

УДК 355/359
ББК 68
С 89

В авторской редакции
Художественное оформление серии

П. Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация худ.

В. Петелина

Сергей Суворов

С 89 Русский «Тигр». Бронеавтомобиль для «вежливых людей» / Сергей Суворов. – М.: Стратегия КМ : Яуза : Эксмо, 2016. – 192 с.: илл. – («Война и мы. Танковая коллекция»)

ISBN 978-5-699-92229-1

«Русский “Тигр”», «Вежливые “Тигры”», «Наш ответ “Хаммеру”» – так прозвали российский бронированный автомобиль «Тигр» после «принуждения Грузии к миру», возвращения Крыма и контртеррористической операции в Сирии.

Машина была разработана на ГАЗе по заказу иорданского короля, но арабы предпочли выпускать этот автомобиль самостоятельно под именем «Nimr», а в России серийное производство было налажено на Арзамасском машиностроительном заводе.

На сегодняшний день семейство «Тигров» превысило уже 40 модификаций, включая бронированные по 5-му классу баллистической защиты боевые машины для армии, полиции и спецназа, самоходный противотанковый комплекс «Корнет-Д» на базе этого автомобиля, командно-штабные машины. И сегодня следы «Тигров» можно увидеть как на дорогах Евразии, так и в африканских саваннах и латиноамериканской сельве.

Автор этой книги – не только профессиональный специалист в области бронетанкового вооружения и военной автомобильной техники (читатели данной серии знают его по великолепным книгам о БМП и танках «Леопард»), но и был лично причастен к появлению «Тигров» в силовых структурах России. Коллекционное цветное издание иллюстрировано сотнями эксклюзивных чертежей и фотографий.

УДК 355/359
ББК 68

ISBN 978-5-699-92229-1

© Суворов С., 2016
© ООО «Стратегия КМ», 2016
© ООО «Издательство «Яуза», 2016
© ООО «Издательство «Эксмо», 2016

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОЛОГ	6
ОТКУДА «РАСТУТ» КОЛЕСА?	8
ГДЕ РОЖДАЮТСЯ «ТИГРЫ»?	24
КОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЯ «ТИГР»	31
АВТОМОБИЛИ СЕМЕЙСТВА «ТИГР»	39
ЕСТЬ ЛИ У «ТИГРА» ПЕРСПЕКТИВЫ?	161
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ И БОЕВОГО ПРИМЕНЕНИЯ	167
СРАВНЕНИЯ С ЗАРУБЕЖНЫМИ АНАЛОГАМИ	176
«ТИГРЫ» ЗА РУБЕЖОМ	189
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	190





АСН 233115 «Тигр-М СпН» с установленным 7,62-мм пулеметом ПКП «Печенег».



Уважаемые читатели!

Книга, которую вы держите в руках, рассказывает об истории создания машины, о самой машине и о том, какие испытания ей пришлось преодолеть, чтобы занять место в строю нашей армии и других силовых структур. Речь идет об автомобилях семейства «Тигр».

«Тигр» стал знаковым не только для осуществляющей его производство «Военно-промышленной компании», но и для всей автомобильной промышленности России. Эта машина, наряду с другими армейскими автомобилями, является символом мощи и надежности наших Вооруженных сил, символом борьбы с международным терроризмом и аксессуаром «вежливых людей».

За последние десять лет, что «Тигр» производится серийно, конструкторами «Военно-промышленной компании» было разработано и построено несколько десятков самых разнообразных модификаций этой машины, ставшей базой для создания различных систем вооружений, комплексов разведки, управления и связи. Ставшая уже богатой боевая биография «Тигра» лишний раз подтверждает правильность выбора технических решений конструкторов, благодаря которым были спасены многие жизни солдат.

Хочется отметить, что автор, достаточно долгое время связанный своей деятельностью с созданием и продвижением на мировой рынок «Тигров», впервые объективно осветил историю создания машины, практически полностью смог описать модификации обширного семейства.

История «Тигра» неразрывно связана с историей «Военно-промышленной компании», ее дружным и высокопрофессиональным коллективом. Думаю, что не ошибусь, если скажу, что мы скоро увидим новые машины, созданные этим коллективом.

Считаю, что эта книга будет интересна, как любителям военной автомобильной техники, так и широкому кругу читателей.

*Начальник Главного автобронетанкового управления МО РФ
генерал-лейтенант Александр Шевченко*

Всем сотрудникам ООО «Военно-промышленная компания», «вежливым людям», а также всем, кто причастен к появлению на свет и в строю этой замечательной машины «Тигр», посвящая.

ПРОЛОГ

Потребность войск и силовых структур в таких средствах, как многоцелевые бронированные автомобили была выявлена на основе опыта локальных военных конфликтов последних двух десятилетий, когда широко-масштабные войны, как бы, отошли на второй план. Для повышения мобильности спецподразделений силовых ведомств востребован автомобиль, рассчитанный на перевозку отделения военнослужащих, сочетающий в себе качества вездехода и скоростного маневренного транспортного средства. Этот автомобиль должен быстро перемещаться на большие расстояния, обеспечивать надежную защиту и одновременно комфортное размещение десанта и экипажа внутри машины для сохранения их боеспособности к моменту вступления в бой

по нейтрализации возможных угроз. Кроме того, для наилучшего решения поставленных задач (в том числе и обеспечения скрытности передвижения) автомобиль своим внешним видом не должен выделяться из основной массы машин общегражданского назначения. Скрытность и мобильность особенно актуальны сейчас – при ведении боевых действий в условиях локальных конфликтов.

В настоящее время десятки компаний по всему миру занимаются разработками, производством и поставками машин этого класса. Эти машины нашли применение, как в армейских структурах, так и в структурах охраны правопорядка, а также и во многих других, где требуется защищенная и мобильная техника.

**Главной «фишкой»
броневладельцев
«Тигр» является
высокая
проходимость.**





Наименование «Тигр», которое присваивалось различным образцам военной техники, оружию, боевым системам, самолетам и вертолетам, наверное, самое распространенное в этой сфере. В Советском Союзе было как-то не принято называть танки или самолеты названиями хищников или каких-нибудь ползущих гадов. Но с активизацией маркетинговой деятельности молодой России на международном рынке вооружений, расширения рекламно-выставочной деятельности российского оборонно-промышленного комплекса, стало даже как-то несолидно представлять новый образец вооружения и военной техники только с одним буквенно-цифровым индексом в его наименовании. И замелькали на отечественных листовках и буклетах грозные имена типа «Гюрза», «Вепрь», «Носорог», «Акула» и, конечно же, «Тигр». Причем «тиграми» именовали и боевые корабли, и стрелковое оружие и бронев автомобили.

Автомобили, а позже, бронированные автомобили семейства «Тигр» сейчас стали признанным символом высокой боеспособности наших Вооруженных сил и других силовых структур. Их способность в кратчайшее вре-

мя решить или обеспечить решение важнейших не только тактических, но и оперативно-тактических, а порой и стратегических задач. После участия автомобилей специального назначения «Тигр» в операциях по принуждению к миру Грузии в 2008 году, в скоротечной операции по предотвращению кровопролития при возвращении Крыма в состав Российской Федерации, в операции по разминированию Пальмиры в Сирии, бронев автомобиль «Тигр», по аналогии с «вежливыми людьми», стал «Вежливым Тигром».

Так уж сложилось, что автор этих строк был одним из участников процесса становления «Тигра», а в последующем активно боролся за его «выживание» в условиях недобросовестной конкуренции. К счастью «Тигр» в муках, но родился, добился признания и выжил. Сейчас, наверное, ни одна из серьезных операций, проводимых Министерствами обороны или МВД, не обходится без участия бронев автомобилей семейства «Тигр». За 15 лет своего существования и 10 лет серийного производства автомобили «Тигр» превратились в хорошо узнаваемый во всем мире бренд. Они стали постоянными участниками различных международных выставок воору-

Сегодня АСН 233115 «Тигр-М СпН» стал тружеником в войсках и решает много различных задач.

жений, военных парадов, «героями» художественных фильмов и распространенных компьютерных игр. Игрушечные «Тигры» с недавнего времени теснят на полках «Детских миров» всевозможные «Мерседесы», «БМВ» и «Хаммеры». Это ли не признание заслуг создателей этой уникальной машины и ее высокой популярности?

На страницах этой книги читатель познакомится с историей создания «Тигра», особенностями конструкции автомобиля и его многочисленными модификациями. Надеюсь, что книга будет интересна не только специалистам и любителям военной автомобильной техники, но и широкому кругу читателей.

ОТКУДА «РАСТУТ» КОЛЕСА?

Главный конструктор «Тигра» Александр Григорьевич Масягин перед отправкой опытных образцов машин на выставку IDEX-2001 в Абу-Даби, февраль 2001 г.

Одним из первых массовых армейских легких многоцелевых автомобилей в мире стал американский армейский HMMWV (High Mobility Multipurpose Wheeled Vehicle – высокоподвижное многоцелевое колёсное транспортное средство), получивший более распространенное название – Hummer («Хаммер» интерпретация от аббревиатуры HMMWV, читающейся как «хамви»). Машина была разработана в начале 80-х годов прошлого столетия, а с 1985 года аме-

риканская компания AM General, создавшая машину, приступила к серийному производству «Хаммеров». В американской армии HMMWV заменили легкие армейские «джипы» M151 и небольшие грузовые платформы и грузовики M274, M561, M880 грузоподъемностью от 0,5 до 1,25 т. Целенаправленная агрессивная реклама и умелое продвижение на рынки обеспечили производителям заказы на тысячи «хамви» в различных вариантах во многие страны.





Позже, когда потребители столкнулись с проблемами этого автомобиля, многие компании, занимавшиеся разработками и производством автомобильной техники и колесных бронированных машин по просьбе все тех же потребителей занялись созданием машин, которые могли бы заменить разрекламированный «Хаммер», только на более качественном уровне. И на различных международных выставках замелькали «броневики» XXI века от компаний Renault Truck Defence (Франция), KMW (Германия), Iveco (Италия), FNSS (Турция), Bin Jabr Group (ОАЭ) и многих других. Среди всех этих очень и не очень именитых марок особое место занял многоцелевой бронированный автомобиль «Тигр», который сейчас поставляет в силовые структуры и на экспорт ООО «Военно-промышленная компания» (ООО «ВПК»), а непосредственная сборка автомобиля осуществляется на «Арзамасском машиностроительном заводе», входящем в периметр управления ООО «ВПК».

«Тигр» не стал исключением в истории появления класса многоцелевых бронированных автомобилей. При его разработке были учтены многочисленные проблемы, вскрывшиеся в ходе эксплуатации американского автомобиля HMMWV во многих странах. В конце 90-х годов прошлого столетия руководство вооруженных сил ОАЭ обратилось к российским машиностроителям с просьбой создать многоцелевой автомобиль на замену «Хаммера». К этому моменту в силовых структурах ОАЭ насчитывалось несколько тысяч машин американского производства, примерно половина, из которых, заняла свои места в мастерских, что видел лично автор этих строк. Такое положение дел явно не устраивало руководство страны и военное ведомство.

Исправить эту ситуацию предстояло конструкторам ГАЗа под руководством Александра Григорьевича Масыгина, имевшим уже тогда огромный опыт создания и модернизации колесных бронированных

Низкие потребительские качества американских «Хаммеров» послужили толчком к созданию «Тигра».



На выставке IDEX-2003 в Абу-Даби американский HMMWV застрял там, где «Тигр» пролетал, не сбавляя скорости.

машин, таких как БРДМ-2, БТР-70, БТР-80, БТР-90, ГАЗ-39371 «Водник» и других.

В 1998 году его пригласил на переговоры прибывший в Россию бывший генеральный директор чешского автозавода TATRA Карел Бенед. В этот период времени экс-гендиректор «Татры» работал советником Шейха Саида Аль Суэйди (H. E. Saeed Bin Jabr Al Suwaidi) – президента эмиратской компании Bin Jabr Group Ltd. (BJG). Он приехал провести переговоры с Александром Григорьевичем на предмет разработки многоцелевого автомобиля в противовес американскому HMMWV. Помимо всплывших в армии ОАЭ проблем в ходе эксплуатации американских машин случилось еще и то, что по традициям американского бизнеса президента эмиратской компании BJG, который закупал у них «Хаммеры», американцы попросту «кинули». Это была последняя капля, переполнившая чашу терпения арабов. Саида Аль Суэйди решил через своего советника, кстати, хорошо разговаривавшего по-русски, попросить российских конструкторов создать новую машину. Переговорный процесс протекал от случая к случаю, но имел положительную динамику. В конечном итоге российские конструкторы из КБ ОАО «ГАЗ» согласились, но при этом было оговорено, что «ГАЗ» нигде фигурировать не должен.

В конечном итоге в 1999 году от ОАЭ под проект создания многоцелевого армейского автомобиля была привлечена частная

компания Bin Jabr Group Ltd. (BJG), через которую осуществлялось финансирование проекта. К этому времени, созданная в начале 70-х годов компания BJG, уже имела в ОАЭ высокий авторитет, который она завоевала ходе проекта совместной разработки с компанией TATRA для армии ОАЭ многоцелевого армейского автомобиля с колесной формулой 8x8. Для осуществления проекта в России была привлечена дочерняя фирма Горьковского автозавода ЗАО «Промышленные компьютерные технологии» («ПКТ»), ставшая главным исполнителем и координатором проекта в России.

До начала непосредственной работы над проектом президент BJG Аль Суэйди неоднократно посещал Россию, встречался с Александром Масыгиным и обсуждал с ним характеристики и примерный облик будущего автомобиля. Происходили встречи и в ОАЭ во время частых командировок туда Александра Григорьевича. В это время шло обсуждение по заключению контракта между Россией и ОАЭ на поставку в эту арабскую страну по линии «Росвооружения» большой партии российских БТР-80, проводились испытания в Аравийской пустыне БТР-90. К сожалению, контракты эти не «срослись» и не по вине ОАО «ГАЗ» или Александра Масыгина. А вот переговоры с BJG завершились успехом для обеих сторон.

Поскольку изначально предусматривалось создание автомобиля на замену амери-

канскому «Хаммеру», то техническое задание (ТЗ) составлялось совместно нашими конструкторами и арабскими представителями при личном участии президента ВJG Саида Аль Суэйди. Изучались характеристики и американской машины, но в любом случае ТЗ составлялось с таким расчетом, чтобы новая машина была надежнее, более живучей и практичной. Особое внимание в ТЗ на новый армейский «джип» уделялось простоте, живучести и надежности конструкции узлов и агрегатов, сохранению их работоспособности при эксплуатации в условиях пустыни при температуре до +50°С в тени, способности машины передвигаться по песчаной местности и преодолевать песчаные барханы с большими углами подъема, спуска и косогора. При этом Аль Суэйди требовал создание удобного и современного интерьера салона, способного обеспечить относительно комфортные условия для находящихся в машине военнослужащих. Он даже предоставлял нашим конструкторам, приехавшим в ОАЭ для взаимных консультаций, свой личный «Мерседес» для изучения интерье-

ра, как одного из вариантов отделки. В ТЗ предусматривалось, разработать и изготовить опытный образец машины с бронированным корпусом. Надо отметить, что американские HMMWV бронированного корпуса не имели, а оснащались отдельными панелями из броневой стали поверх жестяных конструкций корпуса. Так что говорить, что российский «Тигр» полностью копировался с «Хаммера», как некоторые пытаются представить, нельзя. Скорее, конструкторы тщательно изучали конструкцию «Хаммера» с той только целью, чтобы не дай Бог, что-то сделать так же, как и в американской машине, тем самым повторив ошибки ее создателей.

Для реализации совместно разработанного и согласованного ТЗ традиционны два пути: проектировать универсальные военные транспортные средства, повышая защиту и функциональность гражданского прототипа, или создавать новый автомобиль на базе узлов и агрегатов как гражданского, так и военного назначения. Последний путь на сегодняшний день является наиболее перспективным направлением в военном авто-

**Автомобиль
ГАЗ-2975
с 4-х дверным
алюминиевым
корпусом
с 4-местным
салонном
и дополнительным
тентованным
багажным
отделением.**



мобилестроении, поскольку такие автомобили, как правило, лучше защищены и обладают большей надёжностью при эксплуатации в жёстких условиях. Поэтому пути пошли конструкторы ОАО «ГАЗ» при создании семейства автомобилей «Тигр».

Изначально, главный конструктор Александр Григорьевич Масыгин предложил несколько вариантов оригинальной конструкции нового автомобиля. Однако, заказчик, узнав о том, что в этом случае понадобится около пяти лет, категорически не согласился. Ему нужно было представить новую машину через год, максимум через полтора.

Тогда Александр Масыгин предложил использовать в конструкции инженерные и конструкторские решения, узлы и агрегаты уже отработанных серийно выпускаемых машин, в том числе и бронетранспортеров. Он привозил Аль Суэиди в Нижний Новгород и Арзамас, демонстрировал различные машины, включая БТР-80, ГАЗ-66, ГАЗ-39371 «Водник» и другие. В конечном итоге были определены основные направления работ и конструкторы принялись за дело.

За достаточно короткое время российскими конструкторами были проведены проек-

тно-конструкторские работы по разработке шасси, небронированного и бронированного корпусов и интерьера. В помощь конструкторам ОАО «ГАЗ» и ЗАО «ПТК» привлекались специалисты Арзамасского машиностроительного завода (ОАО «АМЗ»), Нижегородского авиастроительного завода «Сокол» (ОАО «НАЗ «Сокол»), а также ряда других предприятий. В 2000 году на опытном производстве ГАЗа был собран первый опытный образец автомобиля, получивший наименование ГАЗ-2975. По согласованию сторон машина получила наименование «Tiger» или «Тигр» и на решетке радиатора машины стал красоваться силуэт головы хищника. Позже арабский вариант машины, выпускаемый компанией VJG, получит наименование «Nimr», что в переводе с арабского также означает «тигр».

Первоначально задача ставилась на разработку многоцелевой машины с колесной формулой 4x4 и бронированным корпусом. Но аппетит приходит во время еды. Поэтому по договоренности руководства компаний VJG и «ПКТ» российские конструкторы должны были разработать конструкцию автомобиля, изготовить не один,

Тот самый момент на выставке IDEX-2003, когда после HMMWV «Тигр» уверенно преодолевает все препятствия пробеговой трассы.



а три опытных образца с различными корпусами, которые должны были быть представлены на Международной выставке вооружений и военной техники IDEX-2001 в г. Абу-Даби. После окончания выставки опытным машинам предстояло совместно со специалистами ВЈГ пройти полномасштабные шестимесячные испытания в Арабских Эмиратах, в числе которых значился и 300-километровый испытательный пробег в пустыне. Согласитесь, за два года разработать новую машину и построить несколько опытных образцов в различных вариантах исполнения — задача довольно непростая.

Так как, сразу предусматривалось создание семейства автомобилей на данном шасси, то изначально ГАЗ-2975 был выполнен по классической капотной компоновке на лонжеронной раме, изготовленной из специальной стали с повышенными прочностными характеристиками. На раму устанавливалась силовая установка, состоящая из дизельного двигателя, совместно с механической или автоматической коробкой передач. Ввиду отсутствия в России в тот момент времени дизеля с необходимыми

характеристиками конструкторы решили использовать импортный, американский двигатель Cummins.

Коробка передач могла использоваться двух типов: автоматическая американская производства компании Allison, либо механическая шестиступенчатая Praga 6PS51. Раздаточная коробка двухступенчатая с блокируемым межосевым дифференциалом, подвеска независимая торсионная, рулевое управление с гидроусилителем. Стоит отметить, что изначально, для повышения надежности ходовой части и опорной проходимости машины, главный конструктор Александр Масыгин предложил использовать в конструкции ГАЗ-2975 проверенные временем и дорогами высоконадежные узлы от бронетранспортера БТР-80, включая главные передачи переднего и заднего мостов с межколесными самоблокирующимися кулачковыми дифференциалами повышенного трения, колесные редукторы, узлы подвески. Все они были доработаны до соответствующих требований к новой машине.

В короткие сроки на ОАО «ГАЗ» построили три опытных образца ГАЗ-2975 с различными корпусами:

Изготовленный в 2002 г. на ГАЗе опытный образец автомобиля ГАЗ-2975 «Тигр» с цельнометаллическим четырехдверным закрытым корпусом с 4-х местной кабиной и закрытым грузовым отсеком с распашной задней дверью.





**Опытный образец
автомобиля
ГАЗ 2975 «Тигр» на
демонстрационном
показе в Бронницах
в рамках выставки
MIMS-2002.**

- с 3-дверным цельнометаллическим бронированным 8-ми местным корпусом – базовый вариант;
- с 4-х дверным алюминиевым корпусом с 4-местным салоном и дополнительным тентованным багажным отделением;
- с алюминиевым 2-х дверным 8-ми местным открытым (с тентом) корпусом.

Все три опытных образца машины в марте 2001 года приняли участие в международной выставке вооружений IDEX-2001 в столице ОАЭ городе Абу-Даби, куда были доставлены транспортным самолетом Ил-76. На выставке автомобиль был представлен под наименованием Tiger 4x4 HMTV (High Mobility Tactical Vehicle – тактический автомобиль высокой проходимости) на совместном стенде эмиратской компании Bin Jabr Group и иорданской компании KADDB, так как производство машины планировалось силами этих компаний. Машины участвовали в демонстрационном показе в ходе выставки и понравились тогдашнему президенту ОАЭ Шейху Зайду бин Султану Аль Нахьяну.

Тут же было объявлено, что ОАЭ для нужд своей армии планируют закупить не менее 12 тыс. машин Tiger. Кроме того, для армий других арабских стран, могло быть произ-

ведено еще не менее 10 тыс. таких машин. Для этого предполагалось организовать сборку автомобилей Tiger в ряде ближневосточных стран. В частности, переговоры на эту тему провели с представителями военного ведомства Иордании.

По условиям контракта после участия в выставке IDEX-2001 автомобили должны были проходить на территории ОАЭ испытания с участием специалистов ОАО «ГАЗ». Но почему-то специалисты ОАО «ГАЗ» не привлекли к испытаниям, более того, заказчик даже не предоставил российским партнерам информацию о результатах испытаний. В связи с невыполнением условий контракта со стороны компании VJG, его в одностороннем порядке расторгли. Сотрудничество с компанией-заказчиком не получило дальнейшего развития. У обеих сторон осталась техническая документация на машину, а у VJG к тому же и опытные образцы автомобиля.

На следующей выставке IDEX в столице ОАЭ в 2003 году Tiger 4x4 HMTV, представленный компанией VJG, успешно выступил на демонстрационной программе, пройдя там, где за несколько минут до этого завис на «брюхе» американский HMMWV. Автор этих строк тому свидетель. Позже президент

VJG подавал в суды, судился за право владения не только товарным знаком «Тигр», но и вообще хотел получить все права на машины «Тигр», в том числе и те, которые были разработаны в России после разрыва отношений. Суды он эти все проиграл.

В дальнейшем, на основе имеющейся документации, компания VJG продолжила разработку «Нимров» совместно с французской компанией Renault Truck Defence (RTD). Позже в ОАЭ компанией Bin Jabr Group и государственной компанией Tawazin было создано совместное предприятие NIMR Automotive, которое с 2011 года в ОАЭ занимается разработкой, производством и поставками тактических автомобилей высокой проходимости для Вооруженных сил ОАЭ и за рубежом.

Поскольку производство и поставки ГАЗ-2975 для российских силовых структур изначально не планировались, то машина в России осталась не у дел. Александр Григорьевич Масыгин и его коллеги не желали мириться с таким положением дел,

конструкторское чутье подсказывало им, что наработки по ГАЗ-2975 надо использовать для российских потребителей. Их активно поддержал и Генеральный директор ОАО «ГАЗ».

В соответствии с приказом Генерального директора ОАО «ГАЗ» от 30.01.2002 года № 17 «Об изготовлении опытных образцов транспортных средств» было организовано дальнейшее проектирование и изготовление опытных образцов автомобиля высокой проходимости «Тигр». Конструкторы ЗАО «ПКТ» и ОАО «ГАЗ» переработали конструкцию машины применительно к российским условиям и требованиям.

Многие из технических требований пришлось формулировать поначалу самим, поскольку работа носила инициативный характер. На машине установили американский дизель Cummins, совмещенный с 6-ступенчатой механической коробкой передач Praga 6PS51, использовали коробчатую лонжеронную раму и независимую торсионную подвеску, крепление корпуса на раме было обеспе-

Тот самый опытный образец автомобиля ГАЗ-2975 «Тигр», построенный в 2002 г., бегаёт и поныне.



чено в восьми точках. На «ГАЗе» изготовили опытные образцы машины на едином шасси в 4 различных вариантах:

- с цельнометаллическим четырехдверным закрытым корпусом с 4-х местной кабиной и открытым тентованным грузовым отсеком с распашной задней дверью, рассчитанным на перевозку 500–1000 килограммов груза;

- с цельнометаллическим четырехдверным закрытым корпусом с 4-х местной кабиной и закрытым грузовым отсеком с распашной задней дверью;

- с цельнометаллическим двухдверным закрытым корпусом с 2-х местной кабиной и открытым тентованным отсеком с распашной задней дверью, рассчитанным на перевозку груза массой до 1,5 т или 6 человек, для чего имелось 6 легкокосяемых сидений;

- с защищенным бронированным однообъемным корпусом на 8 человек с двумя бортовыми и распашной кормовой дверью.

Эти машины в конце августа 2002 г. своим ходом отправились в Москву для уча-

стия в VII Московской Международной автомобильной выставке «Мотор-Шоу 2002» (MIMS-2002), в рамках которой проводились ещё и показательные выступления техники двойного назначения на полигоне 21 НИИИ АТ МО РФ в подмосковных Бронницах. Доработанные небронированные автомобили прошли сертификационные испытания с присвоением им наименования ГАЗ-233001. Бронированный образец первоначально получил наименование ГАЗ-29751 «Тигр».

В Москве на ВВЦ (ВДНХ), где проходила выставка MIMS-2002, автомобиль «Тигр» журналисты прозвали «Наш ответ «Хаммеру» или «русским «Хаммером». После этого очень длительное время многие любители техники и даже некоторые специалисты проводили сравнения «Тигров» и «Хаммеров», хотя это совсем разные по классу машины. Это, примерно, то же самое, что сравнивать Toyota Land Cruiser 200 с ЛуАЗ-967, где в роли ЛуАЗа выступал бы НММВВ. Даже американские коллеги, как-то раз заметили:

**Опытный образец
автомобиля
ГАЗ-29751 «Тигр»
с защищенным
бронированным
однообъемным
корпусом
на 8 человек
с двумя бортовыми
и распашной
кормовой дверью.**

