



# Перевернуть страницу

Константин СОРОКИН  
 Фото автора и компании Sollers

УАЗа юбилей: ровно 70 лет назад, ранней осенью 1941 года, в Ульяновск из Москвы был эвакуирован автозавод имени Сталина. Отметить свой юбилей ульяновцы предложили на западном побережье озера Байкал — поездкой на Патриотах с дизельными двигателями Iveco, которые тоже совсем скоро станут частью заводской истории.

**К**то из жителей российской глубинки не мечтал о дизельном УАЗе? В разное время «козлу» сватали агрегаты российского, итальянского, австрийского, немецкого, японского, польского и даже китайского происхождения. Но импортные моторы на тяжелом топливе были доро-

гими, а отечественные — ненадежными. Впрочем, сельчане неплохо отзывались о польском турбодизеле Andoria (AP №10, 2005), который серийно устанавливался на Хантер: мотор полюбился за простоту, ремонтопригодность и «всеядность». Ну а наиболее удачной стороной переделки сам УАЗ с дизе-

лем Toyota 1 KZ-TE — самый энерговооруженный в «стаде».

С августа 2008 года уазовцы решили переходить на итальянские дизели Iveco FIA — те самые, что ставят на коммерческие автомобили Fiat Ducato, собираемые Sollersом. Оснащенные ими внедорожники УАЗ Patriot уже разошлись

семильсячным тиражом (бензиновых машин продано в пять раз больше), но полноценно поездить на дизельном Патриоте мне удалось только сейчас.

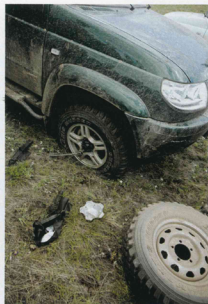
Место для юбилейных покатушек ульяновцы выбрали знатное: на восток от Иркутска простирается дороги такого качества, что уже через пару десятков

километров у автомобиля вылезает не только «детские», но и взрослые проблемы. У пассажиров, к слову, тоже!

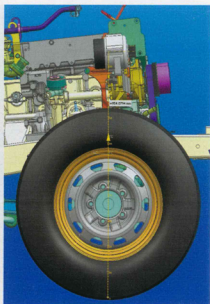
Решил отдохнуть от несносимой тряски, остановившись в конце пыльной грунтовки, открываю дверь — и поднимаю вверх большой палец: дверные уплотнители на Патриотах наконец-то научились ставить как надо! Резинки теперь не «зажываются» в проемах и эффективно уплотняют стыки (негерметичность кузова Патриота, помните, сильно досаждала во время заводской поездки — AP №17, 2009). Хорошо «продубавив» по грейдеру, отметил, что перестала стучать дверь багажника, подстаканник больше не «выстреливает» на неровках, а пластиковые «ляжки» заднего бампера не отламываются от вибрации. А вот дребезг шарниров рулевого вала на машине с пробегом в 5000 км — конфуз. Особенно после заваяния завода об ужесточении контроля за качеством сторонних комплектующих.

Взгляните-ка, в какие «шуты» крутятся димерами УАЗа «обуть» Патриоты! На тайваньских шинах Maxxis Bucksnot Middle УАЗ выглядит настоящим мячом — и бдло считает по острым камням (за 700 км пробега я перезал только одну боковину — неплохой результат), эффективно вспарывая плотный песок и неплохо балансируя в скоростных грунтовых поворотах. Однако в грязи машина становилась положей на деревенского вальса, бредущего домой с амплитудой от забора до забора: пару раз на выходе из безобидного поворота я едва не присосился боком к природной березе. Что происходит? Остановившись на сухом пятнышке, выворачиваю передние колеса до упора и начинаю рассматривать протектор. Ей богу, древние петроглифы на байкальском утесе Саган-Забя расшифровать было проще! Борода и «шашечки» правильные, и ламели широкие. Даже боковые грунтозацепы есть. А «держак» нет! На безобидных пологих косогорах машина тут же свалилась под уклон и впрямь отказывалась выбираться из колма.

В общем, модные «кроссовки» на российский бездорожье придется менять на что-то более практичное. Нужен дизельному Патриоту и более интимный вкроссовку. Дело в том, что из-за компоновочных особенностей мотора глубину преодолеваемого брода на этой машине

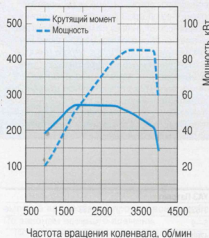


В степи, простирающейся вдоль западного побережья Байкала, очень много острых камней! Чуть звянут — доставай домкрат!



Генератор на новом моторе 3M3-51432 закреплен на 129 мм выше, чем на дизеле Iveco. Дай богу, чтобы это было не единственным достоинством заводского мотора

### Внешние скоростные характеристики двигателя Iveco F1A



Мотор Iveco F1A был разработан подразделением Powertrain Technologies концерна FIAT. Именно такой двигатель стоит на радиационном грузовике Fiat Ducato, который сейчас проходит ресурсный тест на Дмитровском автополигоне



Шаман Приюльня Валентина Хагдаева я готов был слушать часами; рассказы этого человека похожи на урок краеведения, который ведет хороший и увлеченный преподаватель. Но как только коллеги и просили Валентина что-то предсказать или почитать по рукам, я тактично отходил в сторону







Добраться на колесах до базы отдыха «Жемчужина Байкала», расположенной вблизи села Большое Голоустное, можно только по береговой линии. И только при низкой воде

задает не вентилятор системы охлаждения и не патрубок забор воздуха, а низко висящий генератор: когда наши машины заезжали в воду, инструкторы готовились к худшему. Если в комбинации приборов загорится красная лампа зарядки, то можно готовиться к ночевке в лесу — до базы на одном аккумуляторе не дотянем. Единственное, что можно сделать перед преодолением глубоких бродов... — надеть на генератор защитный «намордник» из пластиковой бутылки.

Неужели за три года производства эту проблему нельзя было решить? Ведь существует же стадия доводочных испытаний! Особой прити от 116-сильного дизеля Iveco я не ждал — ее и не было. Конечно, на фоне своих конкурентов итальянский мотор выглядит довольно тихим и не до-

скаждает вибрациями — раздражающего звука нет ни на одном из органов управления. Но три езды в условиях бездорожья... Нет, дизель не слаб — он просто неудобен. Если на коммерческой технике вроде Ducato силовой агрегат работает главным образом в режиме статичных нагрузок, то при езде по бездорожью тягу нужно дозировать, причем дозировать точно. Левый край моментной кривой у итальянского дизеля пологий, и, двигаясь на низких оборотах (даже при включенном демупльтипликаторе), трудно понять, находится ли мотор в турбоиме или уже готов выдавать заявленные 270 Нм. Уверенность бы «чужок передаточное отношение главной передачи — но тогда Патриот станет неудобным на асфальте, ведь его двигатель при обгонах и так работает с перекутом.



Чтобы увидеть Байкал, мало на него приехать: нужно еще привезти с собой хорошую погоду. Мы привезли!



С хода дизельный Патриот в состоянии преодолеть практически любой грязевый участок. Но там, где требуется аккуратное маневрирование, тут же дают себя знать недостатки низкие сцепные свойства шин Maxxis Buckshot Mudder

## Паспортные данные

Автомобиль	УАЗ Патриот		
Модификация	31631	31638	
Число мест	5—9	5—9	
Размеры, мм	длина	4700	
	ширина	1953	
	высота	1910	
	колесная база	2760	
Дорожный просвет	1650/1600	1620/1600	
Угол выезда, град.	210	210	
Угол съезда, град.	35	35	
Снаряженная масса, кг	2245	2165	
Грузоподъемность, кг	600	600	
Масса буксирного прицепа, кг*	750/1500	750/1500	
Двигатель	Iveco F1A	3M3-5143Z	
Расположение	спереди, продольно	сзади, продольно	
Число и расположение цилиндров	4, в ряд	4, в ряд	
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2278	2235	
Степень сжатия	18:1	19:1	
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	116/85/3900	114/83/3500	
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	270/1800-2800	270/1800-2800	
Коробка передач	механическая пятиступенчатая		
Передаточные числа	I	4,16	4,16
	II	2,27	2,27
	III	1,43	1,43
	IV	1,00	1,00
	V	0,88	0,88
Задний ход	3,83	3,83	
Главная передача	4,11	4,63	
демупльтикатор	1,94	1,94	
Привод	подключаемый полный	подключаемый полный	
Передняя подвеска	зависимая пружинная	зависимая пружинная	
Задняя подвеска	зависимая рессорная	зависимая рессорная	
Передние тормоза	дисковые	дисковые	
Задние тормоза	барабанные	барабанные	
Максимальная скорость, км/ч	135	н.д.*	
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	12,5	н.д.
	загородный цикл	9,5	н.д.
Емкость топливного бака, л	87	87	
Тип топлива	дизельное	дизельное	
* Без тормозов с тормозами			
* Н.д. — нет данных			

Вход — коловать с электронной педалью газа. То есть так скорректировать настройку рессората, чтобы в зоне низких оборотов двигатель всеведь регайрировал на увеличение подачи топлива. И делать это лучше не математически, а экспертно: например, силами бурятских шаманов, ведь служители культа острова Ольхон умеют проникать в чужое сознание и даже предсказывать будущее — по крайней мере, так утверждали мои коллеги, общавшиеся с одним из медумов.

Но, увы, заводы не будут заниматься ни настройкой акселератора, ни влагозащитой генератора. Будущие итальянские дизели я могу предсказать даже без шаманов — и мой туинский опыт с квалвинем (AP №17, 2011) тут ни при чем. Так как Сомерс только что «развесься» с ФИАТОМ, дизели Iveco на УАЗы ставить больше не будут — и в самое ближайшее время под капотом Патриота появится российский мотор, завезенный 3M3-5143Z. Услышав это название, «колхозоводы» со стаммен испуганно вздрогнут, поскольку старый «пятьсот четырнадцатый» дизель попортил им столько крови, что был проклят даже ремонтниками. На Патриоты будут ставить его обновленную версию, оснащенную системой питания саппорт пил и отвечающую экологическому классу Euro 4. По заявленным характеристикам Евро-3M3 очень близок к двигателю Iveco, однако, вспоминая разбор выходных параметров на старых заволовских дизелях, в стабильности отличия верится с трудом. В приемлемый ресурс тоже.

Но в группе Сомерс этих опасений не разделяют: по словам маркетологов, только за последний год покупательский интерес к дизельной программе вырос на 35%, и в том, что 3M3-5143Z найдет спрос, они уверены. А еще ульяновский Патриот ждут серьезные интервенные изменения, так что 2012 год для этой машины, скорее всего, станет рубежом смены поколений. □

## Эхо войны

Игорь ВЛАДИМИРСКИЙ

Уже в первые месяцы Великой Отечественной войны из западных районов страны начали эвакуировать стратегически важные заводы. В октябре над Москвой нависла угроза захвата, было принято решение срочно переоборудовать столичные предприятия, среди которых одним из крупнейших был ЗИС (имени Сталина). Кроме автомобилей там производили боеприпасы, оснастку для выпуска вооружения, а также подковы и литые для авиационных и танковых заводов.

Для эвакуации ЗИСа выбрали четыре площадки — в Шадринске (будущий УралАЗ), Троицке, Миассе (будущий УралАЗ) и в Ульяновске. Всего с завода было вывезено в том 12800 единиц оборудования — отправка шла круглосуточно, в разгрузку на местах осуществляли в основном вручную с помощью деревянных катков, тросов и веревек.

Ульяновск тогда был небольшим (наименование — 105 тысяч человек) районным центром Куйбышевской области, поэтому большая часть рабочих была перевезена из Москвы — всего в Ульяновск приехало 50 тысяч человек, включая женщин и детей. Стройматериал в чистом поле, причем на первых порах, пока не были смонтированы дизельная электростанция и котельная, электроэнергией обеспечивала дизель-электростанция, а для обогрева цехов приспособили трубы, по которым шел пар от списанных паровозов.



Новый завод получил название Ульяновский ЗИС — в феврале 1942 года здесь начал производство боеприпасов, а в марте был запущен инструментальный цех. Сборку грузовиков ЗИС-5 из привезенных ранее московских комплектующих освоили в мае 1942 года, причем поставки силовых агрегатов из Миасса задержива-



Первая продукция завода — грузовик ЗИС-5 и его упрощенная версия ЗИС-5В с деревянной кабиной (на фото). С мая 1942 по февраль 1944 года в Ульяновске сделали более 10 тысяч тректоров

лись, потому первые машины сходили с деревянных ступеней без моторов и коробок передач. Главный сборочный конвейер был запущен в октябре — в сутки с него могло сойти до 60 грузовиков. Тогда же было завершено комплектование и других цехов. Вдумайтесь — с момента закладки завода и до начала ритмичного



Перевоза производства полугорюк ГАЗ-АА из Горького в Ульяновск начали еще осенью 1945 года, а спустя два года стартовал массовый выпуск этих машин с постепенным увеличением доли комплектующих собственного производства

выпуска автомобилей прошел всего год! По законам военного времени.

Почти сразу в Ульяновске начались работы по созданию дилемного грузовика нового поколения. Были даже изготовлены несколько прототипов, но впоследствии все наработки по машине «уехали» на ЗИС. Еще один интересный факт: в конце 1943 года на УАЗ-ИСе собрали несколько сотен грузовиков Studebaker, поступивших из США по ленд-лизу. А в феврале 1944 года строительство завода в Миассе было полностью завершено, и сборку ЗИСов решили перевести за Урал.

После войны протставившие мощность было решено закупить выпускком столь необходимых стране полугорюк ГАЗ-АА — это решение навсегда предопределило родство ульяновских машин с продукцией ГАЗа. Первые газики сошли с конвейера в октябре 1947 года. А спустя семь лет к грузовикам присоединились и пассажирские автомобили — в конце 1954 года началась сборка внедорожников ГАЗ-69. Тогда же на заводе

наконец-то был создан отдел главного конструктора — пришла время проектировать собственные модели под маркой УАЗ.

Первенцем стало знаменитое семейство УАЗ-450 вагонной компоновки, производство которого началось в 1958 году и в модернизированном виде продолжается до сих пор. Специально для «буханок» и «головастика» был возведен новый цех кузовной штамповки, а летом 1962 года для снижения трудоемкости был запущен уникальный многосуровый сборочный конвейер, которого тогда не было ни на одном автозаводе в СССР — и который работает и ныне.

За 70 лет в Ульяновске было выпущено более четырех миллионов автомобилей. В прошлом году силами девяти тысяч рабочих произведено 55 тысяч внедорожников и грузовиков, а чистая прибыль составила 1 млрд 370 млн рублей. План на этот год — 57 тысяч машин.



Выпуск внедорожников ГАЗ-69 и 69А в Ульяновске начался в 1954 году. С небольшими изменениями машины производились на конвейере 19 лет — всего выпущено 597 тысяч автомобилей с нижневальным мотором от Лодовы (2,1 л, 52 л.с.) и трехступенчатой коробкой передач



Семейство УАЗ-450 появилось в 1959 году. Это был прорыв ульяновских конструкторов — до этого никто в мире seriously не выпускал полноприводные автомобили вагонной компоновки. На фото — медицинский микроавтобус УАЗ-450А (1958—1966 гг.)



Легендарный УАЗ-469 (2,4 л, 75 л.с.) начали выпускать в декабре 1971 года — на долгие годы этот автомобиль стал основой производственной программы завода. Машины не продавали частникам вплоть до модернизации 1985 года — для этого в десерт наконец-то появились запатрированные заявки



Первая эмблема ульяновского завода — такие «птички» устанавливались на автомобили УАЗ-450 и 451. Начальная эмблема в виде стилизованной буквы «У» появилась в 1966 году с переходом на модернизированное семейство 452. Выпускавшимся тогда «козликам» полагалась только выштамповка «УАЗ» на передней нижней капоте, хотя во всей документации машины продолжали называть ГАЗ-69