

Грузовая версия несёт на себе другой уникальный вездеход — ЗИЛ-2904. Это вообще машина-легенда, уникальная во всех смыслах, ничего подобного в мире нет нигде. Это шнекоход. Вместо колёс у него два полых цилиндра-поплавка с навёрнутыми сверху спиралями архимедовых винтов. При вращении они позволяют двигаться по рыхлому песку, глубокому снегу, засасывающей трясине. Машина уверенно перемещается даже там, где безнадежно садятся на брюхо танки и уж тем более техника, гордо носящая название «внедорожник». Запаса топлива ей хватает на четыре часа хода. Считая иначе, по снегу, например, она может пройти около 100 км. То есть если ты едешь в шнекоходе, то понятия «тем дальше бежать за трактором» для тебя не существует.

А ведь машина спроектирована и построена в далёком 1972 году. Немного о характеристиках: полезная нагрузка — 2,5 т. Скорость на воде — 10,1 км/ч, 7,3 — на болоте, 4,45 — на слякоте, 10,5 — на снегу.

Есть, конечно, у снегоболотохода минус. Шнеки изготовлены из металла, поэтому машина абсолютно непригодна для дорог с твёрдым покрытием. Поэтому до места, где вся остальная техника бессильна, необычную машину везут на «спине» менее проходимого собрата.

Всем джипам джип

Многие автолюбители прекрасно знают, что дедушкой всех кроссоверов, рассекающих сейчас более или менее бездорожные участки планеты, был наш советский автомобиль «Нива». Но мало кто слышал о прототипах самой «Нивы».

В 1971 году увидел свет ВАЗ-Э2121 «Крокодил». Это был автомобиль с рамой и открытым кузовом, отключаемыми передним и задним мостами. Не появившись «Крокодил» на свет, возможно, никогда не было бы и самой «Нивы», и многотысячной армии «нивоводов». Впрочем, от последней «Крокодил» отличается, как небо от земли. К примеру, была применена весьма оригинальная схема: рычаг переключения имел пять позиций: включён только передний мост, включён только задний мост, включены оба моста с жёсткой связью между ними, включены оба моста жёстко на понижающей передаче и нейтраль.



В дальнейшем конструкция автомобиля была практически полностью изменена, и всего было выпущено два опытных экземпляра «рептилии».

Впоследствии из «Крокодила» и родилась легендарная «Нива», одна из многих советских машин, над которой ведущие Top Gear не смогли вдоволь понасмеяться. «Ниве» выпала судьба победить перспективные проекты других автозаводов страны: АЗЛК с проектом 2150 — это был прототип внедорожника «Москвича» — и Ижмаш с Иж-14.

Другой любопытный эксперимент начала 1970 годов тоже нашёл применение в

жизни, это трёхосная «буханка» УАЗ-452К. Шестнадцатиместный автобус с колёсной формулой «бх4» поражающей своей проходимостью и живучестью. На базе этого внедорожного автобуса были даже разработаны реанимационные автомобили «Медя» для нужд грузинских горноспасателей.

Сегодня встретить такого монстра практически невозможно. Во всяком случае, специализированные автопорталы не выдали возможности приобрести шестiosную «буханку». Ещё бы. Все имеющиеся экземпляры наверняка обрели своих водителей, которые души не чают в приобретении.

А вот трём перспективным разработкам, созданным в конце перестройки, — УАЗ-3170 «Симбир», НАМИ-ЛуАЗ «Прото», которого прозвали «призрак российского просёлка», и ЛуАЗ 1301 — так и не удалось увидеть настоящую грязь, хотя они наверняка завоевали бы часть рынка внедорожных машин. Пока шёл выбор, кто же станет очередным покорителем дорог, наступили девяностые, и всё.

Левши и кулибины

Перечень проектов внедорожных машин, разработанных в государственных КБ для нужд народного хозяйства и положенных «под сукно», очень внушителен. Наверняка, если в нынешние времена присмотреться к забытым разработкам повнимательнее, можно довести их до ума. Тем более что пытливых умов и умелых ручек в стране более чем достаточно.

Их всегда было немало, стоит вспомнить гениальных конструкторов-самоучек, которые просто «на коленке» в гараже собирали уникальные авто, поражающие своими возможностями.

Поэтому пренебрежительное отношение к ныне существующим представителям российского автопрома не вполне оправдано. Просто цель сейчас не очень внятная. Есть ощущение, что в техзадании к нашим машинам стоит всего один пункт: «чтобы ездил».

А может, прав Герман Греф, который вывел новую формулу главной русской беды. И дороги, и машины на них могли бы быть замечательными, если бы не дурацкое «качество управления» в стране.

Александр Шустов