

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА
230 РУБ., 39.90 ГРН., 990 ТЕНГЕ, 14900 БЕЛ. РУБ.

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 15

СССР



УАЗ-452В/452А

УЛЬЯНОВСКИЙ ДОЛГОЖИТЕЛЬ
БЕЗДОРОЖЬЕ НЕ ПОМЕХА
ДЕФИЦИТНЫЙ ТРАНСПОРТ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»

Выходит раз в две недели

Выпуск №15, 2009

РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,

125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

Генеральный директор: Н. Скилакис

Финансовый директор: Н. Василенко

Менеджер по развитию бизнеса: А. Якутов

Главный редактор: А. Жаркова

Менеджер по маркетингу: Ю. Лапшина

Менеджер по продукту: М. Ткачук

Менеджер по производству: И. Завертальная

Распространение: ЗАО «ИД БУРДА»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини»,

125315, Россия, Москва, Ленинградский пр-т,
д. 72, стр. 4, 3-й этаж, офис 3.

(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 170100, Тверь, Почтамт, а/я 245,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои

контактные данные для обратной связи

(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации
в Федеральной службе по надзору
за соблюдением законодательства
в сфере массовых коммуникаций и охране
культурного наследия
ПИ № ФС 77-32040 от 23.05.2008

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблшинг»

Украина, 04107, г. Киев, ул. Лукьяновская, д. 11

Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ

Україна, 01033, Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей Украины: 8-800-500-8-400

Свидетельство о регистрации СМИ

Министерства юстиции Украины

КВ №14242-3213Р от 07.07.2008 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ЗАО «Бурда-Алатау Пресс»

www.deagostini.ru

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь

ООО «РЭМ-ИНФО», г. Минск,

пер. Козлова, д. 7г, тел.: (017) 297-92-75

Печать: Типография ОГДА, Италия

Тираж: 150 000 экз.

Рекомендуемая цена:

230 руб., 39.90 грн., 990 тенге,

14900 бел. руб.

ISSN 2071-095X

© 2009 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:

Обложка: ООО «Де Агостини»;

2: ООО «Де Агостини»;

3, 4: частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5: (центр, верх, низ)

частная коллекция

Максима Шелепенкова;

5: (прав, все) ИТАР-ТАСС;

6: (верх, все) © киноконцерн «Мосфильм»;

6: (низ) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7: (центр, верх, низ)

частная коллекция

Максима Шелепенкова;

7: (прав, все) ИТАР-ТАСС;

8/13: ООО «Де Агостини»;

15: (все) частная коллекция

Максима Шелепенкова;

задняя обложка:

ООО «Де Агостини».

Разработка и осуществление проекта:

ООО «Тайга Групп»

Фотосъемка автомобиля —

Павел Верескун, Дмитрий Маняхин

Издатель благодарит за оказанную

помощь в подготовке выпуска

Александра Павленко, Олега Сорокового

и Максима Шелепенкова.

Автомобиль УАЗ-452В любезно

предоставлен Музеем военной

автомобильной техники Рязанского

военного автомобильного института.

Заказ экскурсий по телефонам:

+7 (4912) 93-94-74, +7 (920) 952-40-22.





Более полувека назад в Ульяновске началось производство фургонів и грузовиков с кабиной над двигателем. Машины не раз меняли свой индекс и модернизировались, но в целом их конструкция осталась неизменной. Это семейство УАЗов можно считать рекордсменами автомобильного долгожительства: их выпуск продолжается и сегодня, и замены им пока нет.

Грузовики

После освоения в Горьком, а потом и в Ульяновске производства легковых полноприводных автомобилей ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, встал вопрос о создании на их базе грузовых модификаций, предназначенных для перевозки небольших партий грузов. По техническому заданию, машины должны были быть максимально унифицированы с уже выпускаемыми джипами, брать не менее 800 кг груза и иметь соответствующее по размерам грузовое отделение. Добиться нужных результатов, просто оснастив ГАЗ-69 грузовой платформой или кузовом-фургоном, не получалось. Он имел очень короткую колесную базу (2300 мм), длинный капот — в результате для грузового отсека оставалось слишком мало места. А при увеличении длины рамы ухудшалась проходимость машины и ее унификация по узлам с легковым семейством, против чего категорически выступали основные заказчики, военные. Оставался единственный выход — оснастить машины кузовами вагонной компоновки, разместив водителя и пассажира над

передним мостом, по бокам от двигателя. Сегодня кажется, что это совершенно обычная компоновка, а тогда, в 1955 году, подобное решение было новаторским, ведь наша промышленность не выпускала грузовиков с кабиной над двигателем. УАЗу предстояло пройти этот путь первым в советском автопроме.

После выбора новой компоновки проблем осталось предостаточно. Располагая кабину над двигателем, конструкторы получили перегруженный передний мост, так как на него приходилась масса двигателя, кабины, водителя и половина массы платформы с грузом. В результате ухудшались не только устойчивость и управляемость машины, но и проходимость. Последнее обстоятельство настолько актуально для нашей страны, что едва не стало роковым для всего нового семейства УАЗов. Споры специалистов были нешуточными, ситуацию спасло лишь то, что на машине с самого начала предусмотрен передний ведущий мост, существенно повысивший проходимость на бездорожье.

Конструкторские работы над новым семейством начались в 1955 году. Отдел главного конструктора тогда возглавлял переведенный с ГАЗа Петр Иванович Музыкин. Ведущим конструктором по машинам стал Иван Алексеевич Давыдов, осевший в Ульяновске после эвакуации туда части оборудования московского ЗИСа в 1942 году. Правда, собственных конструкторских сил все равно не хватало, и к работе подключили специалистов научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института (НАМИ). Одновременно щедро закупались аналоги: *Ford Transit* и *Volkswagen Transporter*.

Проблема с перегруженным передним мостом давала о себе знать постоянно, тем более что в семействе ульяновских автомобилей, помимо полноприводных машин, были запланированы также более простые и дешевые заднеприводные. Пришлось конструкторам на машинах 4×2 смещать силовой агрегат назад, чтобы добиться лучшей развесовки по осям. Это же решение позволило несколько улучшить условия в кабине для водителя



Выставочный образец серийного микроавтобуса УАЗ-452В. Начало 70-х годов

и пассажира, но ухудшило обслуживание и ремонтпригодность силового агрегата: с тех пор двигатель на фургонах УАЗ, накрытый дополнительным несъемным кожухом, немного вдается в кузов, что ограничивает доступ к нему.

Для необычных автомобилей вагонной компоновки требовалось создать и новый индивидуальный облик. Поскольку на самом УАЗе тогда еще не было таких специалистов, к этому делу привлекли талантливого советского автомобильного дизайнера Владимира Ивановича Арямова. Он сумел очень точно найти общие пропорции для полноприводного автомобиля, но увлекся деталями, и общий вид машины получился слишком авангардным. Наибольшие возражения у основного заказчика вызывала покатая крыша в задней

фургоны стали напоминать нарезной батон. По этой причине и из-за общего сходства силуэта с буханкой черного хлеба, машину так и окрестили — «буханка».

К выпуску цельнометаллического фургона приступили в октябре 1958 года. Первое поколение малотоннажников состояло из двух семейств: полноприводного с индексом 450 и неполноприводного с индексом 451. Первое выпускалось с 1958 по 1966 год и состояло из трех основных модификаций: УАЗ-450Д — бортовой грузовик, УАЗ-450 — фургон, и УАЗ-450А — санитарный. На эти машины устанавливались форсированные нижнеклапанные двигатели ГАЗ-69 (2,432 л, 62 л. с.), трехступенчатые коробки передач. Второе семейство, только с задним ведущим мостом, производилось с 1961 по 1966 год

вполне можно было обойтись, да и санитарные автомобили в то время шли в основном в армию, где также на отсутствие двери особо не жаловались — для погрузки раненых вполне хватало задней распашной. А вот микроавтобус, предусмотренный в перспективе, без этой двери обойтись уже никак не мог. Со временем боковую дверь все-таки освоили в производстве с прицелом на микроавтобус, но, по иронии судьбы, до него тогда очередь так и не дошла. Впрочем, нет худа без добра: боковая дверь досталась всем остальным цельнометаллическим модификациям машин.

Микроавтобусы

Из всех УАЗов вагонной компоновки у микроавтобуса оказалась самая запутанная история. Народное хозяйство и армия

Первоначально общий вид машины получился слишком авангардным

части машины. Она существенно уменьшила объем кузова и затруднила погрузку-выгрузку за счет низких задних распашных дверей. Также не совсем удачной в технологическом плане получилась передняя облицовка радиатора с увесистой буквой «У» в центре. Пришлось форму кузова приводить в соответствие с возможностями завода и удобством эксплуатации. При этом машина навсегда сохранила пухлые формы, приданные ей Арямовым. Вдобавок для обеспечения прочности кузова на крыше фургона сделали несколько вогнутых поперечных ребер жесткости, в результате сверху ульяновские

и также было представлено тремя основными модификациями: УАЗ-451Д — бортовой грузовик, УАЗ-451 — фургон, а санитарный автомобиль получил индекс УАЗ-451А.

На них устанавливался верхнеклапанный мотор ГАЗ-21 с четырехступенчатой коробкой передач.

Характерной отличительной особенностью первых серийных цельнометаллических УАЗов стало отсутствие боковой двери по правому борту. От нее отказались на первых порах с целью удешевления и упрощения освоения производства, заменив аналогичной панелью с левого борта. На фургонах без этой двери

главным образом нуждались в фургонах и бортовых грузовиках. По этой причине с микроавтобусами поначалу не спешили. Первые опытные образцы микроавтобусов УАЗ-450В построили в 1958 году, взяв за основу стандартный полноприводный фургон и разместив в нем пассажирские места. Правда, принимая во внимание назначение машины, внешний вид УАЗа максимально облагородили, застеклив весь кузов по периметру, включая задние стойки и скаты крыши. Боковые окна получили форточки для лучшей вентиляции салона, а переднее ветровое стекло сделали цельным панорамным, хотя серийные машины в то время снабжались составным ветровым стеклом с перемычкой посередине. На колеса добавили хромированные колпаки. Кстати, рассчитанный на перевозку 9 человек, включая шофера, опытный микроавтобус впервые в новом семействе получил дополнительную дверь по правому борту для входа и выхода пассажиров.

В 1959 году микроавтобус УАЗ-451В создали на базе заднеприводной машины. Несмотря на то, что эта машина утратила полный привод, она все равно была прекрасно подготовлена для движения по необустроенным дорогам: у микроавтобусов РАФ дорожный просвет тогда равнялся 170 мм, а у УАЗ-451В — 230 мм!

К сожалению, несмотря на многообещающее начало, микроавтобусы УАЗ первого поколения так и остались опытными образцами.



Экспериментальный образец санитарной машины УАЗ по рисунку В. Арямова



Опытный образец микроавтобуса УАЗ-451В (1959 год)

Автозавод не смог в то время освоить их производство. Отчасти освоению помешала разработка и подготовка к производству второго семейства бескапотных УАЗов с индексом 452, в семействе которых также был предусмотрен микроавтобус УАЗ-452В. В отличие от УАЗов первого поколения, на новые машины стали устанавливать верхнеклапанный двигатель ГАЗ-21 (2,445 л, 70 л.с.) и четырехступенчатую коробку передач. Одновременно у них существенно изменилось оформление передней части машины. Модернизированные автомобили начали выпускать в 1966 году в трех основных модификациях: УАЗ-452Д — бортовой грузовик, УАЗ-452 — фургон и санитарный УАЗ-452А. Производство десятиместного микроавтобуса УАЗ-452В освоили лишь в 1968 году, да и то в очень ограниченных количествах.

Уместно напомнить, что модернизация 1966 года коснулась и заднеприводных версий, но их названия почти не изменились, только в индексе добавилась буква «М». При этом грузоподъемность машин с колесной формулой 4×2 увеличилась до 1000 кг. Но микроавтобус в этом семействе уже отсутствовал даже в виде перспективных образцов. Почему же конструкцию автомобиля не меняли? УАЗ-452 имел немало недостатков. Прежде всего, посредственная топливная экономичность и плохая пассивная безопасность. Вместе с тем, другой такой машины, пригодной для эксплуатации в сельской местности, попросту не существовало. Ведь по проходимости полноприводная «буханка» лишь немного уступала УАЗ-469, а простота конструкции позволяла произвести ремонт в любом гараже без применения специальных инструментов.



Краш-тест санитарной машины УАЗ-452А на Дмитровском автополигоне (1971 год)

А в это время...

1960 год



13 января упразднено Министерство внутренних дел, функции которого были переданы республиканским министерствам охраны общественного порядка. Централизованное управление органами внутренних дел было восстановлено в 1966 году.

1965 год



Советскому писателю Михаилу Шолохову за роман «Тихий Дон» присуждена Нобелевская премия по литературе. На фото: нобелевский лауреат во время встречи с журналистами.

1970 год



В Перу произошло разрушительное землетрясение магнитудой 7,8 балла, которое унесло жизни около 70 тысяч человек. Сотни тысяч остались без крова. На фото: Перу, в районе катастрофы.

«Опекун» (реж. А. Мкртчян, Э. Ходжикян, 1970 г.)

Молодой любитель красивой жизни Миша Короедов (Александр Збруев), вспомнив о своей подруге Любе (Клара Лучко), приезжает к ней в портовый городок. Но принципиальная девушка не собирается содержать тунеядца и определяет его опекуном к своей престарелой тетушке. На узике с надписью «Аварийная» герой комедии въезжает прямоком в приключения, лишний раз доказывая: в старом добром советском кино не может быть случайных деталей. В самом деле, куда еще мог завести незадачливого Мишу спецтранспорт подобного назначения?



UAZ-2206 (90-е годы)

Альтернатива

Спрос на пассажирский вариант УАЗа у организаций был очень высок (в частные руки эти машины не продавали). Микроавтобусы в Ульяновске выпускали ограниченными партиями, что ставило их в разряд остродефицитного товара. Причин столь явного дисбаланса спроса и предложения две. Во-первых, автозавод работал в основном на армию, и в соответствии с этим определялся приоритет моделей, а микроавтобус несколько не волновал военных, они до-

вольствовались «санитарками» и фургонами. Во-вторых, микроавтобус несколько сложнее и дороже в производстве, чем тот же фургон или санитарная машина, его рентабельность для завода невысока, и увеличивать выпуск просто невыгодно. Единственным заказчиком, которому нельзя отказать в производстве микроавтобусов, был «Автоэкспорт». Собственно, по его настоянию машина все-таки добралась до конвейера, но практически весь ее тираж уходил в распоряжение этой внешнеторговой фирмы.

Огромная востребованность микроавтобусов УАЗ и нежелание автозавода возиться с этой моделью породило в стране новое направление автомобилестроения: производство микроавтобусов на шасси УАЗ силами различных авторемонтных и механических заводов ведомственного подчинения. Первые альтернативные конструкции микроавтобусов УАЗ появились уже в конце 60-х — начале 70-х годов. До этого организации обычно ограничивались простым застеклением цельнометаллических фургонов и установкой сидений внутри кузова. У таких



В мае 1966 года в Москве состоялась Международная выставка сельхозтехники с участием представителей 20 стран мира. По решению жюри, грузовой автомобиль УАЗ-452Д на этой выставке был удостоен золотой медали. Позже, в ноябре 1977-го, все семейство автомобилей УАЗ-452 получило заветный пятиугольничек — «Знак качества».



Переделка фургона УАЗ-451 в микроавтобус. Характерная особенность УАЗов начала 60-х годов — отсутствие боковой двери салона

доморощенных машин обычно отсутствовала нормальная вентиляция салона и отопление кузова, они мало подходили для перевозки людей. Другое дело — специально созданные, пусть и на авторемонтных заводах, автобусы. Они, как правило, не уступали в комфорте заводскому УАЗ-452В, а иногда даже превосходили его за счет более удобной планировки салона, увеличенной высоты потолка, большому вентиляционному люку в крыше и т. д. Пионерами в освоении собственных микроавтобусов на шасси УАЗ стали Крас-

нодарский механический завод «Кубань», производивший автобусы для Министерства культуры, в частности передвижные автоклубы; Псковский завод «Гидроимпульс», выпускающий технику для мелиораторов; Черниговский завод специального автотранспорта, создающий машины для киностудий страны. Микроавтобусы на шасси УАЗ этих и других заводов в советское время встречались на дорогах намного чаще чем «родные» ульяновские, о чем многие современники уже стали забывать.



Микроавтобус «Десна-2М» производства Черниговского завода специального автотранспорта

1973 год



В столице Латвии Риге состоялся парад старинных автомобилей, где самым старым экспонатом стал «Роллс-Ройс» 1916 года выпуска.

1978 год



Чемпион мира по шахматам Анатолий Карпов награжден Орденом Трудового Красного знамени.

На фото: Генеральный секретарь ЦК КПСС Леонид Брежнев и Анатолий Карпов на церемонии награждения.

1986 год



26 апреля произошел взрыв четвертого энергоблока Чернобыльской атомной электростанции, расположенной на территории Украины (в то время — Украинской ССР). Авария расценивается как крупнейшая в своём роде за всю историю ядерной энергетики. Чернобыльская АЭС была самой мощной в СССР. На фото: ликвидация последствий взрыва.



YA3-452A (YA3-3962)





- ❶ «Буханка» — отечественный автодолгожитель, без принципиальных изменений конструкции выпускается уже более 50 лет!
- ❷ Салон УАЗа: царство металла и дерматина
- ❸ Печка салона ничем не прикрыта и вся на виду. Дверца, похожая на печную, открывает дополнительный приток теплого воздуха в кабину
- ❹ Сняв пластмассовую заглушку на панели приборов, можно обнаружить бачок с тормозной жидкостью для гидропривода сцепления





- ❶ На передней панели лючок воздухозаборника для отопителя кабины
- ❷ Скамейки в салоне санитарной машины можно сложить и получить просторную площадку для перевозки грузов
- ❸ Мощный кронштейн для закрепления носилок в салоне
- ❹ При необходимости в салоне санитарной машины можно было установить на растяжках и кронштейнах до четырех носилок





❶ Сзади у автомобиля двустворчатая распашная дверь, которая открывается только на 180 градусов, что по современным понятиям уже явно недостаточно

❷ В арочной нише разместилась заправочная горловина бензобака

❸ Буксировочный прибор почти как у грузовика — УАЗик может таскать за собой прицеп полной массой до тонны

❹ Задние двери в открытом положении фиксируются вот таким нехитрым приспособлением





- ❶ Мосты на фургонах и микроавтобусах УАЗ без колесных редукторов
- ❷ Буксировочный крюк спрятался на «буханках» под бампером
- ❸ Отличительная особенность УАЗ-452А — дополнительная фара-искатель на крыше и опознавательный фонарь санитарного транспорта
- ❹ Дополнительный вентиляционный люк в крыше над кабиной водителя
- ❺ Ручка задней двери точно такая же, как на «Победе» (ГАЗ-М20)
- ❻ Главный тормозной цилиндр вместе с вакуумным усилителем разместился за решеткой радиатора
- ❼ Наружные петли дверей с пресс-масленками



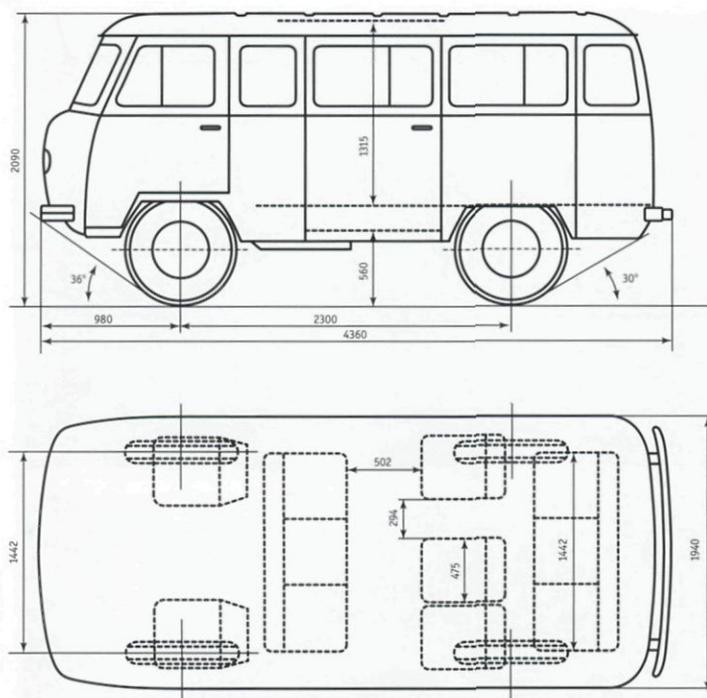


Схема автомобиля УАЗ-452В

Рулевой механизм:

глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное отношение 20,3

Подвеска передняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Подвеска задняя:

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические

Тормоза:

рабочий — барабанные, привод гидравлический

стояночный — барабанный на трансмиссию с механическим приводом

Коробка передач:

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на III и IV передачах

Сцепление:

Одноступенчатое, сухое

Передаточные числа:

I—4,124; II—2,641; III—1,58; IV—1,00, задний ход — 5,224

Главная передача и ее передаточные числа:

одинарная коническая со спиральными зубьями — 5,125

Двигатель:

УМЗ-451, рядный, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый

Диаметр цилиндра 92 мм

Ход поршня 92 мм

Литраж двигателя 2445 см³

Степень сжатия 6,7

Порядок работы цилиндров двигателя 1-2-4-3

Карбюратор:

К-129В

Максимальная мощность:

72 л. с. при 4000 об/мин

Максимальный крутящий момент:

17 кгс. м при 2000 об/мин

Техническая характеристика УАЗ-452В

Число мест	10
Максимальная скорость	95 км/час
Расход топлива при скорости 30-40 км/час	13 л/100 км
Тормозной путь со скорости 70 км/ч	53 м
Электрооборудование	12 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-60
Генератор	Г-12Д
Реле-регулятор	РР-24-Г2
Стартер	СТ-230-Б2
Прерыватель-распределитель	Р-119
Свечи зажигания	А-11
Размер шин	8,40-15

Масса:

снаряженная	1870 кг
полная	2690 кг
на переднюю ось	1310 кг
на заднюю ось	1380 кг

Дорожные просветы:

под передней осью	220 мм
под задней осью	220 мм

Наименьший радиус поворота:

по колею переднего наружного колеса	6 м
по наиболее выступающей части	6,8 м



В 1985–1989 годах семейство УАЗ-452 в очередной раз модернизировали. Двигатель остался прежним, но его мощность увеличили до 90 л. с. Автомобили получили двухконтурный привод тормозов с вакуумным усилителем, модернизированные мосты. Поменялись и индексы автомобилей в соответствии с отраслевой нормалью 1966 года. Теперь бортовой грузовик стал называться УАЗ-3303, фургон — УАЗ-3741, автобус — УАЗ-2206, а санитарный автомобиль — УАЗ-3962.



УАЗ-452А Одной из самых распространенных модификаций цельнометаллического УАЗа стала его санитарная версия, прозванная в народе «таблеткой». Честно говоря, особым комфортом она своих клиентов не радовала. Больным или пострадавшим предлагалось размещаться на носилках, подвешенных на специальных ремнях, или на жестких откидных лавочках. Максимальное количество больных в «таблетке» одновременно могло достигать до четырех на носилках или шестерых на лавочках, плюс один сопровождающий в том или ином случае. УАЗик никогда



не славился мягким ходом, а в подвеску санитарной машины не вносилось никаких изменений, поэтому больным во время поездки приходилось несладко, особенно если в салоне оказывался тяжело заболевший или сильно пострадавший. Зато это была единственная санитарная машина, которая могла добраться до самого отдаленного поселка в любое время года. Уже более полувека верой и правдой они служат медикам, трудно даже представить, скольким людям за это время санитарные «буханки» спасли жизнь.



«Медея» На базе полноприводного УАЗ-452Д в конце 80-х годов в Грузии создали трехосные реанимационные автомобили «Медея» для нужд грузинских горноспасателей. Для производства этих машин использовали восстановленные шасси старых УАЗов с добавленной третьей осью и новым кузовом увеличенного размера. Реанимационные автомобили «Медея» в небольшом количестве производились кооперативом «Вездеход» из грузинского города Болниси в 1989–1994 годах.



Детский автопоезд «Кубань»

Для обслуживания парков культуры и отдыха, а также детских автогородков по заказу Министерства культуры на Краснодарском механическом заводе в начале 70-х годов изготовили партию детских автопоездов с использованием в качестве тягача автомобиля УАЗ. Дети с радостью катались на этих машинах, к тому же по периметру автопоезда в специальных окошках размещались изображения их любимых мультипликационных героев.



УАЗ-452К В 1973 году на Ульяновском автозаводе построили экспериментальный шестнадцатиместный трехосный автобус УАЗ-452К. Это была попытка улучшить проходимость и вместимость внедорожника за счет добавления еще одной оси, но, как показали испытания, неизбежное усложнение конструкции, повышенный расход топлива и возросшая масса свели на нет полученные преимущества. Поэтому серийного продолжения модель не получила.



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ
ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗИС-110

DeAGOSTINI

