



UAZ 469 B, SSSR 1980

Pětidvéřový dvou až sedmimístný otevřený terénní vůz, motor vpředu a pohon zadních kol, zapínatelný pohon 4x4. Řadový čtyřválec s rozvodem OHV, objem 2445 cm³, vrtání i zdvih 92 mm, komprese 6,7, výkon 55 kW (75 koní) při 4000 ot/min. Čtyřstupňová převodovka s redukcí, rozvor 2380 mm, rozchod 1442/1442 mm, vnější rozměry 4026x1785x1925 mm, hmotnost 1550 kg, maximální rychlost 120 km/h.

Výroba terénního vozu UAZ 469 byla zahájena v roce 1972. Model 469 B neměl v kolech redukcce, měl menší světlou i celkovou výšku a dosahoval vyšší rychlosti. Základní typ 469 měl výšku 2020 mm, hmotnost 1600 kg a max. rychlost 100 km/h.

Snímek byl pořízen v Chomutově v srpnu 2002.

Historie vozidel UAZ



UASZIS 5 1942-1945

Firma UAZ, která letos oslavila již 60. výročí své existence, vděčí za svůj vznik, ačkoliv je to paradox, druhé světové válce. V květnu 1941 kdy se válka přiblížila k hranicím Moskvy, rozhodl tehdejší "Gosudarstvennyj komitět oborony" (GKO - Státní komise obrany) o evakuaci větších výrobních závodů na Sibiř, na Ural a za řeku Volhu. Další dva měsíce probíhal přesun a zahájení výroby na nových místech.

Od počátku roku 1942 se v Uljanovsku rozjela výroba bomb pro letadla. V květnu 1942 již bylo vyrobeno prvních 5 kusů automobilů ZiS-5. V červenci již závod vyráběl 20 - 30 automobilů denně a závod, původně označovaný jako 4. filiálka Moskevské firmy ZiS (Závod imeni Stalina) získal vlastní název UASZiS - "Uljanovskij AvtoSboročnyj Závod imeni Stalina". Hlavní náplní UASZiSu byla výroba vozidel ZiS-5 pod označením UASZiS-5 (viz. foto)



UIZiS 253 (1944)

Na jaře 1943 dostal hlavní konstruktér závodu UASZiS zadání na vývoj nového nákladního automobilu s dieselovým motorem. 22. června 1943 rozhodl GKO o stavbě nového automobilového závodu. Vedení města Uljanovska určilo pro stavbu 2000 hektarů velký pozemek za řekou Svijagou. Již na jaře roku 1944 se celý tým konstruktérů přestěhoval do nových prostorů. Firma na novém místě získala i nový název UIZiS - "Uljanovskij Závod imeni Stalina" Na podzim roku 1944 byl vedení závodu představen první nákladní automobil s dieselovým motorem vlastní konstrukce, označený jako UIZiS - 253 (viz. foto). Bohužel své sériové podoby se nedočkal...



UAZ AA (1947-1950)

V roce 1945 byla do Uljanovska přesunuta výroba osobních automobilů KIM-10-50 (viz. foto) Od konce roku 1944 se postupně začala přesouvat z GAZu do Uljanovska také výroba legendárního nákladního automobilu GAZ - AA a jeho válečné verze GAZ - MM.

26. října 1947 byl v Uljanovsku pod označením UAZ - AA (viz. foto) vyroben první automobil této řady. Od roku 1947 až do současnosti zůstává název firmy UAZ - "Uljanovskij

Avtomobilnyj Zavod" I když označení UAZ firma získala až v roce 1947, oficiálně se považuje za rok vzniku rok 1944 kdy firma získala označení "závod" UZiS.



UAZ 300 (1950)

V roce 1950 byl vyvinut a vyroben první malotonážní automobil UAZ-300 (viz. foto) s motorem z vozu GAZ M20 POBĚDA a čtyřstupňovou převodovkou, ale ani tento vůz se nedočkal své sériové podoby.



GAZ 69 (1954-1962)

V létě roku 1955 vydal ministr automobilového průmyslu SSSR příkaz záводу UAZ o převzetí výroby vozidel GAZ 69, GAZ 69A a přívěsů GAZ-704 k nim (viz. foto). Vozidla jejichž konstruktérem byl geniální G. Vasserman, do té doby vyráběl (již od roku 1953) přímo Gorkovskij Avtomobilnyj Zavod tedy GAZ.

První tisíce "kozlíků" (to je přezdívka, kterou dostala všechna terénní vozidla UAZ, pozn. autora) byly vyráběny z dílů dovezených z Gorkého.



GAZ 69A (1954-1972)

Od roku 1956 začal UAZ vyvážet tato vozidla do celého světa. V roce 1959 již bylo možné nalézt vozidla označená GAZ 69 nebo UAZ 69 ve 22 zemích světa. GAZ 69 se ve výrobním programu firmy udržel až do roku 1972.



UAZ 450 D (1958-1965)

O dva roky později, tedy v roce 1958, začal UAZ vyrábět vozidla vlastní konstrukce s pohonem všech kol: malotonážní UAZ 450D, sanitní UAZ 450A a s pohonem zadní nápravy UAZ 451. Všechna tato vozidla charakterizovala "mikrobusová" karoserie zaoblených tvarů se zahnutým čelním sklem umožňujícím dobrý výhled z vozu. Vozidlo díky pohonu všech kol a dobrým jízdním vlastnostem nemělo v tehdejší době žádnou konkurenci.

V lednu 1961 UAZ připravil další modifikaci a sice s valníkovou nástavbou.



UAZ 451 S (1965)

V roce 1965 rozšířil UAZ modelovou řadu o typ UAZ 452A a vozidlo pro stále zasněžené oblasti na podvozku UAZ 451D s lyžemi místo kol na přední nápravě a pásy na zadní pod označením UAZ 451S (viz. foto).

Po šesti letech práce nad novou verzí karoserie byl poprvé oficiálně představen nový UAZ 469. Bohužel tehdejší Ministerstvo automobilového průmyslu nechtělo ani slyšet o výměně na výrobním pásu stále oblíbeného a zavedeného vozu GAZ 69. Teprve v roce 1972 se podařilo vozu UAZ 469 (viz. foto) vytěsnit z výrobního pásu model GAZ 69.



UAZ 469 (1962-současnost)

V roce 1974 vyjel UAZ 469 na vrchol hory ELBRUS, tedy do výšky 4.000 metrů nad mořem za 25 minut (tento výkon byl zopakován až koncem 90. let partou nadšenců na vozech LAND ROVER DEFENDER).

V roce 1983 skupina konstruktérů UAZu vyvinula nový model plavajícího terénního automobilu - amfibie pod označením UAZ 3907 "JAGUÁR" (viz. foto) Toto vozidlo, které vycházelo z vozidla UAZ 469 na vodě dosahovalo rychlosti 10 km/h a na souši až 100 km/h se bohužel do sériové výroby nedostalo. Tým jeho konstruktérů získal za technické řešení tohoto vozu řadu státních vyznamenání a premií.



UAZ 3907 JAGUAR (1983)

V roce 1985 proběhla reindexace celé modelové řady a od tohoto roku je až do dnešního dne následující značení vozidel UAZ:

Terénní vozidla

- UAZ 469 (vojenská ver.) - UAZ 3151-01
- UAZ 469B (civilní ver.) - UAZ 31512-01
- UAZ 469B (civilní ver.) - UAZ 31512-01
- UAZ 469BG (sanitní ver.) - UAZ 3152-01

Furgony

- UAZ 452 - UAZ 3741
- UAZ 452A (sanita) - UAZ 3962

Valníky

- UAZ 452D - UAZ 3303



UAZ 3172 (1992)

V roce 1992 se objevil další zajímavý model s označením UAZ 3171 resp. UAZ 3172 (viz. foto). Vozidlo mělo světlou výšku nad vozovkou 330 mm, možnost zablokování všech tří diferenciálů, posilovač řízení a mnoho dalšího. Jednalo se sice o možného nástupce modelu UAZ 3151, ale vzhledem k veliké oblíbenosti původního modelu se do sériové výroby také nedostal.

13. února 1997 byl na firmě UAZ otevřen nový cech na výrobu nového modelu UAZ 3160 a cech pro malosériovou výrobu. Prvním dílem tohoto provozu byl model UAZ 3153 tedy prodloužená verze vozu 3151.



UAZ 3160

5. srpna 1997 sjela z výrobního pásu první ověřovací série nového vozu UAZ 3160, který se v modernizované a prodloužené podobě vyrábí pod označením UAZ 3162 dodnes.

Současná roční produkce firmy UAZ činí cca. 60.000 kusů nových vozidel ročně.

Michal ICE Hodík © 2004



UAZ 3162

vynobil: INET-SERVIS.CZ, [Hradec Králové](http://HradecKralove.cz)



