

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 258

СССР  
И СОЦСТРАН



## ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ»

ЛЕГЧЕ, ЧЕМ «ГАЗЕЛЬ»  
ЭКОНОМИЧНЫЙ И КОМФОРТАБЕЛЬНЫЙ  
ОФИС НА КОЛЕСАХ

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №258, 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. Зварич

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

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

#### 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

#### 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 Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор) ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ: ООО «Росчерк»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 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: 12,50 бел. руб.

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. 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 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации

на стр. 1, 2, 19 (верх), 8–9: [hdrmaps.com](http://hdrmaps.com);

стр. 3–7, 11–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Наталью Витальевну Колесникову, Дениса Станиславовича Орлова, а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова



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». 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: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 19.04.2019

Дата выхода в России 02.07.2019

Разработка и осуществление проекта:



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\*!**

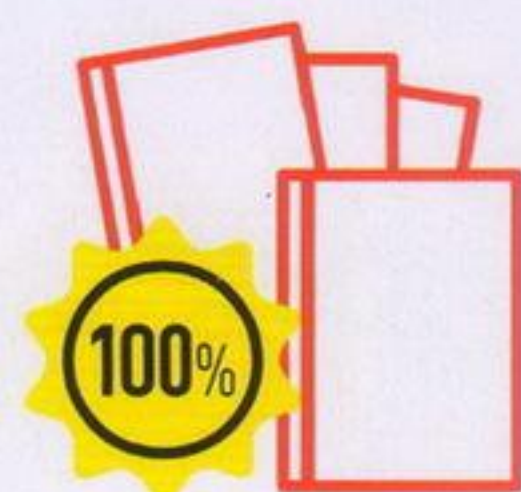
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

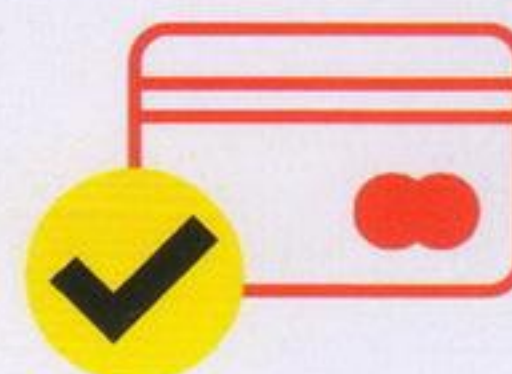
### ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



### ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



### УДОБНАЯ ОПЛАТА



### ДОСТАВКА ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02





**Малотоннажные грузовые автомобили и микроавтобусы «Соболь» выпускаются ОАО ГАЗ с 1998 года. Эта машина задумывалась как уменьшенная версия 1,5-тонной «Газели»: более экономичная, более удобная для водителя и пассажиров, более близкая к легковым автомобилям.**

### С приставкой «бизнес»

Автомобили «Соболь» появились сравнительно недавно, их историю хорошо помнят и автомобилисты, и работники завода. Хроника самых известных событий выглядит так. Первые «Соболи» сошли с конвейера в сентябре 1998 года. Сначала предлагались только цельнометаллические кузова с «высокой» крышей, унифицированные с «Газелью» — микроавтобус ГАЗ-22171, фургон ГАЗ-2752 и грузопассажирский «комби» на его базе. Потом к ним добавились автобус с низкой крышей «Баргузин» ГАЗ-2217 и грузовичок ГАЗ-2310 с кабиной от «Газели» ГАЗ-3302. На «Соболе» внедрили новую облицовку с хромированной «клеткой», которая тут же перешла и на «Газели». В 2003 году последовал рестайлинг нижегородских малотоннажников. Овальные фары, новое оперение и приборная панель — только видимые перемены. «Раздвинутые» на 200 мм лонжероны кабины позволили увеличить моторный отсек, а значит расширить ассортимент двигателей, устанавливать

дополнительные устройства, повышающие безопасность движения и улучшающие экологические показатели.

В 2010 году провели новый небольшой рестайлинг облицовки и бампера, после чего «Соболь» и «Газель» получили приставку «бизнес». Но история «Соболя» уходит корнями в те времена, когда КБ грузовых автомобилей Горьковского автозавода только начинало конструировать будущую «Газель».

### Отрезали хвост

В 1988–1989 годах Управление конструкторских и экспериментальных работ (УКЭР) ГАЗа приступило к проектированию семейства малотоннажных низкорамных автомобилей грузоподъемностью 1,5 т, частично унифицированных с «Волгой». Уже тогда ведущий конструктор нового грузовика Владимир Леонидович Четвериков предлагал предусмотреть возможность разработки в будущем уменьшенной модификации этой машины со сниженной с 3,5 до 2,8 т полной

массой и грузоподъемностью 800–1000 кг. На дальнюю перспективу получалось семейство, состоящее из более тяжелого и более легкого коммерческих автомобилей. В июле 1994 года завод выпустил ГАЗ-3302, получивший марку «Газель», в виде бортового грузовика или шасси для специализированных и специальных кузовов. Примерно через полтора года пошел в производство фургон ГАЗ-2705 на том же шасси, но с цельнометаллическим кузовом. Его иногда зовут «вагонным», что не совсем верно, так как у машин этого семейства не вагонная, а полукапотная компоновка. В конструкцию свариваемого из штампованных заготовок кузова ГАЗ-2705 был заложен технологический резерв для создания автомобиля уменьшенного размера. Известно, что боковина ГАЗ-2705 и его модификаций позади кабины сваривается из трех секций, то есть в пассажирском варианте имеет три окна. Ширину первых двух секций конструкторы выбирали, исходя из ширины сдвижной боковой двери. Ее,



Автомобиль ГАЗ-2752 «Соболь» в исполнении «бизнес» с кузовом типа «фургон»





Опытный образец ГАЗ-2752 «Соболь» на выставке в Нижнем Новгороде

конструктор легковых автомобилей ГАЗ Владимир Никитич Носаков предлагал пикапы и фургоны «Бурлак» с кабиной и капотом от «Волги». Всерьез рассматривался проект рамных пикапов «Атаман»: ГАЗ-2307 (4×2) и ГАЗ-2308 (4×4) с кабиной типа ГАЗ-3307 и оригинальным оперением. Но руководители предприятия в конце концов выбрали уменьшенную «Газель».

Решение приняли стихийно. В июне 1995 года делегация ГАЗа направилась в США осматривать заводы *Chrysler*, *Ford* и *General Motors*. На обратном пути, во время многочасового перелета, четыре ключевых руководителя — вернувшийся из министерства директором на ГАЗ Николай Андреевич Пугин, главный конструктор завода Юрий Владимирович Кудрявцев, занимавший

## Вопрос о коммерческом автомобиле, более легком, чем «Газель», встал в начале рыночных реформ 90-х годов

в свою очередь, сделали такой, чтобы небольшой автопогрузчик мог занести в фургон груз на деревянном «европоддоне». Помимо двух широких секций, боковина фургона и автобуса «Газель» имеет третью узкую оконную секцию, расположенную в заднем свесе. Если удалить эту заднюю секцию, из двух оставшихся широких получается кузов уменьшенного размера, подходящий для фургона полной массой 2,8 т и автобуса, которым можно управлять,

имея права категории «В». Выстроив таким образом кузов ГАЗ-2705/3221, конструкторы и технологи проложили прямой путь к простому и безболезненному освоению «малого» автомобиля.

### Грузовик меньше «полуторки»

Вопрос о коммерческом автомобиле, более легком, чем «Газель», подходящем для водителей легковых машин, встал в начале рыночных реформ 90-х годов. Главный

в то время пост главного конструктора грузовых автомобилей Владимир Леонидович Четвериков и недавно назначенный главный конструктор легковых автомобилей Сергей Алексеевич Батьянов — обсуждали идею машины для корпоративных выездов и приема делегаций. Они решили, что для таких целей подойдет микроавтобус класса «люкс». Чтобы производство не отнимало лишних ресурсов, логично было бы строить его на общей базе с грузовиком, более легким, чем «Газель». Из пикапа сделать такой автомобиль невозможно, а из уменьшенного фургона, унифицированного с «Газелью», легко. Таким образом, В. Л. Четвериков нашел поддержку своей старой идеи «маленького» грузовика и понимание со стороны коллег.

У марки «Газель» есть автор — В. Н. Носаков. Кто придумал назвать микроавтобус и маленький грузовик «Соболем»? Спустя годы на этот вопрос затрудняются ответить даже ветераны ГАЗа. Ведущим конструктором нового семейства назначили Олега Валерьевича Филимонова, сотрудника КБ грузовых автомобилей. Перед ним стояла задача придать автобусу и фургону с укороченным кузовом «Газели» максимум качеств легковой машины. Оригинальное шасси и его узлы разрабатывали Артем Сергеевич Попенко, Алексей Сергеевич Шубаев, Сергей



Микроавтобус ГАЗ-22171 «Соболь» службы безопасности движения ГУП «Мосгортранс»





Валерьевич Кулик, Евгений Иванович Клоков и другие конструкторы.

Пришлось не просто укоротить колесную базу, а заново сконструировать раму. Без сомнения, зависимую «грузовую» переднюю подвеску с балкой и рессорами требовалось заменить независимой, легкового типа. Машина рассчитывалась на высокую максимальную скорость, а, по мнению Ю. В. Кудрявцева, развивать выше 120 км/ч на автомобиле с зависимой подвеской некомфортно и опасно.

В конце 90-х годов автомобильная пресса писала, будто передняя подвеска «Соболя» «позаимствована» от «Чайки» ГАЗ-14. Но основные детали подвески этих машин не взаимозаменяемы. Много лет конструкторы ГАЗа мечтали внедрить на «Волге» бесшкворневую подвеску, чтобы избавиться от наследия «Победы». Именно на ГАЗ-14 появилась подвеска с поворотными стойками на шаровых опорах. Благодаря размерам и массе обоих автомобилей нагрузка на переднюю ось «Соболя» и «Чайки» сопоставима. За основу взяли конструктивные особенности и размерности проверенной в деле подвески ГАЗ-14. Но в привязке к раме «Соболя» для подвески пришлось конструировать набор новых комплектующих. Главной цели создатели семейства достигли — завод наконец-то освоил массовый выпуск бесшкворневой подвески. Ее внедрили и на «Волге», но только через пять лет после появления «Соболя». В рулевую трапецию малотоннажника добавили сошку и пару маятниковых рычагов.

Возросшим скоростным показателям соответствовали и передние дисковые тормоза. Их, как у «Газели» и «Волги» ГАЗ-3110, выполнили по лицензии фирмы *Lucas* с плавающей скобой. Но диаметр дисков увеличили на 15 мм. Новыми стали колесные диски, шпильки и гайки крепления. Двухскатные грузовые задние колеса, разумеется, уступили место легковым односкатным. В грузовом помещении кузова стали меньше колесные арки, увеличилась вместимость. 16-дюймовые шины в принципе взаимозаменяемы с «Газелью», но для «Соболя» рекомендовались мягкие и «скоростные» низкопрофильные модели покрышек. Задний мост подвешен на малолистовых рессорах, задняя подвеска снабжена стабилизатором поперечной устойчивости. В базовую комплектацию «Соболя» вошел гидроусилитель руля, и пришлось дорабатывать рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка». Рулевую колонку сделали, как положено современному



Автомобиль ГАЗ-2217 «Баргузин» в качестве лаборатории дорожной ремонтной службы



Салон типа «бизнес-купе» в автомобиле «Соболь»



Автомобиль ГАЗ-2217 «Баргузин» в патрульно-постовой службе





Микроавтобус ГАЗ-22171 «Соболь», принадлежащий сервисной службе аэропорта

автомобилю, регулируемой по углу наклона и длине. Место рулевого колеса от ГАЗ-3307 заняло оригинальное, не хуже, чем на легковой машине. Маневрировать на «Соболе» в узком проезде намного проще, чем на «Газели».

### «Волга», Steyr, Chrysler и УАЗ

Во всех источниках указывается, что «Соболи» первых выпусков оснащались старым двигателем от «Волги» ЗМЗ-402.6. Но таких машин строили мало. Примерно за год

до появления «Соболя» Заволжский моторный завод (ЗМЗ) довел до массового производства принципиально новый двигатель ЗМЗ-406, разные модификации которого стали основными силовыми агрегатами «Соболей». Моторы семейства ЗМЗ-402 представляли собой модернизацию двигателя ГАЗ-24, спроектированного на ГАЗе под руководством знаменитого конструктора Гарри Вольдемаровича Эварта. Мотор ЗМЗ-406 и его модификации разработаны не на Горьковском, а на Заволжском заводе.

Ведущим конструктором был Лев Михайлович Поляков, работавший в КБ ЗМЗ. После неудачных попыток переработать ЗМЗ-402 (например, перенести в головку распределительный вал), предпринятых в 80-х годах, заволжские конструкторы мудро отказались от компромиссов с прошлым и создали современный двигатель. От старого мотора «Волги» осталось только расстояние между центрами цилиндров. Чугунный цельнолитой блок без съемных гильз вышел прочным и компактным. Уменьшилась длина двигателя. В алюминиевую головку устанавливались два распределительных вала. Один приводил впускные клапаны, другой выпускные. На каждый цилиндр приходилось четыре клапана. Упрощенный вариант с одним распредвалом и двумя клапанами на цилиндр не был предусмотрен. В обязательную комплектацию вошли гидравлические компенсаторы. Распределительные валы приводил не ремень, а цепная передача, зато не требовалось знакомой владельцам иномарок и новых ВАЗов периодической замены ремня. Рабочий объем базовой модели уменьшился со знаменитых 2445 см<sup>3</sup> до 2290, но мощность основного варианта ЗМЗ-406.2 с впрыском топлива достигла 152 л.с. Правда, после испытаний серийных двигателей ЗМЗ обозначил меньшую мощность — 145 л.с. Поначалу старых владельцев и ремонтников «газовских» машин отпугивали якобы «неремонтопригодная конструкция» и более высокая, по сравнению с ЗМЗ-402, стоимость запчастей. С развитием производ-



Микроавтобус ГАЗ-2217 «Баргузин», оборудованный кондиционером



ства новых моторов технология их сборки налаживалась, качество улучшилось, владельцы «Волг», «Соболей» и «Газелей» по достоинству оценили преимущества мощного современного двигателя.

И все же при освоении семейства моторов шаг назад был сделан. Если «Волги» комплектовали двигателями ЗМЗ-406.2 с инжектором, то на «Соболях» и «Газелях» применяли модификации с карбюраторными двигателями ЗМЗ-406.1 и ЗМЗ-406.3. Их мощность упала до 100–110 л.с., то есть до уровня форсированного ЗМЗ-402. Единственное преимущество таких модификаций в том, что они давали возможность хозяину машины сэкономить на транспортном налоге и ОСАГО. Введение экологических норм Euro покончило с производством карбюраторных ЗМЗ-406. Зато в 2000 году появился двигатель ЗМЗ-405 увеличенного до 2,5 л объема с впрыском топлива, развивавший те самые 152 л.с.

После передела собственности в «нулевых» годах ЗМЗ оказался в одном холдинге с УАЗом, а Ульяновский моторный завод (УМЗ) достался «Группе ГАЗ». Поэтому в 2008 году появился адаптированный к «Газели» и «Соболю» мотор УМЗ-421.6, отличавшийся от двигателей УАЗов расположением навесных узлов и приспособленный к новым экологическим нормам. Двигатели ЗМЗ-406 и ЗМЗ-405 перестали поступать на конвейер ГАЗа, а УМЗ-421.6, ведущий свою историю от мотора ГАЗ-21, устанавливается на нижегородские малотоннажники до сих пор.



Опытный образец микроавтобуса ГАЗ-22171 «Соболь» с рестайлингом передней части на выставке MIMS-2005

Дизель ГАЗ-650, в вариантах с наддувом или без него, освоен не ЗМЗ, а ГАЗом на рубеже веков по лицензии австрийской фирмы Steyr (мод. M14). Он отличался нетрадиционной конструкцией с несъемной головкой цилиндров и требовал очень высокой культуры сборки. Редкие покупатели «Соболей» рискнули приобрести машину с необычным и недешевым двигателем и не прогадали. Мотор оказался надежным, экономичным, при грамотной эксплуатации его ресурс превышал срок службы автомобиля. Позд-

нее, в «десятих» годах, проблему дизелизации ГАЗ решил за счет массовых поставок моторов Cummins ISF2,8L. Еще один широко применявшийся двигатель от иномарки — бензиновый мексиканский Chrysler DOHC 2,4L, которым несколько лет комплектовали «Соболь», «Газель» и «Волгу».

### Бизнес в мечтах и наяву

«Соболь» был задуман как «автомобиль для бизнеса», «офис на колесах».

Продолжение на стр. 10



Полноприводные «Соболи» ГАЗ-27527 в рекламном автопробеге по центральной части России (2011 год)





ГАЗ-2752 «СОБОЛЬ»









На красочных рекламных заводских фото молодые парни и симпатичные девушки в модных деловых костюмах грузили в «Соболей» новенькие чемоданы (с такими ездят в зарубежные командировки), портфели и ноутбуки. Неслучайно одной

из массовых модификаций «Соболя» стало «бизнес-купе» — микроавтобус, в котором два ряда сидений расположены лицом друг к другу, а между ними находится откидной стол. «Соболь» в таком исполнении действительно послужил российскому

бизнесу, но в жизни все выглядело не так гламурно, как на рекламе.

В начале XXI века в Москве началось масштабное строительство новых многоэтажных домов и целых жилых комплексов. Обычно возле забора рядом со стройплощадкой сто-



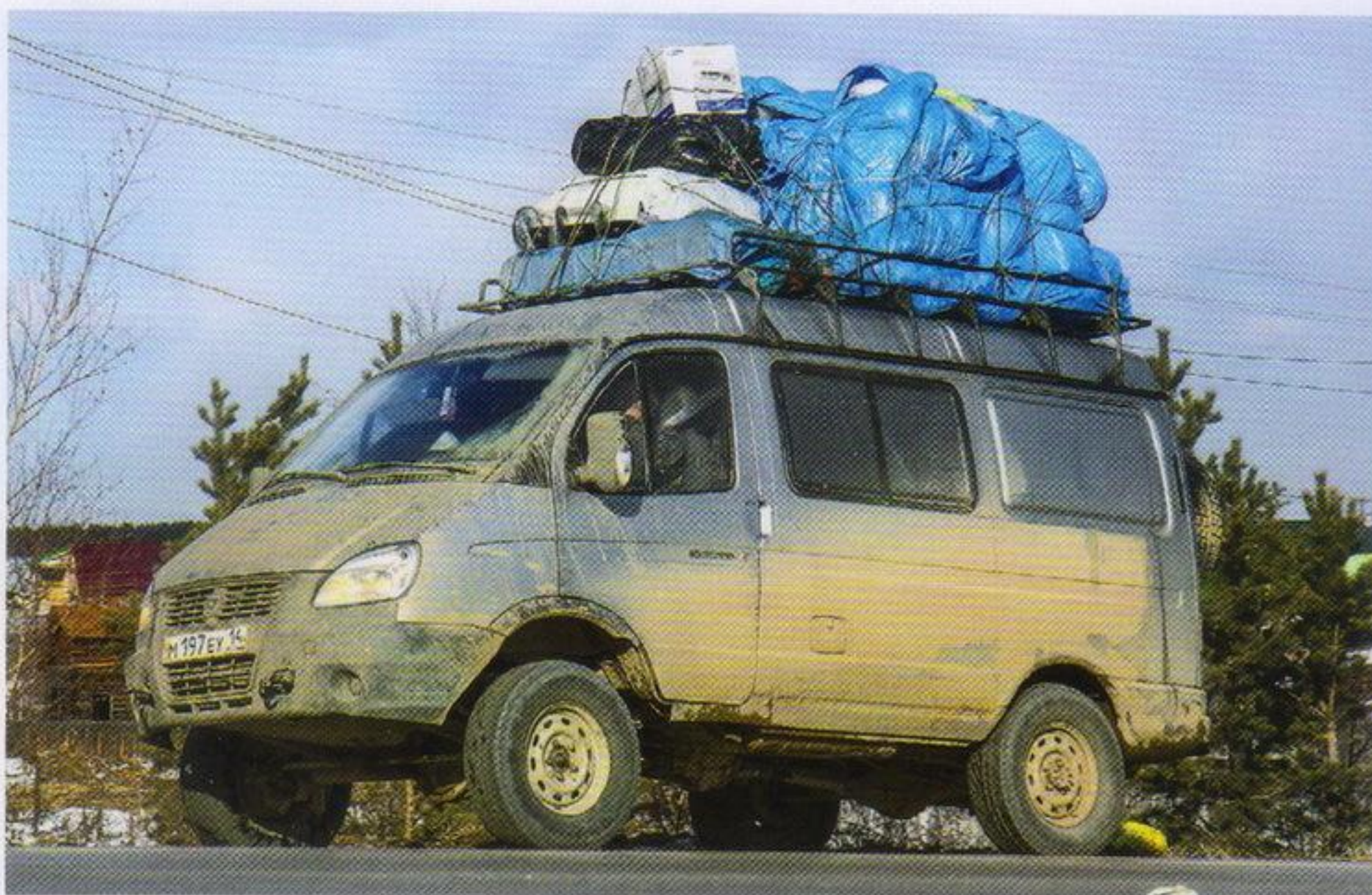
Автомобиль повышенной проходимости «Соболь» образца 2013 года с отключаемым передним мостом и трансформируемым салоном «Ривьера»



яло по два-три микроавтобуса «Соболь» как раз в исполнении «бизнес-купе», в которых сотрудники компании-застройщика продавали ордера на квартиры в новостройке. Эти автомобили парковались там же и после сдачи дома или комплекса в эксплуатацию, пока в построенном здании оставались свободные квартиры. Поставить на улице такой мобильный пункт продажи было намного дешевле, чем арендовать для этих целей помещение, да и «товар» находился в зоне прямой видимости.

В 2003 году в стране ввели обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспорта (ОСАГО), без которого машину не ставили на учет в ГИБДД. Возле каждого районного отделения регистрации транспорта (МРЭО, позже МОТОТРЭР) на просторной парковке находилось место для нескольких «Соболей», в которых работники разных страховых компаний торговали полисами ОСАГО и КАСКО. Это было очень удобно для клиентов — не искать где-то «страховой» офис, а приобрести полис прямо на месте, перед регистрацией автомобиля. Страховщики, как и в случае с квартирами, существенно экономили на аренде помещений.

Тысячи новеньких микроавтобусов служили торговыми ларьками, способными при необходимости быстро переехать с места на место. Отстоявшие несколько лет у риэлторов и страховщиков автобусы выкупали индивидуальные владельцы, которых прельщала вместительная, практичная машина с ничтожным пробегом и по минимальной остаточной стоимости. Но в большинстве случаев такое приобретение оказывалось крайне невыгодным: так и не поездившие никуда «Соболи» были в ужасающем техническом состоянии и требовали полного капитального ремонта. Кузовные панели проедала сквозная ржавчина, ведь антикоррозийную обработку «мобильного офиса» не делал никто. Двигатели изнашивались от многочасовой работы на холостых оборотах. В холодное время года продавцы ордеров и полисов ежедневно заводили мотор на всю многочасовую рабочую смену, чтобы отапливать салон. Как раз в те годы в НАМИ провели исследования, показавшие, что сильнее всего двигатель изнашивается, работая на холостом ходу. К тому же никто не озадачивался элементарно поменять моторное масло. Наконец, за время долгой стоянки приходили в негодность резиновые манжеты, сальники и шланги, отчего текли тормоза и гидроусилитель руля.



Перевозка грузов в Якутии на полноприводном ГАЗ-27527 «Соболь»



ГАЗ-2217 «Соболь» в роли передвижного офиса



Мобильный пункт продажи билетов ГУП «Мосгортранс» на базе ГАЗ-2217 «Соболь»



По массовости выпуска «Соболь» заметно уступал «Газели». В 1998 году в сбыт ушло чуть более тысячи машин — 630 фургончиков и 401 микроавтобус. На следующий год из ворот ГАЗа вышли 8671 фургон и 5210 пассажирских «Соболей». Для сравнения, в то же время отдел сбыта реализовывал в год примерно 48–49 тыс. ГАЗ-3302, 33 тыс. ГАЗ-2705 и около 11 тыс. автобусов ГАЗ-3221. На момент рестайлинга 2003 года объем производства «Соболей» едва превышал 10 тыс. автомобилей в год. В то же время выпуск бортовых «Газелей» и их шасси поднялся с 50 до 64 тыс., выпуск цельнометаллических фургончиков ГАЗ-2705 снизился с 29 до 20 тыс., а автобусов ГАЗ-3221 строили по 25–29 тыс. шт.

### ГАЗ-2217 «Баргузин»

Вскоре после освоения семейства «Соболь», в апреле 1999 года, ГАЗ выпустил модификацию с пониженной «плоской», а не «объемной», как у базовой модели, крышей. У популярных в нашей стране иномарок — *Ford Transit*, *Volkswagen Transporter*, *Mercedes Benz T1* и *Sprinter* — такой вариант с низкой крышей и короткой базой считается самым бюджетным, массово выпускается в виде фургончиков и «комби». ГАЗ, наоборот, представлял самую маленькую машину как дорогую, «элитную», в самых «богатых» комплектациях. Ей даже дали соответствующее имя, ведь баргузин — это элитная порода соболя. Но таковы были издержки производства — низкая крыша и подъемная торцевая дверь требовали новых кузовных штампов, которые необходимо было окупить. Конструкторы утверждали, что понизили крышу, чтобы «Баргузин», в отличие от «Соболя», мог заехать в стандартный гараж в ГСК. Фургончиков и «комби» на базе «Баргузина» не было, но автобусы с плоской крышей появились в патрульно-постовой службе, где они пришли на смену



Пассажирский автомобиль ГАЗ-2217 «Соболь-Баргузин»

традиционным УАЗам, и в неотложной медицинской помощи. Санитарными «Баргузинами» с перегородкой, матовыми стеклами и носилками заменили универсалы «Волга» ГАЗ-310223.

### ГАЗ-2310 «Соболь»

Семейство «Газелей» начиналось с бортового грузовика с отдельной кабиной и шасси для специализированных кузовов. Среди «Соболей» такой вариант освоен в производстве позднее, чем цельнометаллические машины, и стал одним из последних. Номинально грузовичок ГАЗ-2310 числился в списке предлагаемой заводом продукции с 1999 года. Его освоение не представляло сложностей — на раму «Соболя» устанавливали стандартную кабину от ГАЗ-3302. Но спрос поначалу был ничтожным — покупатели выбирали способную больше увезти «Газель». Ситуация резко изменилась в 2006 году, когда в Москве ограничили въезд в центр грузовиков грузоподъемностью более одной тонны. Спрос на грузового «Соболя», рассчитанного по паспорту на 900 кг, подскочил, завод начал собирать такие машины на главном конвейере, а производители хлебных, изотермических и промтоварных фургончиков тут же освоили кузова под размер шасси ГАЗ-2310.



Бортовой грузовой автомобиль ГАЗ-2310 «Соболь»





Грузопассажирский полноприводной автомобиль ГАЗ-27527



Полноприводной микроавтобус ГАЗ-22177

## **ГАЗ-27527 «Соболь» 4×4 и ГАЗ-22177 «Соболь» 4×4**

Рамная конструкция автомобиля позволила не только легко применять разные кузова. Поставить на раму агрегаты полного привода намного проще, чем на несущий кузов, — этим и воспользовались конструкторы «Соболя» и «Газели». В варианте 4×4 независимая передняя подвеска «Соболя»

уступала место зависимой с балкой моста на рессорах. В трансмиссии применяли такое нетрадиционное для отечественных внедорожников решение, как привод раздаточной коробки многорядной цепью Морзе. Обычно полноприводные автомобили с индексом, заканчивающимся цифрой «7», выпускаются с цельнометаллическими кузовами «Соболей» и «Баргузинов» в виде

автобусов или «комби». Грузовик 4×4 ГАЗ-23107 в списке предложений есть, но это редкая модификация. Полноприводные «Соболи» приобретают заказчики из провинциальных регионов, аварийные службы в городах, Министерство обороны и МЧС, а также немногочисленные частники, владельцы деревенских домов или любители активного отдыха.

Технические характеристики ГАЗ-2752 «Соболь»	
Грузоподъемность	770 кг
Максимальная скорость	120 км/ч
Время разгона до 60 км/ч	12 сек
Расход топлива	9,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Размер шин	185/75R16C
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
винт с шариковой гайкой и встроенным гидроусилителем	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
рабочие — передние дисковые с плавающей скобой, задние барабанные, привод гидравлический, отдельный, с вакуумным усилителем	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	

Сцепление	
Ододисковое, сухое, с гидравлическим приводом включения	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
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 — 4,556	
Двигатель	
ЗМЗ-4052, бензиновый, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, жидкостного охлаждения, 16-клапанный, с двумя распределительными валами	
Диаметр цилиндра, мм	95,5
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем см <sup>3</sup>	2460
Степень сжатия	9,3
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Максимальная мощность	
152 л.с. при 5200 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
210,9 Н·м при 5200 об/мин	

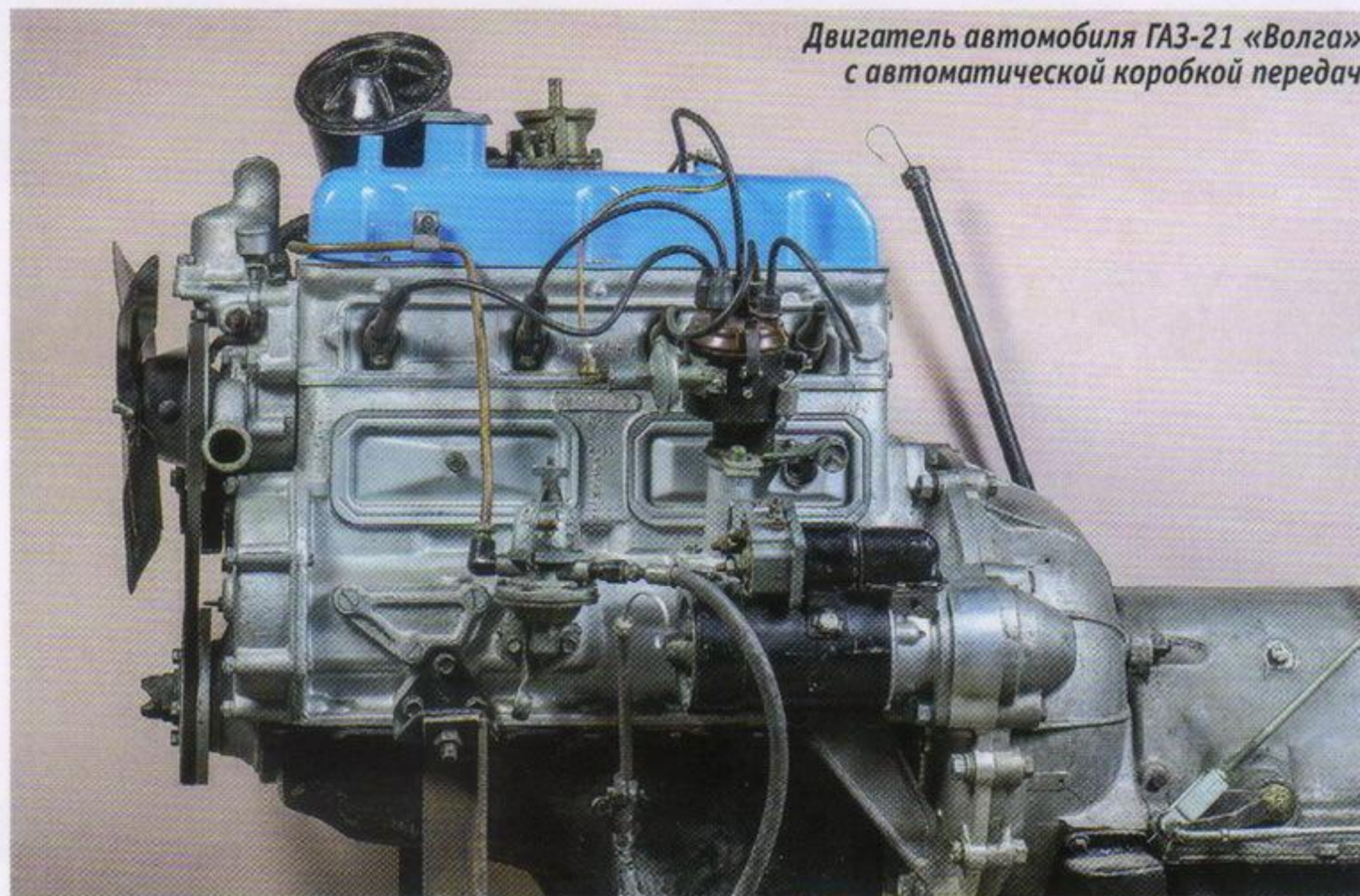




## Моторы Эварта

Когда произносят имя и фамилию этого человека, можно подумать, что он американец или англичанин. На самом деле Гарри Эварт родился в Российской империи, жил в Советском Союзе в городе Горький. Он стал известным конструктором, сыгравшим ключевую роль в истории ГАЗа.

Гарри Вольдемарович Эварт появился на свет в Эстляндской губернии, на территории нынешней Эстонии, в 1913 году. Выходец из рабочей семьи к моменту своего совершеннолетия уже жил в СССР, в расположенном недалеко от родных краев городе Ленинграде. Здесь в 18 лет Гарри пошел работать на завод токарем, а через год поступил в Ленинградский индустриальный институт имени Калинина и окончил его по специальности инженер-механик. С 1936 года Эварт работал в конструкторских бюро — сначала на заводе №77, потом на Ленинградском мотоциклетном заводе. Как инженер-конструктор, способный специалист, он имел законное право не идти на войну, но в блокадном Ленинграде не остался. В 1941 году Эварт попал в Горький, где главный конструктор ГАЗа А. А. Липгарт назначил его ведущим по нескольким направлениям, а позднее — начальником конструкторского бюро. Инженерные способности Гарри Вольдемаровича раскрылись в полной мере, когда

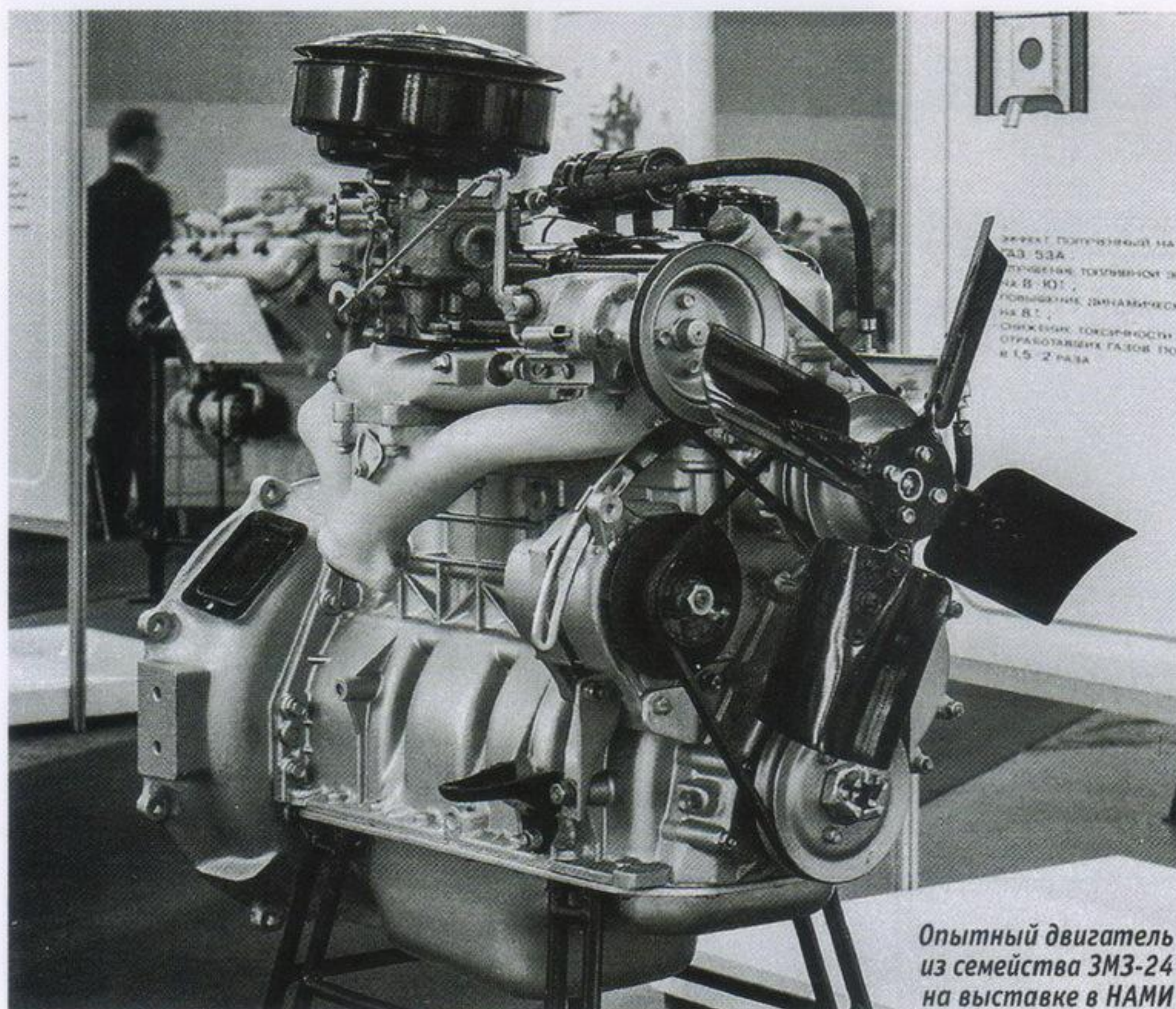


Двигатель автомобиля ГАЗ-21 «Волга» с автоматической коробкой передач

развернулись работы над автомобилем большого класса ЗИМ-12. Эварт разрабатывал такую новинку, как двухкамерный карбюратор К-21, систему впуска и выпуска

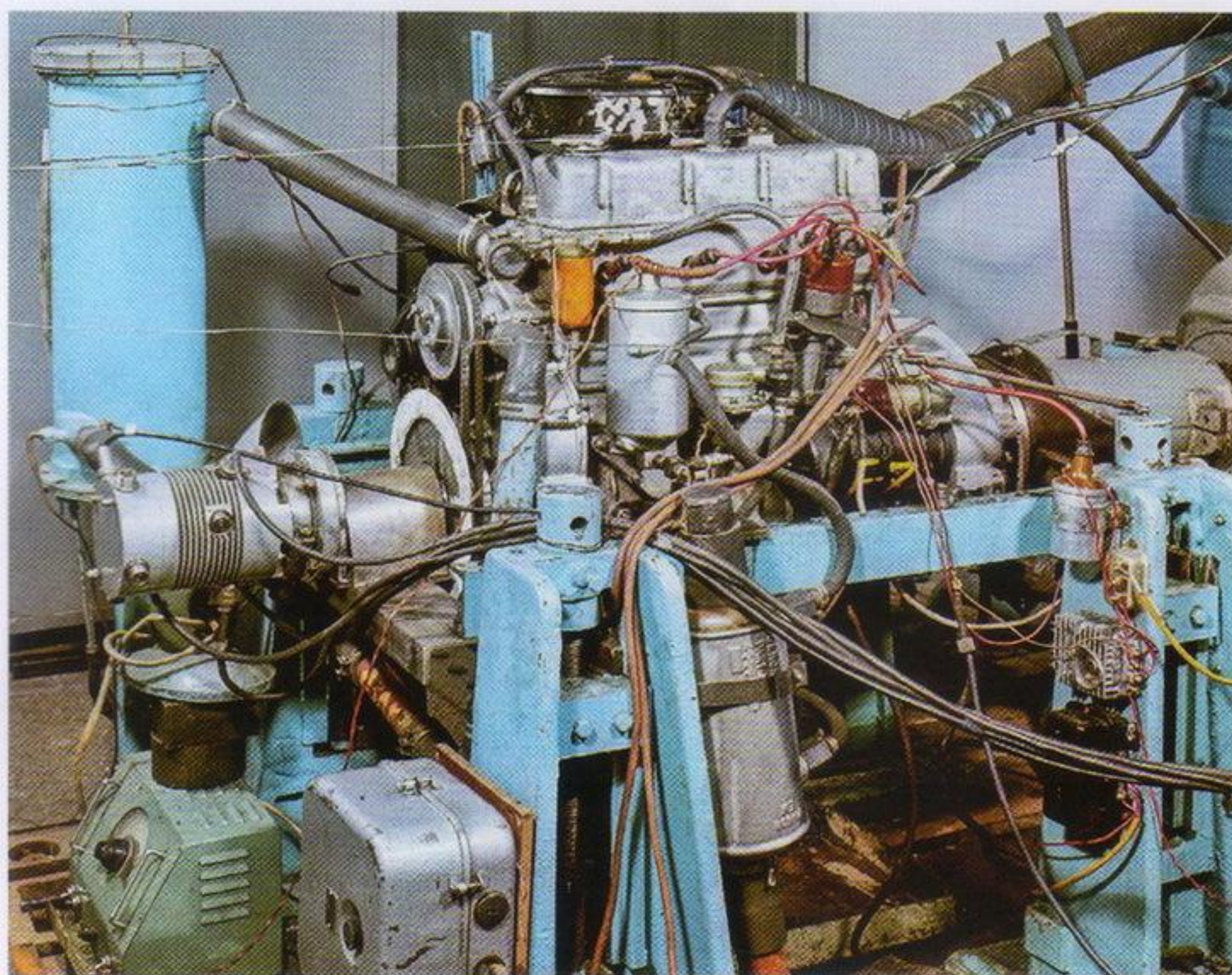
форсированного шестицилиндрового двигателя. Но самым сложным узлом считалась гидромuftа, установленная между двигателем и трехступенчатой механической коробкой передач. Это был первый шаг к автоматической передаче. Муфту с парой крыльчаток — турбинным колесом, приводящим в действие насосное за счет давления масла, — Эварт разработал самостоятельно.

Перспективную модель М-21 «Волга» предстояло оснастить первым в истории ГАЗа верхнеклапанным двигателем. Вариант с цепным приводом распределительного вала и находящимися по разные стороны блока цилиндров впускным и выпускным коллекторами оказался неработоспособным. Взамен Эварт предложил известную теперь всем модель с алюминиевой головкой, чугунным блоком, съемными мокрыми гильзами, пятиопорным коленчатым валом, шестеренчатым приводом распредвала, одинаковыми диаметром цилиндра и ходом поршня. Двигатель ГАЗ-21 рабочим объемом 2445 см<sup>3</sup> выпускали на трех заводах: сначала на ГАЗе, потом на ЗМЗ, потом его производство дублировали на Ульяновском моторном заводе. Помимо «Волги», им оснащали РАФы, УАЗы, ЕрАЗы, силовую продукцию.



Опытный двигатель из семейства ЗМЗ-24 на выставке в НАМИ





Двигатель автомобиля «Волга» на испытательном стенде

Пока конструкторы других КБ разрабатывали «Волгу» второго поколения ГАЗ-24, Эварт трудился над кардинальным усовершенствованием двигателя. Сохранив общую компоновку, основные конструктивные особенности и размерность цилиндров своего предшественника, двигатель ГАЗ-24 отличался повышенной мощностью и увеличенным ресурсом. Для этого пришлось пожертвовать взаимозаменяемостью запчастей. Даже коробка передач ГАЗ-24 сопрягалась с картером сцепления иначе, чем у ГАЗ-21. В 1968 году, когда завод осваивал выпуск новой «Волги», Эварт описывал особенности ее двигателя на страницах журнала «За рулем».

Гарри Вольдемарович считался одним из лучших на заводе специалистов по карбюраторам. Он конструировал общую для «Победы», ГАЗ-51 и первых выпусков «Волги» серию карбюраторов К-22, потом однокамерные К-105, К-124, значительно более сложный карбюратор «Чайки» К-113. Некоторые из разработок Эварта осваивали предприятия-смежники, в частности Ленинградский карбюраторный завод «Ленкарз», в наше время известный под маркой «Пекар». Для ГАЗ-24 предназначался двухкамерный карбюратор К-126, изначально разработанный для «Москвича». Эварт приспособлял его к моторам «Волги», РАФа, УАЗа, ГАЗ-52 и ГАЗ-53.

С конца 50-х годов Гарри Вольдемарович Эварт руководил работами по принципиально новой теме — двигателям с форка-

мерной и форкамерно-факельной системой зажигания. Сначала это сложное устройство пытались внедрить на шестицилиндровом верхнеклапанном двигателе, предназначенном для ГАЗ-51 и грузовика повышенной проходимости ГАЗ-62. Затем с помощью такого устройства решили повысить мощность «Волги».

Гарри Вольдемарович ушел из жизни в 1977 году в возрасте 64 лет. Он не дожидаясь начала серийного выпуска «Волги» ГАЗ-3102 с форкамерным 100-сильным двигателем ЗМЗ-4022. Уже без Эварта в Заволжье выпускали модернизированный двигатель ГАЗ-24, который под маркой ЗМЗ-402 до конца XX века устанавливали на «Газели» и новые поколения «Волги». Независимо от этого в Ульяновске продолжал выпускаться первый мотор разработки Эварта — ГАЗ-21. Его модернизировали, переименовывали в УМЗ-451, УМЗ-417, УМЗ-421. Долгие десятилетия им оснащали УАЗ-452, УАЗ-469 и их модернизированные варианты 80-х годов с новыми индексами. Эти моторы шли в запчасти для сохранившихся в эксплуатации «Волг» ГАЗ-21, так как, в отличие от ЗМЗ-24 и ЗМЗ-402, они свободно сопрягались с картером сцепления таких машин. Самую последнюю модификацию старой разработки Эварта — «двадцать первого» двигателя, доведенную до современных экологических норм, на исходе второго десятилетия XXI века УМЗ поставляет на конвейер ГАЗа для «Газелей» и «Соболей».



## Гарри Вольдемарович Эварт

### 1936 год

Начал трудовую деятельность инженером-механиком на предприятиях Ленинграда.

### 1941 год

Поступил на должность инженера-конструктора в КЭО Государственного автозавода имени Молотова.

### 1948–1949 годы

Разрабатывал систему питания двигателя и гидромфту трансмиссии автомобиля ЗИМ-12.

### 1953–1956 годы

Ведущий конструктор двигателя М-21 «Волга».

### 1958 год

Возглавил работы над двигателями с форкамерным и форкамерно-факельным зажиганием.

### 1961–1967 годы

Руководил работами над двигателем ГАЗ-24 «Волга».

### 1982 год

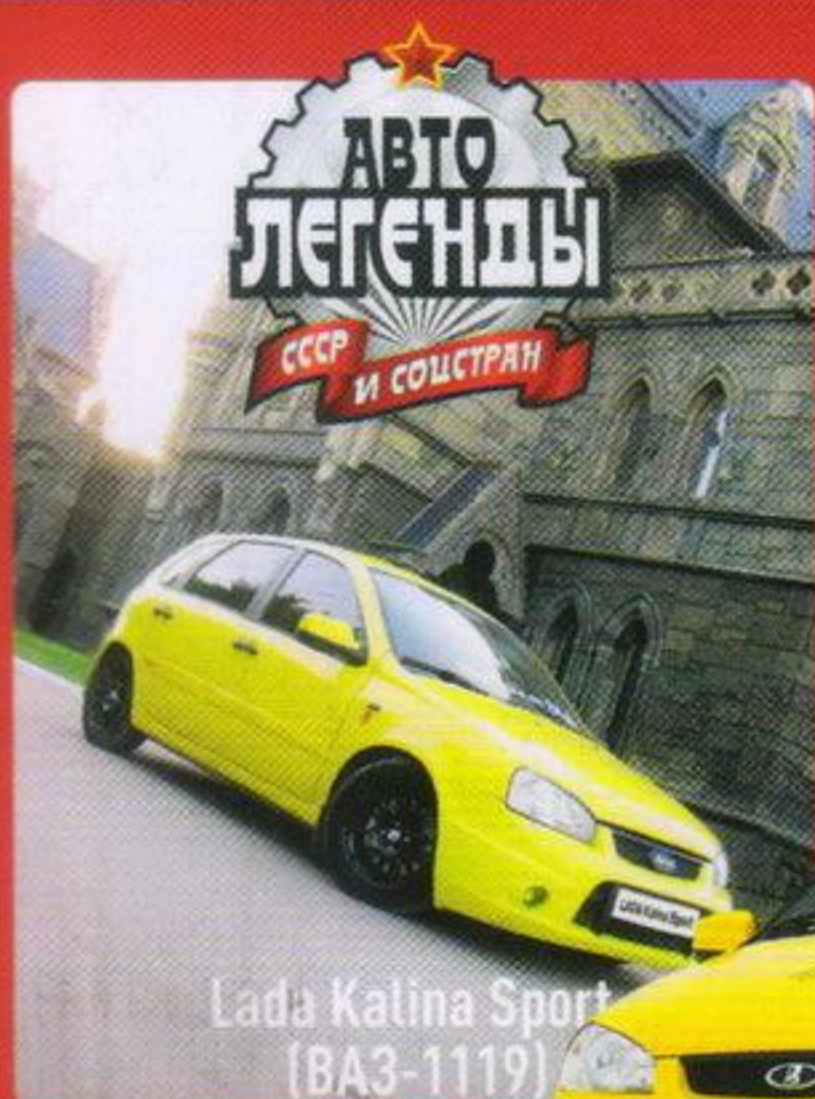
Освоен выпуск автомобиля ГАЗ-3102 «Волга» с форкамерно-факельным зажиганием разработки Г. В. Эварта.



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

# СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot  
(YA3-3163)



UAZ Hunter (YA3-315195)



Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

UAZ PATRIOT (YA3-3163)

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Представленные изображения могут отличаться  
от реального внешнего вида моделей,  
прилагаемых к выпуску



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X  
00258  
9 772070 095170