**03-390 УАЗ-315195«Охотник», он же UAZ Hunter, 4х4 5-дверный грузопассажирский автомобиль повышенной проходимости, мест 5+2, прицеп до 1.5 тн, объем багажника до 1.13 м3, вес: снаряженный 1.57 тн, полный 2.52 тн, ЗМЗ-409.10 128 лс, 135 км/час, УАЗ г. Ульяновск, с 2003 г.**



*По материалам С. Ионеса, А. Павленко и М. Шелепенкова*

**Рождение «Охотника»**

 Семейство грузопассажирских автомобилей повышенной проходимости УАЗ-469 разработано на Ульяновском автозаводе еще в первой половине 60-х годов. Машины прошли полный цикл испытаний, но путь к серийному производству растянулся почти на восемь лет: первые промышленные партии УАЗ-469Б увидели свет в конце 1972 года. Эта модель, уже с индексом

УАЗ-3151, продержалась на конвейере до XXI века. Несколько новых семейств аналогичных автомобилей, способных прийти ей на смену, не удалось освоить в производстве из-за экономических и политических катаклизмов 80-90-х годов.

 Несмотря на устаревшую конструкцию, в России модификации УАЗ-3151 продолжали пользоваться повышенным спросом благодаря «неубиваемому» рамному основанию и способности преодолевать любое бездорожье. Кроме того, для машин такого класса они стоили очень дешево. Но старый УАЗ уже не вписывался ни в какие нормы по комфорту, эргономике, уровню шума, экологии и безопасности. Чтобы сохранить производство этого семейства, Управление главного конструктора (УГК) ОАО УАЗ провело максимально возможную модернизацию, результатом которой стала базовая модель УАЗ-315195. На рынок автомобиль вышел под маркой UAZ Hunter.

 В 2000 году Ульяновский автозавод вошел в состав холдинга «Северсталь-авто». Новые владельцы предприятия согласились не снимать с производства бывший УАЗ-469, а профинансировать его глубокую модернизацию. В активе УГК было много наработок по узлам, агрегатам и деталям кузова, опробованных на УАЗ-3160 и моделях, выпускавшихся Производством автомобилей малых серий (ПАМС): УАЗ-3153, УАЗ-3159 «Барс», УАЗ-3162 «Симбир». Проекту «нового УАЗ-469» присвоили индекс УАЗ-315195 и русское кодовое название «Охотник». Управление главного конструктора все силы бросило на этот проект. Над новой машиной работали И. И. Идиатулов, Ю. Н. Кондратьев, В. В. Леваков, А. В. Половинкин, Ю. В. Пришельцев, В. В. Трухин, 0. К. Феофанов. Для начала собрали максимум информации о претензиях к существующему УАЗу и пожеланиях потребителей. На основании этих исследований было составлено техническое задание на проектирование модернизированного внедорожника.

 Опытно-конструкторские работы над автомобилем УАЗ-315195 стартовали в начале 2002 года. С февраля по май экспериментальное производство построило три опытных образца: один выставочный, второй для проведения сертификационных испытаний, третий, видимо, для пробеговых. Освоение «Охотника» разделили на три этапа. Сначала необходимо было установить новый двигатель, соответствующий принятым тогда экологическим нормам Euro 2, затем сконструировать новое шасси, а дальше модернизировать кузов, чтобы максимально защитить пассажиров от проникавшей внутрь пыли и сквозняков.

**Старый или новый?**

 Ульяновский моторный завод (УМЗ), традиционный поставщик двигателей для УАЗа, стал частью другой структуры — «Группы ГАЗ», а Заволжский моторный завод (ЗМЗ) перешел к компании «Северсталь-авто». В его линейке нашелся современный 2,7-литровый двигатель ЗМЗ-409.10 мощностью 128 л.с. Его и приняли за базовую модель для нового УАЗа. Это был настоящий рывок по энерговооруженности автомобиля, ведь на прежней модели УАЗ-3151 базовым считался мотор УМЗ-4178 мощностью всего 76 л.с. Сразу же потребовалось изменить раму. Двигатель устанавливался на три, а не на четыре опоры с новыми, более эластичными подушками, что снизило вибрации, передаваемые на раму и кузов. Кроме того, новый двигатель потянул за собой новую систему питания и выпуска отработавших газов, новые бензобаки, которых, как и на УАЗ-469, было два. Расположение топливных баков осталось прежним — между лонжеронами рамы и боковинами кузова, примерно под дверями. «Четыреста девятый» двигатель решили комплектовать импортным диафрагменным сцеплением ШК, мягко работающим и долговечным. Но бензиновый двигатель ЗМЗ-409.10 не остался в одиночестве: со временем к нему добавился дизель 3M3-5143.10, который устанавливается на небольшое количество машин. По некоторым данным, в первые годы производства можно было встретить УАЗ-315195 с трехлитровым двигателем старого семейства УМЗ-421 Ульяновского моторного завода.

 4-ступенчатая коробка передач в начале XXI века считалась устаревшим техническим решением, особенно на внедорожном автомобиле. Для расширения силового диапазона трансмиссии надо было подобрать 5-ступенчатую коробку, но этого сделать не получилось. Для УАЗ-3160 коробку с пятью передачами поставлял Арзамасский завод. У этой коробки была нетрадиционная схема включения передач, отличавшаяся как от привычных легковых машин, так и от грузовиков. Потребители жаловались на частые поломки. Вместо этой злополучной коробки, поначалу устанавливавшейся и на УАЗ-315195, с 2006 года пришлось закупать импортную — корейскую Dymos.

 Раздаточная коробка новой машины, как и на УАЗ-469, соединялась с коробкой передач непосредственно, без промежуточного вала. Но ее разработали заново, применив шестерни не с прямозубым, а с косозубым зацеплением. Это позволило снизить шумность работы узла и увеличило его паспортный ресурс. К тому же подключением переднего моста и включением пониженной передачи теперь управляли не два рычага, а один, как на УАЗ-3160.

 Рессорная передняя подвеска на УАЗ-315195 окончательно уступила место рычажно-пружинной, с установленными внутри пружин амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости. Правда, сама подвеска была не новой: она впервые появилась на УАЗ-31514 еще в середине 90-х годов, вошла в серийную комплектацию УАЗ-3160, а на «Барсе» ее даже удалось совместить с бортовыми редукторами, хотя и за счет увеличения колеи. Испытывали пружинную подвеску и на бескапотных грузовиках УАЗ — «буханках» и «головастиках». Задняя подвеска «Охотника» получила малолистовые рессоры, они устанавливались над мостом. Но самым существенным нововведением на УАЗ-315195, по сравнению с наследниками УАЗ-469Б, стали мосты. Цельные неразъемные балки мостов Spiser тогда уже применялись на УАЗах. Их преимуществом считалась простота ремонта. К другим достоинствам можно отнести повышенную жесткость моста и отсутствие постоянно нагруженного соединения посередине — это избавило мост от возможной течи масла на стыке двух «чулок». Размещение главной пары и дифференциала в едином картере обеспечило высокую точность зацепления шестерен, меньшую шумность, создало более благоприятные условия для работы подшипников.

 Еще одним важным новшеством считалось изменение типа ШРУСов: на смену старым Bendix-Weiss пришли шарниры Bierfild. Но главными новинками переднего моста УАЗ-315195 стали сферические шкворни и измененный угол установки управляемых колес. Вместе с новыми ШРУСами это привело к существенному улучшению маневренности, поскольку увеличился угол поворота колес и уменьшился радиус разворота автомобиля. Кроме того, это снизило усилие на руле и повысило устойчивость машины на дороге. Руль УАЗа стал легким прежде всего потому, что в базовую комплектацию автомобиля вошел гидроусилитель. За счет мощного двигателя возросли динамика и скоростные качества: это потребовало радикального пересмотра тормозной системы. УАЗ-315195 получил передние дисковые тормоза и автоматическую регулировку зазора в задних барабанных механизмах.

 В электрооборудовании УАЗ-315195 появились новый жгут проводов, новые датчики, спидометр с электроприводом и даже гидрокорректор света фар. Белый фонарь заднего хода и красную заднюю противотуманную фару взяли от автомобилей ВАЗ. Приборную панель планировалось позаимствовать у «Барса», но окончательным вариантом стали панель с мягкими накладками и козырьком, небольшая консоль посередине с клавишами от автомобилей ВАЗ и старое, не очень удобное расположение контрольных приборов: как и на УАЗ-469, они находились не перед водителем, а в стороне от него, в центре панели.

 Конструкторы кузовов постарались сделать все возможное, чтобы облагородить салон и создать для водителя и пассажиров максимум комфорта. Базовой моделью теперь стал закрытый универсал с жестким металлическим верхом, взятым от УАЗ-31514. Цельноштампованную заднюю дверь уже опробовали на «Барсе». Ее навесили на боковые петли, но, в отличие от УАЗ-3160 и его наследников, дверь стала открываться в левую сторону, что упростило погрузку багажа со стороны тротуара. Дверь снабдили удобной вертикальной ручкой. Запасное колесо установили прямо на дверь, а не на откидной кронштейн, как было раньше.

 Конструкция боковых дверей, оставшаяся от УАЗ-469, исключала возможность сделать нормальные стеклоподъемники. Пришлось оснастить двери архаичными раздвижными стеклами по типу одного из вариантов «тюнингового» УАЗа итальянской фирмы Martorelli. Зато новые двойные уплотнители дверей позволили защитить салон от пыли и сквозняков. Пол салона обшили шумоизоляционным ковром, его же наклеили на моторный щит со стороны двигателя и с обратной стороны крышки капота, чтобы снизить уровень шума в салоне. Сиденья и рулевое колесо взяли от УАЗ-3160.

С экстерьером поработали дизайнеры. Пластиковые объемные бамперы и декоративная накладка на облицовку позволили провести рестайлинг, не меняя штампованных панелей кузова. Эти внешние элементы «Охотник» тоже унаследовал от «Барса». Если машина комплектовалась штампованными колесными дисками от УАЗ-3160, ступицу прикрывали небольшим пластиковым колпаком. Такие же колеса получили все бескапотные грузовые УАЗы. На часть машин прямо на конвейере устанавливали литые диски.

 В течение всего 2003 года на конвейере малыми партиями из 5-10 экземпляров собирали автомобили с новым шасси и старым кузовом типа УАЗ-31514. Чтобы освоить массовое, а не штучное производство распашных задних дверей и верхних половин боковых дверей, пришлось дополнительно изготовить несколько прессов и штампов. И только вслед за новыми штамповками дверей удалось внедрить двойные уплотнители. Пробная сборка модернизированных кузовов проводилась с начала ноября. Особенно трудной была операция установки пластиковых бамперов в условиях движущегося конвейера. И вот настало 20 ноября 2003 года: в 16 часов 21 минуту в торжественной обстановке с конвейера сошел последний УАЗ-31514, а за ним последовал первый УАЗ-315195 в полной (23-й) комплектации.

**Потребитель всегда прав?**

 Ульяновская новинка больше всего понравилась профессиональным водителям «старой школы». Они отзывались о ней так «На новом уазике едешь, как на хорошей "Волге"». Однако во времена, когда появился Hunter, внедорожный УАЗ уже не воспринимался только как практичный и удобный автомобиль для села, армии, милиции и медицинской службы. Конечно, среди покупателей было немало фермеров и лесничих, по-прежнему поступали заказы от МВД, МЧС, сельских медучреждений. Но сформировался и другой контингент — любители внедорожных путешествий, соревнований, активного отдыха в труднодоступных местах. С 2003 года любительские спортивные состязания «offroad» стали регулярными. «Покорители бездорожья» не оставляли машину в оригинальной комплектации, а занимались всевозможными доработками: повышением клиренса, установкой специальных колес, шин, амортизаторов, лебедок и других устройств.

 Недовольство вызывали в основном объемные пластиковые бамперы. В отличие от крепких стальных бамперов УАЗ-3151, при езде по тяжелому бездорожью они легко разбивались и ухудшали геометрическую проходимость — углы въезда и съезда. При попытке вытащить тросом застрявший автомобиль бампер, особенно передний, почти всегда получал повреждения. Неразрезные мосты Spicer при движении по глубокой колее упирались «тупым» торцом картера редуктора в грунт, в то время как старые разрезные мосты не мешали ехать, прокладывая острой кромкой борозду в грунте.

 Пришлось упрощать автомобиль и возвращать на конвейер некоторые старые узлы и детали. Так, в 2011 году ради упрощения и удешевления отказались от пластиковой накладки на облицовку, вернув УАЗ-469 привычное «выражение лица». Тогда же на смену пластиковым бамперам пришли металлические, правда, по соображениям безопасности, с пластмассовыми краями. Заговорили о частичной «реабилитации» разрезных мостов. Некоторым комплектациям вернули торцевую дверь от УАЗ-31514, состоящую из двух створок с горизонтальным разрезом, и «голую», без пластика, панель приборов.

 В конце концов появилась упрощенная модификация цвета «хаки» с брезентовым верхом: она вышла на рынок с наименованием УАЗ-469. Это стало возможным благодаря тому, что на Ульяновском автозаводе все это время сохранялся выпуск автомобилей для силовых структур в самой простой комплектации, с рессорной подвеской и редукторными ведущими мостами, под мало кому известным индексом УАЗ-2924. Фактически он представлял собой базовый армейский УАЗ-3151, который перестал соответствовать международным требованиям, предъявляемым к легковым автомобилям, и был сертифицирован как специальное транспортное средство. Отсюда и цифра «9» в индексе.

 В 2015 году объявили, что к 70-летию победы в Великой Отечественной войне будет выпущена «прощальная» партия, а затем устаревший Hunter снимут с производства. Но в следующем, 2016 году, машину пришлось вернуть на конвейер. Hunter стоил дешевле, чем современный UAZ Patriot (УАЗ-3163), и за него голосовали рублем те, кому Patriot оказался не по карману.

 В условиях насыщенного рынка и ожесточившейся конкуренции с подержанными джипами-иномарками, потеря этой части покупателей для предприятия была очень чувствительной. Так автомобиль с очертаниями кузова УАЗ-469, теперь уже воспринимавшийся многими не как устаревший, а как классический, обрел вторую жизнь.

**УАЗ-315195-130**

 Вместе с базовой моделью UAZ Hunter была освоена модификация с открытым кузовом и брезентовым верхом. Тент и его дуги в неизменном виде достались от УАЗ-469/3151. Старыми остались задний борт и откидной кронштейн запасного колеса. Номерной знак и фонари его освещения, как у базового Hunter, устанавливали не на борту, а на заднем бампере. Все остальные детали автомобиля соответствовали UAZ Hunter, в том числе пластиковые бамперы, накладка на облицовку и верхняя часть боковых дверей. В такой комплектации открытый автомобиль выпускали до рестайлинга 2011 года.

**УАЗ-315168**

 Специально для Министерства обороны с 2009 года в производственную программу входила модификация UAZ Hunter с полностью демонтированным пластиком, старым стальным передним бампером и брезентовым верхом дверей и колесными дисками с отверстиями-, внешне отличавшаяся от «позднего» УАЗ-31512 только оставшимися от Hunter верхними надставками. Но пружинная подвеска и цельные мосты все-таки соответствовали УАЗ-315195. Автомобили окрашивали в традиционный цвет «хаки». Базовой моделью двигателя считался дизель 3M3-5143.10 рабочим объемом 2,2 л и мощностью 106 л.с.

**UAZ Hunter Expedition**

 В 2011 году, вскоре после рестайлинга, в честь юбилея предприятия появилась первая ограниченная специальная серия УАЗ-31516-035. Машины окрашивали в «металлик» желто-коричневого цвета «табак», оснащали объемными металлическими бамперами с приваренными буксирными проушинами и багажником на крыше с дополнительными фарами. Кроме того, проводили акваподготовку: устанавливали всасывающую трубу впускной системы двигателя «шноркель», выводы сапунов коробки передач, раздаточной коробки и мостов в подкапотное пространство. Эта модификация предназначалась только для экспорта.

**UAZ Hunter Beach**

 Одновременно с Expedition, в 2011 году, появилась еще одна «пляжная» экспортная спецсерия Beach. Это был открытый автомобиль, окрашенный серебристым металликом «Снежная королева». Он отличался мощным каркасом из дуг безопасности сверху, к которому нужно было шить оригинальный тент. Над ветровым стеклом устанавливалась специальная аудиополка с магнитолой, изначально рассчитанная на применение в открытом автомобиле. Акваподготовка — «шноркель» и выведенные под капот сапуны трансмиссии — были такими же, как у варианта Expedition.

**UAZ Hunter Trophy**

 Эта специальная серия появилась в 2013 году. В комплектации указывались металлические бамперы и задняя дверь типа УАЗ-31514 только с газовыми амортизаторами, поднимающими и удерживающими верхнюю половину, хотя встречались машины с распашной дверью и пластиковым задним бампером. Для Trophy выбрали стандартную окраску в серо-коричневый «металлик» и шины 225/75R16 на легкосплавных дисках. Эти машины с бензиновыми или дизельными моторами ЗМЗ штатно комплектовали решеткой, защищающей рулевые тяги. Дополнительно устанавливали подножки, «кенгурятник» и багажник на крыше, подчеркивая, что оборудование сертифицировано заводом-изготовителем, а значит у владельца машины не будет проблем с ГИБДД.

**UAZ Hunter, «победная» серия**

 Машины специальной серии, посвященной 70-летию победы в Великой Отечественной войне, окрасили в цвет «хаки» или серо-коричневый «металлик», на борта нанесли аэрографию «Маэстро» и ноты, имитирующие знаки самолета главного героя фильма «В бой идут одни старики». Спереди устанавливался штампованный поддон защиты рулевых тяг, в остальном это был обычный UAZ Hunter. В комплекте с машиной выдавался сувенирный набор: армейские плащ-палатка, котелок, комплект столовых принадлежностей, стилизованный под вещмешок рюкзак и шанцевый инструмент. Но прощания не получилось: в феврале 2016 года было объявлено о возобновлении производства Hunter.

**UAZ Hunter, юбилейная серия**

 В 2017 году, в честь 45-летия освоения серийного выпуска УАЗ-469, завод построил ограниченную серию из 469 экземпляров. «Юбилейные» автомобили представляли собой UAZ Hunter в минимальной комплектации «классик»: без навесных устройств, пластика на приборной панели, с штампованными дисками колес, двустворчатой задней дверью и запасным колесом на кронштейне. Машины отличались только окраской в три цвета: белые крыша и диски колес, черная окантовка всех окон, низ кузова светло-бирюзового цвета. В такой же цвет окрасили и небольшое количество бескапотных «буханок».

**UAZ Hunter Expedition**

 В мае 2019 года вышла новая специальная серия для любителей «offroad». Базовую модель снова выбрали совсем без пластика на приборной панели и с двустворчатой задней дверью. Но присутствуют пластиковые накладки — расширители колесных арок. Окантовку окон, как и у юбилейной серии, оставили черную, крышу и низ кузова окрасили в яркооранжевый цвет. Машину оснастили установленными на заводе и включенными в ОТТС устройствами: силовыми металлическими бамперами, «кенгурятником», электрической лебедкой спереди, «легковым» фаркопом сзади, багажником на крыше, решеткой, защищающей рулевые тяги, подножками. Шины увеличенного размера 235/85R16 смонтировали на штампованные диски черного цвета. Аналогичные комплектации Expedition того же оранжевого цвета получили UAZ Patriot и «буханка» УАЗ-3909.