

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 10,00 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 215

СССР  
И СОЦСТРАН



## УАЗ-33036

УЛЬЯНОВСКИЙ «ГОЛОВАСТИК»  
КОНКУРЕНЦИЯ — ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА  
ВТОРАЯ ПОПЫТКА

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №215, 2017

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия  
Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу  
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем  
приобретать выпуски в одном и том же  
киоске и заранее сообщать продавцу  
о вашем желании покупать следующие  
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем  
вопросам о коллекции заходите на сайт  
[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону  
горячей линии в Москве:

**8-495-660-02-02**

Телефон бесплатной горячей линии  
для читателей в России:

**8-800-200-02-01**

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои  
контактные данные для обратной связи  
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон «горячей линии» в РБ:  
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:  
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,  
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,  
«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казакско-Германское предприятие  
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.

Розничная цена: 114,99 грн,  
10,00 бел. руб., 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право  
увеличивать рекомендуемую цену  
выпусков. Редакция оставляет за собой  
право изменять последовательность  
выпусков и их содержание, а также  
приложения к выпускам  
Неотъемлемой частью выпуска является  
приложение — модель-копия автомобиля  
в масштабе 1:43

Представленные изображения модели  
могут отличаться от реального  
внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 25 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © hdmrmaps.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная  
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра  
Павленко и Максима Шелепенкова**



Данный знак информационной  
продукции размещен  
в соответствии с требованиями  
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.  
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,  
причиняющей вред их здоровью  
и развитию». Коллекция для взрослых,  
не подлежит обязательному подтверждению  
соответствия единым требованиям  
установленным Техническим регламентом  
Таможенного союза «О безопасности  
продукции, предназначенной для детей  
и подростков» ТР ТС 007/2011  
от 23 сентября 2011 г. № 797

**3D графика: Наиль Хуснутдинов**

Дата выхода в России 16.08.2017

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Автомобиль УАЗ-33036 грузоподъемностью 1,3 т — это отчаянная попытка Ульяновского автомобильного завода составить конкуренцию «Газели», которая в середине 90-х годов стремительно завоевывала рынок малотоннажных грузовиков.**

### Чужими руками

В 1985 году Ульяновский автомобильный завод провел частичную модернизацию всех своих малотоннажных грузовиков и микроавтобусов (УАЗ-3741-01, УАЗ-3962-01, УАЗ-2206-01 и УАЗ-3303-01). Модернизированные машины получили более мощный двигатель УМЗ-414 (80 л.с.) с закрытой системой охлаждения и вентиляции картера, с сухим воздушным фильтром, сцепление с гидроприводом, а также тормозную систему с отдельным приводом, вакуумным усилителем и автоматической регулировкой зазоров.

На модернизации выпускаемых уже не первое десятилетие машин настаивали руководители отрасли. Сам завод, по сути, не был в этом заинтересован, ведь спрос на ульяновские внедорожники и так опережал возможности производства. Ради увеличения выпуска полноприводных автомобилей в 1982 году даже пришлось расстаться с семейством УАЗ-451 с колесной формулой 4х2. И все равно полноприводные машины оставались в дефиците. Чтобы год от года

наращивать производство малотоннажных грузовых автомобилей, завод был вынужден сдерживать выпуск цельнометаллических фургонов и микроавтобусов в пользу более простых и более выгодных бортовых грузовиков УАЗ-3303-01.

Так, в 1985 году собрали 20 982 бортовых автомобиля УАЗ-3303-01, в то время как фургонов УАЗ-3741-01 — всего 3742 шт., санитаров УАЗ-3962-01 — 7496 шт., а микроавтобусов УАЗ-2206-01 — 672 шт. Другими словами, тираж бортовых грузовиков почти в два раза превышал суммарный выпуск всех остальных модификаций вместе взятых. Получается, бортовой грузовик УАЗ-3303-01 в те годы был основным «кормильцем» автозавода.

А вот потребители от такого расклада были не в восторге — им как раз не хватало именно цельнометаллических фургонов и микроавтобусов. Эти машины считались настолько дефицитными, что к их производству были вынуждены подключиться многочисленные авторемонтные заводы и ведомственные предприятия: они переделывали бортовые

грузовики УАЗ-3303-01, которые достать по разнарядкам было намного проще.

Деревянная бортовая платформа снималась, а на ее место устанавливался цельнометаллический закрытый кузов, сваренный на трубчатом каркасе — таким простым способом получали пользовавшиеся спросом микроавтобусы и грузопассажирские фургоны, которые по документам проходили как автоклубы, специализированные лаборатории, передвижные ремонтные и диагностические мастерские и т.д.

Получается, вместо того чтобы прямо на заводе в достаточном количестве выпускать необходимые закрытые версии фургонов и микроавтобусов, Ульяновский автозавод гнал план бортовиками, которые потом превращались сторонними организациями в нужные модификации. При этом все всех устраивало: автозавод отчитывался за выполнение и перевыполнение плана (а это премии для работников), ремонтные предприятия не сидели без дела — выпускали продукцию, а потребители в конце концов получали необходимые им машины.



Грузовой автомобиль УАЗ-33036 с увеличенной до 1,3 т грузоподъемностью





Базовая модель — бортовой грузовик УАЗ-3303

которые переделывали узики под конкретные нужды потребителей, росло как на дрожжах. Естественно, дешевые бортовика на Ульяновском автозаводе приобретались под переделку целыми партиями.

## Отступать некуда

Первый тревожный звонок прозвучал в 1994 году с появлением на рынке «полупортки» ГАЗ-3302 «Газель». Она отличалась более высокой, чем узики, грузоподъемностью, комфортабельной и современной трехместной кабиной и значительно больше подходила для эксплуатации в городских условиях. В результате многие бывшие клиенты Ульяновского автозавода оперативно переключились на «Газель».

Единственное, чем мог похвастаться УАЗ перед «Газелью», так это лучшей проходимостью в условиях плохих дорог или даже полного бездорожья, простой конструкцией и доступностью запасных частей — что, кстати, являлось серьезным аргументом для потребителей в тех регионах, где автосервисов не было, а потому обслуживание и ремонт автомобиля полностью ложились на плечи владельца.

Доля таких клиентов пока еще была достаточно высокой (в России и странах ближнего зарубежья еще хватает мест, где кроме узика и проехать-то больше не на чем), но объемы производства основного «кормильца» завода УАЗ-3303 заметно снизились. Следующим ударом по узикам стало появление товарных образцов полноприводных «Газелей». И хотя в угоду унификации и более высокой грузоподъемности у них

Справедливости ради стоит отметить, что Ульяновский автозавод регулярно пытался придать своей продукции новые потребительские качества. Так, рассматривался вариант оснащения бортовых автомобилей УАЗ-3303-01 металлической грузопассажирской платформой (она была оборудована для перевозки двух пассажиров в кузове) вместо простейшей деревянной. Существовали опытные образцы таких машин — как со стальными бортами, так и с облегченными алюминиевыми. Но дальше опытных образцов в советское время эта работа не продвинулась: уже упоминалось, что завод не был заинтересован в глобальных изменениях в конструкции своих автомобилей, так как это неизбежно вело к нарушению уже хорошо отработанных технологий производства.

Тем не менее, в 1989 году завершился второй этап модернизации выпускаемых автомобилей. На этот раз они получили обновленный двигатель УМЗ-4178.10 мощностью 90 л.с. (армейские модификации имели двигатель УМЗ-4179 той же мощности, но с экранированным электрооборудованием), виброшумоизоляцию кабины, усиленные колесные тормоза, усиленные ведущие мосты с передаточным числом главной передачи 4,625. После этого всем выпускаемым автомобилям семейства присвоили постоянные индексы: УАЗ-3303, УАЗ-3741, УАЗ-3962, УАЗ-2206.

Через пару лет рухнул Советский Союз, но в номенклатуре выпускаемых Ульяновским

автозаводом автомобилей мало что изменилось. Наоборот, объемы производства бортовых УАЗ-3303 только выросли. С приходом рыночных отношений предприятиям больше никто не диктовал, что выпускать и как сбывать продукцию. А поскольку еще с советских времен существовал неудовлетворенный спрос на грузопассажирские автомобили на ульяновских шасси, эти машины приобретались в первую очередь. Помните знаменитые грузопассажирские «Фермеры» на базе ульяновских «головастиков» в начале 90-х годов? Так вот, это все была продукция авторемонтных предприятий.

А раз сам завод «ленился» выпускать такие модификации, то количество предприятий,



Опытный образец УАЗ-3303 с металлической бортовой платформой с пониженной погрузочной высотой





Опытный образец УАЗ-3303 с облегченной металлической платформой, с бортами из алюминиевого сплава

сохранилась двускатная ошиновка задних колес, а в приводе передних колес использовались карданные шарниры вместо ШРУСов, свой сегмент рынка у ульяновских внедорожников они все же забрали. Мириться и дальше с наступлением на свои малотоннажники на Ульяновском автозаводе больше не желали и начали атаку на сегмент, который уже прочно заняла «полторка» «Газель». Ульяновцам отступить было некуда — в 1995 году на заводской площадке готовой продукции уже скопились тысячи нереализованных автомобилей, в основном бортовых грузовиков УАЗ-3303.

## Свежим взглядом

Чтобы не оставаться в аутсайдерах, Ульяновскому автомобильному заводу пришлось в срочном порядке кардинально обновлять свою топ-модель УАЗ-3303. Главные конкурентные преимущества «Газели» — в грузоподъемности и комфортабельности кабины. Поэтому основное внимание при модернизации уделили именно этим аспектам. Конечно, дотянуть грузоподъемность УАЗ-33036 до полутора тонн не удалось, и на то были веские причины, но и получившиеся 1300 кг стали хорошим подспорьем. Напомним, что грузоподъемность УАЗ-3303 составляла всего 800 кг. Почему у «Газели» грузоподъемность оказалась выше? Потому что у нее на заднем мосту стояли двускатные колеса. А на УАЗе так поступить не могли — с такой ошиновкой машина резко теряла в проходимости.



Но ведь проходимость — основной козырь УАЗ-3303. Да и задний мост в этом случае потребовал бы серьезных изменений, а в Ульяновске на такие изменения не было ни времени, ни средств. Единственный выход ульяновцы нашли в более оптимальном перераспределении нагрузок между уже имеющимися мостами: отодвинув задний мост как можно дальше назад (на 250 мм), они немного увеличили нагрузку на передний. Правда, на мосты при этом пришлось установить другие шины, с большей допустимой нагрузкой, и усилить подвеску самих мостов. Заметное увеличение колесной базы положительно отразилось на устойчивости, и на плавности хода машины.

У модернизированного автомобиля увеличился и размер бортовой платформы. Если у стандартного УАЗ-3303 она была 2600×1670 мм, то на УАЗ-33036 — 2680×1870 мм. При этом высоту бортов снизили с 420 до 400 мм. Оглядываясь на основных конкурентов, конструкторы ульяновского завода решили заодно уменьшить погрузочную высоту платформы на 10 см. В результате она получилась даже ниже, чем у «Газели» (960 против 1000 мм). Сама платформа стала более долговечной, с металлическими бортами вместо деревянных, и штатно оборудовалась прямо на заводе металлическими дугами и съемным тентом. По примеру бортовых «Газелей» первых выпусков, в бортовом кузове были предусмотрены оборудованные места для перевозки пассажиров — двухместное откидное сиденье, установленное вдоль переднего борта. Правда, потом от такой «опции» отказались, так же как и на «Газели». У уазиков был маловат запас хода из-за единственного топливного бака небольшого размера. Это стало особенно заметно на фоне «Газели» с ее объемным топливным баком. В результате на УАЗ-33036 установили второй топливный бак (с правой стороны машины), позволивший увеличить запас хода до 700 км. Примерно в то же время, когда появились первые УАЗ-33036, завод внедрил на своих автомобилях новые муфты в ступицах переднего ведущего моста, которые отклю-



Грузовой автомобиль УАЗ-33036 улучшенной комплектации (опытный образец)





Интерьер кабины УАЗ-33036 в улучшенной комплектации



Пластмассовый колпак, закрывающий ступицу переднего колеса на УАЗ-33036



Обновить внешность автомобиля пытались за счет переноса указателей поворота на боковины кабины

чались поворотом рукой флажка на торце ступицы. Раньше для этой операции требовался специальный инструмент. Естественно, такие мосты появились и на УАЗ-33036. Все эти изменения неизбежно отразились на собственной массе автомобиля (она увеличилась на 160 кг по сравнению с базовой версией), но это была неизбежная плата за новые потребительские качества. В результате машину пришлось оснастить

более мощным и тяговитым «трехлитровым» двигателем УМЗ-4218.10 (98 л.с.).

Улучшение характеристик нового двигателя было достигнуто за счет увеличения его рабочего объема (с 2,445 до 2,89 л), изменения диаметра цилиндра (с 92 до 100 мм) и следующих конструктивных усовершенствований: повысилась жесткость блока цилиндров за счет применения конструкции блока с залитыми чугунными гильзами, использованы маслоотражательные колпачки на втулках клапанов и уплотняющая манжета заднего сальника коленчатого вала из резины на основе фторкаучука, что снизило эксплуатационный расход масла в 3–4 раза, значительно улучшена герметичность двигателя вследствие применения эластичных прокладок из резинопробковой композиции.

Помимо стандартного варианта с мотором УМЗ-4218.10, выпускалась модификация УАЗ-33036-03 с прежним двигателем УМЗ-4178.10 объемом 2,445 л, а также с более совершенным инжекторным вариантом «трехлитрового» двигателя УМЗ-4213.10 — УАЗ-330364.

Поскольку Ульяновский моторный завод (УМЗ), основной поставщик силовых агрегатов, в 2000 году отошел промышленной группе «Сибирский алюминий», принадлежавшей предпринимателю Олегу Дерипаске, а Ульяновский автомобильный завод (УАЗ) и Заволжский моторный завод (ЗМЗ) —



Опытный образец УАЗ-33036 на сертификационных испытаниях (автополигон НАМИ в Дмитрове)



холдингу «Северсталь-авто», к середине 2000-х годов начали меняться устоявшиеся хозяйственные связи. Ульяновский автомобильный завод был вынужден постепенно отказываться от закупок моторов на расположенном поблизости Ульяновском моторном заводе и приобретать их на «родственном» Заволжском моторном заводе. Благо продукция этих двух предприятий имела общие корни — оба начинали с выпуска вариантов двигателей ГАЗ-21, разработанных когда-то на Горьковском автомобильном заводе.

В результате бортовой грузовик УАЗ-33036 стал оснащаться моторами ЗМЗ-4021.10 мощностью 90 л.с. (УАЗ-330362-03), ЗМЗ-4104.10 мощностью 96 л.с. (УАЗ-330362) и ЗМЗ-40911.10 мощностью 112 л.с. (УАЗ-330365).

## По одежке встречают

На стадии опытных и выставочных образцов УАЗ-33036 предполагалось немного изменить внешность ульяновских «головастиков» и доработать интерьер машины. К этому времени ульяновские грузовики выпускались уже 30 лет, а потому не отличались свежестью экстерьера и интерьера, что справедливо ставилось им в упрек. Но Ульяновский автомобильный завод был скован жесткими технологиями: это, с одной стороны, позволяло производить автомобили довольно дешево, а с другой, не давало возможности что-то принципиально менять.

Тем не менее, на автомобиль попробовали установить более модные «зализанные» указатели поворотов в непосредственной близости от фар, новый бампер и популярный в то время «кенгурин» — трубчатую защиту передней части машины. Остальные внешние изменения касались мелочей: декоративные пластиковые защитные колпаки на ступицах колес, пластмассовые накладки на наружных петлях дверей, новые зеркала заднего вида, противотуманные фары под бампером, черные поводки «дворников» ветрового стекла вместо хромированных.

В кабине установили новую пластиковую облицовку панели приборов, пластиковую облицовку рулевой колонки и «пухлую баранку» рулевого колеса. Опытный взгляд отмечал в кабине multifunctional подрулевой переключатель, новые мягкие сиденья с подголовниками, матерчатой обивкой и регулировкой угла наклона спинки, внутренние обивки дверей, задней стенки кабины и капота из кожзаменителя, люк в крыше.



Товарный образец автомобиля УАЗ-33036

В целом внутреннее пространство кабины УАЗ-33036 стало выглядеть более цивилизованно, хотя во всем чувствовалась «бюджетность», попытка сэкономить хотя бы в малом. К сожалению, несмотря на попытки облагородить интерьер кабины, на своем привычном месте остался частокот торчащих во все стороны рычагов управления трансмиссией и никуда не делись свисающие из-под панели приборов пучки проводов и шланги отопительной системы.

## Отвлекающий маневр

Первые товарные УАЗ-33036 появились в январе 1996 года. В течение года их демонстрировали на разных выставках по всей стране: в Санкт-Петербурге, Иркутске, Воронеже, Красноярске, а также в Киеве и Минске. Везде они получили неплохие отзывы, а дилеры проявили неподдельный интерес.

Правда, серийные грузовики УАЗ-33036 внешне выглядели проще своих выставочных собратьев. При желании потребители, конечно, могли заказать себе автомобиль УАЗ-33036 с максимальным набором опций, в том числе с измененной внешностью, но большинство приобретали обычную «рабочую лошадку» и на подобные излишества старались не тратить.

Если в целом спрос на бортовые грузовики во второй половине 90-х годов упал в разы, то из оставшегося количества бортовиков клиенты практически всегда выбирали более грузоподъемную модель УАЗ-33036. В результате выпуск предшественника УАЗ-3303 пришлось полностью свернуть. Нельзя сказать, что УАЗ-33036 считался идеальной машиной. Потребители жаловались на жесткую подвеску, тесную

Продолжение на стр. 10



Грузовой автомобиль УАЗ-33036





YA3-33036









100лс  
13 ТОННЫ





двухместную кабину, в которой к тому же отсутствовал обдув теплым воздухом боковых стекол дверей. Автомобилу не хватало экономичного дизельного двигателя и гидроусилителя рулевого управления. Это особенно бросалось в глаза на фоне основного конкурента: «Газель» постоянно

совершенствовалась, приобретая все новые и новые потребительские качества, а для малотоннажных грузовиков УАЗ время будто остановилось. Тем не менее, уазики продолжают пользоваться спросом — в основном в тех регионах, где традиционно популярны ульяновские внедорожники.

### Экспурс в историю

Нельзя сказать, что не предпринимались попытки увеличить грузоподъемность ульяновских машин. Еще 17 апреля 1958 года постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР № 442 предусматривалось создание заводом автомобиля с колесной фор-



В небольших количествах УАЗ-33036 выпускается до сих пор — на фотографии одна из поздних версий машины





Опытный образец автомобиля УАЗ-455Д

УАЗ-451ДМ. Базу автомобиля опять увеличили до 2500 мм (по другим источникам — до 2580 мм). Соответственно, на 200 мм удлинились и рама, и бортовая платформа. УАЗ-455Д получал оригинальный усиленный ведущий задний мост с передаточным числом  $i=5,8$  и переднюю подвеску без маятникового рычага (из-за спроектированной передней рессоры с серьгой сзади). Опытные образцы УАЗ-455Д были построены в 1964–1965 годах, а к 1967 году УАЗ-455Д полностью прошел весь цикл испытаний и был рекомендован к серийному производству, которое так и не началось, поскольку автомобиль не вписывался по грузоподъемности во вновь утвержденный типаж грузовиков.

В начале 80-х годов в планах завода вновь стал фигурировать бортовой автомобиль УАЗ-3304 грузоподъемностью 1,2 т с увеличенной до 2500 мм колесной базой. Завод успел изготовить четыре опытных образца

мулой 4x2 грузоподъемностью 1500 кг. Но выпуск машины с такой грузоподъемностью предполагал значительную раз унификацию выпускаемого семейства ульяновских автомобилей, поэтому чуть позже грузоподъем-

в производство этого автомобиля оказались слишком высокими.

Второй попыткой автозавода построить заднеприводной грузовик повышенной грузоподъемности (1,25 т) стал УАЗ-455Д.

## При желании потребители могли заказать автомобиль УАЗ-33036 с максимальным набором опций

ность УАЗ-461Д снизили до 1200 кг, а саму машину максимально унифицировали с уже выпускаемым грузовиком УАЗ-451Д. Учитывая значительную перегруженность передней оси взятого за основу УАЗ-451Д, основная задача, стоявшая перед конструкторами при создании грузовика УАЗ-461Д, заключалась в обеспечении наиболее оптимального распределения веса по осям автомобиля. Эти же задачи ульяновским конструкторам пришлось решать через тридцать лет — при создании УАЗ-33036. В определенном смысле бортовой УАЗ-461Д представлял собой удлиненный УАЗ-451Д с колесной базой 2500 мм. С учетом выросшей грузоподъемности и увеличения габаритов автомобиля конструкторам предстояло заново спроектировать ряд узлов: новый задний мост с главной передачей, дифференциалом и полуосями, карданный вал, переднюю ось, рессоры, колеса, ступицы, раму автомобиля и бортовую грузовую платформу. Работы по УАЗ-461Д не вышли из стадии эскизного проектирования (окончательный эскизный проект датирован 1961 годом) — предполагаемые затраты на внедрение

В отличие от предшественника, который разрабатывался по заданию министерства, УАЗ-455Д создавался уже по заказу Ульяновского совнархоза.

Основой для создания «четыре-десять» модели в этот раз послужил

УАЗ-3304, а затем было принято решение полностью прекратить выпуск автомобилей с колесной формулой 4x2 в пользу увеличения выпуска полноприводных грузовиков, что перечеркнуло все планы по перспективному УАЗ-3304.



Опытный образец автомобиля УАЗ-3304





**Поскольку модификации самого УАЗ-33036 фактически сводятся к установке различных силовых агрегатов, попробуем разобраться, почему у новинки 1996 года оказался такой странный индекс с окончанием на «шестерку».**

Судя по всему, это шестая разновидность базового грузовика УАЗ-3303, но где же тогда «спрятались» остальные варианты? Вспомним их всех поименно.

- УАЗ-33031 — армейская версия базового бортового грузовика с экранированным электрооборудованием и установленным предпусковым подогревателем. Выпускался серийно.
- УАЗ-33032 — газобаллонный бортовой грузовик с двигателем УМЗ-4149.10, предназначенным для работы на сжиженном газе. Изготовлены только опытные образцы.
- УАЗ-33033 — армейский бортовой грузовик с экранированным электрооборудованием и редукторными ведущими мостами. Опытный образец изготовлен в 1989 году. Об остальных автомобилях из того же ряда стоит рассказать более подробно.

### УАЗ-33034

Еще в советское время, в апреле 1990 года, на базе УАЗ-3303 по заказу военных был создан автомобиль УАЗ-33034 для перевозки

личного состава. С армейскими автомобилями получился некий «перекос»: обычный командирский УАЗ-3151 перевозил помимо водителя всего шесть человек, да и то в до-

вольно стесненных условиях, а следующий по типоразмеру ГАЗ-66 был рассчитан на перевозку уже 18–20 человек, в то время как отделение — минимальная тактическая



Посадка через борта кузова на УАЗ-33034



Опытный образец автомобиля УАЗ-33034



единица в вооруженных силах — чаще всего насчитывало 8–10 бойцов. Для такого отделения нужен был легкий, маневренный и подвижный автомобиль, способный перебросить солдат со всей амуницией и вооружением на значительное расстояние. Самым подходящим вариантом военные посчитали УАЗ-3303 со специальной металлической платформой, оборудованной для перевозки личного состава или военных грузов. Как и положено настоящему армейскому автомобилю, УАЗ-33034 имел экранированное электрооборудование и ведущие мосты с колесными редукторами. Чтобы немного понизить центр тяжести машины (он вырос из-за применения «военных» мостов), а заодно облегчить посадку отделения в кузов и размещение грузов, низкобортную бортовую платформу на УАЗ-33034 установили ниже (на 205 мм), чем на базовом автомобиле. И хотя в кузове появились выступающие надколесные ниши, в целом это позволило упростить и ускорить посадку и высадку отделения, в том числе появилась возможность посадки в кузов прямо через боковые борта. В процессе испытаний опытных образцов было установлено, что по условиям безопасности при экстренном торможении автомобиль УАЗ-33034 не пригоден для перевозки личного состава. Дальнейшие работы по этой машине закрыли.



Опытный образец автомобиля УАЗ-33035

### УАЗ-33035

С переходом на рыночные отношения на заводе вспомнили об удачной грузопассажирской платформе армейского УАЗ-33034, но теперь ее предполагалось устанавливать на обычное гражданское шасси. Убрав с автомобиля все армейские «навороты» типа экранированного электрооборудования и редукторных мостов, а также максимально упростив бортовую платформу (без дополнительного отопителя, продольных скамеек для бойцов, кронштейнов для оружия, с меньшим количеством окон в тенте), создали новую версию — УАЗ-33035.

В таком виде машина вписывалась в существующие требования по безопасности, и в кузове, помимо грузов, разрешалось перевозить людей. Основной расчет был на то, что автомобиль УАЗ-33035 с грузопассажирской металлической платформой способен подогреть интерес клиентов к продукции Ульяновского автозавода. Правда, новая металлическая платформа должна была изготавливаться не на самом автозаводе, а на Саранском заводе медицинского оборудования. Кроме того, при увеличении объемов выпуска рассматривался вариант



Товарный образец автомобиля УАЗ-33035 на одной из выставок



привлечения Ставропольского завода автоприцепов.

В 1993–1994 годах изготовили небольшую промышленную партию УАЗ-33035 из восьми автомобилей, но потенциальные клиенты слабо отреагировали на появление новинки и дальнейшие работы постепенно сошли на нет, тем более что на горизонте уже появился более интересный автомобиль УАЗ-33036 с увеличенной грузоподъемностью.

## УАЗ-33095

Неожиданным стало появление в 1996 году в линейке ульяновских грузовых автомобилей бортового грузовика с полуторной кабиной, оборудованной раскладывающимся спальным местом для водителя. Судя по индексу УАЗ-33095, он считался модификацией цельнометаллического грузопассажирского фургона (УАЗ-3909), но фактически представлял собой стандартный бортовой грузовик УАЗ-33036 с чуть-чуть удлиненной кабиной и отодвинутой больше назад металлической бортовой платформой.

Этого «чуть-чуть» оказалось достаточно, чтобы у небольшого автомобиля серьезно перераспределились нагрузки между мостами

(теперь большая часть нагрузки приходилась как раз на задний мост). Мосты и шины автомобиля УАЗ имеют свои пределы по грузоподъемности, поэтому грузоподъемность УАЗ-33095 составила всего 950 кг.

Как ни странно, ощутимая потеря грузоподъемности по сравнению с УАЗ-33036 не смутила потребителей, ведь по сравнению с базовой моделью всего семейства УАЗ-3303 (800 кг) грузоподъемность все же

выросла. Поэтому УАЗ-33095 долгое время выпускался серийно.

В некоторых районах страны грузовые автомобили УАЗ по-прежнему популярны. Они используются для перевозки небольших партий грузов на дальние расстояния. В наших условиях даже небольшой грузовик, но оборудованный спальным местом в кабине, становится хорошим подспорьем в решении транспортных задач.



Автомобиль УАЗ-33095 ранних выпусков



Автомобиль УАЗ-33095 поздних выпусков



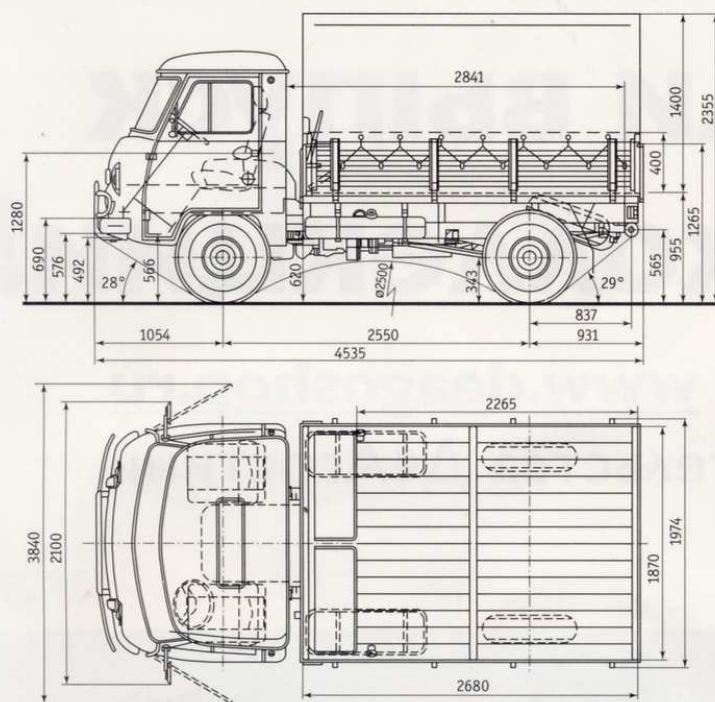
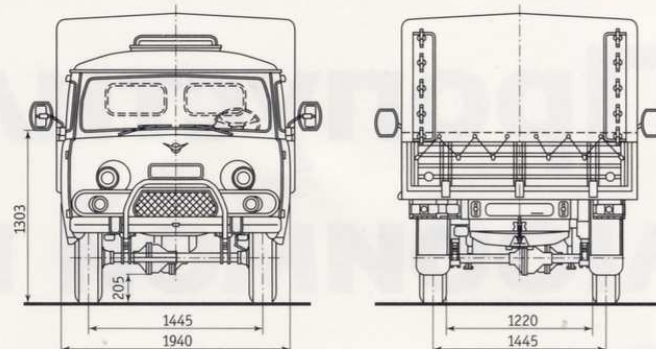


Схема автомобиля УАЗ-33036

**Тормоза**

рабочий — двухконтурный, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем, с барабанными тормозными механизмами, разжим кулачковый

стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом от рычага

**Сцепление**

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

**Коробка передач**

механическая, четырехступенчатая

**Передаточные числа**

I — 3,78; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00; задний ход — 4,12

**Главная передача переднего и заднего мостов**

одинарная, коническая, со спиральными зубьями

**Раздаточная коробка**

механическая, двухступенчатая

**Передаточные числа**

I — 1,94; II — 1,00

**Двигатель**

УМЗ-4218.10, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра, мм 100,0

Ход поршня, мм 92,0

Рабочий объем, см<sup>3</sup> 2890

Степень сжатия 7,0

Порядок работы цилиндров 1-2-4-3

**Максимальная мощность (брутто)**

84 л.с. при 4000 об/мин

**Максимальный крутящий момент**

19,3 кгс.м при 2200-2500 об/мин

**Технические характеристики УАЗ-33036**

Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	1300 кг
Максимальная скорость	100 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	17,3 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	225/85 R15 или 225/75 R16
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1750
полная	3050
<b>Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм</b>	
под передней осью	220
под задней осью	220
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
габаритный	7,5
<b>Рулевой механизм</b>	
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик	
<b>Подвеска передняя и задняя</b>	
зависимая, на полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	



# Пропустили выпуск любимой коллекции?

 Просто закажите его на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)  
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей: заказ возможен на сайте [www.deagostini.by](http://www.deagostini.by)

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

### ГАЗ-233036 «ТИГР» ВОЕННЫЙ

