

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 228

СССР  
И СОЦСТРАН



## УАЗ-3160

НОВЫЙ КУЗОВ НА СТАРОМ ШАССИ  
МОТОРНОЕ ИЗОБИЛИЕ  
ДЛЯ МОЛОДЫХ И АКТИВНЫХ

**DeAGOSTINI**





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №228, 2018

#### 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: С. В. Юхина

#### 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 Дистрибьюшен 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 дистрибьютор 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 «Казахско-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: 649 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
12,50 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: 10 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © [hdgmaps.com](http://hdgmaps.com);  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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



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,  
Гусаров Вадим и Алексей Радованов**

Дата выхода в России 13.03.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Внедорожник УАЗ-3160 открыл для Ульяновского автозавода новую эпоху — все современные ульяновские легковые полноприводные автомобили ведут отсчет от этой модели. Однако УАЗ-3160 не сумел завоевать симпатии автолюбителей и сегодня воспринимается скорее как экзотика.**

### В угоду частнику

Не секрет, что Ульяновский автомобильный завод всегда создавал свои легковые внедорожники с прицелом на армию. Гражданским потребителям доставалось то, что одобрили и утвердили в военном ведомстве, а военные требовали машину попроще, подешевле и подолговечнее. Отсюда практически полное отсутствие пластика и мягких материалов в салоне, тентованная крыша и простейшие дверные замки у массово выпускавшихся в СССР УАЗ-469 (УАЗ-3151). Гражданским потребителям с таким набором «опций» приходилось туго, но пока узики централизованно распределялись государством по разрядам, никому и в голову не приходило что-то менять. В советское время приобрести УАЗ в частное пользование было сложно, но можно — при условии, что это будет списанная автохозяйством машина. В начале 90-х годов, после перехода к рыночной экономике, Ульяновскому автозаводу пришлось пересматривать свою политику: армия с каждым годом сокращала заказы,

а гражданские потребители, особенно частники, брали аскетичные внедорожники неохотно. Тем не менее, именно частники в этих условиях оказались наиболее платежеспособными, а потому базовую модель бросились срочно дорабатывать. Вскоре у автомобиля появился жесткий верх, нормальные дверные замки, передняя пружинная подвеска и многое другое, что делало его более привлекательным в глазах частника. Но это все были полумеры — заводу требовалась по-настоящему новая модель, созданная без оглядки на военных. Нельзя сказать, что на Ульяновском автомобильном заводе не замечали этой проблемы раньше. С начала 80-х годов здесь разрабатывали и испытывали новую модель армейского внедорожника УАЗ-3172 (ОКР «Вагон»), на базе которого в 1988 году группа конструкторов предложила создать чисто гражданскую версию — УАЗ-3172-01 с довольно комфортабельным закрытым пятидверным кузовом типа «универсал». В кои-то веки заводу предлагалось уйти от сугубо утилитарного внедорожника

к вполне нормальному, обладающему более высокими потребительскими качествами. Новая машина получилась интересной и по-своему даже симпатичной, но модель, на базе которой ее предполагали выпускать, до конвейера так и не добралась. Семейство УАЗ-3172 «забуксовало» в начале 90-х годов на стадии подготовки производства — государство перестало финансировать подобные проекты, военное ведомство уже подрастеряло былое могущество, а в одиночку завод справиться с запуском в производство совершенно новой модели, не имеющей ничего общего с предыдущими, был не в состоянии.

Тем не менее, кое-что для УАЗ-3172 успели сделать до развала Советского Союза — например, реконструировать кузовное производство, соорудив новый цех с немецкими роботизированными сварочными линиями. Старый кузов УАЗ-3151 был спроектирован без учета автоматизации, и выпускать его в новом цехе было невозможно, а до кузова УАЗ-3172 очередь так и не дошла, так как шасси под него просто не было. Цех про-



Легковой автомобиль повышенной проходимости УАЗ-3160





Проработка внешних форм гражданского варианта автомобиля УАЗ-3172 на пластилиновом полноразмерном макете

Кстати, в НТЦ ВАЗ тогда много внимания уделяли аэродинамике — там тщательно «вылизывали» кузов будущей «десятки» (ВАЗ-2110), который обладал низким коэффициентом аэродинамического сопротивления. Свои наработки в этой области тольяттинцы применили и к внедорожнику: в результате у кузова нового УАЗа получился низкий  $C_x$  — 0,52 (у предшественника УАЗ-3151  $C_x=0,66$ ). Конечно, при движении по пересеченной местности обтекаемость кузова на внедорожнике особого значения не имела, но ведь новому автомобилю предстояло двигаться с большими скоростями по шоссе, а здесь аэродинамическое сопротивление кузова напрямую отражалось на расходе топлива и значении максимальной скорости.

Компромиссный подход к созданию новой модели, нареченной УАЗ-3160 «Симбир» (имя собственное «Симбир» носили только ранние опытные образцы УАЗ-3160, в дальнейшем это название больше применялось к длиннобазной версии УАЗ-3162), сразу вызвал трудности в плане дизайна. Поскольку для машины сохранили старое шасси с короткой колесной базой, а кузов по техническому заданию должен был быть пяти-

стилав. Вот тогда-то и родилась на заводе довольно здравая, прагматичная идея — создать модель внедорожника с новым кузовом, но на старом шасси. Такую версию можно было запустить в производство с наименьшими затратами.

### Компромиссный вариант

Трезво оценив свои силы, на Ульяновском автозаводе решились на смелый шаг: проектирование внешних форм кузова новой модели отдали в только что отстроенный Научно-

технический центр Волжского автозавода (НТЦ ВАЗ), справедливо полагая, что тольяттинцы, используя новые технологии (на ВАЗе проектирование уже велось с помощью самого современного программного обеспечения) и мощную экспериментальную базу, с этим делом справятся намного быстрее и эффективнее. И не прогадали — на ВАЗе действительно создали интересный по дизайну и вполне современный кузов, который с некоторыми изменениями используется для ульяновских внедорожников и поныне.



Опытный образец гражданского варианта УАЗ-3172-01





дверным, возник диссонанс — задние пассажирские двери из-за короткой колесной базы получались очень узкими, в результате чего вход на задний ряд сидений становился не таким удобным, как хотелось бы.

По идее на таком коротком шасси кузов нужно было делать трехдверным, как это принято в мировой практике. А в дополнение к «трехдверке» на более длинном шасси создавать полноценный пятидверный кузов. Но мы ведь помним, что сохранение старого шасси было одним из главных условий создания новой машины — расширение модельного ряда (в том числе и выпуск новых длиннобазных шасси) требовало новых финансовых вливаний, а завод был ограничен в собственных средствах. Значит, оставалось только короткое шасси, а при выборе для него типа кузова остановились на «пятидверке» как наиболее предпочтительном для потребителей в России и странах ближнего зарубежья.

Но чем дальше продвигался проект (ведущий конструктор проекта Вячеслав Осипов), тем очевиднее становился разрыв между новым современным кузовом и старым шасси автомобиля, разработанным более тридцати лет назад. Между тем наработок по элементам шасси у ульяновцев было довольно много, недаром уже более десяти лет они трудились над доводкой нового семейства УАЗ-3172, поэтому в конце



Опытный образец УАЗ-3160 на испытательном стенде (автополигон НИЦИАМТ в Дмитрове)

концов решили немного обновить и шасси, используя самые очевидные, назревшие новшества.

В результате была сохранена схема трансмиссии с жестко подключаемым приводом на передний мост при отсутствии блокировок дифференциалов. Но спереди на машину установили компактную пружинную подвеску (она позволила заодно изменить спереди лонжероны рамы, сделав их энергопоглощающими при лобовом ударе),

а сзади применили малолистовые рессоры. Отчасти эти решения уже были опробованы на некоторых комплектациях машин предыдущего семейства УАЗ-3151. Кстати, за счет применения новых рессор на УАЗ-3160 удалось немного отодвинуть назад задний мост, увеличив колесную базу на 20 мм (до 2400 мм), и тем самым несколько расширить проем задних дверей.

А вот ведущие мосты на УАЗ-3160 совершенно новые, типа «Спайсер», с неразъемным картером (что делает их более жесткими), передний — с муфтами быстрого подключения полуосей (флажки в передних ступицах колес) и более совершенными шарнирами, что позволило увеличить угол поворота управляемых колес. Жаль только, что дифференциалы, установленные в картерах новых мостов, по-прежнему не имели механизмов блокировок.

Специально под УАЗ-3160 разработали и новую пятиступенчатую, полностью синхронизированную коробку передач, а также модернизировали раздаточную коробку, снабдив ее косозубым мелкомодульным зацеплением шестерен. Она была гораздо менее шумной и управлялась одним рычагом. При этом алгоритм управления «раздаткой» не позволяет включить понижающую передачу, пока не подключен передний мост — таким образом трансмиссия защищалась от повышенных нагрузок.

Но на весь выпуск новых пятиступенчатых коробок передач не хватало, поэтому на часть машин ставились четырехступенчатые коробки. Кстати, пятиступенчатая коробка отличалась от четырехступенчатой лишь дополнительно пристыкованным кар-



Дизайн автомобиля УАЗ-3160 создавался в НТЦ ВАЗ и имеет некоторое сходство с разрабатывавшимся параллельно семейством ВАЗ-2110





тером под пятую передачу — в остальном эти коробки были совершенно идентичны. Справедливости ради стоит сказать, что для УАЗ-3160 также пытались создать совершенно новую раздаточную коробку с межосевым дифференциалом, который позволил бы ездить на машине с подключенным передним мостом не только по бездорожью, но и по обычным дорогам. Но обновленной «раздатки» УАЗ-3160 так и не дождался. Рулевую колонку сделали травмобезопасной и с регулировкой по высоте за счет промежуточного карданного вала со шлицевым соединением. На некоторые машины (далеко не на все) ставился встроенный гидроусилитель руля, который облегчал управление, но значительно снижал информативность руля.

Тормозные механизмы на передних колесах стали дисковыми, вентилируемыми, с двухпоршневыми суппортами. Их конструкцию ульяновские специалисты доводили с сотрудниками фирмы «Лукас». На задних барабанных тормозных механизмах появились цилиндры с автоматической регулировкой зазора между колодками и барабаном. К удовольствию владельцев УАЗ-3160 на ульяновском внедорожнике наконец появился нормальный салон с современной панелью и креслами, более-менее напоминающими легковые, снабженными подголовниками и всеми «легковыми» регулировками, включая поясничный подпор.



Компоновка подкапотного пространства автомобиля УАЗ-3160



Краш-тест УАЗ-3160 на автополигоне НИЦИАМТ



Опытный образец автомобиля УАЗ-3160





Причем задние сиденья, как и передние, оборудовались ремнями безопасности. Сиденье второго ряда можно было сложить по частям в пропорции 2:1. За сиденьями второго ряда находился объемный багажник, в котором размещались откидные сиденья по бортам — таким образом общее количество посадочных мест в машине возрастало до семи (включая водителя). Привычный для многих поколений водителей УАЗов задний откидной борт в новой модели уступил место открывающейся в сторону двери с навешенным на нее запасным колесом. Только задняя дверь почему-то открывалась на правую сторону, преграждая доступ к дверному проему со стороны тротуара — логичнее было дверь навесить на другую сторону кузова. Все, кто проявлял интерес к новой машине, отмечали, что, несмотря на внешние и внутренние улучшения, по своим характеристикам УАЗ-3160 оставался настоящим рамным внедорожником с приличным запасом геометрической проходимости, в том числе за счет большого дорожного просвета, малых свесов кузова и короткой колесной базы.

Автомобили УАЗ-3160 отличала более качественная окраска кузова, звуко- и теплоизоляция салона, современная светотехника. В некоторых комплектациях в качестве дополнительного оборудования устанавливали электрические стеклоподъемники, люк в крыше, «кенгурин», дополнительные пороги, радиальную резину.

## Не слишком удачный

Подготовка производства новой модели далась заводу нелегко. К 1997 году предприятие уже практически пережило банкротство — его счета подвергались аресту. И все-таки 20 июня, с опозданием на год от первоначального плана, в новом кузовном цехе были сварены два первых кузова модели УАЗ-3160, а в августе 1997 года на главном конвейере собрали первые серийные автомобили этой модели. Так в истории Ульяновского автомобильного завода открылась новая страница: запуск в производство новой модели — всегда событие для заводчан, а на ульяновском заводе подобное событие последний раз происходило четверть века назад, в 1972 году, когда на конвейере УАЗ-469 сменил ГАЗ-69. Безусловно, УАЗ-3160 заложил мощную основу для дальнейшего развития завода, но сам первенец оказался не слишком удачным. Пару лет его выпускали в единичных экземплярах — видимо, присматриваясь



Передняя часть автомобиля для 90-х годов выглядела вполне современно и оригинально

к реакции публики. А она была довольно вялой. Да, все признавали, что УАЗ-3160 — это большой шаг вперед по сравнению с теми машинами, которые завод выпускал

раньше, но приобретать новый автомобиль не спешили. Потенциальных покупателей отпугивала его высокая стоимость, сырость

Продолжение на стр. 10



Задняя часть достаточно традиционна для автомобилей подобного класса. Она не потеряла актуальности и сегодня





YAZ-3160













конструкции и качество изготовления, ведь многие узлы и детали все еще выполнялись по обходным технологиям. Более или менее устойчивый серийный выпуск новой модели начался лишь в 1999 году.

На самых первых УАЗ-3160, сошедших с конвейера, стоял впрысковый (с аппаратурой

впрыска фирмы «Бош») мотор УМЗ-4213 рабочим объемом 2890 см<sup>3</sup> и мощностью 110 л.с. (такая модификация обозначалась как УАЗ-31605). Новый мотор выпускался АО «Волжские моторы» (в прошлом Ульяновский моторный завод) в небольших количествах, поэтому при расширении про-

изводства большинство УАЗ-3160 оснащалось менее прогрессивным карбюраторным мотором УМЗ-421.10-10 мощностью 98 л.с. (модификация УАЗ-31601).

С 2001 года перешли на оснащение машин более современным и мощным 16-клапанным мотором с распределенным впрыском



УАЗ-3160 в «военной форме» — достаточно редкое явление, так как массово этот автомобиль в армию не поставлялся





ЗМЗ-4092 рабочим объемом 2693 см<sup>3</sup> и мощностью 132 л.с. (модификация УАЗ-31602). В 2002–2003 годах была произведена небольшая партия УАЗ-31608, оснащенных турбодизелем ЗМЗ-5143.10, а чуть раньше отдельными партиями изготавливались «экспортные» УАЗ-31603 с французским дизелем *Peugeot XUD11ATEK* (рабочий объем 2088 см<sup>3</sup>, мощность 108 л.с.) и УАЗ-31604

с итальянским дизелем *VM 425LTRU* (рабочий объем 2499 см<sup>3</sup>, мощность 103 л.с.). Послед- ние версии УАЗ-31602-059 оснащались впрысковым двигателем ЗМЗ-409.10 рабочим объемом 2693 см<sup>3</sup> и мощностью 143 л.с. В начале 2000-х годов, в дополнение к короткобазной модели УАЗ-3160, в серию пошел УАЗ-3162 с увеличенной колесной базой. Он уже был лишен многих врожденных

недостатков первенца, в том числе за счет расширенных задних дверей намного удобнее стал вход на задний ряд сидений. Да и внешне такая машина смотрелась более гармонично. Не удивительно, что вскоре УАЗ-3162 стал по популярности «забывать» короткобазную модель, и в 2003 году ее пришлось снять с производства в пользу более востребованной версии.

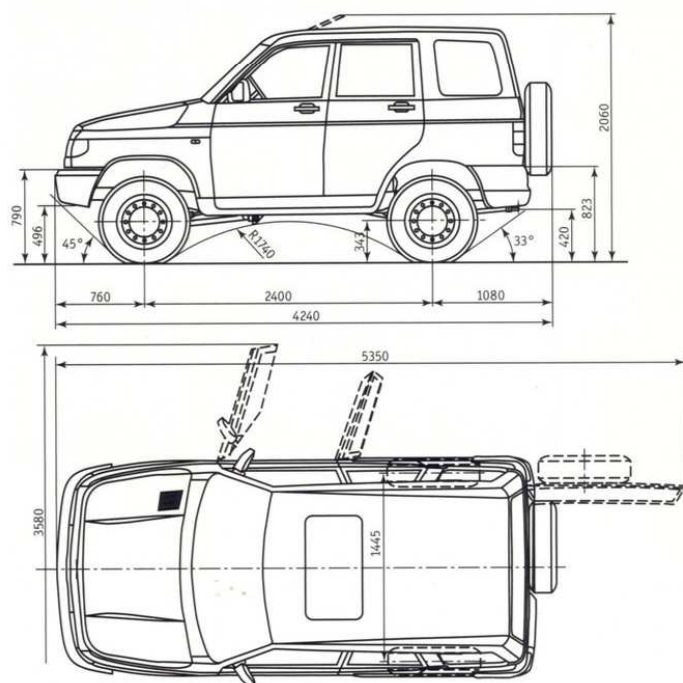


Схема УАЗ-3160

Технические характеристики УАЗ-3160	
Число мест	5+2
Грузоподъемность	600 кг
Максимальная скорость	135 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	10,8 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-66
Емкость топливных баков	2×43,5 л
Размер шин	225/80R16
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	1910
полная	2510
<b>Рулевой механизм</b>	
типа «винт — шариковая гайка», с гидроусилителем, передаточное число — 17,3 (без гидроусилителя — типа «глобоидальный червяк-ролик», передаточное число — 20,3)	
<b>Подвеска передняя</b>	
зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости, гидропневматическими амортизаторами телескопического типа двустороннего действия, с двумя продольными рычагами и поперечной тягой	

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах и гидропневматических амортизаторах телескопического типа двустороннего действия

#### Тормоза

передние дисковые, задние барабанные, с вакуумным усилителем и регулятором давления в заднем контуре

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Коробка передач

механическая, четырех- или пятиступенчатая, синхронизированная

#### Передаточные числа

I — 3,78; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00; V — 0,84; задний ход — 4,12

#### Раздаточная коробка

двухступенчатая, с понижающей передачей; I — 1,0; II — 1,94 или 1,47

#### Главная передача

коническая, со спиральными зубьями зубчатых колес, передаточное число — 4,375

#### Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая, с отключением переднего моста; I — 1,94; II — 1,00

#### Двигатель

УМЗ-421.10, рядный, бензиновый, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый,

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2890
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

#### Максимальная мощность

98 л.с. при 4000 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

21,3 кгс.м при 2800 об/мин





Серийно УАЗ-3160 выпускался Ульяновским автозаводом с августа 1997-го по 2003 год. Но общий тираж оказался невелик: сначала машина производилась небольшими партиями, а потом ее стали вытеснять с конвейера более современные модели. Суммарно объем выпуска УАЗ-3160 вряд ли значительно превысил отметку в 5000 экземпляров. Тем не менее, на его базе был создан ряд модификаций, некоторые из которых сегодня практически неизвестны.

Производство УАЗ-3160 в 1999–2003 годах

Год	1999	2000	2001	2002	2003
Выпущено	350	817	1365	906	1504

### УАЗ-3160 с частично открытым верхом

Появление подобной машины в такой холодной стране, как наша, объяснить сложно, но можно: УАЗ-3160 с редким кузовом «ландо» готовился в расчете на экспорт в государства с более жарким климатом. Не исключено, что автомобиль рассматривался еще как некая «заготовка» для пикапа с небольшим грузовым отсеком и двухрядной пятиместной кабиной. В любом случае этот красный внедорожник с довольно необычным типом кузова в свое время не остался незамеченным.

До серийного производства эта модификация не дошла. Единственный опытный образец узика с кузовом «ландо», покрасовавшись на рекламных фотографиях, отправился на автополигон НИЦИАМТ под



Дмитров, где проходил испытания в качестве самого обычного опытного образца — на нем отрабатывались некоторые элементы пассивной безопасности. После этого

машина попала в заводскую спортивную команду и участвовала в соревнованиях, невольно привлекая к себе внимание необычным типом кузова.





## UA3-3160 nukan

Для расширения рынков сбыта новой модели ей не хватало вариативности. Например, в Азии и Африке более востребованными были внедорожники с кузовом «пикап», которых в производственной программе Ульяновского автозавода никогда не было. В этом направлении необходимо было вести дополнительные изыскательные работы, и первой «ласточкой» стал пикап на коротком шасси UA3-3160.

Он имел полноценную двухместную кабину и отдельно стоящий на раме (не интегрированный в единый кузов) грузовой отсек с задним откидным бортом. Такая нелогичная на первый взгляд конструкция объяснялась изначально заложенной модульностью. То есть из уже имевшихся кузовных элементов легко получался длиннобазный



пикап с двухрядной пятиместной кабиной. При этом грузовой отсек оставался фактически тем же самым.

Первый опытный образец пикапа на шасси UA3-3160 не блистал красотой, было видно, что многие его элементы выполнены по обиходным технологиям. Но главное, глядя на него было понятно, в каком направлении необходимо развивать модельный ряд уазиков. В существующем виде машина в серию не пошла, но, используя опыт ее постройки, вскоре были созданы автомобили с кузовом «пикап» на удлиненном шасси UA3-3162, некоторые из которых вскоре стали серийными.

## UAZ Patriot Sport (UA3-3164)

Реинкорнацией короткобазного UA3-3160 можно считать модель *UAZ Patriot Sport*, которая появилась в производственной программе Ульяновского завода в начале 2010 года.

Это был своеобразный «микс» кузова и рамы UA3-3160 с элементами более современного длиннобазного внедорожника UA3-3163 (*UAZ Patriot*). «Спортивная» модификация позиционировалась разработчиками как автомобиль «для молодых и активных».

За счет более короткой колесной базы и короткого заднего свеса UA3-3164 обладал лучшей геометрической проходимостью и меньшим радиусом разворота, чем длиннобазная модель *UAZ Patriot*. А за счет меньшей собственной массы автомобиль получился еще и более динамичным. Но рынок слабо отреагировал на усилия маркетологов, и с 1 декабря 2010 года выпуск этой модели был приостановлен.







## Тосненский автобусный завод

25 июля 1945 года в поселке Новолисино (Тосненский район Ленинградской области) на базе немецкой танковой ремонтной базы, построенной во время оккупации, был основан Тосненский авторемонтный завод.

Новое предприятие подчинялось Ленинградскому областному автотранспортному управлению Главного управления по руководству автомобильными колоннами централизованного резерва «Глававто-транс». Завод был рассчитан на ремонт грузовых автомобилей ГАЗ-ММ и агрегатов ЗИС-5 и ГАЗ-ММ. Ремфонд для него брали с находящегося поблизости сборного пункта аварийных машин, куда они поступали с фронтов Великой Отечественной войны. Восстановленные автомобили направлялись предприятиям Ленинградской области.

Всего в Тосно восстановили 310 грузовых автомобилей (ГАЗ-ММ) и 560 комплектов агрегатов для ЗИС-5 и ГАЗ-ММ.

В связи с острой нехваткой в области автобусов в 1948 году на заводе начали изготавливать однодверные автобусы ЛО-1 («Ленинградская область — первый») на реконструированном шасси ЗИС-5 (переделка рамы осуществлялась по аналогии с ЗИС-8), а ремонт грузовых автомобилей прекратили. С 1950 года строили улучшенный двухдверный вариант ЛО-2. Всего построили 36 автобусов ЛО-1 и 368 автобусов ЛО-2.

В 1951 году, наряду с изготовлением автобусов ЛО-1 и ЛО-2, завод приступил к производству более совершенных автобусов типа ГЗА-651 на переоборудованных шасси ГАЗ-51. Переоборудование шасси заключалось в обрезке кабины (оставалось только торпедо), перестановке бензобака на раму, установке удлинителей рамы и амортизаторов на задний мост.

В том же 1951 году Тосненский авторемонтный завод включили в группу основных промышленных предприятий Министерства автомобильного транспорта РСФСР. Он начал строить автобусы для всей Российской Федерации, а не только для Ленинградской области. А на следующий год завод вошел в состав Республиканского треста авторемонтных заводов и мастерских «Росавторемонт».

В 1952 году закончили первую реконструкцию завода, целью которой была организация изготовления 2000 грузовых платформ и 100 автобусов на базе автомобилей ЗИС-5 в год.

В 1950–1953 годах небольшими партиями строили двухдверные автобусы ЛО-5 (21 шт.) на шасси ГАЗ-51 и ЛО-6 (17 шт.) на реконструированном шасси ЗИС-50. Кроме того, в это время изготавливали новые автобусные кузова для шасси ГАЗ-ММ (19 шт.) и автобусные кузова вагонного типа ГАЗ-71 (76 шт.).

В 1954 году ТоАРЗ начал производить капитальный ремонт цельнометаллических автобусов ЗИС-155. В 1956 году стартовала вторая реконструкция завода. Проектом, разработанным московским институтом «Гипроавтотранс», предусматривалось строительство корпуса для ремонта автобусов ЗИС-155 в количестве 200 шт. в год на базе готовых агрегатов, поставляемых по кооперации (первым поставщиком был 1-й Ленинградский авторемонтный завод Минавтошосдора СССР). В 1956 году ремонт автобусов ЗИС-155 был переведен на поток, для чего в кузовном цехе построили две пятипостовые поточные линии. А на рубеже 1958–1959 годов завод полностью перешел на капитальный ремонт автобусов ЗИС-155, прекратив изготовление новых автобусов собственных конструкций.

До 1958 года предприятием изготовлено 15 опытных образцов автобусов на базе автомобилей ГАЗ-51 и ЗИС-150, в том числе три вагонной компоновки и три с цельнометаллическими кузовами. Некоторые из этих образцов стали прототипами серийной продукции, в том числе и на других заводах. Прежде всего, это АТ-1 — капотный автобус собственной конструкции по типу ПАЗ-651 с обтекаемым кузовом, выпускавшийся на заводе в Тосно в течение двух лет (до 50 авто-



Колонна тосненских автобусов ЛО-1 в Ленинграде





Автобус по типу ПАЗ-651 с кузовом собственной разработки



Опытный образец автобуса Тосно-ГАРО на полноприводном шасси ЗИЛ-157К

бусов в месяц). С 1953 года его производство передали на 1-й Киевский, Ташкентский, Тбилисский и Симферопольский авторемонтные заводы Минавтошосдора СССР, где они изготавливались еще долгое время.

Наиболее интересным автобусом этого периода стал АТ-6 («Автобус Тосненский», шестая модель), разработанный в 1956 году. Этот цельнометаллический (использовались детали каркаса, обшивки, арматуры, остекления, аналогичные деталям ЗИС-155) двухдверный автобус повышенной вместимости (27 мест для сидения и семь стоячих) на удлиненном шасси ГАЗ-51 (база 4000 мм) выпускался на заводе в Тосно в течение двух лет.

Всего за 11 лет завод изготовил на базе ГАЗ-ММ, ЗИС-5, ЗИС-150 и ГАЗ-51 около 2,5 тысяч автобусов (включая и опытные образцы), в том числе:

ЛО-1 и ЛО-2 .....	404 шт.
ГЗА-651 .....	812 шт.
ПАЗ-651 .....	852 шт.
АТ-6 .....	340 шт.
спецавтомобилей КУГ .....	9 шт.
дрезин железнодорожных .....	4 шт.
передвижных автобусов-библиотек .....	25 шт.

В 1958 году в Тосно освоили ремонт автобусов ЗИЛ-127, работавших в качестве автобусов-экспрессов на маршруте Москва-Ленинград. В первой половине 1961 года начато освоение капитального ремонта автобуса ЗИЛ-158, а с 1962 года — ЛАЗ-695 и ЛАЗ-697. В 1963 году по заданию Министерства автотранспорта и шоссейных дорог РСФСР на основе элементов кузова ЛАЗ и шасси автомобиля ЗИЛ-157К был изготовлен трехосный полноприводной автобус «Тосно» для местных пассажирских перевозок, который успешно прошел испытания в Вологодской области в условиях бездорожья и весенней распутицы. В 1967 году на предприятии закончилась реконструкция кузовного корпуса. К этому

времени был полностью прекращен капитальный ремонт автобусов ЗИС-127 и заканчивался ремонт ЗИС-155. С 1970 года завод, вошедший в производственное объединение «Ленавторемонт», в основном вел капремонт автобусов ЗИЛ-158 и ЛАЗ различных моделей. Во второй половине 1976 года предприятие приступило к капитальному ремонту автобусов ЛиАЗ-677. А в 1977 году началось изготовление изотермических и промтоварных фургонов на шасси грузовиков ГАЗ — завод будет выпускать их параллельно с ремонтом автобусов следующие двадцать лет.

Во второй половине 1991 года при содействии Ликинского автобусного завода предприятие приступило к сборке новых автобусов ЛиАЗ-5256. В Тосно собирали автобусы двух модификаций — ЛиАЗ-5256.7 с двумя дверями (пригородный) и ЛиАЗ-5256.8 с тремя дверями (городской). 21 января 1993 года решением Комитета по управлению государственным имуществом (КУГИ) Тосненский автобусоремонтный завод был преобразован в Акционерное общество открытого типа «Тосненский автобусный завод» (АООТ «ТоАЗ»). А 20 января 1994 года завод вошел в Ассоциацию «Автобус», объ-

единяющую Ликинский автобусный завод (ЛиАЗ) и еще 20 предприятий.

С 1993 года, в качестве компенсации недо выпуска автобусов ЛиАЗ-5256 из-за пожара на моторном заводе КАМАЗа (на ЛиАЗ-5256 ставили дизель КАМАЗ-740), на основе поставляемых из Ликино кузовов и капитально отремонтированных агрегатов изготавливали автобусы ЛиАЗ-677М и ЛиАЗ-677Б. Недорогие и простые автобусы пользовались спросом, поэтому их «временный» выпуск продлился почти до 2000 года.

Существовала даже версия этого автобуса с 180-сильным дизелем ЯМЗ (ЛиАЗ-677Д). Параллельно делались попытки собирать автобусы ЛиАЗ-5256 с другими моторами отечественного производства, но они положительных результатов не дали. Всего на Тосненском автобусном заводе изготовлено:

ЛиАЗ-5256 .....	43 шт.
ЛиАЗ-677 .....	102 шт.
фургонов мод. 91А2 .....	52 шт.
фургонов мод. 79А8 .....	442 шт.
фургонов мод. 79А2 .....	70 шт.
фургонов мод. 91А4 .....	172 шт.
фургонов мод. 79А1 .....	763 шт.

Сегодня предприятие перепрофилировано.



Большой городской автобус ЛиАЗ-5256 производства ТоАЗ



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ  
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ

### ГАЗ-62

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



16+

forum.ru

DeAGOSTINI

ISSN 2071-095X  
00226  
9 772070 095170