



обеспечивали автомобилю широкий диапазон рабочих скоростей, позволяющий ему разгоняться до 70 км/ч на дорогах общего пользования и в то же время синхронно двигаться с агроборочной техникой на низких рабочих скоростях.

Средняя скорость ЗИЛ-132Р на шоссе достигала 45 км/ч, на булыжнике — 35 км/ч, на грунтовых дорогах различного вида и состояния — до 30, на бездорожье — 24 км/ч. Среди серийных грузовиков у новинки попросту не было равных. Более того, показатели проходимости машины были столь высоки, что она свободно конкурировала, а во многих случаях и превосходила гусеничные тракторы, использовавшиеся на селе.

Машина легко преодолевала подъём в 30 градусов, полутораметровые броды и канавы, уверенно двигалась по влажной луговине и неглубоким болотам.

Но автомобиль построили в единственном экземпляре. Почему? Поменялись планы. К 1980 году работы по машине были полностью свёрнуты. К тому же в то время уже проходили испытания Урал-5557 и КАЗ-4540, которые впоследствии и пошли в серию. Однако многие характеристики 132-го, такие как проходимость, подвижность и плавность хода в условиях бездорожья, тормозные качества, а также щадящее воздействие на плодородный слой почвы, до сих пор остаются непревзойдёнными.

Одно смягчает расстройство: опыт создания машины очень пригодился при проектировании и изготовлении нового поколения машин поисково-эвакуационного комплекса 490, которые и в настоящее время верой и правдой служат в ВВС России.

Где угодно, как угодно

Острие советской конструкторской мысли было направлено и на разработку машин, которые обеспечили бы мобильность в таких местах, где понятия дороги не существовало вовсе. А это большая часть территории нашей Родины. Поэтому и появился, к примеру, на чертёжной доске ЗИЛ-Э167 — экспериментальный колёсный вездеход повышенной проходимости, разработанный для применения в условиях полного бездорожья при неблагоприятной климатической обстановке.

В движение супервездеход приводился двумя двигателями ЗИЛ-375 по 118 л. с. каждый. Размещались двигатели сзади, для лучшего охлаждения были предусмотрены воздухозаборники по бокам кузова. Огромные колёса, обутые в шины диаметром 1790 мм на уникальных стеклопластиковых сборных дисках с металлическими элементами, весили почти в три раза меньше металлических аналогов.

Дорожный просвет монстра составлял 852 мм, днище было закрыто стальными листами для защиты агрегатов и лучшего скольжения по снегу и грязи.

И снова инновации — кабина водителя и пассажиров — изготавливалась из стеклопластика, в салоне устанавливали продольные сиденья. В комплекте к вездеходу шла лебёдка с тяговым усилием в 7 т. То есть заехать, по большому счёту, можно было куда угодно.

На испытаниях машина показала себя отлично, максимальная скорость зимой по шоссе составляла 75 км/ч, по снежной целине — 10 км/ч. Однако

и тут незадача: выяснилось, что 167-й уступал в плане ремонтопригодности гусеничному тягачу ГТ-1.

А вот у ещё одного представителя семейства ЗИЛ — машины под номером 49061 — судьба оказалась другой. Это авто — трёхосный полноприводный плавающий автомобиль. Он стал основой поисково-спасательного комплекса «Синяя птица».

Машины комплекса 490 успешно прошли испытания и выпускались серийно в течение многих лет. Эти «Синие птицы» и сегодня несут службу в Военно-космических силах, и замены им нет — они доставляют космонавтов от места приземления к цивилизации.

На этих амфибиях установили двигатели ЗИЛ-131 с механическими коробками передач, применили независимую подвеску всех колёс, внедрили два гребных винта, передние и задние колёса сделали управляемыми. Стеклопластиковый кузов «птички» опирается на стальную раму, а та — на шесть колёс, объединённых в три ведущих моста. Передний и задний — управляемые, что даёт возможность девятиметровой машине разворачиваться буквально на месте.

Кстати, в рейд за небесными путешественниками «Синяя птица» обычно выходит не одна. В состав комплекса входит три машины. Распределение ролей тут такое.

Пассажирский вариант авто имеет дополнительную закрытую кабину с кондиционером, рассчитанную на троих, причём каждый космонавт при эвакуации может не только сидеть, но и лежать.