

История

70-летняя история Ульяновского автомобильного завода – это едва ли не вся история отечественного 4x4. В военном 1941-м он начинался с цехов под открытым небом, куда привезли оборудование с эвакуированного из Москвы «ЗИСа». Ульяновск давал фронту авиационные снаряды, «трехтонки» УльЗИС-5 и мало-

литражные стационарные двигатели. После войны производство перенесли под выпуск горьковских внедорожников ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, на основе которых в Ульяновске начали разрабатывать свои конструкции. За 70 лет «УАЗ» выпустил более 4 млн. автомобилей свыше 100 модификаций и экспортировал их в 100 стран мира.



1943 г. Первым на «УАЗе» был разработан 3,5-тонный дизельный УльЗИС-253 (справа).



1954 г. Выпуск разработанного в Горьком ГАЗ-69 сразу перевели на «УАЗ». В 1950–1960 гг. на этих внедорожниках ездило и воевало полмира. Микроавтобус УАЗ-450 создан на их базе.



1958 г. Все 70 лет заводское КБ дорабатывало серийные машины и проектировало новые. УАЗ-471 и УАЗ-300 (1949 г., справа) предшествовали серийным армейским и коммерческим моделям.

1972 г. Новой базой модели УАЗ-469 суждено будет стать внедорожной классикой. А для начала он поднялся на Эльбрус (4000 м).



Нынешний хит продаж (очередь у дилеров в России достигает 2-х мес.) не уступает славным предкам.

1983 г. Плавающим УАЗ-3907 «Ягуар» в мире до сих пор нет аналогов.

Именины на Байкале

«Следующее место, где принимает сотовый, через 4 часа! Поехали», – напутствовал нас инструктор. И мы расселись по УАЗам и отправились праздновать 70-летие Ульяновского автомобильного завода.

Не было ни праздничного фуршета, ни проникновенных речей. Никто в тысячный раз не расхваливал «уазики», не рекламировал их. Нам просто дали по новенькому «Патриоту» и показали настоящую российскую глубинку. А также дороги, по которым местные граждане ежедневно пробираются по своим делам.

Озеро Байкал. 5000 км от Москвы, 5000 км от Магадана. Тайга, сопки, горы, скалы, степь. И вот тут, в этой глуши, мы все-таки увидели рекламу, и даже, я бы сказал, навязчивую: десятки УАЗов в день мелькали за окнами наших машин. Причем самых разных – от подзабытой модели «69А» до новеньких «Патриотов». И ни одного внедорожника-иномарки – притом что на асфальтированных шоссе Западной Сибири «праворукие» японские легковушки в абсолютном большинстве.

Что такое счастье

Счастье – это «гравийка». По ней можно ехать на одной передаче и не крутить все время руль. Хотя по нашим, восточноевропейским меркам этот путь ужасен: шоссе, где вместо асфальта – жиденький слой вкатанной в глинистую землю щебенки... Камни шуршат по шинам, гремят по днищу, неглубокие лужи сменяются сплошной «стиральной доской», пыль стоит серым облаком. Но для «Патриота» во внедорожных шинах Маххис это мелочи – он играючи развивает тут все 90 км/ч. Камни до водруженного на раму кузова не до-

стают, а мелкая «гребенка» гасится подвеской.

А потом начались другие байкальские дороги. Сначала дорогой считалась широкая полоса жидкой грязи, под которой почти не угадывались глубоченные колеи и легко читались огромные ямы. Откуда такие берутся, остается загадкой, но в некоторых громадина «Патриот» помещался весь, и для выезда из них приходилось разгоняться, так сказать, по дну. Мы шли, естественно, на понижающей и с подключенным передком. За день такой езды случилась лишь одна заминка: следовавший как раз впереди меня УАЗ с россиянами забуксовал прямо посередине одной из ям. Черная жижа пеннелась над подтопленной выхлопной трубой, доходила до кромок дверей... Каково будет сейчас искать под бампером крюки и цеплять к ним трос? «Да без паники, – донесла рация голос из «тонущей» машины, – сейчас я передок подключу, и выедем!» Оказывается, то ли по рассеянности, то ли из бравады, впереди идущий экипаж полдня ехал «на моноприводе» – и только к полудню наконец застрял!

Горы и степи

Второй день мы «праздновали» на каменистых горных дорогах. Карабкались по склонам между деревьев, скользили колесами по валунам, резали шины острыми камнями, кренились на борт на сыпучем песке по краю горы и замирали от восторга, когда перед нами вдруг откры-

вался вид на синие бухты Байкала или уходящие вдаль цепочки холмов на его берегах...

Многочисленные ручьи и реки чаще всего преодолевали вброд, поскольку мостов или не было вовсе, или они, деревянные, были настолько разбиты, что оказалось проще ехать прямо по воде.

Нам обещали Тажеранские степи, примыкающие к западному побережью Байкала, и нас впечатлила эта на самом деле холмистая местность, над которой парили орлы, а под колесами сновали непуганые улитанные суслики. Здесь можно было смело гнать УАЗы на четвертой передаче. Не пугали неожиданные бугры и рытвины: один раз качнув капотом, машина выравнивалась и без раскачки и виляний продолжала уверенное движение. Мощная энергоемкая подвеска комфортно гасила все неровности ненакатанных грунтовок даже на скорости 80 км/ч.

На третий день празднования юбилея завода пришлось около 200 км асфальтированного шоссе по направлению к Иркутску. И здесь «именинник» показал себя на высоте: крейсерская скорость легко держалась на уровне 120 км/ч, уверенные обгоны. Уровень шума в салоне – на удивление низкий, не мешающий разговору. Из общих минусов – традиционно



SHERIFF™

автомобільні охоронні системи

тільки ТВОЯ машина

Універсальна система

ZX-750
ZX-930
ZX-940
ZX-1070
ZX-1090

Список дилерів дивіться на сайті www.piti.com.ua

ТОВ «Формател» Тел.: (044) 291-55-75

Для УАЗов проще сомнительные деревянные мостики объехать по воде. Местные водители так и делают.



Казавшиеся неприступными каменистые горные склоны «Патриоты» одолевали очень легко. На этих подъемах мы останавливались для фотографирования и снова трогались даже под дождем. Главное при этом – не порезать колеса камнями.

Вязкая грязь, колеи, ямы – и так несколько часов. Мы устали, а машины – нет. Этой дорогой местные ездят на сенокос, за дровами и по грибы-ягоды.



нечеткое рулевое управление и необходимость держать обороты дизеля выше 1000 об/мин для уверенного разгона.

За именинника!

Следует отметить, что все автомобили были стандартными, без специальной подготовки, взятыми из тестовых парков местных уазовских дилеров. Единственное усовершенствование – нестандартная резина и электролебедка для страховки на одной из машин.

Очень хорошо показал себя в таких условиях дизельный двигатель Iveco (2,3 л, 116 л. с., 270 Нм, 1800–2800 об/мин) – тяговитый, малозумный, сбалансированный. Такой мотор предлагается только для внешних рынков, а для России, где «Патриот» обычно покупают как рабочую лошадку, он слишком дорог, и его заменяет дизель производства «ЗМЗ». Агрегат Iveco известен по итальянским коммерческим автомобилям – «бусам» Iveco и Fiat, однако для УАЗа его пришлось слегка «задавить», чтобы предохранить от чрезмерного крутящего момента трансмиссию. Хороша и коробка передач корейского производства (аналогичная применяемому на рамных машинах SsangYong) – с точным и легким переключением, удачно подобранными передаточными числами.

P.S. Насколько крут «Патриот», я окончательно понял лишь в аэропорту Иркутска, когда сдал машину организаторам и решил осмотреть себя перед выходом «в цивилизацию». Не зная точно, какое празднование уазовского юбилея меня ждет, я прилетел из Киева на Байкал в белых летних туфлях. После трехдневного штурма байкальских «дорог» они так и остались белыми...

Игорь Широкун
Фото автора и «УАЗа»
Киев – озеро Байкал – Киев



НОВИНКА

Gillette MACH3 SENSITIVE



з экстрактом Алоэ

Розроблено для чутливої шкіри

Найкраща технологія з трьома лезами від Gillette*

Представляємо новинку: бритва Gillette Mach3 Sensitive, розроблена спеціально для чутливої шкіри. З покращеною зволожуючою смужкою з Алоє Вера, Gillette Mach3 Sensitive забезпечує більш гладеньке та комфортне гоління** за один рух.

Спробуйте бритву Gillette Mach3 Sensitive з гелем для гоління Gillette Mach3!



* технологія Mach3 використовується Mach3 Sensitive
** у порівнянні з Gillette Blue II (Блу ІІ)
Mach3 Sensitive — Мак3 Сенсітив
реклама