**03-020 УАЗ-469/469Б 4х4 4-дверный грузопассажирский автомобиль повышенной проходимости, мест 7+100 кг, 2+600 кг, прицеп до 0.85 тн, вес: снаряженный 1.6/1.54 тн, полный 2.4 тн, ЗМЗ-451 и ЗМЗ-451М 72 и 75 лс, 100 км/час, всех модификаций 629300 экз., УАЗ г. 1972-80/85 г. в.**



Изготовитель: Ульяновский дважды ордена Трудового Красного Знамени автомобильный завод имени В. И. Ленина.

*По материалам Александра Павленко и Максима Шелепенкова. Спасибо уважаемым авторам.*

Ульяновский вездеход УАЗ-469 - классика отечественного внедорожника. Он не только поддержал традиции горьковских автостроителей в создании неприхотливых машин для российского бездорожья, но и приумножил их. А В Советской армии «уазик» стал таким же символом простоты и надежности, как и автомат Калашникова.

**Возможны Варианты**

В середине 50-х годов, когда на Ульяновский автозавод только-только передали производство легких внедорожников ГАЗ-69 из Горького, в конструкторской службе завода уже кипели дебаты о необходимости двигаться дальше и создавать следующее поколение отечественных джипов — чем раньше начнется такая работа, тем совершеннее и продуманнее получится следующая машина. Проектирование нового семейства легковых внедорожников в 1958 году велось под руководством главного конструктора завода Петра Ивановича Музюкина, прибывшего в Ульяновск с ГАЗа. Ведущим конструктором по машинам назначили Льва Адриановича Старцева.

В Ульяновске сохранили традиционную для внедорожного легкового автомобиля компоновку с открытым кузовом на рамном шасси, отказавшись от входившего в моду несущего кузова (такой вариант тоже рассматривался). Традиционная конструкция, хоть и была более металлоемкой, но

обеспечивала надежную работу машины в тяжелых условиях эксплуатации. А это главное требование, предъявлявшееся к внедорожнику, основными заказчиками которого оставались военные.

Автомобили ГАЗ-69 выпускались в это время с двумя типами кузовов. Для нового семейства разработали третий вариант, совмещающий достоинства легкового 4-дверного и грузопассажирского 2-дверного кузова. УАЗовский универсальный кузов имел всего три входные двери: две с правого борта, по одной в каждом ряду сидений, и одну водительскую с левой стороны. Вместо второй двери слева размещалось запасное колесо, которое находилось

не снаружи, как на ГАЗ-69, а внутри кузова. По ходовой части, напротив, возникли варианты. Поэтому одновременно решили прорабатывать два семейства, заодно сравнивая их между собой на испытаниях: УАЗ-460 с зависимой рессорной подвеской и УАЗ-469 с независимой подвеской

на двойных поперечных рычагах и продольных торсионах. УАЗ-469 комплектовался 1-ступенчатыми колесными редукторами с передаточным числом 1,92, Новые колеса с экспериментальными покрышками М-67 Московского шинного завода, размерностью 8,90-15, значительно улучшали проходимость машины.

Автомобили УАЗ-460 не могли похвастаться новыми колесами, колесными редукторами,

зато были существенно дешевле и базировались на уже освоенных и хорошо известных агрегатах, унифицированных с ГАЗ-69. Кстати, именно за эту упрощенность, не предусмотренную техническим заданием, опытные образцы УАЗ-460 получили добавочную букву «Б» к своему индексу и именовались УАЗ-460Б.

Ходовые образцы УАЗ-469 и УАЗ-460Б построили в 1960 году, и первые же проведенные сравнительные испытания показали положительное влияние колесных редукторов УАЗ-469 на проходимость.А вот независимая торсионная подвеска, на которой, кстати, настаивали военные,

наоборот, разочаровала. Довести подвеску до приемлемого уровня долго не получалось — она оказалась сложной и капризной в эксплуатации. Например, максимальный дорожный просвет в 345 мм (в техническом задании военные требовали практически недостижимые 400 мм) у машины с торсионной подвеской получался только при минимальной нагрузке, а при максимальной просвет сокращался до 210 мм, и проходимость резко ухудшалась.

Навсегда избавиться от независимой подвески на УАЗах, по воспоминаниям Л. А. Старцева, помог случай. В качестве примера для УАЗ-469 на дорожные сравнительные испытания, среди прочих, был отобран ГДРовский вездеход Sachsenring РЗ, оснащенный аналогичной независимой

подвеской. Качнувшись на очередном ухабе на полном ходу, он достал поперечным рычагом до торчащего из дорожного полотна небольшого отрезка водопроводной трубы и полностью снес всю подвеску с левой стороны. Именно этот факт заставил конструкторов задуматься о мостах

с колесными редукторами и постоянном дорожном просвете в 300 мм.

В 1961 году, появился усовершенствованный вариант автомобиля УАЗ-469, с редукторными мостами на классической рессорной подвеске. Для повышения энерговооруженности на него установили более мощный верхнеклапанный мотор ГАЗ-21 (75 л. с.) и 4-ступенчатую коробку передач. Работа над упрощенным и более дешевым вариантом УАЗ-460Б также продолжалась.

Его прочили в народное хозяйство, и от военной модификации он отличался менее мощным двигателем (70 л. с.), отсутствием колесных редукторов в мостах (дорожный просвет 220 мм) и «обувался» в покрышки 8,40-15, как на ГАЗ-69.

**Долгий путь на конвейер**

В 1962 году обе машины получили окончательный вариант нового 4-дверного кузова с плавными обводами, который нарисовал Альберт Михайлович Рахманов. Он начал работу на заводе по окончании МАМИ, обычным инженером, но коллеги скоро отметили, что Альберт в свободные минуты неплохо рисует автомобили самых необычных форм. На молодого сотрудника обратил внимание профессор Юрий Георгиевич Борзов, ведущий конструктор по

кузовам, и стал подсказывать ему технологические особенности изготовления кузовов. В 1961 году по одному из эскизов Рахманова вылепили пластилиновый макет внедорожника в масштабе 1:5. Работу одобрил Музюкин, главный конструктор завода, разрешив сделать макет из дерева

в натуральную величину. Так родился незабываемый облик 469-го УАЗика.

Государственные приемочные испытания УАЗ-469 успешно прошел в 1964 году и уже

рассматривался вопрос о скорейшем запуске машины в серийное производство, а вот УАЗ-460Б с этого момента, напротив, стал историей. Вместо него появился унифицированный с УАЗ-469 по всем агрегатам автомобиль УАЗ-469Б, отличавшийся от базовой модели только отсутствием колесных редукторов на мостах.

Запуск в серийное производство новых автомобилей долго откладывался, то из-за отсутствия необходимого количества 75-сильных моторов (их производство в достаточном количестве наладили лишь в конце 1969 года на Ульяновском моторном заводе), то из-за задержек с выделением денег для самого УАЗа со стороны Министерства автомобильной промышленности.

Лишь в конце 1972 года удалось наладить массовый выпуск новых УАЗов.

**Модернизация**

В 1980 году на УАЗиках поменяли наружную светотехнику. Указатели поворотов спереди

и сзади получили оранжевый рассеиватель, а сбоку на капоте появился повторитель указателя поворотов. В это же время в конструкцию подвески внедрили гидравлические телескопические амортизаторы вместо рычажных. С 1983 года на машины устанавливается другой двигатель, модели 414, мощностью 77 л. с. Год спустя в системе охлаждения появился расширительный

бачок и герметичная пробка радиатора.

В 1985 году УАЗ-469 подвергся серьезной модернизации: на машине появился раздельный привод тормозов, подвесные педали и гидропривод сцепления, травмобезопасная разрезная рулевая колонка и более мягкие 7-листовые рессоры вместо 9-листовых. Тогда же эта модернизированная версия получила новый индекс УАЗ-3151, в точном соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. Народнохозяйственный вариант УАЗ-469Б теперь стал именоваться УАЗ-31512, версия с цельнометаллической крышей получила индекс УАЗ-31514, длиннобазная — УАЗ-3153.

Активная фаза модернизации продолжалась до начала 1990-х годов, после чего автозавод сосредоточился на других разработках — на не слишком удачном УАЗ-3160 "Симбир" и последовавшим за ним вполне жизнеспособном УАЗ "Патриот". Кстати, основой для этих разработок послужил всё тот же "четыреста шестьдесят девятый".

Населению новые автомобили УАЗ-469Б, а тем более УАЗ-469 не продавались, да они и не учитывали потребностей индивидуальных владельцев, например, двери автомобиля изначально, с завода, не имели запирающихся на ключ замков, не было на них и внутреннего замка капота. Тем не менее, УАЗики в небольших количествах попадали в частное пользование — ими награждали передовиков сельского хозяйства или продавали за чеки Внешторга, но чаще всего в личное пользование приобретались машины далеко не первой свежести, списанные из государственных гаражей.

**Экспорт**

УАЗ-469 и его модификации оказались очень востребованы за рубежом. Они экспортировались в более чем 70 стран мира и были представлены на всех континентах, кроме Австралии. Особой популярностью они пользовались в странах с плохо развитой сетью автодорог: на Кубе, в Египте, Монголии, Сирии, Колумбии...

В Италии предприимчивые братья Марторелли создали собственный вариант УАЗика, на котором в 1978 году победили в чемпионате страны по автокроссу, что сильно помогло экспортным продажам и имиджу УАЗа в целом.

**Новое время**

В 2003 году УАЗ-3151, прямой потомок УАЗ-469, обзавелся люкс-версией, которую назвали UAZ Hunter, оставив нечитабельный индекс 315195 для внутризаводских нужд. Несмотря на всю многоступенчатую модернизацию и стилистические ухищрения, "Хантер" остался всё тем же "козликом" (прозвище, унаследованное ещё от ГАЗ-69 за эффект галопирования или продольной раскачки) со всеми вытекающими отсюда плюсами и минусами. Более того, **с апреля 2010 по июнь 2011 года было выпущено 5000 экземпляров "настоящих" УАЗ-469 — юбилейная серия была посвящена 65-летию Победы.** К тому моменту суммарное количество выпущенных УАЗ-469/УАЗ-3151/УАЗ "Хантер" перевалило за 2 миллиона...

А что же дальше? Дни легендарного УАЗика, судя по всему, сочтены. Во-первых, рынок выбирает более комфортабельный UAZ Patriot, во-вторых, "Хантер" не вписывается в современные требования безопасности. И в-третьих, оборудование конвейера, где выпускаются эти машины, полностью изношено, не способно обеспечить должного качества сборки, а его замена вылилась бы в сумму более 1 млрд рублей. Руководство завода с куда большей охотой вложит эти деньги в разработку независимой передней подвески, закупку иностранных комплектующих и постановку на производство короткобазной версии "Патриота", который и должен занять нишу "Хантера", он же УАЗ-469... Конец легенды?

В начале 2014 года было объявлено, что жить на конвейере "Хантеру" осталось около года — его уход запланирован на 2015 год.

**Почему именно индекс 469?**

В соответствии с унифицированной системой индексации автомобильной техники от 1945 года Ульяновский автозавод получил диапазон имен от 450 до 484. Не мудрствуя лукаво, руководители проекта просто добавили цифру 4 к индексу предшественника ГАЗ-69.

Интересно, что заводу имени Сталина (позже ставший ЗиЛом) выдали самый широкий диапазон трехзначных индексов – от 100 до 199. Подобной «льготой» пользовался и ГАЗ с диапазоном от 1 до 99. В два раза меньшую свободу получила пара московского АЗЛК и ижевского ИЖ – от 400 до 499. Ульяновцам выделили, как написано выше, всего 34 индекса. Еще меньший диапазон принадлежал Львовскому автобусному заводу – от 695 до 699.

Принятая система индексации просуществовала формально до 1966 года, однако, по факту гораздо дольше. Герой истории УАЗ-469 встал на конвейер в 1973 году, а новый индекс 3151 получил только в 1985 году.