

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 999 РУБ.

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР

СПЕЦИАЛЬНЫЙ  
ВЫПУСК

«МИЛИЦИЯ»

№ 10



## ГАЗ-233036 «ТИГР» СПМ-2

БРОНЕМАШИНА  
ИЛИ АВТОМОБИЛЬ?

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Специальный выпуск «Милиция» №10, 2021

#### 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), обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы  
8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: [care@deagostini.ru](mailto:care@deagostini.ru)

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 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: 999 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: 5000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 5 (верх), 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © HDRI from hdrhaven.com (Author: Sergej Majboroda); стр. 3–13, 15 частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»  
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, 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». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов, Алексей Радованов

Дата печати (производства): 23.12.2020  
Дата выхода в России 09.02.2021

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ



МАСШТАБ 1:8

**УАЗ-469**

**СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ  
ВНЕДОРОЖНИК**

★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ  
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



- ★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом
- ★ Работают фары и задние габаритные огни
- ★ Подвижные детали ходовой части
- ★ Точное воспроизведение деталей
- ★ Подробная детализация моторного отсека

**ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА [UAZ469.DEAGOSTINI.RU](http://UAZ469.DEAGOSTINI.RU)  
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ**

**ДОЛГОЖДАЮЩАЯ  
НОВИНКА!**

**для подписчиков  
СКИДКА 40%  
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА  
НА 1-ю ПОСЫЛКУ  
С 3 ВЫПУСКАМИ**

В начале XXI века под маркой ГАЗ увидела свет модель, ставшая новым для отечественного автомобилестроения типом транспортного средства, — специальная полицейская машина (СПМ). Правда, выпускал ее не Горьковский автозавод, а Арзамасский машиностроительный завод. Автомобиль называли «Тигр».

## Трудные времена

«Тигр» был разработкой военного назначения, но сведения о нем не засекречивались: публикации в открытой печати появились практически в момент его создания. Дело в том, что изначально машину конструировали по заказу, поступившему из-за рубежа. Во второй половине 90-х годов отечественные заводы, выпускавшие продукцию оборонного назначения, переживали не лучшие времена. Спрос на новые типы боевой техники и вооружений внутри страны был низким, финансирование опытно-конструкторских работ недостаточным. Руководители предприятий выходили из положения, осваивая производство гражданских изделий или стараясь приспособить военную технику для «штатских» потребителей. До распада Советского Союза Арзамасский машиностроительный завод (АМЗ) входил

в состав Производственного объединения «ГАЗ». Он являлся филиалом Горьковского автозавода по выпуску боевых машин, прежде всего бронетранспортеров (БТР) и боевых разведывательно-дозорных машин (БРДМ). Предприятие подчинялось Министерству автомобильной промышленности, а в последние годы существования СССР — Министерству автомобильной и сельскохозяйственной промышленности (Минавтосельхозмашу).

После развала СССР завод в Арзамасе был вынужден «творить чудеса», пытаясь, например, приспособить БРДМ для перевозки денег, а из БТР сделать пожарную машину, грузовик, а то и автобус для вахтовых бригад. Но боевые машины, в силу своих конструктивных особенностей, не соответствовали требованиям, предъявляемым к обычному транспорту, и не могли быть

допущены к свободному передвижению по дорогам общего пользования. Горьковские конструкторы искали выход в создании небольшого, по меркам боевых машин, многоцелевого автомобиля повышенной проходимости с колесной формулой 4x4 и агрегатами шасси, подобными применявшимся ранее на БТР и БРДМ, в том числе с защищенным от огнестрельного оружия, осколков гранат и мин кузовом.

## Неожиданный поворот

Первая попытка разработать такую машину окончилась неудачно. С 1994 по 2001 год армейскому руководству предлагали автомобили семейства ГАЗ-3937 «Водник». Кабина водителя «Водника» располагалась над передней осью, за ней следовал моторный отсек, а дальше находилась грузовая платформа, пассажирский модуль или часть



Специальная полицейская машина СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» на показе техники в Бронницах (2005 год)



Прототипы автомобилей «Тигр» на Мотор-шоу (MIMS) в Москве (2002 год)

шасси, предназначенная для установки вооружений и специального оборудования. По компоновке «Водник» напоминал известный гусеничный транспортер ГАЗ-3403. При этом кузов был несущим, а грузовые, пассажирские или специальные модули можно было менять друг с другом прямо на одном автомобиле.

Военным не нравился двигатель, установленный между кабиной и надстройкой. В пассажирском варианте водитель оказался полностью изолированным от экипажа. Неудачным решением для такой машины признали и несущий кузов. Кстати, несмотря на название, «Водник» не был плавающим транспортным средством.

Идея создания российского автомобиля такого класса могла бы так и остаться нереализованной, если бы на ГАЗ не обратился платежеспособный заказчик из Объединенных Арабских Эмиратов (ОАЭ) — компания *Bin Jabr Group. Ltd.* Заслуга в организации успешных переговоров с зарубежным партнером и получении этого заказа принад-

## Оборонные предприятия пытались приспособить военную технику для гражданских потребителей

ГАЗ-29751 «Тигр» с защищенным бронированным кузовом на полигоне НИИ-21 МО в Бронницах (2002 год)



лежит главному конструктору Арзамасского машиностроительного завода Александру Григорьевичу Мясину. С российской стороны за проект взялось предприятие «Промышленные компьютерные технологии» (ПКТ), входившее в структуру ОАО ГАЗ. В помощь конструкторам ПКТ привлекли специалистов с ГАЗа и АМЗ. Ведущим конструктором автомобиля назначили Александра Андреевича Коршунова. Заказ с Ближнего Востока принес нижегородским и арзамасским конструкторам и технологам долгожданную новую работу и гарантированный заработок, что в то время было жизненно важно. Автомобилу присвоили два наименования: для заказчика — *High Mobility Tactical Vehicle (HMTV)*, а для ведения конструкторской документации — российский индекс ГАЗ-2975. Тогда

же по согласованию сторон машина получила и имя *Tiger*.

Техническое задание предусматривало создание автомобиля, способного работать в пустыне при температуре воздуха  $+50^{\circ}\text{C}$ , преодолевать песчаные барханы с углом въезда и съезда до  $52^{\circ}$ , штурмовать водные преграды глубиной до 1,2 м. Опыт «Водника» показал, что, во-первых, машину следует компоновать по классической капотной схеме, и, во-вторых, что шасси обязательно должно быть рамным. Здесь пригодился положительный опыт коллег из КБ грузовых автомобилей ГАЗа: при конструировании «Газели» они сразу же отказались от несущего кузова в пользу рамы и не ошиблись. Рама позволяла легко устанавливать на шасси кузова различного назначения, а если заложить необходимый запас прочности, то и тяжелые бронекорпуса разного класса защиты экипажа. Грузоподъемность нового автомобиля предполагалась такой же, как у «Газели», то есть 1,5 т, а полная масса равной 6–7 т, то есть вдвое больше, чем у «Газели».

Поскольку заказчиками являлись иностранцы, трудностей с поиском силового агрегата не возникло: надо было просто подобрать подходящие по характеристикам и стоимости дизель с коробкой передач от иномарки. Выбор пал на двигатели *Cummins* и механическую шестиступенчатую коробку *Praga*. Сборку машин *Tiger* предполагалось освоить в нескольких ближневосточных странах.

В 2000 году на ГАЗе построили три первых ходовых образца с разными кузовами. Машины продемонстрировали на Международной выставке вооружений и военной техники *IDEX-2001* в Абу-Даби. После закрытия выставки им предстояло пройти полномасштабные шестимесячные испытания. Но зарубежные заказчики оставили автомобили у себя, по сути отстранив ГАЗ от проекта. В связи с невыполнением условий контракта со стороны компании *BJG* его в одностороннем порядке расторгли. В результате у обеих сторон осталась техническая документация, а у *BJG* еще и опытные образцы.

## Где родился, там и пригодился

Ситуация на российском автомобильном рынке менялась в пользу нижегородских и арзамасских автостроителей. Спецподразделения, такие как отряды милиции особого назначения (ОМОН) и специальные отряды быстрого реагирования (СОБР), в 90-х годах участвовали в региональных военных конфликтах и накопили большой опыт ведения



Специальная полицейская машина СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» на выставке «Интерполитех» (2005 год)



Прототип СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр»



Прототип СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» (вид сзади)



боевых действий. Две чеченские кампании и вооруженные столкновения на территории республик бывшего СССР показали, какой транспорт необходим сотрудникам силовых структур. Это должны были быть небольшие маневренные автомобили с современными средствами защиты экипажа. Поэтому наработки по ГАЗ-2975 использовали при создании «Тигров» для российских потребителей. В 2002 году новые образцы автомобилей этого семейства продемонстрировали на полигоне военного автомобильного НИИ-21 в Бронницах. В августе того же года три модификации этих машин представили широкой публике на автосалоне MIMS на Красной Пресне.

В отличие от БТР или БРДМ, автомобиль «Тигр» создавался как транспортное средство, допустимое для свободного движения по дорогам общего пользования. Водителю такой машины, с учетом ее снаряженной и полной массы, необходимо было иметь права «грузовой» категории «С». При сертификации НАМИ выдал «Тигру» новый индекс ГАЗ-2330 с двумя дополнительными цифрами, обозначающими модификацию. Для специальных бронированных версий оставили вариант старого индекса ГАЗ-29751. Командующего московским СОБРОм заинтересовала машина с защищенным кузовом ГАЗ-29751. В это подразделение передали два образца для эксплуатационных испытаний. А еще через год руководством МВД РФ было принято решение о приобретении партии «Тигров» в доработанном варианте. Опасаться проблем с финансированием проекта больше не приходилось: борьба с терроризмом, экстремизмом и сепаратизмом в начале XXI века считалась задачей особой государственной важности. Перед началом серийного производства «Тигры» прошли государственные испытания. Опытные образцы обстреливали из разных типов оружия, подрывали на минах. Конструкторам пришлось дорабатывать и шасси, и варианты бронекорпуса. В результате автомобиль довели до соответствия всем требованиям Технического задания МВД. В 2005 году на заводе в Арзамасе открыли специальный участок производительностью 150 машин в год, а в 2006 году модернизированного по результатам всех испытаний «Тигра» приняли на снабжение органов внутренних дел Российской Федерации. Специальные полицейские модификации получили обозначение СПМ-1 (мод. ГАЗ-233034, третий класс защиты) и СПМ-2 (мод. ГАЗ-233036, пятый класс защиты). Кроме того, к этому времени



Серийный автомобиль СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» (2008 год)

Опыт «Водника» показал, что, во-первых, машину следует компоновать по классической капотной схеме, и, во-вторых, что шасси должно быть рамным. Здесь пригодился положительный опыт коллег из КБ грузовых автомобилей ГАЗа: при конструировании «Газели» они сразу же отказались от несущего кузова в пользу рамы и не ошиблись.



Серийный автомобиль СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» (вид сзади)



Автомобиль СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» (2008 год)

автомобилями уже заинтересовались в Министерстве обороны РФ: армейские варианты с третьим классом защиты получили наименование ГАЗ-233014. В семействе присутствовали и небронированные версии ГАЗ-233001 и ГАЗ-233004.

### Как он устроен

Специальные полицейские машины СПМ-1 и СПМ-2 предназначены для использования

в качестве транспортных средств и оперативно-служебного автомобиля МВД России при проведении контртеррористических операций, выполнении задач территориальной обороны, оказании содействия Федеральной пограничной службе (ФПС) России, включая транспортировку личного состава при совершении марша, защиту экипажа от огнестрельного оружия и взрывных устройств.

На машинах семейства ГАЗ-2330 применялись дизели Cummins. Модель В-205 с турбонаддувом считалась основной. Но встречались и автомобили с моторами того же производителя: В-180 (без наддува) и В-215 (с интеркулером). С 2010 года на «Тигры» начали устанавливать дизель ЯМЗ-5347-10, выпускавшийся Ярославским моторным заводом. Из-за больших габаритов этого мотора пришлось сделать новый, более высокий капот. Базовый индекс модели с ярославским дизелем сменился на «2331». С этого же момента модернизированные «Тигры» с ярославскими дизелями перестали нести марку ГАЗ, вместо нее стали ставить аббревиатуру ВПК, что означает «Военно-промышленная компания». Именно эта организация занималась модернизацией машины.

Отечественные заводы выпускают для «Тигра» коробку передач и двухступенчатую раздаточную коробку с блокируемым межосевым дифференциалом. Полный привод у автомобиля постоянный. Межосевой конический дифференциал принудительно блокирует шлицевая муфта с электропневматическим приводом. Чтобы заблокировать дифференциал, водитель нажимает кнопку на приборной панели. В раздаточной коробке понижающий ряд

Продолжение на стр. 10

Автомобиль СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» в армейском камуфляже (2009 год)





**ГАЗ-233036 «ТИГР» СПМ-2**





включается рычагом на центральном тоннеле. Применяются унифицированные с БТР главные передачи переднего и заднего мостов с межколесными самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами. Подвеска всех колес независимая торсионная, с двойными поперечными рычагами. Ход колеса вверх-вниз до 30 см. Герметичные бортовые редукторы встроены прямо в ступицы колес: они повышают дорожный просвет до 400 мм.

Первое время применялись 20-дюймовые шины *Michelin*, но они уступили место модели Ки-115 Кировского шинного завода. Централизованная подкачка шин для такого автомобиля строго обязательна. Агрегаты трансмиссии не выступают за нижние габариты лонжеронов рамы, что позволяет при необходимости защитить шасси снизу поддоном.

Водитель и пассажир на переднем сиденье находятся далеко друг от друга: между ними широкий и высокий кожух центрального тоннеля. Вокруг водителя большое количество приборов и выключателей на огромной, как у тяжелого грузовика, панели, которая у разных модификаций может отличаться. В стандартной комплектации используется рулевое колесо от «Соболя».

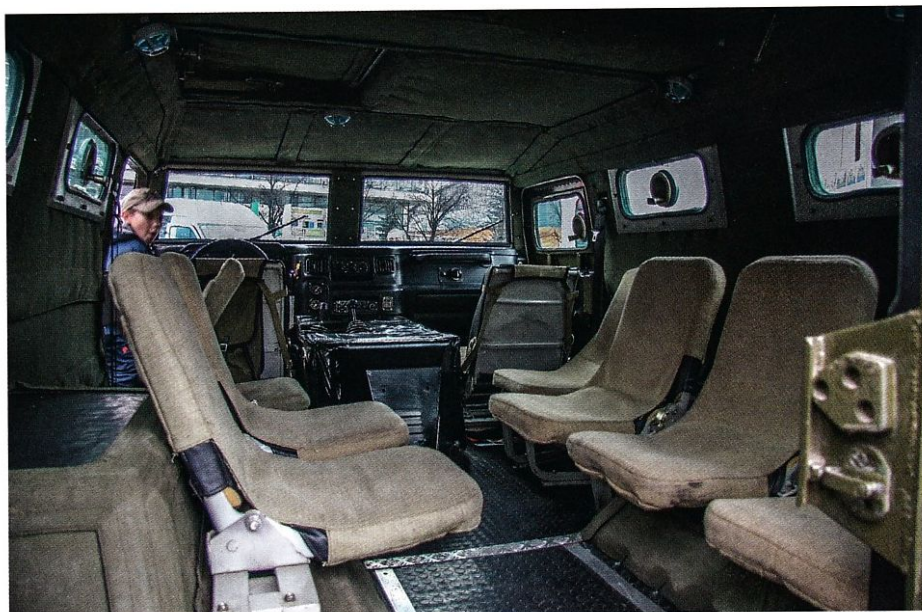
У обеих полицейских машин и военного автомобиля основной тип кузова трехдверный, внешне похожий на сильно увеличен-

ный универсал. Количество и расположение люков в крыше у СPM-1, СPM-2 и военного ГАЗ-233014 различаются, поскольку у автомобилей разное предназначение.

В салоне полицейского автомобиля помещается до девяти человек (в армейском — шесть). У СPM-2 окна не открываются, а бойницы встроены прямо в них. На крыше корпуса СPM-2 вместо одного люка, как на СPM-1, установлены два. Крышка одного люка открывается вперед, крышка другого — назад. На часть «Тигров» спереди

монтировалась защитная решетка, прозванная «кенгурятником», с дополнительными фарами.

Сиденья пассажиров позади кабины чаще всего устанавливаются вдоль бортов: десанту удобнее и быстрее выскочить из машины через две створки торцевой двери. Хотя военный автомобиль должен выглядеть строго утилитарно, его создатели все-таки поработали над дизайном. «Тигр», особенно российский вариант первого поколения, смотрится вполне гармонично.



Салон специальной полицейской машины СPM-1



Автомобиль СПМ-1 ГАЗ-233034 «Тигр» на выставке «Интерполитех-2016» в Москве

Технические характеристики СПМ-2 ГАЗ-233036	
Число мест	2+7
Максимальная скорость	125 км/ч
Разгон с места до 100 км/ч	32 сек
Расход топлива при скорости 60 км/ч	15 л/100 км
Колесная база	3300 мм
Размер шин	12.00R18
Габаритные размеры, мм	
длина	5700
ширина	2400
высота	2400
Масса, кг	
снаряженная	6400
полная	7600
Дорожный просвет с нагрузкой под передней и задней осью	
400 мм	
Минимальный радиус поворота, м	
10	
Подвеска передняя и задняя	
независимая, торсионная, на поперечных рычагах, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Тормоза	
рабочие — барабанные, привод гидравлический, отдельный, с пневматическим усилителем	
стояночный — с механическим приводом на трансмиссию	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с пневмогидравлическим усилителем	
Коробка передач	
ГАЗ-2330, механическая, пятиступенчатая, синхронизированная	
Раздаточная коробка	
механическая, двухступенчатая, с межосевым блокируемым дифференциалом	
Двигатель	
Cummins B-205, дизельный, рядный, четырехтактный, шестицилиндровый, с турбонаддувом и охлаждением наддувочного воздуха	
Рабочий объем	5880 см <sup>3</sup>
Степень сжатия	17
Максимальная мощность	
205 л. с. при 2000 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
705 Нм при 1500 об/мин	

Рамное шасси «Тигра» позволяло разработать целый ряд модификаций как военного, так и гражданского назначения. Но гражданские небронированные варианты не получили распространения из-за очень высокой цены. Зато строились и принимались на вооружение специальные машины на базе «Тигра» для военных и силовых структур.



### «Абаим-Абанат»

Столь странное название носит необычное транспортное средство — штурмовой автомобиль. В его основе модификация СПМ-1. На крыше установлен трап, состоящий из трех секций и раскладывающийся при помощи гидравлических цилиндров. Трап длиннее и шире, чем крыша, опирается на трубчатый каркас, находящийся снаружи кузова. Когда трап разложен, машина напоминает аэродромный погрузчик. Установка предназначалась для штурмовых групп специальных подразделений: она могла легко дотянуться до третьего этажа здания, перекинуть мостик через заграждение или другое препятствие на пути штурмовой группы.

*Специальный штурмовой разграждительно-заградительный автомобиль «Тигр» «Абаим-Абанат»*

### БМА «Тигр»

На базе пикапа «Тигр» разработали два автомобиля медицинской службы: ЗСА-Т, предназначенный для сбора и эвакуации раненых, и ЗСА-П, оборудованный для развертывания полевого медицинского пункта батальона. В 2017 году представили третий медицинский вариант — бронированный медицинский автомобиль БМА «Айболит». Он предназначен для розыска, сбора и перевозки раненых с поля боя, из очагов массовых поражений и техногенных катастроф. Автомобиль рассчитан на четырех человек в лежачем или сидячем положении. Корпус машины имеет защиту от пуль и осколков. Объем отсека для раненых 7,7 м³, что позволяет оказывать пострадавшим первую врачебную помощь. Машина может использоваться и в качестве передвижного медпункта или перевязочной.



*Бронированный (защищенный) медицинский автомобиль «Тигр» «Айболит»*

### «Тигр-6М»

Цифра в индексе означает шестой класс защиты экипажа — более высокий, чем у СПМ-2. Автомобиль предназначен для перевозки командного состава и потому имеет четырехдверный кузов. Особое внимание уделено защите каждого из пассажиров, которым предоставлены амортизируемые кресла и не закрепленные жестко подставки для ног. Снизу шасси прикрыто противоминным поддоном. Автомобиль этой модификации впервые представлен на показе боевой техники в Бронницах в июне 2011 года.

*Автомобиль «Тигр» с максимальными уровнем бронирования кузова по классу 6А*



### КШМ Р-145БМА

Командно-штабная машина (КШМ) представляет собой мобильный пункт связи. Выполнена на базе СПМ-2 с пятым классом защиты. Оборудование кузова предназначено для организации связи командира (руководителя специального мероприятия) с вышестоящим командованием, подчиненными, другими частями, руководителями федеральных органов власти и управления и местными органами власти. Специальная связь может осуществляться как из стоящего на месте автомобиля, так и из движущегося.

*Командно-штабная машина «Тигр», оборудованная средствами радиосвязи*

### ГАЗ-СП46

В 2008 году, когда парадные фазтоны ЗИЛ-41044 уже считались устаревшими, а новый представительский автомобиль «Аурус» еще не был разработан, появился открытый парадный автомобиль на базе небронированного «Тигра». Двухдверный фазтон оснащался базовым для семейства «Тигров» дизелем Cummins B-205. Для удобства работы вместо механической коробки передач установили автоматическую Allison Transmission серии 1000. Изнутри кузов отделывался натуральной кожей, поручень для командующего регулировался по высоте. На случай непогоды открытый кузов накрывался легкой пластиковой крышей. Фазтоны ГАЗ-СП46 использовались на военных парадах в Санкт-Петербурге.

*Автомобиль парадного расчета ГАЗ-СП46 «Тигр» с установленной пластиковой крышей для защиты от непогоды*



## Конструктор загадочного автомобиля

В истории советской автомобильной промышленности еще остаются «белые пятна» — тайны, загадки, неизвестные автомобили и агрегаты. До недавнего времени такой таинственной машиной считался первый довоенный вариант грузовика ГАЗ-51, совсем не похожий на серийную модель 1946 года. Мало что было известно и о его ведущем конструкторе Владимире Михайловиче Кудрявцеве.

Владимир Кудрявцев родился 30 декабря 1905 года на станции Лиски Воронежской области. Окончив железнодорожный техникум в Воронеже, работал техником-механиком и помощником машиниста паровоза. Высшее образование получил на механическом факультете Ленинградского политехнического института по специальности «автотракторостроение». Кудрявцева распределили на Сталинградский тракторный завод, но, отработав там год, в 1933-м он написал заявление о переводе на Горьковский автозавод.

Руководитель Техотдела ГАЗа В. В. Данилов предложил Владимиру Михайловичу должность ведущего конструктора КБ шасси и двигателей, где намечался самый большой фронт работ. Многие конструкторы ГАЗа понимали, что для нормальной эксплуатации в СССР «полуторки» и легкового «газика»

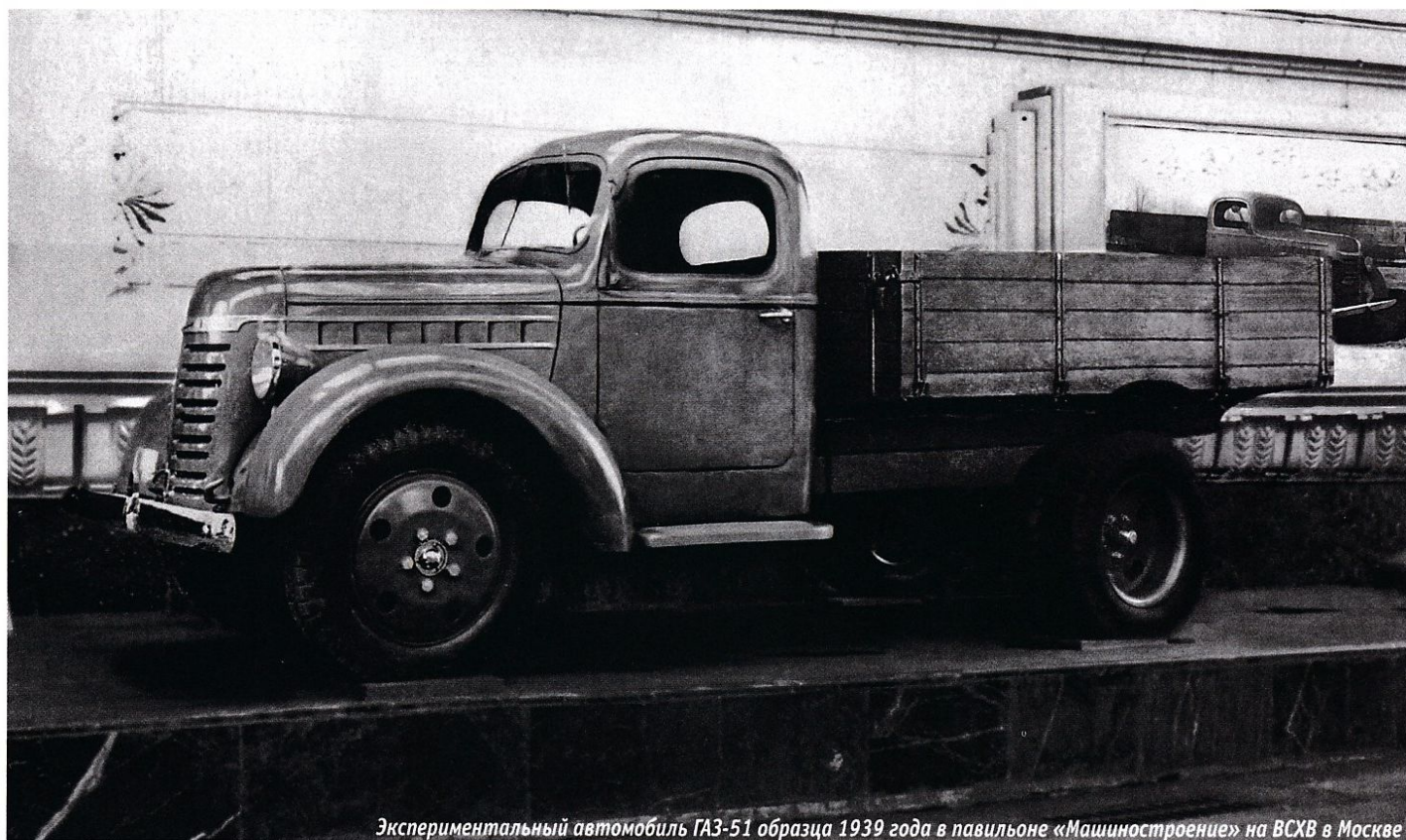
требовалась серьезная модернизация моторов и шасси этих машин, а в идеале — создание полностью новых моделей. Владимир Кудрявцев участвовал в конструировании легковой машины М1, знаменитой «эмки»: двигателя, рамы, подвески на паре продольных рессор. Как только в 1936 году М1 сошел с конвейера, встал вопрос о производстве грузовика.

ГАЗ-АА в исходном «фордовском» варианте продемонстрировал в эксплуатации множество недостатков. Главный конструктор А. А. Липгарт назначил В. М. Кудрявцева ведущим конструктором модернизированной «полуторки» ГАЗ-ММ. Владимиру Михайловичу и его коллегам многое удалось: они сумели увеличить мощность двигателя с 40 до 50 л.с., внедрить в двигатель масляный насос, модернизировать водяной насос — пригодился опыт работы над М1. Грузовик

получил новый рулевой механизм, модернизированную переднюю подвеску, что, конечно же, увеличило ресурс автомобиля. ГАЗ-ММ, выпускавшийся в Горьком и Ульяновске до 1950 года, стал самой известной работой Кудрявцева в автомобилестроении. Владимира Михайловича ждал еще один проект, выполненный, но так и не дошедший до производства.

В 1937 году Техотдел ГАЗа во главе с Евгением Агитовым, взяв за основу американский шестицилиндровый двигатель *Dodge D5*, разработал современный для того времени мотор универсального назначения ГАЗ-11, пригодный для разных типов транспортных средств. Его сразу начали «пробовать» к существующим автомобилям Горьковского автозавода.

Легковому шасси М1, разработанному при участии Кудрявцева, двигатель ГАЗ-11



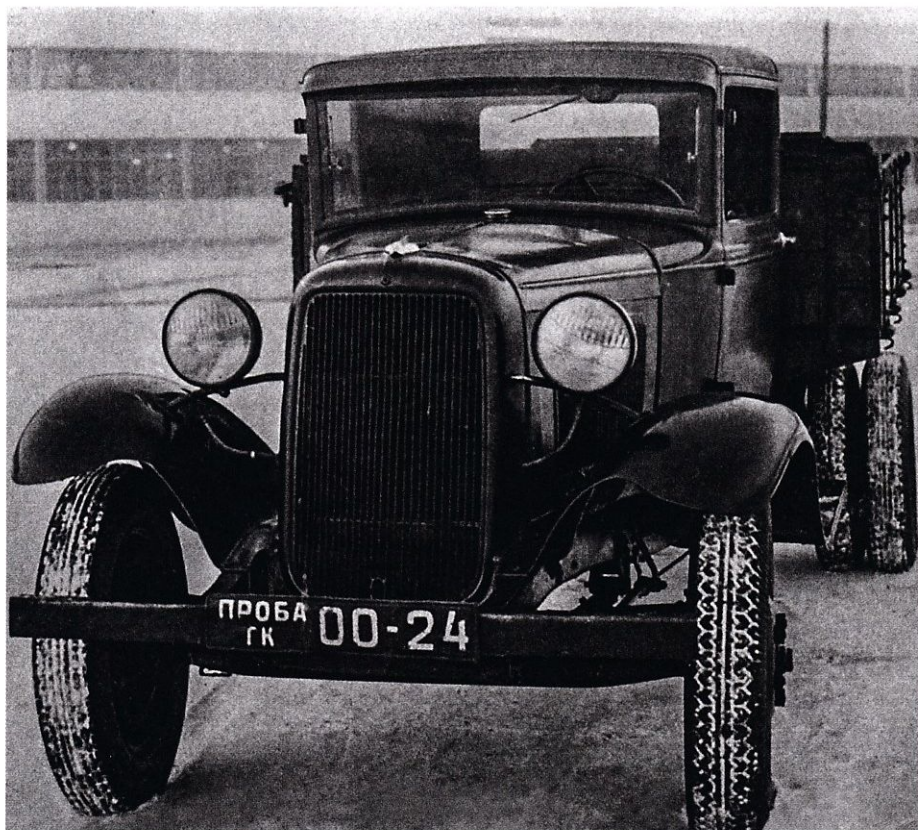
Экспериментальный автомобиль ГАЗ-51 образца 1939 года в павильоне «Машиностроение» на ВСХВ в Москве

отлично подошел, потребовались лишь небольшие доработки. Путь к производству моделей ГАЗ-11-73 и ГАЗ-11-40 был открыт. С грузовиком дело обстояло намного хуже. Мотор ГАЗ-11, конечно же, установили на «полупортку». Но испытания опытного образца убедили Кудрявцева, Липгарта и их коллег, что ничего хорошего из этой затеи не получится. Новый шестицилиндровый двигатель совсем не подходил для шасси, унаследованного от автомобиля *Ford*. В начале 1938 года Кудрявцев как ведущий конструктор взялся за проектирование полностью нового грузового шасси, теперь уже грузоподъемностью не 1,5, а 2 т, специально рассчитанного на применение двигателя ГАЗ-11. Раму группа Кудрявцева конструировала с нуля, с увеличенной, по сравнению с ГАЗ-ММ, колесной базой и шириной лонжеронов. Подвеску сделали по опробованной на М1 схеме: и спереди, и сзади по две

ясненной причине они не решились сделать гидравлические тормоза, оставив привод механическим.

Новый грузовик получил индекс ГАЗ-51. Построить удалось два образца — один в 1938 году, другой в 1939-м. На них установили современную цельнометаллическую кабину с «модными» формами оперения. В докладе о состоянии советской автомобильной промышленности за 1940 год НАТИ признал ГАЗ-51 современной и перспективной моделью. Двухтонный грузовик с шестицилиндровым двигателем планировалось сделать самым массовым в стране. Образцы «довоенного» ГАЗ-51 выдержали заводские и государственные приемочные испытания, машина была рекомендована к производству.

Но Кудрявцева ждало новое назначение. В 1940 году на территории ГАЗа открылся Авиационный завод №466. Многие кон-



Экспериментальная «полупортка» с шестицилиндровым двигателем Dodge D5

продольные рессоры. Так впоследствии будет устроена подвеска всех горьковских грузовиков вплоть до «Газели», «Валдая» и семейства *Next*. А тогда, в 1938 году, для новой машины Владимир Михайлович и его коллеги заново сконструировали передний и задний мосты. Особое внимание уделили прочности рулевого управления, шкворневого узла, поворотных кулаков. По невы-

структоры, инженеры и производственники перешли туда с автомобильного завода, в том числе и Кудрявцев. Теперь он занимался авиаразработками.

В 1946 году Завод №466 перевели из Горького в Ленинград, открыв в его помещении конвейер легковых автомобилей ГАЗ. Владимир Михайлович переехал в город на Неве вместе с новым предприятием.



## Владимир Михайлович Кудрявцев

### 1932 год

По окончании Ленинградского политехнического института поступил на Сталинградский тракторный завод.

### 1933 год

Назначен ведущим конструктором Техотдела ГАЗа по шасси и двигателям.

### 1934–1936 годы

Участвует в разработке легкового автомобиля М1.

### 1938 год

Освоено производство грузовика ГАЗ-ММ, ведущим конструктором которого был В. М. Кудрявцев.

### 1938–1939 годы

Под руководством В. М. Кудрявцева сконструирован первый вариант грузовика ГАЗ-51.

### 1940 год

Перешел на Авиационный завод №466.

### 1946 год

Вместе с Авиационным заводом №466 переехал из Горького в Ленинград.

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ



## КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»



СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ КУЛЬТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ  
И УНИКАЛЬНЫХ ПРОТОТИПОВ МАРКИ  
«МОСКВИЧ» В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И ЭКСКЛЮЗИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ» В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КУЗОВЕ

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА [DEAGOSHOP.RU](http://DEAGOSHOP.RU)! СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

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

# НЕ ПРОПУСТИТЕ!

ISSN 2071-095X



## СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ

## LADA XRAY

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**