

мобилю смысла нет. Но есть острая необходимость разработать достойную замену импортным машинам.

В 1952 году конструкторы представили руководству страны грузовик ГАЗ-62. Авто создавалось как десантный автомобиль с колёсной формулой «4x4» и кабиной над двигателем. Предполагалось, что он сможет принять на борт до 12 человек или 1,1 т груза и при этом передвигаться в сложных дорожных условиях.

На испытаниях в роли ближайшего зарубежного аналога наш ГАЗ состязался с немецким Unimog, при этом отечественный вездеход не уступал ему по проходимости. При массе почти в 2,6 т «газон» без прицепа преодолевал подъём в 32 градуса, с прицепом — 22. Мог вброд переехать речку до 0,8 м глубины.

После испытаний ГАЗ-62 отправили на конвейер, внедорожник начали поставлять в армию. Выпуск в 1959 году составил 40 машин, в 1960 — 21, в 1961 изготовили пять автомобилей, в 1962 — три. И всё. Между тем в конструкции был применён ряд почти революционных для того времени решений. К примеру, для предотвращения попадания воды, грязи и песка барабанные колёсные тормозные механизмы были герметизированы. Да и вообще, вездеход отличался комфортом: в нём имелся мощный отопитель с обдувом ветрового стекла, а задние рессоры обладали переменной жёсткостью, обеспечивая высокую плавность хода.

Почти параллельно с ГАЗом шла разработка ЗИС-Э134 в двух версиях. В итоге получился многоцелевой четырёхосный (8x8) опытный автомобиль сверхвысокой проходимости, но так и не вышедший в серию — военные изменили условия заказа. С учётом новых требований на основе прототипа



был создан более мощный колёсный транспортёр — ЗИЛ-134, он же артиллерийский колёсный тягач АТК-6.

Для машины специально разработали и воплотили в металле 12-цилиндровый V-образный двигатель в 240 л. с., главную передачу с самоблокирующимися дифференциалами, две раздаточные коробки с демультипликаторами, независимую длинноходную торсионную подвеску всех колёс, гидроусилитель руля (да-да!) и многое другое. Ничего подобного в нашей стране ранее не было. Эксперты склонны полагать, что в мире на тот момент — тоже.

Но и эту машину постигла печальная участь — на конвейер её не пустили. «Движок» оказался «сырым», а некоторые узлы не обладали достаточной прочностью. А плодить неремонтопригодные машины в Союзе не собирались. В итоге

«сын» ЗИСа тоже стал «папой» — на его базе «родились» ЗИЛ-135 и БАЗ-930.

Вторая версия ЗИСа была водоплавающей. Как и первый ЗИС-Э134, «макет №2» имел четыре равноразнесённых жёстко подвешенных ведущих моста, но в отличие от первой версии обладал несущим герметичным и водоизмещающим корпусом. Колёса были оснащены системой регулировки давления в шинах. На шоссе машина полной массой 7,8 т достигала скорости 60 км/ч, а при движении на плаву при помощи водомёта — до 6 км/ч. Не ахти что, но всё же.

Ещё один грузовик-внедорожник, так и не вышедший покорять грязи, — это ЗИЛ-132Р, прозванный супергрузовиком для агропрома. Конструктивно он представлял собой полноприводное шасси с равномерным размещением трёх осей по базе. Двигатель и силовая передача

