



щением идеи, по сути, занимался местный мастер Александр Петрович Фролов. Внешне очень похожий на знаменитого советского актера Николая Крюкова. Но если свою известную роль бригадира в «Трактористах» Крюков лишь замечательно сыграл, то для Александра Петровича работа с техникой стало делом всей жизни. Этот скромный и отзывчивый человек — даже приболевший, с температурой, любезно согласился показать машину и выехать на ней в поля.

**Б**ыло не до упражнений в экстремальных режимах — этот все в достатке уже было «до нас», как на испытаниях еще сырой конструкции, так и в поездках уже на готовой машине. Но и без экстрима было понятно, что «**БМШ**» может многое. С динамикой и тягой уж точно все в порядке. Движущей силой здесь является 7-литровый атмосферный дизель от грузовика Nissan, от него же 6-ступенчатая коробка, а вот в схеме привода с подключаемой первой и второй осями использованы две ГАЗовские раздатки. Постоянный привод на заднюю ось в «одиночестве» почти и не использовался: по шоссе ездить еще не приходилось, а вне дорог одна ось при такой развесовке неэффективна. Дифференциалы в мостах также остались родные, самоблокирующиеся.

Кабина «Садко» сращена с газелевским пассажирским кузовом как единое целое, с возможностью «сообщения», но проторный пассажирский салон все же обустроен изолирован-



Непосредственный создатель машины, очередной талант и золотые руки из глубинки — Александр Петрович ФРОЛОВ. Он неохотно рассказывает о своем детище, хотя все очевидно и так



Малый бак на 105 литров расположен в базе и дополнительно защищен, рядом ресивер для переносной подкачки колес

Рифленные алюминиевые пластины стали дополнительной защитой и задно украшением кузова

но. Рассчитан на девять посадочных мест с размещением по принципу автобуса-маршрутки, только все сиденья установлены



Машина сразу задумывалась не как эгоистическая, а «под» большую компанию, отсюда и компоновка пассажирского салона по типу «маршрутки», но с более комфортными сиденьями

# БОЛЬШАЯ МАШИНА ШЕФА

Многое в этом грандиозном проекте удивительно, даже само название, но невероятно и то, что до самого момента встречи уже с действующим образцом мы не имели о нем никакого представления. Ни по фото, ни по видео, и даже о процессе подготовки не слышали. Машина строилась долгих три года в 70 км от Иркутска, в поселке Черемушки, и мы ничего об этом не знали! Поэтому знакомство оказалось впечатляющим во всех смыслах.

Конечно, даже со скурых слов авторов еще по телефону о том, что **вездеход создан с использованием шасси ГАЗ-66, что у него уникальная колесная формула бхб с двумя поворотными осями по схеме 2+1, кабина от ГАЗ-3303, а кузов от «Газели»**, уже можно было представить нечто выдающееся. Но реальность превзошла все смелые ожидания.

На первых секундах созерцания все привычные эпитеты явно не подошли. Даже армейский «Хаммер» или «Тигр» в свое время так не впечатлили, хотя некое сходство с БТР имеется. Причем в этом грозном облике утилитарного транспортера есть свой стиль и гармония, исполнение тоже на высоте. А вот условное название по-военному емкое, представляет собой аб-

бревиатуру, причем с удивительно знакомым совпадением — БМШ. Большая Машина Шефа. То, что надо для демонстрации на БайкалМоторШоу!

**З**адуманный для конкретных практических целей, свое амбициозное название вездеход получил не случайно — идея создать мощную и вместительную машину для выездов на природу компанией принадлежит руководству одного из аграрных хозяйств. И создать не какой-нибудь пневматик, чьи возможности на бездорожье ограничены, а **настоящий многоцелевой внедорожник тяжелого класса**. На «подхвате» были 66-й и «Садко», но их функциональные характеристики не устраивали ни по отдельности, ни в совокупности. Зато обе машины были взяты как основа для реализации весьма оригинальной «одиночной» концепции, а именно в ход пошли рамы, мосты, раздатки, подвеска, часть рулевого и еще кое-что по мелочи.

Финансовая сторона дела была за предприятием, а вопло-







*Большой (на 200 литров) самодельный бак удачно интегрирован в багажный отсек*



*Багажный отсек даже при такой запаске и огромном баке еще выглядит вполне вместительным*



*Установка рядного 7,0-литрового дизеля Nissan обошлась без «наращивания» капота по длине, отчего машина выглядит «коротконосой». Но главное, что для своей стихии ей хватает и динамики, и тяги*

Шины использованы от уборочных комбайнов; модель Бел-91 размера 24,0/50–22,5 по рисунку протектора напоминает любимые в джиперских кругах «Богтеры», и по грязи они тоже гребут наверняка не хуже. Диски также от сельхозтехники, но оригинально доработанные — в полости усилены косынками. Монтировать централизованную систему подкачки

колес не стали, обошлись более надежным вариантом подкачки с выносным шлангом. Колеса широкие, но их диаметр сравнительно невелик, поэтому и клиренс не рекордный для шасси с мостами 66-го.

Снаряженная масса получилась около семи тонн, но с учетом колесной схемы и ширины резины давление на грунт не слишком высокое: по глупо-

кому снегу можно идти, особо не проваливаясь. Разумеется, сесть на мосты вполне вероятно и на такой машине, а при ее весе и габаритах вытягивание может стать очень непростой задачей. Поэтому нос машины венчает могучая и по-своему уникальная лебедка. Ее барабан использован от механической лебедки ГАЗ, а вот привод сделан гидравлическим, полностью оригинальной конструкции, с использованием системы цепных передач.

Внешний антураж в лучших традициях внедорожников: силовой обвес с очень мощным кенгурином, защитный каркас, крышовой багажник с лесенкой и «латы» в виде рифленых панелей, которые не только надежно защищают кузов от веток, но и стали его украшением.

Вне сомнений, БМШ стал трудоемким и кропотливым проектом. Чего стоило одно только комбинирование и усиление удлиненной рамы из двух ГАЗовских, с размещением сложной схемы трансмиссии, с подгонкой японского дизеля и КП и совмещением этого блока с кабиной так, чтобы габаритный двигатель не отнимал ее полезное пространство. В том числе с учетом особого здесь размещения рычагов трансмиссии. Кроме того, надо было учесть фактор гибкости рамы и жесткости цельнометаллического кузова — при такой длине их взаимодействие становится существенным.

Забираться в кабину или салон приходится не без приложения некоторых усилий, поскольку порог кузова для человека среднего роста нахо-





Гидравлический привод лебедки (насос на заднем плане) полностью оригинальной конструкции, с использованием системы цепных передач

дится как раз на уровне груди. Посадка по-настоящему высокая, с великолепным обзором будто из сторожевой башни — весь горизонт как на ладони. Внутри при работающем двигателе не тихо, но в этом звуке нет той натужности, характерной для всех «Газонов».

Легко и плавно БМШ сдвинулся с места и также без напряжения покотился по проселочной дороге. Причем покотился во всех смыслах, лишь немного покачиваясь на рытвинах — плавность хода благодаря оптимальному подбору пакетов рессор вполне приличная, а в загруженном виде, как говорят, вообще лимузинная. Двухосевой передок в буквальном смысле сглаживает неровности, которые с этой высоты кажутся мелкими кочками и канавками, но с точки зрения обычного водителя выглядят насыпями и рвами. А если на особо крупных и потряхивает, то не очень сильно — держаться в кресле получается без особого напряжения.

При таких габаритах, конечно, в лесной чаще не разгуляешься, но на открытой местности БМШ в своей стихии, прет как ураган и кажется — ему нет преград. Ходы подвесок особой роли не играют: при такой колесной схеме и возможности полного жесткого привода проходимость сохраняется даже при отрыве от грунта нескольких колес.

Опять же, что случись с одним из мостов, на двух дру-



Шины и диски комплектованы от сельскохозяйственной техники, при этом колеса получили свою оригинальную доработку по усилению ободов

гих можно спокойно ехать дальше, схема трансмиссии также позволяет продолжить движение при поломке одной из раздаток или, скажем, кардана. В общем, степень живучести высокая, до рембазы дотянуть всегда можно. Кстати, вопреки кажущейся внешней неповоротливости, управляемость у машины вполне адекватная: две поворотные оси дают послушные реакции на руление, свободу маневра и нормальный контроль траектории, а легкость обращения с четырьмя «лаптями» обеспечивают два гидроусилителя.

Создатели вездехода говорят, что со всеми пробами и доработками в целом добились того, что задумывали — машина уже не раз показала себя в эксплуатации по назначению (даже успели потерять средний брызговик слева), с оценками хорошо и отлично. Будем надеяться, что «БМШ» из Черемушек станет достойным украшением экспозиции на БМШ-2012, где желающие смогут познакомиться с машиной во всех подробностях.

Василий ЛАРИН,  
фото автора



При внедрении «чужого» двигателя и коробки в кабине ГАЗ удалось сохранить «родной простор», хотя часть рычагов сложной трансмиссии расположились немного дальше обычного



Пакеты рессор подбирались из расчета нормальной грузоподъемности и ездового комфорта. Клиренс с мостами ГАЗ не рекордный, но вполне так приличный

### ГЕНЕРАЛЬНЫЕ ПАРТНЕРЫ БМШ-2012:

**АГАТ-АВТО**  
АВТОМОБИЛИ • СЕРВИС • ЗАПЧАСТИ

**Castrol**  
СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

ФОТОГАЛЕРЕЯ И ОБСУЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ  
НА [WWW.AUTOMARKET.SU](http://WWW.AUTOMARKET.SU)

