

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

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

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 197

СССР
И СОЦСТРАН



УАЗ-3741

УЛЬЯНОВСКИЙ «ДОЛГОЖИТЕЛЬ»
ГЛОБАЛЬНАЯ МОДЕРНИЗАЦИЯ
АРМЕЙСКИЕ ВАРИАНТЫ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №197, 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. Клинт
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: О. С. Кравцова

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 Дистрибушен Сервисиз»
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 дистрибутор 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»,
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 6

Рекомендуемая розничная цена: 419 руб.
Розничная цена: 99,99 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: ООО «Тайга Групп»;
стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© hdmrmaps.com; стр. 11: © УАЗ;
стр. 3–7, 10–11, 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 14.09.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Ульяновская «буханка» — абсолютный рекордсмен среди отечественных автомобилей по продолжительности «конвейерной жизни». Неоднократные попытки заменить ее чем-то более современным успеха не имели.

Задачи поставлены

Обновленное семейство ульяновских внедорожников вагонной компоновки появилось в 1965 году. Внешне новые машины УАЗ-452 практически не отличались от предыдущего поколения УАЗ-450, зато внутри очень многое изменилось — начиная от новой рамы и заканчивая более современными агрегатами, от двигателя до мостов. Но главное, машина была по-новому сконструирована: силовой агрегат переместился на 220 мм назад и немного вниз, благодаря чему удалось не только добиться лучшего распределения массы по осям, но и высвободить еще немного места в кабине для водителя и пассажира.

Модернизация оказалась настолько удачной, что с тех пор глобально мало что изменилось, хотя «буханку» (ульяновские фургоны и микроавтобусы получили это прозвище за пухлые формы кузова и характерные углубления в крыше, напоминающие нарезной батон белого хлеба) постоянно пытались усовершенствовать. Всерьез этим озаботились в 1974 году. За время, прошедшее с начала серийного выпуска УАЗ-452, поменялись некоторые государственные стандарты, была принята Венская конвенция 1968 года о дорожном движении, и Советский Союз, как член ЕЭК ООН, был вынужден приводить свои автомобили в соответствие с требованиями международных организаций.

Грядущие изменения касались тормозной системы, осветительной и светосигнальной аппаратуры, рулевого управления. Необходимо было увеличить ресурс и надежность узлов, снизить металлоемкость, упростить техническое обслуживание, устранить некоторые конструктивные недостатки и тем самым обеспечить качество и конкурентоспособность наших автомобилей на внешних рынках.

Но поскольку Ульяновский автозавод уже приступил к разработке совершенно нового перспективного семейства коммерческих автомобилей УАЗ с новыми формами кузова (которое так и не дошло до конвейера), объем конструктивных изменений по

кузову при модернизации УАЗ-452 надо было свести к минимуму. То есть изменение штамповой кузовной оснастки предусматривалось лишь там, где это действительно было необходимо, а об улучшении или изменении внешнего вида машины речь не шла.

От теории к практике

В 1976 году в Ульяновске изготовили первые макетные образцы модернизированных автомобилей в разных модификациях. Первоначально они назывались УАЗ-452М (фургон), УАЗ-452АМ (санитарный микроавтобус), УАЗ-452ВМ (пассажирский микроавтобус) и УАЗ-452ДМ (бортовой грузовик). Но вскоре, в соответствии с отраслевой нормалью 1966 года, они получили новые индексы: УАЗ-3741, УАЗ-3962, УАЗ-2206 и УАЗ-3303.

На межведомственные испытания вышли три автомобиля в самых укомплектованных модификациях: два опытных образца «санитарок» УАЗ-39621 (вариант с экранированным электрооборудованием) и один микроавтобус УАЗ-2206. С июля по декабрь 1977 года они успешно прошли приемочные испытания, а затем и цикл ресурсных испытаний, завершившихся в 1979 году. Опытные образцы получили 78-сильный двигатель УМЗ-414 с закрытой системой охлаждения и вентиляции картера, сухим воздушным фильтром и новым навесным

оборудованием. Установка более мощного двигателя была призвана улучшить динамические характеристики автомобилей, что теоретически должно было повысить их активную безопасность, так как при обгонах машина теперь меньше времени находилась на полосе встречного движения.

Прибавка мощности была получена за счет установки головки блока цилиндров в сборе от мотора ГАЗ-24, с новыми впускными и выпускными коллекторами, которые позволили более равномерно распределить смесь по цилиндрам, и оснащения мотора новым двухкамерным карбюратором. Применение масляного насоса повышенной производительности значительно повысило надежность системы смазки, а значит надежность и долговечность всего двигателя. Установка предпускового подогревателя позволила значительно сократить сроки подготовки двигателя к запуску в зимний период и увеличить срок его службы. Для улучшения очистки воздуха, поступающего в цилиндры, разработали новый воздушный фильтр с картонным фильтрующим элементом.

На модернизированных автомобилях установили закрытую систему охлаждения двигателя с расширительным бачком, которая не допускала потерь охлаждающей жидкости за счет ее испарения и была лучше приспособлена для работы на антифризах, имеющих более высокий коэффициент



Полноприводной фургон УАЗ-3741-01



Опытный образец УАЗ-452М на показе новой техники в НАМИ (Москва)

объемного расширения, чем вода (благодаря этому обеспечивался стабильный тепловой режим двигателя). В отличие от серийных машин, на модернизированных устанавливалась закрытая система вентиляции картера двигателя: отсасывая картерные газы во впускной трубопровод, система предотвращала

затяжки этого комплекта в процессе эксплуатации. Существенной модернизации подвергли синхронизаторы коробки передач, в которых использовались блокирующие кольца с продольными канавками для выхода смазки и разрыва масляной пленки. Долговечность карданных валов повысили

Повышение долговечности и надежности ведущих мостов достигалось за счет установки нового опорного подшипника ведущей шестерни главной передачи, повышения точности изготовления шестерен главной передачи и надежности крепления ведущей шестерни к коробке дифференциала, а также за счет усиления литых рычагов поворотного кулака.

На модернизированных автомобилях, в отличие от серийных, устанавливалось новое рулевое колесо с утопленной травмобезопасной ступицей и мягкой накладкой, обеспечивающее лучшую обзорность приборов, и рулевая колонка с карданным шарниром, исключая поломку рулевого вала и увеличивающим его долговечность. Но до серийного производства это решение не дошло.

В приводе рулевого управления предусматривалось применение разборной конструкции наконечников рулевых тяг с улучшенным уплотнением и разовой смазкой.

Прибавка мощности была получена за счет установки головки блока цилиндров в сборе от мотора ГАЗ-24

загрязнение атмосферы и обеспечивала более надежную и эффективную очистку картерного пространства от паров и газов. На модернизированные автомобили устанавливалось серийное сцепление, но с усиленным картером и улучшенным уплотнением окна вилки выключения сцепления и картера в целом. Гидравлический привод выключения сцепления обеспечивал его более плавное включение, что снижало динамические нагрузки на трансмиссию, особенно при трогании с места. Надежность коробки передач и раздаточной коробки повышалась за счет изготовления всех шестерен из стали 25ХГМ с нитроцементацией и установки блока шестерен заднего хода на подшипнике качения — это исключало самовыключение передачи заднего хода, износ и выдавливание втулки. Комплект шестерен промежуточного вала закреплялся на валу гайкой и болтом с использованием тарельчатых пружин, что предотвращало ослабление

путем совершенствования конструкции уплотнений — теперь подшипники крестовин имели радиально-торцевое уплотнение. Вводилось дополнительное центрирование по гладкой шейке шлицованного конца карданного вала с целью уменьшения радиальной качки в зоне уплотнения.

За период производства автомобилей семейства УАЗ-452 была проведена большая работа по доводке конструкции подвески, а многолетняя эксплуатация автомобилей показала высокую долговечность их рессор. Чтобы не допустить ослабления заклепочного соединения чашек рессор,



УАЗ-452М на испытаниях на Дмитровском автополигоне (1981 год)



Оценка удобства посадки водителя за рулем
УАЗ-452М

на модернизированных машинах предусматривалось лишь повышение надежности заклепочного соединения. Долговечность резиновых подушек увеличивалась за счет подбора резиновой смеси оптимальной жесткости и замены рычажных амортизаторов телескопическими. Они отличались от рычажных амортизаторов большей надежностью и стабильными характеристиками, что в свою очередь улучшало плавность хода. По данным испытаний модернизированных автомобилей УАЗ-452, средние величины вертикальных ускорений на сиденье водителя и на полу над задней осью находились в пределах допустимых. Хотя стоит признать, что подвеска и серийные диагональные шины размерностью 215-380 (8.40-15) всегда были слишком жесткими. Зато модернизированные машины имели лучшую управляемость и устойчивость, чем их предшественники, за счет подбора более оптимальных углов установки колес и повышения эффективности тормозов. Была использована двухконтурная тормозная система с отдельным приводом на передние и задние колеса, с установкой двухкамерного главного тормозного цилиндра, с усилителем в переднем контуре и сигнализатором выхода из строя одного из контуров, тормозными шлангами типа ВАЗ, цельнолитыми тормозными барабанами, усиленными щитками передних тормозов и новым фрикционным материалом для тормозных накладок, который обеспечивал стабильный коэффициент трения и значительное повышение эффективности торможения, особенно при нагретых тормозах. Для повышения надежности гидравлического привода тормозов устанавливались медные тормозные трубки.

Полупрозрачные бачки для тормозной жидкости размещались в доступной для визуального контроля зоне. В стояночном тормозе применили более мощный привод, позволявший повысить его эффективность. Система электрооборудования, получившая новую светотехнику по правилам ЕЭК ООН, соответствовала современным требованиям безопасности. Применялась новая осветительная и светосигнальная аппаратура: фары с европейским светораспределением, новые подфарники, задние фонари с оранжевыми секциями указателей поворотов,

Установка вакуумного усилителя тормозов
на УАЗ-452М





белый фонарь освещения номерного знака и фара заднего хода, световозвращатели (катафоты), дополнительные боковые повторители поворота.

В кабине установили новые переключатели указателей поворота, совмещенный выключатель стеклоочистителей и электрического стеклоомывателя, кнопку выключателя аварийной сигнализации, обеспечивающей одновременное мигание всех фонарей поворота.

Особенность электрооборудования модернизированных автомобилей — применение генератора переменного тока с максимальной отдачей тока 40 А и номинальной мощностью 350 Вт, транзисторного регулятора напряжения, логометрических приборов — указателей давления масла в двигателе, температуры воды в блоке двигателя, уровня топлива и соответствующих датчиков. Все это позволяло снизить общий уровень поля радиопомех и повысить надежность электрооборудования.

Предусматривалось применение нового спидометра, нового замка зажигания, рассчитанного на большую силу тока центрального переключателя света, позволявшего регулировать освещенность шкал приборов. Для удобства обслуживания соединения проводов электрооборудования

все соединения выполнили штекерными. Планировалось устанавливать замок зажигания, заблокированный с противоугонным устройством.

Внешние отличия

Комплекс доработок интерьера включал в себя новые сиденья водителя и пассажира повышенной комфортности, травмобезопасную панель приборов с новым вещевым ящиком и поручнем, безопасную накладку в кабине водителя над ветровым стеклом с утопленными в ней противосолнечными козырьками, а также пластиковые кожухи задних колесных арок и горловин бензобака. Термошумоизоляция пола, боковин и крыши кузова выполнялась из новых, более современных материалов, а крепление новой обивки дверей и боковин осуществлялось с помощью пистонов типа ВАЗ. Завершали картину появившиеся в кабине точки крепления ремней безопасности, более эффективный отопитель (за счет четырехрядного радиатора с медными пластинами) и брызговики у задних колес. Внешне модернизированные машины отличались от серийных новыми задними угловыми панелями кузова под установку задних фонарей другой формы и световозвращателей, измененными передними

Фургон УАЗ-452 со светотехникой, соответствующей международным нормам

панелями кузова под установку новых указателей поворотов, добавленными боковыми повторителями поворотов, новыми наружными зеркалами заднего вида, отвечающими требованиям ГОСТ, а также пластмассовой облицовкой радиатора. Для эксплуатационников было важно, что пробег автомобилей до капитального ремонта увеличился в 1,5–2 раза и практически сравнялся с ресурсом автомобиля в целом, что позволяло исключить капитальный ремонт агрегатов в пределах ресурсного пробега и тем самым снизить затраты на содержание машин. Ресурс автомобиля до первого капитального ремонта применительно к дорогам первой категории эксплуатации увеличился до 200 тыс. км, что соответствует 150 тыс. км применительно к дорогам второй категории. Увеличение пробега достигнуто за счет повышения ресурса подшипников, применения комплектующих изделий и материалов более высокого качества, в том числе высококачественных смазок, и конструкторско-технологических мероприятий, направленных на совершенствование изготовления деталей, узлов и автомобиля в целом.



Испытание мест крепления ремней безопасности на кузове автомобиля УАЗ-452

Хотя на обновленных машинах предполагалось широко использовать новые материалы из легких сплавов и пластмассы, ощутимого снижения веса достичь не удалось. Наоборот, автомобили стали тяжелее своих серийных собратьев на 50 кг благодаря установке дополнительных узлов, не предусмотренных в конструкции.

Поэтапное внедрение

Все перечисленные усовершенствования предстояло реализовать в серийной продукции. Для этого требовалось закупить специальное оборудование, изготовить крупные штампы, сложные пресс-формы и организовать новые виды производств. А это время, средства и ресурсы. При советской плановой экономике глобальная модернизация производства порой растягивалась на годы.

И хотя к 1981 году конструкция модернизированных автомобилей была полностью отработана, до их конвейерной сборки было еще очень далеко. Забегая вперед, отметим, что по технологическим и финансовым



соображениям полностью реализовать весь комплекс задуманных нововведений так никогда и не удалось.

Элементы модернизации автомобилей стали вводиться поэтапно, по мере готовности того или иного производства. Так, новая светотехника, отвечающая международным требованиям ЕЭК ООН, на серийных машинах появилась уже в 1980 году.

Соответственно, под ее установку были изменены некоторые внешние панели кузова. В следующем году автомобили оснастили телескопическими амортизаторами и новыми регуляторами напряжения, в 1982 году — четырехлопастным вентилятором системы охлаждения двигателя, в 1983 году — электрическим

Продолжение на стр. 10



Серийный автомобиль УАЗ-3741-01





УАЗ-3741





Фургон УАЗ-3741, выпущенный во второй половине 2000-х годов

стеклоомывателем, аварийной световой сигнализацией, крестовинами карданной передачи с улучшенным уплотнением, сиденьями с обивкой из огнестойкой винилискожи, в 1984 году — двигателем УМЗ-414, карданными валами с дополнительным центрированием шлицевых соединений, модернизированной выпускной системой, в 1985-м — новым звуковым сигналом, карбюратором К-131, закрытой системой охлаждения с расширительным бачком.

После внедрения в мае–июне 1985 года раздельного привода тормозов и гидропривода сцепления заводские обозначения автомобилей изменились на новые, в полном соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. В автомобилях, сходящих с конвейера, были реализованы практически все важные нововведения, задуманные в далеком 1974 году. Считалось, что первый этап модернизации закончен, поэтому к индексам серийных машин добавили временный префикс «01» (для примера: УАЗ-3741-01).

Все, что удалось освоить в производстве, действительно увеличило ресурс, снизило эксплуатационные расходы (затраты на топливо, техническое обслуживание и ремонт) и повысило технико-экономические показатели выпускаемых автомобилей. А вот про удобство, комфорт и безопасность работы водителя как-то забыли. Неизменным остался интерьер автомобиля с металлической приборной панелью и обивкой дверей, прежней комбинацией

приборов и старым рулевым колесом. Не изменилась и сетчатая металлическая решетка радиатора (предполагалась установка пластмассовой). Все это планировалось изменить на втором этапе модернизации, который так и не наступил. После 1995 года автомобили УАЗ в течение длительного времени выпускали практически без изменений. Лишь в 1996 году на ступицы переднего моста стали устанавливать новые муфты, которые отключались



Фургон УАЗ-3741 (вид сзади)



Опытный образец модернизированного фургона в газобаллонном варианте

поворотом рукой флажка на торце ступицы. Раньше для этой операции требовались два спецключа и солидный запас терпения. С 2004 года машины под заказ стали оснащать гидроусилителями руля и рулевым механизмом нового типа «винт-шариковая гайка-рейка-сектор», ведущими мостами типа «Спайсер», многофункциональными подрулевыми переключателями и замком зажигания с запираемым противоугонным устройством. При этом с конвейера в основном продолжали сходить машины со старым рулевым управлением типа «червяк и двухгребневый ролик», которые были дешевле.

В 2006 году двигатели автомобилей УАЗ были приведены в соответствие с нормами токсичности отработавших газов *Euro-2* (введены в РФ с 15 апреля 2006 года), а с января 2008 года все выпускаемые автомобили стали соответствовать экологическому классу *Euro-3* (эти нормы введены в РФ с 1 января 2008 года).

С 1 апреля 2011 года все машины получили двигатель, соответствующий нормам *Euro-4*,



а пассажирские модификации «буханки» (УАЗ-39625, УАЗ-3962 и УАЗ-2206) в обязательном порядке стали оснащаться системой *ABS* и гидроусилителем руля.

В 2016 году была проведена очередная модернизация всего семейства: вместо доисторических круглых приборов, ведущих свою родословную от послевоенных грузовиков, установили единый прибор в виде спидометра с встроенным цифровым

дисплеем, на котором отображались все необходимые водителю сведения о работе машины. На приборной панели наконец появилось штатное место для аудиосистемы, передние сиденья оснастили интегрированными подголовниками, а грузовые версии получили новый травмобезопасный руль.

Современное производство автомобилей УАЗ-3741 (2014 год)





Характеристика двигателей, применяемых на УАЗ-3741 и его модификациях

Модели	УАЗ-3741, УАЗ-374106, УАЗ-374107	УАЗ-37419	УАЗ-374194	УАЗ-374192	УАЗ-374102
Двигатель	УМЗ-4178.10, бензиновый, рядный, четырехтактный, верхнеклапанный, четырехцилиндровый, с водяным охлаждением	УМЗ-4218.10, бензиновый, рядный, четырехтактный, верхнеклапанный, четырехцилиндровый, с водяным охлаждением	УМЗ-4213, бензиновый, рядный, четырехтактный, верхнеклапанный, четырехцилиндровый, с водяным охлаждением	ЗМЗ-4104, бензиновый, рядный, четырехтактный, верхнеклапанный, четырехцилиндровый, с водяным охлаждением	ЗМЗ-4021, бензиновый, рядный, четырехтактный, верхнеклапанный, четырехцилиндровый, с водяным охлаждением
Рабочий объем	2445 см ³	2890 см ³	2890 см ³	2890 см ³	2445 см ³
Степень сжатия	7,0	7,0	8,2	6,8	6,7
Максимальная мощность	55,9 кВт (76 л.с.) при 4000 об/мин	61,8 кВт (84 л.с.) при 4000 об/мин	75 кВт при 4000 об/мин	62,5 кВт при 4000 об/мин	55,4 кВт при 4000 об/мин
Максимальный крутящий момент	159,8 Нм при 2200–2500 об/мин	189 Нм при 2200–2500 об/мин	211,0 Нм при 2200–2500 об/мин	186,2 Нм при 2200–2500 об/мин	155 Нм при 2400–2800 об/мин
Система питания	карбюратор АО «Пекар» К-151В или ДААЗ, К-4178	карбюратор АО «Пекар» К-151У	распределенный впрыск топлива	карбюратор АО «Пекар» К-151Ц	карбюратор АО «Пекар» К-151У
Блок управления	коммутатор	коммутатор	микропроцессор	коммутатор	коммутатор
Система зажигания	бесконтактная, транзисторная	бесконтактная, транзисторная	электронная микропроцессорная	бесконтактная, транзисторная	бесконтактная, транзисторная
Система выпуска	два глушителя, система нейтрализации отсутствует	два глушителя, система нейтрализации отсутствует	два глушителя с системой нейтрализации отработавших газов	два глушителя, система нейтрализации отсутствует	два глушителя, система нейтрализации отсутствует

Коробки передач, применяемые на УАЗ-3741

Коробка передач (марка, тип)	«Автодеталь-сервис», механическая	УАЗ, механическая	
		с синхронизаторами на III и IV передачах	полностью синхронизированная
Число передач	4	4	5
	I — 3,78 II — 2,60 III — 1,55 IV — 1,00 задний ход — 4,12	I — 4,12 II — 2,64 III — 1,58 IV — 1,00 задний ход — 5,22	I — 3,78 II — 2,60 III — 1,55 IV — 1,00 V — 0,82 задний ход — 4,12

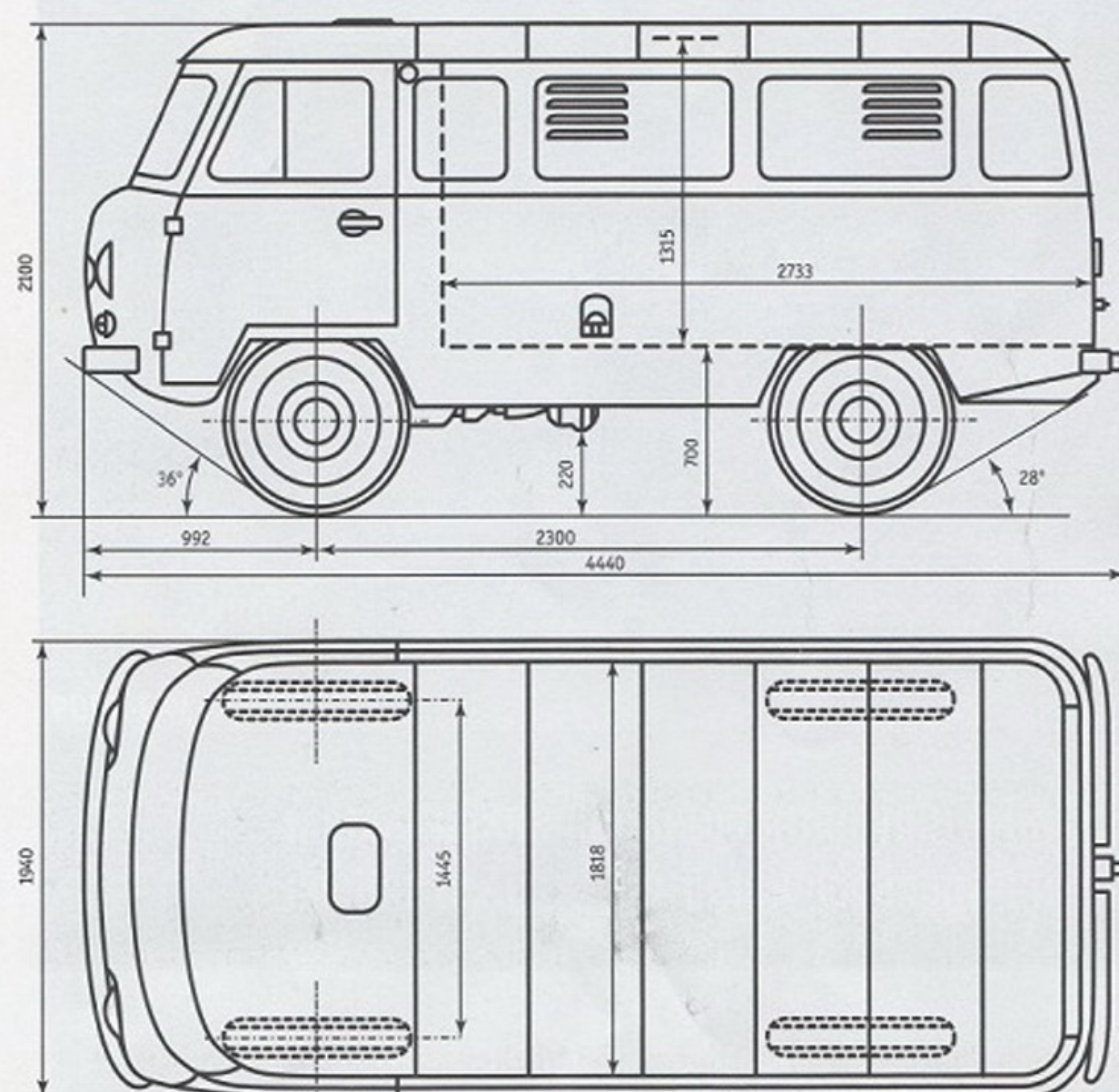


Схема автомобиля УАЗ-3741

Технические характеристики УАЗ-3741	
Число мест в кабине	2
Грузоподъемность	800 кг
Максимальная скорость	110 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	10,6 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-603М
Генератор	Г250-П2
Реле-регулятор	РР132-А транзисторный
Стартер	42-3708
Свечи зажигания	A11
Размер шин	8,40-15
Дорожные просветы (с полной нагрузкой), мм	
под передней осью	220
под задней осью	220

Масса, кг	
снаряженная	1700
полная	2660
на переднюю ось	1260
на заднюю ось	1400
Наименьший радиус поворота, м	
габаритный	6,3
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк и двухгребневый ролик, передаточное число — 20,3	
Подвеска (передняя и задняя)	
зависимая, на полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Тормоза	
рабочий — двухконтурный, с гидравлическим приводом и вакуумным усилителем, с барабанными тормозными механизмами, разжим кулачковый	
стояночный — трансмиссионный, барабанный, с механическим приводом от рычага	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	
Главная передача переднего и заднего мостов	
одинарная, коническая, со спиральными зубьями, передаточное отношение — 4,625 или 4,111	
Раздаточная коробка	
механическая, двухступенчатая, с отключением переднего моста; передаточные числа: I — 1,94 или 1,47; II — 1,00	



УАЗ-3909

Фургоны УАЗ-3741 за свою многолетнюю историю обзавелись относительно небольшим количеством модификаций, сходящих с конвейера Ульяновского автомобильного завода.

В советское время были созданы модификации в экспортном исполнении, собранные из деталей, прошедших дополнительную проверку качества и маркированных буквой «Э» (экспорт): УАЗ-37106 для стран с умеренным климатом и УАЗ-374107 для стран с тропическим климатом.

К 1986 году была разработана армейская модификация фургона УАЗ-37411 с экранированным электрооборудованием (выпускалась вместо УАЗ-452Э). Эта же модель с экранированным электрооборудованием производилась и в экспортных вариантах: УАЗ-374116 для стран с умеренным климатом и УАЗ-374117 для стран с тропическим климатом.

В 1990 году появилась модификация УАЗ-37413 с экранированным электрооборудованием и «военными» редукторными мостами (от легкового автомобиля УАЗ-469), но в массовое производство она так и не пошла.

В начале 90-х годов, в условиях свободного рынка, спрос на традиционные модификации (фургон, бортовой грузовик)

стал падать, зато вырос спрос на пассажирские — микроавтобус и медицинский автомобиль. Причем «санитарку» чаще всего приобретали не для использования по прямому назначению, а в качестве грузопассажирского автомобиля. На откидных лавках вдоль бортов можно было разместить пассажиров, а когда лавки складывали — перевозить грузы. Но в таком «универсальном» автомобиле пассажиры чувствовали себя некомфортно, а перевозить в нем грузы было к тому же и небезопасно, поскольку грузовой отсек не отделен от кабины.

В результате родилась идея создать на базе фургона УАЗ-3741 новую модификацию — грузопассажирский автомобиль УАЗ-3909, известный под торговым наименованием «Фермер-2», хотя оно не являлось его официальным названием.

У УАЗ-3909 расширили площадь кабины за счет переноса перегородки грузового отсека назад, и в передней части машины образовался семиместный салон с небольшим удобным столиком. А для перевозки

грузов теперь предназначался закрытый кузов в задней части с доступом через задние распашные двери.

УАЗ-3909 быстро завоевали популярность не только у частных владельцев в качестве автомобиля на все случаи жизни, но и у коммунальных, аварийных и спасательных служб.

УАЗ-3741 — макетный образец для перевозки личного состава

Наиболее интересным и необычным вариантом УАЗ-3741, созданным специально для военных, стал построенный макетный образец многоцелевого автомобиля с открытой платформой типа «пикап» для транспортировки десяти человек личного состава (отделения).

Машина для перевозки одного отделения требовалась пограничникам, мотострелкам и другим родам войск, но отечественная промышленность не выпускала таких автомобилей. Обычный УАЗ-469 был маловат (вместимость всего девять человек), да и пользоваться им было неудобно,



а армейский грузовик ГАЗ-66 был слишком большим для этих целей.

В начале 1990 года Ульяновский автозавод подготовил несколько вариантов машин для перевозки личного состава, в том числе УАЗ-469 с удлиненным задним свесом (и увеличенным числом посадочных мест), УАЗ-3741 с кузовом «пикап» и УАЗ-3303 с бортовой платформой с малой погрузочной высотой. По результатам испытаний лучшим был выбран последний вариант с низко расположенной бортовой платформой, но и его в серию запустить не сумели из-за развала СССР и отсутствия средств у главного заказчика.

УАЗ-3741

Интересно, что индекс УАЗ-3741 первоначально несла совсем другая машина. В 1977–1978 годах на Ульяновском автозаводе разрабатывалась серия специальных фургонов на стандартных шасси УАЗ-452Д. Среди них были автомобили УАЗ-3752 для перевозки хлеба, УАЗ-3753 для сбора и перевозки сырья с мясокомбинатов и животноводческих ферм на спецзаводы по производству мясокостной муки, а также



УАЗ-3741 — макетный образец для перевозки личного состава

УАЗ-3741 со специальным кузовом для ветеринарных служб. Ведущим разработчиком последней машины был Л. П. Хилков. Опытный образец УАЗ-3741 был построен в 1979–1980 годах. Тогда же он проходил приемочные испытания на Дмитровском

автополигоне. Но до серийного выпуска этих машин на УАЗе дело не дошло, и индекс УАЗ-3741 по отраслевой нормали 1966 года присвоили модернизированному фургону взамен устаревшего обозначения УАЗ-452М.



УАЗ-3741

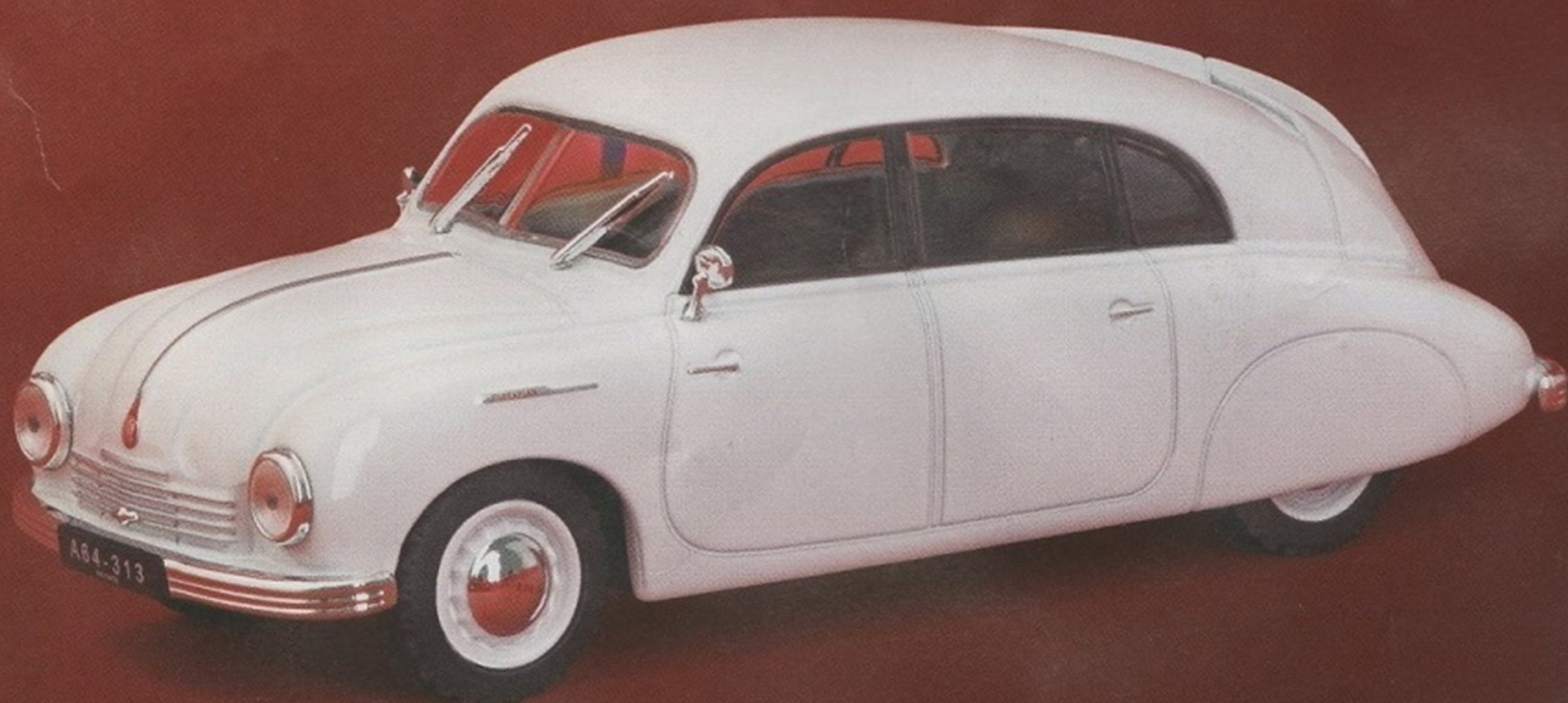
Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 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



TATRA 600 TATRAPLAN

DeAGOSTINI