**03-318 УАЗ Карго, УАЗ-23602 4х4 малотоннажный бортовой грузовик гп 0.65 тн, дверей 2, мест 2, прицеп до 1.5 тн, вес: снаряженный 2.05 тн, полный 2.7 тн, ЗМЗ-409 128 лс, 125 км/час, УАЗ г. Ульяновск 2002/06-18 г.**

*Из статьи «Грузовые УАЗы с капотом: история вопроса», АвтоДвиж на zen.yandex.ru. Автор не указан, но все равно большое ему спасибо, весьма достойная и нужная работа.*

 История Ульяновского автозавода начиналась, как известно, именно с грузовиков капотной компоновки, которые, правда, еще не носили марки "УАЗ". В 1943 году на предприятии, которое тогда называлось "УльЗИС" (Ульяновский автозавод имени Сталина), начали делать грузовики ЗИС-5В. Параллельно с ними освоили сборку импортных грузовиков, поступающих по ленд-лизу. А в 1947 году в Ульяновск передали производство грузовиков ГАЗ-ММ из Горького. Причем не только выпускал, но и пытался модернизировать. И вот по отношению к опытным образцам таких "полуторок" уже периодически применялась собственная марка.

 В 1949 году по заданию министерства на УльЗИСе построили первый опытный образец более легкого грузовика собственной конструкции - "однотонки" УАЗ-300. Для помощи в работе над этим проектом в Ульяновск перевели из Горького ряд сотрудников КЭО ГАЗ им. Молотова. "Трехсоток" построили два экземпляра; главным образом они отличались друг от друга двигателями - от М-20 на первой машине и от ГАЗ-ММ на второй. А следом собрали пару опытных образцов очень похожей модернизированной машины УАЗ-302: уже с двухскатной задней ошиновкой и колесами от ГАЗ-ММ, новой грузовой платформой и повышенной до 1,5 тонн грузоподъемностью.

 На основе этой машины ульяновцы начали проектировать целое семейство автомобилей, включающее и полноприводный грузовик УАЗ-308, и санитарный автобус, и много чего еще. Но не судьба! Совершенно внезапно заводу полностью меняют профиль производственной деятельности, и автомобили в конце 1951 года он делать перестает. Все наработки по УАЗ-300 и УАЗ-302 передали в Горький, где они трансформировались в проект ГАЗ-56.

 Следующий грузовик капотной компоновки в Ульяновске собрали только в 1958 году. Это был самосвал УАЗ-455 грузоподъемностью 500 кг. Его проектировали по заказу Ульяновского Совнархоза в рамках так называемой серии УСМ - семейства универсальных строительных машин на базе внедорожника ГАЗ-69.

 Год спустя, в 1959-м, построили еще один опытный образец из серии УСМ: седельный тягач УАЗ-456 для работы в составе автопоезда полной массой 4,4 тонны. Изначально для него разработали три типа полуприцепов: бортовой УАЗ-749, цистерну УАЗ-749Ц и роспуск УАЗ-749Р. Позднее, уже вне семейства УСМ, сделали и рефрижераторный фургон.

 Далее в создании грузовых автомобилей капотной компоновки на заводе выдался перерыв длиною в 35 лет! В мае 1994 года УАЗ оформил в институте НАМИ присвоение индекса "2924" на новый грузовой автомобиль грузоподъемностью 750 кг (2 чел. + 600 кг груза). А в ноябре того же года сертифицировал его. Новый грузовик в расчете на экспортные поставки сделали из обычного "козлика" УАЗ-31512, убрав из салона лишние сиденья и смонтировав позади мест водителя и пассажира небольшую перегородку. Модификация с жестким верхом (на базе УАЗ-31514) получила индекс УАЗ-29241.

 Дальнейшим развитием автомобилей УАЗ-2924 стали уже полноценные пикапы серии УАЗ-2315 (индекс присвоен в 1997 году). Они имели повышенную до 800 кг грузоподъемность и базировались на модифицированном шасси с удлиненной до 3 метров колесной базой. Таких пикапов разработали два варианта. У первого из них грузовая платформа была объединена с кабиной в "монолитную" конструкцию. Погрузка осуществлялась только через откидной задний борт. Второй вариант представлял собой 2-местный пикап с отдельной прямобортной грузовой платформой, чуть более универсальной и вместительной. Серийное производство автомобилей семейства УАЗ-2315 налажено не было, вместо них завод начал делать длиннобазные "головастики" УАЗ-33036 и УАЗ-39095 грузоподъемностью 1,3 т.

 Следующий автомобиль, это 1-тонный полноприводный грузовик УАЗ-2365. Он входил в состав перспективного семейства "малотоннажников", получивших собственное имя "Симба". Шасси здесь было очень похожим на то, что применялось на легковых внедорожниках нового поколения УАЗ-31622: с бензиновым двигателем ЗМЗ-409, пружинной передней подвеской, 5-ступенчатой коробкой передач, гидроусилителем руля и дисковыми передними тормозами. Но были и свои нюансы: колесную базу увеличили до 3 метров, а мосты применили расширенные, типа Spicer. Увы, решения о постановке семейства "Симба" на производство принято не было, и грузовик УАЗ-2365 остался лишь в виде единственного макетного образца. Жаль!

 Зато все-таки стали серийными грузовые модификации из семейства внедорожников "Симбир", которое первоначально состояло только из двух легковых моделей: УАЗ-3160 с короткой колесной базой (2400 мм) и УАЗ-3162 с длинной базой (2760 мм). Так вот, для создания коммерческой модификации УАЗ-23602 с 2-местной кабиной как раз и пригодились наработки по грузовой Симбе! Шасси у них однотипное, с 3-метровой колесной базой, а грузовая платформа с тремя откидными бортами и тентом и вовсе одинаковая. Правда, на УАЗ-23602 из-за более длинного "носа" платформа оказалась сильнее сдвинута назад - так, что ее центр оказался не над задним мостом, а уже позади моста. По этой причине грузоподъемность ограничили до 800 кг, чтобы избежать проблем с чрезмерной разгрузкой передних колес.

 Публично УАЗ-23602 с бензиновым двигателем ЗМЗ-409.10 (128 л.с.) впервые представили в августе 2002-го. Сертифицировали - еще через полтора года, в декабре 2003-го. Интересно, что к тому времени заводом уже полгода как был получен сертификат на модификацию УАЗ-23608, под капотом которой стоял турбодизель ЗМЗ-5143.10 мощностью 91 л.с. Однако дизельных грузовичков покупатели так и не дождались из-за проблем с качеством: заволжский дизель оказался слишком "сырым". А вот бензиновая версия в 2004 году уже поступила в продажу.

 УАЗ-23602 не был первой грузовой машиной, разработанной на базе УАЗ-3162. Но серийными более ранние модели не стали. Например, в 2001 году ульяновцы привозили на московский автосалон фургон УАЗ-2760 с 2-местной кабиной и полностью остекленным кузовом-фургоном. Его грузоподъемность составляла те же 800 кг, да и шасси использовалось то же самое, с 3-метровой колесной базой. А еще на год раньше, в 2000-м, на московском автосалоне показывали пикап УАЗ-2362 с двухрядной кабиной на 5 человек и 110-сильным дизелем ГАЗ-5601 (лицензионный Steyr). Впрочем, на пикап можно было поставить любой другой двигатель, применяемый на легковых УАЗ-3162. Официально закрепить за собой индекс "2362" уазовцы, правда, не успели. Поэтому пикап с двухрядной кабиной пришлось переименовывать: под него в НАМИ оформили следующий по порядку индекс "2363", и в 2001 году очередной опытный образец с бензиновым двигателем ЗМЗ-409.10 показывали в Москве уже как УАЗ-23632. Однако серийно УАЗ-23632 (он же позднее официально названный УАЗ Пикап) начали выпускать лишь с 2008 года, уже на основе легковой модели УАЗ Патриот. Интересно, что с 2012 по 2016 год на серийные Пикапы все-таки ставили заволжские дизели. Такие машины назывались УАЗ-23638.

 Собственно, серийные грузовики УАЗ-23602 со внешностью Симбира тоже делали совсем недолго, до конца 2005 года, подвергнув затем рестайлингу: на прежнее шасси установили обновленную кабину с оперением передка и интерьером от легкового Патриота. Позднее автомобилям УАЗ-23602 присвоили собственное имя "Карго". В 2006 году под тем же самым индексом УАЗ-23602 уазовцы показали опытный образец пикапа с 2-местной кабиной и грузовой платформой, боковые борта которой выполнены в единой стилистике с боковинами кузова легкового Патриота. Выпуск такой модификации начат не был.

 В 2014 году модели Патриот, Пикап и Карго подверглись еще одному рестайлингу. С этого момента новые машины стали выглядеть вот так: УАЗ Пикап, он же УАЗ-23632, благополучно дожил на производстве до сегодняшнего дня, оставаясь самым популярным пикапом на российском рынке. А вот УАЗ Карго, он же УАЗ-23602, в 2018 году отправился на покой, уступив на конвейере место новому семейству грузовиков УАЗ Профи с увеличенной до 1,5 тонн грузоподъемностью, среди которых теперь предусматривались и версии с приводом только на задние колеса и кабиной, рассчитанной на краткосрочное размещение трех человек.На выбор для покупателей предлагались также и два варианта грузовых платформ: узкие и расширенные. Выпуск базовых версий Профи со 150-сильным бензиновым двигателем ЗМЗ Про стартовал в конце 2017 года. Чуть позже, в 2018-м, стали доступны модификации с 5-местной кабиной.