

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 12,50 БЕЛ. РУБ.



№ 259



UAZ PATRIOT (УАЗ-3163)

КЛАССИЧЕСКИЙ ВНЕДОРОЖНИК
ЧТО НИ ГОД, ТО НОВИНКА
ЛЕКАРСТВО ОТ СТАРЕНИЯ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №259, 2019

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, импортер в Россию:

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: Д. А. Кабертай

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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

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 Сервизиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной 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»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123

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»

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.

Розничная цена: 1250 бел. руб.

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.

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;

стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации

на стр. 1, 2, 19 (верх), 8–9: hdmrmaps.com;

стр. 3–7, 11–15: частная коллекция

Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

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». Издание 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 печати (производства): 21.05.2019
Дата выхода в России 16.07.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA 

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

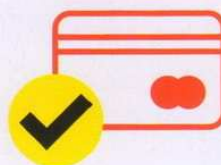
ГАРАНТИЯ ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ ОПЛАТА



ДОСТАВКА ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02



Автомобиль УАЗ-3163, более известный как UAZ Patriot, — классический внедорожник с рамным основанием, зависимой подвеской, механическим подключением второго ведущего моста. Ульяновский автозавод приложил немало усилий, чтобы машина и в XXI веке выглядела современно.

Загадка и разгадка

События, касающиеся биографии этого автомобиля, происходили на глазах нынешнего поколения российских автомобилистов. В 1993 году на обложке журнала «За рулем» впервые появились фотографии исходной модели семейства УАЗ-3160. Начало производства планировалось на 1996 год, а освоили его с небольшим опозданием в 1997 году. В том же году вышли первые изображения автомобиля УАЗ-3162 с увеличенной с 2,4 до 2,76 м колесной базой. С 2000 года эта модификация выпускалась серийно параллельно с УАЗ-3160, а с 2002 года полностью его заменила. Тогда же, в начале «нулевых», на выставках замелькали опытные образцы модернизированного УАЗ-3162 с расширенной с 1,45 до 1,6 м колеи. Летом 2005 года обновленный автомобиль УАЗ-3163 с измененными оперением, салоном и широкой колеей стал базовой моделью и получил торговую

марку на латинице — *UAZ Patriot*. Из года в год в серийную модель вносились изменения, а осенью 2014-го она претерпела рестайлинг и получила новый интерьер. Две модификации — грузопассажирская *Pickup* и грузовая *Cargo* — отличаются удлиненной до 3 м колесной базой. Современный *UAZ Patriot* относится к семейству автомобилей, родоначальником которого был УАЗ-3160. Эта машина, в свою очередь, ведет свою историю с последних лет существования СССР. В советской автомобильной промышленности действовало правило: после запуска в массовое производство новой модели конструкторы завода должны начать разрабатывать ей замену — перспективный автомобиль следующего поколения. Так в 1974 году, вскоре после замены ГАЗ-69 на УАЗ-469Б, в Отделе главного конструктора (ОГК) УАЗа было основано Конструкторское бюро (КБ) перспективных автомобилей. Сначала

там работали В. И. Доманский, В. В. Горбачев и А. П. Щербаков, к концу 70-х к ним присоединился А. И. Макаров. За полтора десятилетия этот коллектив проделал большую работу над плавающим автомобилем УАЗ-3907, перспективными джипами УАЗ-3170, УАЗ-3171 и УАЗ-3172, автомобилем вагонной компоновки УАЗ-3972. Последняя разработанная КБ модель УАЗ-3172 была готова к началу 90-х годов и вышла на испытания. Требования основного заказчика ГВТУ Министерства обороны предусматривали повышение грузоподъемности шасси до 1 т. Это прокладывало путь к созданию отечественного аналога таких иномарок, как *Mercedes Benz Gelandewagen*, *Chevrolet Tahoe*, *Toyota Land Cruiser 200*. Межведомственные испытания УАЗ-3172 проходили в 1992–1993 годах на базе военного автомобильного НИИ-21 в Бронницах. В то время страна переживала невиданный расцвет гласности и свободы



Легковой внедорожный автомобиль УАЗ-3163 (UAZ Patriot)





слова. Поэтому невозможно было держать в тайне даже испытания автомобиля двойного назначения в закрытом институте. В начале 1993 года в московской еженедельной газете «Авто» вышли снимки военного джипа и комфортабельного гражданского универсала УАЗ-3172. А буквально через несколько месяцев, в августе, обложку журнала «За рулем» украсили теперь уже официальные фотографии нового УАЗ-3160, совсем не похожего на УАЗ-3172.

Руководство завода понимало, что УАЗ-3172 — отличная разработка, но его принципиально новое шасси потребует громадных затрат на подготовку производства, а таких средств в условиях экономических реформ может просто не найтись (что потом и произошло). Поэтому на исходе 80-х годов в ОГК основали отдельное КБ легковых автомобилей, руководством которым поручили А. И. Макарову. Перед группой конструкторов поставили альтернативную задачу: используя размерность шасси и максимальную унификацию с существующей моделью УАЗ-31512, разработать современный кузов, по комфорту не уступающий «Ниве». Технический проект УАЗ-3160 в 1991 году по традиции представили на утверждение в министерство — теперь уже в Минавтосельхозмаш. Тогдашний министр Н. А. Пугин и другие руководители прекрасно понимали, что наступает время свободного рынка, прямая конкуренция отечественных машин с новыми и подержанными иномарками на внутреннем рынке станет неизбежной, поэтому никакой инициативе «снизу», со стороны автозаводов, препятствовать нельзя. Так проект УАЗ-3160 легко получил одобрение руководства отрасли.

Опыт двух заводов

Опыта разработки современного легкового кузова, удобного для массового производства, ульяновцам не хватало. Но в то время заводы уже получили право заключать между собой хозяйственные договоры напрямую, минуя министерство. Ключевую роль сыграло то, что в конце 70-х бывший руководитель КБ перспективных автомобилей Валерий Иванович Доманский перешел работать с УАЗа на ВАЗ. Благодаря посредничеству Доманского, обладавшего обширными связями на обоих заводах, удалось провести опытно-конструкторские работы по кузову УАЗ-3160 в Тольятти силами НТЦ ВАЗа, заключив хозяйственный договор между предприятиями.

Помимо нового кузова, создателям УАЗ-3160 предстояло работать над улучшением плавности хода. Старая рессорная подвеска



Автомобиль УАЗ-3162Т «Симбир»

УАЗ-469Б себя изжила. Спереди сделали зависимую подвеску на пружинах и рычагах по типу УАЗ-3172. Сзади установили малолистовые рессоры. По неофициальной информации, на ВАЗе помогли ульяновским коллегам правильно выбрать характеристики подвески и жесткости пружин. Но мало было сконструировать кузов. Для его выпуска пришлось на территории Ульяновского завода строить и оборудовать новый цех. По плану его следовало сдать

в эксплуатацию в 1996 году, но первые пробные штамповки увидели свет в июне 1997-го, а открыть новое производство удалось только в августе. Помимо оснастки для изготовления штампованных деталей и поковок, в цехе смонтировали автоматическую линию для сварки кузовов KUKA. Таким образом у завода появилась техническая возможность массового производства как УАЗ-3160, так и его модификаций с удлинённой базой и расширенной колеей.



Сварочный кондуктор кузовов UAZ Patriot



Автомобиль УАЗ-3163 (UAZ Patriot), вид сзади

Современный UAZ Patriot относится к семейству автомобилей, родоначальником которого был УАЗ-3160

Попробовать на практике

На рынке новинка УАЗ-3160 «пришлась не ко двору». С одной стороны, в 90-х годах в моду вошли комфортабельные джипы-иномарки, их продажи постоянно росли.

Эти машины стоили дорого, считались предметом роскоши, часто использовались даже в качестве представительских автомобилей. Их покупателей не могла заинтересовать модель с шасси УАЗа, двигателем

окончательно определиться с правильно-стью размеров базы и колеи.

ПАМС выпустил небольшими сериями машины, сочетавшие новую геометрию шасси со старым кузовом семейства УАЗ-3151.

На УАЗ-3153 опробовали удлиненную с 2400 до 2760 мм колесную базу. УАЗ-3159 «Барс» получил колею 1600 мм, правда, он оснащался бортовыми редукторами. Обе эти машины, конечно же, отличались пружинной передней подвеской и малолистовыми рессорами сзади. Вместе с УАЗ-3160 и улучшенными вариантами бывшего УАЗ-469 в обиход вошли мелко модульная раздаточная коробка и дисковые передние тормоза.

В 2000 году завод выпустил УАЗ-3162 «Симбир» с кузовом нового поколения и длинной базой, представил опытные образцы его модификаций с широкой колеей, но без бортовых редукторов — УАЗ-3162Т «Ирбис» и УАЗ-3162Т.

Новый век

В первый год нового тысячелетия Ульяновский автозавод вошел в состав холдинга «Северсталь-авто» (позднее Sollers) вместе с Заволжским моторным заводом (ЗМЗ). Тра-

Линия сварки кузовов UAZ Patriot





Рекламная съемка UAZ Patriot

густа 2005 года. И это не случайно. Новому собственнику пришлось инвестировать, чтобы довести до современного уровня технологию производства. Например, в январе 2005 года запущен в эксплуатацию окрасочный комплекс немецкой фирмы *Eisenmann* производительностью до 80 тыс. кузовов в год с роботами *Variobell*. Тогда же для окраски новых машин начали применять материалы фирмы *PPG-Helios* из Словении. Это улучшило внешний вид УАЗов и повысило антикоррозионную защиту.

В 2005 году модернизированный автомобиль был представлен как флагманская модель предприятия. Ему присвоили индекс УАЗ-3163, но под таким наименованием он известен только специалистам и знатокам отечественного автопрома. Многих шокировал новый принцип обозначения моделей. Теперь им дали «латинские» названия *UAZ*. Странно выглядела марка *Patriot*, написанная не по-русски — и это при том, что основным рынком сбыта остались Россия

В 2000 году завод выпустил УАЗ-3162 «Симбир» с кузовом нового поколения и глиняной базой

традиционный поставщик двигателей для УАЗа Ульяновский моторный завод (УМЗ) достался другому объединению — «Группе ГАЗ». Это определило дальнейшее развитие модельного ряда. Уже в 2001 году на автосало-

не в Москве появился прототип рестайлинга УАЗ-3162. Руководитель «Северсталь-авто» В. А. Шевцов заявил, что машина пойдет в серийное производство через два года. Но ждать пришлось вдвое дольше — до ав-

и страны бывшего СССР. Только через 10 лет *Sollers* прислушался к мнению многочисленных владельцев, предлагавших вернуть русские написания марок Ульяновского автозавода.

Но большего внимания заслуживало новое отношение к исполнению и комплектации. *UAZ Patriot* выпустили на рынок в трех типовых модификациях — *Classic*, *Comfort* и *Limited*, отличающихся набором дополнительного оборудования и ценой. А главное, завод взялся ежегодно модернизировать новую базовую модель и сдержал свое обещание. Основным типом двигателя были выбраны разные модификации 2,7-литрового мотора ЗМЗ-409. Ульяновские двигатели УМЗ еще несколько лет применялись в основном на традиционных моделях, *UAZ Hunter*, наследники УАЗ-469, и бескапотных УАЗах грузового семейства.



Автомобили UAZ Patriot (УАЗ-3163) и UAZ Pickup (УАЗ-23632) — два разных представителя одного семейства

Непрерывное обновление

В 2006 году появились новые стартер, генератор, радиатор и обивка сидений, уменьшенные площадки педалей по типу автомобилей ВАЗ. На следующий год стал применяться блок управления бензиновым двигателем ЗМЗ «Микас-11», герметичный и расположенный под капотом, появился

иммобилайзер, уже привычный на машинах ВАЗ. Новинкой можно назвать антиблокировочную систему *ABS* и систему распределения тормозных усилий (*EBD*) фирмы *Bosch* последнего на тот момент восьмого поколения. В максимальной комплектации *Limited* она вошла в стандартное оснащение. Главный тормозной цилиндр и вакуумный усилитель фирмы *Continental Teves* повысили информативность работы тормозов и понизили усилие на педали. Настройка привода сцепления сделала педаль «легче». Повысить комфорт были призваны площадка для левой ноги рядом с педалью сцепления, измененный бокс между передними креслами. Стали применяться передние сиденья с регулировкой поясничного подпора от выпускавшейся на заводах *Sollers* иномарки *SsangYong Rexton*, а задние сиденья получили отдельную регулировку по углу наклона. За счет новых материалов улучшилась изоляция от шума и вибраций. На приборную панель вывели указатель режимов работы трансмиссии. Появился даже обычный для многих иномарок выключатель света с автоматическим режимом, когда габаритные огни включаются вместе с зажиганием.

В сентябре 2007 года удалось внедрить рулевое управление концерна *Delphi* (США) с насосом гидроусилителя, шлангами и механизмом «винт-шариковая гайка». От прежних механизмов фирмы *ZF* оно отличалось безопасным рулевым валом, ломающимся от удара. Пробег между плановыми техосмотрами был увеличен с недостаточных 4 тыс. км до «легковых» 10 тыс. Следующий, 2008 год, принес измененную систему охлаждения двигателя и систему питания, соответствующую нормам *Euro 3*,



UAZ Patriot на службе в МВД РФ (2008 год)



Дефектоскопическая лаборатория на базе автомобиля UAZ Patriot, оборудованного устройством для передвижения по железной дороге



UAZ Patriot в полярной экспедиции

с электронной педалью газа. В стандартной комплектации отказались от муфт включения передних колес, изменили механизм включения раздаточной коробки. Была улучшена пластиковая отделка салона, появились крючки в багажнике и деталь, исключающая провисание пятой двери. В список дополнительного оборудования вошел кондиционер фирмы *Delphi*. С августа в производство пошла модификация с дизелем *Iveco F1A* от *FIAT Ducato*, тоже выпускавшегося на заводе *Sollers* в Елабуге. В 2008 году стал серийным *UAZ Patriot Pickup* (УАЗ-23632), первый отечественный пикап со сдвоенной кабиной. Он отличался удлиненной до 3 м колесной базой. Этот

Продолжение на стр. 10



UAZ PATRIOT (YA3-3163)





год запомнился экономическим кризисом, поэтому в 2009-м радикальных перемен не последовало, но расширился список дополнительного оборудования: кожаный салон, окрашенные в цвет кузова бамперы, сетка в багажнике, сигнализация, централь-

ный замок с дистанционным управлением, «парктроник», электропривод люка в крыше. Эхо кризиса 2008 года отозвалось и тем, что в 2010 и 2011 годах серьезных изменений в UAZ Patriot не вносили. Покупателям предложили модель *Patriot Sport* (UA3-3164)

с короткой базой 2,4 м, кузовом от UA3-3160 и начинкой современной базовой модели. Но спрос на такую машину оказался низким, и ее в течение года сняли с производства. А тем временем конструкторская служба готовила новые наборы изменений.



Короткобазный автомобиль UA3-3164 (UAZ Patriot Sport)



В 2012 году появились «заточенные» под нормы Euro 4 моторы: бензиновый ЗМЗ-40905 и дизельный ЗМЗ-51432. Заволжский дизель, унифицированный с бензиновыми двигателями семейств ЗМЗ-406 и ЗМЗ-409, пришел на смену итальянскому аналогу, поставки которого на конвейер УАЗа прекратились из-за разрыва контракта с FIAT. Салон подвергся дальнейшей модернизации: приборную панель отделали мягким пластиком, со стороны пассажира убрали поручень. Отделка стала двухцветной — темно-серой и бежевой, появилась климатическая установка немецкой компании Sanden, тросовые приводы заслонок уступили место электрическим. В базовой версии Classic стали доступны зеркала с электроприводом и подогревом, атермальные стекла, электрические стеклоподъемники на передних дверях, устанавливаемая на заводе магнитола.

В 2013 году последовала модернизация узлов трансмиссии: с внедрением новой раздаточной коробки корейской фирмы Dymos с электрическим управлением был укорочен задний карданный вал, которому больше не требовалась промежуточная опора. «Грузовой» трансмиссионный стояночный тормоз уступил место «легковому», действующему на задние колеса. В тот год увидели свет ограниченные серии машин в исполнениях Trophy и Arctic.

До осени 2014 года появились новые сиденья отечественного производства, антиблокировочная система Bosch девятого поколения, цифровое управление электропакетом, новая аудиосистема со слотом для SD-карты, USB-входом и поддержкой формата MP3. Летом в производство пошел новый гидроусилитель, выполненный по лицензии немецкой ZF Lenksysteme с усиленными шлангами. В феврале на заводе запущена линия катафорезного грунтования, дополнительно повысившая стойкость против коррозии. В июне появились ограниченные серии Expedition и Unlimited.

На достойном уровне

Наконец, в октябре 2014 года был представлен рестайлинговый вариант, который легко отличить внешне по фарам головного света со встроенными светодиодными подфарниками и увеличенными задними фонарями, частично заходящими на боковины. Он получил также измененную панель приборов, новые бамперы, подножки и кожух запасного колеса. В последующие годы неоднократно подвергался модернизации салон, вносились изменения в жизненно важные узлы.



UAZ Patriot в комплектации Arctic

Так, у Patriot образца 2016 года бросалась в глаза облицовка «в сеточку» без больших горизонтальных брусьев.

Многие владельцы подвергают такие машины тюнингу, например, готовят к внедорожным соревнованиям, повышая посадку, устанавливая более мощные пружины и амортизаторы. Популярны устройства, изменяющие кастор (угол обкатки передних колес при повороте). Разные предприятия выпускают широкий ассортимент дополнительного оборудования, предназначенного для UAZ Patriot.

Конечно, подобные автомобили с рамным основанием и зависимой передней подвеской сегодня не так популярны, как десятилетие назад. Среди новых иномарок растет количество кроссоверов, более близких к обычному легковому автомобилю с несущим кузовом, независимой передней и задней подвесками, отсутствием жесткой системы подключения второго моста. Вероятно, УАЗу еще удастся какое-то время удержаться на отечественном рынке с моделью традиционной схемы, оборудованной на достойном для современного автомобиля уровне.



UAZ Patriot в упрощенной комплектации, изготовленный по заказу Министерства обороны РФ



В качестве более дорогой, но современной альтернативы наследникам УАЗ-469 завод предложил новый UAZ Patriot и стал активно развивать его выпуск. Но при этом так и не дошел до массового производства коммерческий автомобиль, который мог прийти на смену старым микроавтобусам, фургонам и грузовикам, сохранившим основные конструктивно-компоновочные особенности УАЗ-452 образца 1965 года.

Проектирование нового коммерческого автомобиля на УАЗе началось еще в 1996 году. Шли споры о том, какую компоновку выбрать — вагонную или полукапотную. В результате конструкторы остановились на варианте с небольшим капотом. Это позволяло

облегчить доступ к двигателю, решало проблему пассивной безопасности, к тому же перед глазами был пример автомобиля «Газель». Моторный отсек конструировали так, чтобы в него свободно помещались разные двигатели. Боковую дверь кузова

Опытный образец УАЗ-3165 «Симба» (1999 год)

рассчитывали, как и у «Газели» — на возможность погрузки европоддона. В 1999 году представили новую модель. Пассажирский вариант получил индекс УАЗ-3165, медицинский автомобиль — УАЗ-37727, а бортовой грузовик — УАЗ-2365. Их ведущим конструктором был В. Е. Осипов. Машину попытались, насколько возможно, унифицировать с УАЗ-3160, но в целом она отличалась оригинальным шасси. В 2003 году был представлен окончательный вариант автомобиля УАЗ-3165М с серьезно доработанной для массового производства и более современной формой кузова, измененным интерьером. А главное, он уже базировался на удлиненном шасси *UAZ Patriot* с колесной базой 3 м, как у серийных автомобилей *Pickup* и *Cargo*. Предусматривался вариант с увеличенной высотой крыши. Однако освоение нового семейства требовало дополнительных капиталовложений. Например, для него уже не подходила линия сварки кузовов, предназначенная для легкового семейства «3160», «3162» и «3163». Необходимы были немалые средства на изготовление и монтаж комплекта оригинальной штамповой оснастки. Холдинг «Северсталь-авто», позднее *Sollers*, отказался от этих вложений, и автомобиль, который мог уверенно занять свое место на рынке, так и не вышел из стадии опытных образцов.



Опытный образец УАЗ-3165М «Симба» на Московском автосалоне (2003 год)



УАЗ-3165М «Симба» с измененными облицовкой и окнами



УАЗ-3165 в варианте для Министерства обороны РФ (2006 год)

Технические характеристики УАЗ-3163 «Патриот»

Число мест	5–9
Максимальная скорость	150 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	11,5 л/100 км
Емкость топливного бака	87 л
Электрооборудование	12V
Размер шин	225/75R16 или 245/70R16
Масса, кг	
снаряженная	2070
полная	2670
Рулевой механизм	
винт с шариковой гайкой и гидроусилителем	
Подвеска передняя	
зависимая, пружинная, на продольных рычагах, с поперечной тягой и стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидропневматические, телескопические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Тормоза	
рабочие — передние дисковые, вентилируемые, с плавающей скобой и двумя цилиндрами, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем	
стояночный — с механическим приводом на задние колеса	
Сцепление	
однодисковое, сухое	

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая

Передаточные числа коробки передач

I — 4,155; II — 2,265; III — 1,428; IV — 1,00; V — 0,880; задний ход — 4,12

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая, с блокируемым межосевым дифференциалом

Передаточные числа: I — 1; II — 1,95

Главная передача

передаточное число — 4,11

Двигатель

ЗМЗ-409.10, бензиновый, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, жидкостного охлаждения, 16-клапанный, с двумя распределительными валами и впрыском топлива

Диаметр цилиндра, мм	95,5
Ход поршня, мм	94
Рабочий объем, см ³	2693
Степень сжатия	9
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

128 л.с. при 4400 об/мин

Максимальный крутящий момент

215,6 Н.м. при 2500 об/мин

Дизель среднего класса

В Европе давно стали нормой дизельные модификации легковых автомобилей среднего класса и грузовиков полной массой до 3,5 т. Первый дизель такого класса появился в 1936 году на легковом Mercedes Benz, его оснащали топливной аппаратурой компании Bosch. Внедрить небольшой по массе и мощности дизель много лет пытались и в СССР, часто с помощью иностранных партнеров.

Первая попытка создать оригинальный дизель для автомобилей ГАЗ относится к 1947 году. Большой опыт производства моторов этого типа был накоплен в Германии. После войны в восточных землях, находившихся под контролем СССР, был создан ряд конструкторских бюро разного профиля, подчиненных Советской военной администрации Германии (СВАГ), где руководили советские специалисты, а работали немецкие инженеры. В одном из таких КБ были разработаны технический проект и общая компоновка дизеля в двух модификациях — четырехцилиндровой для «Победы» М-20 и шестицилиндровой для ГАЗ-51. Такие моторы должны были устанавливаться вместо бензиновых и сочетаться с серийными агрегатами трансмиссии. Они были призваны снизить расход топлива и требования к его качеству. Оба дизеля предусматривались в двух модификациях — с наддувом и без него. Прежде всего, в отличие от бензиновых моторов ГАЗ, немецкие дизели выполняли верхнеклапанными, причем с четырьмя клапанами на цилиндр, обеспечивавшими отличное наполнение и очистку цилиндров. Гильзы были «мокрого» типа, коленчатый вал полноопорный, кованный с подшипниками из свинцовистой бронзы. Таким образом, технический уровень немецких разработок опережал бензиновые двигатели ГАЗ на десять и более лет.

Камера сгорания сферической формы находилась в днище поршня, распыленное топливо подавалось в нее путем непосредственного впрыска через форсунки. У четырехцилиндрового варианта была одна головка цилиндров, у шестицилиндрового — две. В варианте с наддувом применялся нагнетатель типа *Rootes*. Расчетный вес обоих дизелей не отличался от бензиновых двигателей ГАЗ. Диаметр цилиндра равнялся 85 мм, ход поршня 100 мм, рабочий объем при четырех цилиндрах составлял 2,3 л, при шести — 3,4 л. Атмосферные модификации по мощности и крутящему моменту были близки к моторам ГАЗ, оснащенные надду-

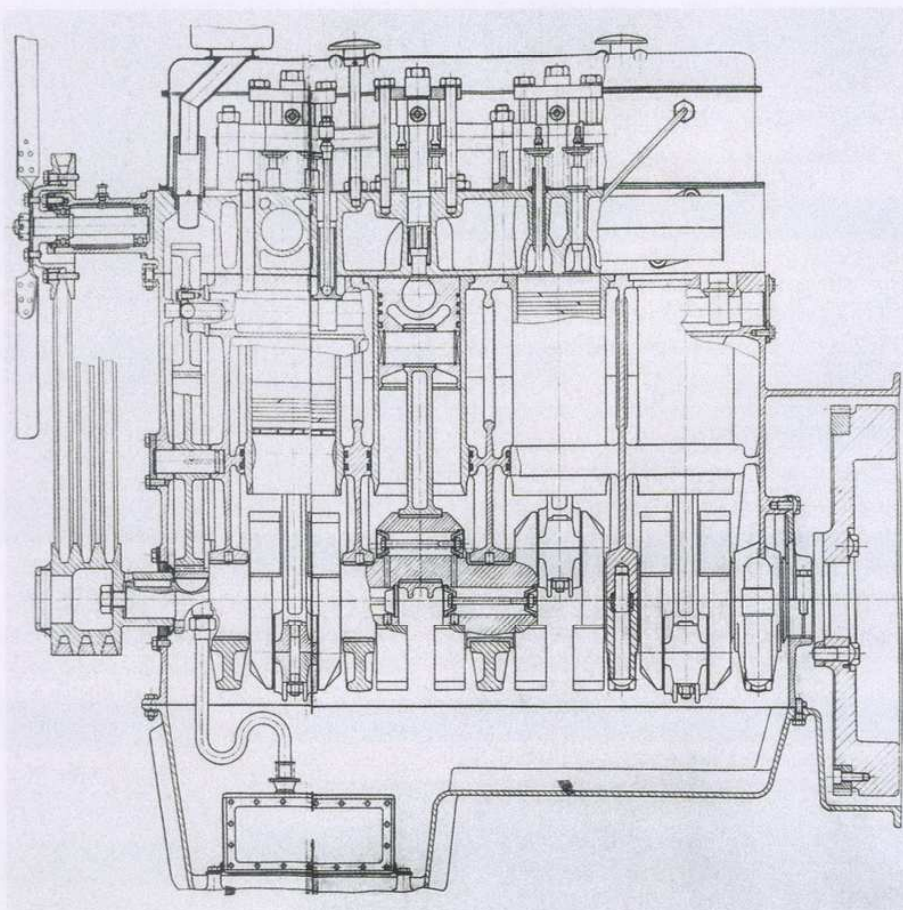
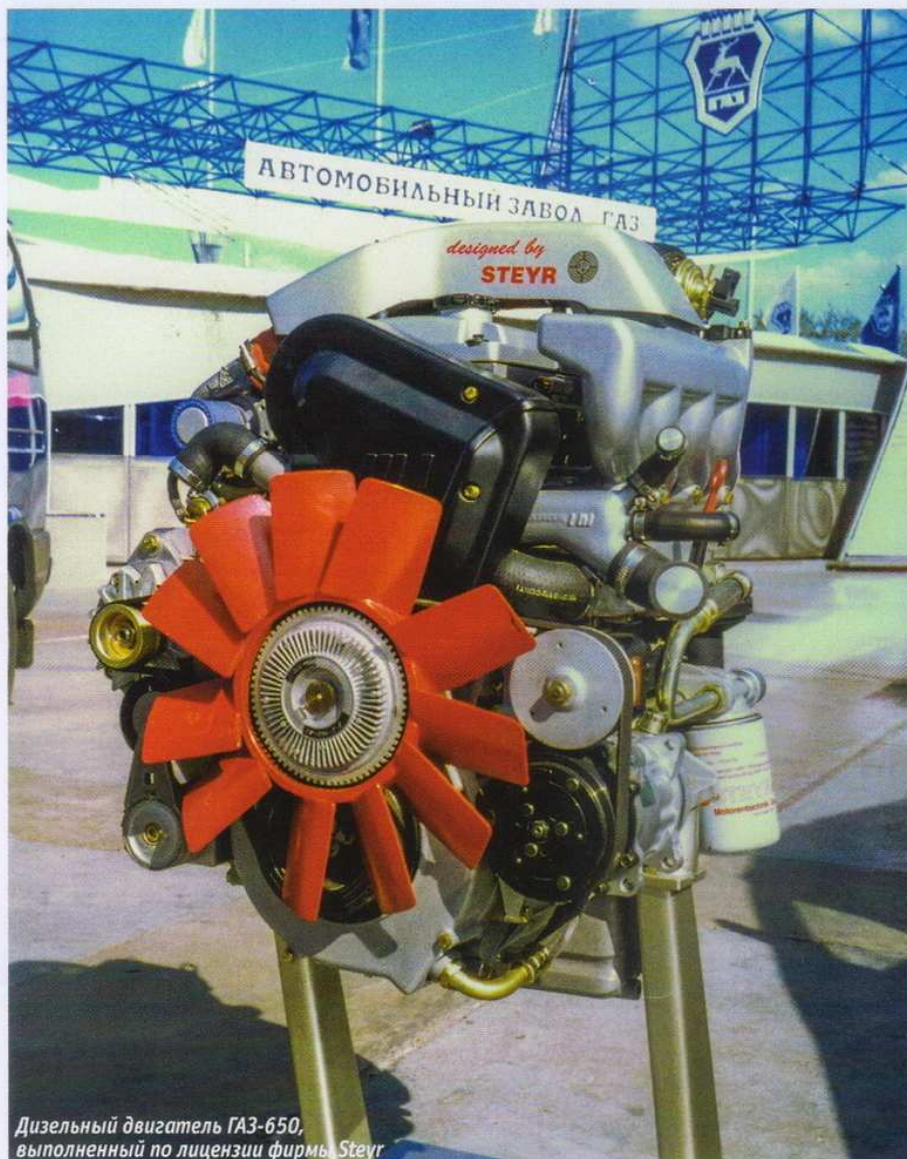


Схема четырехцилиндрового немецкого дизеля для автомобиля М-20 «Победа»

вом выходили заметно мощнее. На сегодня найдено изображение только продольного разреза четырехцилиндрового дизеля. Неизвестно, были ли построены рабочие образцы и проходили ли они испытания. Проблема дизелей для тяжелых грузовиков в СССР в послевоенные десятилетия была решена, а для легковых и небольших грузовых автомобилей очень долго оставалась открытой. В конце 50-х годов бельгийский дилер «Автоэкспорта» *Sobimpex (Scaldia Volga)* начал устанавливать четырехцилиндровые дизели *Perkins* на «Москвич-407» и ГАЗ-21, причем одной модели 1620 см³. Таким образом, под капотом «Волги» единственный раз в истории оказался двигатель

рабочим объемом менее 2 л. На «Москвичи» такие дизели устанавливали несколько лет, а «Волгу» вскоре оснастили другим дизелем подходящего для нее объема 2,3 л и мощностью 65 л.с.

Все попытки разработать «легковой» дизель силами НАМИ или конструкторских бюро отечественных автозаводов не увенчались успехом. К середине 70-х годов продажи «Волги» ГАЗ-24 в Западной Европе резко упали из-за высокого расхода топлива и токсичности выхлопа. Спаси ситуацию мог только дизель, которого не существовало. Так в СССР появился первый серийно выпускаемый легковой автомобиль с двигателем от иномарки.



Дизельный двигатель ГАЗ-650, выполненный по лицензии фирмы Steyr

Конструкторы ГАЗа сумели приспособить к «Волге» четырехцилиндровый атмосферный дизель бельгийской фирмы *Indenor* (дочерней компании французского *Peugeot*) рабочим объемом 2112 см³ и мощностью 65 л. с. «Автоэкспорту» и Минавтопрому удалось организовать поставки таких моторов прямо на конвейер в Горький. Были выпущены конструкторская документация и Технические условия на седан ГАЗ-24-76 и универсал ГАЗ-24-77. Дизельные «Волги» стали официальными серийными модификациями, выпускаемыми ГАЗом небольшими партиями на главном конвейере, хотя, например, в «Кратком автомобильном справочнике» НИИАТ сведения о них не публиковались. Все выпускавшиеся ГАЗом машины ГАЗ-24-76 и ГАЗ-24-77 поставлялись на экспорт, на внутреннем рынке они

Автомобиль ГАЗ-24-77 «Волга» с дизелем Peugeot Indenor



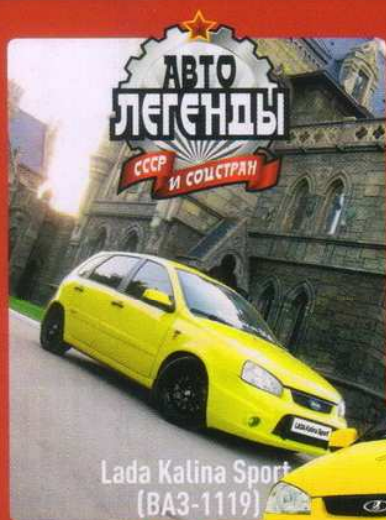
не продавались. Но в конце 70-х и особенно в 80-е годы отдельные советские граждане, а иногда даже организации, покупали в Европе дизельные «Волги» и ввозили их в СССР. Всего было построено по разным данным 8–10 тыс. дизельных «Волг». Для ГАЗ-3102 была запланирована аналогичная модификация ГАЗ-31025, но серийно она не выпускалась.

В 80-е годы НАМИ и Ульяновский моторный завод активно работали над дизелем УМЗ-НАМИ-440.10 традиционного рабочего объема 2445 см³, который можно было бы устанавливать на «Волги», легковые внедорожники УАЗ, любые отечественные малотоннажные грузовики и микроавтобусы. Перестройка и развал СССР похоронили этот проект. Уже на рубеже веков ГАЗ приобрел лицензию у австрийской фирмы *Steyr* на производство дизелей семейства ГАЗ-650 в модификациях с наддувом и без. Высокая стоимость и непривычная конструкция с несъемной головкой цилиндров привели к очень низкому спросу на этот долговечный и экономичный мотор.

В 90-х годах конструкторы Заволжского моторного завода довели до массового производства бензиновые двигатели семейства ЗМЗ-406 и предприняли много усилий, чтобы создать унифицированный с ними дизель ЗМЗ-5143. Такой двигатель долго оставался опытным и мелкосерийным. Он встал на конвейер когда ГАЗ уже снял с производства «Волгу», а заволжские двигатели перестали поступать в Нижний Новгород для комплектации «Газелей» и «Соболей». Осталось только устанавливать модификации ЗМЗ-514 на УАЗы.

СКОРО В ВЫПУСКАХ

Современные модели российского автопрома в масштабе 1:43



Lada Kalina Sport
(BA3-1119)

DeAGOSTINI



Lada Vesta



Lada XRAY



UAZ Patriot
(YA3-3163)



UAZ Hunter (YA3-315195)



Lada Kalina Sport (BA3-1119)

В каждом выпуске журнал и металлическая модель автомобиля в масштабе 1:43

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

АПА-7

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

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



16+

DeAGOSTINI