

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 299 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 54,90 ГРН, 44 900 БЕЛ. РУБ., 990 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 126

СССР



УАЗ-3171

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ СОЛДАТ
ШАГ ВПЕРЕД, ДВА ШАГА НАЗАД
ИГРА В МАШИНКИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №126, 2013

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: Н. Василенко
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

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, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,

по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01

Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 105066, г. Москва, а/я 13,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»

01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНИ
«Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной
регистрации печатного СМИ
Министерства юстиции Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
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, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 120 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 299 руб.

Розничная цена:

5490 грн, 44 900 бел. руб., 990 тенге

ISSN 2071-095X

© 2008–2013 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–10, 16: ООО «Де Агостини»;
фононовые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© m3dhdr.com;

стр. 3–6, 10–11, 13–15: частная коллекция
Максима Шелепенкова.

Текст — Константин Андреев

Издатель благодарит за оказанную
помощь в подготовке выпуска
заместителя главного конструктора УАЗ
в 1993–2010 годах
Александра Петровича Щербакова,
а также Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:

Наиль Хуснутдинов,
Алексей Катков и Артём Юлдашев

Дата выхода в России 4.12.2013

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



С 1974 по 1993 год на Ульяновском автозаводе велись работы по созданию принципиально нового семейства внедорожников, которые заменили бы в армии и народном хозяйстве как УАЗ-469, так и все бескапотные модели.

Два в одном

Из-за путаницы с индексами и ограниченного количества фотоматериалов, иллюстрирующих драматическую историю принципиально нового семейства ульяновских внедорожников, многие ошибочно считают, что УАЗ-3171 — это гражданская модификация армейского джипа, которая так и не пошла в серийное производство. На самом деле это не так. Индекс «3171» в разные годы имели опытные образцы, существенно отличавшиеся друг от друга по конструкции. Когда в 1982 году проект универсальной платформы для капотных и бескапотных полноприводников перешел в фазу утверждения на уровне Минавтопрома, в нем фигурировали две версии «легковых» джипов: общегражданской версии был присвоен индекс «3170», а военной — «3171».

Шесть лет спустя, после ряда «стратегических» решений на министерском уровне, ульяновские конструкторы разработали куда менее прогрессивную платформу. Это поколение было представлено четырьмя опытными образцами — одним гражданским и тремя военными. Все они имели обозначение УАЗ-3171.

А начиналось все так. К активным действиям по созданию принципиально новой платформы ульяновские конструкторы В. И. Доманский, В. В. Горбачев и А. П. Щербаков при участии художников А. М. Рахманова, Ю. М. Гришина и В. В. Казанцева приступили в 1974 году — спустя всего год после освоения производства УАЗ-469. Одним выстрелом предполагалось убить двух зайцев: во-первых, разработать новую прогрессивную компоновку, и во-вторых, создать универсальную платформу.

Архитектура ГАЗ-69 и идущего ему на смену УАЗ-469 имела ряд недостатков, избавиться от которых не позволяла компоновка, определявшая взаимное расположение двигателя, агрегатов трансмиссии и сидений. При существующей компоновке углы в шарнирах карданных валов были большими — как следствие, шум и сильная вибрация. Компоновка задавала местоположение картера главной передачи переднего моста, определяла его габариты и конструкцию, ограничивала возможности увеличения дорожного просвета (но при этом автомобиль имел высокий центр тяжести). Кроме того, рабочее место водителя было очень тесным.

Ульяновский автозавод уже имел печальный опыт производства капотных и бескапотных машин на общей платформе. У бескапотника УАЗ-450, выпускавшегося

Легковой автомобиль повышенной проходимости УАЗ-3171





Демонстрационный макет УАЗ-3170 (1979 год)

на шасси ГАЗ-69, были серьезные изъяны, в конечном счете отражавшиеся на его эргономике, управляемости и проходимости. В следующем поколении внедорожников для семейства бескапотников пришлось проектировать оригинальное шасси. В жертву вынужденно принесли унификацию — параметр, одинаково привлека-

редукторы внешнего зацепления позволяли существенно увеличить дорожный просвет, не меняя общей высоты машины, а значит, не повышая центр тяжести.

Долгожданный заказ

Проект, получивший индекс «3170», доводили до ума в течение нескольких лет:

верхним распределом и разнесенными коллекторами (впускной слева, выпускной справа) располагался позади переднего моста (над самим мостом оказался только радиатор системы охлаждения) и при этом, как и задумывалось, был немного смещен вправо и вниз. Это позволяло водителю более свободно чувствовать себя на рабочем

С самого начала параллельно разрабатывались армейская и гражданская версии нового многоцелевого внедорожника

тельный как для производителя, так и для эксплуатационников. Новая платформа позволяла решить эти проблемы. Главная инновация заключалась в том, чтобы сместить двигатель относительно переднего моста назад, вправо и немного вниз. Шасси с такой компоновкой силового агрегата избавилось бы от всех недостатков классических ульяновских джипов и стало основой как для капотных, так и для бескапотных машин. При этом оба семейства имели бы одинаково высокие эксплуатационные характеристики. Кроме того, было задумано еще одно важное новшество: колесные

госзаказа на новое поколение УАЗов не было, поэтому поначалу работы велись без спешки, в порядке инициативы. С самого начала параллельно разрабатывались армейская и гражданская версии нового многоцелевого внедорожника.

В 1975 году был создан полноразмерный макет нового шасси с неразрезными мостами, оснащенными редукторами внешнего зацепления, зависимой пружинной передней подвеской и комбинированной задней — пружинной с гидропневматическими элементами. Макет двигателя с чугунным моноблоком объемом 2,9 л,

месте, уменьшая углы работы карданных шарниров и оптимизировало развесовку. Кстати, эта компоновка была одобрена начальником отдела легковых автомобилей НАМИ Б. М. Фиттерманом — одним из корифеев советской автомобильной науки, автором ряда специальных изданий, в том числе по компоновочным схемам автомобилей. Впоследствии Фиттерман отстаивал целесообразность такой компоновки

В 1976 году на макете унифицированного шасси были построены посадочные макеты капотной и вагонной версий. В том же году





свет увидели полноразмерные пластилиновые макеты кузовов.

К 1979 году ведущими конструкторами проекта стали А. П. Щербаков и А. И. Макаров. После сделанных ими уточнений был построен первый ходовой макет: опытное шасси с новым двигателем УМЗ-421 одели в доработанный «четырееста шестьдесят девятый» кузов. Тогда же появился и первый неходовой демонстрационный макет капотной версии джипа. Выразительным трехдверным цельнометаллическим кузовом модульной конструкции планировали оснащать и гражданскую, и армейскую модификации автомобиля.

На перспективную разработку военные обратили внимание в 1981 году. Автозавод получил заказ на создание семейства, которое уже практически было создано — перспективного семейства полноприводников с унифицированной платформой. Тема получила название «ГАЗ». Новый статус требовал пройти все официальные этапы, включая разработку и утверждение технического задания и технического проекта, чем конструкторы и занимались.

В 1982 году тема ОКР «ГАЗ» была утверждена соответствующим постановлением ЦК КПСС и Совета министров СССР, а на заводе приступили к созданию двух первых ходовых образцов. Гражданский с самого начала обозначался УАЗ-3170, а его собрат, предназначенный для армии — УАЗ-3171 или УАЗ-13.3171. В том же году оба автомобиля были построены.

Если гражданский внедорожник, получивший имя собственное — «Симбир», внешне напоминал демонстрационный макет 1980 года, то кузов армейской версии



Поисковый рисунок внешнего вида УАЗ-3170 (1975 год)

закономерно лишился лоска, стал более простым и утилитарным. Двухдверный кузов с задним откидным бортом комплектовался съемным брезентовым тентом. В отличие от УАЗ-469 двери не оснастили съемными верхними половинами (стекла в дверях опускались, а рамки были съемными), рамка лобового стекла могла откидываться на капот.

Салон гражданского джипа компоновался по легковой схеме: спереди два раздельных сиденья, водительское и пассажирское, сзади — трехместный диван. Аскетичный салон УАЗ-3171 был рассчитан на перевозку группы солдат: впереди водитель и командир, по три человека — на продольно расположенных в задней

половине кузова откидных лавках. При поднятых лавках автомобиль превращался в легкий фургон, способный перевозить двоих пассажиров и 600 кг груза. Ведущим конструктором обеих версий кузова был В. И. Орлов, а автором идей и вдохновителем — дизайнер А. М. Разманов. Отличительной особенностью обоих ходовых образцов стало новое унифицированное шасси с двигателем в пределах колесной базы, дифференциальной раздаточной коробкой, расположенной слева главной передачей переднего моста, зависимой ружинной подвеской всех колес и колесными редукторами внешнего зацепления. Благодаря этим редукторам дорожный просвет машин составлял 325 мм, что на 35 мм больше, чем у УАЗ-469. При этом УАЗ-3170 был на 85 мм ниже «четырееста шестьдесят девятого», а УАЗ-3171 — на сантиметр выше за счет тента над задней половиной кузова. Колесная база у машин была одинаковой — 2400 мм. Резина использовалась одна и та же, правда, нестандартная — 215/80 R16.

Оба автомобиля были оснащены перспективными 100-сильными карбюраторными двигателями УМЗ-421 объемом 2,89 л. Одинаковой была и максимальная скорость — 120 км/ч. Снаряженная масса УАЗ-3170 составляла 1800 кг, полная — 2600 кг. У модели УАЗ-3171 эти параметры составляли 1750 и 2550 кг соответственно.



Ходовой макет шасси УАЗ-3170 с кузовом от серийного УАЗ-469 (1980 год)

Первый опытный образец УАЗ-3171 (1982 год)



противников проекта хватало и на самом заводе — осваивать новое семейство тогда никто не хотел. К счастью, в этой истории фигурировал относительно независимый и могущественный заказчик — Министерство обороны, поэтому тему «ГАЗ» не закрыли, а перевели в «режим перезагрузки». Окончательный вердикт был вынесен 21 марта 1984 года. «Протокол совещания у заместителя министра Башинджагана Е. А. по вопросу конструкции семейства автомобилей по теме «ГАЗ» и двигателя для него» №106 содержал следующие пункты:

- «1. Представленные образцы перспективных автомобилей, в том числе по теме «ГАЗ», неприемлемы по общей компоновке и художественно-конструкторским решениям. Решение об утверждении технического проекта на эти автомобили отменить...»
 2. УАЗ (гг. Старцев, Макарову) обеспечить: — до 15 апреля с.г. художественно-конструкторскую проработку внешнего вида и интерьера автомобилей, а также схему общей компоновки их с размещением двигателя над передней осью
 - до 1 октября с.г. представить на рассмотрение доработанный технический проект...
 5. При создании перспективных автомобилей УАЗ, в том числе по теме «ГАЗ», предусмотреть в качестве основного дизельный двигатель с турбонаддувом...»
- Позитивным в этих рекомендациях был только пункт о дизельных двигателях. Правда, их еще предстояло создать совместно со специалистами НАМИ. Все прочее означало не просто перекомпоновку, а отказ от

В режиме перезагрузки

В 1983 году оба автомобиля проходили заводские испытания. Тем временем технический проект по теме «ГАЗ» готовили представить заказчику. В том же году техпроект был успешно защищен в ГЛАВТУ — Главном автомобильном управлении Министерства обороны (позднее управление вошло в состав ГАБТУ — Главного автобронетанкового управления). Подписав под протокол приема поставил тогдашний заместитель министра автомобильной промышленности Евгений Артемович Башинджаган. Казалось бы, все это означает только одно — семейство надо дорабатывать и готовить к государственным испытаниям.

1984 год начался с доработки технического проекта автомобиля УАЗ-3171 по результатам защиты (гражданский «Симбир» военных абсолютно не интересовал). А в начале весны ульяновских конструкторов вместе с их детичами внезапно вызвали в Москву — в Минавтопром. То, что произошло в отраслевом министерстве, рациональному объяснению не поддается. Автомобили, технический проект которых всего несколько месяцев назад успешно прошел защиту, внезапно подверглись жесточайшей критике. Говорили, что из-за положения двигателя водитель якобы смещен назад, хотя его посадка определялась взаиморасположением водительского сиденья и передних колес и ничем не отличалась от посадки на УАЗ-469, что доступ к двигателю затруднен — хотя этой проблеме конструкторы уделили должное внимание и она была решена. И, наконец, что компоновка силового агрегата не позволяет оснащать шасси рядным двигателем с числом

цилиндров более четырех — но нужно ли при современных двигателях повышать мощность путем увеличения количества цилиндров, да еще в ряд?

У конструкторов сложилось впечатление, что в недрах Минавтопрома по какой-то причине проекту уже вынесен «обвинительный приговор», и теперь чиновники просто пытаются подогнать решение под готовый ответ. Скорее всего вопрос упирался в деньги — шло освоение производства переднеприводных ВАЗ-2108 и «Москвича-2141». Ульяновский автозавод, продукция которого и без того пользовалась повышенным спросом, по мнению чиновников мог подождать — госбюджет не резиновый. Кроме того,

УАЗ-3171Д в гражданском исполнении с цельнометаллическим кузовом





УАЗ-3171 в гражданском исполнении с тентованным кузовом



основной идеи. Двигатель, в директивном порядке отправленный на «законное место» над передним мостом, лишил шасси универсальности, позволявшей оснащать его как капотными, так и бескапотными кузовами. По сути, речь шла о модернизации «четыре-ста шестьдесят девятой» платформы. В мае 1984 года с должности главного конструктора Ульяновского автозавода был снят Лев Адрианович Старцев, занимавший этот пост с декабря 1973 года. Некоторое время обязанности главного конструктора исполнял Зелик Израилевич Сильбанс, а вскоре эту должность занял перешедший на УАЗ с Горьковского автозавода Виктор Феофанович Чирканов. При нем первые два опытных внедорожника какое-то время еще испытывались — скорее для очистки совести, а затем были утилизированы.

Максимум инноваций

Восьмого августа 1984 года на Ульяновском автозаводе состоялось официальное рассмотрение хода работ по созданию перспективного семейства автомобилей. В совместном протоколе, утвержденном Башиндаджаном и представителем заказчика — командиром воинской части №52694 И. В. Балабаем, конструкция джинов второго поколения расписывалась более детально:

- «1. Компоновку базового грузопассажирского автомобиля с двигателем над передним ведущим мостом и левым расположением карданного вала привода переднего моста принять...
 3. Принять для перспективного семейства автомобилей УАЗ двигателя мощностью 90–110 л.с. и с крутящим моментом 18–23 кгс·м, в качестве основного — дизельный двигатель, а в качестве второго варианта — бензиновый двигатель.
 4. Принять колесные редукторы с внутренним зацеплением шестерен, расположенных в ступице колеса;
 - подвеска передняя и задняя пружинная, с продольными направляющими рычагами и поперечной штангой. Передняя подвеска со стабилизатором поперечной устойчивости. Амортизаторы передние и задние телескопические.
- При разработке конструкции кузова целесообразно:
- кузов на базовой модели принять двухдверным с задним откидным бортом;
 - продвинуть вперед сиденье водителя и рядом сидящего пассажира с соответствующим смещением вперед педального узла и панели торпедо;
 - боковые двери выполнить размером, достаточным для входа и выхода пассажиров,

сидящих как на передних, так и на задних сиденьях;

– предусмотреть в кузове эффективную дугу безопасности и крепление мягкого верха, отвечающего современным требованиям». Конец 1984, зесь 1985 и 1986 годы шла активная конструкторская работа. Ведущими конструкторами по-прежнему были Щербазов и Макаров, расчетами кузова занимался Орлов. К дизайнерам Рахманову, Гришину и Казанцеву, создавшим экстерьер и интерьер семейства «3170/3171», присоединился А. Лесин. На каком-то этапе заказчик присвоил теле код «ТАК-1». Весь проект, независимо от назначения той или иной версии капотных полноприводников, получил обозначение УАЗ-3171. В конструкторской документации тех лет можно встретить и уточнения. Модификация с двумя продольными трехместными откидными лавками, изначально ориентированная на армию, обозначалась УАЗ-3171-01, а модификация с улучшенным исполнением и пятиместным кузовом повышенной комфортности — УАЗ-3171-02. Интересно, что идея создания принципиально нового армейского внедорожника повышенной вместимости и грузоподъемности возникла у военных еще в 1985 году.

Продолжение на стр. 10







VA3-3171



Салон автомобиля УАЗ-3171 с тентованным кузовом

со смещенным назад двигателем, конструкторы, тем не менее, постарались сохранить максимум инноваций. Силовой агрегат, как и было приказано выше, сместили вперед, расположив его над передним мостом. При таком расположении уже не было возможности опустить мотор вниз (как следствие — вновь повысился центр тяжести и увеличились углы карданных валов), зато сохранилось смещение двигателя вправо на 3 см от продольной оси, что позволяло, во-первых, улучшить развесовку, а во-вторых, сделать рабочее место водителя более просторным и эргономичным. Такая компоновка получила одобрение НАМИ.

Замена колесных редукторов внешнего зацепления привычными редукторами внутреннего зацепления вовсе не означала возвращения к серийным «четыреста шестидесяти девяти» мостам. Смещенный вправо двигатель делал логичным расположение главной передачи переднего моста слева. Редукторы использовались серийные, но передаточное число главной пары равнялось 2,36, а не 2,77, а общее передаточное число — 4,58, а не 5,38, как у серийного редукторного моста. Увы, дорожный просвет составлял всего 290 мм. Неплохо для внедорожника, но хуже, чем было у поколения «3170/3171» с редукторами внешнего зацепления.

Смещение вперед силового агрегата повлекло за собой и смещение вперед всего кузова относительно шасси. При

Впоследствии это вылилось в появление семейства УАЗ-3172/УАЗ-3972, но в середине 80-х годов вопрос о разработке новой, третьей по счету перспективной платформы еще не поднимался. На первых порах речь шла о создании двух вариантов шасси УАЗ-3171. Упомянутый выше трехдверный вариант со стандартной колесной базой предлагалось обозначать УАЗ-333171, а пятидверный аналог с удлиненной базой — УАЗ-3172. Однако в период работы над темой «ГАЗ-1» ни один длиннобазный прототип так и не был построен, и постепенно вся суета с индексами стихла. В результате второе поколение перспективных внедорожников вошло в историю как УАЗ-3171. Отказавшись от прогрессивной компоновки



Армейский вариант УАЗ-3171 с прицепом на испытаниях



УАЗ-3171 в армейском исполнении

практически одинаковой с предшественниками общей длине кузова, передний свес стал длиннее, а задний короче.

По долинам и по взгорьям

Четыре опытных образца УАЗ-3171 были построены в научно-техническом центре Ульяновского автозавода в 1988 году: в марте свет увидели три армейские машины в разной комплектации, а в сентябре к ним присоединился гражданский внедорожник — единственный представитель семейства с цельнометаллическим жестким кузовом. Различия между опытными образцами описаны в таблице.

О гражданском назначении образца № 2 свидетельствовало не только улучшенное

исполнение экстерьера и интерьера, но и компоновка салона: два отдельных сиденья спереди, трехместный диван сзади. А вот образец №4 можно было только условно назвать народнохозяйственным: по сути, это был джип с салоном армейской компоновки (откидные трехместные лавки вдоль бортов за передним рядом сидений), но в более комфортабельном исполнении и с некоторыми «излишествами» в оперении. В частности, в отличие от чисто армейских версий, переднюю и заднюю часть кузова защищали не сварные конструкции из труб, а элегантные интегрированные бамперы, как на образце №2.

С марта 1988 по июнь 1989 года опытные образцы проходили предварительные

заводские испытания — лабораторные, лабораторно-дорожные и пробеговые. Автомобиль с государственным номером «60-16 УЛЛ» (бензиновый, народнохозяйственный) проходил лабораторные и лабораторно-дорожные испытания на автополигоне НАМИ и в военном испытательном центре в Бронницах. Испытания показали низкую надежность дизельного двигателя. Ничего страшного в подобном вердикте не было. На ранних стадиях доводки любые опытные образцы страдают множеством «детских болезней». Испытания для того и проводятся, чтобы их выявить и внести в конструкцию необходимые коррективы. Тем более что в целом автомобили получились удачными.

Образец	Модель	Номерной знак	Тип двигателя	Кузов	Назначение
№1	УАЗ-3171Д	59-33 УЛЛ	дизель с турбонаддувом УМЗ-НАМИ-440.10	тентованный	военный
№2	УАЗ-3171Д	60-25 УЛЛ	дизель с турбонаддувом УМЗ-НАМИ-440.10	улучшенного исполнения, с металлической крышей	гражданский
№3	УАЗ-3171	59-86 УЛЛ	карбюраторный УМЗ-417	тентованный	военный
№4	УАЗ-3171	60-16 УЛЛ	карбюраторный УМЗ-417	тентованный, улучшенного исполнения	народнохозяйственный (по окраске и отделке)



Но в 1989 году совместным решением Главного автомобильного управления Министерства обороны и Минавтопрома тема «ГАЗ-1» была полностью закрыта, а открыта новая тема — «Вагон», предполагающая создание полноприводной платформы, позволяющей производить санитарный фургон и многоцелевой внедорожник для перевозки тонны груза или отделения из десяти человек в полном снаряжении. Фактически следовало вернуться к тому, с чего начали в 1975 году.

Реинкарнация

Судьба трех из четырех опытных образцов семейства «3171» известна. Одна машина — дизельный военный УАЗ-3171Д (образец №1) — через некоторое время оказалась в музее военной автомобильной техники Рязанского военного автомобильного института имени В.П. Дубынина. Автомобиль находился в основной экспозиции вплоть до 2010 года: когда музей начали расформировывать, УАЗ-3171 из Рязани был вывезен в Москву на 147-ю автомобильную базу Минобороны. Образец №2, единственный гражданский джип с цельнометаллическим кузовом, неожиданно объявился в Ульяновской

области — на сайте продаж частного транспорта. Забавно, что продавец представил стопроцентно мирный автомобиль повышенной комфортности следующим образом: «ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ. Автомашинка сделана по заказу МО СССР для спецназа ГРУ. Цвет зеленый, привод «4х4», постоянный передний, полный, задний включается отдельно». Остается лишь улыбнуться... Еще один УАЗ-3171, скорее всего образец №4, некоторое время оставался в Бронницах, пока не был выкуплен частником и переделан в спортивный автомобиль для джип-триала. При этом на шасси УАЗ-3171 были установлены мосты от УАЗ-3172 с внешним зацеплением шестерен бортовых редукторов, увеличивающие дорожный просвет (на стандартной резине) до героических 330 мм. Отчасти благодаря уникальным ходовым качествам получившегося шасси (короткая база, длиннокодная пружинная подвеска, постоянный полный привод, блокировка всех трех дифференциалов — межосевого и двух межколесных, гидроусилитель с демпфером) на этой машине в 2000-х годах постоянно выигрывали этапы по джип-триалу. К сожалению, до конвейера не дошло ни одно из трех поколений опытных

ульяновских полноприводников — ни унифицированная революционная платформа «3170/3171», ни компромиссная модель «3171» 1988 года, ни родственные первому поколению образцы начала 90-х — капотный многоцелевой УАЗ-3172 и санитарный автомобиль вагонной компоновки УАЗ-3972. Каждый раз требовалось что-то улучшить или просто изменить, менялись пожелания заказчика, а государство не находило средств, необходимых для освоения производства.

Однако нельзя сказать, что многолетние труды ульяновских конструкторов пропали даром. Многие технические решения, проверенные на опытных образцах экспериментальных полноприводников, впоследствии были использованы при создании новых моделей гражданских УАЗов — «3160» и «3163». В частности, в конструкции современных ульяновских джипов нашлось применение и зависимой пружинной передней подвеске с продольными штангами, поперечной тягой и стабилизатором поперечной устойчивости, как это было на УАЗ-3171. Автомобиль УАЗ-3163 замистовал у опытной модели «3170» размещение рулевого механизма с наружной стороны лонжерона.

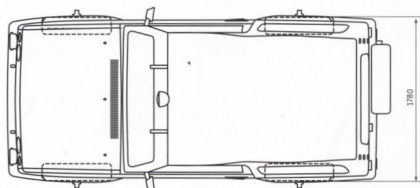
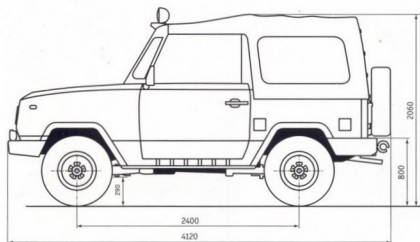


Схема автомобиля УАЗ-3171

Наименьший радиус поворота, м

по колею наружного переднего колеса — 6,29

Рулевой механизм

червяк-ролик, передаточное число — 20,3

Тормоза

рабочие — колодочные на всех колесах

стояночный — колодочный на задние колеса, с механическим приводом от рычага

Подвески передняя и задняя

зависимые, пружинные, на двух продольных рычагах и одной поперечной штанге; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия. Передняя подвеска оснащена стабилизатором поперечной устойчивости

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая

Передаточные числа

I — 3,784; II — 2,60; III — 1,55; IV — 1,00; задний ход — 4,12

Главная передача

2,36×1,94=4,58

Раздаточная коробка

механическая, двухступенчатая, с блокируемым межосевым дифференциалом; передаточные числа — 1,00 и 2,28

Сцепление

однодисковое, сухое

Двигатель

дизель с турбонаддувом УМЗ-НАМИ-440.10 или карбюраторный УМЗ-4179. Оба рядные, четырехтактные, четырехцилиндровые

Диаметр цилиндра, мм 92

Ход поршня, мм 92

Рабочий объем, см³ 2445

Степень сжатия 7,0

Порядок работы цилиндров 1-2-4-3

Карбюратор

K151B

Максимальная мощность

УМЗ-НАМИ-440.10 — 92 л.с. при 4000 об/мин

УМЗ-4179 — 90 л.с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент

17,5 кгм при 2200–2500 об/мин

**Технические характеристики УАЗ-3171 1988 года
(в скобках — данные гражданской модификации)**

Полесная нагрузка — 8 чел. или 2 чел. и 600 кг груза
(5 чел. и 350 кг груза или 2 чел. и 550 кг груза)

Максимальная скорость	115 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	10,7 л/100 км
Наибольшая глубина преодолеваемого брода	0,8 м (1,1 м с особой осторожностью)
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-603М
Генератор	Г250П2
Реле-регулятор	РР-132А
Стартер	СН3708
Свечи зажигания	СН302Б
Размер шин	250/80 R16

Масса, кг

снаряженная	1765 (1990)
полная	2565 (2690)
на переднюю ось	1075 (1120)
на заднюю ось	1490 (1570)

Дорожные просветы, мм

под передней осью	290
под задней осью	290



А.П.Щербаков оценивает эргономику посадочного места УАЗ-3172

Отец «солгата»

Александр Щербаков внес большой вклад в усовершенствование серийных моделей Ульяновского автозавода. Он руководил конструкторским коллективом, создавшим перспективное семейство армейских внедорожников — УАЗ-3170/3171/3172/3972.

Александр Щербаков родился 14 октября 1945 года в городе Дзержинск Горьковской области. В начале 1947 года семья переехала в Ялту. Отец Щербакова — инженер-механик, старший научный сотрудник крымского Всесоюзного научно-исследовательского института виноделия и виноградарства «Магарач», кандидат наук. Мать — техник-химик. Александр не пошел по стопам родителей. По его собственному признанию, он с детства «бредил автомобилями», и полученная в школе специальность шофера пришлась как нельзя кстати. В 1964 году, после окончания школы, Александр Щербаков поступил на автомобильный факультет Запорожского машиностроительного института. Со второго курса он работал на кафедре «Автомобили» лаборантом по научно-исследовательской работе, занимался испытаниями, в том числе связанными с получением экспериментальных данных для диссертации главного конструктора Запорожского автозавода Владимира Петровича Штененко, проживавшего в те годы дорогу переднеприводным автомобилям. В 1967 году Щербаков женился на однокурснице, и в декабре 1968 года, имея на руках распределение на ВАЗ (в то время это считалось очень престижным), вместе

с молодой женой Любой приехал на преддипломную практику на Ульяновский автозавод инженером-конструктором. Молодоженам так понравился завод, что они уступили распределение на ВАЗ товарищам по курсу в обмен на работу в Ульяновске. В 1969 году Александр Щербаков успешно защитил дипломную работу по теме «Переднеприводный автомобиль-фургон малой грузоподъемности», где речь шла о компоновке принципиально нового для СССР автомобиля. Пригодились сделанные на УАЗе наработки различных агрегатов, прежде всего независимой торсионной

подвески. На основе разработанной Щербаковым компоновки защищалось еще несколько человек — по более узким темам. 30 июля 1969 года супруги Щербаковы были зачислены в штат ОГК УАЗ. Вначале молодые люди планировали отработать три года, получить квартиру, а затем вернуться в Запорожье — на УАЗ их настойчиво приглашал Штененко. Но коллектив и работа привязали Щербаковых к УАЗу навсегда. Конструкторскую карьеру Александр Петрович начал там же, где проходил практику — в бюро рулевых управлений и передних мостов под руководством Егора Романовича Варченко, который в то время был еще и ведущим конструктором по грузовым автомобилям. Первая серьезная самостоятельная работа Щербакова — передний ведущий редукторный мост типа «банджо» для УАЗ-468 (экспериментальная «буханка» с редукторными мостами, подвеской с заделкой рессор по типу УАЗ-469 и телескопическими амортизаторами). Проблема была в размещении картера моста в автомобиле, а банджо позволял исключить прогиб «чужого» передних мостов, которым страдал УАЗ-468.

В мае 1972 года молодого конструктора призвали в армию, на срочную службу. К этому времени ему было почти 27 лет, сыну было девять месяцев, поэтому служил Щербаков всего год и недалеко от дома — в автозаводе ульяновского милицейского батальона. Демобилизовавшись в мае 1973 года, он сразу вернулся к прежней работе. В 1974 году новый главный конструктор Ульяновского автозавода Лев Адрианович Старцев организовал бюро перспективного проектирования из трех человек. В их число вошел и Щербаков. Проанализировав недостатки УАЗ-469, конструкторы нового бюро искали пути их устранения. Тогда и родилась идея компоновки гражданского

Визит руководства завода на сравнительные испытания УАЗ-3171 и L-R 90



Опытный образец автомобиля УАЗ-3171 (1982 год)
во время войсковых испытаний



полноприводника УАЗ-3170, его военного аналога УАЗ-3171 и максимально унифицированного с ними шасси вагонника УАЗ-3770. Но техническое задание к утверждению не принимали, хотя оно было согласовано с добрым десятком министерств, институтов и других организаций. Хождение по кабинетам Минавтопрома и НАМИ не дало результатов.

В декабре 1976 года бюро перспективного проектирования бросили на разработку эскизного проекта военной амфибии (тема «Ягуар»). Дальнейшее руководство этой темой было поручено сотруднику бюро Владимиру Васильевичу Горбачеву.

В 1978 году в состав бюро вошел А. И. Макаров (будущий главный конструктор Ульяновского автозавода), начальник бюро перешел на ВАЗ, и дальнейшая работа по перспективным моделям велась под руководством Щербакова: сначала он работал в качестве исполняющего обязанности, а затем в ранге начальника КБ. Вскоре в бюро пришли молодые специалисты — Р. С. Латыпов, В. Ф. Макаров, С. В. Клянчин, Е. В. Глазков, А. Н. Лазарев, В. Н. Одинцов, А. Н. Морозов.

Коллектив бюро разработал практически все новые узлы и агрегаты перспективного семейства — подвеску, мосты, раму, рулевой механизм и привод, систему выпуска, топливные баки и многое другое. Эти разработки легли в основу доводки агрегатов для опытных образцов основными бюро Управления главного конструктора (УГК). В 1983 году успешно прошли заводские испытания двух опытных образцов новых джипов. На основании результатов

испытаний Министерство обороны открыло тему «ГАЗ», в рамках которой родился новый УАЗ-3171. Позже тема «ГАЗ» плавно перешла в тему «ВАГОН», и на свет появился УАЗ-3172. Две серии УАЗ-3172 успешно прошли заводские, а затем и государственные (приемочные) испытания и были рекомендованы к принятию на вооружение. В 1993–1994 годах начались работы по созданию нового гражданского внедорожника УАЗ-3160. Военная тематика перестала быть приоритетной — тему «ВАГОН» закрыли. Работы над семейством «3172/3972», которому Александр Петрович посвятил почти 20 лет своей жизни, были свернуты. Тогда же бюро перспективного проектирования разделилось на два отдела: отдел перспективных грузовых автомобилей возглавил Щербаков, а легковых — Макаров. Взамен закрытой темы «ВАГОН» военные предложили тему «ВАГОН-1». Речь тоже шла об автомобиле для перевозки отделения, но максимально привязанного к действующему производству. Под руководством Щербакова тем вел отдел серийных автомобилей. Были созданы и успешно испытаны опытные образцы на платформе УАЗ-3151. Версия с бензиновым двигателем получила обозначение УАЗ-2966, с дизелем ЗМЗ-5143 — УАЗ-29668. Машины прошли приемочные испытания, по результатам которых были приняты на снабжение Вооруженных сил РФ (приказ по МО № 161 от 27 мая 2004 года). Но организовать массовое производство так и не удалось. В настоящее время Александр Щербаков — ведущий специалист отдела сертификации автомобилей УАЗ.

Александр Петрович Щербаков

1964 год

Поступил на автомобильный факультет Запорожского машиностроительного института

1969 год

Защитил дипломную работу по теме «Переднеприводный автомобиль-фургон малой грузоподъемности», распределен на УАЗ

1969–1972 годы

Работает в бюро рулевых управлений и передних мостов

1972–1973 годы

Проходит срочную службу в армии

1974 год

Переходит в бюро перспективного проектирования, где начинаются работы по созданию семейства внедорожников УАЗ-3170/3171

1978 год

Назначен начальником бюро перспективного проектирования

1984–1988 годы

Работает над перспективным семейством УАЗ-3171

1988–1992 годы

Проектирует семейство УАЗ-3172/3972

1993–2010 годы

Занимает пост заместителя главного конструктора по перспективным грузовым автомобилям и серийным автомобилям старого ряда, автомобилям для Министерства обороны, сертификации и общим конструкторским вопросам

1999–2004 годы

Работает над темой «ВАГОН-1»

2002–2006 годы

Занимается темой «ГАРАЖ 2.4»

**СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ СПЕЦИАЛЬНУЮ
ПАПКУ ДЛЯ ХРАНЕНИЯ ЖУРНАЛОВ!**

ПАПКА ДЛЯ ЖУРНАЛОВ
199 руб.
рекомендуемая цена
34,90 грн.
29 900 тенге
650 бел. руб.
розничная цена
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ



**В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
«ЭСТОНИЯ-21М»**

DeAGOSTINI

16+

ISSN 2073-095X
9 772073 095773
00124