

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

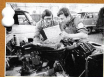
№ 16



УЛЬЯНОВСКИЙ
ВЕЗДЕХОД



РУССКИЙ
ДЖИП-РЕКОРДСМЕН



УЛЬЯНОВСКИЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



9 772587 657009



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 16, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции:
127015, г. Москва, ул. Ветская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Ветская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, г. Москва, д/з 40
Служба обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:
info@hachette-kolleksiya.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых коммуникаций.
Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,
ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашет Коллекция Украина»
Юридический адрес: ул. Школьная, д. 42-44,
оф. 15 В, г. Киев, 01601
Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,
ул. Дзержинский, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)
можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83
www.podpiska.edipresse.ua
E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2/C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 8800 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить
рекомендуемую цену выпуска. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность номеров
и их содержание. Воспроизведение материалов в любом
виде, полностью или частично, запрещено.
Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашет Коллекция Украина

Периодическое издание. В каждом номере журнал
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой
частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы
коллекции Коллекция для взрослых. Фотографии не служат
для точного описания товара.
Подписано в печать: 18.05.2018.
Дата выхода в свет: 23.08.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА



3

Ульяновский вездеход

МАШИНА И ВРЕМЯ



8

Русский джип-рекордсмен

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ



10

Ульяновский автомобильный завод

Фотографии и иллюстрации: 3 © Михаил Рыбачен, © Стюбенг Порц
4 © М. О. Козакин, 5 © РМА Новости, 6 © РМА Новости, 7 (слева направо) © Айдалин
Осипов/© Стюбенг Порц, (справа сверху) © Валер Орлов/© Стюбенг Порц,
(справа) © ИРАР-ТАСС, 8 © РМА Новости, 9 (слева) © ИРАР-ТАСС, (в середине, вверху)
© РМА Новости, 10 © РМА Новости, 11 © Белорусия Юрель/© Стюбенг Порц, ТАСС.

Ульяновский вездеход

Автомобили марки УАЗ появились в СССР уже после войны, хотя Ульяновский автозавод, на котором они выпускались, возник именно во время войны, когда на Волгу было эвакуировано сборочное производство ЗИСа.

Здесь вначале выпускались ЗИСы, потом грузовики ГАЗ-АА, а с 1954 года началась сборка вездеходов ГАЗ-69. Но на заводе хорошо понимали, что без перспективной оригинальной модели собственной разработки не обойтись. На карту была поставлена судьба предприятия! Первым успехом стала впоследствии знаменитая «буханка» – УАЗ-450. С остальными помогли военные.

Трудное начало

В 1956 году на Ульяновский автозавод поступил заказ от Министерства обороны – разработать плавающий вездеход. Такие армейские машины в те годы в мире были весьма популярны, в первую очередь в США, которые считались главным стратегическим противником Советского Союза. Новый автомобиль, кроме плавучести, должен был иметь клиренс в 400 мм, а также полностью независимую подвеску и грузоподъемность, рассчитанную на семь пассажиров или 800 кг груза.

Работа под руководством главного конструктора П. И. Музыкина началась немедленно, но вскоре проектировщики столкнулись с трудностями. Военные потребовали разместить на новой машине безоткатную пушку, однако сделать это на заднемоторной амфибии было невозможно. В проект пришлось вносить существенные изменения, а потом и вовсе его перерабатывать. Минобороны сняло требование о плавучести машины. Теперь речь шла о разработке сухопутной машины для армии. Из техзадания исчезло безоткатное орудие, но

остались прежние требования касательно клиренса, веса и грузоподъемности.



ВЕЗДЕХОД В СТИХАХ

«В отношении заны меня несет
Среди мезозойских глыб
Железный ульяновский вездеход,
Который зовется "Бухан"».

Евгений Долматовский, «Дорога М7»

Автомобиль УАЗ-469
уверенно себя ведет
на любом бездорожье.

Модель автомобиля УАЗ-469Б

Съемный тент
устанавливался на
трубы и каркас.

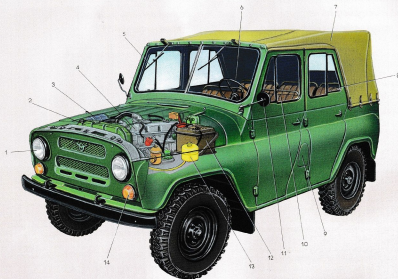
Открытый делался
из листового металла
размещался на прочной
металлокаркасной раме.



Отдельно стоящий прибор
на первом месте
позволял снизить
расход топлива.

Подвеска – рабочая, мал,
на колесных валах
использовались
листовые рессоры.

Компоновочная схема автомобиля УАЗ-469Б



- 1 – фара,
- 2 – радиатор,
- 3 – воздушный фильтр,
- 4 – двигатель,
- 5 – дверь,

- 6 – рулевое колесо,
- 7 – автомобильный тент,
- 8 – заднее сиденье,
- 9 – лючок заливной горловины топливного бака,
- 10 – сиденье водителя,

- 11 – зеркало заднего вида,
- 12 – аккумулятор,
- 13 – расширительный бачок системы охлаждения двигателя,
- 14 – подфарник.

Технические характеристики автомобиля УАЗ-469Б

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг: 1540

Полная масса, кг: 2290

Габаритные размеры, мм:
длина – 4025 ширина – 1785
высота – 2075 база – 2380

Дорожный просвет, мм: 220

Двигатель: УАЗ-451М, четырехтактный, четырехцилиндровый, карбюраторный, ридный, жидкостного охлаждения

Макс. мощность двигателя, л. с.: 75 при 4000 об/мин

Рабочий объем, см³: 2445

Коробка передач: механическая, четырехступенчатая с синхронизаторами на 3-й и 4-й передачах

Сцепление: однодисковое, сухое

Тормоза: барабанные, с гидравлическим приводом

Рулевой механизм: глобоидальный червяк и двухребровой ролик

Подвеска передняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

Подвеска задняя: на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия

Размер шин: В.40-15"

Макс. скорость, км/ч: 120

Время разгона до 100 км/ч, с: 39,2

Расход топлива при смешанном цикле: 15,6 л на 100 км

Объем топливного бака, л: 2 + 39



Базовый автомобиль повышенной проходимости УАЗ-469, изготовленный на Ульяновском автомобильном заводе, возвращается на ВДКК, 1971 г.

Прототип УАЗ-460

Начиная с 1960 года завод предложил заказчику несколько образцов, ставших итогом поиска оптимальной конструкции. Прототип УАЗ-460 имел раму и открытый четырехдверный кузов, в целом сходный с кузовом ГАЗ-69, но сильно отличавшийся внешне. Военные отвергли этот образец из-за слишком малого дорожного просвета и зависимой подвески. Им больше нравился прототип УАЗ-470 с независимой торсионной подвеской (поперечные рычаги в сочетании с продольными торсионными) и колесными редукторами, унаследованными от несостоявшейся амфибии. На испытаниях УАЗ-470 продемонстрировал феноменальную проходимость, но обнаружил и серьезный недостаток: запыленный дорожный просвет обесценивался только в незагруженном состоянии, а с грузом кузов сильно проседал. Кроме того, под независимую подвеску, а значит, и под новую трансмиссию требовалось создавать отдельное производство, финансирование которого не входило в планы Министерства обороны. Возникла очень сложная проблема: как добиться выполнения требований военных, обеспечить при этом дешевизну конструкции. Пришлось идти на компромисс – сохранить колесные редукторы, но вернуться к зависимой схеме подвески и уменьшить дорожный просвет до 320 мм. Этот вариант был одобрен Министерством обороны.

СОЗДАТЕЛИ

На момент разработки прототипа главным конструктором УАЗа был Петр Иванович Музыкин, а в серийное производство машину выпускал уже новый главный конструктор – Петр Иванович Жуков. Скомпоновал и сконструировал первые прототипы Лев Адрианович Старцев, впоследствии ставший главным конструктором завода. Мосты с колесными редукторами разработал Георгий Константинович Мирзоев, а дизайн – Альберт Михайлович Рахманов.

Прототипы УАЗ-460Б и УАЗ-471

Прототип УАЗ-460Б имел характерный угловатый кузов и шасси от УАЗ-450 с мотором М-21 мощностью 70 л. с., зависимую рессорную подвеску и колесные редукторы. В 1962–1963 годах испытывались две машины УАЗ-460Б с разными вариантами кузовов.

Одновременно проходил испытания и прототип УАЗ-471 с несущим кузовом, независимой подвеской без колесных редукторов и абсолютно новым четырехцилиндровым V-образным двигателем. Однако военные предпочли проверенную временем рамную конструкцию.

В 1964 году появился прототип под индексом УАЗ-469, унифицированный по агрегатам с семейством УАЗ-452: рама, верхнеклапанный 75-сильный мотор и четырехступенчатая КП. Передний привод был спроектирован отключаемым, раздаточная коробка-демультипликатор находилась в одном корпусе с КП, что выгодно отличало новую машину от ГАЗ-69, где карданная передача между узлами была основной причиной шумов и вибраций. Дополняли шасси новые мосты с редукторами внутреннего зацепления.

К этому времени окончательно сложились и канонический облик УАЗ-469 с закругленным с боков капотом, как бы накрывающим фары, чуть раздутыми передними крыльями и характерными проемами дверей, скошенными в задней части. Была такая задумка у дизайнеров или нет, но именно эта вытянуто-овальная линия капота, охватывающая фары, придает передку УАЗа едва уловимое сходство с прародителем всех армейских внедорожников – легендарным «Виллисом».



Выставка, посвященная 50-летию автомобилестроения в СССР. Грузовосажирский автомобиль УАЗ-469. Москва, 1975 г.



Модель номера



Автомобиль УАЗ 469 Ульяновского автомобильного завода, 1973 г.



Восхождение на Эльбрус на автомобиле УАЗ-469. 1976 г.

Подготовка к серийному производству

Одновременно с доработкой конструкции шли работы по подготовке серийного производства, затянувшиеся на несколько лет в связи с тем, что основная часть выделявшихся Минавтопрому средств уходила на строительство ВАЗ и КамАЗ. Приемочные испытания УАЗ-469 завершились в марте 1971 года, а 15 декабря 1972 года на вторую линию главного конвейера завода был поставлен народнохозяйственный вариант УАЗ-469Б (без колесных редукторов). Серийный выпуск армейского УАЗ-469 начался только через несколько месяцев.

Автомобиль-солдат...

УАЗ-469 создавался в соответствии с требованиями Министерства обороны, и поэтому его конструкция, как и конструкция любого другого армейского автомобиля, получилась сугубо утилитарной, без излишеств.

Для автомобиля повышенной проходимости УАЗ-469 даже сквозные лопаты не являются непреодолимым препятствием. 1961 г.



На прочной и жесткой на кручение штампованной лонжеронной раме помещается открытый цельнометаллический кузов со съемным тентом на трубчатом каркасе, четырьмя боковыми полудверями с надставками со стеклами, задним откидным бортом с запасным колесом, отопителем и откидывающимся с капот лобовым стеклом с верхней установкой стеклоочистителей, имеющих ножной привод. УАЗ-469 был на 175 мм длиннее, чем ГАЗ-69 (база больше на 80 мм), на 35 мм шире и на 57 мм выше предшественника, что позволяло обходиться одним универсальным вариантом кузова. В салоне могло находиться пять пассажиров, а в «багажнике», на откидных сиденьях, — еще двое. На испытаниях машина спокойно брала на борт двух человек и 600 кг груза (или семь человек и 100 кг груза) и тянула за собой прицеп ГАЗ-407 с балластом в 850 кг. Автомобиль оснащался четырехцилиндровым карбюраторным двигателем УАЗ-451/М1 мощностью 75 л. с. с предпусковым подогревателем и экранированные электрооборудованием. На машине использовались сухо-однодисковое сцепление, четырехступенчатая коробка передач с синхронизаторами на двух высших ступенях и двухступенчатая раздаточная коробка. Мосты имели двойные конические главные передачи и компактные цилиндрические колесные редукторы с шестернями внутреннего зацепления. Ступицы переднего моста отключаемые, что позволяло незначительно снизить расход топлива на дороге с хорошим покрытием. Водитель торцовым трубчатым ключом откручивал защитный колпак (этот же ключ применялся для регулирования подшипников ступиц), затем шестигранником на «12» подключал-отключал соединительную муфту.



ЭМБЛЕМА

«469-му» завод обязан появлением своей эмблемы, поскольку она впервые была установлена именно на этом автомобиле. Две прямые, пересекшиеся под углом линии образуют букву У (УАЗ, Ульяновск) и при этом напоминают крылья птицы. Многие считают, что это «чайка», но автор эмблемы А. М. Разомнов говорил, что это «ласточка», ведь у чайки должен быть излом крыльев.





Видорезок УАЗ-469 с прикреплённым спереди «защитником». 2011 г.

В подвесках на продольных полуэллиптических рессорах были установлены рычажные гидромортизаторы и стабилизатор поперечной устойчивости. Тормоза барабанные с гидравлическим приводом.

и его гражданская версия

УАЗ-469Б – это гражданская версия модели УАЗ-469. Автомобиль без пускового подогревателя, ведущие мосты с одноступенчатой главной передачей без бортовых редукторов (дорожный просвет 220 мм), изготовленные на основе ведущих мостов автомобиля ГАЗ-69, контактная (на ранних моделях) или бесконтактная электронная система зажигания. Карданные валы несколько длиннее, чем у автомобиля УАЗ-469.

Отличить «редукторный» УАЗ-469 от «безредукторного» УАЗ-469Б можно, заглянув под машину, а снаружи – на «редукторном» заднем мосту передача крутящего момента на ступицу происходит через конический «копалочек», на «безредукторном» – виден фланец полуоси. В каждый редуктор заливается по 300 мл трансмиссионного масла.

Модернизированные варианты

В 1980 году на УАЗах поменяли наружную светотехнику. Указатели поворотов спереди и сзади получили оранжевые рассеиватели, а сбоку на капоте появились повторитель указателя поворотов. В это же время в конструкцию подвески внедрили гидравлические телескопические амортизаторы вместо рычажных. С 1985 года на машине стал устанавливаться двигатель модели УМЗ-414-16 (на УАЗ-469Б – УМЗ-414 без предпускового подогревателя и экранированного электрооборудования), мощностью 77 л. с. Год спустя в системе охлаждения появились расширительный бачок и герметичная пробка.

В 1985 году УАЗ-469 подвергся серьёзной модернизации. Тогда же модернизированная версия получила новый индекс УАЗ-3151, в соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. Народнохозяйственный вариант УАЗ-469Б теперь стал именоваться УАЗ-31512.

На модернизированной машине были установлены более мощный (80 л. с.) верхоклапанный двигатель УМЗ-417, гидротормоз выключения сцепления, телескопические амортизаторы, новая коробка передач, оснащённая синхронизаторами на всех передачах переднего хода (на части машин), карданные валы с радиально-торсионным уплотнением подшипников, новые осветительные приборы, омыватель лобового стекла с электрическим приводом, подвесные педали сцепления и тормоза, ведущие мосты повышенной надёжности с изменённым



Салон автомобиля УАЗ-469 выглядит по-военному строго и аскетично. 2006 г.

значением передаточного числа главной пары, разрезная травмобезопасная рулевая колонка, более эффективный и надёжный отопитель и т. д. Важнейшим новшеством стала тормозная система с двухконтурным приводом и сигнальным устройством. Максимальная скорость автомобиля возросла до 110–115 км/час.

Многочисленные модификации

Больше всего модификаций имелось на народнохозяйственной версии УАЗ-469Б. Из них в армии использовались вариант 469Б1 с экранированным электрооборудованием и санитарный автомобиль 469Б2. Кроме того, можно назвать машины радиационно-химической разведки 469РХ и 469РХБ (уже на базе военной версии), милицкий УАЗ-469АП, на котором устанавливалась цельнометаллическая крыша, между задним рядом сидений и «кормовыми» боковыми сиденьями стояла железная решётка, задняя дверь заперлась снаружи на замок, а окно в ней было зарешечено. ★

Модель номера



Отгрузка вездехода УАЗ-469 для строительной БИМ на автозаводе имени Ленина в Ульяновске. 1984 г.



Русский джип-рекордсмен

Рассказывают, что после появления УАЗ-469 кто-то из западных специалистов сказал: «Чего только не придумают эти русские, лишь бы не строить дорог!» В этой шутке есть доля правды.

В начале 1960-х годов проводились сравнительные испытания УАЗ-469 и внедорожников стран НАТО. Сначала был пробег по маршруту Средняя Азия, Памир, Каспийское море и назад вдоль Волги. Затем – испытания на военном автомобильном полигоне НИИИИ-21.

УАЗ-469 можно ранить, но нельзя убить

По словам очевидцев, испытания заканчивались «полным обезличиванием конкурентов». В числе побежденных – и тогда, и впоследствии – неизменно оказывался и легендарный Land Rover Defender: утонул в Индонезии, застрял на полигоне НИИИИ-21, на Эльбрусе скатился со склона не на колесах, а кубарем! УАЗовцы с гордостью констатировали, что наш «469-й» разбивал маститого «англичанца» наголову.

Если истории о блестящих победах «469-го» существуют лишь в рассказах (а в среде поклонников Land Rover могут быть другие истории), то история о покорении Эльбруса на обычных безредукторных УАЗах подтверждается документально. В 1974 году команда из экипажей трех автомобилей со стартовыми номерами



Автомобили УАЗ-469Б на склонах Эльбруса, Кабардино-Балкарская АССР, 1974 г.

«88», «66» и «26» (В. Дунаев, Ю. Булагина и В. Хуражи и инженера-испытателя (Г. Халитова) проверяла работ УАЗ-469Б на больших высотах. Испытатели преодолели перевал в 2000 м над уровнем моря и всего за 38 мин. добрались до «Ледовой Базы» на высоте в 4000 м. Со следующей попытки, без хронометража, была достигнута высота в 4200 м – «Приют одиннадцатый». Пусть это и не вершина Эльбруса, но все же результат следует признать впечатляющим!

В 1975 году четыре автомобиля УАЗ-469 и мотоцикл «Диего» за 40 дней преодолели 1 000 км знойных песков пустыни Сахары. В 1978 году УАЗ-469 стал обладателем «Серебряного домкрата» – главного приза чемпионата Италии по автокроссу. В 1989 году УАЗ-469 принял участие в Международной экспедиции «Великий Шелковый путь» протяженностью 10 000 км.

УАЗ и братья Марторелли

Машина экспортировалась в 80 стран и пользовалась большой популярностью не только в странах третьего мира, но и в Европе. В Италии в 1960-е годы появилась мода на «русский джип». Владельцы известной в Италии фирмы «Марброс» братья Марторелли были одним из тех, кто заразил итальянцев страстью к этим внедорожникам. Все Марторелли были заядлыми спортсменами, участвовали в гонках и автокроссах. Команда Марторелли с 1971 года не выходила из списка сильнейших в Италии. Трассы соревнований всегда были очень тяжелыми. В 1982 году УАЗ-469Б (УАЗ-469 на экспорт не поставлялся) занял абсолютное первое место в национальном чемпионате в классе полноприводных автомобилей с дизельным двигателем. В 1985 году – второе место в общем зачете и первое место в своем классе. Результат итальянского чемпионата 1984 года: 1-е место – УАЗ-469Б. В 1992 году Филипп Марторелли на «469-м» УАЗе стал абсолютным чемпионом Италии по автогонкам.

НАСЛЕДНИК «469-ГО»

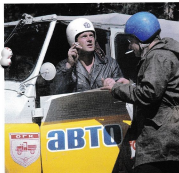
В 2003 году на смену семейству УАЗ-469 – УАЗ-3151 пришел УАЗ «Хантер». спустя четыре года УАЗ выпустил модель Hunter Classic, которая внешне копирует легендарный УАЗ-469. Несмотря на многоступенчатую модернизацию за годы выпуска автомобиль сохранил свои основные характеристики – непревзойденную проходимость, высокую надежность и непригодность в эксплуатации и обслуживании.

Участники экспедиции во время пробега по пустыне автомобиля УАЗ-469Б на склонах Эльбруса, 1974 г.





Возлеводы УАЗ-469 на сборочной площадке Ульяновского автомобильного завода, 1972 г.



Восхождение на Эльбрус на автомобиле УАЗ-469. Команда в составе Владимира Харунова, Владимира Дунцова и Юрия Булгакова, 1974 г.

Итальянские UAZ Martorelli существенно отличались от отечественных автомобилей. На экспорт предлагались сразу несколько вариантов с импортными дизельными двигателями. Причем установкой иностранных моторов занимался сам Ульяновский автозавод. На итальянских УАЗах впервые появились в качестве стандартного оборудования гидросилитель руля, кресла спортивного типа и жесткая крыша. Всего с 1975 по 1999 год фирма Martorelli продала в Италии 6662 УАЗа, то есть больше, чем за те же годы купили автомобили в Советском Союзе!

Какой мост для народа?

Следует подчеркнуть, что граждане СССР в массе своей слабо разбирались в индексах. Чем УАЗ-469 отличается от УАЗ-469Б, мало кто знал. Различали просто: это УАЗ –

с «военными» мостами, а это – с «колхозными». Распределение на конвейере было такое: 20 % всех выпущенных машин приходилось на «военные» мосты, 80 % – на «колхозные». Изначально закладывалось и деление по варианту кузова: после сборки на конвейере нижней части одни кузова оснащались тентованным верхом, а другие – жестким. Причем жесткий верх изготавливался и устанавливался не на самой УАЗе, а на нескольких других предприятиях. В розничную продажу автомобили не поступали, но могли вручаться в качестве награды за различные передовые достижения. Первым частным владельцем УАЗ-469Б стал Герой Социалистического Труда, механизатор Владимир Захарычев. УАЗ-469, который на своей жесткой рессорной подвеске «козил» не хуже ГАЗ-69, унаследовал и прозвище «козлик». Встречалось еще и «бобик», однако чаще машину все-таки именовали просто «УАЗиком».

И снова рекорд!

В 2010 году УАЗ-469 стал обладателем звания самого вместительного легкового автомобиля: в его салон сумели залезть 32 человека! Машина с грузом в 1900 кг смогла проехать 10 м для фиксации рекорда, зарегистрированного Международным агентством рекордов и достижений. Фото и видеоматериалы, свидетельствующие об установлении рекорда, были направлены во всемирное издание «Книги рекордов Гиннесса». Предыдущий рекорд принадлежит седану KIA Spectra, который смог вместить 25 человек. ★

Руководитель испытаний серийных автомобилей УАЗ-469Б Ульяновского автомобильного завода в условиях высокогорья Алексей Берберович на седане Эльбруса, 1974 г.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Всего с момента запуска серийного производства автомобилей УАЗ-469 в нашей стране и за рубежом было реализовано почти 2 млн автомобилей. В 2011 году Министерство обороны Российской Федерации приняло решение отказаться от дальнейшего закупки автомобилей УАЗ-3151.



Ульяновский автомобильный завод

Появление автозавода в Ульяновске связано с Великой Отечественной войной. В июле 1941 года было принято решение об эвакуации из Москвы ряда крупнейших предприятий, в том числе и автозавода им. Сталина (ЗИС).

Эвакуировать такое большое предприятие, как ЗИС, в один адрес было невозможно. Все крупные заводы из промышленных центров Европейской части СССР приходилось дробить на части. Разделили на четыре части и ЗИС. На основе двух из них на новом месте возникли новые автозаводы – УралЗИС (Уральский автозавод в Миассе) и Ульяновский автозавод.

Становление предприятия

В августе 1941 года в Ульяновск из Москвы прибыла первая группа специалистов, а осенью началось возведение цехов. К маю 1942 года было собрано пять первых автомобилей ЗИС-5. Через год, в июле 1942 года, когда темпы сборки возросли до 20–30 машин в сутки, Ульяновский



Владимир-испытатель Ульяновского автомобильного завода, прототипный членов СССР по автоспорту Владимир Друзев (справа) и бригадир Анатолий Савур проверяют автомобиль перед испытанием в районе Миасса, 1950 г.

НАГРАДЫ

В 1994 году Ульяновский автомобильный завод стал лауреатом престижной международной премии «Золотой глобус» за большой вклад в развитие экономики государства и интеграцию в мировое хозяйство.

Малолитражный автобус УАЗ-452В производится Ульяновского автомобильного завода им. В. И. Ленина в ДВНХ СССР, 1974 г.



филиал № 4 ЗИС (УльЗИС) был официально назначен головным предприятием по выпуску автомобилей ЗИС-5. Основные кадры завода состояли из 1,5 тыс. работников, эвакуированных из Москвы, в том числе и группы конструкторов. Их усилением к маю 1944 года появился опытный образец дизельного грузовика УльЗИС-253.

В конце 1944 года сборку ЗИС-5 полностью передали на Урал в Миасс, а ульяновцам было поручено освоить и наладить выпуск автомобилей марки ГАЗ-ММ. Уже осенью 1945 года вместе с первыми партиями различного оборудования и технической документацией в Ульяновск прибыла группа специалистов с Горьковского автозавода. Первый полутоннажный грузовик ГАЗ-ММ сошел с конвейера 26 октября 1947 года.

Спустя два года с ленты главного конвейера сошел 10-тысячный грузовик.

В 1950 году прошел испытания автомобиль УАЗ-500 – первый ульяновский грузовик, грузоподъемностью 1 т. Но этому детиду ульяновских конструкторов не суждено было пойти в производство. Завод не был готов к выпуску таких машин.

к выпуску таких машин.

Летом 1955 года приказом министра автомобильной промышленности СССР Ульяновскому автомобильному заводу было поручено освоить выпуск производившихся в Горьком легковых автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69 и ГАЗ-69А и прицепов к ним. Наладочные партии вездеходов сошли с конвейера УАЗа еще в конце 1954 года. Первые тысячи автомобилей собирали из узлов и деталей, поступающих на завод из Горького. С 1955 года завод официально специализируется на производстве малотоннажных автомобилей повышенной проходимости.

Новые модели

Вскоре УАЗу поручили провести в сжатые сроки цикл опытно-конструкторских работ по созданию нескольких разновидностей автомобилей, в том числе санитарного, грузового, фургона, микроавтобуса. Компоновка с кабиной над двигателем, которую на автомобилях повышенной проходимости не применяли в то время ни одна фирма, была революционной. Она позволила увеличить объем кузова без увеличения длины автомобиля.

В 1961 году завод приступил к серийному выпуску полуприцепных малотоннажных грузовиков и фургонов семейства УАЗ-450 и заднеприводных УАЗ-451. Одновременно велась работа над улучшением технических характеристик автомобилей, более рациональной и удобной компоновкой узлов.

В 1959 году началась разработка автомобиля, который должен был прийти на смену ГАЗ-69. В 1965 году, после тщательной работы конструкторов над кабиной, подвеской, мостами были проведены контрольные испытания УАЗ-469, а затем документация на машину передана в отдел подготовки производства. Смена модели происходила в 1972–1975 годах без остановки конвейера. Таким образом, автомобили УАЗ-469 и УАЗ-469Б сменили ГАЗ-69 и ГАЗ-69А.

В 1965 году Ульяновский автозавод прекратил выпуск автомобилей повышенной проходимости УАЗ-450 и приступил к выпуску обновленной модели, которая получила наименование УАЗ-452. В мае 1966 года в Москве новой автомобиль УАЗ-452Д был удостоен золотой медали ВДНХ, а в ноябре 1977 года автомобилю УАЗ-452 (фургон) был присвоен государственный Знак качества.

От «козлика» к «Патриоту»

В 1985 году вездеход УАЗ-469 был модернизирован и, согласно новой классификации, получил индекс 3151. Выпускался в модификациях 31512, 31514, 31519 и других до 2005 года. С 1999 года также выпускался удлиненная модификация УАЗ-3159 «Барс».

В 1980-е годы началась работа над новой модельной линией более крупных внедорожников, но в серийное производство разработанный тогда УАЗ-3160 «Симбир» пошел только в 1997 году. «Симбир» несколько повредил репутацию ульяновских внедорожников: качество, конструкция, да и дизайн кузова оставляли желать лучшего. С 2000 года начала выпускаться доработанная и удлиненная модель УАЗ-3162 «Симбир», которая позже была использована при создании модели УАЗ «Патриот». 17 августа 2005 года на Ульяновском автомобильном заводе началось серийное производство внедорожника УАЗ «Патриот». Это первая за тридцать лет принципиально новая модель современного, комфортабельного внедорожника, спроектированная на УАЗе.

Для производства новинки на заводе была пущена новая стартовая линия, построен новый окрасочный комплекс Eisenpapp и модернизирован главный конвейер. Кроме того, была введена новая «Производственная система», аналогичная применяемой на японских автозаводах, а персонал завода прошел курс обучения непосредственно для новой модели. В дальнейшем были освоены варианты «Пикап», «Карго», «Профи» и др. *

Отчетливо
автомобилестро



СНОВА В СТРОЮ

На выставке форума «Армия-2015» был представлен военный вариант «Патриот» – УАЗ-3163-103. В ходовой части автомобиля использованы новые вальные диски колес, отсутствуют рейлинги на крыше, предусмотрены крепления для различного инструмента и вооружения, канистры для воды и масла; двухкислородная ресорная подвеска заменена на четырехкислородную.

Малотоннажные машины семейства УАЗ, микроавтобус: вариант УАЗ-452В, на типовом конвейере завода. 1984 г.

Группа владелице УАЗ-469 для ВДНХ на Ульяновском автозаводе. 1984 г.



В НОМЕРЕ 17

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 17

ИЗДАТЕЛЬСТВО «АВТО»



ЗАЗ-965 «ГОРБАТЫЙ»
«ЗАПОРОЖЕЦ»



НЕКАЗИСТЫЙ, НО
ПОПУЛЯРНЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»

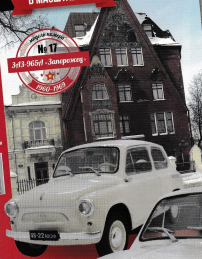


БОРИС МИХАЙЛОВИЧ
ФИТТЕРМАН

12+

КОЛЛЕКЦИЯ
ДИТЕЛЯСЫ

ТЕЛЕГРАФИЧЕСКОЕ ПОСЛАНИЕ



★
ЗАЗ-965А
«Запорожец»

★
ЗАЗ-965: «ГОРБАТЫЙ»
«ЗАПОРОЖЕЦ»

★
НЕКАЗИСТЫЙ, НО
ПОПУЛЯРНЫЙ «ЗАПОРОЖЕЦ»

★
БОРИС МИХАЙЛОВИЧ
ФИТТЕРМАН

© 2016 Автотехника (ООО) «Автомобили». Публикация в журнале «Автомобили» № 17, Москва, ул. Восточная, д. 10, стр. 2.
Коллекция «Золотая коллекция» — это серия коллекционных моделей автомобилей СССР и СНГ в масштабе 1:24. Выходит раз в две недели.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ