

УАЗ — Lurkmore

У нас ~~не курят~~ не матерятся.



Эта статья часто становится объектом **войны правок**. Кроме того, её периодически **рейдят интеллектуальные** большинства. Поэтому, если вы заметите здесь **некошерные**, на ваш взгляд, вещи — просим не кидаться, сломя голову, восстанавливать справедливость и тем самым разжигать новый **срач**. Без сопливых разберемся.

К вашему сведению!



В этой статье мы описываем само явление отечественного внедорожника, а не составляем списки плюсов и минусов каждой отдельной гайки агрегата. Ваше мнение о том, что есть говно, здесь **никому не интересно**, поэтому все правки с упоминанием всяких замечаний «авторитетных» анонимусов в стиле форумчанского «ты хуй» будут откачены, а их авторы — расстреляны на месте из реактивного говномета, for great justice!

«— На автомобиле, именуемом в народе «козел», к месту происшествия подъехали **люди**, именуемые в народе тем же словом... »

— Анекдот

«— УАЗ: застрянет там, куда другие не доедут »

— Анекдот

« УАЗ это уникальный аппарат, с виду напоминающий автомобиль, который дарит ощущение счастья три раза:

первый, когда ты его купил, пересев с недопривода; второй, когда первую хорошую зиму перетаскал на тросу из сугробов весь иномарочный автопарк своего района; и третий - когда ты, наконец-то, избавился от него, за сумму большую, чем необходимо для покупки пары пива!

»

— Суровая правда жизни

УАЗ (*бобик, бобон, козёл, батон, дристонёр, УАС, уазик, буханка*) — **расовый советский** полноприводный автомобиль повышенной проходимости производства Ульяновского автомобильного завода. Создается путем вырубания из цельной болванки чугуния. Авто для настоящих мужиков.

Обычно под ним понимается армейский, колхозный, **ментовозный**, а нынче уже полицейский и т. п. классический «козёл» семейства УАЗ-469 (постсоветское наименование — 3151).

Практически всегда определение расширяется на истинный древний «козёл» — ГАЗ-67Б, и новый УАЗ-3163 Патриот.

Совсем расширенное понимание включает и семейство УАЗов — грузовиков и автобусов (**тысячи их**, самые разные модели), но обычно они всё же выделяются в отдельные «буханки» («бухлобусы») и «головастики».



Бобик в естественной среде обитания

История

У истоков истории сабжа, как и следовало ожидать — культовый советский говномес, разработанный для

нужд исключительно армии. Главная фишка УАЗа и, одновременно, самый распространенный миф о нем — неубиваемость автомобиля, несмотря на все старания его водителя.

Исторически машина ведет род от ГАЗ-61 — первого в мире внедорожника с цельнометаллическим кузовом, созданного еще в 1938 году.

В марте-апреле 1941 года прошел полевые испытания ГАЗ-64 — более простой для производства вариант ГАЗ-61. В августе 1941 года была уже собрана первая партия. Всего же этих автомобилей было выпущено 238 штук.

В 1942 году был разработан и поставлен на поток ГАЗ-67. Как только в Красной Армии эти машины не назывались: и «козёл», и «пигмей», и «блоха-воин», и «Иван-Виллис». В Польше, к слову, было в ходу уважительное «Чапаев».

Объёмы производства ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б в годы войны были сравнительно невелики — 4851 ед., что составляло менее 1/10 от поставок в СССР ленд-лизовских Willys MB и Ford GPV, так как основное внимание уделялось производству броневедомоцикла БА-64Б, с которым джипы были довольно широко унифицированы.

В 1953 году на ГАЗе был выпущен ГАЗ-69, в 1954 году для наращивания производства ГАЗ-69 начали собирать в Ульяновске под той же маркой ГАЗ-69 (собственно от этого и пошел главный вопрос ньюфагов: "Почему машина называется ГАЗ-69, а на капоте красным по оливе написано "УАЗ", так то!)

После 1956 года Ульяновская мастерская стала единственным местом, выпускающим сей автомобиль, за что он в награду уже получил право гордо носить на капоте шильдик «УАЗ». Именно вследствие этого за УАЗом-469 первое время закрепилось погоняло «газик», хотя к Горьковскому автомобильному заводу данное самодвижущееся изделие не имеет никакого отношения. Это уже целиком и полностью УАЗовская поделка.

Особенности

В основном данные особенности относятся к классическому Козлу без всяких свистелок и перделок.



Транспорт таксистов в Карпатах

УАЗ — машина^[1]:

1. маневренная как в городских, так и внедорожных условиях;
2. простая, любая неисправность устраняется с помощью кувалды, лома, проволоки, гвоздей, ну и, конечно, такой-то матери прямо в лесу (самый распространённый миф);
3. ремонтпригодная: нет такой детали в УАЗе, которую нельзя бы было заменить; даже имея в гараже ржавый болт, вы уже можете потихоньку собирать УАЗ, дополняя этот болт соответствующими частями;
4. проходимая;
5. дешёвая (да-да пока ещё дешевле Toyota Land Cruiser, однако идиотизму нет предела);
6. экономичная, по сравнению с другими видами внедорожников с бензиновыми двигателями;
7. начинающая гнить на этапе сборки и до полного разложения;
8. обладающая удивительной ненадежностью — с одной стороны, у него может вытечь масло, или накрыться сцепление без видимых на то причин, что, впрочем, не мешает ему вполне спокойно доехать до гаража, а с другой стороны, есть информация, что при наезде на мину отлетевший мост остается в пригодном для дальнейшей эксплуатации состоянии (шутка)^[2];
9. обладающая музыкальными тормозами: при нажатии на педаль тормоза и последующем замедлении автомобиля раздаётся характерный громкий писк, иногда способный оглушить всё живое на протяжении своего тормозного пути (что обычно связано с попаданием грязи или песка в тормоза). Вследствие чего намерения водителя УАЗа можно определить не только на глаз, но и на слух. Впрочем, некоторые другие машины тоже со временем начинают пищать — когда изнашиваются колодки, но УАЗики грешат этим чуть менее, чем все, причём практически вне зависимости от возраста (на Патриоте, правда, пока не замечено).

Глубокая вера в свой автомобиль очень часто подводит всех владельцев УАЗа, в результате особо самонадеянным приходится пиздовать даже не за трактором, а за танком. Или сразу за ~~Камазом~~ с базы вторчермета Шишигой. Для школоты: чтобы ездить на УАЗе, нужно иметь яйца, так что перенесите свое внимание на что-то другое.

Разновидности

Несмотря на простоту сего агрегата он имеет подвиды:

УАЗ-469 — «Бобик», «Козёл» и т. п.

Обычный УАЗ, включает в себя все модели от основания УАЗ-469 до 31519.

Название «Козёл» первоначально принадлежало винрарным ГАЗ-69 и ГАЗ-69А, после прекращения производства газонов они еще долго колесили по стране, а потому новому УАЗ-469 сначала дали народное название «Бобик» за некоторое сходство передка с мордой довольного дворняги, и задорную прыгучесть на грунте. Позже, с выпиливанием с дорог большей части 69-тых, более точная кличка «Козёл» перекечевала к УАЗу.



Изначально увидел свет тентованный УАЗ-469 с простым (то есть, пиздец каким убогим) салоном. Первоначально разрабатывался как самодвижущийся агрегат для транспортировки военного начальства по необъятным полям территории вероятного противника, десантирования с парашютом, помещения в транспортный вертолёт и щели между плавающими танками на борту десантного корабля. При необходимости использовался как малый артиллерийский тягач.

Сферический «Бобик» в вакууме

Исходя из этих задач, длительная эксплуатация машины даже и не планировалась. Ведь если танк живет на поле боя несколько минут, то что спрашивать с «одноразового» козлика? Он просто должен доставить на поле боя (увезти с места десантирования) будущих, посмертно награжденных, героев. Соответственно, материалы для изготовления машины подбирались недорогие и не очень качественные. С технологией обработки тоже не сильно заморачивались (отсюда низкий ресурс агрегатов и быстрое загнивание кузова).

Так что хаять советских автоконструкторов не надо, они сделали именно то, что просили военные. Но все же бобики, собранные в совке, были сделаны качественнее нынешних, остались и такие экземпляры, которые самостоятельно передвигаются по сей день, и даже гниют не так быстро, как нынешние.

Вероятный противник, сцуко, все не напал, и позднее было выпущено еще две разновидности: УАЗ-469Б — на более ходовых «колхозных» мостах без повышающих дорожный просвет «армейских» колесных редукторов, для транспортировки районного начальства по «дорогам местного значения», представлявшим в то время тупо бездорожье; и УАЗ-469БГ — санитарный бобик, справа от водителя было складное сиденье, над которым устанавливались носилки. Качество изготовления, не гоняясь, оставили прежнее.

Модельный ряд 31512—31519 представляет собой тот же 469-й, но выпускающийся для всех желающих строителей коммунизма. Разница между моделями — в наличии железной крыши, варианте мостов (военные или колхозные), а также в модели и мощности двигателя.

UAZ Hunter, он же Охотник, он же Гюнтер

О выходе завода УАЗ на новый международный уровень громко и пафосно сообщает написание бренда на латинице.

В восьмидесятых УАЗ начал срач по поводу того, что производство классического Козла убыточно (особенно эпичной военной версии), а создание из него русского гелендвагена привлечет немеряно покупателей. Как позже выяснилось, не зря — когда чуть позднее, уже в девяностых, обновленный Козел добрался до народных масс, он стал настоящим хитом продаж.



По сути, Хантер является всё тем же военным козлом, но уже для более обеспеченных колхозников, и основной начинкой отличается чуть менее, чем никак. Но отличия всё же есть:

Сферический Hunter в вакууме, все пластиковые перделки в наличии

- инжекторный движок ЗМЗ-409.10 (в ранних моделях весьма зажористый карбюраторный), а для эстетов дизельный 514.3 того же ЗМЗ;
- передний мост теперь на пружинах с тягой Панара, а не на рессорах.
- мосты «Спайсер» — менее живучие, но не так оглушительно воюющие на дороге, доселе доступные только ментам;
- дохера пластика снаружи, что нехило усиливает прогнивание кузова и уменьшает таранные качества, но дополнительно улучшает и без того совершенный внешний вид сабжа;
- небольшое увеличение комфорта салона:
 - пластиковые накладки на панель;
 - вместо поворотных форточек теперь сдвижные;
 - «удобный» руль с повышенной эргономикой — тоненький, пластмассовый, гнется взад-вперед — красота!;
 - улучшенная шумоизоляция, которая выражается в том, что УАЗ перестал быть неебически шумным, и стал просто шумным;
 - и О БОЖЕ, УЩИПНИТЕ МЕНЯ! СИДЕНЬЯ С РЕГУЛИРУЕМОЙ ПОЯСНИЧНОЙ ОПОРОЙ!

В остальном это всё тот же военный козёл, ориентированный на колхозную, быдло-ментовскую и военную публику, не залазющую в совсем уж сильные говны, а предпочитающую ошиваться на дорогах и проселках до 2-3-й категории.

Краш-тест Mercedes G-wagen (реклама)

Зарубежное...

УАЗ Patriot, краш-тест, реклама

... наше, найди десять отличий

Реинкарнация УАЗ-469

К маю 2010 года, в связи с перманентным падением спроса на обвешанный пластиком Хунтер, было возобновлено производство классического УАЗ-469 (315196 с крышей и 315196-110 с тентом!!!), правда, с небольшими доработками по многочисленным просьбам колхозников, охотников-рыболовов, уазеров со стажем (которым только дай прикрутить к чему-нибудь колёса от танка и выпустить в лес), ментов и ЧОПовцев. Несмотря на свою внешность, не меняющуюся в течение более чем 50 лет «развития» модели, обладает весьма сомнительными ходовыми качествами: усиленным 112 л. с. (вместо 75), но «экономичным» движком ЗМЗ-4091 (15-25 литров бензина на сотню и 1-2 литра моторного масла на тысячу км по дорогам и говнам), колхозными мостами «Тимкен» и четырёхступенчатой КПП.

Бытует мнение, что снятие этой модели с производства и последующее возобновление было проведено с одной, вполне банальной целью: поднять цену на самую популярную и дешёвую модель УАЗа почти в полтора раза, ибо возврат производства для поднятия продаж даже сопровождался лютым запугиванием пациентов о малой серии раритетного 469-го.

Ну, правда, есть и ещё одно мнение. В 2008 году Land Rover отпраздновал 60-летний юбилей, в связи с которым была выпущена маленькая партия самой старой модели марки, Defender — 60th Anniversary SVX. Ровно год спустя, в 2009 году, 30-летний юбилей отметил мерседесовский G-Klasse, к годовщине которого Mercedes-Benz разродился не менее брутальным G 280 CDI Edition 30 Pur. Обе машины какбэ олицетворяют незыблемость традиций (в английском случае) и возврат к истокам (в немецком), старомодными железными бамперами по кругу и демонстративным отсутствием всяческих свистоперделок. Видимо, ульяновские маркетологи просекли тренд, потому что в 2010 году мы с радостью узнали о выпуске УАЗа за славным номером 469. Вуаля! Академическая иллюстрация пословицы «Куда крестьяне, туда и обезьяне».

UAZ Patriot

Он же Патриот, Патрик, Патр, Патрикей, ПУТриот, пЕДРиот, в общем поцреот и т. д. — следующая грязная инсинуация, попытка Ульяновского Автозавода выпустить нечто новое для своей целевой аудитории. Но! Почему, сука, машина для русских людей называется PATRIOT? Неужто задумали продавать за границу? Сие тайна великая есть, на официальном сайте тему названия русской машины латинским шрифтом обходят стороной. Русофобы, хуле!

Для тех, кто не знал по причине малолетства, или же забыл из-за старческой деменции и пристрастия к алкоголю, уточню — данное изделие есть не что иное, как УАЗ «3162-Simbir», подвергнутый внешнему и внутреннему дэбилдингу, в котором корейская КПП Dymos самое заслуживающее уважение конструктивное решение, а в остальном это всё тот же самый УАЗ-3162 образца 1999 г.

Только теперь всем желающим предлагают купить это чудо не за десять тысяч вечнозелёных, а за семнадцать. А с дизельным двиглом в топовой версии вообще за двадцать три с половиной! Но весь лулз в том, что быдло-то хавает. Вывод: зомбоящик и ZOG-реклама рулят.

Внешним видом данное создание рук человеческих напоминает нечто среднее между Simbir и Prado, с большим перевесом в сторону первого. Автомобиль немного более угловатый, более проходимый (хотя это и спорно), имеет несколько более мягкую и эффективную подвеску по сравнению со старыми моделями УАЗов.

Также из плюсов можно выделить разве что довольно качественно скопипизженные сиделки от южнокорейского джипа SsangYong Rexton, ИЧХ, после банкротства SsangYong православная компания Sollers (бывший ОАО «Северсталь-авто»), производящая УАЗы, купила производство Rexton и других моделей SsangYong, гордо объявив о предстоящем «унифицировании» оригинала и недокопии.



Тот самый старший брат Patriot'a — УАЗ-3160 — «перспективный» российский внедорожник 90-х и по совместительству Patriot Sport в младенчестве



А это уже сам Patriot в первые годы жизни и ещё некошерно именуемый УАЗ-3162

Таким образом, возникает, в общем-то, идеалистическая официальная картина о хорошем отечественном автомобиле за свою цену. Однако всё не так радостно, ибо, к несчастью, минусов, мягко говоря, предостаточно.

Как и все УАЗы, Patriot страдает исключительно низким качеством сборки и материалов. Не мешало бы доработать ШОПК (шаровую опору поворотного кулака). Для профессиональных гонщиков дятлов, любящих лихачить на скорости over 9000 — поставить движок помощнее. А ещё заменить дешёвый хлипкий пластик, довести корпус и ещё много, много всего.

Особо интересно, что вначале даже на выставочных образцах «Пэтриотов» в углах на месте стыка крыши, задней и боковой стенки располагались полоски черного кожзама, размером 3×5 см, под которыми тщательно скрывались отверстия для хранения спичечных коробков. Это давало хороший повод для троллинга УАЗовских продавцов, так как тыкая пальцем в кожзам и скромно интересуясь «А зачем эти кусочки? И каково их назначение?» можно было наблюдать у объекта троллинга мгновенную потерю интереса к общению и даже попытку судорожно испражниться кирпичом.

Такое количество мест, требующих **доработки напильником**, некоторое время было большой мозолью всех первых владельцев этого железного чуда-юда. Поняв, что так дело не пойдет, менеджмент УАЗа преодолел свою лень, и после долгих потуг всё-ж таки произвёл некоторый рестайлинг Patriot'a. Качество сборки стало заметно лучше, да и мелочи всякие исправили, из разряда самых дебильных и очевидных.

Но и после таких преобразований сабж не смог стать хотя бы относительно годным вседорожником. Не только для тех, кому религия не позволяет купить «праворульный хлам» типа Suzuki Jimny, Toyota Hilux Surf или Toyota Land Cruiser 80, которые не требуют ни малейшего напильника для повседневной жизни. Для покатушек по говнам Patriot требует доработки БОЛЬШИМ напильником, да еще с сопутствующим вливанием нехилого количества бабла.

По большому счету, покупка Патриота — это лотерея. Качество машины зависит от степени похмельности сборщиков, честности поставщиков запчастей, фазы Луны и положения дрейфующих льдов в Антарктике. Попадают как хорошие, годные экземпляры, так и чистойшей воды брак, возвращаемый счастливыми покупателями в автосалоны со скандалом, битьем посуды и красными соплями. Но даже те автомобили, которые доставляют мало **хлопот** своим владельцам, в любом случае требуют обязательного осмотра и доводки, со сменой и дополнительным нанесением смазочных материалов везде. Антикоррозийная обработка приветствуется и, пожалуй, является обязательным условием, так как саморазложение кузова сабжа почему-то начинается ещё в стенах родного завода.

В 2008 в серию пошел UAZ Pickup — тот же Patriot, но с кузовом. Также было налажено производство UAZ Cargo — нечто с кузовом от Головастика, раньше обладавшее кабиной от Симбири, а теперь получившее кабину от Patriot. Каким идиотам нужно это крокозябро — непонятно.

В 2010 году появился Patriot Sport, но уже с января 2011 его производство было «приостановлено», догадайтесь почему. Корпус был укорочен на 36 см, дабы влезал в гараж, **ИЧСХ** спортивного в нём только оказался по-спортивному тесный салон, в который нормальный человек влезть, не сделав бочку, хоть тресни, не может. В действительности, этот «новый» Patriot Sport — короткобазная модель УАЗ-3160, сходявшего с конвейера ещё в далёком 1999 году, а нынче внезапно модернизированная путём приделывания морды от Patriot'a и с некими додрочками от оного. Что интересно, короткая модель 3160 появилась раньше удлинённого 3162, однако переделке в Patriot'a короткообразное чудо подверглось почему-то намного позже своего длинного собрата.

И как всегда, весь этот идиотизм происходит во всё том же ракурсе традиционной политики завода гордо выдать старое за новое, не забыв сменить ценник в сторону подорожания. Хотя в целом, данной болезнью поражён весь отечественный автопром полностью. При всём при этом абсолютно непонятно, отчего, например, после постановки на кастрата Sport подножек, рэйлингов и дополнительного отопителя салона его цена будет сравнима с ценой обычного большого Patriot'a, у которого эти додрочки установлены на заводе. Хотя даже **чугуния** металла на обе машины израсходовано явно разное количество.



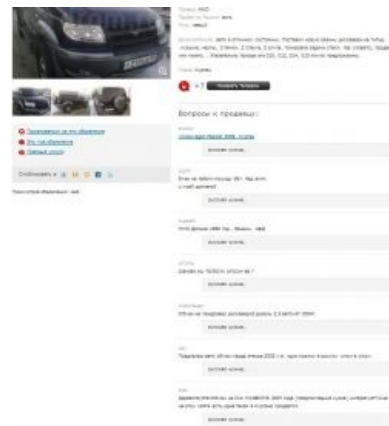
Он даже может быть таким пикапом



Кастрированный поцреот



Сабж после суровой доработки напильником



Все мечтают поменяться на Патриота

В 2012 и 2014 годах были произведены очередные рестайлинги - соответственно, обновился салон и внешний вид. Олдскульные УАЗоводы срут кирпичами - в салоне теперь приятно находиться, а бампером, который теперь крепится не к раме, а к крыльям, деревья теперь **не повалишь**. Ждём продолжения **драмы**.

Опять в воздухе начинает витать: «И кому это нужно?». Ответ на этот риторический вопрос **явен, однако действительность непонятным образом доказывает обратное**.

А суть, как и со всем остальным отечественным автопромом, проста — надежда на то, что в Этой Стране кто-то однажды возьмётся за ум и сделает что-то сам и с достойным качеством, жива в умах лишь кучки совсем уж упертых оптимистов-поцреотов, заставляя этих людей верить даже **плохо выдуманым рассказам и байкам про сверхнадёжность этого авто**. Остальное же население уже много лет говорит прямым текстом, что отечественные автозаводы давно пора переводить на сборку иномарок, и не париться по поводу Patriotizma, и прочей восторженной хуйни. Не летать лягушатам под облаком.

Алсо, краш-тест (смещённый удар о деформируемый барьер на скорости 64 км/ч), опубликованный в **АвтоРевю № 12 за 2010 г.** показал, что даже недефолтный Patriot с ABS и пластиковыми примочками и додрочками, за которые нужно выложить двадцать с лишним тонн вечнозелёных джорджиков, в плане безопасности — то же самое унылое говно, что и его праотец 469 (см **АвтоРевю № 22 за 2004 г.**), и родной брат Simbir (см **АвтоРевю № 22 за 2003 г.**). Однако, существует мнение, что в реальных краш-тестах на трассе он таки ведет себя **иначе**, поскольку препятствие в большинстве случаев представляет из себя не бетонную плиту, прикрытую «алюминиевыми сотами», а хорошо сминаемый кузов автомобиля. В итоге кузов УАЗа не срывается с рамы, как это было на тестах, а остается привинченным к оной, делая тяжелое и большое авто оплотом безопасности для водителя и пассажиров. Истина же, как это часто с ней бывает, находится где-то посередине. Хитрожопые уазовцы сэкономили на болтах, крепящих кузов к раме, и вместо калёных закурили китайским дешманом. Желающим таранить стены рекомендуется замена оных.

И все же срыв кузова с рамы для современной машины — таки полный пиздец. Руль при этом мягко входит в челюсть водителю на скорости 64 км/ч с последующим отделением головы последнего от его туловища. Пассажир в это время выполняет самотрепананцию ап удобный, и изумительно жесткий поручень между бардачками. Что самое смешное, данный краш-тест проводился с подачи самого производителя для доказательства крутизны новой самоходной повозки, а потому техническое состояние приговорённой машины обеспечивала аж целая бригада ульяновских работяг и представителей Bosch. После теста вся эта пиздобратия вместе с руководством завода ходила как в воду опущенная. Такие дела.

Увидев результаты теста, обиженные владельцы и поклонники обосранного сабжа тут же заявили, что тест был заказан **АвтоВАЗом** для обсирания сурового конкурента тольяттинской «Шевроле-Нивы», да и вообще во всём виноват **ZOG**. Вдобавок в интернетах уазоводы и отдел рекламы УАЗ начали форсить **некий краш-тест**, на котором якобы кузов отнюдь не сорвало с рамы, однако так и непонятно, где и кем делался этот тест, и ничуть не более понятно, отчего автомобиль вел себя так, как будто ему всё лишнее отпилили, а всё нужное, наоборот, дополнительно приварили намертво.

В общем, люди делятся на тех, кто считает, что «Патриот» — это очень, очень круто, и тех, кто не понимает — как за этот сильно устаревший и далеко не самый удачный автомобиль можно отдать **СТОЛЬКО** неиллюзорных денег.

В отдельную касту выделяются те, кто поверил в то, что в Этой Стране всё-таки смогли сделать автомобиль, но на личной жопе внезапно убедился, что как ни крути, а отечественный автопром полное **УГ** и люто возненавидел его окончательно и навсегда, вопя об этом на каждом виртуальном углу с приложением фото и видео.

И еще, по слухам, девизом работников УАЗа является: Мы из каждого «козла» сделаем «патриота»!

Существуют, правда, и те, кто кагбэ ездит и доволен... но, как говорится: «слесарю-слесарево».

Коммерческие УАЗ-452, они же буханки, батоны или головастики

Данный шедевр автомобилестроения не только до сих пор выпускается, но делает это в практически в неизменном виде с 1959 года!!!

(*Спойлер*: Правда, привычная нам морда с трапециевидной сеткой и выдвигаемым воздухозаборником была запилена только в 1966; до того выпускалась версия под погонялом "УАЗ-450" и с решёткой между фарами ака "ноздри".) Глобальному рестайлингу регулярно подвергалось только паспортное наименование данной самодвижущейся повозки [1], что порождает концентрированные потоки **НЕНАВИСТИ** при попытке загуглить рекомендации по ремонту, поскольку в каждой следующей теме автомобиль называется уже по-другому.



Сферическая «Буханка» в вакууме

Буханками именуется все сараи с колесами, отличающиеся друг от друга только количеством окон и сидений. В военной практике медицинские буханки именуется таблетками, а врачи в них, соответственно — шприцами.

Головастиками именуется все аналогичные агрегаты, обладающие

бортовым кузовом.

У слесарей-кунов головастика иногда называются Додж, почему именно так — для многих тайна, покрытая мраком. Хотя можно предположить, что это пошло от поставлявшегося в СССР в годы войны по ленд-лизу [Dodge WC-51](#), который мог быть первым джипом с бортовым кузовом, с которым ознакомились советские слесари. Однако сие не может рассматриваться как полноценная версия, ибо тогда непонятно, как относиться к полуторкам и прочим рабочим машинам, иногда даже представленным в те годы более широко, чем заокеанские внедорожники, практически полным составом отправленные на родину после окончания войны. (Кроме бортового кузова, у них есть еще одно сходство - максимальная полезная нагрузка в 750 кг, т.е. 3/4 тонны; собственно, в этой стране WC-51 так и называли, Додж 3/4). Вполне возможно, разгадка более проста, и связана с тем, что в представлении быдла все американские сантехники, слесари, строители и прочие работяги в обязательном порядке ездят только на пикапах, в том числе и на Dodge, за неимением же своего православного пикапа таковым стали считать УАЗ-головастик.

Откровенно колхозные автомобили, причём с весьма большим КПД по сравнению с обычными уазиками — в случае ненадобности машины в ней можно завести свиней или кур.

Имеет недостижимую для любого микроавтобуса проходимость, спокойно преодолевая целину с 40-сантиметровым слоем снега, или следуя по такой же глубины колее лесной дороги в колонне груженых УРАЛов, вылезая из говн без лебедки и тягача. Производится до сих пор потому, что аналогичной замены нет и не предвидится (да и на хер она нужна, когда запросом целевого покупателя данный агрегат отвечает практически полностью?). Анонимус как-то ночью застопил такую, когда она перевозила овец с горных пастбищ с горы вниз, в поселок Эльбрус. Дорога там кривая, косая и усыпанная битыми камешками нормального такого калибра. Так вот — агрегат пер и не морщился. Винрар, однозначно.

Смысл прост — за ОЧЕНЬ малые деньги мы получаем уже не то чтобы некоторое подобие сарая, а именно сарай на колёсах в прямом смысле этого слова. Весьма полезная машина, позволяет спиздить до 750 кг различной утвари, хотя бьют слухи, что на медицинской буханке как-то раз было упёрто около тонны цемента и кирпичей со стройки олимпийских объектов в Сочи, а также спизжена партия дешёвых презервативов из Тайваня. Анонимус лично перевез в таком 1326 кг металлолома в пункт приема, однако тормозил при этом только благодаря возросшим силам трения качения, ну и еще немного движком. Другой анонимус, после установки производящихся некоей ульяновской шарашкой подпрессорников, лично возит на бухлобусах из [Нерезиновска](#) груз весом 2-2,5 тонны, хитро посмеиваясь над обладателями «Валдаев» / «Бычков». А секрет прост — он находится в категории «В», и может благодаря этому факту невозбранно въезжать в центр вышеуказанного населенного пункта, обладая в качестве бонуса ПОЛНОЙ АБСОЛЮТНОЙ невидимостью для работников [ГИБДД](#) этой страны. Да, ещё и ездит непристегнутым — во-первых это действие в данном авто нелепо по своей сути, а во-вторых, в 1958 году советские инженеры хоть и знали о заморской диковине под названием «ремни безопасности», но справедливо рассудили, что их конструкции сия прибулда и нахуй не нужна по причине выпиливания водителя даже при слабых лобовых ударах из отсутствия спасительной длинной «морды» (которая у простых авто имеется и при авариях гасит удар деформацией). Третий Анонимус, в бытность службы своей в «доблестных» войсках ДНР (добровольцем с рашки) получил сей подарок, в качестве машины взвода связи. И как то во время очередного обрыва линии понесся на нем по холмам (прыгая ака козлик, от куда сука видать и название), со скоростью 70км. И таки нашёл свою мину. Лузл в том, что Буханка умудрилась проскочить ее до взрыва, кой рванул уже позади, поцарапав краску...WIN

В советское время существовала практика построения т. н. барбухаек — авторемонтные заводы ставили свои кузова на шасси головастика. Наиболее известные барбухайки изготовлял АПВУ (Псковский Авторемонтный завод). Например АПВУ-01 обладал при внешнем виде обычной буханки кузовом, сваренным из профиля и обшитым практически листовым железом, кабиной от головастика, полом из бакелитовой фанеры, плюс к тому пассажирский салон обладал мягкой обивкой, относительно удобными креслами и раздвижными окнами. Мечта



Jeep FC. Совсем не похож



Унылая попытка
пластиковой смены имиджа
бухлобуса



Такой бухлобус



Новый UAZ Boohanca



Краш-тест апстену. Даже
стекло не треснуло!

[Жесть! УАЗ-буханка 2015](#)
Буханка уже не торт

обычных буханководов.

Также головастики и «полбуханки» (головастик с двойной кабиной или буханка с кузовом) до сих пор можно встретить в коммунальном хозяйстве, ибо живучие, суки.

В древних карбюраторных версиях существовала примочка в виде охрнительного кумара. Старик анонимуса даже предлагал запускать в бобика [токсикофагов](#).

Ну и по моделям: собственно 452 (с 1985 именуется 3741) — фургон, 452А (3962) — «санитарка», 452В (2206) — микроавтобус, 452Д (3303) —

бортовой грузовик. С развалом Совка были запилены ещё три модификации: полугрузовой 3909 (грузовой отсек фургона был сокращён ради ещё трёх мудаков в салоне), грузопассажирский 39625 (был получен из санитарки путём выпиливания носилок и установки вместо них откидных лавочек) и 39094 (тот же «головастик», но 5-местный). [ЧСХ](#), по наблюдениям Анонимуса, именно эти три новодела (особенно — 39625) ныне являются наиболее распространёнными версиями «буханки».

Как нетрудно заметить из вышесказанного, реально из всего семейства микроавтобусом является только 2206, всё остальное — грузовые версии. Однако среднестатистическому народу похуй и он считает микроавтобусом любую «буханку», вне зависимости от её предназначения.



Итальянский кемпер на базе головастика

Ещё один итальянский кемпер для продвинутых [туристов](#)

Домик на колёсах для любителей комфорта... и тоже от макаронников

Прочие

Существование УАЗа при Совке сопровождалось постоянным созданием новых проектов в виде шестиколёсных буханок, плавающих буханок, лыжно-гусеничных снегоходных буханок и даже седельных тягачей-головастиков.

Различная проектная НЕХ, не пошедшая в серию :



Трёхосная буханка — мечта рыболовов-литрболистов

Седельный головастик для будущих дальнобойщиков

Что то повышенной проходимости.

Лыжно-гусеничный вариант.

С кунгом.

[Kolbasa \(BT-3 track\)](#)

Головастик решительно овладевает говнами

[УАЗик с газовыми баллонами протаранил "Космос"](#)

Террор-буханка



Для ЖД маньяков.

Подпись говорит сама за себя. Однако...^[3]

Проект от стороннего НИИ. Fail Гусеницы тупо пробуксовывали на твердом.

УАЗ-медя. А вот это уже (по некоторым сведениям), вполне себе мелкосерийный проект. Реанимобиль для грузинских горно-спасателей.

А это судя по всему, агрегат построенный самими заводчанами, для внутри заводских нужд. Вроде перевозки грузов по территории. Точное количество неизвестно.

После **дебилдинга** УАЗ методом проб и ошибок понял, что придумывать новое — плохая идея, ибо пипл хавает и старьё. Практически постоянно следуя этой прогрессивной доктрине, УАЗ развлекался попытками сделать на базе обычного козла линейку машин различного назначения, кроме того, в природе существует такое множество переходных вариантов УАЗов, что сосчитать их все нет ни малейшей возможности.

Причины отсутствия совершенствования машины почти во всех случаях постоянно были одни и те же — нежелание тратиться на переналадку хоть части производства плюс немалый отрыв от RL и заоблачное зашкаливание ЧСВ высших менеджеров, считавших, что из Козла, покрасив его в чёрный цвет, они слепят русский **Гелендваген** AMG. Первая проблема объясняла отсутствие на рынке даже грамотных разработок от УАЗ. Вторая не поддавалась пониманию среднего обывателя Этой Страны, привыкшего ассоциировать только сильно переработанного Козла, как конкурента Land Rover Defender, Toyota Land Cruiser и Шишиге.

Особенно хочется отметить следующие модели:

УАЗ-3160-3162 «Simbir» — первая и не совсем удачная модель УАЗа, призванная потеснить ряд импортных внедорожников. Для этого ему был дан новый внешний дизайн, хоть и уродский, но все же с некоторым чувством вкуса 80-х годов. Существовал даже выбор между коротко- и длиннобазной моделями. Идея сделать хоть что-то была хороша, но до конца ее, как водится, так и не дотянули: как уже упоминалось выше, при стандартном краш-тесте рулевая колонка резво выскакивала в салон, где совместно с подголовником сиденья **превращала живого водителя в немного мертвого**. Симбир выпускался недолго (с 1999 по 2005 годы). Продавалась сия несуразная поделка УАЗпрома крайне хреново, в связи с чем и была выпилена с производства. А причина проста — полное несоответствие показателя цена-качество разумным пределам, ибо при стоимости восемь тонн гринов в начале производства, к концу производства сабж стоил уже до десяти тонн, и это при на редкость дрянных объективных показателях, которые даже близко не дотягивали до общемировых. Однако отважные УАЗовские менеджеры не сдаются, а потому внезапно этот же самый высер, только в профиль, в 2005 году появился вновь в своей следующей реинкарнации с псевдонимом — «Patriot». Ему приладили другую морду, но в целом это все тот же самый уебищный, многократно обосранный журналистами Симбир. Аплодисменты.

Длиннобазный УАЗ-3153 (4,5 метра в длину). Своей вместительностью доставлял всем экспедиционщикам, колхозникам и просто любителям выездов на природу поубивать лосей. Однако из-за наличия всяких пластиковых перделок а-ля **Гелик** и исходной подвески, не рассчитанной на такую массу, неизменно требовал серьезного вливания бабла для перепила. По этой причине УАЗ-траходром благополучно пропердел рынок старым Patrol'ам и всяким другим иноземцам, и свалил туда, откуда появился, то есть, в небытие. Пребывает там и поныне, иногда всплывая под названием «**Гусар**» на военных конкурсах и испытаниях, как замена устаревшему короткому собрату, что характерно подвеска предполагается забурганная, а двигатель от Тайоты.



Военный длиннобазный УАЗ — число пассажиров может достигать двенадцати и более

УАЗ-3150 «Шалун» Ока среди уазиков, газенваген 2 на 2 метра. Разрабатывался для военного использования, на него собирались ставить пулемёты или миномёты, но увидев ЭТО заржали и забили на него хуй. Позднее Шалун хотели запустить в производство (успели сделать аж 6 экземпляров) для



Шалун

микроавтобусов, типа американского Dodge Ram Wagon или южнокорейского Starex 4x4, находящуюся по проходимости не ниже, а по вместительности, комфорту и человечности — выше мегаубогой буханки. Единственным отечественным конкурентом была мелкосерийная, ещё недопиленная полноприводная «Газель».

Представленный на выставках полный модельный ряд (фургон, грузопассажирский и просто микроавтобус) впечатлял внешним качеством, однако, несмотря на явную нишу на рынке и практическое присутствие целевой аудитории... жлобство топ-менеджеров с их девизом «ни копейки в производство!!!» в сговоре с распилищиками бюджетов сделали свое грязное дело. От проекта остались только картинки.

УАЗ-2970- представленный в 2006 году на выставке МВСВ-2006 дизель-электрический минивэн на базе ещё совковой опытной машины с салоном, чуть менее чем полностью забитым аккумуляторами. Там же гордо красовался до крайности убогий «перспективный» макет «кузова автомобиля модульной конструкции», почти полностью слепленный из пластика.

УАЗ-T-REX — лицензионный итальянский полноприводный спецавтомобиль Bremach T-REX, который планировалось и до сих пор планируется продавать только напрямую заказчикам и неким госструктурам. Его история до сих пор неясна и очень туманна.



Дизель-электрический нью-олд-батон

Будущее русского Оно же в профиль Козла в фас

Суровый T-REX, быдло просят не беспокоиться

Клубы

В настоящее время в России насчитывается несколько десятков клубов почитателей УАЗа. Сие есть довольно специфическое увлечение, понятное немногим.

Великая мечта участника такого клуба — найти в таинственных армейских закромах родины консервированный УАЗ на военных редукторных мостах за \$500 (ибо зачастую больше у него просто нет). На первый взгляд — мечта просто абсурдна, но если учесть качество продукции отечественного автопрома...

Ой сколько видел машин "на консервации" — ага, они без пробега... и без двигателя, потому что двигатель снят на запчасти и пропит. Или, если все на месте, — это те детали, что заменили ушлые солдатики на своих УАЗах. Помню, как при "развёртывании" части из гаража не смог выехать своим ходом ни один авто "с консервации" — зампотех чуть не застрелился, прикинув сколько стоит восстановить "боеготовность". По службе снимал с ДХ Урал-375 и ЗиЛ-131, по 8 лет они на колодках стояли законсервированные. На каждый ушло по месяцу возни, чтоб просто ездили.



Мертворождённый русский пативен



Вездеходы ЗММ-2410 «Ухтыш» и ЗММ-2411 «Узола». Выпускаются на Заводе вездеходных машин, что под Нижним Новгородом. [Фап-фап-фап!](#)

По мере богатения и обрастания жирком довольно часто вместо УАЗа покупается какой-нибудь «импортный джип», но многие и разбогатев оставляют УАЗ просто для души, ибо культ.

Классификация владельцев

Существует множество разновидностей УАЗоводов (бобиководов, козловодов, патриотоводов).

Стандартный УАЗовод

Является заядлым охотником, рыбаком, грибником. Такому УАЗ нужен как воздух, ибо, как было сказано выше, УАЗ прост, дешёв, и неприхотлив. В него не жалко залезть в грязных болотных сапогах. Его не жалко эксплуатировать на дорогах, по которым даже трактору трудно проехать. Такие автомобили оборудуются мостами повышенной проходимости (военными, с самоблоками или принудительной блокировкой), лебедками и пр. Все зависит от возможностей владельца и его фантазии.

Городской жыпер

Кидатель быдло-понтов или [поцреотовод](#). Нередкая разновидность. Их авто с городского асфальта не съезжает ни разу за всю жизнь. Такие обычно покупают не классического «козла», а Патриот или Хантер. Несмотря на некоторую убогость своих машин, на всех обладателей любых легковушек, паркетников и старых Patrol'ов смотрят как на говно, однако при виде лифтованного экспедиционника или нового Prado обязательно пытаются показать, что они ничем не хуже. Это в основном проявляется в скрючивании гримасы сурового спокойствия и неадекватно наглого поведения на дороге.

Спортсмен

УАЗы вполне неплохо ездят как в трофях (то есть соревнованиях на тему «кто дальше и глубже утонет в наиболее мерзком болоте»), так и в рейдах (то есть соревнованиях «кто дальше и быстрее проедет по ямам и канавам, прежде чем машина развалится на куски»). Однако эти «УАЗы» НУ ОЧЕНЬ СИЛЬНО переделаны. Иногда до полной потери связи с прообразом.

Для передвижения в городских условиях они не предназначены, и выезжают, как правило, 2-3 раза в год. Все остальное время хозяин проводит в устранении поломок и улучшении ходовых качеств своей игрушечки. Очень часто на постройку подобного монстра уходит сумма, превышающая стоимость дорогой иномарки, что нимало не смущает владельца этого «авто», ибо «хобби». Для примера смотри прайсик в самом низу [вот этой странички](#). Справедливости ради стоит отметить, что только доведение, например, Land Cruiser 100—105 обойдётся в ту же сумму, плюс ещё 50-70 тысяч вечнозелёных будет стоять сама машина. И если вы хотите участвовать в этих ваших трофи и рейдах, а денег всего 1,5 млн рублей, то кроме УАЗа вам, почитай, ничего не остаётся. Хотя нынче многие готовы с этим поспорить, ведро середины 90-х вроде каноничного Grand Cherokee в живом состоянии, но без кузова (ибо сгнил), стоит 250—300 тыс. руб., при этом оно будет [крепче и надежнее](#) этого вашего УАЗа, а тюнинг и запчасти на Jeep, внезапно, дешевле. Благодатная тема для [SO](#), рекомендуем.



Оттюненный Козёл. Для школоты: от УАЗа использованы только части кузова, а потому это что угодно, но не УАЗ

Однако школоте на это похуй, и она уверенно называет Козлом каждый брутальный луноход с кузовом УАЗ. Особо интересно наблюдать, как по причине аномально жаркой летней погоды среди городской школоты, насмотревшейся «Мы из будущего», развивается тенденция мечтать о приобретении для поездки всей буйной компанией на шашлыки/покупаться дедовского бобика, который предполагается путем героического выпиливания предусмотренных стандартной компоновкой крыши и дверей превратить в «эдакий кабриолет» а-ля спорцмен. Иногда на форумах малолетние долбоёбы даже выдвигают идеи остекления дверей, что неплохо намекает на возраст поциентов и их осведомлённость о матчасти, упоминание же о «Шалуне» или существовании тентованного Козла вызывает у детишек неподдельный восторг.

[Как из реки ментовский УАЗик тянули.](#)

Пройдимость неперделанного Козла, потомок [Шишиги](#) как бэ намекает одним своим присутствием

Гаражный самоделкин

Признаками этого вида в какой-то степени обладают все вышеперечисленные группы, но эту группу все-таки стоит выделить. У

таких УАЗ не то что ни в какие болота не ездит, он и перемещаться-то обычно не в состоянии, ибо уже много лет как разобран до мелких узлов. Год переконструируется и красится рама, два года обрезается и наваривается кузов, три года тюнится двигатель и трансмиссия... Для них важен сам процесс сотворения своего неповторимого автошедевра, причем иногда этот процесс является единственным смыслом всего увлечения, так что результат отодвигается в бесконечность.

В итоге машина никогда не собирается до пригодного к эксплуатации состояния, а если и собирается, то через некоторое время опять приходит в исходное состояние. Хотя бывают и исключения, когда у годного самоделкина с руками, растущими из плеч, выходит настоящая **вундервафля**.

Бытует мнение, что УАЗ машина плохая, неэкономичная, устаревшая, и т. д. и т. п. Не стоит заводить разговор об этом с людьми, увлеченными УАЗом, ибо иррациональная любовь к сабжу, помноженная на ура-патриотизм, иной раз приводит к последствиям весьма и весьма **плачевным**.

Игра

Также существует **расовый** русский игровой экшн про те самые УАЗы, «Полный привод — УАЗ 4x4». Является жалкой пародией на иностранные игры похожей тематики. Изначально разработчик **полностью открещивался** от «заказа» со стороны **Ульяновского** Автозавода, но позже всё прояснилось. Вышло уже три и более частей игры.

Сама игра поражает унылостью пейзажей и топорностью разработки, а также запредельной аркадностью и, соответственно, отсутствием какой-либо физики^[4]. Хотя фанаты у неё таки появились. Как правило, это **школьники**, которые, насмотревшись роликов про крутые внедорожные соревнования, сами мечтают помесить говнецо (**не ахтунг!**) в Тверской губернии, но ни прав, ни машины, ни денег на нее у них нет.

Так же аппарат в модификации 469 существует в православной игре Spin Tires, где позволяет кататься по карте и в хуй не дуть, потому что легкий и маневренный. Но если сядет на брюхо, то с места его уже не сдвинуть. Позволяет таскать запчасти на крыше, расход - нихуя в час, редко, при включенном полном приводе, превышает литр в игровую минуту.

Сабж засветился в винрарной OFP, где на нем можно было погонять со стороны советов и со стороны сопротивления. Также доставляют радио переговоры солдат, в которых на английском его называют "Ю-ЭЙ-ЗИ". Помимо этого существует туева хуча аддонов, позволяющие добавить например УАЗ-буханку или гламурный УАЗик

В кино

С начала 70-х годов присутствовал практически в каждом фильме, особенно если он об армии или сельской жизни.

В расовом мафиозном сериале «Спрут-4» суровый итальянский мафиозо (по кличке Птенчик, ака Сантусио) на не менее суровом УАЗике выпилил тамошнего стукачка из МУРа. Прямо вместе с телефонной будкой, из которой тот Каталкину и звонил. Весь тогдашний СССР гордился УАЗиком.

В Голливуде УАЗ модели «Козёл» считается основным символом Soviet Army и её комсостава, ввиду незначительности экспорта УАЗов за бугор до начала восьмидесятых, можно было наблюдать доставляющие фанерные пародии. С 80-х и до сего времени используются аутентичные автомобили.

В отечественном сериале второй половины нулевых «Господа офицеры» армейский УАЗик с пулеметом выступает в роли транспорта героических советских командос в афгане во флешбеках ГГ. ЧСХ, в итоге таки дохнет, доставляя экипажу массу лулзов.

Существует канадский фантастический боевик, в котором злобный пришелец из космоса передвигался (по сценарию) на космической вундервафле, способной становиться невидимой. Для съёмок использовался головастик с самодельным стальным кузовом типа фургон.

Тысячи их!

Семейство двигателей УМЗ

Отдельно стоит упомянуть двигатели УМЗ-4хх, которые являлись логическим продолжением движла ЗМЗ-21. Последний ставился на легендарную 21 «Волгу». По конструкции отлчаются друг от друга чуть менее, чем ничем и имеют обратную совместимость. Данный факт позволяет без переделок ставить современные генерации движла УМЗ на эту самую «Волгу». Алсо, УМЗ-421 штампуются на заводе до сих пор.



Инверсия идеи Patriot Sport — абсолютно просторный Patriot

Другие значения

- **Бобик** — один из рецензентов сайта [Ag.ru](#), [анальная кукла](#) Великого Ограбителя Корованов. Является [УГ](#), так как обзоры отличаются сухостью, незнанием [матчасти](#), обилием штампов и разнообразных ошибок, а также очень низкой информативностью и засильем загадочных аналогий, которые понятны только автору. Известен тем, что любит ходить по ресторанам с разработчиками говноигр, после чего не отработывает жратву и спихивает работу по рецензированию вышеозначенных говноигр своим коллегам.
- В среде [Симмеров](#) — ласковое название самолётов **Boeing**.
- Среди [транспортных фанатов](#) **бобиком** называют [маршрутки](#), преимущественно [Газель](#), но не только.
- По мнению советских писателей и журналистов, Бобик — одна из самых распространенных кличек собак. Официальной статистики по этому вопросу нет, увы.
- Бобик — [народное фанатское](#) именование [трамвайного](#) вагона [ЛМ-2008](#).^{[[ЦИТО?](#)]}

Примечания

- ↑ Этой фразы было бы достаточно
- ↑ Хотя в каждой шутки есть доля правды, Ополченец-кун в ДНР, своими глазами видел «Бухлобус» поймавший мину. ИСХ экипаж остался жив, хотя и с контузией
- ↑ Однако стоит добавить, что в этот раз сумрачные гении из УАЗ таки отличились. Вместо того при развороте тупо заблокировать правую/левую гусеничную пару, они попытались скрестить ужа с ежом. Сделав передние гусеницы поворотными на манер колес. Однако как выяснилось выкрутить баранку для этого, без обсирания, способен разве что [мистер олимпия](#)
- ↑ И при этом везде её называют симулятором и сравнивают с более менее православным симулятором внедорожного триала Screamer 4x4. Но почему-то [всем похуй](#)...

Ссылки

- www.uaz.ru — официальный сайт завода;
- www.uazbuka.ru — заповедник бобиководов номер один;
- wwwboards.auto.ru/uaz — заповедник номер два;
- buhanka2.ru — сайт про буханку;
- 4x4game.ru — Официальный сайт игры;
- [УАЗы бывают и в Италии](#)
- [Пескоструйная обработка металла кузова УАЗ](#)



Транспорт

[Автобусники](#) [Метрофанаты](#) [Транспортные фанаты](#) [Транспортные фанаты/Интернет](#) [3605 Au](#) [Au/Конференция](#) [Auto.ru](#) [Chery](#) [Daewoo Lanos](#) [Daewoo Matiz](#) [De Havilland Comet](#) [Harley-Davidson](#) [Hummer](#) [Hyosung](#) [Lada Kalina](#) [M4](#) [Marussia](#) [Multi-Track Drifting](#) [Renault Logan](#) [Ru auto](#) [Subaru](#) [Top Gear](#) [Tr](#) [Tucker](#) [VIP-атрибуты](#) [Ё-мобиль](#) [Авиасиммер](#) [Автобус](#) [Автобус 410](#) [Автобус ЛАЗ](#) [АвтоВАЗ](#) [Автожур](#) [Автомобилист](#) [Автомобильные номера](#) [Автосервис](#) [Автосрачи](#) [Автостоп](#) [Автошкола](#) [Андрей Рыбакин](#) [Ара-тюнинг](#) [Байкер](#) [БелАЗ](#) [Биокатализатор топлива](#) [Болашенко](#) [Бросить лом в унитаз поезда](#) [Бумер](#) [Ведро компрессии](#) [Велосипедист](#) [Взрывы в метро](#) [ВЛ85](#) [Волга](#) [Газель](#) [Газенваген](#) [Гелендваген](#) [ГИБДД](#) [Грузовик «Урал»](#) [Дальнобойщики](#) [Дачник](#) [День жестянщика](#) [Детская железная дорога](#) [Дороги России](#) [Железнодорожные маньяки](#) [Железнодорожный симмер](#) [Женщина за рулем](#) [Живой щит](#) [Запорожец](#) [Зарубежный автопром](#) [Зацепинг](#) [Как в дорогах иномарках](#) [КамАЗ](#) [Коктейль Лужкова](#) [Кола Бельды](#) [Колхида](#) [Колхозник](#) [Конструктор](#) [Кравчучка](#) [КрАЗ](#) [Красинец](#) [Красномордый](#) [Кукурузник](#) [МАЗ](#) [Маршрутка](#) [Метод Кочки](#) [Метро](#) [Метро на МКАД](#) [Метро-2](#) [Метро/В этой стране](#) [Метробабки](#) [МКАД](#) [Мое место парковки](#) [Монорельс](#) [Монорельсовый кот](#) [Москвич](#) [Москвич/АЗЛК](#) [Москвич/Ижевский завод](#) [Мотороллер](#) [Мотоцикл «Урал»](#) [Навител](#) [Нива](#)



Менты

228 282 статья [А.С.А.В.](#) [Chris-chan](#) [Dexter](#) [Kunteynir](#) [Noize MC](#) [Robocop](#) [Ёбанный насос](#) [АК-47](#) [Акалемовские маньяки](#) [Александр Пичушкин](#) [Алексей Лымовский](#) [Алкоголик](#)

Алкснис Берия Бомж Брачный аферизм Леонид Василевский Василий Федорович
Владимир Бельский Владислав Галкин Гастарбайтер Генерал Ветров ГИБДД Гоблин
Гопник Госнаркокартель Граждане СССР Демократизатор Детектив Джек-потрошитель
Джордж Флойд Диггеры Дима Зубов Днепропетровские маньяки Евсюков Ежов Зацепинг
Зая, я убила мента Зодиак Изнасилование Илья Фарафонов Интересная личность Кардинг
Кевин Митник Кокаинум Коломбо Колыма Компьютерные пираты Константин Крестов
Кровавая гэбня Ломай меня полностью Маньяк Марш несогласных Мафия Милиция
Милиция/Юниты Мир криминала Моссад Наркоман Наталья Поклонская Неверные менты
Нотариально заверенный скриншот Нургалиев разрешил Операция «Неформал» Охрана
Парам-пам-пам Пативэн Пацан к успеху шёл Пашка Пира Пистолет Макарова
Прокуратура Противогаз Психонавт Путин Радиопираты Рамзан Кадыров
Распечатать лицензию на Линукс Растаманы Ричард Рамирес Руфинг Рыжий Тарзан
Сектор Газа Скинхед СОРМ СР Борис Стомахин Терморектальный криптоанализатор
Топор НКВД Тюрьма УАЗ Улицы разбитых фонарей Участковый с маленьким окладом
Участники форума mvd-ua.com насилуют мальчиков! ФБР Флорентийский монстр ФСБ
Футбольный хулиган