

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

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

СССР  
И СОЦСТРАН

№ 275



## УАЗ-3303 (Т12.02) «КУБАНЕЦ»

«КУЛЬТУРНЫЙ» ТРАНСПОРТ  
ИЗ ГРУЗОВИКА В МИКРОАВТОБУС  
МАГАЗИН, МУЗЕЙ, БИБЛИОТЕКА

DeAGOSTINI





«Автолегенды СССР»  
Выпуск №275, 2020

#### 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, 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, 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 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: 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: 5000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 5 (верх), 8–9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»; стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: © HDRI from hdiriaven.com (Author: Sergej Majboroda); стр. 3–12, 14, 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 предоставленный материал Дениса Дементьева, 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

Дата печати (производства): 19.03.2020

Дата выхода в России 14.04.2020

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

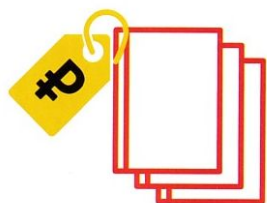
# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

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

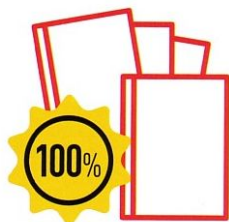
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

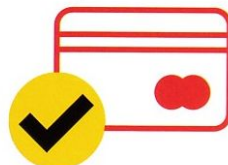
### ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



### 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



Этот автомобиль специального назначения выпускался в последние годы существования Советского Союза совместными усилиями двух предприятий: Ульяновский автозавод Министерства автомобильной промышленности СССР изготавливал шасси и кабину, а Краснодарский механический завод нестандартного оборудования Министерства культуры РСФСР строил для них пассажирские кузова.

### Необычный заказчик

В советском автомобилестроении автобусы «Кубань» и родственные им микроавтобусы «Кубанец» стоят особняком. С одной стороны, об их существовании знали все, кто интересовался автомобилями. Даже на улицах Москвы можно было встретить угловатые автобусы «Кубань» (размером примерно как ПАЗ) и странные микроавтобусы, у которых кабина не отличалась от обычного УАЗа — те же передняя стенка с ветровым стеклом и двери. Но очертания кузова имели мало общего с серийным фургоном УАЗ-452 и напоминали скорее уменьшенный в размерах автобус «Кубань». У этих микроавтобусов место привычной ульяновской эмблемы — «птички» в круге — занимала стилизованная буква «К».

С другой стороны, описания этих машин (какой завод их выпускает, с какого года и зачем, какая у них техническая характеристика) не было ни в технических журналах, ни в «Кратком автомобильном справочнике», раз в несколько лет переиздававшимся Научно-исследовательским институтом Автомобильного транспорта (НИИАТ) и считавшимся каталогом советских автомобилей. О них не упоминалось и в материалах, посвященных истории автомобильной промышленности СССР. Автобусов «Кубань» и микроавтобусов «Кубанец» как будто официально не существовало, хотя все их видели на дорогах. И тем более трудно было догадаться, что большинство «Кубаней» и «Кубанцев» — вовсе не пассажирские автобусы, а специальные машины в виде

книжных лавок, автоклубов и даже передвижных музеев.

Парадокс объяснялся просто. Производство автобусов «официальных» марок (ПАЗ, КАвЗ, ЛАЗ, ЛиАЗ) было в ведении Министерства автомобильной промышленности. Поэтому цифровые индексы присваивались автобусам по единой системе, а их конструкция описывалась в профильных изданиях. А автобусы «Кубань» строили вне системы Минавтопрома, их производство подчинялось совсем другому ведомству, весьма далекому от техники — Министерству культуры Российской Федерации. Но как раз в сфере культуры требовался свой, специфический транспорт. Еще в довоенное время появились агитационные автомобили и «кинопередвижки» — фурго-



Автоклуб Т-12.02 на шасси автомобиля УАЗ





Автобус «Кубань-Г1А1»

ны на шасси грузовиков с кинопроектором, разворачиваемым экраном и звукоусиливающей аппаратурой. А еще Министерству культуры требовались автобусы, чтобы доставлять артистов городской или областной филармонии, их костюмы и реквизит на выступления в деревни и маленькие города. В автобус можно было установить аппаратуру агитационной машины или «кинопередвижки», переоборудовать автобус в книж-

ную лавку, библиотеку или передвижной выставочный зал краеведческого музея. Фонды на автобусы, выпускавшиеся автозаводами Министерства автомобильной (в иные годы автотракторной) промышленности, были ограничены. Даже самые массовые и дешевые автобусы ГАЗ-651/ПАЗ-651 требовались, прежде всего, для обычных пассажирских перевозок — в 50-х и начале 60-х годов с транспортом были проблемы.

Но тот же ГАЗ выпускал достаточно много грузовиков, и уже был накоплен опыт производства автобусов на их шасси силами ремонтных предприятий. Этим решили воспользоваться в Министерстве культуры РСФСР — подобный завод был создан в структуре этого ведомства.

Специальные автобусы для Министерства культуры начал изготавливать Краснодарский механический завод нестандартного оборудования (с 1966 года — Краснодарский механический завод «Кубань»). Первую модель автобуса вагонной компоновки в 1962 году здесь скопировали с пассажирского автобуса КАГ-3, строившегося ремонтниками Советской Литвы. Эксплуатация выявила критический недостаток такого автобуса — деревянный каркас кузова оказался недолговечным. Тогда попробовали для КАГ-3 («Кубань-64») сварить металлический каркас кузова из труб прямоугольного сечения — получился приемлемый по прочности кузов. Правда, на изогнутых участках кузова старого автобуса стальной каркас вышел очень сложным по форме. Поэтому кубанскому автобусу к 1966 году инженеры придали довольно простую угловатую форму, чтобы при производстве сократить до минимума гнутые металлические профили.

В результате обводы кузова автобусов «Кубань» не менялись десятилетиями, вплоть до конца 90-х годов. Менялись только



Микроавтобус «Кубанец-У1А»



базовые шасси: ГАЗ-51А, ГАЗ-52-04, ГАЗ-53А, а в конце выпуска — ГАЗ-3307. «Кубани» выпускались в разных исполнениях: в виде пассажирского автобуса, книжного магазина, автоклуба, библиотеки, музея. Причем суммарные объемы производства всех вариантов достигали 8–9 тыс. экземпляров в год. Это было сопоставимо с мощностью таких автобусных заводов, как ЛАЗ или ЛиАЗ.

## Большой и маленький

Но не всегда и не везде Министерству культуры требовался большой автобус на шасси горьковского грузовика. Уже в первые годы производства автобусов «Кубань» стало понятно, что в некоторых случаях можно было обойтись и УАЗом — компактным, экономичным, обладающим повышенной проходимостью микроавтобусом. Но именно микроавтобусов Ульяновский автозавод



Первый опытный образец автоклуба Т-12.02

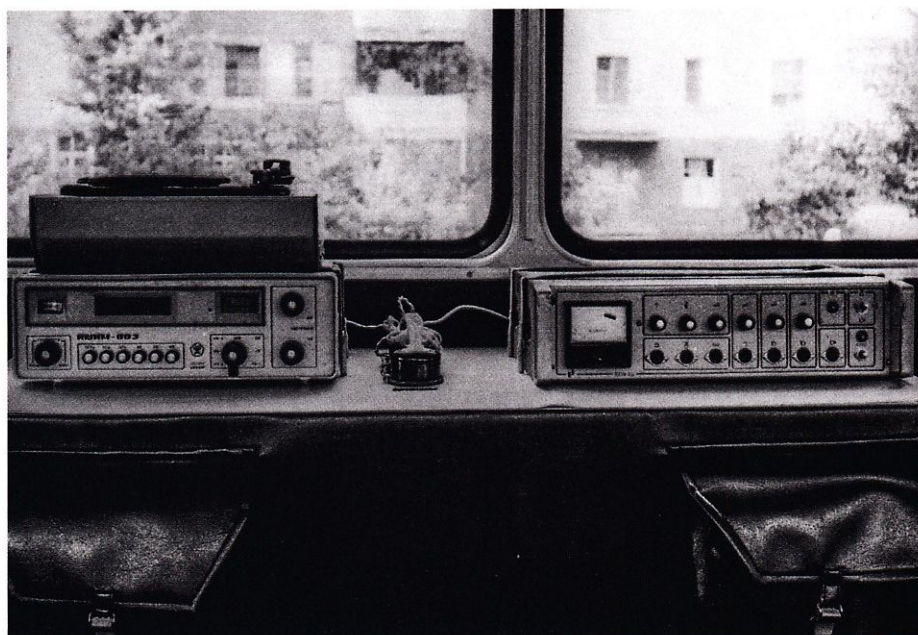


Автоклуб Т-12.02 на выставке РПО «Роскультисттехника» (1981 год)

выпускал немного, делая ставку на легковые внедорожники, бортовые грузовики и цельнометаллические фургоны. Микроавтобус УАЗ-452В появился в производственной программе завода лишь в 1968 году и, по сути, являлся «топовой» моделью завода. Монтаж более сложного салона микроавтобуса (сиденья, внутренняя отделка) и дополнительное остекление кузова плохо вписывались в существующие технологические цепочки поточного производства. Если бы завод решил увеличить производство микроавтобусов, это практически парализовало бы работу сборочных конвейеров, поэтому выпуск УАЗ-452В всегда искусственно ограничивали. А подавляющее большинство собранных микроавтобусов уходило их основному заказчику — «Автоэкспорту», ведь пассажирские УАЗы хорошо покупали за рубежом. В этих условиях рассчитывать на модель УАЗ-452В Министерству культуры

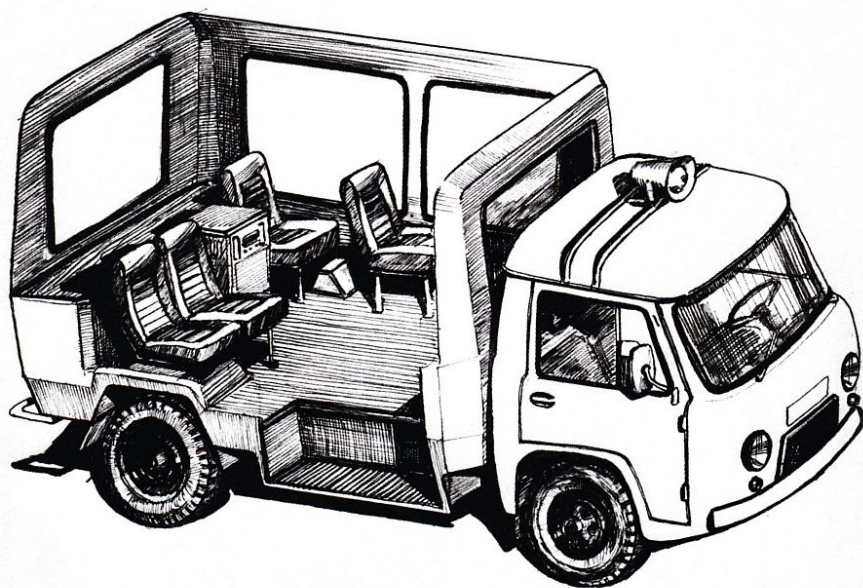
не приходилось. Так же как и на цельнометаллические фургоны УАЗ-452. Производство грузовых полноприводных «буханок» вышло на проектную мощность в 1969 году, едва преодолев отметку 4 тыс. экз. в год. До 1974 года оно держалось на уровне 4–4,5 тыс. экз., в 1975 году впервые превысило 5 тыс. экз., а дальше выпускалось примерно от 4600 до 5900 экз. Неудивительно, что и фонды на фургоны оказались ограниченными.

Зато самой массовой моделью среди УАЗов 60–70-х годов стал бортовой автомобиль УАЗ-452Д — с его производством у завода не возникало особых проблем, так как он обходился минимальным комплектом штам-



Внутреннее оборудование автоклуба: проигрыватель для грампластинок, усилители звука





«Рентген» автоклуба Т-12.02

пованных кузовных деталей. «Головастики» завод выпускал более чем вдвое, а то и втрое больше, чем «буханок». Например, в 1971 году в сбыт ушло 12 425 грузовиков против 4185 фургонов. Далее объемы выпуска УАЗ-452Д увеличивались — 14 170 экз. в год! В 1975 году производство бортовых машин достигло отметки в 20 тыс. экз. и выше и уже не опускалось вплоть до самого развала СССР.

При таком соотношении у Министерства культуры оставалась единственная возможность — получать для своих нужд бортовые грузовики УАЗ-452Д и силами Краснодарского механического завода переделывать их в микроавтобусы. При этом маленький автобус «Кубанец» в производстве выходил намного проще, чем большой автобус «Кубань». Прежде всего, вагонная компоновка базовой модели не требовала переносить органы управления и позволяла использовать стандартную кабину ульяновского грузовика без переделки. У кабины УАЗ-452Д лишь срезалась задняя стенка и к ней пристыковывался каркас пассажирского кузова, набранный из тех же прямоугольных труб. Затем каркас кузова пассажирского микроавтобуса обшивали стальным листом и устанавливали остекление.

На Краснодарском механическом заводе отсутствовали мощные прессы и дорогое штамповое производство, не было автоматических линий сварки, окрасочных ванн и даже обычного сборочного конвейера. Кубанские автобусостроители были вооружены только станками для изгибания металлических листов и труб, ручными сварочными

аппаратами, электрическими машинками для резки и шлифовки металла. Грунтовали и окрашивали кузова с помощью распылителя, как это обычно делают при ремонте. Это, естественно, отражалось на внешнем облике готовой продукции — грубоватой и угловатой на вид. Хотя другие ремонтные заводы, строившие автобусы подобного типа для других ведомств, часто выпускали еще более грубые изделия.

Первые микроавтобусы на ульяновских шасси в Краснодаре построили в 1966 году. Автобусы первых поколений обозначались

незамысловатыми индексами — чисел из резервов Минавтопрома им не полагалось. Поначалу индексом автобуса служил модельный год: «Кубань-63», «Кубань-64», «Кубань-66». В 1967 году ввели более информативную систему наименований. Первая буква обозначала производителя шасси: «Г» — ГАЗ, «У» — УАЗ. Далее следовал номер модели («1»), затем буква, указывавшая на назначение: «А» — автобус, «К» — автоклуб. Таким образом, первые «Кубанцы» на ульяновской базе носили обозначения «У1А» и «У1К». Яркой приметой микроавтобусов 60–70-х годов было наклонное ребро жесткости на боковине. Оно располагалось подобно тому, как наносили краской наклонные полосы опознавательных знаков почтового фургона, и неспециалисты часто принимали «Кубанцев» за почтовые машины. У краснодарских микроавтобусов первых лет выпуска на стандартной ульяновской облицовке красовалась крупная надпись стилизованным шрифтом «Кубанец». Вскоре ее убрали, а в 80-х годах, ради упрощения конструкции, исчезло и наклонное ребро.

## Фургон для пассажиров

«Кубанец» страдал целым набором конструктивных и эксплуатационных недостатков. Потребители жаловались на низкий потолок — неизбежную «болезнь» микроавтобуса тех лет, в том числе и заводского варианта УАЗ-452В. В салоне «Кубанца» было слишком шумно. Кузов издавал по-



Серийный автоклуб Т-12.02 на улицах Москвы





Автомобиль Т-12.02 на службе у МЧС России

сторонние звуки как при движении, так и просто при работе двигателя на холостом ходу. В салоне часто пахло бензином, а то и выхлопными газами, уплотнители дверей

и окон не обеспечивали должную защиту от сквозняков и пыли. Возникло немало претензий к надежности и долговечности кузова, который по этим показателям

проигрывал микроавтобусам заводского исполнения. Поэтому инженеры завода под руководством главного конструктора Валерия Петровича Сидорова решились пересмотреть тип кузова и вместо автобуса вагонной компоновки в 1976 году предложили проект пассажирского фургона с высокой остекленной «будкой». Первый опытный образец вышел на испытания только через три года — в 1979-м. К разработке этой машины привлекали конструкторов института «Культехника», которые и внесли в документацию индекс изделия «Т-12.02». В 1981 году опытную машину Т-12.02 продемонстрировали публично на выставке РПО «Роскультехника». Новинка получила одобрение заказчика и была рекомендована к серийному производству. Казалось бы, заводу намного проще не прилаживать свою надстройку к автомобилю с кабиной, а просто устанавливать на шасси модуль кузова-фургона. При таком раскладе можно не дожидаться поставок готовых машин с Ульяновского автозавода, а изготавливать кузова с небольшим запасом, чтобы устанавливать их на шасси по мере



В стандартном исполнении сзади у Т-12.02 имелся люк для погрузки багажа

Продолжение на стр. 10





УАЗ-3303 (Т12.02) «КУБАНЕЦ»









поступления автомобилей. Но при подготовке производства этих кузовов заводчане неожиданно столкнулись с целым рядом технологических проблем. Понадобилось осваивать новые виды сварки, приобретать новое оборудование для резки металла, налаживать сборку и окраску кузова без шасси, на тележках. Казалось бы, ничего невозможного, однако пришлось потратить на эту подготовку несколько лет. Первые товарные машины модели Т-12.02 увидели свет только в 1986 году, и уже во время перестройки, в 1987-м, «Кубанец» с высоким остекленным кузовом стал серийной моделью.

К тому времени в Ульяновске давно завершили модернизацию базового грузовика и выпускали его уже под новым индексом УАЗ-3303. От УАЗ-452Д он отличался обновленным двигателем, отдельным приводом тормозов, телескопическими амортизаторами, современными световыми приборами и даже бесконтактной системой зажигания. Вслед за появлением шасси новой модели УАЗ-3303 изменился индекс традиционных микроавтобусов «Кубанец». Автоклуб стал называться «У1К1», а пассажирский автобус — «У1А1». Именно на базе модернизированного УАЗ-3303 в Краснодаре начали изготавливать машины Т-12.02.

После освоения производства кузовов модели Т-12.02 начал расширяться ряд модификаций автомобилей, созданных на этой базе. Официально в производственную программу входили три варианта «Авто-

клуба». Первый, базовый, был рассчитан на пять пассажиров и водителя (Т-12.02), второй — на семь пассажиров (Т-12.02А), третий — на восемь пассажиров (Т-12.02В). Естественно, чем меньше устанавливали



Исполнение Т-12.02 с дверью сзади вместо багажного люка





По своему прямому назначению автоклубы Т-12.02 использовались до начала 2000-х годов

в кузове пассажирских сидений, тем больше оставалось места для специального оборудования, которым автомобиль комплектовали прямо на заводе. Так, восьмиместному Т-12.02В полагались только магнитофон, киноустановка и приспособления для наглядной агитации. В семиместный кузов Т-12.02А дополнительно помещались усилитель звука с колонками и киносьемочный аппарат с фотоаппаратом.

## Клубы по интересам

За относительно короткий период выпуска машин семейства Т-12.02 (с 1987 по 1994 год) их успели распределить по фондам Министерства культуры — по филармониям, театрам, концертным коллективам и даже музеям. В свободное от основной работы время небольшая машина с водителем использовалась работниками учреждения просто как служебный транспорт. Пассажирам, по сравнению с прежним «Кубанцем», предоставили высокое светлое помещение, где можно было не сгибаться при посадке, свободно переодеваться в концертные костюмы, а в изолированном от кабины салоне уже не так пахло бензином и выхлопными газами. Но возникла другая проблема, о ко-

торой раньше не задумывались: во время движения полностью отсутствовала связь между водителем и пассажирами из-за двойных стенок (у кабины была своя задняя стенка, оставшаяся от УАЗа, а у пассажирского модуля — своя передняя стенка кузова). Переговорное устройство для связи кабины с кузовом отсутствовало. При необходимости невозможно было не только «докричаться» до водителя, но и достучаться, а мобильной связи еще не существовало, портативные радиации тоже не считались доступными. Правда, не избалованные комфортом и обилием автомобилей работники культуры это вынужденно терпели, как и неудобства прежних кубанских микроавтобусов.

В годы производства семейства Т-12.02 стремительно менялась общественная жизнь СССР. На волне перестройки появились региональные отделения новых общественных организаций, возникавших тогда политических партий, предвыборные штабы кандидатов в депутаты. Машины типа Т-12.02 оказались востребованными новыми заказчиками — им они нужны были для проведения мероприятий с массовым участием населения. Поэтому автоклубы неплохо продавались даже на рубеже

80–90-х годов, когда наступали другие экономические отношения, а Министерство культуры теряло свои прежние фонды. После перехода к рынку краснодарскому заводу пришлось искать новых потребителей своей продукции — уже на коммерческой основе. Оказалось, что просторный застекленный кузов-фургон на недорогом ульяновском шасси годился для самых разных целей. На основе Т-12.02 пробовали делать развозные фургоны, машины для почты, коммунальных служб и даже передвижные посты ГАИ. Гибкие технологии производства малых серий позволяли, по желанию заказчика, вносить несложные изменения в конструкцию. Прежде всего, вместо маленького багажного люка в заднюю стенку врезали дополнительную дверь. Можно было «играть» расположением сидений, а иногда не устанавливать их вовсе. Получались самые неожиданные модификации, но им уже не присваивали никаких отдельных индексов, так как машины в такой комплектации строили штучно, когда поступали конкретные заказы. Иногда на облик кузовов накладывало отпечаток наличие или отсутствие стекол того или иного типа. Так появились Т-12.02 с разными вариантами остекления.



Конструкторский коллектив Краснодарского механического завода и в годы перестройки работал над дальнейшим развитием базовой модели. Жалобы на изолированный от кабины салон заставили задуматься о возврате к автобусу с единым помещением кузова, но с высокой крышей. Проект автомобиля ТСК-2 разработали в 1989 году.

Первая партия товарных автомобилей серии ТСК-2 появилась только через три года после первого прототипа — в 1992-м. Технология их изготовления полностью повторяла процесс изготовления «Кубанцев» — металлический трубчатый каркас пассажирского кузова приваривался к кабине УАЗ-3303 с удаленной задней стенкой. Но в отличие от старых «Кубанцев», высота кузова новых микроавтобусов была значительно увеличена, что позволяло пассажирам более свободно перемещаться по салону.

На базе микроавтобусов ТСК-2 изначально было задумано большое семейство специализированных автомобилей. Наименование ТСК-2-01 носил базовый пассажирский микроавтобус на восемь мест, а ТСК-2-02 и ТСК-2-03 были автоклубами в различной комплектации и с разным количеством по-



Микроавтобус ТСК-2-01



«Фермер» ТСК-2-08 с деревянной бортовой платформой



сачочных мест. Индекс ТСК-2-04 достался грузопассажирскому пятиместному варианту с частичным остеклением кузова и багажным грузовым отсеком. На базе последнего завод выпускал разные машины для нужд городских коммунальных служб.

Но наиболее интересными в этом семействе стали автомобили абсолютно нового типа,

который в обиходе и в СМИ в то время называли «фермерами». Это были грузовики ТСК-2-08 с многоместной двухрядной кабиной. Эти машины существовали как с обычными бортовыми платформами, с боковыми откидными бортами, так и в виде «пикапов» с платформами, интегрированными в кузов и только с задним откидным бортом. Просто

тогда еще было непонятно, машины какого типа выберет массовый покупатель. Жизнь расставила все по местам — грузопассажирские «фермеры» с отдельными бортовыми платформами выпускаются до сих пор, в том числе самым Ульяновским автозаводом, а про машины с кузовом типа «пикап» все уже давно забыли.

Технические характеристики Т-12.02	
Число мест	5, 7 или 8
Максимальная скорость	110 км/ч
Емкость топливных баков	55 и 30 л
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60ЭМ
Генератор	Г250-П2
Регулятор напряжения	РР132-А
Стартер	42.3708
Распределитель	33.3706
Транзисторный коммутатор	13.3734
Катушка зажигания	Б116
Свечи зажигания	А11
Размер шин	8,40-15, мод. Я-245
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число — 20,3	
<b>Подвеска передняя</b>	
зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
<b>Подвеска задняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
<b>Тормоза</b>	
рабочие — барабанные, привод гидравлический, отдельный, двухконтурный, с вакуумным усилителем и кулачковым разжимом колодок	
стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом	

<b>Сцепление</b>	
однодисковое, сухое	
<b>Коробка передач</b>	
механическая, четырехступенчатая	
<b>Передаточные числа коробки передач</b>	
I — 3,78; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00, задний ход — 4,12	
<b>Раздаточная коробка</b>	
механическая, двухступенчатая, передаточные числа: I — 1,94; II — 1,00	
<b>Главная передача</b>	
одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное число — 4,1625	
<b>Двигатель</b>	
УМЗ-4178, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, жидкостного охлаждения, с бесконтактной системой зажигания	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2445
Степень сжатия	7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
<b>Карбюратор</b>	
К-126ГУ	
<b>Максимальная мощность</b>	
90 л.с. при 4000 об/мин	
<b>Максимальный крутящий момент</b>	
171,6 Н.м при 2200–2500 об/мин	





Опытный образец грузового автомобиля ГАЗ-3302 «Газель»

## Главный конструктор грузовых автомобилей ГАЗ

**Александр Михайлович Бутусов возглавлял Конструкторское бюро грузовых автомобилей, ключевое на Горьковском автозаводе, в течение четверти века. По его инициативе в конце 80-х годов ГАЗ взял на себя проектирование 1,5-тонного грузовика, предусмотренного типажом Минавтопрома СССР, — в результате появилось семейство автомобилей «Газель».**

Александр Бутусов родился в 1929 году в Лысковском районе Горьковской области, а среднюю школу окончил уже в Горьком. С 1947 по 1952 год он учился в Горьковском индустриальном институте имени А. А. Жданова на факультете автомобилестроения, откуда вела прямая дорога на ГАЗ. На заводе он сначала работал мастером на участке, где выпускали крестовины карданных валов грузовиков. Но его дипломным проектом стала компоновка внутризаводского тягача. По ходатайству А. А. Липгарта Александра перевели в Конструкторско-экспериментальный отдел (КЭО ГАЗ), в КБ грузовых автомобилей — дорабатывать запланированный в дипломном проекте тягач. В 50-х годах «грузовое» КБ занималось модернизацией основной модели завода, превращая ГАЗ-51 в ГАЗ-51А. Вскоре перспективными моделями стали 1,5-тонный автомобиль ГАЗ-56 и грузовик повышенной проходимости ГАЗ-62, унифицированные между собой. Все названные модели были для Бутусова первым опытом участия в большом проекте. Оба грузовика были полностью спроекти-

рованы, испытаны и рекомендованы к производству, но по ряду причин так и не стали массовой продукцией. Возможно, уже тогда Александр Михайлович понял преимущества 1,5-тонного грузовика и то, что час такой машины когда-нибудь пробьет. В 1962 году А. М. Бутусова назначили начальником КБ снегоходных автомобилей. И снова целых три проекта не попали в производство. Под руководством Бутусова в 60-х годах разрабатывали плавающий четырехосный автомобиль ГАЗ-44, трехосный гражданский грузовик на 7 т груза ГАЗ-33, трехосный полноприводной автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-34, унифицированный с ГАЗ-66 и автомобилями ЗИЛ. Это были грамотно спроектированные и нужные народному хозяйству машины, для которых не нашлось места в типаже Минавтопрома и производственных площадей. Но опыт не пропал даром, и в 1969 году Александр Михайлович занял должность заместителя главного конструктора по грузовым автомобилям, которые считались основной продукцией Горьковского автозавода.

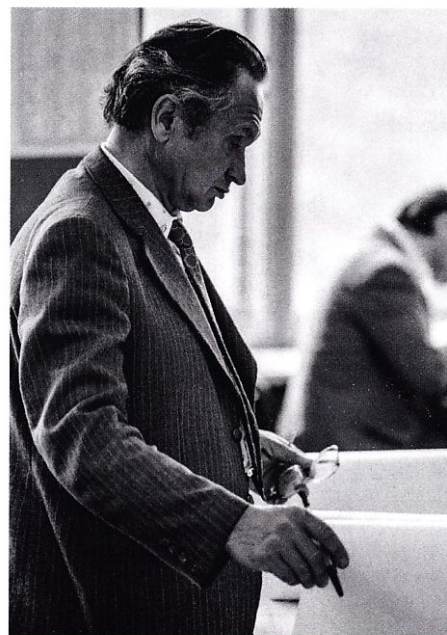
Первая половина 70-х годов ознаменовалась временным затишьем: деятельность грузового КБ сводилась к текущей модернизации еще не устаревших, по советским меркам, автомобилей ГАЗ-53А и ГАЗ-66. Правда, именно в это время удалось снять с производства старую модель ГАЗ-51А, заменив ее более современным 2,5-тонным грузовиком ГАЗ-52-04. В те годы под руководством Бутусова шла активная работа над газобаллонными автомобилями, работающими на сжатом и сжиженном газе. Такие грузовики выпускались серийно. И тогда же впервые в заводской документации появился индекс ГАЗ-3302, который поначалу КБ Бутусова присвоило реконструированному ГАЗ-52, рассчитанному на 3 т. Для грузового КБ ГАЗа наступила новая эпоха, когда Министерство автомобильной промышленности взялось за решение давно назревшей задачи — дизелизации грузовиков средней грузоподъемности. Конструкторское бюро, возглавляемое А. М. Бутусовым, развернуло работы над грузовиками нового поколения. Это были такие машины,



как полноприводной бескапотный ГАЗ-3301, призванный заменить ГАЗ-66, новый «основной» грузовик ГАЗ-4301, который готовили взамен ГАЗ-53А, автопоезд сельскохозяйственного назначения ГАЗ-6008. Для этих машин сконструировали семейство дизелей воздушного охлаждения — шестицилиндровый ГАЗ-542 и четырехцилиндровый ГАЗ-544, которые были несопоставимо экономичнее существовавших тогда бензиновых двигателей. Продолжались работы над усовершенствованием ГАЗ-53А и ГАЗ-66: увеличением грузоподъемности, прочности и ресурса узлов. Например, автомобиль ГАЗ-53-12, освоенный в 1984 году, отличался возросшей с 4 до 4,5 т грузоподъемностью, а его гарантийный пробег без капитального ремонта возрос до 200 тыс. км. К началу перестройки в активе у ГАЗа была новая комфортабельная кабина с отличной обзорностью, в конце концов внедренная на ГАЗ-3307, а также дизели воздушного охлаждения с турбонаддувом и без него. Кроме того, шла подготовка производства дизельных грузовиков ГАЗ-3306 и ГАЗ-3309.

Перемены в стране пагубно отразились на судьбе этих проектов, привели к резкому снижению спроса на грузовые автомобили отчасти потому, что начался развал сельского хозяйства — традиционного заказчика продукции ГАЗа. Опытный конструктор и руководитель Бутусов нашел отличный выход, впоследствии спасший завод. С 1983 года в типаж советских грузовиков внесли 1,5-тонный автомобиль. Поначалу его разрабатывали УАЗ и НАМИ, а планировали выпускать на еще не построенном заводе в Азербайджане. Но сотрудники грузового КБ ГАЗа не только держали под контролем все эти работы, но и принимали в них не-

посредственное участие, по межзаводской кооперации оказывая помощь ульяновским коллегам. После перехода генерального директора ГАЗа Н.А. Пугина на должность министра автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения и при поддержке генерального директора ПО ГАЗ Б.П. Видяева именно А.М. Бутусов сумел объяснить, что работы над новой «полуторкой» рациональнее всего поручить ГАЗу, и подчиненное лично ему «грузовое» КБ вполне может справиться с этой задачей. Так с согласия министра, «газовца» Пугина, КБ Бутусова начало работать над новинкой, которой присвоили не реализованный в серийном производстве индекс ГАЗ-3302. Правила позволяли использовать для новой модели номер опытной разработки, чертежи которой исключены из подготовки производства. Так А.М. Бутусов дал путевку в жизнь малотоннажным автомобилям семейства «Газель», а потом и «Соболь». Он ушел на пенсию в 1995 году, когда в автосалонах уже продали не менее 15 тыс. экз. товарных автомобилей «Газель». Коллеги вспоминают, что Бутусов обладал великолепной интуицией конструктора, основанной на знаниях и опыте. Сам внимательно изучал каждый проект, легко и безошибочно находя его слабые и сильные стороны. Ему принадлежат семь авторских свидетельств на изобретения, ряд рационализаторских предложений, реализованных в производстве. Александр Михайлович Бутусов награжден орденом Знак почета, медалями Ветеран автомобильной промышленности, Заслуженный конструктор Российской Федерации. Он по праву был в числе лауреатов премии, присвоенной конструкторам ГАЗа за разработку автомобиля «Газель».



## Александр Михайлович Бутусов

**1952 год**

Поступил на работу в КЭО Горьковского автомобильного завода имени Молотова.

**1953–1962 годы**

Участвует в разработке автомобилей ГАЗ-56 и ГАЗ-62.

**1962 год**

Назначен начальником КБ снегоходных автомобилей.

**1969 год**

Назначен заместителем главного конструктора ГАЗа по грузовым автомобилям, начальником КБ грузовых автомобилей.

**1977–1986 годы**

Руководит работами над автомобилями ГАЗ-3301 и ГАЗ-4301 с дизелями семейств ГАЗ-542 и ГАЗ-544.

**1988 год**

Предложил передать ГАЗу работы над перспективным семейством автомобилей грузоподъемностью 1,5 т.

**1994 год**

Горьковский автозавод передал в сбыт первые 13 тыс. автомобилей ГАЗ-3302 «Газель».



Бортовой грузовик ГАЗ-3309 с дизельным двигателем



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный  
**ФОРСАЖ™**  
*Dodge Charger R/T*



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧА  
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

**35%**



UNIVERSAL

© 2019 Universal City Studios LLC.  
All Rights Reserved.

МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА [DODGE.DEAGOSTINI.RU](http://DODGE.DEAGOSTINI.RU)

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

**LADA RIVA 1500 ESTATE**

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