

в продаже каждую субботу
в Ульяновске по адресу

АВТО МИР



с. 36

УАЗ вчера, сегодня
и завтра
70 лет
заводу в Ульяновске

Мал мала больше!

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ
ТЕСТ
с. 14



Mazda2

Несмотря на несерьезные размеры, оба эти автомобиля вызывают уважение у серьезных людей — у тех, кто понимает. Знаете почему?



Suzuki Swift



Jeep Cherokee
«Американец»
с итальянским акцентом с. 20

ТЕСТ

Наша экспертиза с. 64
газонаполненных ламп



Ford Focus

TDCi ТЕСТ

Дизель — дело добровольное... с. 22



Где дешевле чинить японские автомобили? с. 56

► УАЗ-469

Самая массовая модель Ульяновского автозавода шла к конвейеру долго. Проектирование и эксперименты с подвесками и кузовами начались аж в 1958 году, и к 1965-му машина обрела знакомый облик. Чтобы поставить ее на конвейер, понадобилось еще семь долгих лет: сначала не хватало двигателей, потом денег...



УАЗ вчера, сегодня и завтра

В этом году Ульяновский автозавод отмечает 70-летний юбилей. Круглая дата заставила Ивана АНАНЬЕВА оглянуться на славную, но непростую историю предприятия, всегда жившего по законам военного времени



▲ ГАЗ-69

Горьковский внедорожник встал на конвейер УАЗа в 1954 году. Пять лет спустя «козлики» уже экспортировались в 22 страны

История УАЗа началась в июле 1941 года, когда в Ульяновск из Москвы перевезли оборудование ЗиСа. Первым заработал цех боеприпасов — рабочие чуть ли не под открытым небом выпускали авиационные снаряды.

К маю 1942-го помимо боеприпасов удалось наладить сборку трехтонных грузовиков ЗИС-5. В тяжелых условиях здесь делали по 20–30 машин в сутки! При этом автозавода как такового не существовало — решение о его строительстве было принято только в середине 1943 года.

Первый автомобиль собственной разработки в Ульяновске появился в мае 1944-го: УльЗИС-253 грузоподъемностью 3,5 т с дизельным двига-

телем должен был сменить устаревший ЗИС-5. Ульяновская разработка в итоге прижилась в Миассе, а на конвейер УАЗа вместо собственной машины в октябре 1947 года пришлось ставить более простую «полуторку» ГАЗ-АА. Два года спустя

Первая разработка появилась в мае 1944 года, но своей машины ульяновцам пришлось ждать еще 10 лет

ульяновцы предложили свои машины грузоподъемностью 1 и 1,5 т УАЗ-300/302, но до конвейера они тоже не дошли. В середине пятидесятых УАЗ начал выпуск легковых автомо-

Полуторки и трехтонки

► УАЗ-302

Эта полуторка — вариация однотонового грузовика УАЗ-300 образца 1949 года. В серию не пошли оба

▼ ГАЗ-AA

Горьковская полуторка выпускалась в Ульяновске уже после войны



Дизельный УльЗИС-253, который пришел на смену трехтонке ЗИС-5, был готов еще в 1944-м. Однако машину приказали передать в Миасс на другое военное предприятие — УралЗИС (ныне — УралАЗ). Фактически она и стала родоначальницей марки «Урал». А в Ульяновске с 1947 года «протиснулась» давно освоенная полуторка ГАЗ-AA. В 1949—1950 годах ей на смену могли прийти модели УАЗ-300/302 грузоподъемностью 1 и 1,5 т, однако завод не смог наладить полноценное производство на своих мощностях. Своего грузовика у УАЗа не было!

▼ УльЗИС-253

Грузовик собственной разработки брал на борт 3,5 т груза и оснащался дизельным двигателем



Втра

билей повышенной проходимости ГАЗ-69 и окончательно отошел от производства больших грузовиков. Тогда-то и появилась возможность поставить на конвейер новые модели.

В 1958 году увидел свет санитарный УАЗ-450А — самая первая «буханка». В гамме были и фургон, и бортовой грузовичок, а вот столь востребованный пассажирский микроавтобус появился лишь после модернизации 1966 года, когда семейство получило индекс УАЗ-452. Пройдя череду модернизаций, эти машины выпускаются и сейчас.

Смена поколений

Заслуженный ГАЗ-69 продержался на конвейере аж до декабря 1972-го, когда ему на смену пришел УАЗ-469. Именно с этой машиной связаны самые яркие страницы истории УАЗа, озаглавленные десятком международных рекордов. Например, в 1974 году автомобиль за 38 мин чистого времени покорила одну ►

Настоящий вездеход

► УАЗ-3907

Вездеход-амфибия обладал завидной геометрической проходимостью и мог развивать на воде скорость до 10 км/ч



Эта уникальная машина была разработана еще в 1976 году. Для ее передвижения по воде использовался гребной винт, однако кузов в отличие от прочих амфибий здесь был традиционным, с привычными боковыми дверями. Штучный выпуск амфибий продолжали до 1989 года, но массово военные их не закупали.



▲ UAZ-451B

Пассажирский микроавтобус первого поколения так и остался опытным заказчик требовал только грузовые и санитарные модификации.

Долгожитель

В середине 50-х годов прошлого века вагонная компоновка все еще казалась весьма революционной, но у Ульяновцев выбора не было: им поручили создать грузовую машину на коротком шасси ГАЗ-69. Серийный фургон UAZ-450 увидел свет в 1958-м, а три года спустя появились и заднеприводные варианты с индексом

UAZ-451. С 1966 года было запущено в серию модернизированное семейство UAZ-452, которое фактически выпускается и поныне. «Буханка» продержалась на конвейере 53 года! Кстати, иногда эту машину называли не «буханкой», а «батонком» за характерную «нарезку» поперечных ребер жесткости на крыше.

из вершин Эльбруса. А затем спустился вниз.

Однако к конвейеру машина шла долго. Проектирование началось еще в 1958 году. Экспериментальные внедорожники имели три двери (одна — со стороны водителя). Существовал и вариант с независимой торсионной подвеской, но она оказалась капризной и ненадежной. Более того, в Ульяновске разрабатывали упрощенную и дешевую модель UAZ-460 для народного хозяйства, но в процессе доводки она превратилась просто в «гражданский» модификацию военного «козлика».

После развала Союза обнищавшее село и ставшая ненужной

армия резко сократила заказы. Чтобы свести концы с концами, предприятие попытались переориентировать на гражданскую продукцию — в конце 90-х появились

Настоящие перемены пришли на завод вместе с деньгами новых хозяев. Производство стало «гражданским»

серия 3160/62 «Симбир» и мини-вэн UAZ-3165, был облагоустроен «козлик» UAZ-3151.

Но настоящие перемены пришли на ульяновский завод только



▲ Прототип UAZ-450

Локатая крыша и сложная облицовка радиатора, конечно же, в серию не пошли



▲ Восхождение

В 1974 году автомобили UAZ без спецподготовки покорили Эверест. Была среди них и «буханка» — UAZ-452

в 2001 году вместе с деньгами новых хозяев из холдинга «Северсталь-авто» (ныне — Sollers). С ноября 2003-го там организован серийный выпуск глубоко модернизированного «козлика» под брендом UAZ Hunter, место непопулярного «Симбира» занял UAZ Patriot. Созданы новые производственные мощности для выпуска современных агрегатов, модернизированы конвейер и окрасочный цех.

Всего же за 70 лет в Ульяновске было изготовлено более 4 млн машин. И конечно, большое количество боеприпасов.

Праздник на колесах



Свой юбилей UAZ отметил пробегом на дизельных Patriot по побережью Байкала и Тажеранским степям. Видны здесь красивейшие, а дороги местами такие, что проще ехать по полю рядом с официальной трассой. Впрочем, ульяновской машине по плечу хоть тракторная колея, хоть каменный подъем — хватили бы клиренса. Приятно, что 500 км настоящего бездорожья машины преодолели без поломок. Если не считать десятка пропоротых колес...

Совсем другая «Газель»

Сегмент коммерческих машин грузоподъемностью не более 1,5 т в СССР планировали освоить еще в 80-х годах прошлого века. Разработать семейство таких автомобилей -

лей поручили специалистам УАЗа и НАМИ, а для их производства начали строить завод в Кировобаде (Азербайджан). В 1986 году уазовцы уже вовсю испытывали прототипы, а к работе над машиной подключили британскую фирму IAD. Почти построенный завод так и не начал работу. В 1989-м выпуск уже модернизированной машины попуку-



▲ UAZ-3165

вовне мог заменить «буханку» и даже стать конкурентом «Газели»

старым способом организовали на военном предприятии в Бранске под маркой БАЗ, но без финансирования захлебнулись и этот проект. Документация передали на ГАЗ, где уже были свои наработки. Серийные горьковские машины получились совсем иными.

◀ KIA3-3727

Первые опытные машины изготовили в НАМИ, остальные — на УАЗе

