

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 419 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 89,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 191

СССР
И СОЦСТРАН



УАЗ-450

И СНОВА «БУХАНКА»
ШТАБНОЙ, ПОЧТОВЫЙ, САНИТАРНЫЙ
ИЗ ГОРЬКОГО В УЛЬЯНОВСК

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №191, 2016

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону
горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ №ФС 77-63920 от 09.12.2015

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,
тел./факс: +375 (17) 331 94 41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казахско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС», Казахстан, г. Алматы,
ул. Зенкова, 22 (уг. ул. Гоголя), 7 этаж.
Тел.: +7 727 311 12 86,
+7 727 311 12 41 (вн. 109)
факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.
Розничная цена: 89,99 грн,
8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую цену
выпусков. Редакция оставляет за собой
право изменять последовательность
выпусков и их содержание, а также
приложения к выпускам
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 12 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© hdmrmaps.com;
стр. 3–7, 10–11, 12 (низ), 14–15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова за помощь
в подготовке выпуска



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика:
Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 22.06.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



Об ульяновской «буханке», казалось бы, известно все — эти автомобили повышенной проходимости выпускаются уже почти 60 лет. Однако и в истории этих машин есть свои «белые пятна».



Фургон УАЗ-450 со всеми ведущими колесами

заинтересовалось военное ведомство — на предмет их использования в качестве санитарного автомобиля или небольшого штабного радиофицированного фургона. Вероятно, военным понравилось сочетание закрытого цельнометаллического кузова и полного привода. Но вскоре выяснилось, что предложенная версия для армии не подходит — слишком маленьким получился кузов. Даже носилки с ранеными в нем разместить не получалось. Машину решили переделать. Вариантов было всего два. Первый, самый простой и быстрый — это увеличить длину колесной базы и соответственно длину всего кузова. Но тогда неизбежно ухудшалась геометрическая проходимость автомобиля, а на это военные согласиться не могли. Им требовалась машина, по проходимости соответствующая ГАЗ-69 — во всяком случае не хуже, это было четко указано в техническом задании. Оставался еще один вариант — создание на имеющемся «коротком шасси» автомобиля принципиально новой компоновки с размещением кабины водителя над двигателем. За счет переноса кабины в салоне высвобождалось много места. Площадь пола получалась не меньше $4,1 \text{ м}^2$, а внутренний объем кузова возрастал до 5 м^3 . Военные с таким проектом согласились. Почта с торговлей и подавно — в одиночку они не смогли бы пробить в Минавтопроме столь глобальные изменения.

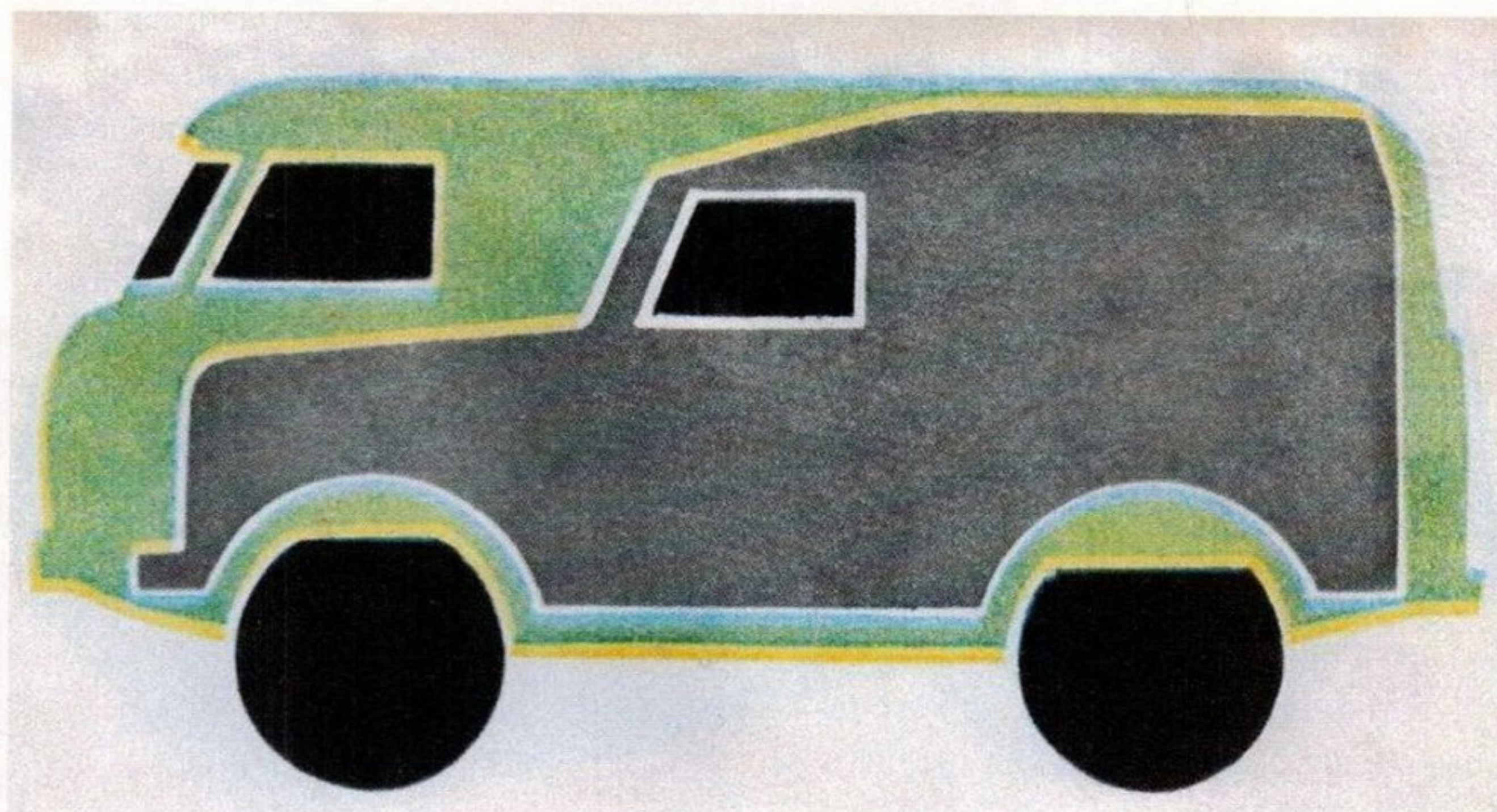
Спасибо почте!

Инициатива создания фургонов малой грузоподъемности со всеми ведущими колесами принадлежит, как ни странно, Министерству связи СССР. Государство не может существовать без четко отлаженной почтовой системы, а страна у нас большая, почту нужно доставлять не только в большие города, но и в отдаленные селения. Хороших дорог и сегодня кое-где не хватает, что уж говорить о середине прошлого века! Вот и обратились связисты к работникам автомобильной промышленности с просьбой создать небольшой фургон, чтобы на нем можно было в любую распутицу почту возить. Вскоре выяснилось, что в подобном фургоне нуждается и торговля — к сельским магазинам тоже не всегда можно было подъехать по асфальту.

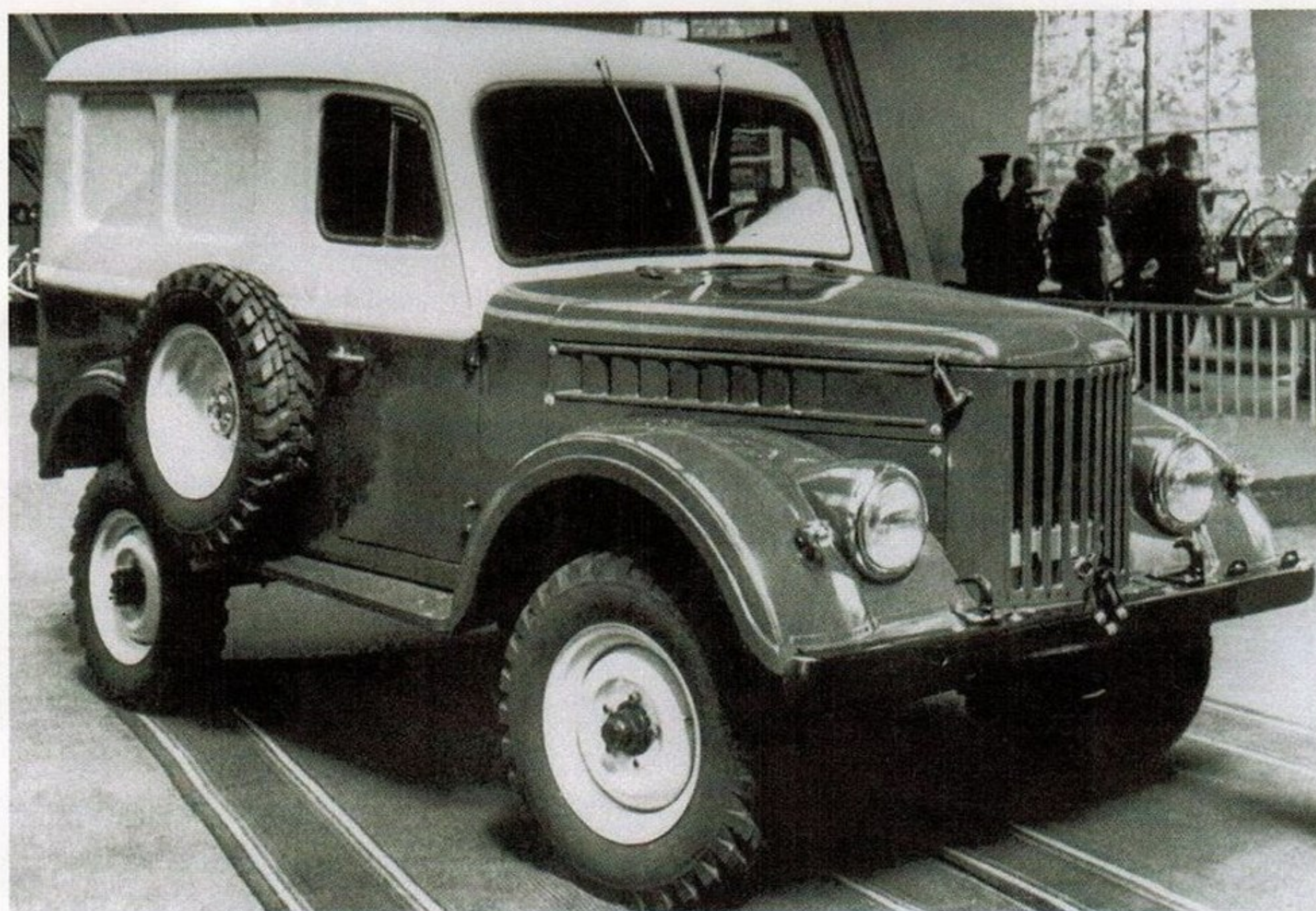
В 50-х годах выбор базовых полноприводных шасси в нашей стране был невелик. Самой подходящей базой для почтовых и товарных фургонов посчитали внедорожники ГАЗ-69, производство которых наладили в Горьком в 1953 году. Поэтому не удивительно, что проектирование новых фургонов доверили именно Горьковскому автомобильному заводу.

Ради унификации с уже выпускаемыми базовыми моделями горьковчане ничего принципиально менять не стали, а просто вместо тента установили металлические боковины и крышу, чтобы получился фургон. Полноприводной версии присвоили наименование ГАЗ-69Б (4×4), а варианту с задним приводом — ГАЗ-19 (4×2). Опытные образцы этих машин построили в 1954 году.

Впрочем, почта и торговля на что-то большое (в прямом и переносном смысле) особенно и не рассчитывали и были согласны утвердить предложенные образцы. Но машинами неожиданно



Сравнение внешних габаритов и объема грузового отсека автомобилей капотной и бескапотной компоновки на одном и том же шасси



Опытный образец полноприводного фургона ГАЗ-69Б

Так родилась новая концепция полноприводного автомобиля повышенной вместимости на стандартном шасси ГАЗ-69. Реализацию этой концепции по идее тоже должны были поручить Горьковскому автозаводу, но оценив сложность задачи (ведь потом еще заставят осваивать эту машину!) и большую нагрузку на производство (завод выпускал

Но только в Павлово хотели приступить к постройке опытных образцов, как пришла новость, что Горьковский автомобильный завод, разгружая собственные мощности, передает все производство ГАЗ-69 в Ульяновск. Там под эту машину фактически строили новое предприятие. А раз так, то логично было бы и производство новых

и организовать серийное производство. Ульяновскому заводу предписывалось все это сделать в самые сжатые сроки. Выпуск новых автомобилей УАЗ-450 хотели начать уже в III квартале 1957 года. В мае 1955 года вышло соответствующее постановление правительства, а в июне главным конструктором завода назначили П. И. Музюкина. С этого времени начался интенсивный рост Отдела главного конструктора (ОГК). Создавались конструкторские группы, бюро, лаборатории: начальником бюро кузовов стал С. М. Тюрин, бюро шасси — В. И. Подольский, лаборатории дорожных испытаний — А. Ф. Ромачев, лаборатории испытаний агрегатов — Г. П. Мелешин, ведущим конструктором-кузовщиком — Ю. Г. Борзов, начальником бюро двигателей — Г. К. Шнейдр.

Неизбежные параллели

Мало кто знает, что на Горьковском автомобильном заводе, помимо маленького «джипа» ГАЗ-69, готовился большой «джип» — ГАЗ-62. Даже внешне он выглядел, как увеличенный в размерах

В 1955 году проект полноприводного автомобиля со всеми предварительными наработками передали в Ульяновск

много военной продукции — бронетранспортеры, гусеничные вездеходы, аэродромные радиостанции и т.д.), руководство ГАЗа предпочло перевести стрелки на Павловский автобусный завод. Обосновали это тем, что машина с цельнометаллическим кузовом вагонной компоновки — это уже практически автобус, а автобусами у нас положено заниматься специализированным предприятием. Логика в этом заявлении была, поэтому задание на разработку таких автомобилей передали Павловскому автобусному заводу имени Жданова.

В Павлово-на-Оке в общих чертах был разработан проект ПАЗ-656, который вполне устроил всех потенциальных заказчиков. Эскизы к новой машине рисовал известный московский автомобильный художник В. И. Арямов из НАМИ: автомобиль представлял вполне самобытным, без каких-либо аналогий с другими отечественными или зарубежными образцами. На таком и в городе появиться было не стыдно, и в грязь залезть не страшно.

фургонов организовать в Ульяновске, поскольку в Павлово их делать было негде. Так в 1955 году проект со всеми предварительными наработками и планами оказался в Ульяновске. Практически все принципиальные решения по машине (вагонная компоновка, цельнометаллический кузов, шасси ГАЗ-69 и т.д.) уже были приняты, и даже определен предполагаемый модельный ряд (фургон, «санитарка», штабной автомобиль и микроавтобус). Оставалось лишь воплотить эти задумки в металле, провести испытания опытных образцов

ГАЗ-69. Такая «генетическая связь» между моделями не была случайной: ГАЗ-62 действительно задумывался как большой внедорожник, решавший те же самые задачи, что и ГАЗ-69, только помасштабнее и повесомее. Машина должна была перевозить двенадцать человек (вместе с водителем) вместо восьми и буксировать за собой прицеп массой до одной тонны. Военные вскоре захотели иметь санитарные и штабные автомобили вагонной компоновки и на этом шасси, тем более что производство ГАЗ-62 тоже предполагалось

В Павлово-на-Оке в общих чертах был разработан проект ПАЗ-656, который вполне устроил всех потенциальных заказчиков. Эскизы к новой машине рисовал известный московский автомобильный художник В. И. Арямов из НАМИ: автомобиль представлял вполне самобытным, без каких-либо аналогий с другими отечественными или зарубежными образцами.



развернуть в Ульяновске. Поэтому одновременно с разработкой машин семейства УАЗ-450 Ульяновскому автозаводу было поручено спроектировать аналогичное семейство УАЗ-462 на шасси ГАЗ-62. Работы по двум семействам — УАЗ-450 и УАЗ-462 — шли параллельно, практически «ноздря в ноздю». Разница состояла лишь в том, что шасси ГАЗ-69 на тот момент было полностью готово и даже выпускалось серийно, а шасси ГАЗ-62 Горьковский автозавод еще должен был «довести до ума». Именно поэтому с постройкой опытных образцов УАЗ-462 вышла заминка, хотя проектно-конструкторские работы по семейству УАЗ-462 были проведены в полном объеме. Горьковский завод никак не мог построить новые шасси ГАЗ-62 и передать их в Ульяновск.

В рамках проекта УАЗ-462 ставка делалась на две основные модификации: на санитарный автомобиль УАЗ-462А, рассчитанный на перевозку шести лежащих раненых или больных, и штабной УАЗ-462Б. Но на этом конструкторы, прорабатывавшие возможные варианты развития семейства УАЗ-462,

не остановились. В эскизах существовал еще микроавтобус и бортовой автомобиль с кабиной, расположенной над двигателем. Не напоминает кальку с семейства УАЗ-450?

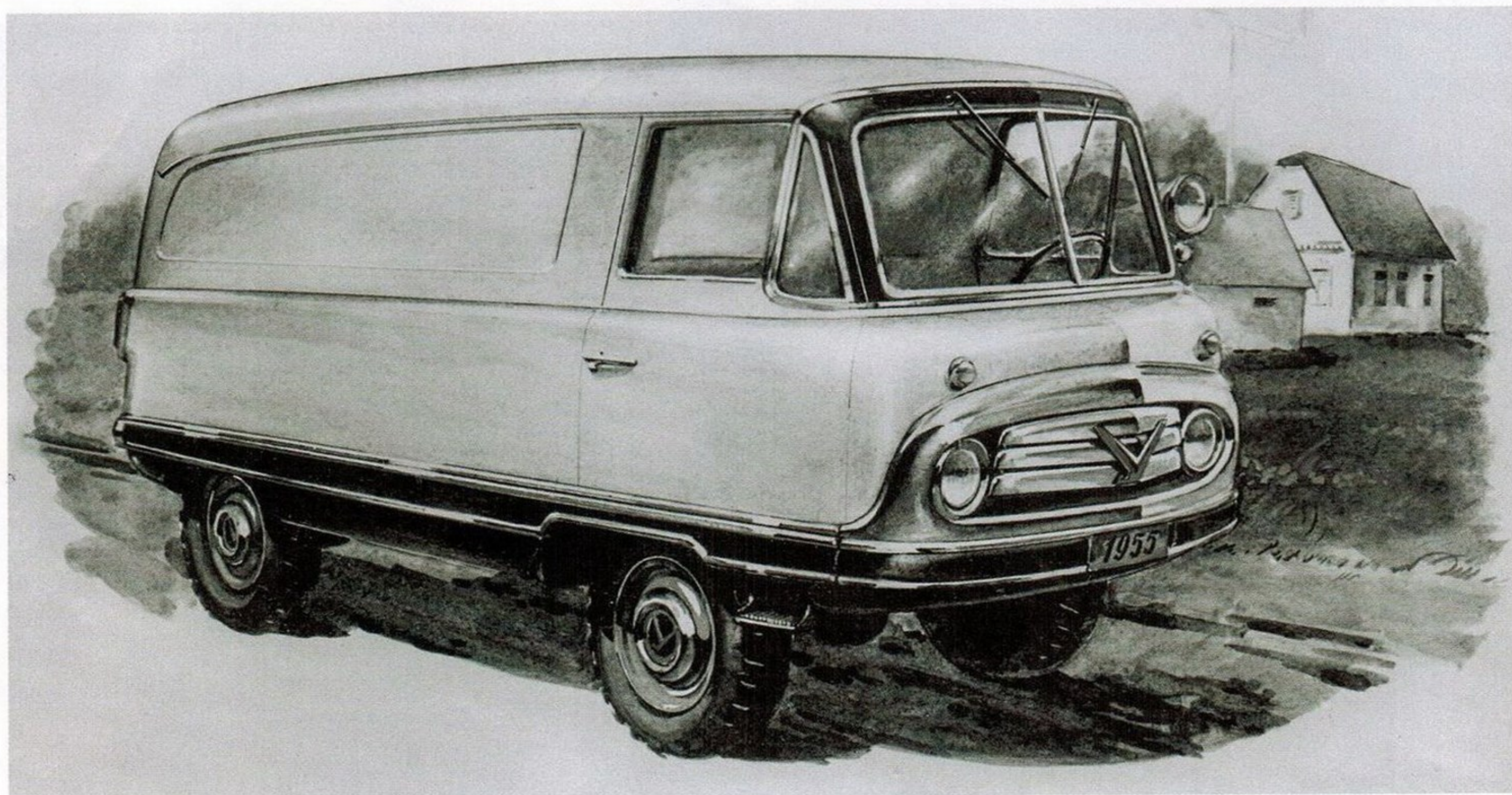
При этом бортовой грузовик предусматривался в двух вариантах: транспортный, с универсальной бортовой платформой с откидными деревянными бортами, и тяговый, с кузовом военного образца,

Эскиз санитарного автомобиля УАЗ-462А на шасси ГАЗ-62

с металлическими неоткидными бортами и тентом с окошками. Все бы ничего, но на рисунке художника УАЗ-462 с кузовом военного образца подозрительно похож на ГАЗ-62 с бескапотной кабиной, построенный в Горьком три года спустя, в 1958 году. Закрадываются подозрения,



Предполагаемое размещение носилок в автомобиле УАЗ-462А



что изыскания ульяновских коллег подтолкнули горьковчан на принципиальные изменения компоновки автомобиля ГАЗ-62.

Маневренность и проходимость

С развитием проекта УАЗ-450 у Ульяновского завода особых трудностей не возникло, так как базовое шасси уже выпускалось серийно. Под новую машину даже раму оставили прежней, ступенчатого типа, как на ГАЗ-69, хотя фургону такая сложная рама была ни к чему. Только на концах рамы установили удлинители, так как увеличилась общая длина автомобиля. Кроме того, потребовалось изменить некоторые органы управления машиной — перенести вперед рулевую колонку и педальный узел, изменить конструкцию приводов управления коробкой передач (рычаг на опытных образцах расположили на рулевой колонке) и раздаточной коробкой. Чтобы существенно не менять основной механизм рулевого управления и рулевую трапецию и одновременно установить рулевое колесо как можно удобнее по отношению к водителю, в рулевое управление добавили коническую передачу.

Кузова для первых опытных вариантов снова делали по рисункам В. И. Арямова — он немного пересмотрел образ модели по сравнению с эскизами ПАЗ-656, но общий

принцип построения формы автомобиля остался прежним. Со стороны кузов немного напоминал каплю — более высокая и расширенная передняя часть там, где кабина, и покатый спуск крыши ближе к корме. Такая форма кузова соответствовала канонам обтекаемости того времени и смотрелась достаточно интересно. До конца 1955 года успели собрать только две «санитарки» УАЗ-450А, а в 1956 году построили еще три таких машины плюс три опытных образца штабных УАЗ-450Б. Ради ускорения изготовления опытных образцов первой серии многие их элементы выполнялись по временным схемам и с упрощениями. Так, на этих машинах отсутствовал

Автомобиль УАЗ-450, каким его видел художник В. И. Арямов

обдув ветровых стекол и не устанавливался отопитель кабины. Заводские и полигонные испытания опытных образцов первой серии были проведены в январе–апреле 1956 года, а межведомственные испытания состоялись в июне–октябре 1956 года. К этому моменту интерес к санитарному варианту УАЗ-450А проявило Министерство здравоохранения СССР, представители которого вошли в межведомственную испытательную комиссию. Испытания продемонстрировали достаточную прочность и надежность автомобилей



Опытные образцы УАЗ-450А, построенные по эскизам В. И. Арямова

УАЗ-450 за исключением подвески колес и кузова, которые нуждались в конструктивной доводке. Военным не нравились дутые формы передка машины (трудно выправлять при ремонте) и покатая крыша, существенно уменьшавшая высоту задних дверей, что затрудняло погрузочные работы. В результате облик автомобиля решено было срочно пересмотреть, и этим вплотную занялись ульяновские художники.

По удобству управления автомобиля УАЗ-450 признали пригодными, хотя был выявлен целый ряд серьезных недостатков: стесненная посадка водителя; завышенная установка педалей; смещение сидения водителя относительно органов управления; сравнительно тяжелое рулевое управление; менее удобное, чем у ГАЗ-69, расположение рычагов включения раздаточной коробки и переднего моста; ограниченная обзорность влево (из-за широкой угловой стойки); недостаточная шумо-, газо- и теплоизоляция капота двигателя; плохая видимость щитка приборов и отражение его в стекле; неудобное расположение зеркала заднего вида и т.д.

Заниженная кромка задних дверей УАЗ-450А создавала определенные сложности при загрузке автомобиля

До конца 1955 года успели собрать только две «санитарки» УАЗ-450А, а в 1956 году построили еще три таких машины плюс три опытных образца штабных УАЗ-450Б. Ради ускорения изготовления опытных образцов первой серии многие их элементы выполнялись по временным схемам и с упрощениями (отсутствовали обдув ветровых стекол и отопитель кабины).

Зато на испытаниях в полной мере проявились главные достоинства машины — маневренность и проходимость на уровне ГАЗ-69, за что военные (да и другие потенциальные заказчики) могли многое простить новому автомобилю. При этом полезная нагрузка (примерно 500 кг) осталась практически без изменений, несмотря на некоторое увеличение собственного веса автомобиля УАЗ-450. Это было достигнуто путем догрузки (в среднем на 325 кг) передней оси, за счет чего распределение массы автомобиля по осям на УАЗ-450 в нагруженном состоянии получилось не совсем рациональным — 62 и 38 %, в то время как у ГАЗ-69 эти показатели были практически идеальными — 51 и 49 %. Другими словами, передний мост

на УАЗ-450 немного перегрузили по сравнению с ГАЗ-69.

В первой серии опытных образцов УАЗ-450 не нашлось места обычному фургону грузоподъемностью 750 кг, предназначенному для почты и торговых предприятий. Опытные образцы строились исключительно для военных. Чтобы продемонстрировать свою лояльность к гражданским заказчикам, одна из «санитарок» после испытаний была переделана в фургон. Причем боковые стекла салона на УАЗ-450А просто покрасили краской. За характерную двухцветную окраску этот фургон получил на заводе прозвище «сорока».

На основании результатов испытаний автомобилей первой серии в конструкторскую

Продолжение на стр. 10





УАЗ-450





Промтоварный фургон УАЗ-450 с одноосным прицепом-фуργοном УАЗ-747

документацию были внесены существенные поправки. Как и ожидалось, кузов претерпел значительные изменения. Он был заметно упрощен и облегчен, при этом его внешний вид стал более лаконичным и лучше отвечал представлениям о современном автомобиле. А самое главное — исправили покатуку крышу фургона, за счет чего удалось увеличить высоту задних дверей и объем кузова. Еще одно важное изменение: двойное составное ветровое стекло

из двух половинок заменили на цельное гнутое (такое стекло было еще на эскизах ПАЗ-656).

На этом же этапе изменили навеску дверей кабины — они стали открываться против хода движения. Видимо, таким способом попытались добиться более удобной посадки в кабину. Это решение было ошибочно по своей сути, так как открывающиеся против хода двери потенциально опасны: при неплотном закрывании или

неисправности замков они могли неожиданно распахнуться от набегающего потока воздуха. К тому же на фургонах часто приходится сдавать задом к пандусам для загрузки товара, и для лучшего обзора назад водители часто приоткрывают дверь кабины и выглядывают из нее. Двери с задней навеской лишали водителей такой возможности, и маневр задним ходом становился опаснее. Уже в начале 1959 года навеску дверей снова изменили, вернув первоначальный вариант.

С новым мотором

Выпуск автомобилей УАЗ-450 предполагалось наладить в третьем квартале 1957 года и за первый год изготовить не менее 1000 экземпляров. Но собрали всего пять машин, да и то по обходным технологиям, поскольку вовремя не успели достроить некоторые цеха нового автозавода, а также изготовить и отладить необходимый инструмент и оснастку, в частности самую сложную — штамповую. Массовое производство автомобилей пришлось отложить на начало 1958 года.



Поисковый эскиз внешнего вида фургона УАЗ-450, сделанный в Ульяновске



Поисковый эскиз внешнего вида фургона УАЗ-450, сделанный в Ульяновске

Лишь 22 января 1958 года собрали первые УАЗ-450 на главном конвейере. Первоначально производственные мощности завода были довольно скромными — всего 4000 автомобилей в год.

Не секрет, что автомобиль УАЗ-450 проектировался в расчете на максимальное использование уже готовых узлов и агрегатов ГАЗ-69: передний и задний мосты, тормоза, коробка передач, раздаточная коробка и сцепление. Тем не менее, новый автомобиль в базовом варианте УАЗ-450 содержал 1026 оригинальных деталей и сборочных узлов (491 деталь шасси и 535 кузова). Для повышения тяговых, динамических и эксплуатационных показателей предусматривалась установка на серийный УАЗ-450 более мощного мотора (62 л.с. против 52 у ГАЗ-69). От базового двигателя ГАЗ-69 усовершенствованный мотор отличается увеличенным диаметром цилиндра (с 82 до 88 мм), наличием шестилопастного вентилятора и радиатора охлаждения масла, карбюратором — К-22Ж. Новый мотор позволил улучшить проходимость и увеличить максимальную скорость автомобиля,

сократить расход топлива, ведь при более мощном моторе водитель реже прибегал к переключению передач.

Большим изменениям подверглась рессорная подвеска УАЗ-450. На машины устанавливались специальные, более длинные рессоры большей грузоподъемности с резиновыми подушками-опорами. Благодаря этому удалось значительно повысить плавность хода. Испытатели рассказывали такую историю: «Однажды испытывали

машину санитарного образца на удобство езды. На носилках в нее уложили условно больных людей (четверых). Автомобиль шел по сильно разбитой, ухабистой дороге на протяжении многих десятков километров. По окончании пути члены комиссии хотели спросить «больных», удобно ли им было ехать. Подойдя к автомобилю, они услышали храп в кузове. Оказалось, что все люди в нем спали крепким сном. Бездорожье их только приятно укачало».



Производство автомобилей семейства УАЗ-450 на Ульяновском автозаводе



Конечно, по сегодняшним стандартам комфорта вряд ли можно назвать УАЗ комфортабельным, но в конце 50-х годов ульяновские машины действительно отличались плавностью хода на фоне других автомобилей.

Стандартные шины от ГАЗ-69 для нового семейства признали непригодными по грузоподъемности, поэтому УАЗ-450 оснащались покрышками широкого профиля (размера 6,50-16) с развитыми грунтозацепами, установленными на колесные диски от ЗИМ-12.

В обязательное оборудование кузова серийной машины входила эффективная система отопления и обогрева ветрового стекла, перегородка за спинкой сиденья водителя, зеркало заднего вида, два противосолнечных козырька, пепельница. Запасное колесо располагалось на специальном кронштейне с левой стороны рамы, под кузовом. Доступ к нему открывался через специальный люк в юбке кузова, с левого борта. При этом все отмечали не очень удачное расположение запасного колеса: доставать его было сложно и во время езды оно загрязнялось настолько, что к нему было просто не подлезть.

Еще больше неудобств вызывало расположение заправочной горловины с правого бока машины — для заправки водителю каждый раз приходилось обходить автомобиль кругом. Такое расположение запасного колеса и заправочной горловины топливного бака было вызвано конструкцией раздаточной коробки, которая не позволяла разместить их иначе.

Серийные автомобили еще раз подверглись межведомственным испытаниям в 1959 году. В зачет автопробега шли пять автомобилей всех модификаций,

находившихся на тот момент в серийном производстве (один УАЗ-450, два УАЗ-450А и два УАЗ-450Д), а вне зачета — два автомобиля ГАЗ-69 для сравнения и сопровождения пробега. В целом машины экзамен выдержали, но у межведомственной комиссии возникли претензии к их весовым характеристикам (фактически они весили больше, чем было указано в технических условиях), топливной экономичности (выше заявленных значений), надежности колес и шин, карданных шарниров, а также к отоплению и вентиляции кузова.



Опытный образец фургона УАЗ-450

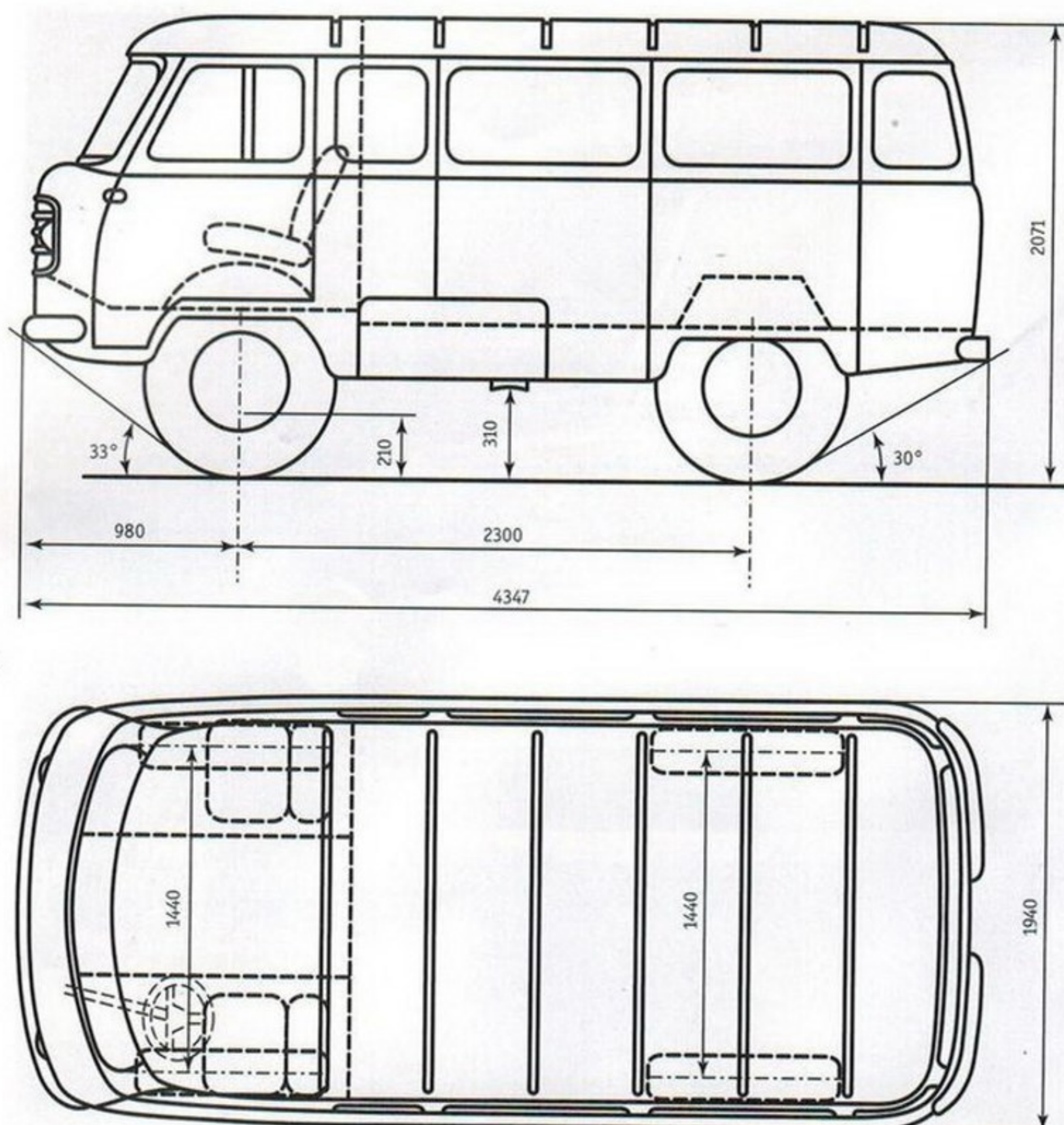


Схема автомобиля YA3-450

Подвески передняя и задняя

зависимые, на полуэллиптических рессорах, амортизаторы спереди и сзади гидравлические, рычажно-поршневые, двустороннего действия

Тормоза

рабочие — с гидравлическим приводом и барабанными тормозными механизмами на всех колесах

стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом от рычага

Сцепление

однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом

Коробка передач

механическая, трехступенчатая, с синхронизаторами на II и III передачах

Передаточные числа

I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,728

Главная передача переднего и заднего мостов

одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное отношение — 5,125

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая; передаточные числа: I — 1,15; II — 2,78

Двигатель

YA3-450, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, нижнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм	88
Ход поршня, мм	100
Рабочий объем, л	2,43
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

Максимальная мощность

62 л.с. при 3800 об/мин

Максимальный крутящий момент

15,2 кгс.м при 2000 об/мин

Технические характеристики YA3-450

Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	750 кг
Максимальная скорость	90 км/ч
Расход топлива	14 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-543М
Генератор	Г12Б
Стартер	СТ-20Б
Свечи зажигания	М12У или М16У
Размер шин	8,40-15
Топливный бак	48 л
Масса, кг	
снаряженная	1745
полная	2645
на переднюю ось	1360
на заднюю ось	1285
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число — 18,2	



УАЗ-450В

УАЗ-450 выпускались Ульяновским автомобильным заводом с 1958 по 1966 год. Всего было изготовлено 55 319 автомобилей этого семейства, из них несколько тысяч поставлено на экспорт.

Первый приказ об изготовлении экспортных вариантов (с особым отбором деталей и контролем качества) был подписан 8 мая 1959 года. Согласно приказу, 24 «санитарки» отправили в Албанию, десять в Индонезию и один автомобиль в Сирию. Показательно, что «санитарки» оказались самыми массовыми в семействе: их было выпущено больше, чем автомобилей двух других модификаций (фургона и бортового автомобиля) вместе взятых.

УАЗ-450Б

Штабные автомобили, наряду с «санитарками», считались основными модификациями УАЗ-450. Недаром им были присвоены индексы с первой и второй буквами алфавита (УАЗ-450А и УАЗ-450Б), указывавшими на приоритетность разработки именно этих моделей. Штабной автомобиль УАЗ-450Б

был рассчитан на четверых, в том числе на одного радиста. В салоне устанавливались откидные столы, настольные лампы, часы, сейф для хранения секретных документов, дополнительные автономные отопители. Для отдыха экипажа предусматривались два подвесных гамака. Известно об изготовлении трех опытных образцов УАЗ-450Б, которые подверглись всесторонним испытаниям. Но штабные автомобили на шасси УАЗ-450 не удовлетворили военных из-за слишком малого объема кузова (находиться в нем длительное время было совершенно невозможно), поэтому работы по ним были прекращены.

УАЗ-450В

Микроавтобус на базе УАЗ-450 напрашивался с самого начала. В нашей стране постоянно не хватало пассажирских

транспортных средств, в том числе для перевозки небольших групп. А уж о комфортабельных пассажирских машинах для бездорожья и говорить не приходило — чаще всего пассажирские перевозки в районах с плохими дорогами осуществлялись в кузовах грузовых автомобилей повышенной проходимости.

Опытные образцы микроавтобусов УАЗ-450В были созданы на Ульяновском заводе довольно оперативно — в 1958 году. Но освоить их серийное производство завод так и не смог, поскольку для микроавтобуса была необходима дополнительная дверь в правой боковине кузова, которой у других модификаций (фургон, санитарный автомобиль) просто не было — доступ в салон осуществлялся исключительно через задние распашные двери. Установить боковую дверь мешали особенности базового шасси ГАЗ-69 — для этого требовалось перекомпоновать шасси и изготовить новую штамповую оснастку на дверь и дверной проем в кузове. На смену УАЗ-450 практически сразу была запланирована новая модель УАЗ-452, поэтому конструкторы решили все глобальные изменения внедрять сразу на ней, не занимаясь перекраиванием УАЗ-450.

Производство автомобилей семейства УАЗ-450

Модификация	Год выпуска								
	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
УАЗ-450	778	406	1250	1603	2011	1867	2143	1882	-
УАЗ-450А	250	2696	3500	4695	4752	4895	4960	4350	5
УАЗ-450Д	412	1500	1430	1000	1785	2104	2038	3007	-

УАЗ-450Д

Бортовой грузовик УАЗ-450Д стоит особняком от остальных моделей, имеющих закрытый вагонный кузов типа «фургон». Идея дополнить семейство автомобилей бортовым грузовиком всецело принадлежала специалистам Ульяновского автозавода (даже буква «Д» в его индексе указывает на то, что эта модификация появилась позже остальных).

Размещение кабины над двигателем и передней осью бортового грузовика было внове — до той поры отечественная промышленность не выпускала грузовых автомобилей такой компоновки, поэтому УАЗ-450Д можно считать пионером в этой области.

В бортовых автомобилях было крайне заинтересовано народное хозяйство страны: машины такой грузоподъемно-



санитарного автобуса УАЗ-450А). Оба опытных образца вышли из ворот экспериментального цеха в 1959 году.

Предполагалось, что электромобиль будет работать только в условиях аэропорта (образцы эксплуатировались в аэропорту Шереметьево), поэтому полноприводная трансмиссия ему не требовалась, электродвигатель ДК-908А (7 кВт) воздействовал лишь на заднюю ось. Железникелевая тяговая аккумуляторная батарея 50-ТЖН-200 устанавливалась под полом в специальных ящиках с обеих сторон кузова. Ее подзарядка осуществлялась через бортовой выпрямитель от обычной сети переменного тока. Электромобиль УАЗ-450ЭМ был способен развить скорость до 30 км/ч, а запас хода находился на уровне 40 км.

сти (700–800 кг) начисто отсутствовали в производственной программе других советских автозаводов. Самый маленький из выпускаемых тогда грузовиков ГАЗ-51А имел грузоподъемность 2,5 т. Производство грузовиков УАЗ-450Д, несмотря на серьезные различия в конструкции кабины и кузова, было начато одновременно с другими модификациями в 1958 году.

УАЗ-450ЭМ

В сентябре 1958 года на Ульяновском автозаводе при участии специалистов НАМИ приступили к разработке электромобилей УАЗ-450ЭМ для «Аэрофлота» в двух модификациях: для доставки багажа к самолету (на базе фургона УАЗ-450) и для перевозки экипажей воздушных судов (на базе



Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ŠKODA 1201

DeAGOSTINI