



УАЗ-469Б (1972–1985 гг.)



УАЗ-31512 с убраным верхом (с 1985 года)



УАЗ-31514, вид сзади (с 1993 года)

В 1972 году заслуженного ветерана ГАЗ-69 на конвейере Ульяновского автозавода сменил внедорожный автомобиль УАЗ-469 с семиместным кузовом типа фазтон (со съёмными рамками окон и складным верхом). Сперва на конвейер встала военная версия УАЗ-469 с экранированным электрооборудованием (72-сильный двигатель ЗМЗ-451МИ) и колесными редукторами (которые увеличивают клиренс до 300 мм, но склонны к перегреву). Полная грузоподъемность достигала 600 кг и 2 человека или 100 кг и 7 человек с 850-килограммовым одноосным прицепом ГАЗ-704.

Кузов автомобиля смонтирован на прочной и жесткой на кручение лонжеронной раме. Вездеход получил четырехступенчатую коробку передач с синхронизаторами на III и IV передачах, дополненную двухступенчатой раздаточной коробкой (демультипликатором). Такая конструкция, вкпе с удачным распределением массы по осям, обеспечивает надежное продвижение по бездорожью.

С 1973 года начат выпуск и гражданских версий (90% выпуска) УАЗ-469Б без встроенных колесных редукторов (клиренс 220 мм), с обычным электрооборудованием, но тем же промокающим и продуваемым всеми ветрами откидным брезентовым верхом. Некоторую часть автомобилей для своих нужд металлической крышей оборудовало МВД. Параллельно производили также медицинский вариант УАЗ-469БГ (для перевозки врачебного персонала и одного больного на носилках).

Все автомобили УАЗ оснащали и оснащают только барабанными тормозами всех колес. При длительной езде по мокрой дороге они становятся неэффективными.

Достоинством 469-й и последующих моделей являются два топливных бака по 39 л каждый.

С 1980 года на автомобили начали монтировать новые телескопические (взамен рычажных) взаимозаменяемые амортизаторы. Через три года автомобиль получил модернизированный двигатель модели УМЗ-414 (77 л.с.) и только в 1984 году машина получила закрытую систему охлаждения (на тосоле) с расширительным бачком и герметичной пробкой радиатора.

В 1985 году была проведена модернизация, все модификации получили соответственно новые индексы: УАЗ-469 (с редукторами, военный) – 3151-01; УАЗ-469Б (без редукторов) – 31512-01; УАЗ-469БГ (медицинский) – 3152-01 (добавочный индекс -01 обозначает машины промежуточной серии, часть узлов на которых была старой конструкции). Внешность несколько обновили: большие передние и задние фонари и боковые «поворотники», раздельные фонари освещения номерного знака и заднего хода. Важнейшим новшеством стала раздельная система тормозов: двухкамерный главный цилиндр, раздельный привод на переднюю и заднюю оси и сигнальное устройство для водителя. Но из-за конструкции тормозов модернизированный кузов стал не взаимозаменяем со старым (от «469-го»). Педали сцепления и тормоза – подвесные (на «469-м» напольные). Сцепление получило более легкий гидравлический привод. Аккумулятор перенесли на правую сторону моторного отсека.

Рулевая колонка стала более безопасной – разрезной. Зеркало заднего вида получило противоослепляющее устройство. Стеклоомыватель с ножным приводом заменили на электрический. Обязательными стали передняя и задняя дуги безопасности, входящие в каркас тента, и ремни безопасности для всех сидений. Отопитель стал более мощным. Изменен предпусковой подогреватель – его системы питания и продувки стали автономными. Система электрооборудования снабжена аварийной сигнализацией, в электропроводку введены штекеры.

Мощность двигателя УМЗ-414.10 (УМЗ-4.141.10 на армейском 3151) подняли в 1986 году до 80 л.с. – изменили систему впуска, головку блока цилиндров, поршни. Гильзы цилиндров стали делать без вставок, втулки клапанов из металлокерамики, термостат получил твердый наполнитель. С 1985 года используются карбюраторы К-131 и К-131А вместо К-129В, они получили систему пуска типа ДААЗ и клапан ЭПХУ у К-131, что увеличило экономичность и снизило вредные выбросы. Система охлаждения переведена на тосол, за счет введения расширительного бачка и герметичной пробки радиатора. Вентилятор стал четырехлопастным, но остался металлическим, хотя и менее шумным, а максимальная скорость возросла до 110 км/ч. Улучшили центровку карданных валов и герметичность их сальников, что увеличило ходимость. Другие узлы шасси также были



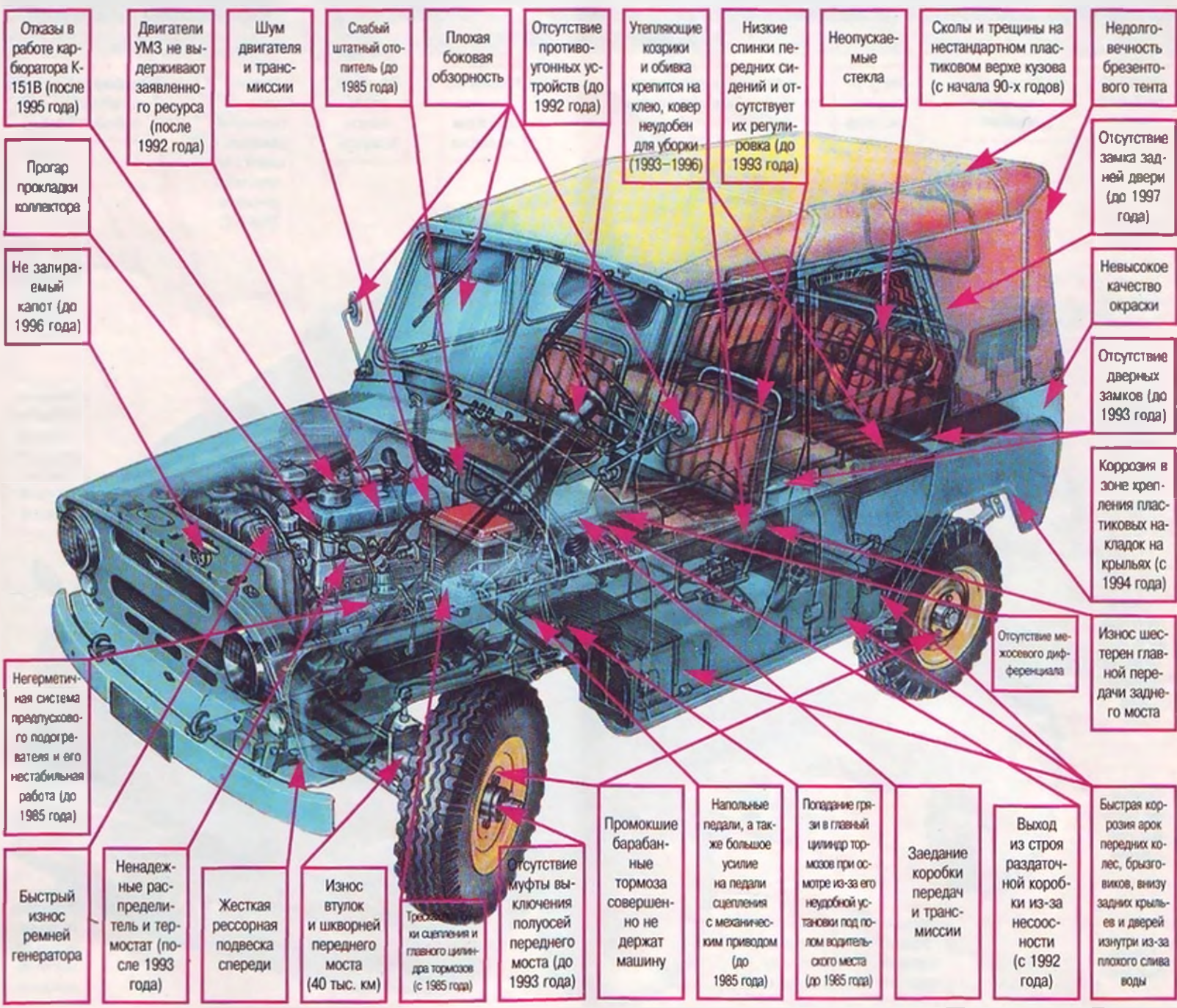
УАЗ-3151 (с 1985 года)

улучшены. Рессоры моделей 31512 и 3152 стали менее жесткими. Полностью синхронизированная коробка передач, которую предполагали освоить в конце 1980-х, еще и в конце 90-х остается мечтой для большинства владельцев. За большее удобство нужно больше платить! Позднее перешли на грунтование кузова методом окунания. Проблемы с коррозией уменьшились, что немного спасает при общем невысоком качестве окраски.



Панель приборов УАЗ-469/ -469Б/ -3151/ -31512/ -31514 (1972–1998 гг.)

С 1989 года освоен вакуумный усилитель (сильно облегчивший работу водителя) и модернизированы ведущие мосты (без редукторов), для повышения динамики автомобиля уменьшено передаточное число главной пары (с 4,625 до 5,125), для повышения надежности изменены параметры зацепления. Для отличия модернизированных мостов на картерах выштампована литера М. Их замена возможна только в комплекте.





УАЗ-469, вид сзади (1972–1985 гг.)



УАЗ-3151/2 -3151 с убраным верхом, вид на салон сзади (с 1985 года)



Комбинация приборов УАЗ-3151/2 -31514/-31519 (с 1996 года)

С конца 1980-х годов начали широкую продажу легковых УАЗов населению. С этой поры и тем более с наступлением рыночных отношений, а также резким уменьшением закупок УАЗов госорганизациями заводу пришлось начать реагировать на запросы и требования рынка, постепенно «демобилизуя» свою основную продукцию, у которой к тому же появились импортные конкуренты (хотя и гораздо более дорогие).

Множество мелких фирм и ранее делали жесткий верх для моделей 469 и 3151/31512, а с 1993 года сам завод начал предлагать российским потребителям УАЗ-31514 с металлической крышей. Еще через год внедорожник получил нераздельное ветровое стекло. Также на часть автомобилей завод начал ставить облицовку панели приборов из пластика, передние сиденья на «жигулевских» салазках, регулировку спинки по углу наклона, тканевую обивку, а также подголовники. УАЗ-31514 стал примером того, как можно без больших затрат и изменения технологии повысить потребительские качества старой модели. Салон и потолок утеплили, появилась обивка крыши, а также уплотнители проемов и стыков. В результате в салоне стало гораздо теплее и тише (по сравнению с фазоном, но, конечно, не легковыми автомобилями). Двери наконец получили замки и внутреннюю блокировку! Появились отключаемые редукторы переднего моста. Карбюраторы заменили на модифицированные «волговские» К-151В и К-126ГУ. С июня 1994 года часть выпуска (дополнительный индекс 10) оснащают новой передней пружинной подвеской со стабилизатором поперечной устойчивости и задней на малолитровых рессорах — это позволило при той же грузоподъемности улучшить плавность хода машины, но такое удобство несколько дороже и теряется взаимозаменяемость передних и задних амортизаторов. Завод на этом не остановился и в дальнейшем внес в конструкцию УАЗ-31514 множество мелких изменений, в основном в отношении салона. Так, неудобный сплошной напольный ковер, вечно промокающий, заменили на составной, уборка которого не представляет никаких проблем, коврики на дверях стали не клеить, а крепить пластмассовыми клипсами, привод стеклоочистителей перенесли в нижнюю часть, как у прочих «легковушек», появились подлокотники на дверях и поручни над ними. Лючки бензобаков (их на УАЗе два) получили замки. С появлением более мощного 98-сильного двигателя УМЗ-4218 рабочим объемом 2,9 л УАЗ расширил модельный ряд. Появились удлиненная модель УАЗ-3153 и стандартная УАЗ-31519 с этим же силовым агрегатом.

Внедорожники УАЗ — машины простые и сравнительно дешевые в обслуживании, так как большинство агрегатов рассчитано на ремонт в полевых условиях. Множество точек требует шприцевания, что для ручастого владельца даже достоинство (выше ходимость узлов). Но будущий владелец должен точно уяснить, для чего ему такой автомобиль, так как топлива он потребляет много, шумит при езде по шоссе с высокими скоростями изрядно, сервисная сеть начисто отсутствует и все работы придется производить своим руками. Автомобиль нормально и длительно работает только при многочисленных и тщательных ТО (через каждые 4 тыс. км).



УАЗ-3153 (с 1997 года)



Стандартная передняя защитная дуга УАЗ-3151 и УАЗ-3153



УАЗ-3153 (1996 года)



Панель приборов УАЗ-3153 (с 1996 года)

Модель УАЗ-3153 с удлиненной на 380 мм базой серийно выпускают на мощностях ПАМС (производство малых серий) с конца 1996 года. Большая длина цельнометаллического кузова-стретч позволяет увеличить вместимость автомобиля (до 9 человек), а значит, и его практичность. Более тяжелый автомобиль оснащен карбюраторным двигателем УМЗ-4218 увеличенного до 2,9 л рабочего объема, мощностью 98 л.с. Несмотря на это расход топлива остался в старых пределах (16 л/100 км). «Мягкая» пружинная передняя и малолитровая, хотя и усиленная (четыре листа рессор, вместо трех на 31514) задняя подвески и удлиненная база обеспечивают большую плавность хода. В штатное оснащение входит регулятор тормозных сил. Внешний вид заметно «облагораживают» передний и задний бамперы из пластика, но из-за них завод отказался от комплектации автомобиля фаркопом (якобы в связи с требованиями экспортеров) и передними буксирными крюками, оставив лишь слабые и неудобные проушины.

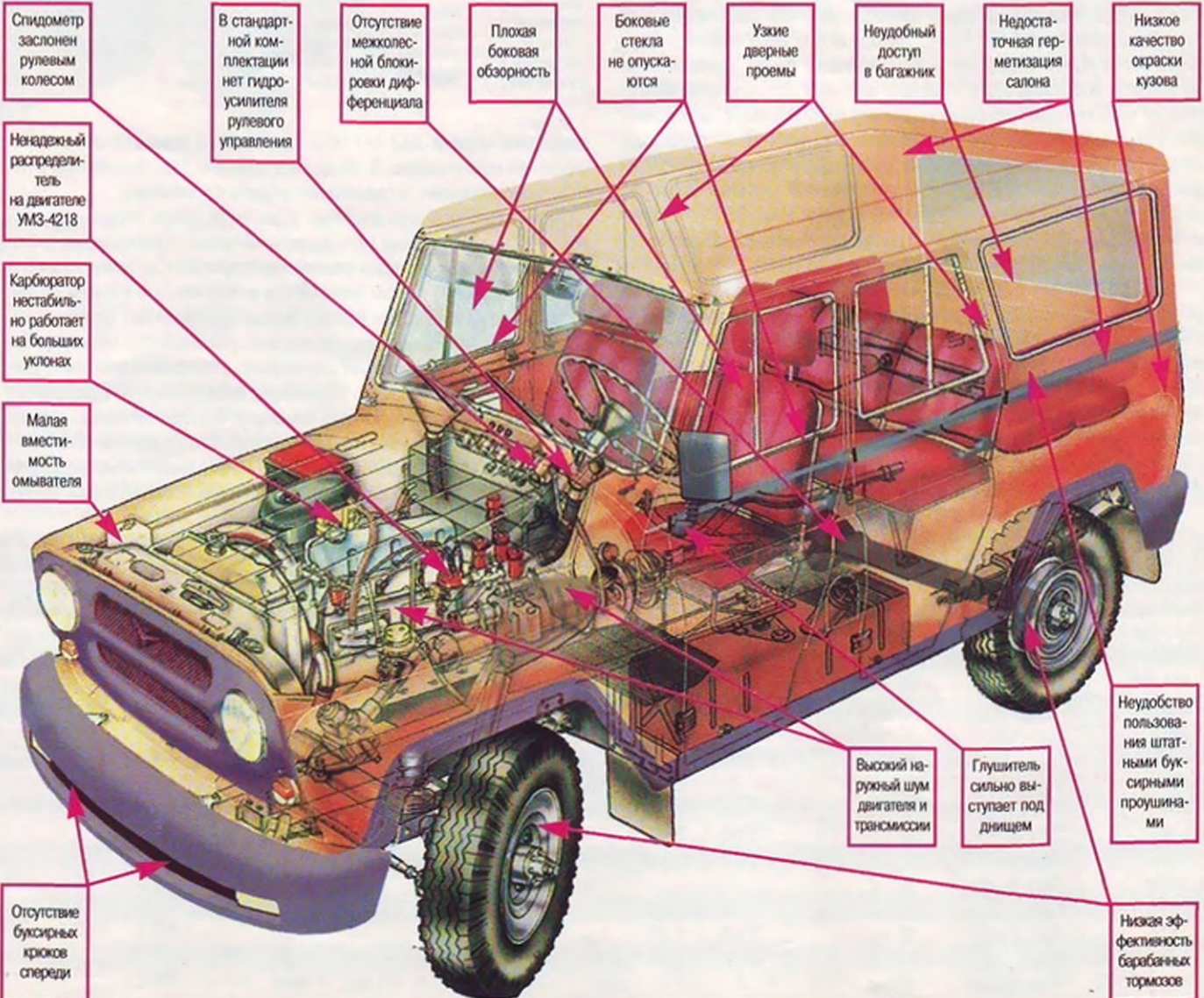
Передние сиденья более удобной формы с развитыми спинками и улучшенными регулировками. Панель приборов с пластиковой отделкой несколько иной формы (часть переключателей перенесена на рулевую колонку), что позволило отойти от привычного спартанского стиля. Ремни безопасности установлены и для пассажиров второго ряда сидений. Капот открывается из салона. Рулевое колесо снабжено противотонной блокировкой. На задней двери установлен замок. На дверях пластиковыми клипсами закреплены шумо- и теплозащитные коврики,

подлокотники, благодаря чему теперь можно не касаться холодного металла, а при езде пассажирам очень помогут закрепленные над дверями поручни. Задние продольные сиденья двухместные. Общая вместимость возросла до 9 человек. Стеклоочиститель перенесен вниз, что увеличило площадь очистки.

По желанию покупателя устанавливают фальшпанель поверх облицовки радиатора, люк в крыше и пластиковые накладки на пороги и крылья с пластиковым крепежом. Возможна установка фарочистителей. Улучшена шумоизоляция салона. Покрышки К-153 с универсальным рисунком протектора комфортны на дороге, но бесполезны на бездорожье.

В дополнение к удлиненной модели УАЗ-3153 с пятидверным цельнометаллическим кузовом универсал на таком же шасси малыми сериями в ПАМС собирают и пикапы УАЗ-2315 с двухместной тоже цельнометаллической кабиной, довольно хорошо отработанной по сравнению с ранними образцами «эрац-пикапов» для внутривозовских нужд, которые бегали по территории завода все предыдущие годы. Кузов, в который можно поместить до 800 кг груза, имеет гладкие борта, как бы продолжающие линию кузова, а откидным является только задний борт, который перешел на пикап без всяких изменений.

К сожалению, качество сборки в ПАМС такое же, как на главном конвейере.



Спидометр заслонен рулевым колесом

В стандартной комплектации нет гидроусилителя рулевого управления

Отсутствие межколесной блокировки дифференциала

Плохая боковая обзорность

Боковые стекла не опускаются

Узкие дверные проемы

Неудобный распределитель на двигателе УМЗ-4218

Карбюратор нестабильно работает на больших углах

Неудобный доступ в багажник

Недостаточная герметизация салона

Низкое качество окраски кузова

Малая вместимость омывателя

Высокий наружный шум двигателя и трансмиссии

Глушитель сильно выстужает под днищем

Неудобство пользования штатными буксирными проушинами

Низкая эффективность барабанных тормозов

Отсутствие буксирных крюков спереди