

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 599 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ

# АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 224

СССР  
И СОЦСТРАН



## УАЗ-3162 «СИМБИР»

МАШИНА, КОТОРУЮ ЖДАЛИ  
УПРАВЛЯЕМОСТЬ, ПЛАВНОСТЬ, УСТОЙЧИВОСТЬ  
ЛЮКСОВАЯ ВЕРСИЯ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Выпуск №224, 2018

#### 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  
Директор 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](http://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 Сервизиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-  
ральной службе по надзору в сфере связи,  
информационных технологий и массовых  
коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:  
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,  
ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
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»,  
Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,  
ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,  
+7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 599 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
1250 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

Представленные изображения модели  
могут отличаться от реального  
внешнего вида в продаже.

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

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,  
10 (верх): © m3dhdr.com;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11, 13–15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель  
ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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



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,**  
**Гусаров Вадим и Алексей Радованов**

Дата выхода в России 03.01.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**







**Выпускавшийся серийно, но в малых объемах, УАЗ-3162 «Симбир» не оставил заметного следа в истории отечественного автомобилестроения. Однако именно эта модель стала предтечей популярного ульяновского внедорожника «Патриот».**

## На поводу у технологгов

В советское время все легковые автомобили повышенной проходимости Ульяновского автозавода создавались в первую очередь с прицелом на армию, а уже потом — на гражданских потребителей. Отсюда излишняя аскетичность и утилитарность ульяновских внедорожников. Но частных автовладельцев такая постановка вопроса не устраивала. Ситуация обострилась в начале 90-х годов, с наступлением рыночных отношений, когда основными потребителями легковых автомобилей марки УАЗ стали именно частники, а армия постоянно сокращала свои заказы.

В этот переломный момент (без оглядки на военных) была создана новая модель внедорожника УАЗ-3160. Он сразу проектировался с закрытым цельнометаллическим кузовом, довольно вместительным комфортабельным салоном и в то же время сохранял общие черты с внедорожниками предыдущего поколения. Ульяновские технологи настаивали на сохранении основных размеров шасси предшественника УАЗ-3160 — это позволяло сохранить уже имеющуюся

оснастку сборочных конвейеров и линий и значительно удешевить и ускорить постановку новой модели на конвейер. Тогда конструкторы вынужденно пошли на поводу у технологгов (это было сложное для экономики время), и в результате получился довольно странный по внешнему виду внедорожник. В нем явно чувствовалась какая-то непропорциональность. И хотя дизайнеры Научно-технического центра Волжского автомобильного завода (а именно они работали над дизайном нового ульяновского внедорожника) всячески пытались скрыть эту несуразность, солидности машине все равно не хватило.

Обычно внедорожники с такой короткой колесной базой (2400 мм) за рубежом делали трехдверными. А у нас на такое короткое шасси попытались установить пятидверный кузов.

В серийное производство УАЗ-3160 запустили в августе 1997 года, но долгое время производили ограниченными тиражами — явно присматривались к реакции публики, а она была довольно слабой. Да, все признавали, что УАЗ-3160 — это большой

шаг вперед по сравнению с машинами, которые завод выпускал раньше, но приобрести новый автомобиль не торопились. Потенциальных покупателей отпугивала высокая стоимость, сырость конструкции и качество изготовления, ведь многие узлы и детали все еще выполнялись по обходным технологиям. Безусловно, повлияла на спрос и некоторая кургузость машины, что стало особенно заметно, когда в том же 1997 году представили удлинненную версию с колесной базой 2760 мм. Удлинненный вариант нарекли УАЗ-3162 «Симбир» — слово, производное от Симбирска, старого названия города Ульяновск. А сам Симбирск, в свою очередь, можно перевести как «семь ветров».

При довольно значительном увеличении длины автомобиля прирост пришелся в основном на задние боковые двери (изменилась даже их конфигурация — в самом широком месте проем увеличился еще на 180 мм, а в самом узком, внизу, на 225 мм) и боковые окна. Новые широкие двери заметно облегчили посадку пассажиров на заднее сиденье, тем более

Легковой автомобиль повышенной проходимости УАЗ-3162 «Симбир»







UAZ-3162 с турбодизелем Peugeot

что само оно тоже «уехало» немного назад (на 100 мм). Несмотря на это в багажном отделении осталось довольно много места, что позволило разместить в нем вместо двух откидных сидений (как на UAZ-3160) двухместные лавочки, доведя общую вместимость автомобиля до девяти человек.

Задний свес удлинять не стали, оставив таким же, как на UAZ-3160. Это отличалось от принятой зарубежной практики, где стандартные пятидверные внедорожники часто получали более длинный задний свес. В нашем случае это позволило, с одной стороны, немного сэкономить (не надо было

заново изготавливать некоторые объемные детали, например элементы заднего бампера), а с другой — оставить неизменным угол съезда и тем самым сохранить высокую геометрическую проходимость автомобиля. Удлинение колесной базы не только добавило плавности движения, улучшило управляемость и устойчивость автомобиля на дороге, но одновременно утяжелило и несколько снизило маневренность. Собственная масса увеличилась на 80 кг, а радиус поворота вырос с 6,3 до 7,2 м. К тому же машина стала дороже, чем UAZ-3160, что невольно переводило ее в более дорогой сегмент рынка. Чтобы ему соответствовать, опытный образец UAZ-3162 первоначально демонстрировали на выставках с импортным турбодизелем Peugeot мощностью 95 л.с., явно рассчитывая на то, что машина с более надежным и экономичным мотором будет лучше воспринята состоятельной публикой.

### Под именем «Ирбис»

Следующей серьезной попыткой привлечь внимание потребителей к модели UAZ-3162 стало ее оснащение новыми мостами типа «Спейсер» с расширенной до 1675 мм колеей колес. На заводе готовили их производство и планировали оснащать ими не только



Панель приборов автомобиля UAZ-3162





Багажный отсек автомобиля УАЗ-3162

автомобили семейства УАЗ-3160/УАЗ-3162, но и УАЗ-3159 «Барс», созданный на базе удлиненного УАЗ-3153. Мосты новой конструкции были жестче и надежнее обычных (ресурс вырос в два раза), а в ремонте даже немного проще: чтобы добраться к редуктору мостов, их не обязательно было демонтировать.

Впервые машину на расширенных мостах под наименованием УАЗ-31627 «Ирбис» (также УАЗ-3162L или *Simbir High Top*) показали в 1999 году. Она не только лучше смотрелась, но и приобрела иные ездовые качества — у ширококолейного «Ирбиса» улучшилась плавность хода, стало более стабильным поведение на дороге на высоких скоростях.

Для «Ирбисов» предусматривался несколько иной выбор силовых агрегатов: УМЗ-4212.10 (2,89 л, 105 л.с.), УМЗ-094 (2,89 л, 140 л.с.), ЗМЗ-409 (2,7 л, 150 л.с.) и даже импортный итальянский дизель VM 425 LIRU (105 л.с.). Кроме того, люксовый «Ирбис» получил приподнятую на 120 мм крышу в задней части, благодаря чему в салоне удалось установить третий ряд сидений (лицом по ходу движения). И хотя машина из девятиместной превратилась в шестиместную, по комфорту передвижения задний ряд стал сопоставим

с первыми двумя рядами, чего нельзя было сказать о дополнительных местах на откидных лавочках в УАЗ-3162, установленных фактически в багажнике. При этом «Ирбис» не потерял во вместимости кузова. При сложенных сиденьях второго и третьего ряда максимальный объем багажника автомобиля достигал рекордных 3490 л. «Ирбис» щеголял велюровым салоном, кондиционером, тонированными стеклами,

электроприводом стеклоподъемников. Экстерьер «Ирбиса» был дополнен колесами с литыми дисками и широкой резиной, массивным «кенгурятником» спереди, прикрывающим вмонтированную в передний бампер электролебедку самовытаскивания, рейлингами на крыше (поручни, позволяющие смонтировать верхний багажник), оригинальными пластмассовыми накладками, расширяющими колесные арки,



Автомобиль УАЗ-31627 «Ирбис» на расширенных мостах (1999 год)



и наружными зеркалами с электроприводом и электроподогревом.

«Апогеем люксовости» стала модель УАЗ-3162Т 2000 года, вобравшая в себя все перечисленные новинки «Ирбиса» плюс импортный силовой агрегат *Toyota 5VZ-FE* (V-6, 3,378 л, 205 л.с.), работавший в паре с четырехступенчатой автоматической коробкой передач того же производителя. Машина отличалась улучшенной отделкой салона с эффективной шумоизоляцией, подогревом сидений, откидным столиком между сиденьями третьего ряда, сдвижным люком в крыше. Но главное, в салоне была установлена совершенно новая приборная панель, которая вызывала зависть не только у «уазоводов» всех поколений, но, наверное, у владельцев всех отечественных автомобилей. Она отличалась не только продуманной эргономикой, но и дизайном. В целом УАЗ-3162Т произвел благоприятное впечатление на посетителей Московского международного автосалона (*MIMS*), после чего стало совершенно очевидно, в каком направлении надо продолжать работу над автомобилем.

## Малыми сериями

После кризиса 1998 года Ульяновский автозавод, как и многие отечественные предприятия, оказался в трудном финансовом положении, но, тем не менее, пытался проводить довольно серьезную модернизацию производства, заменяя устаревшее оборудование новым. Старое оборудование, порой смонтированное еще в 50-х годах, не позволяло проводить своевременное об-



Автомобиль УАЗ-3162Т «Симбир» с двигателем Toyota (2000 год)



В таком ракурсе хорошо виден выступ на крыше, сделанный для того, чтобы расположить третий ряд сидений по ходу движения



новление выпускаемой продукции. Поэтому в цехах основного производства в этот период установили 335 единиц нового технологического оборудования, в том числе 11 автоматических линий и 137 единиц высокопроизводительного оборудования, что позволило высвободить 307 единиц морально устаревшего и уже физически изношенного.

В частности, в прессово-сварочном производстве ввели в эксплуатацию поточную линию тяжелых прессов с усилием 800 т.с. Сдали в эксплуатацию участок по производству металлических бортовых платформ для грузовых автомобилей (ранее УАЗы комплектовались платформами исключительно с деревянными бортами). В механосборочном цехе освоили производство передних

УАЗ-3162 с измененной решеткой радиатора (опытный образец)





УАЗ-3162 «Симбир» образца 2000 года

дисковых тормозных механизмов взамен барабанных, а также новых ведущих мостов типа «Спейсер». В Управлении главного конструктора заработал дизайн-центр с макетной мастерской, был запущен участок опытно-промышленного производства автомобилей малых серий (ПАМС). Все это позволило не только создавать новые модели автомобилей, но и довольно быстро осваивать их в производстве. Так, уже 27 апреля 2000 года участок малых серий ПАМС покинули первые «товарные» УАЗ-3162 «Симбир». Эти машины были в более скромных конфигурациях, чем те,

что показывали на последних автосалонах (выставочные экземпляры УАЗ-31627 «Ирбис» и УАЗ-3162Т), и по сути являлись просто удлиненными вариантами базового УАЗ-3160, также выпускавшегося серийно. Первые товарные УАЗ-3162 «Симбир» имели «узкие мосты» и комплектовались старой приборной панелью от УАЗ-3160. Потребителям предлагали на выбор две основные модификации — УАЗ-31622 с двигателем ЗМЗ-4092.10 (мощность 136 л.с., рабочий объем 2700 см<sup>3</sup>) и УАЗ 31625 с мотором УМЗ-4213.10 (мощность 105 л.с., рабочий объем 2900 см<sup>3</sup>). Со временем за-

волжский мотор стал основным для машин этого семейства.

Первоначально двигатель на УАЗ-3162 трудился в паре с синхронизированной пятиступенчатой механической коробкой передач, созданной в Ульяновске. К обычной уазовской четырехступенчатой коробке просто приставили картер под пятую передачу. Такую коробку стали ставить на серийный УАЗ-3160, а от него она перешла по наследству на УАЗ-3162. И хотя такие коробки улучшали ходовые качества автомобиля, они отличались очень низкой надежностью. Поэтому чуть позже на часть автомобилей УАЗ-3162 начали устанавливать коробку передач производства Арзамасского машиностроительного завода, который занимался производством бронетранспортеров для армии.

Арзамасская коробка действительно обладала большей надежностью, но она имела довольно своеобразный алгоритм переключения передач: задняя передача у нее включалась там, где обычно бывает вторая, а четвертая — на месте задней. Идея расположить заднюю передачу напротив первой не так уж плоха — это удобно в критической ситуации, когда застрявшую машину надо раскатать взад-вперед. Но в обычной жизни к изменению порядка включения передач необходимо было привыкать, так как включение задней передачи

Продолжение на стр. 10



Автомобиль УАЗ-3162 «Симбир»





УАЗ-3162 «СИМБИР»





МБИР»









вместо второй на ходу могло привести к необратимым разрушениям в коробке. Модернизированная двухступенчатая мелко модульная раздаточная коробка позволяла задействовать передний мост и переключать передачи с помощью одного единственного рычага (ранее для выполнения тех же функций на раздаточной коробке присутствовало два рычага). Теперь при

Передняя подвеска — пружинная, задняя — на малолистовых рессорах. Задние рессоры заменили на более мягкие, но для увеличения грузоподъемности (по сравнению с УАЗ-3160) добавили еще по одному листу и они стали четырехлистовыми. Энергоемкая передняя подвеска дополнительно оснащалась стабилизатором поперечной устойчивости. За счет изменения длины

с колес на руль. Тормозные механизмы устанавливались спереди дисковые, а сзади барабанные.

Стандартная комплектация автомобиля УАЗ-3162 включала противотуманные фары, электрообогрев и очиститель стекла задней двери, регулируемую по углу наклона рулевую колонку, муфту отключения ступиц передних колес «ЭЛМО».

## На УАЗ-3162 «Симбир» взамен конструкции с червячным зацеплением штатно устанавливался гидроусилитель руля

перемещении единственного рычага вперед подключался передний мост, а после отклонения его вправо включалась пониженная передача. Это и удобнее, и трансмиссия защищена от повышенных нагрузок, так как включить пониженную передачу без подключенного переднего моста в принципе невозможно.

Груженный УАЗ-3162 «Симбир» с легкостью преодолевал затяжные подъемы в 31° и уверенно двигался с боковым креном в 35°, без проблем выкарабкивался из полуметровых рвов с углами скоса до 37°.

колесной базы автомобиля изменилась карданная передача — теперь она снабжалась дополнительной промежуточной опорой, что позволяло избавиться от длинного карданного вала и вызываемых им лишних колебаний и вибраций.

На внедорожник УАЗ-3162 «Симбир» взамен старой конструкции с червячным зацеплением штатно устанавливался гидроусилитель руля, что облегчало управление большой и довольно тяжелой машиной. А установленный на рулевую тягу демпфер гасил все толчки и удары, передающиеся

### Новые времена

В октябре 2000 года в жизни Ульяновского автомобильного завода произошли глобальные изменения: компания «Северсталь-авто» стала крупнейшим акционером предприятия, фактически получив над ним контроль. Надо сказать, что случилось это вовремя: несмотря на попытки поправить финансовое положение, у Ульяновского автомобильного завода постоянно не хватало ресурсов, а любые начинания неизбежно приводили лишь к ухудшению ситуации. Во многом это было связано с тем, что





предприятие управлялось по-старому, еще «по советским меркам». Новая продукция создавалась и выводилась на рынок без серьезных исследований, к тому же у завода совершенно отсутствовала товаропроводящая сеть, а сбыт продукции осуществлялся через многочисленных посредников, по сложным бартерным сделкам. Все это приводило к снижению рентабельности предприятия и дефициту оборотных денежных средств.

Менеджеры «Северсталь-авто» к началу 2001 года решили, что не очень удачную модель УАЗ-3160 надо снимать с производства, а ставку сделать на УАЗ-3162 — большой, вместительный и комфортабельный внедорожник марки УАЗ. Тогда все еще малочисленные серийные экземпляры УАЗ-3162 вызвали бурный интерес. Владельцев первых машин на стоянках буквально атаковали вопросами. Стало совершенно ясно, что УАЗ-3162 является той самой машиной, которую ждет потребитель.

Но «Симбир» требовал многочисленных доработок, в основном направленных на улучшение качества изготовления и потребительских свойств. В августе 2001 года на автосалоне в Москве проде-



*Накладные пластиковые элементы должны были облагородить серийный УАЗ-3162 и добавить автомобилю солидности*

монстрировали доработанную люксовую версию УАЗ-31622 с измененным передком (установлены большие блок-фары оригинальной формы), улучшенным салоном и полным электропакетом. Это была заявка на ближайшее будущее и, надо заметить, не голословная — почти все эти доработки вскоре будут воплощены на серийных автомобилях.

Переломным для автозавода стал 2002 год. Именно тогда удлиненная версия УАЗ-3162

«Симбир» полностью заменила в производстве своего короткобазного предшественника УАЗ-3160. К тому же некоторые внедорожники УАЗ-3162 стали снабжать четырехцилиндровым 98-сильным турбодизелем ЗМЗ-5143.10 с рабочим объемом 2,2 л. Этот дизель был спроектирован на Заволжском моторном заводе (он тоже входил в группу компаний, контролируемых «Северсталь-авто») на базе бензинового 16-клапанного ЗМЗ-406.10. Даже с традици-



*Попытка заинтересовать автомобилем УАЗ-3162 военных (армейский автополигон в Бронницах, 2004 год)*





онной системой питания и рециркуляцией отработавших газов дизель 3МЗ-5143.10 легко укладывался в экологические требования Euro-2 (в России обязателен с осени 2005 года), а с перспективной системой впрыска с общей топливной рампой (*common rail*) вполне мог удовлетворять нормам Euro-4 (введены в России с 1 января 2013 года). При этом он каждые 100 км тратил на 7 л топлива меньше, чем его бензиновый аналог. То есть дизельный мотор являлся вполне перспективным и экономичным. Правда, турбодизели 3МЗ-5143.10 оказались примерно на \$1500–2000 дороже бензинового мотора 3МЗ-406, что их, видимо, и сгубило, так как потребитель не спешил раскошелиться на мотор, работающий на солярке.

С того же 2002 года на серийные УАЗ-3162 наконец стали ставить расширенные мосты с колеей 1675 мм и новые панели приборов. Однако производство этих комплектующих на заводе разворачивалось медленнее, чем хотелось, поэтому они доставались не всем автомобилям.

Тем не менее, революционные нововведения позволили внедорожнику УАЗ-3162 в 2002 году стать лауреатом конкурса «100 лучших товаров России». Решение жюри о включении нового ульяновского вездехода в сотню лучших товаров страны было принято после изучения его потребительских свойств, отзывов со стороны автовладельцев и географии продаж. В расчет также принималась цена машины и ее доступность российскому потребителю.



Дальнейшая модернизация автомобиля привела к созданию модели УАЗ-3163 «Патриот» (2003 год)

**В 2002 году внедорожник УАЗ-3162 стал лауреатом конкурса «100 лучших товаров России». Жюри приняло такое решение после изучения потребительских свойств нового ульяновского вездехода, отзывов со стороны потребителей и географии продаж.**

На автосалоне в Москве в августе 2003 года демонстрировали очередной опытный образец удлинненного УАЗа. По сути, это был все тот же УАЗ-3162, но объем конструкторских доработок и изменений был уже настолько большим, что ему присвоили новый индекс — УАЗ-3163 *Patriot* (именно на таком написании

латиницей настаивали маркетологи марки, объясняя это принятой мировой практикой). Продажи новой машины стартовали в ноябре 2004 года во всех официальных дилерских центрах УАЗ. С этого момента дни УАЗ-3162 «Симбир» были сочтены — в начале 2005 года его производство полностью свернули.



УАЗ-3163 «Патриот» и УАЗ-3162 «Симбир» на автополигоне НИИИАМТ (2006 год). Хорошо видна разница во внешнем оформлении автомобилей, хотя кузов один



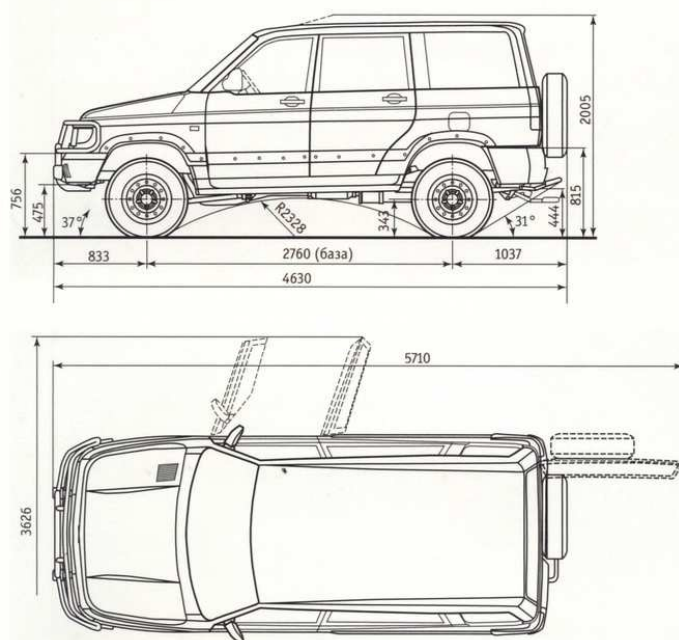


Схема УАЗ-3162 «Симбир»

#### Технические характеристики УАЗ-31625 «Симбир»

Число мест	5–9
Максимальная скорость	140 км/ч
Расход топлива при скорости 90 км/ч	10,8 л/100 км
Емкость топливных баков	2×43 л
Размер шин	225/75R16 или 225/80R16

#### Масса, кг

снаряженная	2020
полная	2820

#### Рулевой механизм

типа «винт — шариковая гайка», с гидроусилителем, передаточное число — 17,3

#### Подвеска передняя

зависимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости, гидропневматическими амортизаторами телескопического типа двустороннего действия, с двумя продольными рычагами и поперечной тягой

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах и гидропневматических амортизаторах телескопического типа двустороннего действия

#### Тормоза

передние — дисковые, вентилируемые, с двумя цилиндрами, с плавающей скобой

задние — барабанного типа, с одним цилиндром, с автоматическим регулированием зазора между накладками и барабаном

#### Сцепление

однодисковое, сухое

#### Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, синхронизированная

#### Передаточные числа

I — 3,78; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00; V — 0,84; задний ход — 4,12

#### Раздаточная коробка

двухступенчатая, с понижающей передачей: I — 1,0; II — 1,94 (или 1,47)

#### Главная передача

передаточное число — 4,375 (или 4,11)

#### Двигатель

УМЗ-4213.10, рядный, бензиновый, четырехтактный, четырехцилиндровый, с электронным управлением, с впрыском топлива

Диаметр цилиндра, мм	100
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	2890
Степень сжатия	8,2
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3

#### Максимальная мощность

104 л.с. при 4000 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

211 Нм при 2800 об/мин





Удлиненная платформа УАЗ-3162 стала хорошей базой для расширения модельного ряда автомобилей марки УАЗ. В короткое время на основе «Симбира» создали модификации с кузовами «пикап» и «фургон», а чуть позже — бортовой грузовик. И хотя не все эти модели смогли добраться до конвейера, они сыграли определенную роль в изменении имиджа Ульяновского автозавода. Стало понятно, что у предприятия есть потенциал, а уазики могут выглядеть интересно и современно.

## УАЗ-2362

Пикап на агрегатах модели УАЗ-3162 создали в 2000 году. Чтобы на шасси установить двухрядную пассажирскую кабину (пять мест) и вместительный кузов (1400×1560 мм, грузоподъемность 425 кг) с задним откидывающимся бортом, пришлось удлинить шасси (колесная база выросла до 3000 мм). Прототип УАЗ-2362 дебютировал в августе на MIMS-2000 в Москве. Число «62» в его индексе недвусмысленно намекало на то, что этот пикап создан на базе автомобиля УАЗ-3162.

Предполагалось, что пикап заинтересует фермеров, геологов, охотников, да и просто любителей активного отдыха. Особые надежды возлагались на возможный экспорт, так как подобные большие и недорогие пикапы пользуются популярностью во многих странах Азии и Африки. Правда, обычно такие пикапы оснащались дизельными двигателями, а в арсенале Ульяновского автозавода на тот момент были только бензиновые, хотя и современные впрысковые моторы. Поэтому некоторые опытные образцы пикапов УАЗ-2362 пытались оснащать дизельными моторами ГАЗ-5601 (110 л.с.), но известное противостояние между конкурентами «Северсталь-авто» (автомобили УАЗ) и «Русбизнесавто» (моторы ГАЗ) не позволили развить этот проект до необходимой кондиции. С 2000 года Ульяновский автомобильный завод ежегодно рапортовал о скором начале производства УАЗ-2362, и в 2002 году его даже признали лучшим пикапом на выставке MIMS-2002. Но в производство машина так и не пошла. Вскоре после появления модернизированного внедорожника УАЗ-3163 Patriot был создан пикап на его базе (УАЗ-2363). Именно эту машину запустили в серию в 2006 году.

## УАЗ-23632 «Гризли»

Если полноприводной пикап дополнить застекленной надстройкой, можно получить автомобиль с совершенно иными потребительскими свойствами — эдакий большой универсал с отдельным от кабины багажным



Пикап УАЗ-2362

отделением. Правда, грузоподъемность такого универсала, по сравнению с обычным пикапом с открытой платформой, несколько снижается за счет массы самой надстройки. Но для многих это обстоятельство не имело решающего значения, поскольку такие автомобили чаще используются в качестве личного транспорта, а не для коммерческих перевозок.

Экспериментальный грузопассажирский пикап УАЗ-23632 «Гризли» появился в 2001 году. Он оснащался двигателем

ЗМЗ-409.10 мощностью 137 л.с. с хорошими тягово-динамическими и экономическими характеристиками. По заказу в моторный отсек предполагалось устанавливать и дизель ЗМЗ-5143.10.

Такие машины в небольшом количестве были собраны в 2003 году в заводском производстве автомобилей малых серий (ПАМС). В список дополнительного оборудования УАЗ-2363 «Гризли» входил мощный «кенгурятник» со встроенной электрической лебедкой, имеющей тяговое усилие до 3,5 т.



Грузопассажирский автомобиль УАЗ-23632 «Гризли»



## УАЗ-2760 «Сталкер»

Пикап с однорядной двухместной кабиной, удлинённой до 3 м колесной базой и грузовой платформой, накрытой застекленным верхом с высоко поднятой крышей, превращался в фургон УАЗ-2760 «Сталкер» с полезным объемом кузова 5 м. На то, что это все-таки фургон, а не пикап, намекал не только индекс с цифрой «7» на второй позиции, но и задние распашные двери кузова, раскрывающиеся на 180° (на пикап обычно ставился откидной борт). Фургон грузоподъемностью 800 кг, появившийся в 2001 году, был интересен еще и тем, что под его капотом установили тогда еще экспериментальный дизельный двигатель ЗМЗ-5143.10 мощностью 98 л.с. при 4000 об/мин, который идеально подходил для коммерческого автомобиля. Но в серию эта машина не пошла — возможно потому, что вскоре предпочтение было отдано более простому и универсальному бортовому грузовику УАЗ-23608.

## УАЗ-23608

Менеджеры «Северстали» пришли на Ульяновский автозавод с амбициозными планами увеличить объемы производства, а для этого требовалось создать новые продукты и расширить рынки сбыта ульяновских автомобилей. Поэтому за несколько лет был создан целый ряд моделей, расширяющих возможности уже существующей платформы УАЗ-3162.



Фургон УАЗ-2760 «Сталкер»

К таким автомобилям относится бортовой грузовичок грузоподъемностью 800 кг. Его дебют состоялся в 2002 году с 98-сильным турбодизелем ЗМЗ-5143.10 рабочим объемом 2,2 л.

Помимо оснащения бортовой платформой, на шасси УАЗ-23608 можно было установить различные кузова, в том числе фургоны. Казалось, еще немного — и УАЗ-23608 вытеснит с конвейера «головастики» (грузовые автомобили предыдущего поколения).

Но этого не случилось: при всех своих достоинствах (более безопасная и комфортабельная кабина) автомобиль УАЗ-23608 по характеристикам не очень далеко ушел от грузовиков семейства УАЗ-3303, хотя стоил значительно дороже.

Грузовые автомобили УАЗ-23608 выпускались небольшими партиями в 2005–2007 годах с бензиновыми 16-клапанными двигателями ЗМЗ-409.10 с распределенным впрыском.



Бортовой грузовой автомобиль УАЗ-23608



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

**DeAGOSTINI** ПРЕДСТАВЛЯЕТ

## Специальный выпуск коллекции «Автолегенды СССР»: «Уайт-АМО»

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Доставка осуществляется только  
на территории Российской Федерации



В каждом выпуске журнал  
об истории отечественной  
бронетехники и модель танка  
с металлическим корпусом  
и пластиковыми деталями



Представленные изображения могут отличаться от реального  
внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ  
**НАМИ-750**



16+

**DeAGOSTINI**

ISSN 2071-095X  
00224  
9 772070 095170