



ОПИСАНИЕ АВТОМОБИЛЯ

UAZ-2360

УПРАВЛЕНИЕ МАРКЕТИНГА
ОТДЕЛ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРОДУКТАМИ

г. Ульяновск, 2004 год

СОДЕРЖАНИЕ

1. КОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЯ	3
1.1. КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ АВТОМОБИЛЯ	3
1.2. ОСОБЕННОСТИ ИНТЕРЬЕРА И ЭКСТЕРЬЕРА	4
1.3. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ДИЛЕРОМ)	4
1.4. ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЯ	5
1. Ведущие мосты типа «Спайсер»	5
2. Двигатель	5
3. Раздаточная коробка	5
4. Трансмиссия	6
5. Шасси	6
6. Ходовая часть	6
7. Кабина	7
2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	8
2.1. ЧЕРТЕЖИ	8
2.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ АВТОМОБИЛЯ	9
2.3. ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ, УСТАНАВЛИВАЕМОГО НА УАЗ-2360	10

1. КОНСТРУКЦИЯ АВТОМОБИЛЯ

1.1. КОНСТРУКТИВНЫЕ ОСОБЕННОСТИ АВТОМОБИЛЯ

- Мощный двигатель ЗМЗ-409.10 с системой впрыска топлива и нейтрализатором отработавших газов удовлетворяет стандарту Euro II. Мощность - 128 л.с. - обеспечивает отменную динамику автомобиля. Трехточечная подвеска двигателя с новыми опорами позволяет кардинально снизить внутренний шум и вибрации.
- Импортное сцепление «LUK» дифрагментарного типа обладает высоким ресурсом и обеспечивает мягкое включение выбранной передачи. Устанавливается только на а/м с двигателем ЗМЗ-409.10.
- Пятиступенчатая коробка перемены передач обеспечивает лучшую избирательность и меньшие усилия на рычаге переключения. За счет оптимального набора передаточных чисел сокращается средний расход топлива.
- Мосты типа «Спейсер» с колеей 1600 мм, позволяет автомобилю уверенно двигаться как по асфальтированным дорогам, так и по бездорожью. Новые шарниры равных угловых скоростей, установленные в переднем мосту, улучшили маневренность машины за счет снижения радиуса разворота.
- Косозубая раздаточная коробка управляемая одним рычагом превосходит по своим характеристикам применявшиеся ранее раздаточные коробки.
- Дисковые тормоза на передних колесах барабанные механизмы на заднем мосту с автоматической регулировкой зазора позволяют эффективно останавливать загруженный автомобиль с любых скоростей, надежны и просты в обслуживании.
- Рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка» с гидроусилителем позволяет снизить усилия на рулевом колесе и исключить передачу толчков от дороги на рулевое колесо.
- Регулируемая по углу наклона рулевая колонка.
- Передняя пружинная подвеска и задняя – на малолистовых рессорах, обеспечивает высокую плавность хода.
- Радиальные шины и новые 16-дюймовые колеса.

1.2. ОСОБЕННОСТИ ИНТЕРЬЕРА И ЭКСТЕРЬЕРА

- Кабина автомобиля УАЗ-2360 – цельнометаллическая, двухдверная, двухместная. По уровню комфорта и шумоизоляции кабина аналогична салону внедорожника UAZ Simbir.
- Регулировка угла наклона спинки и поясничного подпора передних сидений помогают правильно распределить нагрузки на тело и сделать путешествия на дальние расстояния более комфортными.
-
-
- На выбор предлагается два новых вида панелей приборов: «классическая» (выпускается в стандартной комплектации) или «люкс», с современным дизайном и улучшенными потребительскими свойствами.
- С целью повышения потребительских свойств в дальнейшем предусматривается возможность установки дополнительных опций:
 - люк крыши;
 - предпусковой обогреватель;
 - фарочиститель;
 - электроблокировка дверей;
 - электростеклоподъемники.

1.3. ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ДИЛЕРОМ)

- Декоративные колпаки колес с эмблемой УАЗ.
- Защитные дуги безопасности.
- Легкосплавные диски.
- Тягово-сцепное устройство шарового типа.
- Откидные сиденья в кузове.
- Молдинги.

1.4. ПОДРОБНОЕ ОПИСАНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИИ АВТОМОБИЛЯ

1. ВЕДУЩИЕ МОСТЫ ТИПА «СПАЙСЕР»

Картер моста состоит из неразъемного литого картера главной передачи, запрессованных в него кожухов (чулков) полуосей и штампованной крышки картера. Отсутствие разъема в поперечной плоскости моста придает конструкции высокую жесткость, ненагруженность соединения крышки и картера уменьшает вероятность течи масла по стыку, а размещение главной передачи и дифференциала в едином картере обеспечивает высокую точность зацепления, бесшумность и более благоприятные условия для работы подшипников. Благодаря всем этим особенностям конструкции реальный ресурс мостов значительно возрос.

Кроме того, теперь для доступа к главной паре и дифференциалу совсем не обязательно демонтировать мост с автомобиля - достаточно просто снять крышку.

Обслуживание моста «Спайсер» сводится к поддержанию уровня масла в картере и периодической его замене, контролю за состоянием всех уплотнений и креплений моста к кузову и своевременному устранению возникающих осевых зазоров в подшипниках ведущей шестерни и дифференциала.

Что касается переднего моста, то в его конструкции применены современные шарниры равных угловых скоростей (ШРУС) типа «Бирфильд», которые гораздо долговечнее шарниров старой конструкции («Вейс»).

Использование шаровых опор вместо шкворней и колес с вылетом 40 мм (ET=40 мм) позволяет:

- снизить и стабилизировать момент сопротивления повороту;
- улучшить стабилизацию управляемых колес на всех скоростях движения автомобилей;
- повысить устойчивость и управляемость автомобилей;
- повысить ресурс шаровых опор;
- улучшить ремонтпригодность всего узла в целом.

2. ДВИГАТЕЛЬ

4-цилиндровый, рядный; 16-клапанный с верхним расположением двух распределительных валов, с гидрокомпенсаторами зазора в приводе клапанов и гидронатяжителем цепи-привода ГРМ; с системой впрыска топлива, при установке нейтрализатора отработавших газов удовлетворяет стандарту Euro II, объем 2690 куб.см; степень сжатия 9,0; номинальная мощность. – 94,1(128)/4400 кВт (л.с.)/об. мин; максимальный крутящий момент 217,6 (22,2)/2500 Н.м. (кгс.м.)/об. мин.; топливо – бензин АИ-92.

3. РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА

Косозубая раздаточная коробка унифицирована с традиционной РК и содержит 11 оригинальных деталей. Основным отличием КРК от традиционной РК является наличие косозубых шестерен,

вместо прямозубых, необходимых для передачи вращения на передний мост автомобиля. Это позволяет снизить уровень шума на 8-10 дБа по сравнению с традиционной РК.

Применение роликовых подшипников вместо шариковых позволило повысить грузоподъемность подшипников в 2 раза. КРК рассчитана на применение на автомобилях УАЗ двигателей с крутящим моментом до 30 кгм, что на 60% выше возможностей традиционной РК. В эксплуатации обслуживание КРК заключается в своевременной замене смазки согласно инструкции по эксплуатации автомобиля.

4. ТРАНСМИССИЯ

Полный привод, с возможностью подключения переднего моста; раздаточная коробка – механическая, двухступенчатая: I. - 1; II. - 1,94; коробка передач – механическая, пятиступенчатая с синхронизаторами всех передач переднего хода: I. - 3,616; II. - 2,579; III. - 1,516; IV. - 1; V. - 0,855; задний ход - 3,875; главная передача - 4,625.

5. ШАССИ

Рама – штампованная, сварная, лонжероны швеллерного сечения с усилителями, снабжена поперечинами, передними и задними буксирными проушинами. Подвеска – зависимая: передняя – пружинная с двумя продольными рычагами и поперечной тягой со стабилизатором поперечной устойчивости, гидравлическими амортизаторами телескопического типа двустороннего действия; задняя – на двух продольных полуэллиптических малолистовых рессорах и гидравлических амортизаторах телескопического типа двустороннего действия.

6. ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Передние тормозные механизмы – дисковые, с двумя цилиндрами, с плавающей скобой. Задние тормозные механизмы – барабанного типа, с одним цилиндром, с автоматическим регулированием зазора между накладками и барабаном. Диаметр передних дисков 29,4 см., задних барабанов 28 см. Привод тормозов – двухконтурный, гидравлический с вакуумным усилителем, в контуре задних тормозов имеется регулятор давления. Стояночная тормозная система с барабанным тормозным механизмом, расположенным за раздаточной коробкой и действующим на задний карданный вал, имеет ручной механический привод. Рулевое управление - с гидроусилителем, встроенным в рулевой механизм, с промежуточным карданным валом и шлицевым соединением. Рулевой механизм типа «винт-шариковая гайка». Передаточное число механизма – 17,3. Два топливных бака емкостью по

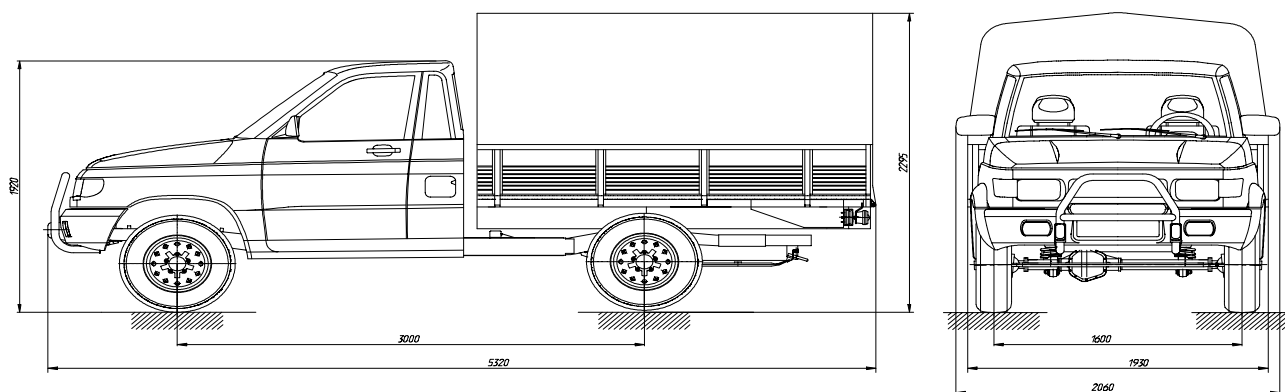
42,5 л каждый. Колеса –6Jx16 штампованные стальные, с неразъемным ободом. Шины – пневматические, радиальные, 225/75R16.

7. КАБИНА

Двухдверная, двухместная, оснащена панелью приборов типа 3160 и регулируемыми комфортабельными сиденьями.

2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

2.1. ЧЕРТЕЖИ



2.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ АВТОМОБИЛЯ

Максимальная скорость	130 км/ч
Расход топлива при 90 км/ч	9,7 л/100 км
Контрольный	9,2 л/100 км
База	300 см
Колея	160-160 см
Дорожный просвет	21 см
Мин. диаметр поворота	
Внутренний	9,5 м
Внешний	14,6 м
Емкость грузовой платформы с тентом	6250 куб.дм
Длина	533,8 см
Ширина	213,5 см
Высота	236 см
Масса снаряженная	1975 кг
Масса полная	2775 кг
Крутизна спуска	300
Крутизна подъема	300
Преодолеваемый брод	0,5 м
Максимальный угол крена	350

**2.3. ХАРАКТЕРИСТИКИ ДВИГАТЕЛЯ,
УСТАНОВЛИВАЕМОГО НА УАЗ-2360**

ДВИГАТЕЛЬ	Инжекторный ЗМЗ-409.10
Рабочий объем	2,7 л
Степень сжатия	9,0
Номинальная мощность брутто л.с. (кВт)	128 (94,1) при 4400 об/мин.
Макс. Крутящий момент Н.м. (кгс.м)	217,6 (22,2) при 2500 об/мин.
Используемое топливо	АИ-92
Расход топлива (90км/ч)	13,2 л/100км
Максимальная скорость км/ч	130