

Рождение армейского ВНЕДОРОЖНИКА



Двухмоторный
Тетра G1200. 1939 г.

Лев ШУГУРОВ,
рисунки Эрнеста ЦАРУКЯНА

После окончания Первой мировой войны прогресс военной техники замедлился. Лет десять продолжался и застой в развитии внедорожных автомобилей. В центре внимания тогда находились полугусеничные машины и трехоски колесной формулы 6x4. Эта тенденция проявлялась не только в отношении армейских грузовиков, но и легковых (так называемых командирских) автомобилей. Citroen, Peugeot, Delahaye, Morris, Alfa-Romeo, PZM увлекались машинами с резиновой гусеницей. Заводы Crossley, Horch, ГАЗ, Laffly, Berliet, Selve,

Mercedes-Benz экспериментировали с легковыми автомобилями колесной формулы 6x4. Для повышения проходимости на колеса двух задних ведущих мостов одевались цепи Overall.

Три главных фактора

Машинами колесной формулы 4x4 заводы до начала 30-х годов занимались мало. Тому было несколько причин. Прежде всего еще не вошли в обиход синхронные карданные шарниры (мы их порой называем ШРУСами). Карл Вейсс (1923 г.), Жан Альбер Грегуар (1925 г.) и Альфред

Рцеппа (1927 г.) запатентовали синхронные шарниры, получившие впоследствии наименование TRACTA Bendix-Weiss, RZEPPA. Более того, Ж. А. Грегуар и М. д'Оранж в 1932 году разработали теоретические основы таких сочленений. Таким образом, конструкторы полноприводных и переднеприводных автомобилей получили целый арсенал шарниров в дополнение к известным уже в то время сдвоенным карданным шарнирам и их разновидностям с делительным шариком, впервые предложенным в 1931 году Гансом Юнгом.