**03-159 ВАЗ-2121Б 4х4 3-дверный бронированный спецавтомобиль для перевозки денег и ценностей, мест 2+200 кг или 3+125 кг, вес: снаряженный 1.55 тн, полный 1.9 тн, ВАЗ-2121 79 лс, 130 км/час, малосерийно, ОПП НТЦ ВАЗа и ПСА Бронто, 1992-95 г. в.**



Полезно ознакомиться с книгой С. А. Самойлова «Проект «БРОНТО», ООО "Двор печатный "АВТОВАЗ", 2015 г.

Первый бронированный автомобиль на базе «Нивы» был создан в 1985 году итальянской компанией "Фонтауто", однако европейский рынок не принял этот автомобиль. В июне 1992 года НТЦ ВАЗа заключил с тольяттинским «Лада-банком» договор на финансирование разработки бронированного спецавтомобиля на базе ВАЗ-2121. Уже в сентябре готовый автомобиль прошел испытания. Первоначально автомобиль производился на базе ВАЗ-2121, а впоследствии, по мере освоения основным производством ВАЗа модернизированного ВАЗ-21213, броневик стал выпускаться на его базе. 11 января 1993 года в составе НТЦ ВАЗа было образовано Производство специальных автомобилей, первенцем которого и стала модель ВАЗ-2121Б. Уже 1 июля 1993 года был выпущен первый серийный бронированный автомобиль на базе "Нивы" - ВАЗ-2121Б. Объём производства доходил до 30 штук в месяц. В 1994 году было реализовано более 200 бронированных "Нив" ВАЗ-2121Б и ВАЗ-21213Б. Автомобиль в разных исполнениях выпускался небольшими сериями в течение 1992-95 годов. Успех этого проекта, обеспеченный отнюдь не высокими потребительскими качествами, а оптимальным для того времени соотношением цена-качество, позволил ПСА разработать целый ряд более совершенных моделей различного целевого назначения.

Бронированные «Нивы» ВАЗ-2121Б - пользовались спросом, но потребителей не устраивала теснота в салоне и неудобная посадка из-за низкой высоты потолка. И без того небольшое пространство салона заметно уменьшала «кольчуга», а ведь на пассажирах и водителе были еще и бронежилеты плюс оружие. Поэтому специалистами производства специальных автомобилей АвтоВАЗа (ПСА Бронто) в 1995 была разработана и запущена в производство новая версия броневика с удлиненной на 300 мм базой и пластиковой накладкой на задней части крыши, позволяющей увеличить высоту салона, получившей обозначение ВАЗ-212182 и имя собственное «Форс», которая выпускалась до 2005 г.

*Из статьи «Нива, одетая в броню - Спецавтомобиль», авторы Ф. Лапшин, К. Сорокин. Газета "Авто-ревю" №24 за 1993 г.*

На этот раз речь пойдет о необычной модификации — бронированном спецавтомобиле ВАЗ-2121Б для перевозки денег и ценностей. Хотя снаружи броневичок не сильно отличается от «гражданского» образца, внутри скрыт не только мощный «панцирь», но и немало интересного оборудования.

Заказ на настоящую бронированную Ннву поступил в научно-технический центр объединения АвтоВАЗ в начале 1992 года от тольяттинского ЛадаБанка, который и стал финансировать программу. С самого начала было решено бронировать машину по высшему уровню, от пуль автомата Калашникова, — и к лету уже были готовы первые образцы. Один из них отправили на полигон ВНИИ Спецтехники МВД, где «расстреливают» броневики. Испытатели постарались от души — по словам одного из создателей машины, горловину бензобака выстрелами из автомата только что не вывернули наизнанку, но ничего не добились. Нива не загорелась, ни одна из пуль не прошла в салон, а в результате испытаний выяснилось, что нужны лишь мелкие доработки. Кроме МВД, автомобиль прошел и сертификацию по всем параметрам в НАМИ, Причем не как спецмашина, а как обычная легковушка, вплоть до лобового удара о бетонный куб.

Перед тем. как начать рассказ, упомянем, что на сегодня выпущено уже около полусотни броневиков — их покупают и банки, и обменные пункты, и охранные службы в качестве машин сопровождения. Грузоподъемность, правда, невелика, всего 200 кг, но для сравнения скажем, что в УАЗ-фургон с таким же уровнем защиты можно погрузить ненамного больше...

СНАРУЖИ И ВНУТРИ.

Когда одна из первых машин, еще без зеленой полосы и «мигалок», прибыла в Москву на испытания, её конструктор даже обиделся: «Езжу по городу, а никто внимания не обращает»... Действительно, ВАЗ-2121Б снаружи мало отличается от «небронированного» родственника; выделяются лишь перемычка на лобовом стекле и стекла в дверях — чуть меньше обычных, со скошенным углом для бойницы. Вся защита скрыта от глаз, причем стальная «клетка» выполнена весьма оригинально. Сзади в салон встроена глухая сварная коробка с маленьким окошком; в дверях листы брони вставлены между панелей (внизу) и очень аккуратно, почти незаметно, привинчены сверху, там, где начинаются окна. Бронирована и передняя часть салона, а выше, у стоек и дверей, сталь образует довольно хитрую систему карманов-пулеотражателей, которые не дают пулям пройти сквозь щели в салон. Потолок, а по заказу и пол, прокладываются стегаными слоями пуленепробиваемой сверхвысокомодульной ткани СВМ (она же кевлар). При этом обилие брони совсем не бросается в глаза, так как весь салон изнутри обит приятной на ощупь серой тканью.

Пуленепробиваемые многослойные стекла установлены спереди (лобовые) и в дверях, а в остальные окна для маскировки вставлены зеркальные стекла — внутри-то стоит стальной короб. А для тех, кому почему-либо не нравится такой вариант, АвтоВАЗ предлагает установку бронестекол по всему периметру и бронелистов в панелях. Вообще-то лобовое стекло можно выполнить и гнутым, без перемычки, но плоские бронестекла заметно дешевле и удобнее в производстве.

Двери с усиленными петлями открываются и закрываются легко, а замок работает мягко, без особых усилий. Правую дверь, где сидит инкассатор, можно открыть только изнутри, обычной ручкой, или дистанционно, нажав кнопку на пульте. А если экипажу потребуется «забаррикадироваться» капитально, то можно задвинуть и щеколды.

Сидений всего три: спереди стоят удобные кресла от вазовской «восьмерки», а сзади осталось лишь место для сопровождающего груз. Усаживаться, а затем вылезать на свободу заднему пассажиру не слишком удобно. Запаска из под капота перекочевала назад, она находится в узком пространстве между крышкой багажника и задней броневой стенкой.

Панель приборов почти не изменилась, если не считать кондиционера справа под приборным щитком и небольшой консоли с «аварийными» кнопками между сиденьями. обычное «нивовское» рулевое колесо (оно же от ВАЗ-2106) показалось нам не лучшим вариантом: оно имеет тонкий и скользкий обод, поэтому, учитывая отсутствие гидроусилителя, руль от «семерки» был бы предпочтительнее. Еще одно замечание касается тумблера спецсигналов, к которому приходится «нырять» довольно глубоко под руль. Возможно, его стоит снабдить индикацией включения, поскольку каждый раз, включив синие маячки, приходится гадать: работают они или нет?

ТЕХНИКА И СПЕЦТЕХНИКА

На машине, которую мы испытывали, стоял стандартный 1,6-литровый («шестерочный») двигатель, но уже сейчас начинает устанавливаться более мощная 1,7-литровая модификация.

КПП обычная, шины тоже знакомые, 175/80R16 модели ВлИ-10, а дальше... Дальше начинается то, что американцы называют Special service package — оснащение и экипировка для спецслужб.

Во-первых, в системе питания по заказу устанавливается взрывобезопасный топливный бак объемом 40,5 л. Внутри бак заполнен специальной губкой, не позволяющей скапливаться там большому объему паров бензина, а снаружи он залит полиуретаном — отверстия от пуль просто-напросто затягиваются.

Подвеска не только усилена, но и специально переработана, поэтому на броневике стоят более жесткие пружины с увеличенным диаметром и гидроамортизаторы с измененными характеристиками. Главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель взяты от ВАЗ-2108 — они, кстати, сейчас устанавливаются и на «гражданскую» модификацию Нивы с индексом 21213.

Серьезно изменилась система электрооборудования. Теперь, кроме «системы-1» (это обычная электросхема Нивы), есть скрытая «система-2». В салоне стоит дополнительный аккумулятор, и в экстренных ситуациях можно подключить кнопку «автономного питании» — «система-1» отключается, но будут работать вентиляция, кондиционер, система пожаротушения, рация и спецсигналы.

Блок спецсигналов (два импульсных маяка и 2-тональная сирена) поставляет саратовский Солнтон — это, возможно, дешевый, но не самый лучший вариант. Дело в том, что слабенькие «бибикалки», знакомые по машинам Скорой помощи, можно с трудом назвать «сигналом преимущественного проезда». Водители их просто не слышат — вот если бы поставить на Ниву милицейскую СГУ...

Одной из главных изюмииок конструкции можно назвать систему пожаротушения в моторном отсеке и возле топливного бака. Под открытым капотом видны два температурных датчика (над топливным насосом и рядом с прерывателем-распределителем) и два сопла, направленные на карбюратор и бензонасос. Сопла, а точнее аэрозольные генераторы. разработаны одним из «оборонных» КБ в Подмосковье. При поступлении сигнала от датчиков (они регулируются на любую температуру, в данном случае — на 100°С) в генераторе взрывается миниатюрный пиропатрон и начинается выброс аэрозоля. «душащего» огонь. Всего в подкапотное пространство сопла выбрасывают до трех кубометров аэрозоля, и еще один генератор стоит над топливным баком. Нажатием кнопки можно проверить исправность аэрозольных генераторов (в этом случае загораются три красных светодиода), а под специальной крышечкой расположена еще одна кнопка — ручной запуск системы. По мнению конструкторов, система получилась настолько удачной, что сейчас прорабатывается вариант установки генераторов и на серийные Нивы, вместо штатного огнетушителя.

Летом в наглухо задраенном кузове жарко и душно, поэтому кроме принудительной вентиляции пришлось поставить кондиционер. Раньше зарубежными и очень дорогими кондиционерами комплектовались только машины, идущие на экспорт. — а для этой модели была разработана отечественная аппаратура, правда, пока с японским компрессором (он стоит в моторном отсеке). Кроме этого, на автомобиль можно поставить радиостанцию и даже «радиобуй».

В будущем начнется и установка гидроусилителя рулевого управления: для потяжелевшего автомобиля он будет весьма кстати.

В ДВИЖЕНИИ

Конечно, лишние 400 килограммов (из них на броню по словам конструкторов приходится 350) сделали машину тяжелее и «ленивей» Хотя Нива и легко «берет с места», но на каждой передаче при попытке динамичной езды приходится «выкручивать» двигатель до максимальных оборотов (возможно, 1.7-литровый мотор улучшит динамику). И все же в городском потоке броневик не слишком отстает от остальных машин, a на трассе, по словам сотрудников НТЦ. машина берет отметку 130 км/ч (не спидометру).

Обзорность несколько ухудшилась, причем не из-за средней стойки, а из-за стальных «утолщений» по бокам лобового стекла; особенно это заметно при проезде перекрестков. С другой стороны, стекла зимой практически не промерзают, и, уж конечно, спокойно выносят улары любых камней, летящих из-под колес попутных машин. Из-за стальной стенки ухудшилась и обзорность назад. Тут уж надежда на внешние зеркала, а вот их надо бы сделать с регулировкой изнутри (например, как на моделях 2105 или 2108).

Городские московские дороги с их колдобинами вскоре нам наскучили, и мы полезли в дебри — на трассу мотокросса, изрезанную холмами и ухабами (да еще обледеневшими). К великому удивлению, Нива пролезла через все препятствия, причем даже не пришлось включать блокировку дифференциала. На косогорах броневик, как показалось, стал более устойчив к «сползанию» и легко забирается на гору задним ходом — скорее всего, благодаря изменившейся развесовке.

И еще одно: заметно улучшилась плавность хода. Там, где обычная Нива начала бы «козлить» и подскакивать, броневик идет мягко и плавно.

ВМЕСТО ЗАКЛЮЧЕНИЯ

То, что мы видели, без преувеличения можно назвать бронированной машиной, выполненной на высоком международном уровне. В нашем отечестве это второй легковой автомобиль, реально одетый в броню (до этого такой чести удостаивались лишь правительственные ЗиЛы).

«Повесить» защиту такого уровня, тем более на легковушку, почти полностью сохранив ходовые качества и внешний вид, — очень большое искусство.

Инкассаторская машина, защищенная «под Калашникова», необычна и для Западной Европы: там бандюги часто предпочитают палить из менее мощных UZI, а, следовательно, и защита выполняется послабее.

Но и это не все. По нашим данным, ВАЗ-2121Б — первый инкассаторский автомобиль в мире, бронированный самим автозаводом. Обычно это делают небольшие фирмы, часто без согласования с фирмой-производителем. Поэтому временами (в том числе и за рубежом) появляются конструкции наподобие блиндированных самоходок времен англо-бурской войны начала века: от пуль защищают, а ездят еле-еле, и то при сухой погоде. С Нивой такого не случится хотя бы потому, что ее делали и доводили до ума сами вазовские конструкторы — а уж они знают и «плюсы», и «минусы» досконально.

И последнее. Как мы уже писали в прошлом номере, ВАЗ-2121Б стоит 34 млн. рублей или $29000, включая доставку «к подъезду». При этом заказчик может не сомневаться: перед ним машина-сейф.