

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



№ 26

ГАЗ-3308 «САДКО»



ПРОСТОТА И НАДЕЖНОСТЬ ☆ НА БЕНЗИНЕ И ДИЗЕЛЕ ☆ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВЕРСИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №26, 2018

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. Клиг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

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

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

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

Распространение:
ООО «Бурда 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», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон горячей линии в РБ:
+375 17 219-97-87 (пн-пт, 9.00-21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН
Распространение:
ТОО «Казакхско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000,
г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (ин. 109),
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

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

Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43.
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.

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

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8-9, 10 (верх): ООО «Таига (руж);
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8-9, 10 (верх):
© Репродукции.com; стр. 15-16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3-7, 10 (низ), 11-14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016-2018 Редакция и издатель
ООО «Идея Центр»
© 2008-2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

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». Коллекция
для взрослых, не подлежит обязательному подтвержде-
нию соответствия единым требованиям, установ-
ленным Техническим регламентом Таможенного
союза «О безопасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Никол Хуснутдинов
и Алексей Радванов

Дата выхода в России 31.05.2018
Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



ГАЗ-3308 «Садко» появился как результат компромисса, к которому подтолкнула, с одной стороны, необходимость производства грузовиков подобного класса и назначения, а с другой — неготовность Горьковского автомобильного завода вкладываться в создание абсолютно нового армейского внедорожника.

Готовить смену

Двухосные полноприводные грузовики, предназначенные в основном для армии, появились в линейке Горьковского автозавода в послевоенное время. Первым таким серийным автомобилем стал ГАЗ-63, унифицированный с народнохозяйственной машиной ГАЗ-51. И хотя ГАЗ-63 имел множество недостатков, в частности высокий центр тяжести, а значит плохую устойчивость в поворотах и на косогорах, он был простым, надежным и относительно дешевым полноприводным грузовиком. Долгое время эти очевидные достоинства перевешивали недостатки, и в результате выпуск ГАЗ-63 продолжался более 20 лет (с 1947 по 1968 год). За это время он разошелся тиражом 474 464 экземпляра. Ему на смену был создан более совершенный полноприводной грузовой автомобиль ГАЗ-66. Мало того, что он комплектовался современным восьмицилиндровым V-образным двигателем (на ГАЗ-63 стояла рядная «шестерка»), так еще и компоновка машины была полностью пересмотрена — на ГАЗ-66 кабина располагалась над

двигателем, а не за ним. Безусловно, прогрессивная конструкция значительно улучшила технические параметры автомобиля и его эксплуатационные характеристики, благодаря которым «шишига» стала еще более популярной, чем ее предшественник. Выпуск этой машины с текущими модернизациями продолжался целых 35 лет (с 1964 по 1999 год), в течение которых построили 965 941 экземпляр. Несмотря на успехи производства и всеобщую любовь, ГАЗ-66 тоже не был идеальным автомобилем — бензиновый двигатель большого рабочего объема трудно назвать экономичным, да и кабина, созданная в конце 50-х годов, через пару десятилетий вызвала справедливые нарекания водителей по комфорту и удобству управления. Чего только стоил рычаг управления коробкой передач, фактически расположенный за сиденьем: водителю для переключения передач приходилось каждый раз нащупывать его где-то за собой. Критику вызывала и малоэффективная система отопления и вентиляции кабины.

Понятно, что на Горьковском автомобильном заводе хорошо знали о недостатках выпускаемого грузовика и уже в середине 70-х годов начали готовить ему замену. Новый полноприводной автомобиль ГАЗ-3301 создавался вокруг дизельного двигателя ГАЗ-542 с воздушным охлаждением (мода на подобные силовые агрегаты к нам пришла с началом поставок на БАМ грузовиков «Магирус-Дойтц» с дизелями воздушного охлаждения, которые себя прекрасно показали в условиях сибирских морозов). Кроме того, для машины была создана новая, более современная и удобная кабина (также расположенная над двигателем) и бортовая платформа с ровным полом, без надколесных ниш. Опытные образцы ГАЗ-3301 в такой комплектации строились с 1979 года, и к 1987 году их испытания завершились. Машины рекомендовали к серийному производству и даже приняли их на снабжение армии, но серийный выпуск задерживался по объективным причинам — завод пока еще не был готов выпускать новые дизельные двигатели с воздушным охлаждением.



Грузовой автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-3308 «Садко»





Опытный образец грузовика ГАЗ-3301

Строительство нового моторного цеха в перестроечные времена задерживалось, а когда оно, наконец, было завершено, выяснилось, что армия больше не готова закупать горьковские полноприводные грузовики в прежних объемах.

Фактически полностью подготовленный к производству грузовик на рубеже 80–90-х годов просто не для кого стало выпускать. Немногочисленных гражданских потребителей пугал неизвестный дизельный мотор с воздушным охлаждением, эксплуатацию и обслуживание которого надо было начинать осваивать с самого начала, а отсутствие запасных частей к нему только усиливало недоверие. В этих условиях они предпочитали обходиться привычным и дешевым ГАЗ-66, эксплуатация которого не вызывала особых проблем.

В 1989 году ГАЗ-66 был серьезно доработан. В варианте ГАЗ-66-16 грузоподъемность машины была увеличена до 2,3 т (за счет использования новых шин), установлен модернизированный бензиновый двигатель ЗМЗ-513.10 (125 л.с.), а от ГАЗ-3301 заимствована бортовая платформа с новым полом, без надколесных ниш.

Но поскольку новый моторный цех для производства «воздушных» дизелей был построен, их надо было куда-то приспособить, раз уж производство ГАЗ-3301 не задолось. Самым простым вариантом решения задачи стала установка дизеля

на шасси ГАЗ-66-16. Так, в начале 90-х годов были созданы модификации с дизельными двигателями с воздушным охлаждением рабочим объемом 4,15 л: ГАЗ-66-40 с турбонаддувным дизелем ГАЗ-5441 (116 л.с.) и ГАЗ-66-41 с дизелем ГАЗ-544 без турбонаддува (82 л.с.).

Однако к середине 90-х годов стало ясно, что время ГАЗ-66 прошло — спрос на него с любыми силовыми агрегатами (бензиновыми и дизельными) фактически упал до нулевых отметок. Коммерческим структурам устаревшая машина стала не нужна,

а армия выбирала лишь мизерное их количество. Определенный интерес сохранялся со стороны небогатых стран третьего мира, которые время от времени закупали «ишиги» для своих армий.

Для такого крупного предприятия, как Горьковский автозавод, небольшие объемы выпуска ГАЗ-66 были обременительными и убыточными, но заменить устаревшую машину в производстве казалось просто нечем. После перехода на рыночные отношения военным стало труднее диктовать жесткие условия фактически уже частным предпри-



ГАЗ-66-40 с дизельным двигателем ГАЗ-5441



Опытный образец ГАЗ-33097 «Садко»

ятиям (почти все отечественные автозаводы к середине 90-х годов стали акционерными обществами), поэтому требования к армейским автомобилям несколько смягчились. Это дало возможность разработать новые модели с намного большей унификацией с уже выпускаемыми или готовящимися к производству гражданскими моделями. Именно это обстоятельство подтолкнуло к созданию нового двухосного полноприводного грузовика, максимально унифицированного с коммерческим среднетоннажным автомобилем ГАЗ-3309,

который на тот момент считался наиболее современным и востребованным дизельным грузовиком Горьковского автозавода. В его пользу постепенно отказывались от всех других моделей среднетоннажных грузовиков.

Конечно, новая машина получалась капотной, но военные уже перестали настаивать на обязательной бескапотной компоновке, так как практический опыт применения машин с кабиной над двигателем в реальных условиях военных действий продемонстрировал слабую защищенность экипажа

кабины при подрыве на mine, сложность оперативного доступа к двигателю и многие другие отрицательные факторы, связанные с такой компоновкой.

Былинный герой

Новый грузовик, спроектированный под руководством главного конструктора завода Ю. В. Кудрявцева, главного конструктора грузовых автомобилей В. Л. Четверикова и ведущего конструктора В. Г. Шадрина, унаследовал от ГАЗ-3309 раму, кабину и органы управления, а от ГАЗ-66-40 — четырехцилиндровый рядный турбодизель с воздушным охлаждением ГАЗ-5441, коробку передач, раздаточную коробку, мосты и колеса, металлическую бортовую платформу. Другими словами, новый автомобиль, получивший временное наименование ГАЗ-3309П, почти полностью комплектовался из деталей, уже освоенных в серийном производстве, и не требовал дополнительных серьезных вложений. В результате удавалось не только довольно существенно снизить себестоимость новой машины, но и значительно ускорить ее запуск в производство. На освоение новой модели ушел всего год, а стоимость машины удалось удержать на уровне ГАЗ-66-40, что во многом предопределило ее успех.

Первый прототип полноприводного грузовика ГАЗ-3309П грузоподъемностью 2,3 т



Опытный образец ГАЗ-33097 «Садко» (вид сзади)





ГАЗ-33097, подготовленный для триатлона



Грузовой автомобиль ГАЗ-3308 «Садко» на выставке в Москве

появился в 1995 году. Симбиоз ГАЗ-3309 и ГАЗ-66-40 оказался вполне удачным — основные эксплуатационные параметры машины почти не изменились. Очень важно, что, несмотря на капотную компоновку, монтажная длина рамы автомобиля

осталась прежней (как у ГАЗ-66-40). Это позволяло предприятиям-смежникам монтировать на новый автомобиль весь ассортимент надстроек, которые выпускались для ГАЗ-66, в том числе кузова-фургоны К-66 и КН-66.



Вариант ГАЗ-33082 «Садко» с турбодизелем ГАЗ-562

Правда, по сравнению с ГАЗ-66-40, у машины пришлось увеличить на 470 мм колесную базу, что отразилось на маневренности (минимальный радиус поворота вырос с 10 м у ГАЗ-66 до 11 м) и геометрической проходимости новой машины. Зато увеличение колесной базы положительно сказалось на комфортабельности. За счет того что кабина «переехала» за двигатель, в ней уменьшился шум и вибрации, стала лучше эргономика. Комфортабельность в целом повысилась, так как водитель теперь находился в более оптимальной зоне — в пределах колесной базы.

По сравнению с ГАЗ-3309, на полноприводной версии в кабине между сиденьями появились два дополнительных рычага, отвечающих за управление полноприводной трансмиссией. Первый включал понижающую передачу в раздаточной коробке, второй отвечал за отключение переднего моста. Кабина оборудовалась современными системами отопления и вентиляции. Сиденье водителя снабжалось механизмом для его пространственной регулировки. В помощь водителю на приборной панели появился тахометр.

Подвеска автомобиля классическая — зависимая с четырьмя полуэллиптическими рессорами и гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия, установленными на обоих мостах. Крепились рессоры к кронштейнам лонжеронов рамы с помощью резиновых опор. Такая подвеска позволяла автомобилю двигаться по грунтовым дорогам со средней скоростью 35–45 км/ч.

Рулевой механизм — типа «винт — шариковая гайка» со встроенным гидроусилителем. Тормоза колесного типа на всех колесах, с разделением двухконтурным торможением, с гидравлическим приводом, гидровакуумным усилителем и регулятором тормозных сил заднего моста. Ручной тормоз устанавливался на раздаточной коробке и имел механический привод. Колеса стальные дисковые, шины размером 12.00–18" с рисунком протектора повышенной проходимости типа «косая расчлененная елка» с внутренним давлением воздуха 0,28 МПа (2,8 кгс/см²). Для повышения проходимости машины колея колес с односторонней ошиновкой была сделана примерно одинаковой — 1820 и 1770 мм соответственно. Для повышения опорной проходимости автомобиля на армейских вариантах предусматривалось снижение давления воздуха в шинах до 0,05 МПа (0,5 кгс/см²), что значительно уменьшало среднее удель-



ГАЗ-3308 «Сайко» в гражданском исполнении

ное давление на грунт. После преодоления грунтового участка с низкой несущей способностью (песок, снег, грязь и т.д.) внутреннее давление в шинах возвращалось до нормы без остановки машины с помощью компрессора, установленного на двигателе, и системы централизованной подкачки шин. Электрооборудование выполнялось по одно-приводной схеме, с напряжением бортовой сети 12 В. Предусматривалась возможность работы световых приборов со светомаскировочными устройствами, прибором ночного видения и подкузовной подсветкой.

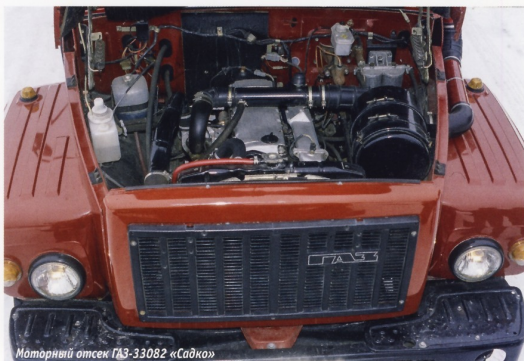
Ровный пол металлической платформы, без надколесных ниш, обеспечивал удобное размещение штучных грузов, но за счет увеличенной из-за этого на 240 мм погрузочной высоты несколько снижалась поперечная устойчивость автомобиля. Передние болты крепления платформы к лонжеронам подпружинены, что создавало благоприятные условия работы рамы на изгиб при движении машины по вертикальным неровностям. При оборудовании платформы продольными скамейками машина могла перевозить до 20 человек личного состава.

На некоторой части автомобилей предусматривалась установка 50-метровой тросовой лебедки с тяговым усилием 3,5 т. Она предназначалась для самовытаскивания или вытаскивания застрявших (затонувших) машин сопоставимой массы. Лебедка с червячным редуктором размещалась в передней части рамы за передним бампером и приводилась в действие карданной передачей от коробки отбора мощности, установленной на коробке передач. Коробка отбора мощности имела две передачи: для наматывания и разматывания троса. Масса лебедки с ее приводом — 160 кг.

Продолжение на стр. 10



Кабина водителя автомобиля «Сайко»



Моторный отсек ГАЗ-33082 «Сайко»





ГАЗ-3308 «САДКО»



Автомобиль мог преодолевать подъем на сухом задерненном грунте крутизной до 31°, ров (канаву) шириной 0,5 м, эскарп с высотой стенки 0,4 м, брод с твердым грунтом глубиной 1,0 м и двигаться по косягору с креном 20°. Углы переднего и заднего свеса составляли соответственно 35° и 32°. Дорожный просвет под ведущими мостами — 315 мм, что позволяло машине двигаться по грунтовым дорогам с глубоки-

ми колеями, не задевая за грунт картерами главной передачи. Запас хода по шоссе с полной нагрузкой — 670 км.

При этом автомобиль имел сравнительно небольшую массу — 6260 кг (полная масса с лебедкой) и габариты 6615×2270×2570 мм (по кабине). По этим параметрам новый автомобиль практически не отличался от аналогичных показателей ГАЗ-66-40.

Впервые широкой публике новую машину продемонстрировали под наименованием ГАЗ-33097 «Садко» в мае 1996 года на выставке «Автотехсервис» в Нижнем Новгороде, а затем в августе в Москве — на «Мотор-шоу» (MIMS-96). Вскоре один из опытных образцов этой машины переделали для трак-триалла, и в 1996 году в подмосковных Бронницах ГАЗ-33097 «Садко» под управлением заводских ис-



На фото хорошо видна разница между комплектациями автомобиля по шинам и дорожному просвету. Справа — машина, подготовленная для Министерства обороны



пытателей М. Честнова и В. Баханова занял первое место в группе машин 4x4, обойдя более тяжелый КАМАЗ-4326. В том же году автомобиль прошел государственные (приемочные) испытания и был рекомендован для принятия на вооружение в российской армию и постановки на производство. В 1998 году машина, уже под собственным наименованием, полученным при сертификации — ГАЗ-3308, демонстрировалась в Москве на выставке *МДМС-98 (Moscow International Motor Show 98)*.

Армейские и гражданские

На армейские варианты ГАЗ-3308 первоначально устанавливались бензиновые карбюраторные V-образные 8-цилиндровые моторы ЗМЗ-513.10 (125 л.с. при 3200 об/мин) или тот же мотор, но с увеличенным рабочим объемом и электронным блоком управления — ЗМЗ-5231.10 (130 л.с.). Выпускаемые для армии грузовики ГАЗ-3308 имели особые комплектации с различным сочетанием лебедки и экранированной системы зажигания (экранизация электрооборудования снижает уровень радиопомех при работе двигателя) и от гражданских машин отличались наличием централизованной системы подкачки колес и пневмовыводами на прицеп. Гражданские модели, как правило, такой системы не имели и комплектовались несколькими иными (более дешевыми) шинами меньшей размерности, в результате чего снижался клиренс машины, что, впрочем, не имело решающего значения. В сентябре 2000 года армейские грузовики ГАЗ-3308 были предложены на экспорт для вооруженных сил Украины, а в 2005 году первые армейские «Садко» были отправлены в Сирию и после прохождения испытаний в 2007 году приняты на вооружение



Армейский автомобиль ГАЗ-3308 «Садко» в Москве

Комплектация автомобилей ГАЗ-3308 для Министерства обороны РФ

Модель	Лебедка	Экранированное электрооборудование
ГАЗ-3308-0000110	—	—
ГАЗ-3308-0000114	—	+
ГАЗ-3308-0000210	+	—
ГАЗ-3308-0000214	+	+

армией Сирии. Некоторое количество военных ГАЗ-3308 используется в армии Армении и в Национальной гвардии Республики Казахстан.

С 2003 года основной моделью завода становится ГАЗ-33081 «Садко» с рядным четырехцилиндровым турбодизелем ММЗ Д-245.7 (475 л, 90 кВт/122 л.с.). С 2005 года эта модель оснащалась дизелем ММЗ Д-245.7Е2 экологического класса *Euro-2*, а с 2013 года — ММЗ Д-245.7Е4 экологического класса *Euro-4*. ГАЗ-33082 «Садко» комплектовался рядным шестцилиндровым турбодизелем ГАЗ-562 (3,2 л, 110 кВт/150 л.с. при 3200 об/мин), выпускаемым на ГАЗе по лицензии компа-

нии *Steyr*. Но если ГАЗ-3308 и ГАЗ-33081 получили довольно широкое распространение, то модель ГАЗ-33082 была выпущена лишь небольшой партией — отечественный потребитель не проявил интереса к мало-знакомому, хотя и более совершенному дизелю *Steyr*.

Механическая трансмиссия «Садко» состояла из однодискового сцепления, четырех- или пятиступенчатой синхронизированной коробки передач, двухступенчатой раздаточной коробки с прямой и понижающей передачами, карданной передачи, двух одноступенчатых гипоидных главных передач (гипоидная передача обеспечивает бесшумную работу и снижает высоту центров масс ведущих мостов) с дифференциалами повышенного трения и четырех полностью разгруженных полуосей.

В феврале 2013 года появилась версия ГАЗ-33088 «Садко» с турбодизелем с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха ЯМЗ-53442 класса *Euro-4* (объем 4,43 л, мощность 148,9 л.с. при 2300 об/мин), которая в настоящий момент считается наиболее перспективной модификацией в семействе. Правда, на смену семейству «Садко» на заводе уже готовится «Садко-Нехт» (модель С41А23) — доработанное шасси ГАЗ-33088 с кабиной нового поколения от автомобиля «Газон-Нехт». Впервые эту машину (грузоподъемность 3 т) ГАЗ представил летом 2014 года на вы-



Машина ГАЗ-3308 «Садко» в армейском варианте





ставке «Строительная техника и технологии» в Москве, но пока не торопится запускать ее в производство. Возможно потому, что список импортных агрегатов у «Садко-Next» оказался необычайно широк (рулевое управление и сцепление от компании ZF, амортизаторы *Tenneco*, тормозная система *Wabco*, регулируемая рулевая колонка *CSA Castellan*, ремни безопасности *Takata*, климатическая система *Delphi* и т.д.) и машина, хотя и отличается от предшественников в лучшую сторону, для обычных потребителей слишком дорогая. Если она и заменит когда-нибудь в производстве семейство «Садко», то, скорее всего, предстанет перед покупателями в упрощенном виде.



ГАЗ-3308 «Садко»

Комплектация автомобилей ГАЗ-3308 и ГАЗ-33081

Модель	Двигатель	КПП	Предпусковой подогреватель	КОМ	Система регулирования давления в шинах	АБС
ГАЗ-3308-20 (ГАЗ-3308-1020)*	ЗМЗ-5233	5-ступенчатая	+	—	+	—
ГАЗ-3308-22 (ГАЗ-3308-1022)			—	—	+	—
ГАЗ-3308-25 (ГАЗ-3308-1025)			+	+	+	—
ГАЗ-3308-26 (ГАЗ-3308-1026)			—	+	+	—
ГАЗ-3308-50 (ГАЗ-3308-1050)	ЗМЗ-513	4-ступенчатая	+	—	+	—
ГАЗ-3308-52 (ГАЗ-3308-1052)			—	—	+	—
ГАЗ-3308-71 (ГАЗ-3308-1071)	ЗМЗ-513 (Euro-2)	4-ступенчатая	+	—	+	+
ГАЗ-3308-73 (ГАЗ-3308-1073)		—	—	+	+	—
ГАЗ-3308-74		5-ступенчатая	—	—	+	+
ГАЗ-3308-75 (ГАЗ-3308-1075)	ЗМЗ-5231.10	4-ступенчатая	+	—	—	+
ГАЗ-3308-76 (ГАЗ-3308-1076)		—	—	+	+	—
ГАЗ-3308-77 для ФСО		5-ступенчатая	—	—	+	—
ГАЗ-33081-36 (ГАЗ-3308-1036)	ММЗ Д-245.7Е2	5-ступенчатая	+	—	+	—
ГАЗ-33081-37 (ГАЗ-3308-1037)			—	—	+	—
ГАЗ-33081-40 (ГАЗ-3308-1040)			+	—	+	—
ГАЗ-33081-43 (ГАЗ-3308-1043)	—		—	+	—	
ГАЗ-33081-1046 шасси для Египта	—		+	—	—	
ГАЗ-33081-1049 шасси для КАВЗ-397663	—		—	—	—	
ГАЗ-33081-50 (ГАЗ-33081-1050)	+		—	—	—	
ГАЗ-33081-53 (ГАЗ-33081-1053)	—		—	—	—	
ГАЗ-33081-54	—		—	—	—	
ГАЗ-33081-57 для Сирии, с пневмовыводом для управления тормозами прицепа	—		—	—	—	
ГАЗ-33081-70 (ГАЗ-33081-1070)	+		—	—	+	
ГАЗ-33081-72	—		—	—	—	
ГАЗ-33081-73 (ГАЗ-33081-1073)	—		—	—	+	
ГАЗ-33081-80 с лебедкой	ММЗ Д-245.7		+	+	—	—
ГАЗ-33081-81	ММЗ Д-245.7Е2		—	—	—	—
ГАЗ-33081-84			—	—	—	—
ГАЗ-33081-85 с лебедкой (ГАЗ-33081-1085)	ММЗ Д-245.7Е3		+	+	+	+
ГАЗ-33081-86 с лебедкой (ГАЗ-33081-1086)			—	+	+	+
ГАЗ-33081-87 для Сирии, с пневмовыводом для управления тормозами прицепа	ММЗ Д-245.7Е2		—	—	—	—

* В скобках указано обозначение шасси на комплектацию разными кузовами.

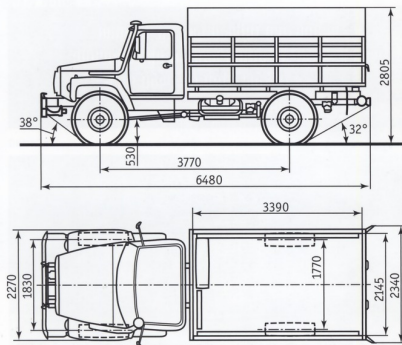


Схема автомобиля ГАЗ-3308 «Садко»

Технические характеристики ГАЗ-33081 «Садко» (ГАЗ-33082 «Садко»)

Число мест	2
Грузоподъемность	2300 кг
Максимальная скорость	90 км/ч (100 км/ч), с прицепом — 60 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	16 л (15 л)
Время разгона до скорости 80 км/ч	45 с
Электрооборудование	24 В
Аккумулятор	6-СТ-110А
Размер шин	12.00R20

Масса, кг	
снаряженная	4050 (3920, с лебедкой — 4090)
полная, в том числе:	6300 (6150)
на переднюю ось	нет данных (2380)
на заднюю ось	нет данных (3690)
Допустимая полная масса прицепа	2000

Дорожные просветы, мм	
под передней осью	315 (340 для автомобиля с шинами 20")
под задней осью	315 (340 для автомобиля с шинами 20")

Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	11

Рулевой механизм	
винт — шариковая гайка, с гидроусилителем, передаточное число — 23,09	

Подвеска передняя

 зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах,
амортизаторы гидравлические

Подвеска задняя

 зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах,
с дополнительными рессорами

Тормоза

 ножной — колодочный, с гидравлическим двухконтурным
приводом и гидровакуумным усилителем в каждом контуре
ручной — колодочный, трансмиссионный, с механическим
приводом

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач

 механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами
на II–V передачах

Передаточные числа

 I — 6,550; II — 3,930; III — 2,376; IV — 1,442; V — 1,00;
задний ход — 5,735

Раздаточная коробка

 механическая, двухскоростная;
передаточные числа: I — 1,982; II — 1,00

Главная передача

одинарная, гипоидная; передаточное число — 6,17

Двигатель

 ММЗ Д-245.7Е2, рядный, дизельный, четырехтактный,
четырецилиндровый, с турбонаддувом и промежуточным
охлаждением, водяного охлаждения (ГАЗ-562, рядный, дизельный,
четыретактный, шестицилиндровый, с турбонаддувом
и промежуточным охлаждением, водяного охлаждения)

Диаметр цилиндра, мм	110 (85,0)
Ход поршня, мм	125 (94,0)
Рабочий объем, л	4,75 (3,2)
Степень сжатия	17 (15,1)

Максимальная мощность

122,4 при 2400 об/мин (150 л.с. при 3200 об/мин)

Максимальный крутящий момент

43,1 кгс.м при 1500 об/мин (42,8 кгс.м при 1800–2000 об/мин)



ГАЗ-3308 «Садко» отличается простотой, надежностью, неприхотливостью, он хорошо приспособлен к сложным условиям эксплуатации в армии. Эти машины нашли применение и на гражданке — их используют аварийные и коммунальные службы. Они полюбились геологам, газо- и нефтедобытчикам и даже охотникам и рыбакам.

ГАЗ-33097С «Садко-Спорт»

Для привлечения внимания к новому полноприводному автомобилю «Садко», а также для его испытаний в экстремальных условиях автоспорта, в 1997 году на Горьковском автозаводе построили спортивную модификацию ГАЗ-33097С «Садко-Спорт». Публике эту машину продемонстрировали на III Российском международном автомобильном салоне в Москве в 1997 году.

На спортивном «Садко» стоял двигатель ГАЗ-5441 — турбонаддувная шестичилиндровая «воздушка» мощностью 130 л.с., КПП с пятой повышающей передачей и ведущие мосты с передаточным числом главной пары 4,55, в кабине водителя и в низком кузове типа «фургон» установлен мощный каркас безопасности.

ГАЗ-33097С принял участие в нескольких соревнованиях, но не показал каких-либо значимых результатов и долгое время стоял на испытательном полигоне ГАЗа «Березовая пойма». В 2012 году он был продан в частные руки и переделан в охотничий грузопассажирский автомобиль с сохранением обводов существующего кузова.

ГАЗ-33083 «Земляк»

Семейство «Садко» в 1999 году было дополнено гражданским (коммерческим) полноприводным грузовиком ГАЗ-33083 «Земляк» с увеличенной до 4 т грузоподъемностью. Существенное прибавление грузоподъемности стало возможным за счет применения двускатной ошиновки заднего моста с шинами 8.25R20. Естественно, проходимость такого грузовика, по сравнению с «Садко», заметно ухудшилась, но она все равно была гораздо лучше, чем у заднеприводной модели ГАЗ-3309. При этом потеря грузоподъемности (за счет введения полноприводной трансмиссии), по сравнению с базовой моделью ГАЗ-3309, составила всего полтонны, что совсем немного.

Считалось, что в подобном автомобиле в первую очередь нуждалось сельское хозяйство, но у сельчан часто не было денег на приобретение и более дешевой техники, поэтому основными потребителями «Зем-



ляка» оказались аварийные и коммунальные службы, которым во время работы часто приходилось съезжать с асфальта на грунтовые дороги.

Если первые образцы «Земляка» (ГАЗ-33083) комплектовались двигателем ГАЗ-562 (150 л.с.), то серийные машины

получили бензиновый мотор ЗМЗ-5233.10 (ГАЗ-33085) и дизель ММЗ Д-245.7Е2 (ГАЗ-33086), выпускавшийся в Минске. Последние две модификации снабжались пятиступенчатой коробкой передач, в то время как ГАЗ-33083 имел четырехступенчатую коробку.



ГАЗ-3325 «Егерь»

Прототип полноприводного автомобиля «Егерь» с двухрядной пятиместной кабиной и кузовом типа «пикап» создан в 2000 году совместно с нижегородским ЗАО «НПП Техноспас-НН». Получилось некое подобие огромного внедорожного пикапа.

«Егерь» был успешно представлен в Москве на «Мотор-шоу» (MIMS-2000) и на выставке техники двойного применения на армейском автополигоне в Бронницах. Создатели «Егеря» стремились заинтересовать своей машиной охотников и рыбаков, а также аварийно-спасательные и ремонтные службы. Но интерес к ней неожиданно проявили нефтяники и военные. Единственное, многих отпугивал малоизвестный дизель ГАЗ-562. Поэтому в серийное производство автомобиль был запущен с бензиновым двигателем ЗМЗ-5233 под наименованием ГАЗ-3325 (машина выпускалась ЗАО «НПП Техноспас-НН»), а с дизельным двигателем ММЗ Д-245.7 — ГАЗ-33251. При этом у них обновилось и собственное имя — «Егерь II».

Модификации «Егеря» имели разные размеры колесной базы — при стандартной колесной базе (3770 мм) и двухрядной кабине на машину ставилась укороченная бортовая платформа, а при удлиненной колесной базе (до 4400 мм) появлялась возможность установки на шасси штатной бортовой платформы нормальной длины.



ГАЗ-3902 «Вепрь»

Одним из самых ярких представителей семейства автомобилей «Садко» стал многофункциональный внедорожный автомобиль ГАЗ-330811 «Вепрь» (после сертификации — ГАЗ-3902 «Вепрь»). Он представляет собой укороченный (колесная база сокращена

на 400 мм) вариант грузовика ГАЗ-33081 «Садко» с установленным модульным цельнометаллическим кузовом. Модульная конструкция кузова позволяла выпускать его в разных исполнениях, в том числе в трех- и пятидверном (считая заднюю распашную двусторчатую дверь).

В пятидверном варианте машина могла взять на борт пять человек (включая водителя) и 1,5 т груза, в трехдверном варианте — 12 человек (с водителем). В этом случае десять человек размещались на скамейках, установленных вдоль бортов кузова. Площадка между ними могла быть использована для перевозки небольшой поклажи.

ГАЗ-3901 «Вепрь» в основном комплектовался дизельным четырехцилиндровым турбодизелем ММЗ Д-245.7 и пятиступенчатой механической коробкой передач. По особым заказам машина могла быть оснащена турбодизелем ГАЗ-562, выпускаемым на ГАЗе по лицензии компании Steyr. Несмотря на мелкосерийное производство, «Вепрь» оказался очень популярным среди охотников и рыбаков, а также любителей экстремального отдыха, ведь, по сути, машина представляет собой джип с большим и удобным салоном на грузовом шасси, по проходимости не уступающий армейским грузовым автомобилям.



ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями

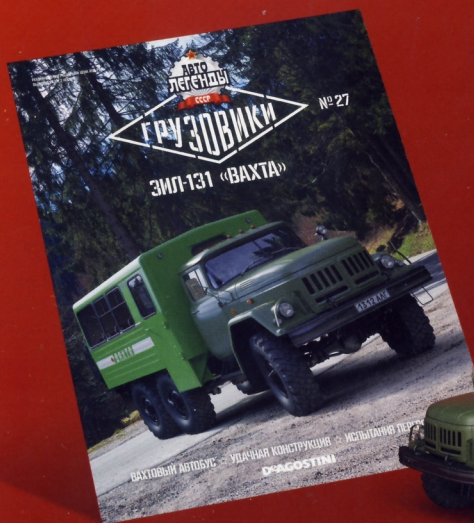


В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ЗИЛ-131 «ВАХТА»

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



DeAGOSTINI

16+

forum.ru

ISSN 2071-075X
00026