

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР
И СОЦСТРАН



ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»

САМОЕ УДАЧНОЕ НАЗВАНИЕ
«БЫСТРО, ДЕШЕВО И СИДЯ»
ПРОВЕРКА НА ДОРОГАХ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №250, 2019

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: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Заарич

Издатель, импортер в Россию:
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: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Политический директор: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

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
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, 3/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибуция Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ
Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сургanova, 57Б, оф. 123
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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.
Розничная цена: 114,99 грн, 12,50 бел. руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендованную 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
Представленные изображения модели могут
отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 10, 8-9: ООО «Таига Групп»
стр. 16: ООО «Идея Центр»; Фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 10, 8-9: «Rafanation.com»;
стр. 3-7, 11-14: частная коллекция
Максима Шепеленкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Д. С. Орлова,
Н. В. Колесникова, а также Александра Павленко
и Максима Шепеленкова



Данный знак информационный
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». Издание 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

3D графика: Никита Хрусталиков
и Максим Омеленко

Дата печати (производства): 28.12.2018
Дата выхода в России 22.01.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



**ВОЕННЫЕ
ВЕРТОЛЁТЫ**

**МИ-24В
(РОССИЯ)**

1

**В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)**



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАСЫ





КАЖДАЯ МОДЕЛЬ
В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ
ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72





В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



«Газель» первого и второго поколений — самый распространенный в современной России малотоннажный грузовой автомобиль. Семейство включает сотни модификаций, выпускаемых как Горьковским автозаводом, так и другими предприятиями. А первенцем среди всех «газовских» вариантов вагонной компоновки стал цельнометаллический фургон ГАЗ-2705, выпуск которого начался в декабре 1995 года.

Советские корни

История появления автомобилей «Газель» хорошо изучена. Эта машина ассоциируется в общественном сознании с эпохой рыночных реформ 90-х годов, но на самом деле у нее советские корни. Решение о включении в перспективный типаж машины грузоподъемностью 1,5 т и полной массой до 3,5 т принял Научно-технический совет Министерства автомобильной промышленности СССР еще 16 июня 1983 года. Тогда были определены приблизительные параметры будущего автомобиля. Реализацией проекта сначала занялся Научный автомобильный институт (НАМИ), затем к нему подключился Ульяновский автозавод (УАЗ). При разработке подробно изучались такие аналоги, как Mercedes Benz семейства «207» и «307», Ford Transit, IVECO Daily. По политическим мотивам было принято решение осваивать выпуск на новом автозаводе в городе Кировоград Азербайджанской ССР. На этом настаивал член Политбюро ЦК КПСС, пер-

вый секретарь ЦК Компартии Азербайджана Г. А. Алиев. Построенные НАМИ и УАЗом опытные образцы прошли испытания, один автомобиль даже демонстрировался на ВДНХ СССР на выставке «Автодизайн-88». Но перестройка и вооруженный конфликт в Нагорном Карабаге поставили крест на этом проекте.

Тогда Министерство автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения заказало разработку аналогичного автомобиля британской инжиниринговой компании IAD (International Automotive Design). Заинтересованность в производстве такой машины проявил директор Брянского автомобильного завода (БАЗ) В. И. Гросс. Английская фирма выпустила комплект конструкторской документации, а БАЗ, освободив несколько производственных помещений, наладил выпуск модели БАЗ-3778. Но из-за недостатка финансирования, высокой стоимости автомобиля и других проблем начала 90-х годов дело ограничилось постройкой,

по разным данным, всего полутора-двух сотен товарных автомобилей. Обратить внимание — в обоих случаях (и для Кировограда, и для Брянска) в качестве базовой модели был выбран цельнометаллический фургон полукалотной компоновки.

Крепкая рука завога-зиганма

Ситуация резко изменилась, когда в дело вмешалось руководство Горьковского автозавода. Дело в том, что еще в период проведения работ в НАМИ в обсуждении проекта участвовал главный конструктор по грузовым автомобилям ГАЗа Александр Михайлович Бугусов. В советской автомобильной промышленности было нормальной практикой, когда перспективную модель изучали конструкторы разных заводов, занимавшихся одним направлением, — они проводили независимую оценку, высказывали свое мнение и выдвигали предложения. Именно Бугусов и генеральный директор ПО ГАЗ Борис Павлович Видяев выступили с идеей



Грузовой автомобиль ГАЗ-2705 «Газель» с цельнометаллическим кузовом «фургон»





Опытный образец специального автомобиля для милиции ГАЗ-27052 с каркасно-панельным кузовом постройки ПАЗ (1993 год)

передать дальнейшие работы над полутонным грузовиком ГАЗу и получили одобрение со стороны министра, бывшего директора ГАЗа Н. А. Пугина.

В 1989 году опытно-конструкторские работы по автомобилю, который тогда звали «полуторкой», развернуло Управление главного конструктора (УГК) ГАЗа. Ведущим конструктором нового семейства был назначен Владимир Леонидович Четвериков, а ведущим по кабине и кузовам моди-

фикаций различного типа — Александр Иванович Кочетков. Ведущим дизайнером выступил С. В. Волков, в прошлом автор «Чайки» ГАЗ-14. Окончательный облик будущей «полуторки» вместе с ним сформировал В. И. Фузеев. ГАЗ сразу же резко пересмотрел концепцию семейства. Новый автомобиль предстояло выпускать на главном конвейере завода, где производились грузовики. Здесь важно отметить, что легковые машины ГАЗ выпускала на другом,

«легковом» конвейере, здание которого на территории завода находилось отдельно, на большом расстоянии от главного конвейера.

Оборудование «грузовых» цехов было рассчитано на производство автомобилей, в основе которых лежит лонжеронная рама лестничного типа. Поэтому «полуторку» сразу же решили строить на раме, отказавшись от несущего кузова. Это заметно упростило создание любых модификаций. Переднюю подвеску выбрали самую простую, зависимую, с кованой балкой на продольных рессорах. Ее тоже было легче и дешевле освоить в производстве. В качестве базовой модели был предложен бортовой грузовик, а не «вагонник», более простой в освоении. Силовой агрегат и трансмиссию планировалось максимально унифицировать с автомобилем «Волга», что тоже заметно облегчало и ускоряло подготовку производства. Чтобы автомобиль с тяжелой несущей рамой по массе уложился в 3,5 т и был бы разрешен к управлению водителями с правами категории «В», перед конструкторами всех узлов и агрегатов поставили жесткое ограничение по массе каждой детали. Впервые в истории ГАЗа при конструкторских работах над 1,5-тонным грузовиком была использована система автоматического проектирования (САПР), основанная на применении современных



Грузопассажирский вариант ГАЗ-27051 типа комби (опытный образец 1994 года)



компьютерных программ, что резко ускорило ход работы. Наконец, помимо 1,5-тонного «большого» автомобиля, изначально замыслился более легкий «малый» вариант, рассчитанный на 800–1000 кг груза, но унифицированный с базовой моделью. В 1991 году экспериментальный цех построил один макетный и два опытных образца бортовой машины. Ей присвоили индекс ГАЗ-3302, оставшийся от модернизированного ГАЗ-52 второй половины 70-х годов, который не пошел в серийное производство. А всего через два года, в августе 1993-го, на проходившем на ВДНХ Московском автосалоне завод выставил целое семейство новых «полутороков»: бортовой грузовик, самосвал, микроавтобус, фургон, милиейскую машину и автомобиль медицинской службы. Опытные образцы машин с цельнометаллическими кузовами принципиально отличались от тех, что потом пошли в серийное производство. Эти макетные кузова построил Павловский автобусный завод (ПАЗ), и они были каркасно-панельными, то есть со сварным остовом, покрытым внешними панелями, выгнутыми из листа, с распашными боковыми дверями. Форма и размер окон тоже отличались от будущих серийных кузовов.

Перед выставкой главный конструктор легковых автомобилей ГАЗа Владимир Никитич Носков получил задание придумать новинке название. За один вечер написал



Специальный автомобиль для МЧС на базе ГАЗ-2705 «Газель»

на листе бумаги 33 разных варианта, он выбрал самый удачный — «Газель». Новая машина показалась Носкову похожей на это грациозное парнокопытное животное, а главное — первые три буквы совпадали с названием завода.

Сложная и горячая

Ровно через год на аналогичную выставку из Нижнего Новгорода в Москву приехали машины уже на серийных шасси. В июле

1994 года из ворот ГАЗа вышли первые товарные «Газели»: самые простые в производстве бортовые грузовики с тентом и аналогичные шасси с такой же кабиной под установку специализированных кузовов. Автолюбители того времени, привыкшие к дефициту шин, удивлялись, каким образом новый автомобиль получил «резину» невиданного прежде размера и грузоподъемности. А секрет был прост: Кировский шинный завод сам предложил ГАЗу свою разработку



ГАЗ-2705 «Газель», используемый для рекламы автосалона в Нижнем Новгороде





Конвейер по производству автомобилей ГАЗ-2705

ку — специальные 16-дюймовые покрышки для 1,5-тонного грузовичка. Сделать под них оригинальные колесные диски уже не составило труда.

Кочеткову и его коллегам предстояло сконструировать цельнометаллический кузов, пригодный для массового производства — бескаркасный, сваренный из штампованных панелей. Базовой модификацией должен был стать самый простой «голый» фургон — ГАЗ-2705.

Н. А. Пугин, вернувшийся из министерства и занявший пост президента ОАО ГАЗ, изыскал немалые денежные средства на полный комплект штамповой оснастки, кондукторы и новую окрасочную линию фирмы Haden.

Форма боковин цельнометаллического фургона стала результатом осознанного выбора. Кочетков и его товарищи знали, что вслед за кузовом «большого» автомобиля из тех же штампов, как из кубиков, предстоит сваривать кузов «малой» однотоной машины, впоследствии названной «Соболем». По замыслу две секции с широкими проемами окон должны были быть одинаковыми у обоих автомобилей. Третья секция с узким окном в заднем свесе должна была присутствовать у «большого» и отсутствовать у «малого» автомобиля. Ширину секции тоже определило техническое задание. Она должна была соответствовать ширине боковой двери. А ее, в свою очередь, требовалось сделать такой, чтобы небольшой автопогрузчик мог занести

в боковую дверь груз на стандартном «европоддоне». Конструкторы признаются, что во многом пришлось пойти на компромисс: если грузовому фургону такая ширина двери необходима, то для пассажирского автобуса она явно избыточна. Но унификация в условиях массового производства диктовала свои условия.

Тип боковой двери оказался абсолютной новинкой для отечественного кузовостроения. Для удобства погрузки в стесненных условиях и обеспечения работы того самого автопогрузчика дверь предстояло выполнить выходящей из проема и сдвигаемой вдоль борта. На фургонах-иномарках подобные двери давно считались нормой. Кочетков не скрывает, что механизм открывания и сдвигания двери было проще и разумнее выполнить по образцу *Ford Transit*. Именно этот узел, а не «внешний дизайн», как считают непрофессионалы, конструкторы ГАЗа позаимствовали у *Transit*. Если бы они этого не сделали, а начали разрабатывать его самостоятельно, пришлось бы долго мучиться с поиском формы и размерности направляющей каретки, расположением ролика, намного труднее было бы правильно определить геометрию двери. Еще одну сложность представляла задняя распашная дверь. Ее створки требовалось выполнить открывающимися на 180°. Пришлось решать, как обеспечить прочность конструкции при взаимодействии двух створок и уплотнителя. Считалось, что уплотнитель в нижней части проема будет повреждаться при погрузке и выгрузке. Конструкторы спроектировали и установили снизу дополнительный уплотнитель.



Семейство автомобилей «Газель» первого поколения с кузовами различного назначения

Решающую роль в быстром проектировании цельнометаллического кузова сыграло использование САПРа. По мнению конструкторов, именно новейшие электронные технологии моделирования сократили сроки конструкторских работ и изготовления оснастки как минимум вдвое. Уже 15 декабря 1995 года, всего через полтора года после освоения бортового грузовика ГАЗ-3302, была выпущена первая серийная «Газель» ГАЗ-2705 с довольно сложным цельнометаллическим кузовом-фургонком.

Но если спрос на бортовые машины сразу резко превысил предложение и базовая «Газель» в первые же месяцы стала бестселлером, то интерес к цельнометаллическому фургону оказался заметно ниже ожидаемого. Массовый покупатель выбирал бортовую версию или шасси с установленным кузовом-фургонком в виде «будки» как самый дешевый и простой в эксплуатации вариант. Для чего нужна более сложная и дорогая цельнометаллическая «Газель», многие в те годы просто не понимали. До начала 2000-х востребованность ГАЗ-2705 оставалась невысокой.

Фургон или автобус?

На грузовые фургоны неожиданно нашелся оптовый покупатель. Во второй половине 90-х годов резко пошел вверх спрос на маршрутные такси. Все больше фирм в крупных и малых городах открывали новые маршруты, составив существенную конкуренцию привычному общественному транспорту. «Газель» могла уверенно двигаться в потоке транспорта со скоростью и динамикой легковой машины, все пассажиры в ней ехали сидя, а не стоя. Автобуса или троллейбуса приходилось ждать на остановке, а «Газели» подлетали одна за другой. Плата за проезд быстро сравнялась, а иногда маршрутка стоила дешевле. Пассажирам такой способ передвижения по принципу «быстро, дешево и сидя» очень понравился, даже несмотря на то что СМИ все чаще сообщали о тяжелых авариях с участием «Газелей»-маршруток. С января 1996 года нижегородский автозавод выпускал восьмиместный микроавтобус ГАЗ-3221, а с мая того же года — его 13-местный вариант ГАЗ-32213, пригодный для маршрутных перевозок. Но оказалось, что купить грузовой фургон и в кустарных условиях переоборудовать его в пассажирскую машину для транспортной фирмы дешевле, чем платить за «фирменный» автобус заводского производства. Особенно это касалось большого количества машин.

Продолжение на стр. 10



Сдвигающаяся дверь грузового отсека фургона ГАЗ-2705 «Газель»



Погрузка товара через створку задней распашной двери ГАЗ-2705



Автомобиль ГАЗ-2705 «Газель» — экспонат Нижегородской ярмарки



ГАЗ-2705 «ГАЗЕЛЬ»





Фургоны ГАЗ-2705 «Газель» закупали целыми партиями, на место глухих панелей врезали нераздвижные стекла, из подручных материалов изготавливали настил пола и кронштейны крепления сидений. Сами кресла брали от списанных автобусов, часто от городских моделей «Икарусов». Планировка салона выходила, какая попало, часто откровенно неудобная, надежность крепления сидений вообще была сомнительной — в случае тяжелого ДТП такой самодельный салон становился просто смертельно опасным. Но для обычного пассажира что заводской микроавтобус, что переделанный из фургона были «на одно лицо». Разве только на «фирменной» маршрутке присутствовал вентиляционный люк в крыше. Существовали заводские варианты переделок фургонов в маршрутные автобусы. Этим занимался не ГАЗ, а многочисленные авторемонтные предприятия — например московский завод «Аремкуз». Качество и безопасность таких маршруток были чуть выше, но все равно не дотягивали до «фирменных». Тем не менее, на такие машины удавалось оформлять сертификат (Одобрение типа транспортного средства) и они вполне официально выходили на маршруты. Утрачивающая статистика аварий с участием этих машин вынудила соответствующие органы в начале 2000-х годов навести порядок и заставить перевозчиков при-



Цельнометаллический фургон ГАЗ-2705 после модернизации 2003 года — второе поколение автомобилей «Газель»

обретать только специальные маршрутные автобусы производства ГАЗ, безопасность которых была подтверждена многочисленными испытаниями. Горьковскому автозаводу было предписано окрашивать все свои маршрутки в ярко-желтый «таксомоторный» цвет, чтобы их сразу можно было отличить от серых (в прямом и переносном смысле) автобусов, переделанных из фургонов.

Модернизация и рестайлинг
«Газели» первого поколения вызвали много нареканий со стороны потреби-

телей. Отчасти это касалось качества сборки и комплектующих изделий. Но были и определенные конструкторские просчеты, вызванные быстрым освоением заводом принципиально нового автомобиля. Например, в холодную погоду в кабину через решетки воздухопроводов дул ледяной воздух. Возникли претензии к машине у конструкторов и производственников. Так, еще в 90-х годах предполагалось, что старому двигателю семейства ЗМЗ-402 или освоенному в 1996 году новому ЗМЗ-406 рано или поздно придется искать замену —



Фургон ГАЗ-2705 «Газель» с модернизированной облицовкой радиатора 1998–2002 годов выпуска



Цельнометаллический фургон третьего поколения «Газель-Next»

вероятно, дизель или мотор от какой-нибудь иномарки. Поэтому хорошо было бы увеличить размеры моторного отсека, чтобы туда можно было поместить разные двигатели. Наконец, внешний вид передка с фарами от ГАЗ-31029 к началу нового века успел устареть. Поэтому пришло время модернизации и рестайлинга нижегородского малотоннажника. В январе 2003 года «Газели» преобразились. Всем, кто видел новые автомобили, бросались в глаза новые фары овальной формы, изменившиеся капот и крылья,

новая облицовка с вертикальными прорезями в стиле ГАЗ-21Р и ГАЗ-24, скругленный передний бампер. Водители, экспедиторы и другие потребители «Газелей» оценили новый интерьер кабины с полностью изменившейся приборной панелью и более эффективным отопителем. Но самая существенная перемена произошла под капотом, даже если там оставался двигатель привычной модели. Моторный отсек конструкторы кузовов увеличили в размерах, раздвинув на 200 мм лонжероны кабины. Это не только упростило

подбор альтернативных моделей двигателей. Появилось место для установки АБС, систем нейтрализации отработанных газов, необходимых, чтобы уложиться во все более жесткие экологические стандарты. Руководство ОАО ГАЗ не скрывало, что вложило в рестайлинг «Газели» и «Соболя» 261 млн руб., так как эти средства оправдали себя, окупились и принесли прибыль за счет продажи более современных и комфортабельных машин. Активно пробовались различные модели двигателей. Сначала в ход пошел дизель ГАЗ-650, выполненный по лицензии фирмы Steyr. Потом небольшими партиями выпускались «Газели» с итальянскими дизелями IVECO-VM и Andoria. С 2006 года в качестве альтернативы продукции ЗМЗ был предложен бензиновый двигатель Chrysler. В 2008 году на Ульяновском моторном заводе была разработана специальная модификация мотора от УАЗа, рассчитанная на моторный отсек «Газели». Она называлась УМЗ-4216. В настоящее время это один из основных двигателей, применяемых на машинах данного семейства. В феврале 2010 года последовал еще один небольшой рестайлинг, и автомобили семейства стали называться «Газель-бизнес». На машинах этой генерации практикуется установка дизелей Cummins китайского производства.





Несмотря на то что ОАО ГАЗ с 2013 года выпускает малотоннажный автомобиль нового поколения «Газель-Next», спрос на проверенные временем «Классические» «Газели» остается высоким. Большой популярностью пользуются цельнометаллический фургон ГАЗ-2705. Покупатели используют такие машины для перевозки грузов, оборудования передвижных лабораторий, автомастерских и других специальных транспортных средств. Существует несколько основных модификаций этого автомобиля, так сказать, заводского происхождения.

ГАЗ-2705 «Газель» комби

В семействе цельнометаллических фургонов наиболее популярной стала ГАЗ-2705 «Газель» комби — фургон с дополнительным рядом сидений в кузове и застекленной первой секцией. В таком варианте автомобиль действительно становится универсальным. Он вмещал семь человек (включая водителя) и еще оставался довольно большой грузовой отсек (отделенный от пассажирского салона глухой перегородкой) объемом почти 6 м³, а грузоподъемность машины оценивалась в 950 кг.

«Газель» комби особенно ценился в небольших компаниях — и людей перевезти, и груз доставить. Водитель такой машины тоже не чувствовал себя обделенным — в дальней дороге второй ряд сидений можно было использовать как спальную полку для отдыха или даже ночевки в машине. Комби отлично подходил для переделки машины в специальный вариант (аварийный, спасательный, милицкий и т.д.), в этом случае оборудование размещалось в грузовом отсеке, а экипаж получал просторную и удобную кабину (высота потока почти 1600 мм, мягкие сиденья, дополнительный отопитель салона).

ГАЗ-27052 «Газель» 4×4

Любое исполнение цельнометаллического фургона (ГАЗ-2705 или ГАЗ-2705 комби) можно было заказать с полным приводом, с колесной формулой 4×4. Во многом это была компромиссная конструкция — такая машина за счет дополнительных агрегатов полноприводной трансмиссии получалась шумной и более вибронагруженной, то есть менее комфортной. А проходимость значительно ухудшали задние двускатные колеса — дань унификации с базовой моделью. Тем не менее, машина уже не боялась съехать с асфальта на грунтовую дорогу. После дождя обычная «Газель» на скользкой грунтовке становилась абсолютно беспомощной, а полноприводная могла вполне уверенно передвигаться. Но настоящее бездорожье и ей было противопоказано.



Выставочный образец автомобиля «Газель» с грузопассажирским кузовом «комби»

Первое время полноприводные «Газели» были настоящей экзотикой, а тем более с цельнометаллическим фургоном — стоимость такой машины была самой высокой в семействе. По достоинству автомобили с колесной формулой 4×4 вначале оценили в Министерстве по чрезвычайным ситу-

ациям (МЧС), позже их стали заказывать военные и медики (в провинции добраться до нужного населенного пункта порой могла только полноприводная скорая помощь). Сегодня полноприводные «Газели» — вполне обычное явление, они используются во многих сферах.



Опытный образец автомобиля «Газель» 4×4



Испытатель «Волг» и «Чайк»

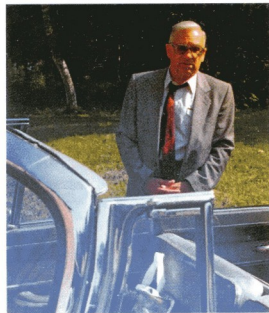
Большую роль в судьбе каждого нового автомобиля играют заводские испытатели. Задача испытателя — проверить машину в деле, оценить правильность выбранных конструкторами решений, определить, как поведет себя новая модель, ее узлы и агрегаты в эксплуатации. Одним из ведущих испытателей легковых автомобилей ГАЗа много лет был Борис Владимирович Греков.

Борис Греков вырос среди автомобилей — его отец с 1929 года работал на ГАЗе инженером. Во время Великой Отечественной войны Борис окончил автомеханический техникум, а после окончания войны — автомобильный факультет Горьковского индустриального института. По распределению он попал на Куйбышевский подшипниковый завод. Только в 1952 году Греков сумел вернуться в Горький и устроиться в лабораторию доводки и испытаний легковых автомобилей.

В то время автополигона в Дмитрове еще не было и новые модели машин обкатывали на дорогах страны. Постоянные поездки в Крым, Карпаты, на Кавказ, Украину, в Белоруссию, Прибалтику считались рабочими буднями. В поездки уходили колоннами опытные образцы всех моделей, взятые для сравнения и сопровождения серийные автомобили, приобретенные в качестве аналогов иномарки. В 50-х годах Грекову пришлось участвовать в «проверке на дорогах» ЗИМа, «Волги» М-21, «Чайки» ГАЗ-13.



Инженер-испытатель УКЭР ГАЗа Б. В. Греков осматривает сохранившийся автомобиль ГАЗ-135 «Чайка» (1996 год)



Высокий класс горьковских легковых машин подразумевал «высокие показы» членам правительства. В январе 1959 года первые серийные «Чайки» были отправлены в Москву обслуживать делегатов XXI съезда

КПСС. Греков рассказывал, как машина смазывали солидолом тормозные колодки, чтобы не было скрипа. На следующий год Н. С. Хрущеву, М. А. Суслову, А. Н. Шелепину и Ф. Р. Козлову в Кремле демонстрировали



Сотрудники КЭО ГАЗ с первым опытным образцом автомобиля ГАЗ-13 «Чайка». Справа — главный конструктор легковых автомобилей Н. А. Юшманов



Борис Владимирович Греков

1952 год

Пришел работать на Государственный автозавод имени Молотова в лабораторию доводки и испытаний автомобилей.

1959 год

На новых автомобилях ГАЗ-13 «Чайка» участвовал в обслуживании делегатов XXI съезда КПСС.

1961 год

Назначен секретарем технического совета конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) Горьковского автозавода.

1966 год

На опытных автомобилях ГАЗ-24-14 «Волга» участвовал в открытии Дмитровского автополигона.



Испытания ГАЗ-24-14 «Волга» на Дмитровском автополигоне. Б. В. Греков — третий справа

фазтоны ГАЗ-13Б. Греков вспоминал, как Сулов, играя электрическим приводом тента, едва не посадил аккумулятор. Он с охотой рассказывал о встречах с К. Е. Ворошиловым, Е. А. Фурцевой, Л. И. Брежневым, М. С. Горбачевым — много лет Борис Владимирович возглавлял все правительственные показы.

С 1961 года Борис Греков руководил всеми дорожными испытаниями легковых машин ГАЗа. В его практике не было ни одного случая, чтобы автомобили не прошли испытаний. Порой ему приходилось обкатывать малоизвестные опытные образцы — например, первые «Волги» ГАЗ-24 с кузовами, полностью отличавшимися от будущего



Опытный образец автомобиля ГАЗ-14 «Чайка» (поисковый вариант внешней формы)



сериального автомобиля. В 1966 году, в составе делегации Горьковского автозавода, Греков участвовал в открытии Дмитровского аэрополигона. Горьковчане приехали на это мероприятие на новых «Волгах» ГАЗ-24-14 с 6-цилиндровыми V-образными двигателями и четырехфарной системой головного света, которые так и не пошли в серию. Потом Грекову пришлось испытывать образцы «Чаяк» ГАЗ-14, «Волг» ГАЗ-31011 и ГАЗ-3102. Возвращаясь на завод, испыты-

ли составляли отчеты, внимательно изучали все поломки новых автомобилей. Б. В. Греков был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», ему присвоены звания ветерана автомобильной промышленности, ветерана труда, заслуженного автозаводца. Много времени и сил Борис Владимирович уделял общественной работе. С 1961 года он был бессменным секретарем технического совета конструкторско-экспериментального

отдела (КЭО), а потом управления конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР). Увлеченно читал лекции на технические и политические темы, был общественным референтом научно-технической библиотеки ГАЗа, экспертом-консультантом и большим другом заводского музея. Благодаря Б. В. Грекову, в Музее истории и трудовой славы ГАЗа сохранилось много бесценных документов и других исторических свидетельств.

Технические характеристики ГАЗ-2705 «Газель»	
Число мест	3
Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	11,0 л/100 км
Электрооборудование	12V
Система зажигания	бесконтактная, транзисторная
Размер шин	175R16 или 185R16
Масса, кг	
снаряженная	2440
на переднюю ось	1270
на заднюю ось	2230
полная	3500
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
винт — шариковая гайка	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Сцепление	
однодисковое, сухое	

Тормоза	
рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, синхронизированная	
Передаточные числа коробки передач	
I — 4,05; II — 2,34; III — 1,395; IV — 1,00; V — 0,849; задний ход — 3,51	
Главная передача	
одинарная, гипоидная, передаточное число — 5,125	
Двигатель	
ЗМЗ-4026.10, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Карбюратор	
К-151, двухкамерный, с экономайзером принудительного холостого хода	
Максимальная мощность	
100 л.с. или 90 л.с. при 4500 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
17,2 кг·м или 17,6 кгс·м при 2400–2600 об/мин	

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент***!
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

БРДМ-2У

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида модели.
Примеры вставки в выпуск



DeAGOSTINI