

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 699 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 14,99 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 280

СССР

И СОЦСТРАН



UAZ HUNTER (УАЗ-315195)

НЕУБИВАЕМЫЙ АВТОМОБИЛЬ
ШАГ ВПЕРЕД, ДВА НАЗАД
СПЕЦИАЛЬНЫЕ СЕРИИ

DeAGOSTINI



Форум о журнальных...

nasekomie.ru

выпуск №280, 2020

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, обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

Адрес для писем читателей:

Россия, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,

«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 Федеральной 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»,

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: 699 руб.

Розничная цена: 14,99 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: 5100 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

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

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, 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

Дата печати (производства): 27.11.2020

Дата выхода в России 15.12.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



МАСШТАБ 1:8

УАЗ-469

**СОБЕРИТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК**

★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ
ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом

★ Работают фары и задние габаритные огни

★ Подвижные детали ходовой части

★ Точное воспроизведение деталей

★ Подробная детализация моторного отсека

**ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU
И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ**

**ДОЛГОЖДАННАЯ
НОВИНКА!**

**ДЛЯ ПОДПИСЧИКОВ
СКИДКА 40%
+ БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА
НА 1-ю ПОСЫЛКУ
С 3 ВЫПУСКАМИ**

Автомобиль UAZ Hunter выпускается в Ульяновске с 2003 года. Он представляет собой глубокую модернизацию моделей УАЗ-469 и УАЗ-3151, разработанных и освоенных в массовом производстве задолго до распада СССР.

Рождение «Охотника»

Семейство грузопассажирских автомобилей повышенной проходимости УАЗ-469 разработано на Ульяновском автозаводе еще в первой половине 60-х годов. Машины прошли полный цикл испытаний, но путь к серийному производству растянулся почти на восемь лет: первые промышленные партии УАЗ-469Б увидели свет в конце 1972 года. Эта модель, уже с индексом УАЗ-3151, продержалась на конвейере до XXI века. Несколько новых семейств аналогичных автомобилей, способных прийти ей на смену, не удалось освоить в производстве из-за экономических и политических катаклизмов 80–90-х годов. Несмотря на устаревшую конструкцию, в России модификации УАЗ-3151 продолжали пользоваться повышенным спросом благодаря «неубиваемому» рамному осно-

ванию и способности преодолевать любое бездорожье. Кроме того, для машин такого класса они стоили очень дешево. Но старый УАЗ уже не вписывался ни в какие нормы по комфорту, эргономике, уровню шума, экологии и безопасности. Чтобы сохранить производство этого семейства, Управление главного конструктора (УГК) ОАО УАЗ провело максимально возможную модернизацию, результатом которой стала базовая модель УАЗ-315195. На рынок автомобиль вышел под маркой UAZ Hunter.

В 2000 году Ульяновский автозавод вошел в состав холдинга «Северсталь-авто». Новые владельцы предприятия согласились не снимать с производства бывший УАЗ-469, а профинансировать его глубокую модернизацию. В активе УГК было много наработок по узлам, агрегатам и деталям кузова, опробованных на УАЗ-3160 и моделях,

выпускавшихся Производством автомобилей малых серий (ПАМС): УАЗ-3153, УАЗ-3159 «Барс», УАЗ-3162 «Симбир». Проекту «нового УАЗ-469» присвоили индекс УАЗ-315195 и русское кодовое название «Охотник». Управление главного конструктора все силы бросило на этот проект. Конструкторы В. В. Бердникова, В. П. Воронцов, В. Ю. Детинкин, А. А. Ежов, С. В. Клянчин, В. В. Курылев, А. Н. Рубцов, И. Н. Севостьянов и О. Б. Федоров, занимавшиеся разработкой «Охотника», стали лауреатами премии трудовой славы УАЗа. Над новой машиной работали И. И. Идиатулов, Ю. Н. Кондратьев, В. В. Леваков, А. В. Половинкин, Ю. В. Пришельцев, В. В. Трухин, О. К. Феофанов. Для начала собрали максимум информации о претензиях к существующему УАЗу и пожеланиях потребителей. На основании этих исследований было составлено техническое



Легковой автомобиль повышенной проходимости УАЗ-315195 (UAZ Hunter)



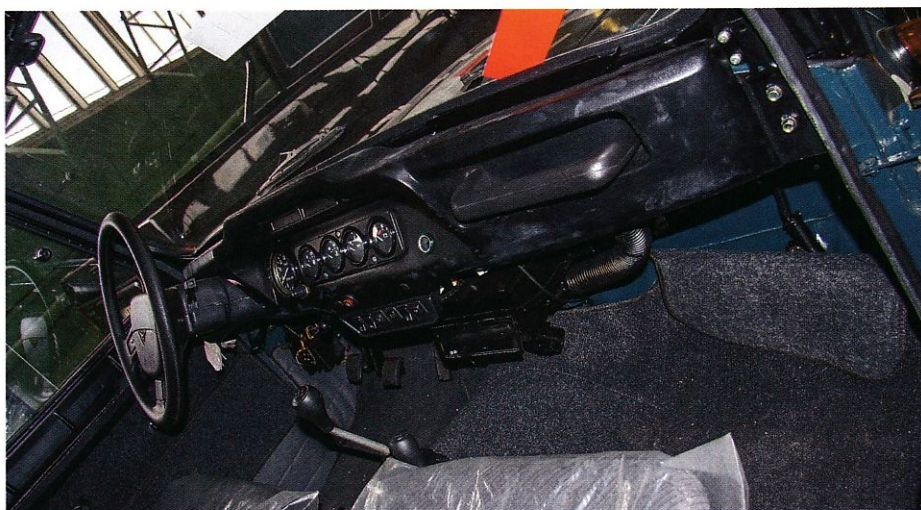
Первый серийный UAZ Hunter в заводском музее Ульяновского автозавода

новый двигатель потянул за собой новую систему питания и выпуска отработавших газов, новые бензобаки, которых, как и на УАЗ-469, было два. Расположение топливных баков осталось прежним — между лонжеронами рамы и боковинами кузова, примерно под дверями. «Четыреста девятый» двигатель решили комплектовать импортным диафрагменным сцеплением LUK, мягко работающим и долговечным. Но бензиновый двигатель ЗМЗ-409.10 не остался в одиночестве: со временем к нему добавился дизель ЗМЗ-5143.10, который устанавливается на небольшое количество машин. По некоторым данным, в первые годы производства можно было встретить УАЗ-315195 с трехлитровым двигателем старого семейства УМЗ-421 Ульяновского моторного завода.

задание на проектирование модернизированного внедорожника. Опытно-конструкторские работы над автомобилем УАЗ-315195 стартовали в начале 2002 года. С февраля по май экспериментальное производство построило три опытных образца: один выставочный, второй для проведения сертификационных испытаний, третий, видимо, для пробеговых. Освоение «Охотника» разделили на три этапа. Сначала необходимо было установить новый двигатель, соответствующий принятым тогда экологическим нормам Euro 2, затем сконструировать новое шасси, а дальше модернизировать кузов, чтобы максимально защитить пассажиров от проникавшей внутрь пыли и сквозняков.

Старый или новый?

Ульяновский моторный завод (УМЗ), традиционный поставщик двигателей для УАЗа, стал частью другой структуры — «Группы ГАЗ», а Заволжский моторный завод (ЗМЗ) перешел к компании «Северсталь-авто». В его линейке нашелся современный 2,7-литровый двигатель ЗМЗ-409.10 мощностью 128 л.с. Его и приняли за базовую модель для нового УАЗа. Это был настоящий рывок по энерговооруженности автомобиля, ведь на прежней модели УАЗ-3151 базовым считался мотор УМЗ-4178 мощностью всего 76 л.с. Сразу же потребовалось изменить раму. Двигатель устанавливался на три, а не на четыре опоры с новыми, более эластичными подушками, что снизило вибрации, передаваемые на раму и кузов. Кроме того,



Панель приборов первого серийного Hunter



Четырехступенчатая коробка передач в начале XXI века считалась устаревшим техническим решением, особенно на внедорожном автомобиле. Для расширения силового диапазона трансмиссии надо было подобрать пятиступенчатую коробку, но этого сделать не получилось. Для УАЗ-3160 коробку с пятью передачами поставлял Арзамасский завод. У этой коробки была нетрадиционная схема включения передач, отличавшаяся как от привычных легковых машин, так и от грузовиков. Потребители жаловались на частые поломки. Вместо этой злополучной коробки, поначалу устанавливавшейся и на УАЗ-315195, с 2006 года пришлось закупать импортную — корейскую Dymos.

Последний серийный автомобиль семейства УАЗ-3151 установили на постамент возле главной проходной Ульяновского автозавода



UAZ Hunter первых лет выпуска выделялся пластмассовой накладкой на решетке радиатора и «пухлыми» пластмассовыми бамперами

Раздаточная коробка новой машины, как и на УАЗ-469, соединялась с коробкой передач непосредственно, без промежуточного вала. Но ее разработали заново, применив шестерни не с прямым, а с косозубым зацеплением. Это позволило снизить шумность работы узла и увеличило его паспортный ресурс. К тому же подключением переднего моста и включением пониженной передачи теперь управляли не два рычага, а один, как на УАЗ-3160.

Рессорная передняя подвеска на УАЗ-315195 окончательно уступила место рычажно-пружинной, с установленными внутри пружин амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. Правда, сама подвеска была не новой: она впервые появилась на УАЗ-31514 еще в середине 90-х годов, вошла в серийную комплектацию УАЗ-3160, а на «Барсе» ее даже удалось совместить с бортовыми редукторами, хотя и за счет увеличения колеи. Испытывали пружинную

подвеску и на бескапотных грузовиках УАЗ — «буханках» и «головастиках». Задняя подвеска «Охотника» получила малолистовые рессоры, они устанавливались над мостом.

Но самым существенным нововведением на УАЗ-315195, по сравнению с наследниками УАЗ-469Б, стали мосты. Цельные неразъемные балки мостов *Spicer* тогда уже



Hunter отличался от УАЗ-31514 цельной задней дверью вместо заднего борта и открывающейся застекленной части и запасным колесом, закрепленным прямо на двери, а не на откидной консоли



Автомобили UAZ Hunter можно было встретить в самых удаленных уголках страны. Этот экземпляр снят на острове Валаам

применялись на УАЗах. Их преимуществом считалась простота ремонта: чтобы извлечь редуктор, не требовалось отсоединять картер моста от подвески, для доступа к главной паре и дифференциалу моста достаточно было просто снять крышку. К другим достоинствам можно отнести повышенную жесткость моста и отсутствие постоянно нагруженного соединения посередине — это избавило мост от возможной течи масла на стыке двух «чучлок». Размещение главной пары и дифференциала в едином картере обеспечило высокую точность зацепления шестерен, меньшую шумность, создало более благоприятные условия для работы подшипников.

Еще одним важным новшеством считалось изменение типа ШРУСов: на смену старым *Bendix-Weiss* пришли шарниры *Bierfeld*. Но главными новинками переднего моста УАЗ-315195 стали сферические шкворни и измененный угол установки управляемых колес. Вместе с новыми ШРУСами это привело к существенному улучшению маневренности, поскольку увеличился угол поворота колес и уменьшился радиус разворота автомобиля. Кроме того, это снизило усилие на руле и повысило устойчивость машины на дороге. Руль УАЗа стал легким прежде всего потому, что в базовую комплектацию автомобиля вошел гидроусилитель. За счет мощного двигателя возросли динамика и скоростные качества: это потребовало радикального пересмотра тормозной системы. УАЗ-315195 получил передние дисковые тормоза и автоматическую регулировку зазора в задних барабанных механизмах.

В электрооборудовании УАЗ-315195 появились новый жгут проводов, новые датчики, спидометр с электроприводом и даже гидрокорректор света фар. Белый фонарь заднего хода и красную заднюю противотуманную фару взяли от автомобилей ВАЗ. Прибор-

ную панель планировалось позаимствовать у «Барса», но окончательным вариантом стали панель с мягкими накладками и козырьком, небольшая консоль посередине с клавишами от автомобилей ВАЗ и старое, не очень удобное расположение контрольных приборов: как и на УАЗ-469, они находились не перед водителем, а в стороне от него, в центре панели.

Конструкторы кузовов постарались сделать все возможное, чтобы облагородить салон и создать для водителя и пассажиров максимум комфорта. Базовой моделью теперь стал закрытый универсал с жестким металлическим верхом, взятым от УАЗ-31514. Цельноштампованную заднюю дверь уже опробовали на «Барсе». Ее навесили на боковые петли, но, в отличие от УАЗ-3160 и его наследников, дверь стала открываться в левую сторону, что упростило погрузку багажа со стороны тротуара. Дверь снабдили удобной вертикальной ручкой. Запасное колесо установили прямо на дверь, а не на откидной кронштейн, как было раньше.



Встречались Hunter и в армейской зеленой окраске, но при этом сохранялось фирменное выделение остекления черным цветом

UAZ Hunter на армейской службе, но в «гражданской» светло-серой окраске

Конструкция боковых дверей, оставшаяся от УАЗ-469, исключала возможность сделать нормальные стеклоподъемники. Пришлось оснастить двери архаичными раздвижными стеклами по типу одного из вариантов «тюнингового» УАЗа итальянской фирмы *Martorelli*. Зато новые двойные уплотнители дверей позволили защитить салон от пыли и сквозняков. Пол салона обшили шумоизоляционным ковром, его же наклеили на моторный щит со стороны двигателя и с обратной стороны крышки капота, чтобы снизить уровень шума в салоне. Сиденья и рулевое колесо взяли от УАЗ-3160. С экстерьером поработали дизайнеры. Пластиковые объемные бамперы и декоративная накладка на облицовку позволили провести рестайлинг, не меняя штампованных панелей кузова. Эти внешние элементы «Охотник» тоже унаследовал от «Барса». Если машина комплектовалась штампованными колесными дисками от УАЗ-3160, ступицу прикрывали небольшим пластиковым колпаком. Такие же колеса получили все бескапотные грузовые УАЗы. На часть



машин прямо на конвейере устанавливали литые диски.

В течение всего 2003 года на конвейере малыми партиями из 5–10 экземпляров собирали автомобили с новым шасси и старым кузовом типа УАЗ-31514. Чтобы освоить мас-

совое, а не штучное производство распашных задних дверей и верхних половин боковых дверей, пришлось дополнительно изготовить несколько прессов и штампов. И только вслед за новыми штамповками дверей удалось внедрить двойные уплотнители. Пробная сборка модернизированных кузовов проводилась с начала ноября. Особенно трудной была операция установки пластиковых бамперов в условиях движущегося конвейера. И вот настало 20 ноября 2003 года: в 16 часов 21 минуту в торжественной обстановке с конвейера сошел последний УАЗ-31514, а за ним последовал первый УАЗ-315195 в полной (23-й) комплектации.

Русский иностранец

Параллельно с запуском в производство УАЗ-315195 шли работы по глубокой модернизации автомобиля нового поколения УАЗ-3162, которому тоже планировали дать новую марку. В те годы считалось модным писать названия автомобилей на латинице, и новые ульяновские внедорожники выпустили на рынок уже не как УАЗ, а как UAZ. Кодовое название проекта «Охотник» просто перевели на английский — получилось *Hunter*. Первыми встревожились российские знатоки европейской автомобильной промышленности 60–70-х годов. Оказалось, что название нового автомобиля в точности повторяет название легкового *Hillman Hunter*, массово выпускавшегося в Англии с 1967 по 1979 год, то есть в то же время, когда в Ульяновске шла подготовка к запуску в производство семейства УАЗ-469.

Продолжение на стр. 10



Задний номерной знак, установленный между половинками бампера, отличал модификацию УАЗ-315195 (UAZ Hunter)



UAZ HUNTER (YA3-315195)





Hillman Hunter выпускался в двух вариантах — как седан и универсал классической заднеприводной компоновки, — по габаритам близких к «Жигулям» и «Москвичу» с двигателями объемом 1,6 и 1,8 л. В 2003 году уже не существовало ни марки *Hillman*, ни концерна *Rootes*, производившего эти машины. Но сам *Hillman Hunter* еще выпускался в Иране под маркой *Paykan* и отдельные экземпляры таких машин встречались в Москве.

«На новом уазике едешь, как на хорошей "Волге"». Однако во времена, когда появился *Hunter*, внедорожный УАЗ уже не воспринимался только как практичный и удобный автомобиль для села, армии, милиции и медицинской службы. Конечно, среди покупателей было немало фермеров и лесничих, по-прежнему поступали заказы от МВД, МЧС, сельских медучреждений. Но сформировался и другой контингент — любители внедорожных путешествий, соревнований,

при езде по тяжелому бездорожью они легко разбивались и ухудшали геометрическую проходимость — углы въезда и съезда. При попытке вытащить тросом застрявший автомобиль бампер, особенно передний, почти всегда получал повреждения. Неразрезные мосты *Spicer* при движении по глубокой колее упирались «тупым» торцом картера редуктора в грунт, в то время как старые разрезные мосты не мешали ехать, прокладывая острой кромкой борозду в грунте.

Получив машину в оригинальной комплектации, «покорители бездорожья» начинали заниматься ее доработкой

Латинское написание ульяновской марки в России было воспринято по-разному. Одни говорили, что это нормально — обычная мировая практика. Другие встретили «иностранный» написание в штыки: «Это с каких пор наш «уазик» и «козлик» превратили в какой-то *UAZ*?!».

Потребитель всегда прав?

Ульяновская новинка больше всего понравилась профессиональным водителям «старой школы». Они отзывались о ней так:

активного отдыха в труднодоступных местах. С 2003 года любительские спортивные состязания «off road» стали регулярными. «Покорители бездорожья» не оставляли машину в оригинальной комплектации, а занимались всевозможными доработками: повышением клиренса, установкой специальных колес, шин, амортизаторов, лебедок и других устройств.

Недовольство вызывали в основном объемные пластиковые бамперы. В отличие от крепких стальных бамперов УАЗ-3151,

Пришлось упрощать автомобиль и возвращать на конвейер некоторые старые узлы и детали. Так, в 2011 году ради упрощения и удешевления отказались от пластиковой накладки на облицовку, вернув УАЗ-469 привычное «выражение лица». Тогда же на смену пластиковым бамперам пришли металлические, правда, по соображениям безопасности, с пластмассовыми краями. Заговорили о частичной «реабилитации» разрезных мостов. Некоторым комплектациям вернули торцевую дверь от УАЗ-31514,



UAZ Hunter последних лет выпуска лишился объемного пластмассового бампера спереди и черной накладки на решетку радиатора

состоящую из двух створок с горизонтальным разрезом, и «голую», без пластика, панель приборов.

В конце концов появилась упрощенная модификация цвета «хаки» с брезентовым верхом: она вышла на рынок с наименованием УАЗ-469. Это стало возможным благодаря тому, что на Ульяновском автозаводе все это время сохранялся выпуск автомобилей для силовых структур в самой простой комплектации, с рессорной подвеской и редукторными ведущими мостами, под мало кому известным индексом УАЗ-2924. Фактически он представлял собой базовый армейский УАЗ-3151, который перестал соответствовать международным требованиям, предъявляемым к легковым автомобилям, и был сертифицирован как специальное транспортное средство. Отсюда и цифра «9» в индексе.

В 2015 году объявили, что к 70-летию победы в Великой Отечественной войне будет выпущена «прощальная» партия, а затем устаревший *Hunter* снимут с производства. Но в следующем, 2016 году, машину пришлось вернуть на конвейер. *Hunter* стоил дешевле, чем современный *UAZ Patriot* (УАЗ-3163), и за него голосовали рублем те, кому *Patriot* оказался не по карману.

В условиях насыщенного рынка и ожесточившейся конкуренции с подержанными джипами-иномарками, потеря этой части покупателей для предприятия была очень

чувствительной. Так автомобиль с очертаниями кузова УАЗ-469, теперь уже воспринимавшийся многими не как устаревший, а как классический, обрел вторую жизнь.



UAZ Hunter с номерными знаками Республики Беларусь

Первые 12 лет производства UAZ Hunter в его семейство входили модификации, ориентированные на традиционного заказчика — Вооруженные силы России и государств бывшего СССР. После 2011 года завод неоднократно выпускал небольшие специальные серии, чаще всего для любителей «off road».

УАЗ-315195-130

Вместе с базовой моделью UAZ Hunter была освоена модификация с открытым кузовом и брезентовым верхом. Тент и его дуги в неизменном виде достались от УАЗ-469/3151. Старыми остались задний борт и откидной кронштейн запасного колеса. Номерной знак и фонари его освещения, как у базового Hunter, устанавливали не на борту, а на заднем бампере. Все остальные детали автомобиля соответствовали UAZ Hunter, в том числе пластиковые бамперы, накладка на облицовку и верхняя часть боковых дверей. В такой комплектации открытый автомобиль выпускали до рестайлинга 2011 года.



UAZ Hunter с брезентовым верхом (УАЗ-315195-130)

УАЗ-315108

Специально для Министерства обороны с 2009 года в производственную программу входила модификация UAZ Hunter с полностью демонтированным пластиком, старым стальным передним бампером и брезентовым верхом, внешне отличавшаяся

ся от «позднего» УАЗ-31512 только оставшимися от Hunter верхними надставками

дверей и колесными дисками с отверстиями. Но пружинная подвеска и цельные



Вариант Hunter для армейских подразделений (УАЗ-315108)

мосты все-таки соответствовали УАЗ-315195. Автомобили окрашивали в традиционный цвет «хаки». Базовой моделью двигателя считался дизель 3МЗ-5143.10 рабочим объемом 2,2 л и мощностью 106 л.с.

UAZ Hunter Expedition

В 2011 году, вскоре после рестайлинга, в честь юбилея предприятия появилась первая ограниченная специальная серия УАЗ-31516-035. Машины окрашивали в «металлик» желто-коричневого цвета «табак», оснащали объемными металлическими бамперами с приваренными буксирными проушинами и багажником на крыше с дополнительными фарами. Кроме того, проводили акваподготовку: устанавливали всасывающую трубу впускной системы двигателя «шноркель», выходы сапунов коробки передач, раздаточной коробки и мостов в подкапотное пространство. Эта модификация предназначалась только для экспорта.

UAZ Hunter Beach

Одновременно с *Expedition*, в 2011 году, появилась еще одна «пляжная» экспортная спецсерия *Beach*. Это был открытый автомобиль, окрашенный серебристым металлик «Снежная королева». Он отличался мощным каркасом из дуг безопасности сверху, к которому нужно было шить оригинальный тент. Над ветровым стеклом устанавливалась специальная аудиополка с магнитолой, изначально рассчитанная на применение в открытом автомобиле. Акваподготовка — «шноркель» и выведенные под капот сапуны трансмиссии — были такими же, как у варианта *Expedition*.

UAZ Hunter Trophy

Эта специальная серия появилась в 2013 году. В комплектации указывались металлические бамперы и задняя дверь типа УАЗ-31514 только с газовыми амортизаторами, поднимающими и удерживающими верхнюю половину, хотя встречались машины с распашной дверью и пластиковым задним бампером. Для *Trophy* выбрали стандартную окраску в серо-коричневый «металлик» и шины 225/75R16 на легкосплавных дисках. Эти машины с бензиновыми или дизельными моторами 3МЗ штатно комплектовали решеткой, защищающей рулевые тяги. Дополнительно устанавливали подножки, «кенгурятник» и багажник на крыше, подчеркивая, что оборудование сертифицировано заводом-изготовителем, а значит у владельца машины не будет проблем с ГИБДД.

Автомобиль UAZ Hunter Expedition из спецсерии 2011 года



UAZ Hunter Beach в специальном заводском исполнении (2011 год)



Специальная серия UAZ Hunter Trophy (2013 год)

«Победная» серия автомобилей UAZ Hunter

плащ-палатка, котелок, комплект столовых принадлежностей, стилизованный под вещмешок рюкзак и шанцевый инструмент. Но прощания не получилось: в феврале 2016 года было объявлено о возобновлении производства *Hunter*.

UAZ Hunter, юбилейная серия

В 2017 году, в честь 45-летия освоения серийного выпуска УАЗ-469, завод построил ограниченную серию из 469 экземпляров. «Юбилейные» автомобили представляли собой UAZ Hunter в минимальной комплектации «классик»: без навесных устройств, пластика на приборной панели, с штампованными дисками колес, двустворчатой задней дверью и запасным колесом на кронштейне. Машины отличались только окраской в три цвета: белые крыша и диски колес, черная окантовка всех окон, низ кузова светло-бирюзового цвета. В такой же цвет окрасили и небольшое количество бескапотных «буханок».



UAZ Hunter, «победная» серия

Машины специальной серии, посвященной 70-летию победы в Великой Отечественной войне, окрасили в цвет «хаки» или серо-коричневый «металлик», на борта нанесли аэрографию «Мазетро» и ноты, имитирую-

щие знаки самолета главного героя фильма «В бой идут одни старики». Спереди устанавливался штампованный поддон защиты рулевых тяг, в остальном это был обычный UAZ Hunter. В комплекте с машиной выдавался сувенирный набор: армейские



Машина из юбилейной серии в честь 45-летия освоения серийного выпуска УАЗ-469 (2017 год)

UAZ Hunter Expedition

В мае 2019 года вышла новая специальная серия для любителей «off road». Базовую модель снова выбрали совсем без пластика на приборной панели и с двустворчатой задней дверью. Но присутствуют пластиковые накладки — расширители колесных арок. Окантовку окон, как и у юбилейной серии, оставили черную, крышу и низ кузова окрасили в ярко-оранжевый цвет. Машину оснастили установленными на заводе и включенными в ОТТС устройствами: силовыми металлическими бамперами, «кенгурятником», электрической лебедкой спереди, «легковым» фаркопом сзади, багажником на крыше, решеткой, защищающей рулевые тяги, подножками. Шины увеличенного размера 235/85R16 смонтировали на штампованные диски черного цвета. Аналогичные комплектации Expedition того же оранжевого цвета получили UAZ Patriot и «буханка» UAZ-3909.



Специальная серия UAZ Hunter Expedition для любителей бездорожья (2019 год)

Технические характеристики УАЗ-315195 (UAZ Hunter)

Число мест	5–7
Грузоподъемность	750 кг
Максимальная скорость	130 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	13,2 л/100 км
Емкость топливных баков	72 л (2×36 л)
Электрооборудование	12V
Размер шин	225/75R16
Масса, кг	
снаряженная	1770
полная	2520
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом и гидроусилителем	
Передняя подвеска	
зависимая, пружинная, на продольных рычагах, с поперечной тягой и стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидропневматические, телескопические, двустороннего действия	
Задняя подвеска	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Сцепление	
однодисковое, сухое	

Тормоза

рабочие — передние дисковые, с плавающей скобой и двумя цилиндрами, задние барабанные, привод гидравлический, раздельный, с вакуумным усилителем

стояночный — с механическим приводом на трансмиссию

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая

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 4600 об/мин

Максимальный крутящий момент

209,7 Н.м при 2500 об/мин

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ КУЛЬТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И УНИКАЛЬНЫХ ПРОТОТИПОВ МАРКИ
«МОСКВИЧ» В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И ЭКСКЛЮЗИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ» В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КУЗОВЕ



ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU! СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

moscar.deagostini.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

LADA KALINA SPORT (BA3-1119)

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

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



16+

DeAGOSTINI