**03-139 УАЗ-31512-(01)-УМ-АДЧ 4х4 5-дверный автомобиль для выезда оперативных групп милиции, мест: 2 + 4 задержанных или 5 + 2 задержанных, полный вес 2.21 тн, УМЗ-414 или УМЗ-417 80/90 лс, 115 км/час, штучно, предприятия МВД СССР, 1985-89-93 г.**

Источник: http://www.rosmilmodels.ru. Спасибо Алексей.

 УАЗ-31512-УМ (-АП, -АДЧ, -АП-ГАИ, -АМВ) являлся модернизированной версией полноприводного оперативно-служебного автомобиля УАЗ-469-АДЧ, -АП, -АП-ГАИ. Производство автомашины осуществлялось на спецпредприятиях системы МВД СССР и России, а также на Ульяновском авторемонтном заводе (УАРЗ), одним из направлений деятельности которого является установка жестких крыш на автомобили УАЗ вместо штатных тентов. Автомобиль отличался от предшественника более мощным двигателем, измененными задними фонарями, передними указателями поворота и габаритными огнями, наличием гидравлического привода выключения сцепления, оснащался ведущими мостами повышенной надежности с измененным значением передаточного числа главной пары, тормозной системой с двухконтурным приводом и сигнальным устройством, подвесными педалями сцепления и тормоза, запирающимися замками дверей, независимой системой вентиляции и отопления заднего отсека. Вместе с тем, как на УАЗ-469-АДЧ, -АП, -АП-ГАИ у внедорожника отсутствовали экранированное электрооборудование, предпусковой подогреватель, колесные редукторы и сохранился уменьшенный дорожный просвет (220 мм). Штатный тент также заменялся жесткой цельнометаллической крышей и монтированием в задней стенке кузова узкой (как правило) распашной двери с зарешеченным окошком. В салоне за первым рядом сидений устанавливалась перегородка, которая разделяла кабину (2 места) и задний отсек (4 или 5 мест вдоль бортов). На окна задних боковых дверей кузова изнутри крепились металлические решетки. С 1995 года УАЗ выпускался с ветровым стеклом без центральной стойки. Спецавтомобиль предназначался для патрулирования сотрудниками строевых подразделений патрульно-постовой службы по охране общественного порядка (АП), выезда оперативных групп дежурных частей органов внутренних дел на места происшествий (АДЧ), патрулирования сотрудниками строевых подразделений дорожно-патрульной службы ГАИ по обеспечению безопасности дорожного движения (АП-ГАИ), удаления с улиц лиц, находящихся в состоянии алкогольного опьянения экипажами медвытрезвителей (спецмедслужбы, АМВ). Состав возимого спецоборудования комплектовался согласно нормам табельной положенности, исходя из предназначения и конструктивных особенностей. Так, у автомобилей -АП и -АДЧ устанавливались перегородка на всю высоту салона, сплошные двухместные сиденья в заднем отсеке (число мест - 4), откидной столик для составления протоколов, шкаф для спецоборудования в заднем отсеке. Запасное колесо крепилось в заднем отсеке. У автомобилей -АП-ГАИ устанавливались перегородка до половины высоты салона, сплошные двухместные сиденья в заднем отсеке (число мест - 4), откидной столик для составления протоколов, шкаф для спецоборудования в заднем отсеке. Запасное колесо крепилось на месте задней подножки. У автомобилей -АМВ устанавливались перегородка на всю высоту салона, одиночные сиденья с подлокотниками и привязными ремнями в заднем отсеке (число мест - 5, в т. ч. 3 - у левого борта, 2 - у правого). Запасное колесо крепилось в заднем отсеке. Автомашина имела четырехступенчатую коробку передач, раздаточную коробку, обеспечивающую распределение крутящего момента между передним и задним неразрезными мостами, отключающийся задний мост, а также оснащалась смонтированным в передней части рамы бензиновым двигателем мощностью 90 лошадиных сил рабочим объемом 2,5 л.

 **УАЗ-3151** *Источник denisovets.ru. Спасибо уважаемому Игорю Григорьевичу.*

 Из-за 8-летней задержки в постановке УАЗ-469 на конвейер, к началу своего выпуска машина несколько устарела. Объем работ по предстоящей модернизации сложился не сразу. В конечном итоге было принято принципиальное решение – построить опытные образцы, содержащие в себе все необходимые элементы модернизации, а внедрение модернизированных элементов конструкции проводить поэтапно, по мере наработки конструкторской документации и подготовки производства. Изначально предполагалось провести три волны модернизации, но в итоге все удалось сделать в два этапа. Первый этап изменений (условно – 1974-84 г.) был посвящен модернизации систем двигателя, электрооборудования, шасси и кузова. Все нововведения внедрялись в конструкцию автомобиля постепенно, начиная с 1978 года, и уже к 1985 году накопился такой объем внедренных изменений, который дал заводу право рапортовать о постановке на конвейер с мая 1985 года новой модели взамен УАЗ-469. Эта модель, в соответствии с действовавшей отраслевой нормалью, получила обозначение УАЗ-3151. При этом на заводских табличках автомобиль обозначался как «УАЗ-3151-01» - хвостик «01» обозначал первый этап модернизации. Этот «хвостик» отпал после внедрения всех ранее запланированных изменений в конструкции – такие машины (так называемые, «чистые» УАЗ-3151) стали выпускаться с 1990 года.

 Важнейшим новшеством в модернизированных автомобилях стало внедрение системы тормозов с раздельным гидроприводом на переднюю и заднюю оси и наличием сигнализации о неисправности в рабочих тормозах и затянутом рычаге стояночного тормоза. Новая тормозная система повлекла за собой применение подвесных педалей сцепления и тормоза (вместо напольных), гидравлического привода сцепления (вместо механического). Также потребовалось перенести аккумуляторную батарею с левой стороны на правую, изменить раму, крепление передних рессор, щиток передка. В 2000 году тормозная система была дополнена регулятором давления для повышения устойчивости автомобиля при торможении.

 Еще в 1980 году автомобили семейства УАЗ-469 получили новую светотехнику, отвечавшую действовавшим правилам ЕЭК ООН – передние подфарники получили оранжевую секцию, задние фонари ФП-100 были заменены на оригинальные фонари прямоугольной формы ФП-132, для чего пришлось несколько изменить штампы кузовных панелей сзади. Дополнительно в электрическую схему были введены боковые повторители поворота, раздельные фонари освещения номерного знака и заднего хода, аварийная световая сигнализация. Также автомобили получили новый многофункциональный подрулевой переключатель указателей поворота и света.

 Для повышения травмобезопасности рулевого управления была спроектирована разрезная колонка и рулевое колесо с утопленной ступицей. На рулевой колонке появилось противоугонное устройство с замком зажигания ВАЗ и многофункциональный переключатель указателей поворота и света.

 Семейство УАЗ-3151 получило более мощный (80 л.с. против прежних 75 л.с. у УАЗ-469) модернизированный двигатель модели УМЗ-414 с закрытой системой вентиляции картера и бесконтактной системой зажигания. Впоследствии УАЗ-3151 получил двигатель УМЗ-4179, форсированный до 90 л.с. Для достижения требуемых показателей по нормам токсичности и повышения экономичности применялись карбюраторы разных моделей.

 Учитывая военное предназначение автомобиля, он сохранил редукторы в ведущих мостах, экранированное электрооборудование, стал комплектоваться более эффективным предпусковым подогревателем двигателя с котлом из нержавеющей стали и подачей топлива из основных баков (ранее – из дополнительного бака).

 В ранее применявшейся коробке передач были усовершенствованы синхронизаторы, увеличена жесткость вилок включения и рычага переключения передач, проведен ряд других мероприятий. В 1990 году на автомобили стали устанавливаться коробки передач с синхронизаторами на всех передачах (ранее синхронизаторы были только на третьей и четвертой передачах, при этом полная синхронизация коробки была предусмотрена еще техническими требованиями на разработку УАЗ-469). Ведущие мосты получили новые главные передачи (общее передаточное число i=5,38, в том числе колесные редукторы 1,94 и непосредственно главная передача 2,77) с увеличенным модулем зубьев, что повысило надежность мостов за счет увеличения прочности зубьев. Для повышения плавности хода в подвеску еще в 1980 году были введены телескопические амортизаторы, теперь же было изменено крепление передних рессор (серьга стала располагаться у заднего конца) для уменьшения закрутки рессор при применении тормозов повышенной эффективности (с вакуумным усилителем).

 По результатам внедренных в конструкцию улучшений полная масса автомобиля стала несколько меньше – 2480 кг против прежних 2450 кг.

 Внешне автомобиль остался все тем же 469-ым, хотя техпроект модернизации предусматривал и изменение архитектуры облицовки радиатора. Попытки изменить дизайн передка (капот, облицовку радиатора, крылья) в ходе работ предпринимались, однако эстетически превосходящего нынешнюю машину варианта так и не было найдено. Тем не менее, небольшие штрихи измененного дизайна все же «просочились»: цельное ветровое стекло (с 1995 года), травмобезопасная накладка на панели приборов, новые наружные зеркала большего размера, усиленный каркас тента с дугами безопасности (по сути – пространственный силовой каркас), травмобезопасные профили на разъёме дверей с надставками (подлокотники), ремни безопасности, виброшумоизоляция в зоне рабочего места водителя и переднего пассажира, мягкая обивка дверей и центральных стоек, новые комфортабельные передние и задние сиденья с подголовниками для отдельных модификаций. В 1993 году автомобиль наконец-то получил ручки дверей безопасного типа и дверные замки. До этого момента от угона автомобиль ничем не был защищен – разве только переключателем топливных баков, который находился под водительским сиденьем и в нейтральном положении отключал подачу бензина. Впоследствии занял нижнее расположение привод стеклоочистителя (под панелью приборов), появились газовые пружины для открывания капота (а у модели УАЗ-31514 - и задней верхней створки кузова с металлической крышей), дистанционный привод запоров капота.

 В ноябре 2003 года на смену семейству УАЗ-3151 пришел UAZ Hunter.

В период 2010-11 годов Ульяновский автозавод возобновлял выпуск УАЗ-469,но уже с современными двигателями.