**08-009 ЗиЛ-497205, изначально ЗиЛ-4975М2, 6х6х4 аварийно-ремонтный автомобиль грузоподъемностью 2.5 т с краном-манипулятором МКС-4032 8.9 тм, мест 7, преодолеваемые: брод 1.5 м, ров 2 м, вес: снаряженный 10 т, полный 12.5 т, ЗиЛ-645 185 лс, 70 км/час, 40 экз., ПЗРА г. Балахна, 1996-99 г.**

****

**Изготовитель:** Правдинский завод радиорелейной аппаратуры (ПЗРА), далее - АО "Вездеход-ГВА", г. Балахна Нижегородской области.

**Модификации ЗиЛ-4972**:

ЗиЛ-497200 пассажирский автомобиль

ЗиЛ-497201 грузовик с портальным краном от "Синей птицы"

ЗиЛ-497202 грузовик с однорядной кабиной и краном-манипулятором за кабиной

ЗиЛ-497204 такой же, но с манипулятором на "корме"

ЗиЛ-497205 грузопассажирская 7-местная машина с 2-рядной кабиной и манипулятором, расположенным за ней. Вездеход сначала назывался ЗиЛ-4975М2, позднее при сертификации его переименовали в ЗиЛ-497205.

*Из статьи «Последний шедевр "советской школы" на kolesa.ru. Автор: Иннокентий Кишкурно.*

**Как он сделан**

При взгляде на эту машину возникает впечатление, что разработчики сделали всё возможное, чтобы она никак не выдавала своей выдающейся "начинки". Действительно, она похожа на модификацию обычного "ЗиЛка", разве что только разнесенные колеса средней и задней оси привлекают внимание… То-то и оно! С обычным ЗиЛом эта машина не имеет почти ничего общего.

От серийного грузовика ЗиЛ-4331, пришедшего на замену знаменитому ЗиЛ-130, 3-осный вездеход получил два варианта кабины (однорядную для пассажирского варианта и двухрядную для грузовика), а также силовой агрегат — дизельный двигатель ЗиЛ-645 мощностью 185 л.с и 9-ступенчатую КПП ЗиЛ-4421. Все остальные элементы трансмиссии, подвески и ходовой части вездеходу подарил ЗиЛ-4906, то есть легендарная "Синяя птица". Получился, если хотите, ее облегченный, упрощенный и лишенный возможности плава, но в высшей степени проходимый вариант.

Для синхронизации с узлами "донора" передаточные числа в коробке пришлось изменить, а в совокупности унаследованная трансмиссия включала: КПП, "раздатку", бортовые и колесные редукторы, а также карданные передачи. Рулевое управление имело два гидроусилителя, рассчитанные на поворот колес передней и задней осей, и механизм запаздывания поворота осей. Точно так же, как на "Синей птице", на ЗиЛ-4972 при движении по мягким грунтам колеса задней оси шли практически по траектории передних, что обеспечивало проходимость, недостижимую вездеходами с одной управляемой осью.

В оснащении имелся предпусковой подогреватель, которым можно было обогреть кабину при неработающем двигателе и электрофакельное устройство. Пассажирский отсек обогревался отдельным отопителем и имел плиту для подогрева пищи. В переднем бампере была смонтирована лебедка самовытаскивания, приводящаяся карданным валом от коробки отбора мощности. Система электрооборудования делилась на две подсистемы — одна, напряжением 12/24 В, обеспечивала двигатель, а вторая (24 В) — дополнительные потребители. Каждая подсистема имела по две аккумуляторные батареи.

**Как он едет**

В ходе многочисленных испытаний ЗиЛ-4972 показал себя как в высшей степени удачная машина. Мелкие доработки велись на протяжении двух-трех лет, но в целом автомобиль сложился практически сразу. На бездорожье он переигрывал по запасу удельной силы тяги сравнимые по массе и характеристикам КамАЗы, причем переигрывал почти в два раза! Кроме того, ЗиЛ развивал на бездорожье наибольшую скорость и имел наименьший радиус поворота (порядка 10 м), и там, где КамАЗы буксовали даже при прямолинейном движении, ЗиЛ имел возможность двигаться и маневрировать. На испытаниях этот трехосник "обскакал" и своего собрата, многоцелевой ЗиЛ-433410, и знаменитые "Уралы"…

Вот выдержка из материалов журнала "Техника и вооружение", описывающих финальные характеристики ЗиЛ-4972: "На государственных испытаниях максимальная скорость ЗиЛ-4972 достигла 82,4 км/ч, время разгона до 60 км/ч — 31,3 с. Угол поперечной статической устойчивости — 39°26'. Автомобиль уверенно преодолевал крутые подъемы от 18,3 до 28,3° на размокших суглинках, грунтовой дороге и сыпучем песке. Контрольный расход топлива при движении по сухой бетонной дороге со скоростью 50 км/ч составил 25 л/100 км, запас хода — 1 000 км. Эксплуатационный расход топлива на сухом асфальтированном шоссе был равен 36 л/100 км, на мокрой грунтовой дороге — 55 л/100 км, на бездорожье — 101 л/100 км, на снежной целине глубиной более 400 мм — 330 л/100 км".

Освоение производства машин отдали на Правдинский завод радиорелейной аппаратуры (ПЗРА). 30 марта 1992 года на базе зиловского КБ, которым ранее руководил легендарный Грачёв, было учреждено АО "Вездеход ГВА". Этой структуре и предстояло заняться согласованием комплектации машин с заказчиком, передачей документации на ПЗРА и реализацией готовых изделий.

Всего с 1995 по 1999 г. на ПЗРА изготовили около 40 автомобилей ЗиЛ-497200 и ЗиЛ-497205, которые в течение ряда лет эффективно использовались в подразделениях МЧС, РАО «ЕЭС России», Министерства путей сообщения, в нефтегазовом комплексе при аварийно-спасательных, восстановительных работах и для доставки ремонтных, спасательных групп и спецоборудования в условиях бездорожья. К сожалению, с начала 2000-х гг. и МЧС, и РАО ЕЭС потеряли интерес к колесным вездеходам ЗиЛ-4972. Ни новых заказов, ни обещанных денег на освоение полноценного серийного производства в Правдинске и на АМО ЗиЛ так и не дождались. Последние машины отрабатывают свой ресурс и постепенно заменяются обычными серийными «Уралами» и «КамАЗами».

**Основные ТТХ ЗиЛ-497205** **1990-1998 г.**

|  |  |
| --- | --- |
| Основные данные | ЗиЛ-4975М2 |
| Колесная формула | 6x6 |
| Число мест в кабине | 7 |
| База автомобиля, мм | 2400+2100 |
| Колея колес, мм | 2000 |
| Длина автомобиля, мм | 8900 |
| Ширина шасси, мм | 2550 |
| Высота по кабине, мм | 3250 |
| Дорожный просвет по раме, мм | 580 |
| Дорожный просвет по кронштейнам подвески, мм | 475 |
| Радиус поворота по переднему внешнему колесу, м: | |
| вправо | 8,2 |
| влево | 7,855 |
| Глубина преодолеваемого брода, м | 1,5 |
| Ширина преодолеваемого рва, мм | 2000 |
| Преодолеваемый подъем, град | 30° |
| Угол свеса передний, град. | 31°30' |
| Угол свеса задний. град, | 23°30' |
| Масса снаряженного автомобиля, кг | 10000 |
| Полная масса автомобиля, кг | 12500 |
| Распределение полной массы автомобиля, кг: | |
| на передние колеса | 3900 |
| на средние колеса | 4200 |
| на задние колеса | 4400 |
| Грузоподъемность, кг | 2500 |
| Двигатель | ЗиЛ-645 |
| Тип двигателя | Дизельный |
| Номинальная мощность, л.с./кВт | 185/136 |
| Частота вращения при номинальной мощности, мин1 | 2800 |
| Максимальный крутящий момент, кгс-м/Н-м | 52/510 |
| Частота вращения при макс, крутящем моменте, мин1 | 1400 .1600 |
| Число и расположение цилиндров | 8, V-образное 90° |
| Диаметр цилиндра, мм | 110 |
| Ход поршня, мм | 115 |
| Рабочий объем, л | 8,74 |
| Степень сжатия | 18,5 |
| Сцепление | Однодисковое сухое |
| Коробка передач: механическая, 9-ступенчатая, передаточные числа: 1 - 11,4; II - 8.26; III - 6.1; IV - 4,52; V - 3,33: VI - 2,48: VII - 1,83; VIII - 1,355; IX - 1.0; ЗХ - 8,0 | |
| Раздаточная коробка: механическая с межбортовым блокируемым дифференциалом, передаточные числа: 1 - 2,48; 11-0 867 | |
| Бортовая передача: одноступенчатая, коническая, передаточное число 2,09 | |
| Колесный редуктор: одноступенчатый, цилиндрический, передаточное число 4.27 | |
| Шины | 16 00-20, мод. И-159 или ИЯ-333 |
| Эксплуатационный данные | |
| Объём топливного бака, л | 2х170 |
| Объем масляной системы двигателя, л | 18,0 |
| Объем системы охлаждения л | 26,5 |
| Контрольный расход топлива при 50 км/ч на 100 км л | 25 |
| Макс. скорость по шоссе км/ч | 70 |