К, грузоподъёмностью 850 кг. Пробная партия была выпущена в 1962 году. Мощности РАФа не позволили развернуть их производство. Было найдено неожиданное решение: в самом конце 1964 года Совмин Армянской СССР принял решение «Об организации в г. Ереване в строящихся корпусах завода «Автопогрузчик» завода по выпуску автомобилей-фургонов грузоподъемностью 0,8-1,0 т». Еще одним распоряжением №795 тот же Совмин АССР переименовывает завод «Автопогрузчик» в Ереванский автомобильный завод, ЕрАЗ.

 Первые фургоны ЕрАЗ-762 собрали весной 1966 года. В то время выпуск машин на предприятии велся по стапельной технологии из «рафовских» машинокомплектов, поэтому проектная мощность завода была очень скромной — не более двух тысяч автомобилей в год. Однако уже в начале 1970-х годов на ЕрАЗе появились собственное штамповочное производство и конвейер, а чуть позднее и новый цех с современным подвесным конвейером, позволявшим выпускать до 12 тысяч машин в год. И по дизайну, и по конструкции ЕрАЗ-762 был аналогичен модели РАФ-977, созданной на базе «Волги-21». Автомобиль оснащался двигателями объемом 2,4 литра и мощностью 70–85 л. с. Грузоподъемность машины составляла одну тонну, а у более поздних вариантов - 1,15 тонны.

 С 1966 по 1971 годы выпускался фургон **ЕрАЗ-762**, который имел гладкие стенки бортов и восемь продольных гофров на крыше.

 С 1971 по 1976 годы выпускался фургон **ЕрАЗ-762А**, который получил штамповки-фальшокна на боковинах кузова, а также в дверях грузового салона (панели кузова аналогичны автобусу РАФ-977ДМ).

 С 1976 по 1979 годы выпускался фургон **ЕрАЗ-762Б**, который получил двигатель от автомобиля ГАЗ-24-01 «Волга». Внешне отличался наличием трех выпуклых гофрированных полос на боковинах и задней части кузова, поперечными гофрами крыши а также иной, более сложной штамповкой фальшокон. Вместо бензобака от ГАЗ-21 внедрен бак от ГАЗ-24 с низкой горловиной, поэтому ее лючок опущен ниже.

 С 1979 года был освоен выпуск фургона **ЕрАЗ-762В.** Внешне он отличался тем, что вместо трех ярусов выпуклых полос на панелях кузова и дверях появились вогнутые подштамповки, прерывающиеся у стыков. В 80-х годах световые приборы приведены в соответствие Правилам ЕЭК ООН: внедрены новые, "камазовские" подфарники, изменены рассеиватели задних фонарей, использованы "европейские" оптические элементы фар (ФГ-140). В конце восьмидесятых вместо двигателя ЗМЗ-24-01 используется модернизированный вариант ЗМЗ-4021. В 1990-х двигатель заменен на УМЗ-4178; вместо волговского бензобака внедрен уазовский, на части машин (особенно модификаций ВГП и ВДП) использовались алюминиевые бамперы с черными пластмассовыми закруглениями и пластмассовые облицовки радиатора.

 Помимо стандартных фургонов, в небольших количествах на предприятии выпускали изотермический автомобиль ЕрАЗ-762И, проводились эксперименты по созданию микроавтобуса и рефрижераторного фургона. В 1988 году появился пятиместный фургон-комби ЕрАЗ-762ВГП, ГП – грузопассажирский, а в 1992 году — грузовичок ЕрАЗ-762 ВДП, ДП - двойной пассажирский, пятиместный фургон с небольшим грузовым кузовом и двойной кабиной, но таких машин сделали совсем немного. По задумке конструкторов ЕрАЗ-762 ВДП предназначался для фермеров, но наибольшим спросом пользовалась у частных предпринимателей. Грузоподъемность такой машины составляла 775 кг, по заказу кузов мог комплектоваться съемным тентом. В тот момент конкурентов на рынке не было: российские заводы только разворачивали производство аналогичных модификаций («Псковавто», УАЗ), а импортные аналоги были слишком дороги.

 В 1980-х годах завод приступил к реконструкции для освоения новой модели автофургона современного дизайна ЕрАЗ-3730, а также рефрижератора ЕрАЗ-37301 и микроавтобуса ЕрАЗ-3218 на его базе. В начале 1990-х годов завод оказался в сложной ситуации: с одной стороны распад СССР привел разрыву связей с поставщиками и потребителями, с другой — спрос на устаревшую машину упал до минимума. В итоге, в 1995 году выпуск автомобилей ЕрАЗ-762 окончательно прекратился.

**Технические характеристики:**

Длина 5030 мм. Ширина 1790 мм. Высота 2180 мм. База 2700 мм.

Колея спереди/сзади 1410/1420 мм. Передний свес 1000 мм. Дорожный просвет 205 мм.

Грузовой отсек мм: длина 3300, ширина 1640, высота 1385, погрузочная высота 780.

Компоновка переднемоторная, заднеприводная, Колёсная формула 4х2

Кузов - цельнометаллический, закрытый, вагонного типа, четырёхдверный. В грузовом

помещении одна боковая и одна задняя одностворчатая дверь.

Число мест 2

Грузоподъёмность 1150 кг.

Снаряженная масса 1475 кг, на переднюю ось 880 кг, на заднюю ось 595 кг.

Полная масса 2625 кг, на переднюю ось 1210 кг, на заднюю ось 1415 кг.

Радиус поворота по оси следа внешнего переднего колеса 6,5 м. наружный габаритный 6,7 м.

Максимальная скорость 110 км/час

Контрольный расход топлива при 50 км/час 12 л/100 км

Двигатель ЗМЗ-4021/УМЗ-4178: карбюраторный, рядный, четырёхцилиндровый, четырёхтактный.

Диаметр цилиндров и ход поршня 92х92 мм. Рабочий объём 2445 см³, Степень сжатия 6,7

Порядок работы цилиндров 1-2-4-3

Максимальная мощность 90/82 л.с. при 4000 об/мин.

Максимальный крутящий момент 17 кгс\*м (166,7 Н\*м) при 2200 об/мин.

Карбюратор К-124

Напряжение электрооборудования 12 В, Аккумуляторная батарея 6СТ-60ЭМ

Сцепление однодисковое, сухое.

Коробка передач трёхступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах.

Передаточные числа коробки передач 3,12; 1,77; 1,00; З.Х. - 3,74.

Главная передача одинарная, гипоидная. Передаточное число главной передачи 4,55.

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с двухгребневым роликом.

Передняя подвеска независимая, пружинная с поперечными рычагами; амортизаторы гидравлические, телескопические.

Задняя подвеска на продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические,

телескопические.

Рабочие тормоза барабанные на все колёса с гидравлическим приводом.

Стояночный тормоз барабанный с механическим приводом на трансмиссию.

Число колёс 4+1, Шины 7,00-15

Топливный бак 55 л. Топливо бензин А-76.

|  |  |
| --- | --- |
| ЕрАЗ-762 | (1966—1971)  |
| ЕрАЗ-762А | (1971—1976)  |
| ЕрАЗ-762Б | (1976—1979)  |
| ЕрАЗ-762В | (1979—1996)  |
| ЕрАЗ-762ВГП | (1988—1996) — пятиместный [фургон](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D1%83%D1%80%D0%B3%D0%BE%D0%BD_%28%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8C%29)  |
| ЕрАЗ-762ВДП | (1992—1996) — пятиместный [пикап](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D0%B8%D0%BA%D0%B0%D0%BF_%28%D0%BA%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%29)  |
| ЕрАЗ-762Р |  — рефрижератор  |