

DEFENDER DC100 — БУДУЩЕЕ КУЛЬТОВОГО ПРОХОДИМЦА



10 (96) ОКТЯБРЬ 2011

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

4x4 ПОЛНЫЙ ПРИВОД

WWW.4X4PRIVOD.RU

СТР. 102

ЗВЕРЕНЬШИ
ТЕСТ ПИТБАЙКОВ
FORSAJE



УАЗ — 70 ЛЕТ

ВСЕГДА УБИТЫЙ, ВСЕГДА ЖИВОЙ!



VOLKSWAGEN TOUAREG
ТУРБОДИЗЕЛЬНЫЙ ЭКСПРЕСС



MERCEDES-BENZ ML 250
1170 КМ НА ОДНОМ БАКЕ



JEEP COMPASS & LIBERTY
МИМИКРИЯ ПОД ГРАНДОВ

10 (96) ОКТЯБРЬ 2011

4x4 ПОЛНЫЙ ПРИВОД

СЛАВНОЕ МОРЕ, А ТАКЖЕ УАЗ

ОТМЕЧАТЬ ЮБИЛЕЙ ГЛАВНОГО ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ ВНЕДОРОЖНИКОВ – УЛЬЯНОВСКОГО АВТОЗАВОДА – ОТПРАВИЛСЯ ГЛАВНЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ УАЗОВОД АНДРЕЙ ФАРОБИН. НА БАЙКАЛЕ ЕМУ ПРИШЛОСЬ ОТТЕСТИРОВАТЬ 9-ГРАДУСНУЮ ОЗЕРНУЮ ВОДУ, 45-ГРАДУСНУЮ НАЛИВКУ И, ПОНИМАЕТЕ САМИ, UAZ PATRIOT С ДИЗЕЛЬНЫМ МОТОРОМ IVECO.

АВТОР: АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: АВТОР И УАЗ

ОЗЕРО ИЛИ «МОРЕ»?

Байкал – одно из тех мест в нашей необъятной по размерам стране, которое манит многих. Красоты озера, именуемого местными не иначе как «море», могут трогать больше или меньше, но они на слуху. Все слышаны о заповедных берегах, о чистой воде, остающейся таковой даже после запуска печально знаменитого целлюлозного комбината, о необычайной для континентального водоема глубине. Все вместе это, наверное, и составляет славу Байкала.

КАК ОТМЕТИТЬ ЮБИЛЕЙ

В этом году исполнилось 70 лет Ульяновскому автомобильному заводу. Признаться, как человек, мягко говоря, равнодушный к марке, я с любопытством и тайной надеждой на что-то необычное ждал приглашения на праздник по случаю юбилея. Банкет в роскошном ресторане? Не дурно, но до неприличия банально. Очередная экскурсия на завод? Тоже не то: бывал и не раз. В итоге настал день, когда я, так же как и мои коллеги по перу, получил предложение, от которого просто невозможно было отказаться. Круглую дату решили отметить на Байкале в специально организованном по этому случаю «Парке внедорожных приключений», который в общей сложности просуществовал на берегу «моря» около двух недель, принимая то пищу и снимающую братию, то наиболее важных для завода поставщиков





Путь на турбазу. Вверху: омуль в разных видах



Самая подходящая дорога для «Патриота»



Ведущий нашей колонны, кажется, впал в шаманизм: у каждого культового места он тормозил и привязывал ленточку



Колесам и металлу 9-градусная вода не страшна, чего не скажешь о людях

комплектующих, то лучших дилеров готовой продукции.

Как сказал во время трансфера из иркутского аэропорта генеральный директор дистрибьюторского центра УАЗ Антон Карпов, наступил тот редкий случай, когда поездка организована не ради тест-драйва автомобилей, но для получения положительных эмоций, в чем не последняя роль отводится созерцанию первозданных пейзажей Байкала. Но, конечно, праздник без главных виновников торжеств – автомобилей УАЗ – невозможен. На берегу «моря» нас ждали новенькие UAZ Patriot с дизелями Iveco под капотами. Пусть не эти модели прославили УАЗ, но на сегодняшний день они являются флагманами марки, поэтому их тотальное присутствие в «парке» в качестве транспортных единиц оправдано.

BACK TO THE USSR

День приезда – адаптация: все-таки пять часов разницы во времени со столицей дают о себе знать. Первая встреча с Байкалом явилась для меня легким шоком, и отнюдь не открывшиеся ландшафты стали тому виной. Я был в этих краях 21 год тому назад. Думал, за столько лет, в течение которых страна стала другой, здесь выросли пусть не звездные отели, но хотя бы многочисленные турбазы, сильно развилась инфраструктура туризма, ведь место-то знакомое, всемирно известное. Конечно, что-то изменилось, но не радикально! На берегу нас встре-



тил большой и уютный, составленный из покосившихся одноцветных, выгоревших на солнце деревянных изб поселок, с полуразвалившимися заборами, с пыльными грунтовыми дорогами. Турбаза в итоге все же нашлась, и вполне комфортная, с очаровательными двухэтажными домиками со всеми удобствами, но дороги к ней нет вовсе. Добираться пришлось на «Патриотах», двигаясь прямо по урезу воды, буксуя в гальке, на которую накатывали холодные байкальские волны. Может, оно и здорово, что все так по-прежнему дико, значит, природы оста-

лось больше, но все же я был удивлен. Справедливости ради стоит заметить, что, по разговорам, противоположный юго-восточный берег ощутил на себе натиск новых времен сильнее: там и отели, и базы отдыха, и коттеджи. Он, кстати, вообще более комфортный для отдыха, поскольку берег там песчаный, а не галечный, более пологий, мелкий, отчего вода там теплее. А с нашей стороны все суровее и глуше.

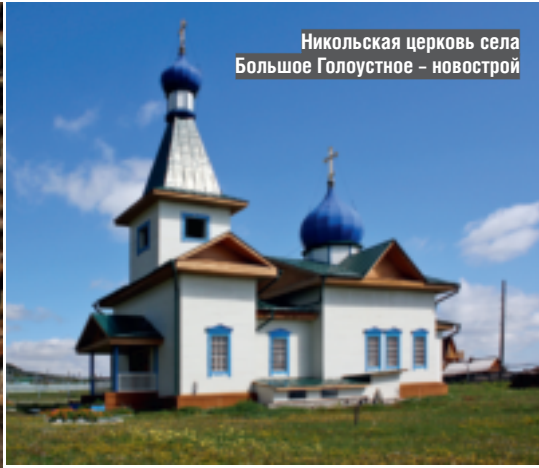
9° ПРОТИВ 45°

Конечно, не удержался и вслед за коллегами полез в воду ощутить на себе ледяной привет Байкала, хотя и прекрасно знал, на что иду. Пару минут вытерпел: в 9-градусной воде особо не поплаваешь, хотя были в нашем коллективе люди уж слишком горячие, способные на большее. Правда, это уже после бани, но я до нее не большой охотник.

Слава богу, времена обреченной на неудачу борьбы за всеобщую трезвость прошли, и можно писать, ничего не скрывая. Только ступили на территорию нашей гостеприимной турбазы, куда по так и непонятой мною причине въезд нашим машинам бал запрещен, хотя там обнаружились два местных узника, как нас сразу провели к столу. Пара стопок байкальской 45-градусной наливки под луцненные кедровые орешки сразу настроила мысли на правильный лад: праздник начался. Но расслабляться не следует: завтра за руль, а сегодня надо еще суметь взойти по крутому трапу на борт неболь-



В Тажеранских степях



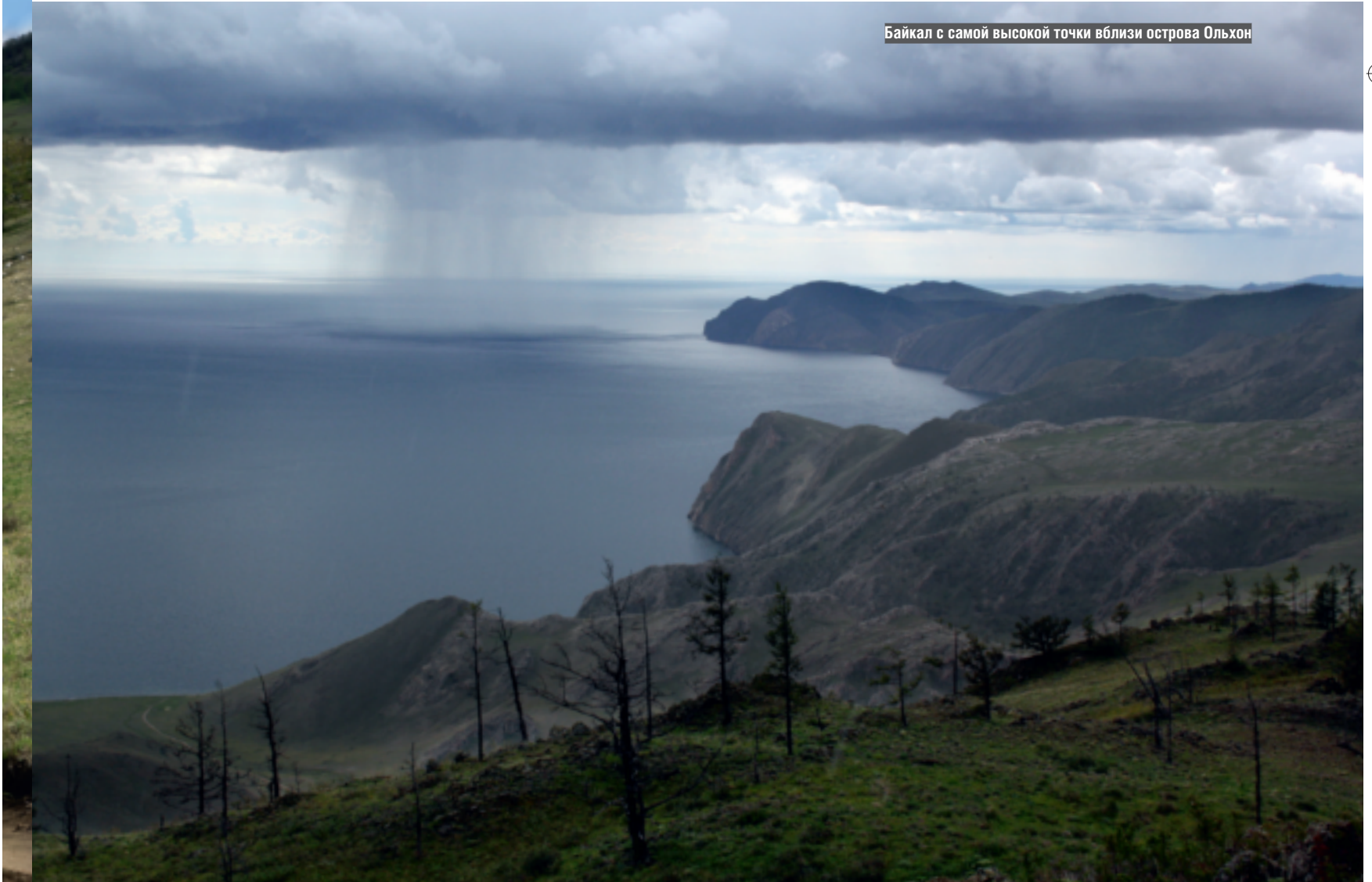
Никольская церковь села
Большое Голоустное – новострой



«Как здорово, что все мы здесь сегодня собрались»



Внедорожной прогулке предшествует «морская»



Байкал с самой высокой точки вблизи острова Ольхон





Не зря многие стремятся на Байкал: там действительно необычайно красиво!

шого теплоходика, который должен доставить нашу повеселевшую компанию к языческой пещере, что в нескольких километрах южнее по нашему же берегу.

Едва отвалили от берега, эхолот (как человек, интересующийся водным транспортом, я сразу проник в рубку) потерял данные о глубине.

– Неисправен? – спрашиваю капитана.

– Почему? Он настроен на 200 метров, а тут уже больше, – последовал ответ. И это менее чем в сотне метров от берега! Вот это глубины! Хорошо ходить по Байкалу: шанс наскочить на мель столь мал, что им можно пренебречь. Для справки, раз уж об этом зашла речь, сообщу, что максимальная глубина «моря» составляет 1637 метров. Здесь хранится 23 000 км³ пресной воды, что составляет 20% ее запасов на нашей планете (без ледников).

Прогулялись до пещеры, кажется, напугав и расстроив некую парочку туристов, топающих по берегу с огромными рюкзаками за плечами.

Они шли-шли, думали, вот-вот им откроется таинственная пещера, столь труднодоступная, а тут уже резвится развеселая и немаленькая компания молодых людей в темно-зеленых рубашках и бейсболках. Откуда ж им было знать, что поблизости открылся «Парк внедорожных приключений»? Простите, ребята: 70-летний юбилей один раз бывает.

ДОРОГОЙ «ПАТРИОТА»

На следующий день – в путь. По береговой линии, как мы ехали до турбазы, далеко, конечно, не пробраться – уходим в глубь материка, чтобы через десятки километров вновь выйти к «морю». Дорога – как раз та, на которую рассчитан «Патриот». Не слишком засадная, но и не самая простая, особенно для новичка. Дождь, хорошо проливший с утра, только добавил драйва, иначе было бы просто жестко и пыльно, а так в самый раз. Разнообразят маршрут многочисленные броды через быстрые речки с камени-

стыми руслами. Здесь движение колонны, конечно, замедляется, поскольку все выходят фотографировать процесс форсирования. В общем, с точки зрения реального оффроуда, – не бог весть что, но весело и азартно, что и требуется, учитывая формат мероприятия. Примерно на 200 км пути, с остановкой на полевой (скорее, береговой, поскольку мы вновь вышли к Байкалу) обед, уходит весь световой день. Природа местами сильно напоминает Карелию, но когда выезжаешь к «морю», понимаешь, что ты находишься на другом меридиане. Уже в свете фар прибываем в палаточный лагерь, разбитый на берегу. Виды во все стороны просто завораживающие, но это особенно ясно будет утром, а в темноте невозможно отвести глаз от Байкала, подсвечиваемого лунным светом, пробивающимся сквозь словно по заказу повешенное и недвижимое облако. Конечно, плотный ужин, тосты во здравие УАЗа, потом костер, разговоры на самые разные темы. Кстати, пользу-



Некоторые ехали так, что вода переливалась через капот. И ничего, УАЗ стерпел

ясь моментом, отдельная благодарность тем, кто организовал этот лагерь: комфорта в нем было не намного меньше, чем на стационарной турбазе. Молодцы!

Для закрепления материала – марш-бросок к острову Ольхон, самому крупному на Байкале. Ландшафт разительно изменился: вместо сопков, поросших лесом, во все стороны развернулась холмистая Тажеранская степь. Дороги разбегаются во всех направлениях, но наши инструкторы из московского клуба Trophy-Life заранее все разведали, прописали треки, и теперь мы не плутаем, а сразу попадаем в самые живописные места. Описывать их – дело неблагодарное, тем более что в нашем распоряжении есть фото, иллюстрирующие маршрут. К сожалению, погода несколько подкачала: взобравшись на самую высокую точку местности, мы не смогли толком различить сквозь пелену тумана и дождя сам

Ольхон, открывающийся за ним пролив Малое Море с разбросанными по нему островками. Но все равно было здорово!

УАЗОВОДАМ И УАЗОВЦАМ!

Наверное, надо что-то написать про автомобили. Про сам «Патриот» с дизелем Iveco F1A повторяться не буду (см. «ПП 4x4» №3 за 2009 г.), это удачное сочетание. Что приятно удивило: находясь в руках людей с разными навыками вождения, пройдя довольно жесткий маршрут, уазики практически не ломались. Три года назад я принял участие в заводском пробеге на UAZ Patriot по Тянь-Шаню (см. «ПП 4x4» №8 за 2008 г.). Тогда к качеству машин было много вопросов, механики экспедиции трудились не покладая рук. Ныне они катались вместе с нами, наслаждались пейзажами и почти не притрагивались к автомобилям, поскольку последние, по большому счету, не требовали никакого вмешательства в работу.

За время существования «Парка внедорожных приключений» машины несколько раз гоняли на сервис в Иркутск, но там, как правило, дело ограничивалось осмотром. Не скажу, что надежность UAZ Patriot достигла мировых стандартов, но для автомобиля отечественного она вполне достойная, впрочем, из меня плохой судья, поскольку я пристрастен, имея машину этой марки в личном парке. Лучше сообщу о том, что с будущего года вместо Iveco F1A планируют ставить 3M3-51432 с common rail. А еще по случаю 70-летия марки выпустят 1000 автомобилей юбилейной серии. Они будут отличаться от собратьев литыми дисками колес оригинального дизайна, эксклюзивной обшивкой салона, наличием объемного золотистого логотипа «70» и рядом других незначительных, но приятных особенностей. Не пропустите, поклонники УАЗа! С юбилеем вас! И вас, заводчане, конечно тоже! **4x4**



УАЗ: ОТ ЭЛЬБУСА ДО «ЯГУАРА» И ДАЛЬШЕ

В июле 1941 года Государственный комитет обороны СССР принимает решение об эвакуации из Москвы ряда предприятий. В октябре часть коллектива ЗИСа вместе с оборудованием прибывает в Ульяновск. К маю следующего года было собрано пять первых ЗИС-5. В июле темпы сборки возросли до 20–30 машин в сутки. Ульяновский филиал №4 ЗИС (УльЗИС) официально назначен головным предприятием по выпуску ЗИС-5. К концу 1942 года на заводе трудилось уже около 4 тысяч человек.

22 июня 1943-го ГКО принимает решение о создании в Ульяновске автомобильного завода. Городской исполком выделяет за рекой Свягой 200 га земли, на которых разворачивается промышленное и жилищное строительство.

В мае 1943 года был выпущен опытный образец дизельного грузовика УльЗИС-253 – первый собственный автомобиль Ульяновского автозавода. Этот 3,5-тонный грузовик оказался весьма удачным по ходовым качествам, но заводу было поручено освоить и наладить выпуск автомобилей ГАЗ-АА. ЗИС-5 передали на Урал, в город Миасс.

26 октября 1947 года с главного конвейера сошел первый ГАЗ-АА, а к 13 марта 1949 года объем выпущенных полуторок достиг 10 тысяч. На октябрьской демонстрации впервые показали опытный образец однотонного грузовика УАЗ-300. В 1950 году он успешно прошел дорожные испытания, но до серийного производства не дотянул.

В 1955 году Ульяновскому автозаводу было поручено освоить выпуск ранее производившихся в Горьком автомобилей повышенной проходимости ГАЗ-69 и ГАЗ-69А. С этого момента УАЗ официально специализируется на производстве малотоннажных автомобилей повышенной проходимости. В сжатые сроки проводится цикл опытно-конструкторских работ по созданию нескольких разновидностей автомобилей: санитарного, грузового, фургона, микроавтобуса.

Уже в 1959 году уазики экспортировались в 22 страны мира. Автомобили имели хорошую репутацию, поскольку по своим ходовым качествам превосходили многие зарубежные аналоги и при этом отличались неприхотливостью в эксплуатации и простотой ремонта.

В конце 1961 года с конвейера сошли грузовик с бортовой платформой УАЗ-451Д и фургон УАЗ-451. Модификации этих автомобилей выпускаются на заводе и сегодня.

2 ноября 1971 года на заседании техсовета принято решение о безостановочном переводе производства с автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А на автомобили УАЗ-469 и УАЗ-469Б. Новые внедорожники успешно прошли государственные испытания. 15 декабря следующего года с главного конвейера сошла налаженная партия УАЗ-469.

18 февраля 1974 года завод выпустил миллионный УАЗ. Этим автомобилем был УАЗ-452.

В августе 1974-го три УАЗ-469Б поднялись по серпантинному склону Эльбруса на высоту 4000 м над уровнем моря. Чистое время подъема составило всего 38 минут.

В 1983-м группа конструкторов УАЗа получила правительственные награды за создание плавающего автомобиля «Ягуар». Машина предназначалась для армии, в частности, для пограничников. К сожалению, ее производство не было

развернуто, живой «Ягуар» можно увидеть в заводском музее.

В 1993 году УАЗ-469 модернизировали, создав УАЗ-31514. Среди прочих появились модификации с передней пружинной подвеской. Но родоначальником новой модельной линейки стал УАЗ-3160, сошедший с конвейера 5 августа 1997 года. Этот автомобиль был удостоен малой золотой медали на международной ярмарке «Европа – Азия – Транзит» в Екатеринбурге. На следующий год появилась дизельная версия – УАЗ-31604. Попутно идет освоение малых серий (например, УАЗ-3153).

Наступил год 2000-й. ОАО «Северсталь» приобретает пакет акций автозавода.

В сентябре 2001-го на VII Московской промышленной выставке-ярмарке UAZ Simbir награжден золотой медалью.

20 ноября 2003-го с конвейера сошел последний автомобиль УАЗ-31512. За ним следовал первый UAZ Hunter.

О дальнейших событиях вы знаете, поскольку в это время появился наш журнал и мы, конечно, регулярно публиковали и публикуем материалы о событиях, происходящих у нашего главного завода по выпуску внедорожников.