**03-144 УАЗ-469/469Б 4х4 4-дверный грузопассажирский вседорожник с прицепом ГАЗ-704 гп 0.5 тн, мест: 7+100 кг или 2+600 кг, вес: снаряженный 1.65/1.54 тн, полный 2.45/2.3 тн, УМЗ-41416/414 75 лс, 100 км/час, всех модификаций 629300 экз., УАЗ г. Ульяновск, 1972/80-85 г.**



*Источник denisovets.ru. Спасибо уважаемому Игорю Григорьевичу.*

 В 1963 году увидели свет новые опытные образцы УАЗ-469, выполненные по доработанной документации. Проведенные испытания показали эффективность проведенных работ. Кроме того, по итогам испытаний было принято решение увеличить максимальную грузоподъемность автомобиля с прежних 500 кг до 600 кг.

 Государственные приемочные испытания УАЗ-469 успешно прошел в 1964 году и был утвержден к производству Постановлением Совета министров №73-28 от 05 февраля 1965 года. Началась подготовка и выдача конструкторской документации и выдача ее в производство (полностью выдана к середине 1966 года), но оказалось, что мощностей поставщика двигателей – Заволжского моторного завода (ЗМЗ) – недостаточно для полного покрытия всех потребностей УАЗа. По сути, ЗМЗ мог обеспечить УАЗ двигателями только для покрытия потребностей по выпуску автомобилей 452-го семейства. На выпуск для УАЗа модификации верхнеклапанного двигателя ГАЗ-21А сил у ЗМЗ уже не хватало. В надежде все же запустить машину в серийное производство, ульяновские конструкторы даже прокомпоновали двигатель ГАЗ-21Б в качестве временной меры. Но поскольку УАЗ-469 был на этот момент еще только рекомендован к производству, а семейство УАЗ-452 уже находилось в стадии подготовки производства и останавливать это было нельзя, УАЗ-469 встал на конвейер лишь в 1972 году, когда для выпуска двигателей под нужды УАЗа был переориентирован Ульяновский завод малолитражных двигателей (ныне – УМЗ).

 Говоря о двигателе, стоит упомянуть, что еще до начала серийного производства УАЗ-469 в качестве одного из вариантов его силовой установки рассматривался дизельный двигатель. Было построено и испытано несколько автомобилей с опытными четырехцилиндровыми дизелями НАМИ-0101, изначально разрабатывавшихся для автомобилей «Волга». Однако основного заказчика эти варианты не заинтересовали в силу большей массы двигателя и меньшей его мощности (всего 65 л.с.) по сравнению с бензиновым двигателем. Да и сложность обслуживания дизельных двигателей силами неквалифицированных солдат срочной службы также сыграла свою роль.

 В вынужденном перерыве между окончанием приемочных испытаний и серийным выпуском машин, затянувшемся на восемь лет, основной работой конструкторов стала дальнейшая доводка УАЗ-469 и подготовка его производства, изготовление контрольных образцов, а также разработка модификаций автомобиля. Список модификаций не ограничивался только безредукторным УАЗ-469Б - учитывая положительные результаты приемочных испытаний, ЦАВТУ МО СССР выразило желание получить модификацию УАЗ-469, которая была бы способна преодолеть брод глубиной не менее одного метра. Образцы таких машин были построены и прошли испытаний в 1966-1967 годах. Главной особенностью этих машин были герметизированные двигатель, сцепление, коробка передач, раздаточная коробка и мосты. Помимо этого, УАЗ-469 еще до начала серийного выпуска получил модификации с жестким верхом, вариант с продольным размещением сидений, длиннобазный вариант, но все они так и остались невостребованными и увидели свет только в рамках семейства УАЗ-3151, да и то лишь с переходом страны на рыночные отношения.

 В 1969-1972 годах были построены несколько УАЗ-469 с измененными в различных вариантах решеткой радиатора, капотом и передними крыльями, однако внешне все они проигрывали уже сложившемуся к тому моменту внешнему виду «уазика». Также конструкторы экспериментировали с подвеской 469-ых моделей – пробовали установить пружины вместо рессор. Однако замена одного лишь упругого элемента, без соответствующей переработки компоновки машины и пересмотра конструкции подвески, не привела к положительному результату.

 Помимо отсутствия в достаточном количестве двигателей ЗМЗ, выпуск УАЗ-469 сдерживался и отсутствием необходимых средств на строительство и техническое перевооружение цехов – ввиду отсутствия в ближайшей перспективе поставок необходимых силовых агрегатов Минавтопром не спешил выделять фонды для подготовки производства нового автомобиля. По воспоминаниям заводчан, Министр автомобильной промышленности СССР лишь в марте 1971 года согласился лично ознакомиться с новым автомобилем. В Москву были направлены три УАЗ-469. При этом, один из них, выкрашенный в ярко-красный цвет, в последний момент решили министру не показывать и в срочном порядке заменили на такую же машину, но цвета «белой ночи», выставлявшуюся в это время на ВДНХ. На этом вездеходе Главный конструктор УАЗа П.И. Жуков (П.И. Музюкин оставил свой пост в 1967 году) и провез министра по московским улицам, а расположившийся на заднем сиденье Начальник сектора подготовки производства давал министру необходимые пояснения. Машина понравилась, и после небольшого совещания в министерстве было дано «добро» на выделение необходимых средств и массовое производство нового ульяновского вездехода.

 29 марта 1971 года был издан приказ Министерства автомобильной промышленности №108 «О постановке на производство автомобилей модели УАЗ-469 на Ульяновском автозаводе имени В.И. Ленина». В декабре того же года был выпущен аналогичный приказ и по заводу. Активно продолжалась доработка конструкции по итогам технологической проработки и изготовление наладочных партий автомобилей. В том же 1971 г. автомобили получили модернизированный двигатель УМЗ-451М, а моторесурс автомобиля увеличился со 120 тыс. до 150 тыс. км. пробега.

 После ряда переносов срока выпуска новой модели вездехода окончательно было решено начать выпуск не позднее конца 1972 года – к этому времени вся страна должна была встать на Трудовую вахту, посвященную 50-летию образования СССР и каждое предприятие должно было отчитываться о своих достижениях. При этом еще 2 ноября 1971 года на заседании Технического совета завода, главной темой которого был вопрос «О безостановочном переводе производства с автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А на автомобили УАЗ-469 и УАЗ-469Б», отмечалось несоответствие техпроцессов фактической сборки автомобилей установочных партий запланированным, неготовность ряда производственных участков к выпуску новой машины, нехватка производственного персонала (до 2 000 человек)

 Первые автомобили семейства УАЗ-469 были собраны на конвейере 15 декабря 1972 года – это были гражданские УАЗ-469Б. Переход на выпуск новых машин был осуществлен без остановки производства и некоторое время автомобили семейств ГАЗ-69 и УАЗ-469 выпускались параллельно. Выпуск непосредственно УАЗ-469 начался только в 1973 году и в том же году он занял конвейер полностью, вытеснив ГАЗ-69.

 В течение всего срока выпуска УАЗ-469 оставался внешне почти неизменным. Лишь через несколько лет после начала серийного выпуска появились "жабры" системы вентиляции на боковинах капота (на предсерийных моделях и машинах первых серий они находились на панели под ветровым стеклом, выполняя заодно функцию обдува стекла теплым воздухом из подкапотного пространства, но вскоре были аннулированы из-за низкой эффективности такого решения), да в 1980 году изменилась светотехника в соответствии с действовавшими 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. Разумеется, внесенных в конструкцию автомобиля изменений было существенно больше - постоянная проводимая автозаводом работа по модернизации УАЗ-469 позволила отрапортовать о постановке на конвейер с мая 1985 года новой модели взамен УАЗ-469 - УАЗ-3151.

 Стоит также отметить, что техническая документация для выпуска УАЗ-469 была передана в Китайскую народную республику, где он выпускался под именем Beijing BJ212. При этом выпуск машины в Китае начался значительно раньше, чем в СССР – в 1965 году. Первоначально отличия советской и китайской версий состояли в оформлении передней части кузова, но в дальнейшем конструкции стали с каждым годом отличаться друг от друга все сильнее и сильнее.

 Ведущими конструкторами по УАЗ-469 были последовательно Старцев Л.А., Стильбанс З.И., Винокуров А.В. Ведущие конструкторы по кузову – Борзов Ю.Г., Старостин Е.Я.

**УАЗ-3151**

 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.