**03-145 УАЗ-469/469Б 4х4 4-дверный грузопассажирский вседорожник, мест: 7+100 кг или 2+600 кг, прицеп до 0.85 тн, 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: uazbuka.ru*

**УАЗ-469** Экранированное электрооборудование (72-сильный двигатель ЗМЗ-451МИ), колесные редукторы (увеличивают клиренс до 300 мм). Полная грузоподъемность 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).

 Модели:

 УАЗ-469Б - Упрощенный вариант: с обычными мостами, без колесных редукторов и экранированного электрооборудования. Серия в 1972-85 гг.

 УАЗ-469БИ - Шасси для установки различного оборудования

 УАЗ-469БИТ - Шасси для установки различного оборудования

 УАЗ-469БГ - Медицинский

 УАЗ-469П - Почтовый (для Минсвязи)

 «Белозёр» (Р-125Б,БР) - Комбинированная радиостанция (КШМ) на шасси УАЗ-469 (две УКВ р/с Р-123, КВ р/с Р-130, Р-014Д)

 Р-403М - Радиорелейная приемопередающая УКВ станция на шасси УАЗ-469БИ или УАЗ-469БИТ

 ДИМ - Дорожный индукционный миноискатель на базе УАЗ-469

 КРАС-ПМ Контрольно-ремонтная автомобильная станция на базе УАЗ-469

 ВДМ-2 Ветеринарно-Дезинфекционная машина

**«УАЗ-469 («Козёл», «Командирский») Предыстория.»**

 В 1956 году на Ульяновский автозавод, выпускавший тогда ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, поступил заказ от Министерства обороны — разработать плавающий джип. Такие армейские машины в те годы в мире были «трендом», а оглядывались советские военные в первую очередь на главного стратегического противника — США.

 Работа по новому армейскому джипу закипела, но вскоре требования военных дополнились: на внедорожник необходимо установить безоткатное орудие — такое вооружение начали ставить на свою легкую технику американцы. Для инженерного штата УАЗа это, по сути, означало начать все работы сначала, перенеся силовой агрегат вперед. Опять закипела работа, но вскоре Минобороны сняло требование о плавучести машины, переведя УАЗ на тематику сухопутных машин для армии, да и вопрос с безоткатным орудием исчез из требований техзадания.

 Тем не менее остались требования по независимой подвеске и клиренсу в 400 мм, возможности перевозки до 7 человек или 800 кг груза. Условие следовать за танковой колонной по танковой колее заставляла разработчиков искать абсолютно нестандартные решения.

 В 1960 году собрали два прототипа — один из них обозначался УАЗ-460 и имел ходовую часть от «Буханки» УАЗ-450 с зависимой подвеской. Второй, именуемый УАЗ-470, имел уже независимую торсионную подвеску, унаследованную от разрабатываемой ранее амфибии.

 Первый вариант военных не устраивал — требуемое значение клиренса таким образом не достигалось, и по ТТХ такая машина была по большей части повторением ГАЗ-69. Заказчик настаивал на втором варианте, с независимой торсионной подвеской (поперечные рычаги плюс продольные торсионы) и колесными редукторами — эта машина показывала на бездорожье поистине беспрецедентные результаты.

 Однако и тут выявились чувствительные минусы. Во-первых, заявленный клиренс машина обеспечивала только в незагруженном состоянии, а при взятом на борт грузе кузов сильно просаживался. Во-вторых, под независимую подвеску, а значит, и новую трансмиссию, требовалось отдельное производство, в которое заказчик вкладываться не собирался. И в-третьих, исследование зарубежных аналогов выявило другие несовершенства конструкции: разработчики американского Ford M151 не смогли добиться нужного баланса, а на восточно-германском Sachsenring P3, полученном из знаменитого Horch, во время сравнительных тестов передняя подвеска с левой стороны была полностью разрушена после контакта с обрезком трубы, просто лежащим на земле.

 Было решено сделать шаг назад, применив зависимую мостовую схему подвески, оставив в конструкции келесные редукторы. То есть пожертвовать плавностью хода, но выдать высокую цифру по клиренсу. Но и тут обнаружились подводные камни: расчеты показали, что ездить такой автомобиль просто не сможет.

 Редукторы внешнего зацепления, общепринятые на тот момент, позволяли сократить размер картера главной передачи (ГП) на 100 мм, ведь функция повышения крутящего момента теперь отчасти передана колесным редукторам, и дать прибавку по просвету еще на 100 мм за счет межцентрового расстояния шестерен в самих редукторах. Получаются как раз те самые 400 мм от дороги до картера ГП, даже с небольшим запасом, но… изгибающий момент в таком случае будет попросту вырывать массивные П-образные мосты с мест крепления. И это только полбеды: сам автомобиль будет иметь слишком высокий центр тяжести и, соответственно, склонность к опрокидыванию. Выяснилось, что больше 320 мм автомобилю с заданными габаритами иметь никак нельзя.

 Чтобы уложить подвеску в эти значения (а другого варианта уже не оставалось), было найдено остроумное решение: в колесных редукторах перейти от внешнего зацепления к более компактному внутреннему, когда одна шестерня располагается внутри другой и межцентровое расстояние составляет таким образом всего 60 мм вместо 100 мм. Да, клиренс получается всего 320 мм, но такая машина будет устойчивой и надежной. В итоге Минобороны одобрило именно такой вариант, и будущее показало, что компромисс был совершенно верным.

 Окончательно схема подвески была утверждена 1 ноября 1960 года, а **в 1961 году был собран первый образец внедорожника, получившего название УАЗ-469**. Машина унаследовала элементную базу от второй итерации «Буханки» УАЗ-452: раму, верхнеклапанный 75-сильный мотор, ставившийся также на новую «Волгу» ГАЗ-21, и 4-ступенчатую КПП. Передний привод был спроектирован отключаемым, раздаточная коробка-демультипликатор находилась в одном корпусе с КПП, что выгодно отличало новый джип от ГАЗ-69, где карданная передача между узлами создавала большую часть шумов и вибраций. Дополняли идеологию шасси новые мосты с редукторами внутреннего зацепления. Те самые!

 Интересно, что параллельно с этим был собран другой, хотя и внешне очень похожий прототип, УАЗ-471, который имел несущий кузов, независимую подвеску без колесных редукторов и перспективный 4-цилиндровый V-образный мотор. Двигатель был одобрен, но в серию не пошел, а в целом окончательный выбор военными был сделан в пользу проверенной временем рамной архитектуры.

 В 1961 году такой автомобиль (правда, еще со «старым» индексом УАЗ-460) в стильной двухцветной оранжево-белой раскраске даже показали на ВДНХ. В последующие несколько лет слегка уточнились пропорции кузова, было найдено оптимальное решение для конфигурации прорезей решетки радиатора… Кстати, в ходе этих работ получился неожиданный «побочный продукт»: была рождена эмблема УАЗа — та самая, которую мы видим на ульяновских джипах по сей день. Помимо прочего, была разработана модификация машины без колесных редукторов, именуемая УАЗ-469Б (буква означала «безредукторный»). Благодаря этому обстоятельству УАЗики в народе впоследствии будут делиться на машины с «колхозными» и «военными» мостами.

 Но внедрение автомобиля в серию сдерживали отнюдь не перечисленные работы. По одной версии это было связано с недостатком финансирования, средства требовались на ВАЗ, потом на КамАЗ, по другой версии, путь УАЗ-469 на конвейер осложнял дефицит новых двигателей.

 Как бы то ни было, а предсерийные экземпляры были собраны только в 1971 году, серийные машины с безредукторными мостами появились в декабре 1972-го, а машина с колесными редукторами, которая являлась базовой и была разработана первой, появилась в серии, как ни странно, только еще спустя полгода — летом 1973-го.

 С 1985 года УАЗ принял к исполнению распоряжение Минавтопрома о новой системе индексации моделей. В соответствии с ней УАЗ-469 стал именоваться УАЗ-3151, УАЗ-469Б превратился в УАЗ-31512, а медицинская модификация из УАЗ-469БГ трансформировалась в УАЗ-3152.

 Ульяновский автозавод неоднократно пытался модернизировать облик 469-го. Но проекты так и оставались на бумаге. Может и правильно, что не обновили облик "Козлика". Он так и остался: "родом из 60-х".