

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА 230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ



№ 8



УАЗ-469/469Б

ГЛАВНЫЙ ВЕЗДЕХОД СТРАНЫ
ПОБЕДИТЕЛЬ В САН-РЕМО
4200 НАД УРОВНЕМ МОРЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №8, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина
Менеджер по продукту: М. Ткачук
Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,
125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей России: 8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:
394036, г. Воронеж, ул. Комиссаржевской,
д. 16, а/я 512, «Де Агостини»

Свидетельство о регистрации в Федеральной
службе по надзору за соблюдением законо-
дательства в сфере массовых коммуникаций
и охране культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Пабблишинг»
Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

**Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины: 8-800-500-8-400**

Свидетельство о регистрации СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»
E-mail: cars@deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
УП «РЭМ-ИНФО», г. Минск,
пер. Козлова, д. 7г, тел. (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия
Тираж: 300 000 экз.

Рекомендуемая цена:
230 руб., 39.90 грн., 990 тенге
ISSN 2071-095X
© 2009 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.

Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

Обложка: ООО «Де Агостини»;
2: ООО «Де Агостини»;
3: частная коллекция
Максима Шелепенкова;
4: частная коллекция Максима
Шелепенкова;
5: (центр, верх, низ)
частная коллекция Максима Шелепенкова;
5: (прав, верх, центр, низ) ИТАР-ТАСС;
6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;
6: (низ) ООО «Де Агостини»;
7: (верх прав, лев, центр прав) частная
коллекция Максима Шелепенкова;
7: (центр, лев) ООО «Де Агостини»;
7 (прав, все) ИТАР-ТАСС;
8/13: ООО «Де Агостини»;
15: (все) частная коллекция
Максима Шелепенкова;
задняя обложка: ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:
ООО «Тайга Групп»
Фотосъемка автомобиля —
Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

**Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова.**

Автомобиль УАЗ-469Б любезно
предоставлен Музеем военной
автомобильной техники Рязанского
военного автомобильного института.
Заказ экскурсий по телефонам:
8 (4912) 93-94-74, 8 (920) 952-40-22.





Ульяновский вездеход УАЗ-469 — классика отечественного внедорожника. Он не только поддержал традиции горьковских автостроителей в создании неприхотливых машин для российского бездорожья, но и приумножил их. А в Советской армии «уазик» стал таким же символом простоты и надежности, как и автомат Калашникова.

Возможны варианты

В середине 50-х годов, когда на Ульяновский автозавод только-только передали производство легких внедорожников ГАЗ-69 из Горького, в конструкторской службе завода уже кипели дебаты о необходимости двигаться дальше и создавать следующее поколение отечественных джипов — чем раньше начнется такая работа, тем совершеннее и продуманнее получится следующая машина. Проектирование нового семейства легковых внедорожников в 1958 году велось под руководством главного конструктора завода Петра Ивановича Музюкина, прибывшего в Ульяновск с ГАЗа. Ведущим конструктором по машинам назначили Льва Адриановича Старцева. В Ульяновске сохранили традиционную для внедорожного легкового автомобиля компоновку с открытым кузовом на рамном шасси, отказавшись от входившего в моду несущего кузова (такой вариант тоже рассматривался). Традиционная конструкция, хоть и была более металлоемкой, но обеспечивала надежную работу машины в тяжелых условиях эксплуатации. А это главное требование, предъявлявшееся к внедорожнику, основными заказчиками которого оставались военные.

Автомобили ГАЗ-69 выпускались в это время с двумя типами кузовов. Для нового семейства разработали третий вариант, совмещающий достоинства легкового четырехдверного и грузопассажирского двухдверного кузова. УАЗовский универсальный кузов имел всего три входные двери: две с правого борта, по одной в каждом ряду сидений, и одну водительскую с левой стороны. Вместо второй двери слева размещалось запасное колесо, которое находилось не снаружи, как на ГАЗ-69, а внутри кузова. По ходовой части, напротив, возникли варианты. Поэтому одновременно решили прорабатывать два семейства, заодно сравнивая их между собой на испытаниях: УАЗ-460 с зависимой рессорной подвеской и УАЗ-469 с независимой подвеской на двойных поперечных рычагах и продольных торсионах. УАЗ-469 комплектовался одноступенчатыми колесными редукторами с передаточным числом 1,92. Новые колеса

с экспериментальными покрышками М-67 Московского шинного завода, размерностью 8,90–15, значительно улучшали проходимость машины.

Автомобили УАЗ-460 не могли похвастаться новыми колесами, колесными редукторами, зато были существенно дешевле и базировались на уже освоенных и хорошо известных агрегатах, унифицированных с ГАЗ-69. Кстати, именно за эту упрощенность, не предусмотренную техническим заданием, опытные образцы УАЗ-460 получили добавочную букву «Б» к своему индексу и именовались УАЗ-460Б.

Ходовые образцы УАЗ-469 и УАЗ-460Б построили в 1960 году, и первые же проведенные сравнительные испытания показали положительное влияние колесных редукторов УАЗ-469 на проходимость. А вот независимая торсионная подвеска, на которой, кстати, настаивали военные, наоборот, разочаровала. Довести подвеску до приемлемого уровня долго не получалось — она оказалась сложной и капризной в эксплуатации. Например, максимальный дорожный просвет в 345 мм (в техническом задании военные требовали практически недостижимые 400 мм) у машины с тор-



УАЗ — надежная машина для любой дороги

сионной подвеской получался только при минимальной нагрузке, а при максимальной просвет сокращался до 210 мм, и проходимость резко ухудшалась.

Навсегда избавиться от независимой подвески на УАЗах, по воспоминаниям Л. А. Старцева, помог случай. В качестве примера для УАЗ-469 на дорожные сравнительные испытания, среди прочих, был отобран ГДРовский вездеход *Sachsenring P3*, оснащенный аналогичной независимой подвеской. Качнувшись на очередном ухабе на полном ходу, он достал поперечным рычагом до торчащего из дорожного полотна небольшого отрезка водопроводной трубы и полностью снес всю подвеску с левой сто-

мощным двигателем (70 л. с.), отсутствием колесных редукторов в мостах (дорожный просвет 220 мм) и «обувался» в покрышки 8,40–15, как на ГАЗ-69.

Долгий путь на конвейер

В 1962 году обе машины получили окончательный вариант нового четырехдверного кузова с плавными обводами, который нарисовал Альберт Михайлович Рахманов. Он начал работу на заводе по окончании МАМИ, обычным инженером, но коллеги скоро отметили, что Альберт в свободные минуты неплохо рисует автомобили самых необычных форм. На молодого сотрудника обратил внимание профессор Юрий

историей. Вместо него появился унифицированный с УАЗ-469 по всем агрегатам автомобиль УАЗ-469Б, отличавшийся от базовой модели только отсутствием колесных редукторов на мостах.

Запуск в серийное производство новых автомобилей долго откладывался, то из-за отсутствия необходимого количества 75-сильных моторов (их производство в достаточном количестве наладили лишь в конце 1969 года на Ульяновском моторном заводе), то из-за задержек с выделением денег для самого УАЗа со стороны Министерства автомобильной промышленности. Лишь в конце 1972 года удалось наладить массовый выпуск новых УАЗов.

Массовый выпуск новых УАЗов удалось наладить в 1972 году

роны. Именно этот факт заставил конструкторов задуматься о разработке о мостах с колесными редукторами и постоянном дорожном просвете в 300 мм.

В 1961 году, появился усовершенствованный вариант автомобиля УАЗ-469, с редукторными мостами на классической рессорной подвеске. Для повышения энергооборуженности на него установили более мощный верхнеклапанный мотор ГАЗ-21 (75 л. с.) и четырехступенчатую коробку передач. Работа над упрощенным и более дешевым вариантом УАЗ-460Б также продолжалась. Его прочили в народное хозяйство, и от военной модификации он отличался менее

Георгиевич Борзов, ведущий конструктор по кузовам, и стал подсказывать ему технологические особенности изготовления кузовов. В 1961 году по одному из эскизов Рахманова вылепили пластилиновый макет внедорожника в масштабе 1:5. Работу одобрил Музюкин, главный конструктор завода, разрешив сделать макет из дерева в натуральную величину. Так родился небываемый облик 469-го УАЗика.

Государственные приемочные испытания УАЗ-469 успешно прошел в 1964 году и уже рассматривался вопрос о скорейшем запуске машины в серийное производство, а вот УАЗ-460Б с этого момента, напротив, стал

Модернизация

В 1980 году на УАЗиках поменяли наружную светотехнику. Указатели поворотов спереди и сзади получили оранжевый рассеиватель, а сбоку на капоте появился повторитель указателя поворотов. В это же время в конструкцию подвески внедрили гидравлические телескопические амортизаторы вместо рычажных. С 1983 года на машины устанавливается другой двигатель, модели 414, мощностью 77 л. с. Год спустя в системе охлаждения появился расширительный бачок и герметичная пробка радиатора. В 1985 году УАЗ-469 подвергся серьезной модернизации: на машине появился раздельный привод тормозов, подвесные педали и гидропривод сцепления, травмобезопасная разрезная рулевая колонка и более мягкие семилитровые рессоры вместо девятилитровых. Тогда же эта модернизированная версия получила новый индекс УАЗ-3151, в точном соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. Народнoхозяйственный вариант УАЗ-469Б теперь стал именоваться УАЗ-31512.

Населению новые автомобили УАЗ-469Б, а тем более УАЗ-469 не продавались, да они и не учитывали потребностей индивидуальных владельцев, например, двери автомобиля изначально, с завода, не имели запирающихся на ключ замков, не было на них и внутреннего замка капота. Тем не менее, УАЗики в небольших количествах попадали в частное пользование — ими награждали передовиков сельского хозяйства, но чаще



Опытный образец УАЗ-469 с трехдверным кузовом и независимой торсионной подвеской, 1960 год



Опытный образец УАЗ-469 с четырехдверным кузовом и с жесткими мостами на рессорной подвеске, 1961 год

всего в личное пользование приобретались машины далеко не первой свежести, списанные из государственных гаражей.

Интересный факт

В августе 1974 года УАЗ-469 побывал на Эльбрусе, где проходила проверка его возможностей на больших высотах. В восхождении приняли участие три стандартных автомобиля, без лебедок и противобуксовочных цепей. Один из участников восхождения на Эльбрус, Владимир Харужа, говорит, что это было крайне нелегкое испытание и для техники, и для людей. Погодные условия экстремальные: теплый горный воздух постепенно сменяется колючим, пронизывающим ветром, температура падает ниже нуля. Слева — отвесный обрыв глубиной свыше километра, справа скалы. Проселочная до-

рога превратилась в узкую тропу. И главное в этой ситуации — не испугаться, пользоваться только педалью газа и ни в коем случае не нажать на тормоз, иначе сцепление с дорогой ослабнет и машина рухнет в пропасть. Нелегко приходится и автомобилям, у которых разреженный воздух отбирает около 20–30 лошадиных сил мощности, шины буксуют, колеса по левому борту в любую минуту могут сорваться вниз. Но в какой-то момент горы словно расступаются, и машины выходят на заснеженное плато на высоте 4000 метров. Вся дорога заняла 38 минут. Следующим утром для зачета повторили маршрут, поднявшись даже чуть выше, до отметки 4200 над уровнем моря. Это было большое достижение — до такой высоты на Эльбрусе на автомобилях, без посторонней помощи не забирался никто!



Опытный образец УАЗ-460Б, 1962 год, с кузовом, который с небольшими внешними изменениями достался серийному УАЗ-469

А в это время...

1972 год



Впервые в истории хоккея была организована серия из восьми матчей между сборной СССР и лучшими профессионалами Канады, получившая название Суперсерия. Она вызвала огромный интерес и породила немало курьезов. Так, канадский журналист Дик Беддос пообещал съесть свою статью, если русские выиграют хотя бы одну игру. Слово пришлось держать: после поражения канадцев в первом матче он съел газету со статьей на ступеньках советского консульства в Торонто, макая ее в тарелку с борщом.

1976 год



В Мурманске открывается музей авиации Краснознаменного Северного флота, собравший коллекцию уникальных экспонатов. В ангаре музея представлена авиационная техника военных и послевоенных лет. Многие образцы были найдены в сопках и восстановлены энтузиастами. В частности, здесь представлен редчайший биплан «Чайка» времен Великой Отечественной войны, найденный мурманскими следопытами на Кольском полуострове. Специалисты музея отреставрировали самолет, вернув ему первоначальный вид.



Экспорт

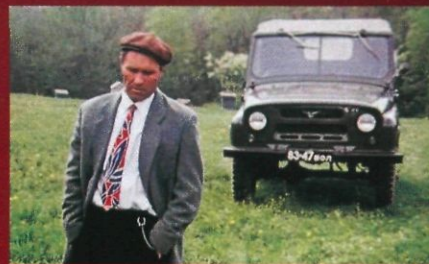
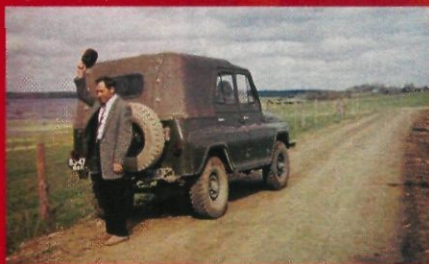
УАЗ-469 и его модификации оказались очень востребованы за рубежом. Они экспортировались в 70 стран мира и были представлены на всех континентах, кроме Австралии. Особой популярностью они пользовались в странах с плохо развитой сетью автодорог: на Кубе, в Египте, Монголии, Сирии, Колумбии...

В Колумбии советский вездеход продавался под рекламным лозунгом — «Не-разрушимый УАЗ-469Б!» Директор фирмы «ТрактоУАЗ де Колумбия» Педро Вега в интервью журналу «Автоэкспорт» отметил, что потенциальному покупателю говорили: в условиях бездорожья эта машина способна перевозить семь пассажиров

и буксировать прицеп под 800 кг. После приобретения машины клиент бросался это проверять: усаживал в машину до 10 пассажиров, еще несколько пристраивались на специально приваренных для этого подножках, на крыше закреплялся багажник с грузом в 200 кг, и, естественно, цеплялся прицеп весом под тонну. И машина ехала!

«Калина красная»

В 1973 году в прокат выходит драма «Калина красная». Выйдя из тюрьмы, Егор Прокудин (В. Шукшин) стремится начать новую жизнь. Профессиональный водитель, Егор садится за руль УАЗ-469, на котором возит красивую молодую начальницу (Ж. Прохоренко). Любовь к знакомой по переписке Любе Байкаловой (Л. Федосеева-Шукина) наполняет его жизнь новым смыслом. Но наслаждаться волей Егору пришлось недолго — в финале главный герой погибает. Несмотря на трагическую развязку, нехарактерную для советского кино тех лет, фильм стал одним из суперрекордсменов проката, собрав аудиторию более 50 миллионов зрителей.





Дальние родственники



Sachsenring P3 (1958 г.) Этот полноприводный автомобиль, иногда называемый еще *Horch P3*, выпускался в ГДР для национальной народной армии и пограничных войск. Он обладал независимой подвеской колес, которая в конце 50-х годов привлекала и наших военных, но при испытаниях в СССР этот автомобиль из-за особенностей своей подвески попал в серьезную аварию, что послужило поводом для дальнейшего отказа Минобороны от внедрения независимой торсионной подвески на автомобилях Ульяновского автозавода.



Land Rover 88 (1958 г.) Легендарный внедорожник из Англии много лет служил эталоном проходимости для полноприводных легковых автомобилей. Вполне закономерно, что именно этот автомобиль участвовал во всех сравнительных испытаниях отечественных внедорожников, от УАЗ-469 до ВАЗ-2121 «Нива». И надо сказать, на бездорожье наши машины редко ему уступали, наглядно демонстрируя потенциал советской внедорожной конструкторской школы, вот только качество *Land Rover* осталось недостижимым.

Эмблема: чайка или ласточка?



В очень простой и выразительной эмблеме Ульяновского автозавода прочтываются сразу два символа. Две прямые линии, пересекающиеся под углом, напоминают крылья птицы, в то же время образуя букву «У» (УАЗ, Ульяновск). Альберт Михайлович Рахманов рассказывал, что на конкурс товарных знаков, объявленный Совнархозом, был представлен его вариант птицы, вписанной в круг. Многие называют ее «чайкой», хотя сам автор зовет ее «ласточкой», ведь у чайки должен быть излом крыльев. В 1962 году знак Рахманова с подробным описанием был признан победителем конкурса и с тех пор считается официальным знаком УАЗ. А вот как авторская разработка знак запатентован не был, поэтому на вопрос, является ли он автором знаменитой чайки, отвечает: «И да, и нет».

Спорт



Если кто-то считает, что стихия УАЗов только непролазная грязь, то ошибается. Автокросс на УАЗах — настоящее «драйверское» зрелище. Существует даже отдельная подгруппа T1, созданная специально для джипов Ульяновского автозавода. Начиная с 1965 года, УАЗ-469 регулярно участвует в соревнованиях по автокроссу, сперва внутри страны, а вскоре и за рубежом. Вначале это были опытные образцы заводской команды, а впоследствии обычные серийные автомобили, приобретенные различными спортивными командами. В 1978 году УАЗ-469, благодаря стараниям итальянских гонщиков Мартолетти, стал обладателем престижной награды за рубежом — серебряного домкрата — приза чемпионата Италии по автокроссу в городе Сан-Ремо. С тех пор ульяновский вездеход пользуется популярностью на Пиренейском полуострове.

1979 год



На экраны выходит фильм Игоря Масленникова «Приключения Шерлока Холмса и доктора Ватсона». Успех сериала не только в СССР, но и за рубежом, превзошел все ожидания. Англичане, посмотрев фильм, говорили: «Спасибо русским актерам! Они вернули нам наших национальных героев». Указом королевы Елизаветы II в 2006 году лучший исполнитель роли Шерлока Холмса, актер Василий Ливанов, был награжден Орденом Британской империи — как «посол британской культуры в России».

1983 год

1 января ARPANET меняет основной протокол с NCP на TCP/IP, который и по сей день успешно используется для объединения компьютерных сетей. Этот день считается официальной датой возникновения Сети интернет, сегодня объединяющей миллиарды компьютеров во всем мире.

1990 год



14 марта состоялись выборы, победу на которых одержал Михаил Горбачев. В этот же день из Конституции исключена статья 6 о руководящей роли КПСС. В стране начинается эпоха перестройки и гласности.

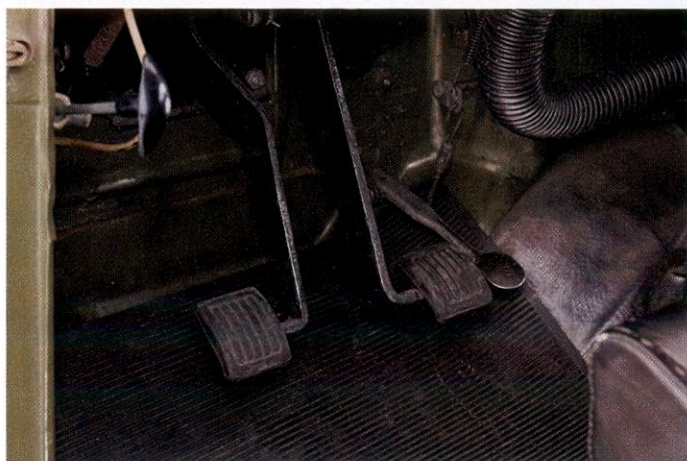


УАЗ-469





- ❶ УАЗ-469 — это царство металла. Никакого дешевого пластика настоящая мужская машина не терпит!
- ❷ Приборы и контрольные лампы в стиле 50-х годов не отличались изыском, зато были просты и надежны в любых условиях
- ❸ Подвесные педали появились на машине в 1985 году, до этого они устанавливались на полу, как на грузовике
- ❹ Кроме стандартных рычагов ручного тормоза и переключения передач, справа присутствуют еще два: подключение переднего моста и включение пониженной скорости в раздаточной коробке





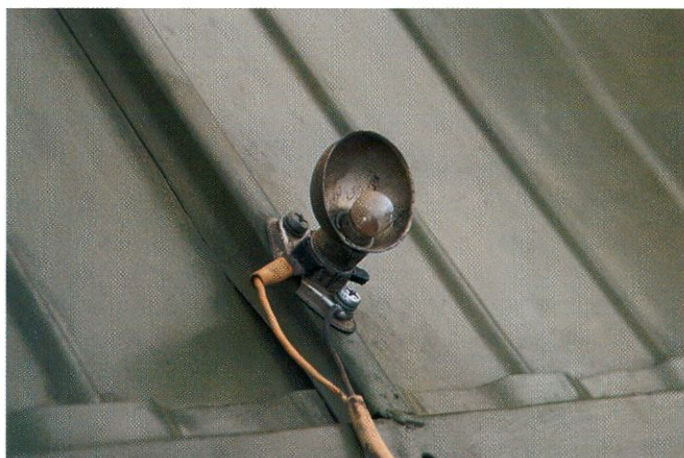
- ❶ Так как ветровое стекло опускалось на капот, то весь механизм стеклоочистителей пришлось расположить вверху, где его невозможно спрятать. Поэтому тяга к «дворникам» пролегла прямо поверх рамки стекла
- ❷ Моторчик стеклоочистителей с включателем приютился над головой водителя и переднего пассажира
- ❸ Мощная ручка на торпедо и «штурманская» лампа подсветки карты со светомаскировкой — весь комфорт для переднего пассажира
- ❹ Переднюю и заднюю светотехнику, соответствующую международным стандартам, на УАЗе стали устанавливать с 1980 года
- ❺ Опускные стекла в дверях, обивка и удобные подлокотники — это не для УАЗа! Автомобиль для бездорожья не предполагает излишеств



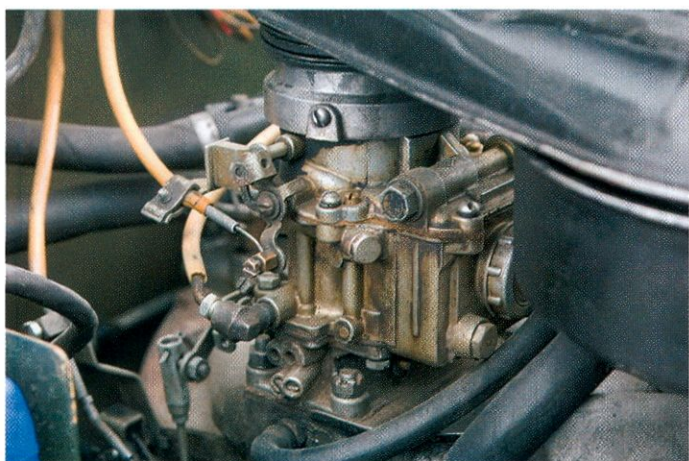
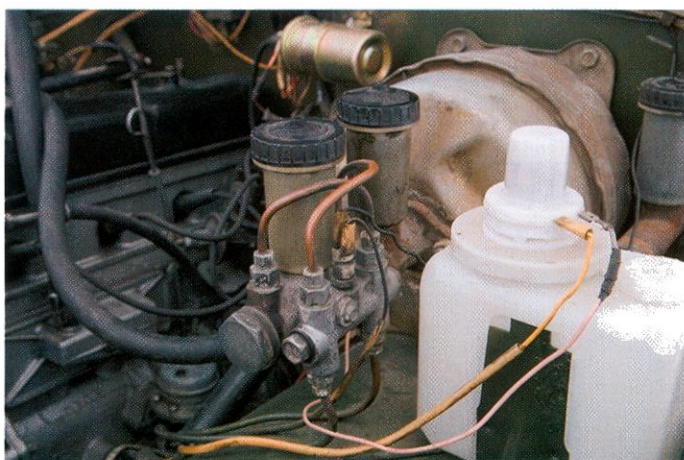


- ❶ Такой салон после штурма бездорожья можно мыть водой прямо из шланга, не боясь ничего испортить
- ❷ Дополнительно к основным посадочным местам сзади у УАЗа есть еще два откидных запасных места — таким образом машина, при необходимости, перевозит 7 человек
- ❸ Потолок, в привычном понимании этого слова, у машины отсутствовал — только несколько металлических стоек и тент





- ❶ Запасное колесо у машины подвешено сзади на специальной консоли, которую можно отвести в сторону, и откинуть задний борт автомобиля для погрузки больших и габаритных грузов
- ❷ Лампа под капотом — обязательная опция для всех советских внедорожников
- ❸ Хорошо видны редукторы на колесных ступицах этой машины. Перед нами настоящий армейский вездеход
- ❹ Раздельный двухконтурный привод тормозов (два бачка для тормозной жидкости) появился в результате модернизации 1985 года
- ❺ Бензиновый четырехцилиндровый двигатель не отличался запасом мощности, зато был в меру тяговитым и надежным
- ❻ На военной машине простейший карбюратор без всякой электроники — всегда можно почистить, отрегулировать и отремонтировать



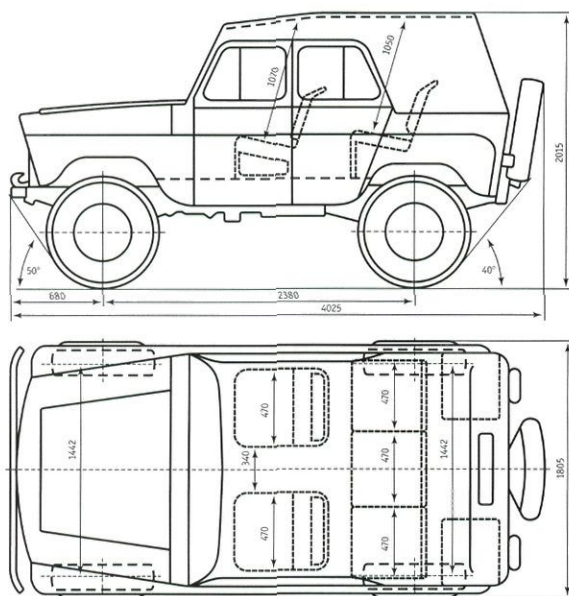


Схема автомобиля УАЗ-469 (УАЗ-469Б)

Техническая характеристика УАЗ-469 (УАЗ-469Б)	
Число мест	7
Максимальная скорость	100 км/час
Расход топлива при скорости 30-50 км/час	10,6 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г-250-Е1
Реле-регулятор	РР-350
Стартер	СТ-230-Б2
Прерыватель-распределитель	Р-125
Свечи зажигания	A17ДВ-0,2
Размер шин	8,40-15
Масса:	
снаряженная	1650 (1540) кг
полная, в том числе:	2450 (2290) кг
на переднюю ось	1020 (960) кг
на заднюю ось	1430 (1330) кг
Дорожные просветы:	
под передней осью	300 (220) мм
под задней осью	300 (220) мм
Наименьший радиус поворота:	
по колее переднего наружного колеса	6,5 (6) м
внешний — по наиболее выступающей части	7 (6,5) м
Рулевой механизм:	
глобоидальный червяк с двухребровым роликом, передаточное отношение 20,3	

Подвеска передняя:	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия	
Подвеска задняя:	
на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические двустороннего действия	
Тормоза:	
рабочий — барабанный на все колеса с гидравлическим приводом	
стояночный — на трансмиссию с механическим приводом	
Сцепление:	
однодисковое, сухое	
Коробка передач:	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах	
Передаточные числа:	
I—4,12; II—2,64; III—1,58, IV—1,00; задний ход — 5,22	
Общее передаточное число главной передачи: 5,38 (5,125)	
Раздаточная коробка и ее передаточные числа:	
двухступенчатая 1,0 и 1,94	
Главная передача и ее передаточные числа:	
двойная, коническая со спиральными зубьями и колесные редукторы с цилиндрическими шестернями внутреннего зацепления, 2,77 и 1,94 (одинарная коническая со спиральными зубьями, 5,125)	
Двигатель:	
451МИ (451М), карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, рядный	
Диаметр цилиндра	92 мм
Ход поршня	92 мм
Литраж двигателя	2445 см ³
Степень сжатия	6,7
Число клапанов	8
Порядок работы цилиндров двигателя	1-2-4-3
Карбюратор:	
К-129В	
Максимальная мощность:	
75 л. с. при 4000 об/мин	
Максимальный крутящий момент:	
17 кгс. м при 2200-2500 об/мин	



Наладочная партия новых «уазиков» сошла с конвейера в самом конце 1971 года, а массовое производство началось 15 декабря 1972 года. Сначала это была более простая безредукторная модель УАЗ-469Б, но с 1973 года началось производство и базовой модели для военных — УАЗ-469.

В 1985 году после небольшой модернизации машины получили новые индексы УАЗ-3151 и УАЗ-31512 (без редукторов). С 1995 года ульяновские внедорожники наконец получи-

ли жесткий верх (УАЗ-31514) и модификацию с передней пружинной подвеской (УАЗ-31512-10). Без принципиальных изменений машины второго поколения выпускаются уже 37 лет,

что само по себе является своеобразным достижением. Они разошлись почти двухмиллионным тиражом и продолжают выпускаться сегодня под наименованием *UAZ-Hunter*.



УАЗ-469Б. Безредукторная модификация создавалась как упрощенная «народнохозяйственная» машина, более приспособленная для повседневной эксплуатации, для использования в сельском хозяйстве, строительстве и различных оперативных службах, в том числе в МВД. В 90-х годах прошлого века, при резком сокращении военных заказов, эта модификация, под новым индексом УАЗ-31512 стала самым востребованным ульяновским джипом.



УАЗ-469Б с жестким верхом. Опытный образец внедорожника УАЗ-469 с жестким металлическим верхом вместо брезентового был готов в 1966 году. Но большинство машин шло военным, а им необходим был как раз вариант с тентом. Поэтому в серию модель пошла лишь в 90-х годах, когда внедрение именно такой модификации для расширения круга потребителей за счет частных лиц стало вопросом выживания завода.



УАЗ-469 модернизированный. Сразу после постановки УАЗ-469 на производство на заводе задумались о его дальнейшей судьбе и взялись за модернизацию конструкции. Изменения коснулись прежде всего наружной светотехники, которая уже не отвечала международным требованиям и сильно сдерживала экспорт новой машины, а также доработали тормозную систему машины, сделав ее более безопасной — двухконтурной. Заодно поэкспериментировали с внешним видом машины. Не считая измененной передней части, все остальные наработки по модернизированной машине вскоре были претворены в жизнь на серийных автомобилях УАЗ-469.



УАЗ-3907 амфибия. На базе УАЗ-469 на заводе создали автомобиль-амфибию «Ягуар». Опытно-экспериментальные работы по нему велись с 1976 по 1989 год. В отличие от всех существующих ранее амфибий, у которых кузов выполнялся в виде лодки, без дверей у «Ягуара» двери оставили обеспечив их надежное закрытие и герметизацию. Машина получилась очень удачной, она выдержала все испытания и была рекомендована к производству. Но отсутствие государственного финансирования, а вскоре и потеря интереса к проекту со стороны основного заказчика поставили крест и на этой интересной машине.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ГАЗ-24 «ВОЛГА»

DeAGOSTINI

