

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 267

СССР
И СОЦСТРАН



ГАЗ-3302 «ГАЗЕЛЬ»

НАСТОЯЩИЙ БЕСТСЕЛЛЕР
НЕДОРОГАЯ И ВЫНОСЛИВАЯ
БРЯНСКИЙ КОНКУРЕНТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №267, 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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные

данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн 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. 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: 1250 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, 10 (верх), 8–9: © hdmrmaps.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

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

Использованы материалы книги С. В. Канунникова

и М. А. Шелепенкова «Отечественные грузовые

автомобили» (Орел: ООО «Салон оперативной

полиграфии», 2018)

16+

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, Максим Омельченко

Дата печати (производства): 11.10.2019

Дата выхода в России 05.11.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



СПРАШИВАЙТЕ СЛЕДУЮЩИЙ ВЫПУСК В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

Или закажите на сайте www.deagoshop.ru

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК №4 КУРОРТНЫЙ АВТОБУС ЦАРМ

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

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



16+

DeAGOSTINI



Отечественный легкий грузовик «Газель», завоевавший огромную популярность, был первой новинкой постсоветского автомобилестроения. Но задумали его еще до перестройки.

Неудачные попытки

В 70-х и начале 80-х годов специалисты по транспортным проблемам много говорили о большом разрыве в типаже советских грузовых автомобилей между малотоннажными УАЗ и ЕрАЗ с одной стороны и полно-размерным 2,5-тонным грузовиком ГАЗ-52 с другой. Народному хозяйству давно требовался автомобиль грузоподъемностью 1,5 т. Когда его отсутствие стало ощущаться особенно болезненно, пустоту пришлось заполнить чешскими грузовыми машинами *Avia*. Это было временное решение. 16 июня 1983 года Научно-технический совет Министерства автомобильной промышленности СССР постановил приступить к разработке отечественного автомобиля такого класса. В типаж грузовых автомобилей была включена модель грузоподъемностью 1,5 т и полной массой 3,5 т. Известны две неудачные попытки создать такой автомобиль. Первая — освоение его на так и не состоявшемся заводе в городе Кировобад Азербайджанской ССР, вторая — на Брянском автомобильном заводе (БАЗ). Но, оказывается, сразу же после принятия решения планировалось по-

ручить разработку и производство такого же автомобиля Горьковскому автозаводу. По воспоминаниям конструктора Юрия Владимировича Кудрявцева, главному конструктору ГАЗа Александру Дмитриевичу Просвирнину из Москвы позвонил заместитель министра автомобильной промышленности СССР Евгений Артемович Башинджагян с предложением заняться полутонным грузовиком. В то время у КБ грузовых автомобилей ГАЗа было очень много работы — новый грузовик ГАЗ-4301, самосвальный автопоезд ГАЗ-6008, а главное, дизельный двигатель ГАЗ-542. Поэтому полторка воспринималась как лишнее задание «не по теме». Просвирнин в шутку предложил Башинджагану поручить это Ярославскому заводу «Автодизель». Через некоторое время коллегия Минавтопрома сделала ГАЗу уже официальное предложение и даже был подготовлен приказ. Но его так и не подписали.

Тем временем силами НАМИ и Отдела главного конструктора (ОГК) Ульяновского автозавода был проведен полный цикл научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ над семейством

1,5-тонных грузовиков и фургонов, построено несколько серий опытных образцов, проведены испытания. Роковой ошибкой оказался выбор места производства. Первый секретарь ЦК компартии Азербайджана Г. А. Алиев возмущался, что в Грузии есть КАЗ, в Армении — ЕрАЗ, а в его республике полноценного автозавода нет. Было решено осваивать московско-ульяновскую разработку в закавказской республике, и Кировобадскому автозаводу присвоили статус филиала УАЗа. Выбор был рискованный — продукция Кутаисского и Ереванского автозаводов пользовалась плохой репутацией у эксплуатационников из-за ужасающе низкого качества изготовления и сборки. Результаты контрольных испытаний серийных КАЗов и ЕрАЗов в НАМИ были удручающими. Какими букетами технических неисправностей страдал бы новый автомобиль из Азербайджана, остается только гадать. Политические перемены в СССР, начавшиеся с перестройкой, привели к трагедии — вооруженному конфликту в Нагорном Карабахе, и Кировобадский завод похоронили вместе с несостоявшимся автомобилем.



Грузовой автомобиль ГАЗ-3302 «Газель» в исполнении «Бизнес» (2010 год)



Один из первых опытных образцов автомобиля ГАЗ-3302 1991 года

Без ГАЗа не обойтись!

В разработке этого семейства принимал активное участие ГАЗ — кооперация между заводами Минавтопрома процветала. Во-первых, ход конструкторских работ над кировобадской полупорткой находился под постоянным контролем главного конструктора ГАЗа по грузовым автомобилям Александра Михайловича Бутусова. Он в этом деле выступал как независимый эксперт и научный оппонент. Во-вторых, команда конструкторов КБ грузовых авто-

мобилей ГАЗа постоянно вахтовым методом ездила в Ульяновск оказывать практическую помощь коллегам с УАЗа. Перелом наступил, когда директор ПО ГАЗ Борис Павлович Видяев, видя мучения ульяновских товарищей с новым автомобилем, предложил полностью передать всю тему 1,5-тонного грузовика ГАЗу с его огромным опытом, сильной конструкторской школой, мощными производственными ресурсами. Его предшественник на посту директора ГАЗа Николай Андреевич Пугин, ставший

министром автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР вместо В. Н. Полякова, идею поддержал. Опытнo-конструкторские работы благословил и уходящий на заслуженный отдых главный конструктор ГАЗа А. Д. Просвирнин. Бюджет Министерства автомобильной промышленности СССР был полностью израсходован сначала на совместную разработку НАМИ и УАЗа, потом на контракт с английской фирмой IAD, сконструировавшей аналогичный по классу автомобиль для Брянского автозавода. Но у ГАЗа в запасе был бюджет на НИИОКР, за счет которого завод взялся разрабатывать свою полупортку. Ведущим конструктором новинки был назначен Владимир Леонидович Четвериков. Едва стало понятно, что новая советская полупортка появится на свет в Горьком, как в УКЭР ГАЗа вспыхнула острая дискуссия о том, что следует положить в основу автомобиля. Несущий кузов манил снижением металлоемкости и массы, сулил создание современной машины. Устаревшая лонжеронная рама обещала упрощение, удешевление и ускорение подготовки производства, безболезненное создание любых модификаций с любыми специальными кузовами. Победила производственная необходимость. Полупортку предстояло выпускать на самом старом конвейере ГАЗа, где собирались грузовики еще с довоенных времен — он был заточен только



Опытный образец автомобиля ГАЗ-3302 в Музее истории и трудовой славы ГАЗа



Опытный образец ГАЗ-3302 1992 года на автополигоне НАМИ

под изготовление автомобилей рамной конструкции.

Базовой модели нового автомобиля дали индекс ГАЗ-3302. Незадолго до этого данное наименование уже использовалось Горьковским автозаводом — такой индекс носил экспериментальный трехтонный грузовик, полученный путем глубокой модернизации ГАЗ-52 и внешне почти не отличающийся от него. В 70-х годах этот автомобиль не пошел в серийное производство, и его отраслевой индекс остался свободным.

Новая полуторка

За основу для полуторки взяли двигатель и силовую передачу легковой «Волги». Перед конструкторами было поставлено жесткое ограничение по массе каждого из агрегатов — комплектный автомобиль не должен был весить более 3,5 т, чтобы им мог управлять водитель с правами категории «В». Поэтому вопреки традициям, сложившимся в КБ грузовых автомобилей ГАЗа, машину делали без запаса прочности, необходимого, чтобы потом на ее базе

разрабатывать автомобили повышенной грузоподъемности.

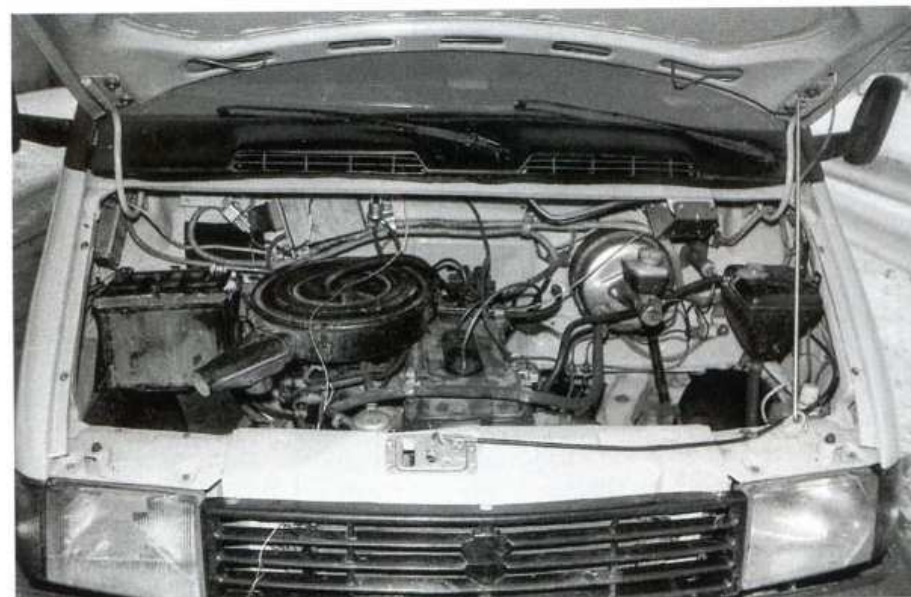
Переднюю подвеску на паре продольных малолистовых рессор целиком позаимствовали от автомобиля разработки НАМИ и УАЗа. Но внедрить ее в производство сразу не удалось, поэтому первые промышленные партии 1,5-тонных ГАЗ-3302 оснащались обычными передними рессорами. Рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка» обеспечил небольшое усилие на руле, что позволило на первых порах обойтись без



На опытных образцах ГАЗ-3302 применялась деревянная платформа



«Газели» первых выпусков оснащались пластиковым топливным баком



Карбюраторный двигатель семейства ЗМЗ-406 на автомобиле «Газель»



Бортовой грузовик ГАЗ-3302 «Газель» после рестайлинга 2003 года

гидроусилителя. Привычным для легкового автомобиля, но непривычным для грузовика техническим решением стали передние дисковые тормоза, эффективно повысившие активную безопасность. Задний мост со сдвоенными колесами конструировали оригинальным. Коробку передач сделали пятиступенчатой. Изначально планировалось применять 15-дюймовые шины Ярославского шинного завода Я-288, такие же, как на РАФе и ЕрАЗе. Но Кировский шинный завод сам предложил ГАЗу новые 16-дюймовые покрышки примерно такой же размерности, как у «Нивы» ВАЗ-2121, только с более высоким индексом грузоподъемности. Специально для этих шин были разработаны оригинальные колесные диски. Внешнюю форму кабины выполнили по проекту начальника художественно-конструкторского бюро (ХКБ) внешних форм Станислава Васильевича Волкова, в прошлом автора дизайна «Чайки» ГАЗ-14. Кабина получила полукапотную компоновку, обеспечивавшую безопасность водителя в случае лобового удара. Правда, доступ к двигателю при ремонте оказался не очень удобным, к тому же у машин из первых промышленных партий возникали проблемы с вентиляцией моторного отсека. Для улучшения обтекаемости, что считалось залогом понижения расхода топлива, были выполнены непривычные вертикальные ручки дверей, утопленные в специальные ниши на внешней поверхности кабины. Первые пять опытных образцов новой полупортки были построены экспериментальным цехом в 1991 году. Эти автомобили еще существенно отличались от будущей серийной модели. Один из тех экспериментальных автомобилей после испытаний пробегом более 500 тыс. км был сохранен в Музее истории и трудовой славы ГАЗа. Можно оценить, насколько этот грузовик с деревянной платформой и сиденьями «Волги» в кабине отличается от серийного ГАЗ-3302. Отличаются даже размеры и форма кабины. Помимо ограничения по массе, Кудрявцев жестко ограничил высоту кабины — иначе она не проходила в существующую окрасочную камеру. Уложиться в заданные размеры позволило удаление «лишнего» металла в нижней части кабины. Ряд внешних элементов, в частности пороги и накладки передних стоек, ради снижения металлоемкости и упрощения подготовки производства пришлось выполнить из пластмассы.



Автомобиль ГАЗ-3302 «Газель» из первых промышленных партий 1994 года

Удачное название

Придумать новинке оригинальную торговую марку поручили конструктору КБ легковых автомобилей Владимиру Никитичу Носакову. Вооружившись ручкой и листом бумаги, он написал 33 варианта, из которых выбрал название «Газель» — в честь стремительного, легкого и выносливого парнокопытного животного, облик которого показался Носакову очень похожим на силуэт нового грузовика. Даже пластмассовые накладки на передние стойки кабины получились похожими на рога газели. К тому же первый слог в слове «газель» удачно совпал с наименованием Горьковского автозавода. На следующий день письменное предложение Носакова легло на стол генерального директора ПО «ГАЗ» Н. А. Пугина и тут же получило одобрение.

20 июля 1994 года первые товарные автомобили ГАЗ-3302 «Газель» сошли с главного конвейера в Нижнем Новгороде. Целое семейство модификаций различного назначения было выставлено в августе на Московском автосалоне, тогда проходившем на территории бывшей ВДНХ СССР. В начале сентября первые бортовые «Газели» замелькали на московских улицах. Всего в 1994 году ГАЗ успел выпустить 13 тыс. автомобилей нового семейства в двух модификациях — в виде бортового грузовика или шасси под установку специальных

кузовов, прежде всего фургонов. Иногда на первые «Газели» ГАИ еще выдавало «советские» номерные знаки с буквенным обозначением региона и двухстрочным «грузовым» номером сзади. На московских автобазах торгового транспорта фургоны на шасси «Газелей» пришли на смену УАЗам, ЕрАЗам и полноразмерным грузовикам ГАЗ. Эту задачу Горьковский автозавод выполнил с честью. Но одновременно интерес к «Газели» проявили частные владельцы — преимущества новой нижегородской

полупортки быстро оценил нарождающийся малый бизнес. Автомобиль, требующий усилий в управлении и обслуживании почти как легковой, но обладающий возможностями полноразмерного грузовика, не мог не стать настоящим «бестселлером». ГАЗ-3302 из первых промышленных партий имели целый ряд отличий от машин более поздних выпусков. Например, в первые месяцы производства тент бортовой платформы изготавливали из материала

Продолжение на стр. 10



Автомобиль «Газель» в исполнении «Бизнес» на службе в МЧС



ГАЗ-3302 «ГАЗЕЛЬ»





защитно-зеленого, а не синего, как позднее, цвета. Для бортов платформы применяли гофрированный прокат, подобный тому, из которого изготавливали борта полноразмерных грузовиков ГАЗ и КАМАЗ. Задний номерной знак устанавливался прямо на заднем борту выше перевернутых «вверх ногами» фонарей освещения. Топливный бак был пластиковым, с крышечкой, взятой от «Жигулей». Дверные замки кабины свободно открывались типовыми ключами от старых советских автомобилей, что снижало защиту «Газели» от угона и оставляло беззащитной внутренность кабины.

Доводка на ходу

Уже после начала производства ГАЗу пришлось бороться со склонностью двигателя ЗМЗ-402 к перегреву, с вечно дующим через решетки вентиляции кабины холодным воздухом, исправлять ошибки в эргономике. Но при всех своих «детских болезнях» недорогая и выносливая «Газель» сумела на равных конкурировать с подержанными иномарками, как локомотив потянула за собой огромный автозавод — от банкротства и краха к процветанию. Вскоре Н. А. Пугин нашел новые денежные средства на освоение цельнометаллического фургона ГАЗ-2705, микроавтобуса ГАЗ-3221, а Заволжский моторный завод предложил ГАЗу но-

вый мощный двигатель семейства ЗМЗ-406, по надежности и ресурсу не сопоставимый со старым мотором ЗМЗ-402. Чтобы окончательно изжить все конструктивные недостатки «Газели», в 2003 году ГАЗ успешно осуществил рестайлинг базовой модели и всех модификаций. Новые фары модной овальной формы стали только «вершиной айсберга». На самом деле конструкторы-кузовщики сумели увеличить на 200 мм ширину лонжеронов кабины. Это позволило расширить модельный ряд двигателей, установить под капот современные

системы подачи топлива, резко улучшающие экологические показатели токсичности выхлопа, свободно поставить гидроусилитель руля и антиблокировочную систему АБС. В 2010 году автомобили семейства «Газель» подверглись новому рестайлингу, теперь уже небольшому, и получили в названии приставку «Бизнес». Обновленная «Газель» с дизельным двигателем Cummins или бензиновым двигателем Ульяновского моторного завода УМЗ-421.6 успешно продолжает конкурировать на рынке со своей наследницей — «Газель» NEXT.



Бортовой грузовик в исполнении «Эконом» ГАЗ-3302-210, предлагавшийся в период экономического кризиса в 2009 году



В большом семействе «Газелей» основную часть вариантов и модификаций делает не сам Горьковский автозавод, а многочисленные мелкие и средние компании, специализирующиеся на переделке и доводке базовых модификаций под конкретные пожелания заказчика. Но есть ряд модификаций, которые изготавливаются непосредственно на главном сборочном конвейере Горьковского автозавода — вот о них стоит рассказать.



ГАЗ-33023 «газель» с двумя рядами сидений в кабине

ГАЗ-33023

В условиях зарождающегося малого и среднего бизнеса у многих компаний не было возможности содержать сразу несколько машин. Как правило, приобретался один автомобиль, который выполнял все работы

сразу — от доставки грузов до перевозки рабочих. И в этом плане трехместная кабина стандартной «Газели» оказывалась мала. Запрос рынка угадывался достаточно явно — необходим был универсальный грузовой автомобиль с многоместной кабиной.

Уже летом 1995 года ГАЗ освоил выпуск «Газели» с удлиненной шестиместной кабиной. Ее сваривали на конвейере из деталей кузова фургона ГАЗ-2705, и отличительной особенностью стала «высокая» крыша, характерная для цельнометаллических кузовов. Данная модификация действительно оказалась очень востребованной. Помимо описанных выше обстоятельств, такие машины с удовольствием приобретались для городских коммунальных служб и аварийных компаний, ведь кроме необходимого инвентаря они легко могли доставить на объект целую бригаду рабочих. Приглянулись такие автомобили и частным перевозчикам, так как второй ряд сидений в машине фактически оказался готовым спальным местом. Не слишком просторным, но позволяющим отдохнуть в дороге с большим комфортом, чем в трехместной кабине.

ГАЗ-33027

Была еще одна ниша, за которую стоило побороться — прежде всего, с УАЗом. Не-



Полноприводной автомобиль ГАЗ-33027 «газель» образца 2003 года



GAZ-33022 «Газель» с кузовом-фургоном

объятные просторы нашей страны и почти повсеместное отсутствие дорог с нормальным покрытием в 90-е годы вынуждали руководство Горьковского автозавода предусмотреть в гамме «Газелей» полноприводную модификацию. Мудрить с созданием такой машины не стали — простая рессорная подвеска передних колес на ГАЗ-3302 позволяла без особых проблем установить ведущий передний мост, который (то ли для упрощения конструкции, то ли для сниже-

ния стоимости) вместо ШРУСов получил поворотные кулаки с карданным шарниром на передних управляемых колесах. В трансмиссию машины была внедрена раздаточная коробка, обеспечивающая постоянную (не отключаемую) передачу крутящего момента на передний мост. Полноприводная (4×4) модификация «Газели» с индексом, оканчивающимся на семерку (GAZ-33027), была запущена в производство в 1995 году и сразу привлекла

к себе внимание различных спасательных и аварийных коммунальных служб. Долгое время они были чуть ли не единственными заказчиками этой машины, так как частных заказчиков не устраивали некоторые технические параметры автомобиля, повышенный шум и вибронегативность полноприводной трансмиссии, а также повышенный расход топлива из постоянного полного привода, съедающего часть мощности двигателя.

GAZ-33022

Одновременно с бортовым грузовиком в производство было запущено коммерческое шасси ГАЗ-33022 под установку различных фургонов, в том числе изотермических и рефрижераторов. Этим сразу же воспользовались производители различных специализированных кузовов, предложив большое разнообразие кузовов-фургонов — от очень дорогих, изготовленных по современной технологии из сэндвич-панелей и оснащенных импортной рефрижераторной установкой, до самых простых и дешевых, на простом металлическом каркасе из труб прямоугольного сечения и обшитых снаружи стальным листом. Намного реже шасси ГАЗ-33022 использовалось под другие специализированные кузова: самосвалы, цистерны, мусоровозы, автоподъемники и т. д.

GAZ-330202

«Газель» изначально планировалась как автомобиль грузоподъемностью 1,5 т без



Грузовик с удлиненной базой ГАЗ-330202 «Газель» в исполнении «Бизнес»



резерва для увеличения полной массы, поэтому и длина стандартного кузова, устанавливаемого на шасси, была строго ограничена. Но невозможно создать один универсальный автомобиль на все случаи жизни — многие, кто заинтересовался «Газелью», занимались перевозкой

легковесных грузов (например, лекарств или поролоновых матрасов), и им, чтобы использовать заложенную грузоподъемность машины, требовался кузов намного большего размера. Поэтому очень скоро в России, а вслед за этим и в ближайшем зарубежье, появилось довольно много

фирм, занимающихся удлинением «Газелей» и установкой кузовов большего размера. Повышенный спрос на такую продукцию заставил Горьковский автозавод самостоятельно производить удлиненную модификацию «Газели», которая получила индекс ГАЗ-330202.

Технические характеристики ГАЗ-3302 «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
полная	3500
на переднюю ось	1270
на заднюю ось	2230
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Рулевой механизм	
винт-шариковая гайка	
Передняя подвеска	
зависимая, на двух полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Задняя подвеска	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, синхронизированная	

Тормоза

рабочие — передние дисковые, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем

стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса

Сцепление

однодисковое, сухое

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



Предшественник «Газели»

Непосредственным предшественником автомобилей семейства «Газель» стал 1,5-тонный фургон с несущим кузовом, производство которого планировалось на Брянском заводе колесных тягачей (БЗКТ).

В конце 80-х годов Брянскому автозаводу, подчиненному Министерству автомобильной промышленности СССР, резко сократили заказ на производство колесных шасси повышенной проходимости, предназначенных для установки разных систем вооружения. Над коллективом завода из 17 тыс. человек нависла угроза потери работы. В качестве выхода Министерство автомобильной промышленности СССР предложило БАЗу заняться производством легких гражданских грузовых автомобилей полной массой до 3,5 т. Создать базовую модель силами конструкторского бюро в Брянске было невозможно — опыта проектирования легких грузовиков гражданского назначения на заводе не было. Поэтому все опытно-конструкторские работы поручили британской фирме IAD, одновременно проектировавшей новую модель микроавтобуса М1 для Рижской автобусной фабрики (РАФ).



Опытный образец фургона БА3-3778, построенный в Великобритании (1990 год)



Пожарный автомобиль быстрой помощи, построенный на базе фургона БА3-3783ДС



Упрощенный фургон БАЗ-37831Д из промышленной партии долгое время эксплуатировался на АМО ЗИЛ в Москве

В английской технической документации новый автомобиль БАЗ проходил под названием *Polly*, а по классификации нашего Минавтопрома он получил индекс БАЗ-3778. Машина отличалась несущим кузовом и независимой подвеской передних колес, что объединяло ее с легковыми автомобилями. Первый опытный образец БАЗ-3778 собрали с импортным дизельным двигателем в Великобритании в 1990 году. В России БАЗ-3778

планировалось выпускать в нескольких модификациях, отличавшихся друг от друга длиной колесной базы и величиной заднего свеса, в основном на экспорт. Для внутреннего рынка предусматривались упрощенные версии фургонов БАЗ-3782 (с высокой крышей) и БАЗ-3783 (с низкой крышей), которые вместо импортного дизеля получили бензиновый мотор Ульяновского моторного завода. Особенности

этих машин стали простые круглые фары советского производства и трехспицевое рулевое колесо, взятое от автомобиля УАЗ. Это были приметы «локализации», компромиссы, вызванные производственной необходимостью. Существовали и варианты как со сдвижной боковой дверью на правом борту, так и без нее.

Всего в 1993–1996 годах было построено 157 таких машин. Специалисты ГАЗа, внимательно следившие за ходом конструкторских работ, отмечали избыточные размеры и массу английской версии автомобиля, настоящие ошибки, допущенные при конструировании шасси, в частности заднего моста. Даже упрощенные автомобили БАЗ-3782 и БАЗ-3783 требовали сложной подготовки производства, поскольку целиком состояли из оригинальных деталей, если не считать давно освоенного в Ульяновске двигателя. В результате малотоннажный БАЗ оказался неоправданно дорогим и не выдержал конкуренции с дешевым и простым рамным автомобилем ГАЗ-3302 «Газель», который в то же самое время запустили в производство на главном конвейере ГАЗа.



Фургон с высокой крышей БАЗ-3782

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный
ФОРСАЖ™
Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



© 2019 Universal City Studios LLC
All Rights Reserved.

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
- ★ СТИКЕР ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU!
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

ISSN 2071-095X
00267

16