

# Толстокожие

Внедорожники УАЗ Патриот и УАЗ Пикап сменили интерьер: салоны автомобилей с родины Ильича теперь украшает не иранский пластик, а полиуретановая обивка из России — технологию производства таких панелей освоило нижегородское предприятие Автокомпонент. Разболтается? Заскрипит? Отвалится? Ответы на эти вопросы должны были дать разбитые грунтовки волжского заповедника Самарская Лука.

Константин СОРОКИН  
Фото автора

**М**атериал, из которого дизайнеры скроили нутро ульяновского Патриота, часто называют искусственной кожей, хотя с привычным кожаном или дерматином у него мало общего. Автомобильная искусственная кожа делается из стеклонаполненного полиуретана, который прессуется под высоким давлением в специальных формах. По сравнению с «обычным» пластиком полиуретан более технологичен (в частности, он позволяет изготавливать цельные детали сложной формы), а главное — травмобезопасен: при разрушении обивка не образует сколов.

Дизайнерских выкрутасов в новом салоне Патриота оказалось немного — и в немалой степени благодаря этому интерьер выглядит гармоничным, эстетически завершенным. Все в порядке и с «визуальным качеством»: пластиковый бокс между передними сиденьями уже не отпугивает облоем, а его крышка не болтается на петлях и не заваливается вбок. Материал дверных обивок приятен на ощупь, стыки разнофактурных деталей почти незаметны, а поворотные ламели в дефлекторах системы вентиляции уже не падают вниз от малейшей тряски. В общем, за интерьер обновленного Патриота не стыдно. Жаль только, что между передними сиденьями по-прежнему гнездятся архаичные и неудобные клавиши электростеклоподъемников, а под левой рукой водителя торчит рукоятка регулировки руля по высоте, похожая на мотоциклетный кик-стартер. Положение баранки она меняет — как и прежде: то недолет, то перелет.



Забираясь на место переднего пассажира, я каждый раз ловил руками пустоту: горизонтальный поручень убран по соображениям пассивной безопасности, а рукоятка на правой передней стойке так и не появилась — не хватило денег



Рулевое колесо фирмы Takata Petri AG стало приятнее на ощупь, а его установка чуть улучшила обзорность шкал приборов. Кстати, не только комбинация приборов, но и все органы управления дополнительным оборудованием теперь имеют светодиодную подсветку — ламп накаливания на передних панелях Патриотов и пикапов больше нет



Главным достоинством интерьера обновленных ульяновских машин является его визуальная цельность: передняя панель Патриота и пикапа уже не выглядит собранной из десятка пластмассовых деталей, смотрится монолитно, не скрипит и не «дышит». В верхнюю часть центральной консоли скоро будут встроены индикаторы парковочной системы, вместо «полуавтомата» установят полнофункциональный климат-контроль и появятся подушки безопасности. Надо сказать, что старая передняя панель иранского производства интерьер УАЗа тоже не уродовала. Но она была тяжелой и, самое главное, травмоопасной — это выяснилось в ходе краш-теста, проведенного в рамках нашей программы ARCAP (AP №12, 2010)

Самая наукоемкая деталь нового интерьера — передняя панель. Отформована она на металлическом силовом каркасе и тоже заполнена искусственной кожей — стеклополиуретаном. Новая технология убила, а вернее, спасла сразу двух зайцев. Во-первых, благодаря мягкой передней панели заводчане «вписались» в требования Правила ЕЭК ООН №21, касающиеся материалов обивки: при фронтальном ударе голова переднего пассажира уже не пробивает панель до жесткого каркаса (проблема в полной мере проявилась в ходе нашего краш-теста и описана в AP №2, 2010) — это доказало компьютерное моделирование удара и натурные заводские испытания. А во-вторых, новая «торпеда» стала полноценным силовым элементом кузова, связав в единую цепочку педаальный узел и рулевой вал автомобиля. Это, в свою очередь, сняло с Патриота обвинения в покушении на убийство водителя: занаволенный руль уже не «выстреливает» в салон при фронтальном ударе (это тоже было доказано в ходе «внутреннего» краш-теста) — значит, на Патриот теперь уже можно ставить подушку безопасности (ее установка на прежней машине была равноценна контрольному выстрелу в голову водителя). Как утверждают заводчане, водительский и пассажирский «эйрбэги» появятся на Патриоте в ближайшие два-три года.

Еще одна «фишка» — новая климатическая установка, спроектированная с чистого листа и собранная из комплектующих японской компании Sanden. Вместо гофрошлангов использованы приварные воздухопроводы, механические тяги на заслонках уступили место мотор-редукторам, переделана и заново рассчитана вся система воздухозабора, а температура теперь регулируется, как на всех современных автомобилях, путем смешивания воздушных потоков. Работает новая уазовская «печ-

ка» непривычно тихо и даже в момент включения рециркуляции не слышно характерного хлопка заслонки. Пока что автоматику научили лишь поддерживать заданную температуру, а полнофункциональный климат-контроль появится на УАЗах позже.

А как теперь смотрится «музыка»? Большой «двухдиновый» радиоресивер с CD-проигрывателем и телефонным bluetooth-интерфейсом, который ульяновцам поставляет компания Уралавтокомплект, предлагается уже в базовой комплектации Патриота и пикапа (такие машины стоят 548 тысяч рублей). Музыкальный модуль идеально вписан по месту и выглядит ну просто «по-инюмарочному!» Главное, не обращать внимание на то, что рукоятка регулировки громкости вращается без намека на обратную связь (выставляя уровень звука на ходу, постоянно промахиваешься), а чрезмерно контрастный жидкокристаллический дисплей в светлое время суток напоминает чер-



Пластиковый бокс с двумя крышками сделан очень качественно, а его защелки срабатывают как надо. Но вот под его вторым дном еще видны «обходные технологии»

ный квадрат Малевича. Звук? Можно, конечно, все свалить на дешевую китайскую акустику — выбиралась она, скорее всего, по типоразмеру, без оглядки на акустические особенности салона. Добавить выразительности «пластмассовому» тенору мне не удалось ни регулировкой тембра, ни на-

стройками эквалайзера. Но зато по протоколу bluetooth на штатную «музыку» Патриота можно передать аудиопоток с внешнего носителя, например с мобильного телефона. Да что там с телефона! На «синий зуб» Патриота мне удалось подцепить свой iPod Touch (продукция Apple не часто сопрягается с чужим



Аудиоресиверы для Патриота и пикапа поставляет компания Уралавтокомплект. За внешний вид этого устройства, его функциональный набор и интеграцию по месту ставлю «отлично», но над эргономикой и звучанием надо поработать





Разная форма подлокотников на передних дверях — это не конструкторский ляп и не технологический брак. Просто на водительском поручне заранее предусмотрено место для кнопочной станции стеклоподъемников — она переедет сюда в самое ближайшее время



Хлипких выдвижных подстаканников больше нет — «бар» переехал вниз



Набор регулировок для водительского кресла отменный. Но вращать рукоятки можно только при открытой двери



Ульяновские внедорожники никогда не страдали водобоязнью. А теперь штурмовать броды можно при поддержке современных технологий: hands free, bluetooth, протокол передачи аудиопотока A2DB...

оборудованием), причем «яблочный» плеер позволил управлять собой с помощью штатных кнопок на патриотовской магнитоле! Но вот в телефонном режиме hands free уральско-китайский моноблок разочаровал лингвистической подготовкой, отказавшись распознавать русскоязычные контакты из записной книжки телефона.

В общем, новый салон ульяновского Патриота мне приглянулся. Особенно после того как за три сотни километров «продубаса» по разбитому асфальту и грунту с ездой через броды и вывешиванием «в диагональ» в старых известковых штольнях интерьер не издал ни единого нового скрипа. С герметичностью салона и обеспечением микроклимата проблем тоже не было.

Жаль, ездые впечатления обновляться не захотели — и потому могу лишь подтвердить «фирменный» разброс качества. Один автомобиль сносно держит прямую, а на другом приходится ехать с постоянными подруливаниями. После первых пятисот километров пробега непременно загорается лампа «Check engine», начинают «гулять» обороты холостого хода, а из-за выборки зазоров в рулевом механизме криво встает баранка. Приемлемой тяги у двигателя как не было, так и нет: то, что бензиновый мотор 3М3-40905 плохо подходит для тяжелых ульяновских внедорожников, было ясно еще во времена доводочных испытаний Симбира. Итальянский турбодизель Iveco (AP №18, 2011) оказался

бесперспективным из-за устаревшего экологического класса Евро-3, вдобавок поставщик этих моторов решил строить свой бизнес в России отдельно от компании Соллерс. Остается надеяться на новый (или хорошо забытый старый?) дизель Заволжского моторного завода, созданный по образу и подобию итальянского, причем с запасом экологических характеристик — Патриот с таким мотором уже можно купить за 638 тысяч рублей. При рабочем объеме 2,2 литра новый заволжский мотор развивает 133 л.с. и уже на отметке 1800 об/мин выдает 270 Нм крутящего момента. Как себя ведет ульяновский Патриот с таким двигателем, мы постараемся выяснить в ближайшее время. □



Электрический «хвост» в перчаточном ящике — это USB-гнездо для подключения внешних носителей. Выглядит позорно, но ульяновские конструкторы уверяют, что совсем скоро разъем переедет на специальное место внизу центральной консоли. Там же будет аудиовход, слот для флеш-карт и дополнительная розетка на 12 вольт

