

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 399 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 86 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 181

СССР  
И СОЦСТРАН



## ГАЗ-3302 «ГАЗЕЛЬ»

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЛУТОРКИ  
ЭКОНОМИЧНАЯ, МАНЕВРЕННАЯ, УДОБНАЯ  
ОПТИМАЛЬНЫЕ РЕШЕНИЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №181, 2016

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: Анастасия Жаркова

Главный редактор: Дарья Клинг

Старший редактор: Наталья Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: Александр Якутов

Финансовый директор: Полина Быстрова

Операционный директор: Елена Прудникова

Менеджер по маркетингу: Михаил Ткачук

Менеджер по продукту: Светлана Юхина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ №ФС 77-63920 от 09.12.2015

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ:

**+ 375 17 279-87-87** (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,

а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,

ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.

Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 399 руб.

Розничная цена:

89,99 грн, 86 900 бел. руб., 1290 тенге

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–10:

© [hdrmaps.com](http://hdrmaps.com);

стр. 3–7, 10–15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»

© 2016 Издатель ООО «Де Агостини»  
ISSN 2071-095X

Редакция благодарит Дениса Орлова  
за предоставленную информацию,  
а также Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова за помощь  
в подготовке выпуска

#### 3D графика:

Наиль Хуснутдинов и Максим Омельченко



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

Дата выхода в России 3.02.2016

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Первое, что сегодня приходи на ум при упоминании слова «Газель» — это горьковский мини-грузовик или микроавтобус, а вовсе не парнокопытное животное из семейства антилоп, обитающее в саваннах Африки.**

### «Побочный продукт»

В советское время процесс создания новых автомобилей растягивался на года, а то и на десятилетия. А «Газель» появилась «как черт из табакерки». К тому же она была совершенно не похожа на все то, что производил отечественный автопром в грузовом сегменте.

Непривычным было все: и уровень комфорта в кабине водителя, и необыкновенная обзорность через гнутые стекла, и маленькие для грузовика 16-дюймовые колеса, пластмассовый топливный бак, вклеенное ветровое стекло... В то же время машина не получилась «оторванной от жизни» — большинство агрегатов и узлов были целиком заимствованы от других отечественных автомобилей или слегка видоизменены. Поэтому вопрос о ремонтопригодности нового автомобиля и снабжении запасными частями ни у кого не возникал.

Если за рубежом легкие грузовики полной массой 3,5 т относятся к самому популярному классу, то в Советском Союзе такие автомобили долгое время вообще не выпускались. Исправить ситуацию пытались неоднократно, но практически безрезультатно. Вообще-то именно с полуторок (грузовых автомобилей грузоподъемностью 1,5 т) начался наш автопром. Первым советским автомобилем стал полутонный АМО Ф-15, да и первым массовым автомобилем в СССР опять же оказалась полуторка — ГАЗ-АА. Но потом автомобили малой грузоподъемности благополучно «похоронили».

Виной всему была плановая экономика, работавшая «от достигнутых показателей». Вот и автопроизводителей регулярно призывали к росту показателей — каждый следующий грузовик должен был весить меньше своего предшественника, а груза брать больше. Да и автохозяйства были не слишком заинтересованы в маленьких машинах, ведь все измерялось в тонно-километрах. Соответственно производилась и оплата труда водителей, выделялись фонды на горюче-смазочные материалы. А много ли заработаешь в таких условиях на маленьких автомобилях? В то же время в прессе постоянно появлялись фельетоны

и критические статьи о том, как нерационально используется отечественный автотранспорт — для перевозки «пары коробок» часто гоняли огромный грузовик.

Нужда в новой полуторке зрела давно. В очередной раз решением этого вопроса занялись в первой половине 80-х годов. В НАМИ были созданы прототипы новых мини-грузовиков НАМИ-0267 (цельнометаллический фургон) и НАМИ-3305 (бортовой грузовик) полукапотной компоновки, когда кабина немного надвинута на двигатель. Доводку этих автомобилей в 1988 году поручили Ульяновскому автомобильному заводу, так как их серийный выпуск под индексом КиАЗ-3727 планировали наладить на новом Кировобадском автомобильном заводе в Азербайджане, который фактически вошел в состав ПО «Ульяновский автомобильный завод». Необходимо добавить, что горьковчане активно участвовали в процессе создания новой полуторки: главный конструктор грузовых автомобилей ГАЗа Александр Михайлович Бутусов тогда довольно часто выступал на совещаниях в Москве как оппонент со своими экспертными заключениями по конструкции новой машины (существовала такая практика), а горьковские конструкторы оказывали практическую помощь Ульяновскому автозаводу в доработке несущего кузова фургона.

В недалеком будущем опыт этого сотрудничества окажется весьма кстати.

Правда, кировобадский проект шел со скрипом. Основная причина — в отсутствии подходящего дизельного двигателя. К тому же новый завод требовал огромных вложений, а в это время страна постепенно скатывалась в экономический хаос, возникший на волне «перестройки». С началом националистических волнений в Азербайджане и разговоров о независимости от «старшего брата» вопрос со строительством Кировобадского автозавода и вовсе повис в воздухе.

В Министерстве автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения в срочном порядке стали искать новое предприятие под производство полуторки — теперь уже в Российской Федерации. Среди претендентов рассматривали и Горьковский автомобильный завод (ГАЗ), но в конечном итоге выбор пал на Брянский автомобильный завод (БАЗ).

Брянский завод переживал нелегкие времена — военные заказы сократились в разы, а гражданской продукции предприятие практически не выпускало. Производство срочно надо было догрузить хотя бы чем-нибудь, иначе уникальное оборудование завода простаивало, а высококлассные специалисты прозябали без работы и зарплаты.



Бортовой автомобиль ГАЗ-3302 «Газель»







Опытный образец бортового грузовика НАМИ-3305

в дальнейшем использовать и на легковых автомобилях, например в модификациях такси.

### Незанятая ниша

К реализации собственного проекта новой полуторки на Горьковском автомобильном заводе подошли на рубеже 1989–1990 годов. Инициатива исходила от А. М. Бутусова. Он активно участвовал в обсуждении всех этапов проекта автомобиля КиАЗ-3727, поэтому как никто другой понимал значение этой машины для завода и страны. Дальновидно поступил и главный конструктор автозавода Александр Дмитриевич Просвирнин, поддержавший это начинание. Следуя в фарватере НАМИ, завод сначала рассматривал вариант машины с несущим кузовом. Но вскоре этот вариант отпал сам собой, так как существующая технология сборки грузовиков в Горьком тогда предусматривала обязательное наличие рамы

Не совсем понятно, почему в Брянске не использовали уже готовый к запуску проект КиАЗ-3727, а затеяли разработку своей полуторки. К тому же обратились за помощью к английской компании *IAD Ltd*, которая не имела представления о том, какие

пытался добиться выделения средств на разработку принципиально нового малотоннажного автомобиля. Организация производства малотоннажника напрашивалась сама собой, поскольку завод массово выпускал легковой авто-

## «Газель» была совершенно не похожа на все то, что производил отечественный автопром в грузовом сегменте

автомобили нужны в Советском Союзе. Уже тогда в Брянске что-то пошло не так. Впрочем, в советское время в перспективы мини-грузовиков грузоподъемностью 1,5 т верили слабо. Специалисты оценивали потребности в таких машинах сначала в 10 тысяч в год, позже не более 20–25 тысяч. Одним словом, в министерстве полуторка считалась чем-то вроде побочного продукта автопроизводства. Впрочем, были в нашей стране и более дальновидные товарищи. Например, директор Горьковского автомобильного завода Борис Павлович Видяев. Он справедливо полагал, что одними среднетоннажниками завод «сыт не будет», хотя причин для беспокойства вроде бы не было: предприятие осваивало новые модели грузовиков, а с конвейера сходили проверенные временем ГАЗ-53А и ГАЗ-66. Суммарно — до тысячи автомобилей в день! Но узость сегмента выпускаемых в Горьком грузовиков волновала руководство завода, особенно в условиях нарождающейся рыночной экономики. Поэтому Видяев

мобиль «Волга», агрегаты и узлы которого можно было использовать в новом проекте, тем самым сократив расходы на освоение производства. В перспективе процесс мог принять и обратный характер: так, дизель, освоенный для полуторки, можно было бы

как основы грузовика. Кардинально менять технологию производства грузовиков на заводе не собирались, поэтому решено было делать рамную полуторку. Правда, в Москве такая позиция не вызвала понимания, ведь несущий кузов — это

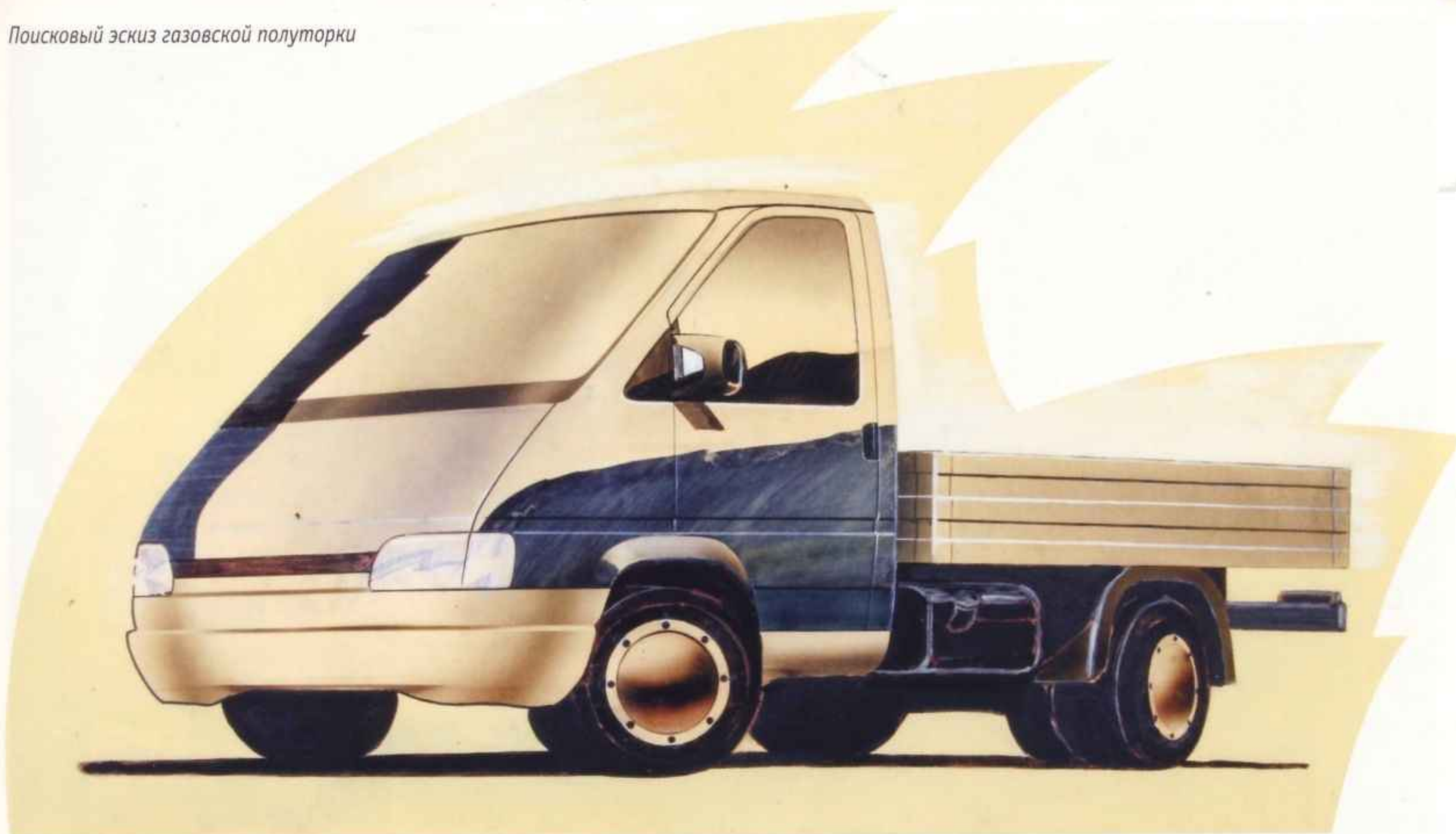


Пластилиновый натурный макет в заводском художественно-конструкторском бюро (ХБК)





Поисковый эскиз газовской полупортки



снижение собственной массы автомобиля, удешевление массового производства и т.д. Но жизненные реалии диктовали несколько иную позицию, а практика показала, что в наших условиях именно рамный грузовик является более конкурентоспособным.

В то время никто еще толком не представлял, в каких условиях будет работать новая полупортка и кто будет ее основным потребителем. О частных вообще речь не шла, так как грузовые машины в Советском Союзе частным лицам не продавались. Лишь с началом «перестройки» и кооперативного движения появилась потребность в частных коммерческих автомобилях. Но государство здесь проявляло большую осторожность — на начальном этапе продавать частникам разрешили лишь некоторые виды фургонов, созданных на базе легковых машин, например ИЖ-2715 или ЕрАЗ-762. Но даже этот официальный «ручеек» был настолько слабым, что в масштабах всего государства оставался практически незамеченным. С развалом Советского Союза экономическая ситуация в стране несколько изменилась: все вдруг бросились заниматься

коммерцией, и потребность в частных грузовиках стала расти в геометрической прогрессии. Частники и коммерсанты начали прибирать к рукам все, на чем можно было возить груз, совершенно не задумываясь о рентабельности перевозок, возможностях ремонта и обслуживания техники. Но именно эта стихия и позволила сформировать рынок частных автоперевозчиков. Поэтому когда в 1994 году появилась «Газель», было уже абсолютно ясно,

кто станет главным потребителем этой машины. Новые полупортки сметались из автосалонов моментально, как только поступали в продажу. Предприниматели с удовольствием меняли свои ГАЗы и ЗИЛы на более экономичную, маневренную и удобную «Газель». Немаловажным оказался и тот факт, что новым грузовиком можно было управлять с правами «легковой» категории, так как его полная масса не превышала 3,5 т.



Двусторонний пластилиновый макет в натуральную величину (правая и левая стороны отличаются друг от друга).

Левая (от зрителя) сторона легла в основу окончательного варианта оформления «Газели»





## От планов к делу

Разработку нового грузовика в Нижнем Новгороде (город Горький переименовали в Нижний Новгород в 1990 году) начали фактически по собственной инициативе и на свои средства в рамках отводимого заводу бюджета на НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы). Наверное, именно этим объясняется то, что на всю эту «самодеятельность» в Министерстве автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения смотрели сквозь пальцы и особенно не одергивали. Кстати, министром тогда был Николай Андреевич Пугин — бывший генеральный директор ГАЗа. После ликвидации министерства союзного значения в 1992 году он снова пришел руководить Горьковским автозаводом, и запуск производства ГАЗ-3302 фактически состоялся в период его директорства. Пугина трудно назвать

отцом-основателем новой полуторки, но он точно ее ангел-хранитель.

В результате в стране сложилась интересная ситуация: если некоторое время назад о производстве полутонного грузовика речь вообще не шла, то теперь вдруг сразу два завода решили осваивать каждый свою полуторку. Их автомобили во многом были схожи: полукапотная компоновка, двигатель спереди, ведущие колеса задние. Но на этом общее заканчивается. Если в Нижнем Новгороде проектировали рамный грузовик, то в Брянске — грузовик с несущим основанием кузова. Поэтому в Брянске делали ставку на базовый автомобиль в виде фургона (типичный европейский подход), а создание бортовой модификации откладывалось на неопределенное время. В Нижнем Новгороде, наоборот, благодаря твердой позиции ведущего конструктора Владимира Леонидовича

*Деревянная мастер-модель кабины «Газели», по которой изготавливалась штамповая оснастка*

Четверикова ориентировались в основном на бортовой автомобиль, рассматривая цельнометаллический фургон как перспективу. Бортовой автомобиль был дешевле цельнометаллического фургона (очень важный факт для завоевания рынка), к тому же основным потребителям он казался более привычным.

Даже когда в Нижний Новгород стали поступать средства от продажи бортовых «Газелей» и на заводе смогли на эти деньги наладить выпуск цельнометаллических фургонов, спрос на них первое время разочаровал заводчан — потребитель продолжал отдавать предпочтение бортовым грузовикам. Не удивительно, что в Брянске, начав как раз с цельнометаллических фургонов, так и не смогли выйти на безубыточное производство.

Еще одним «провальным» решением для Брянска стала передняя независимая подвеска. Для Европы этот вариант действительно был наиболее оптимальным. Вот только передняя независимая подвеска, разработанная по европейским стандартам, оказалась слишком «нежной»

**Когда в 1994 году появилась «Газель», сразу было ясно, кто станет главным потребителем этой машины. Новые полуторки сметались из автосалонов, как только поступали в продажу. Предприниматели с удовольствием меняли свои ГАЗы и ЗИЛы на более экономичную, маневренную и удобную «Газель».**





Один из опытных образцов ГАЗ-3302

для наших дорог. В то же время на ГАЗе передовые конструкторские решения пришлось принести в жертву отработанным технологиям: в результате на ГАЗ-3302 появилась передняя рессорная подвеска вкупе с передней кованой балкой, способной выдержать самую нещадную эксплуатацию.

Это не значит, что ГАЗ-3302 «Газель» считалась устаревшей машиной. Нельзя не отметить ее весьма передовой дизайн, хотя сегодня часто можно слышать, что образ «Газели» был целиком «содран» у *Ford Transit*. Но это не совсем так.

На этих страницах представлены фотографии разных этапов работы над обликом нового автомобиля, на которых видно, что изначально, в 1991 году, формы грузовичка были довольно самобытными, хотя и не столь грациозными. Восприятие портила «пухлая» кабина, которую сделали такой ради увеличения внутреннего пространства.

Но большая кабина — это лишняя масса, большое лобовое сопротивление при движении и, как следствие, повышенный



расход топлива. Учитывая эти факторы, пришлось уменьшить габаритные размеры кабины, заодно слегка изменив ее пропорции. При этом кабина по техническому заданию должна была оставаться трехместной.

Выбирая наиболее оптимальные решения, газовцы все больше приходили к облику «Газели», перекликающемуся

с *Ford Transit* — как к наиболее идеальному с позиций того времени. Не исключено, что конструкторы *Ford* прошли примерно тот же творческий путь, но чуть раньше. В любом случае многие решения у «Газели» и *Ford Transit* действительно оказались очень похожими. В то же время у этих машин нет ни одной взаимозаменяемой детали.

Продолжение на стр. 10



Производство грузовых малотоннажных ГАЗ-3302 «Газель» на Горьковском автозаводе









ГАЗ-3302 «ГАЗЕЛЬ»





## Успехи и провалы

К декабрю 1991 года построили первые пять опытных образцов ГАЗ-3302, которые прошли предварительные, приемочные и ресурсные испытания.

К 1993 году конструкция автомобиля в целом сформировалась, а семейство расширилось за счет опытных образцов полноприводных моделей и автомобилей с цельнометаллическими кузовами: фургон, микроавтобус, автомобиль скорой медицинской помощи. Презентация всего нового семейства «Газель» (к этому времени машины уже получили имя) состоялась летом 1993 года в рамках Второго московского международного автосалона. Производство бортового варианта ГАЗ-3302 «Газель» начали 20 июля 1994 года и до конца года собрали 13,3 тысячи

автомобилей при плане в 10 тысяч. В следующем году построили 57,7 тысяч машин. Вскоре ежегодный выпуск перевалил за отметку в 100 тысяч штук, а потом и в 125 тысяч. И это при том, что министерство изначально прогнозировало объемы в 10 тысяч автомобилей в год.

Экспресс-постановка грузовика на производство без традиционных для советской техники многолетних эксплуатационных испытаний привела к появлению множества «детских болезней». Ситуацию усугубила небрежная сборка и низкое качество комплектующих, поступавших от смежников.

В процессе эксплуатации «Газелей» много нареканий вызывал устаревший двигатель ЗМЗ-402 в различных исполнениях. Работающий на грузовике в более нагруженном

режиме, чем на легковушке, он быстро выходил из строя. Способствовала этому и не очень удачная система охлаждения двигателя (большая часть радиатора была перекрыта бампером автомобиля), вызывавшая его перегрев даже на порожней машине при движении в пробках или при температуре окружающего воздуха выше +25 °С. Поначалу проблему попробовали решить с помощью дополнительных прорезей в бампере, но потом систему охлаждения пришлось тщательно переработать. Окончательно разрешить этот вопрос удалось только на машинах с 16-клапанным силовым агрегатом ЗМЗ-406. Машины с таким мотором были чуть дороже, зато более надежны.

Слабым местом оказались рессоры и амортизаторы, которые постоянно текли и выходили из строя. Хотя, что греха таить, горьковские полуторки часто эксплуатировались с большим перегрузом, перевоза за один рейс по 2 т и более.

Нарекания вызывали и тормоза автомобиля, несмотря на то что передние дисковые тормозные механизмы с плавающей скобой изготавливались по лицензии английской фирмы Lucas. В тормозах постоянно текли

**Экспресс-постановка грузовика на производство без традиционных для советской техники многолетних эксплуатационных испытаний привела к появлению множества «детских болезней». Ситуацию усугубила небрежная сборка и низкое качество комплектующих, поступавших от смежников.**





Интерьер кабины ГАЗ-3302 «Газель» первых лет выпуска

предпочитало их просто заклеивать скотчем. Плюсом нового автомобиля оказалась низкая погрузочная высота кузова, составлявшая всего 1000 мм, что существенно облегчало погрузочно-разгрузочные работы — но только там, где эти операции выполнялись с уровня земли. Правда, большинство складов, построенных еще в советское время, имели высокие пандусы, рассчитанные на среднетоннажные автомобили ГАЗ и ЗИЛ, и загрузка с них низких «Газелей» всегда вызывала определенные неудобства.

Поначалу все машины комплектовались грузопассажирским бортовым кузовом, внутри которого вдоль передней стенки устанавливалась откидная скамейка, рассчитанная на четырех дополнительных пассажиров. Машины с такими кузовами легко опознать по дополнительному окошку в передней части тента — для перевозки людей в кузове в тенте должно быть световое окно. Но производство универсальных грузопассажирских кузовов продержалось недолго. Во-первых, это нововведение удорожало машину (пусть и немного),

и перепускали главные тормозные цилиндры, выходили из строя вакуумные усилители тормозов, регуляторы тормозных сил. Зато много добрых слов у водителей вызывала кабина ГАЗ-3302 «Газель». По комфорту она оказалась ближе к легковым модификациям, чем к грузовикам. Новинкой для грузовых автомобилей данного класса были регулируемая рулевая колонка, гидрокорректор регулировки фар, тахометр в штатной комбинации приборов, точечное потолочное освещение салона, место для штатной установки автомагнитолы, бокс для документов в верхней части приборной панели и многое другое.

Правда, и здесь не обошлось без «ложки дегтя»: центральные воздуховоды на панели приборов не имели перекрывающих заслонок, через них поступал холодный воздух с улицы, и обогреть зимой кабину было достаточно сложно. Не удивительно, что кооперативы быстро наладили для «Газелей» выпуск пластмассовых заглушек, вставлявшихся в прорези дефлекторов, но большинство водителей



Под капотом «Газели» 16-клапанный мотор ЗМЗ-4061.10





*ГАЗ-3302 «Газель» первых лет выпуска. Обратите внимание на расположение номерной таблички на заднем борту кузова и фонари подсветки под ней*

а во-вторых, скамья в кузове скорее мешала размещению груза, чем использовалась по прямому назначению.

Много жалоб вызывала и сама конструкция бортовой платформы «Газели». На заводе она плохо обрабатывалась (или не обрабатывалась вовсе) антикоррозионными составами и имела множество закрытых профилей, в результате чего платформа ржавела уже в первый год эксплуатации, а на второй год в металле появлялись сквозные дыры.

Проблему быстрой коррозии кузова попробовали решить в 1996 году, чуть-чуть

изменив его конструкцию, но даже после этого в бортах оставалось достаточно много закрытых профилей, где рано или поздно все равно возникали очаги коррозии. Неудачным оказалось и первоначальное расположение заднего номерного знака — на заднем борту кузова. Но претензии у потребителей вызывало расположение не самого номерного знака, а фонарей его подсветки — при откидывании заднего борта они оказывались над ним и их часто просто «сносили» при погрузочно-разгрузочных работах. Место номерного знака и систему его подсветки вскоре пришлось поменять.

Но несмотря на все эти недостатки, «Газели» все равно покупали, поскольку другой альтернативы просто не существовало. Новые импортные аналоги были слишком

дорогими, а эксплуатация подержанных импортных грузовичков влетала частникам в копеечку. Легче было мириться с недостатками «Газели», благо запасные части к ней были доступными и не очень дорогими.

## Вместе с соседями

Поначалу машины оснащались двигателями ЗМЗ-4025.10 (2445 см<sup>3</sup>, 90 л.с.) и ЗМЗ-4026.10 (2445 см<sup>3</sup>, 100 л.с.), позже к ним добавились 16-клапанные моторы ЗМЗ-4061.10 (2286 см<sup>3</sup>, 100 л.с.) и ЗМЗ-4063.10 (2286 см<sup>3</sup>, 110 л.с.) с двумя распределительными валами в головках, гидравлическими толкателями и микропроцессорной системой зажигания. В небольших количествах на «Газели» устанавливались моторы ЗМЗ-4102 (2890 см<sup>3</sup>, 100 л.с.), УМЗ-417500 (2445 см<sup>3</sup>, 92 л.с.), ЗМЗ-514.10 (2445 см<sup>3</sup>, 110 л.с.), а с 1997 года — турбодизели ГАЗ-560 (2134 см<sup>3</sup>, 100 л.с.) или ГАЗ-5601 с промежуточным охлаждением нагнетаемого воздуха (2134 см<sup>3</sup>, 110 л.с.), изготовленные по лицензии Steyr. Одновременно делались попытки оснастить машину импортными дизельными двигателями Peugeot XD3TP (1996 года) или Iveco 8140 (1997 года).

**Много жалоб вызывала конструкция бортовой платформы «Газели». На заводе она плохо обрабатывалась (или не обрабатывалась вовсе) антикоррозионными составами и имела множество закрытых профилей, в результате чего платформа ржавела уже в первый год эксплуатации, а на второй год в металле появлялись сквозные дыры.**







В 1998 году автомобили получили новую хромированную облицовку радиатора. В России сборку ГАЗ-3302 «Газель» из машинокомплектов, поставляемых с ГАЗа в 1998–2000 годах, осуществляли в Хакасии, в городах Абакан (АбаканавтоГАЗ) и Семенов (Семеновский опытно-экспериментальный механический завод). Кроме того, автомобили ГАЗ-3302 «Газель» из машинокомплектов в это время собирались и в других странах: на Украине

(Симферопольский авторемонтный завод, «Черниговавтодеталь», «УкрВОЛГАтехсервис» и Авторемонтный завод № 6 в Киеве), в Казахстане (Искер-ГАЗ в Алма-Ате), Белоруссии (Лидский завод «Нёман» и Минский «БелГАЗавтосервис»), в Приднестровье (Бендерский авторемонтный завод). Экспортные поставки «Газелей» в страны дальнего зарубежья начались в 1995 году. Первые «Газели» были проданы в Венгрию.

Потом были Болгария, Хорватия, Германия, Чехия, Аргентина, Македония, Монголия и т.д. Сборка автомобилей «Газель» с дизелем *Detroit Diesel* осуществлялась в Чехии на Роудницком машиностроительном и литейном заводе. В январе 2003 года семейство малотоннажных автомобилей «Газель» подверглось рестайлингу. От ранней серии оно отличалось новым оперением, решеткой радиатора, бампером и светотехникой.

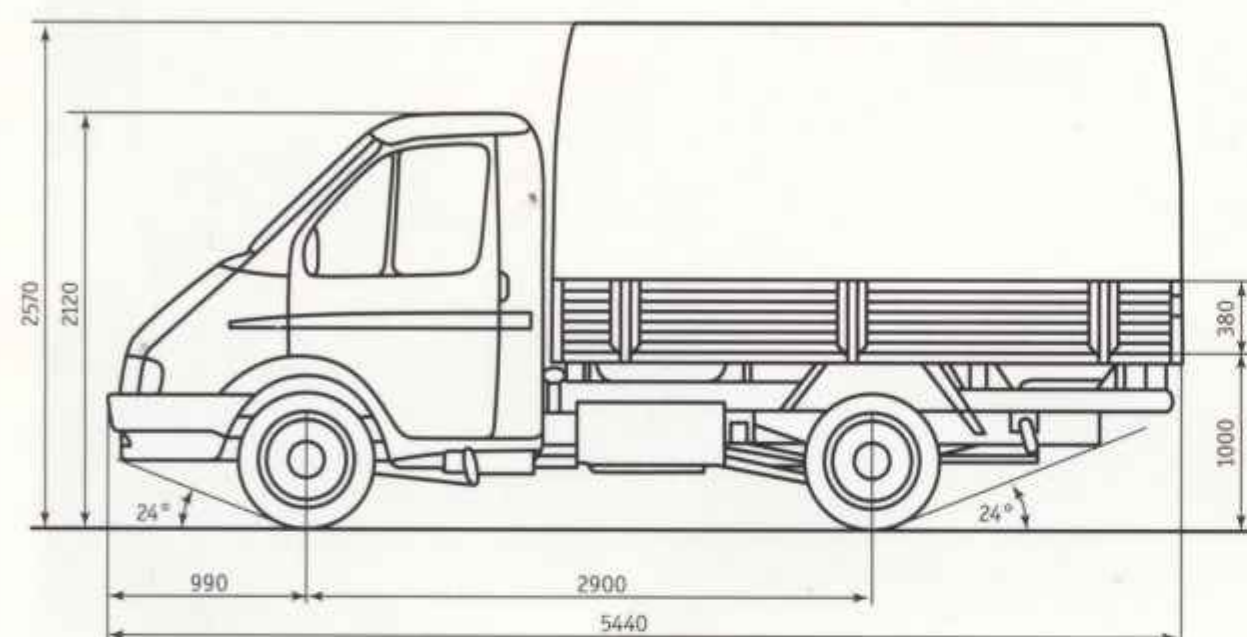


Схема автомобиля ГАЗ-3302 «Газель»

Технические характеристики ГАЗ-3302 «Газель»	
Число мест	3
Грузоподъемность	1500 кг
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	11,5 л
Электрооборудование	12 V
Время разгона до 60 км/ч	17 с
Размер шин	175R16C или 185R16C
Дорожный просвет, мм	170
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1850
полная, в том числе:	3500
на переднюю ось	1200
на заднюю ось	2300
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	5,5
<b>Рулевой механизм</b>	
типа «винт-шариковая гайка»	
<b>Подвеска передняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	

<b>Подвеска задняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами, с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
<b>Тормоза</b>	
двухконтурная гидравлическая система с вакуумным усилителем, передние — дисковые, задние — барабанные тормозные механизмы	
стояночный — с тросовым приводом на механизмы задних тормозов	
<b>Сцепление</b>	
однодисковое, сухое	
<b>Коробка передач</b>	
механическая, пятиступенчатая, синхронизированная	
<b>Передаточные числа</b>	
I — 4,05 ; II — 2,34 ; III — 1,395; IV — 1,00; V — 0,849; задний ход — 3,51	
главная передача гипоидная, передаточное число — 5,125	
<b>Двигатель</b>	
ЗМЗ-4025.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	92,0
Ход поршня, мм	92,0
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
<b>Максимальная мощность</b>	
90 л.с. при 4500 об/мин	
<b>Максимальный крутящий момент</b>	
17,6 кгм при 2400–2600 об/мин	



ГАЗ-3302 «Газель» первого поколения серийно выпускались с 1994 по 2003 год. Летом 1994 года появился бортовой автомобиль с колесной формулой «4×2». Через год — полноприводной бортовой грузовик ГАЗ-33027 (4×4) и ГАЗ-33023 с двухрядной пассажирской кабиной. В декабре 1995 года в производство пошел цельнометаллический фургон на базе «Газели» ГАЗ-2705. Помимо этого были разработаны следующие модификации и варианты базового грузовика ГАЗ-3302 «Газель».



**ГАЗ-2350.** Это внутризаводской тягач с уменьшенной до 2200 мм колесной базой для повышения маневренности в ограниченных пространствах внутренних помещений цехов, складов и подсобных помещений. Выпускался в очень ограниченных количествах и использовался в основном на территории Горьковского автозавода и родственных предприятий (например, на Павловском автобусном заводе). Предназначался для транспортировки технологических тележек с деталями и комплектующими автопроизводства. Внешние габариты машины: 4640×2023×2120 мм.



**ГАЗ-33025 «Газель».** Газобаллонный грузовик для работы на сжиженном газе. Заводская газовая модификация была разработана в 1995 году, но серийно не производилась, так как переоборудованием горьковских автомобилей занималось множество мелких специализированных компаний, работавших по индивидуальным заказам. В основном они предлагали к установке газобаллонное оборудование итальянского производства, которое считалось более надежным и качественным, чем отечественные аналоги. Заводской вариант ГАЗ-33025 остался лишь образцом, наглядно демонстрирующим возможности исполнения горьковских мини-грузовиков. Он оснащался двигателем мощностью 90 л.с. и развивал скорость до 105 км/ч.



**ГАЗ-33022 «Газель».** Формально этот индекс несли промтоварные фургоны, выполненные на шасси ГАЗ-3302 «Газель», но фактически так называется только шасси, поскольку сам Горьковский автозавод кузова-фургоны для них никогда самостоятельно не изготавливал. Этим занимались сторонние компании, строившие кузова-фургоны по техническим условиям ГАЗа (внешне такие фургоны могли отличаться друг от друга) и устанавливавшие их на предоставленные шасси. На выходе получались фургоны под общим объединяющим наименованием ГАЗ-33022 «Газель».



**ГАЗ-330202 «Газель».** Бортовой грузовик с удлиненной колесной базой. Изначально автозавод был против машин с увеличенной длиной колесной базы, но такую переделку «Газелей» по заказам клиентов стали осуществлять небольшие машиностроительные компании. Они разрезали стандартную раму пополам и делали вставки разной длины. Такие шасси часто использовались для установки фургонов увеличенного объема (мебельных), а также специализированных кузовов (эвакуаторы, передвижные рекламные баннеры и т.д.). Позже на завод стали поступать запросы на экспортные варианты удлиненных «Газелей», и в 1996 году пришлось включить в производственную программу машины с удлиненной до 3500 мм колесной базой.





## «Ему особенно удавались автомобили»

Товарное наименование «Газель» предложил заслуженный машиностроитель СССР инженер-конструктор Владимир Никитич Носаков, работавший заместителем главного конструктора Горьковского автозавода.

Автомобили окружали Владимира Никитича с детства. Его отца, начальника управления МВД по Томской области, возил седан *Chevrolet Fleetline* 1942 года, поступивший в СССР по ленд-лизу. Рядом с домом в Томске, где жили Носаковы, находился служебный гараж, и мальчик все время там пропадал. В детской памяти запечатлелись этапы перевода «американца» на узлы «Победы» и размещение под его капотом мотора от ГАЗ-51. Володя любил рисовать, и, по словам близких, «ему особенно удавались автомобили». Сильнейшее впечатление произвела на подростка книга Юрия Ароновича Долматовского «Повесть об автомобиле». Она и определила его судьбу. В 1957 году Владимир Носаков поступил на автомеханический факультет Горьковского политехнического института. Его дипломной работой в 1962 году станет конструкция капота и оперения будущей «Волги». Вдохновленный идеями Долматовского молодой инженер дополняет диплом компоновкой и эскизами внешнего вида автомобиля, присвоив ему индекс М-27. Работу Носакова по достоинству оценили его

научный руководитель Лев Иванович Вихко (в будущем главный конструктор кузовов АвтоВАЗа) и члены дипломной комиссии. Носаков поступает конструктором в конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО) ГАЗа, и его тотчас подключают к созданию ГАЗ-24 «Волга». Тонкий вкус и художественное чутье помогают ему в работе. В 1965 году Владимир Носаков побеждает в открытом конкурсе на внешний вид автомобиля большого класса ГАЗ-14 «Чайка», обойдя штатных дизайнеров КЭО. В 1970 году его назначают ведущим конструктором «Чайки». Параллельно Владимир Никитич учится в заочной аспирантуре института ВНИИТЭ. Его научный руководитель — Ю. А. Долматовский. В 1971 году отраслевая научно-исследовательская лаборатория вездеходных машин Горьковского политехнического института приглашает Носакова создать форму снегохода «Буран», который разрабатывался для Рыбинского ПО моторостроения. Эскизы утвердили, после чего Владимир Никитич разработал конструкцию и выполнил чертежи деталей кузова «Бурана» — такого,

## Владимир Никитич Носаков

**1957 год**

Поступил на автомеханический факультет Горьковского политехнического института

**1962 год**

Защитил дипломную работу по конструкции капота и оперения «Волги»

**1965 год**

Победил в открытом конкурсе на внешний вид ГАЗ-14 «Чайка»

**1970 год**

Назначен ведущим конструктором «Чайки»

**1971 год**

Приглашен создать форму снегохода «Буран», который разрабатывался для Рыбинского ПО моторостроения

**1993 год**

Назначен заместителем главного конструктора ПО ГАЗ

каким его выпускают уже более 40 лет. На Горьковском автозаводе под руководством Носакова разработаны конструкции автомобилей ГАЗ-3102, ГАЗ-2410, ГАЗ-31029, ГАЗ-3105, ГАЗ-3104, ГАЗ-3103. В 1993 году, после десяти лет работы в должности главного конструктора легковых автомобилей, Владимира Никитича назначили заместителем главного конструктора объединения ПО ГАЗ. После ухода на пенсию Владимир Никитич Носаков занялся преподаванием. Он доцент кафедры технологии транспортных процессов и систем Нижегородского государственного педагогического университета имени Козьмы Минина.

Эскиз снегохода «Буран»





# Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на [deagoshop.ru](http://deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



### УАЗ-3163 «ПАТРИОТ»

DeAGOSTINI