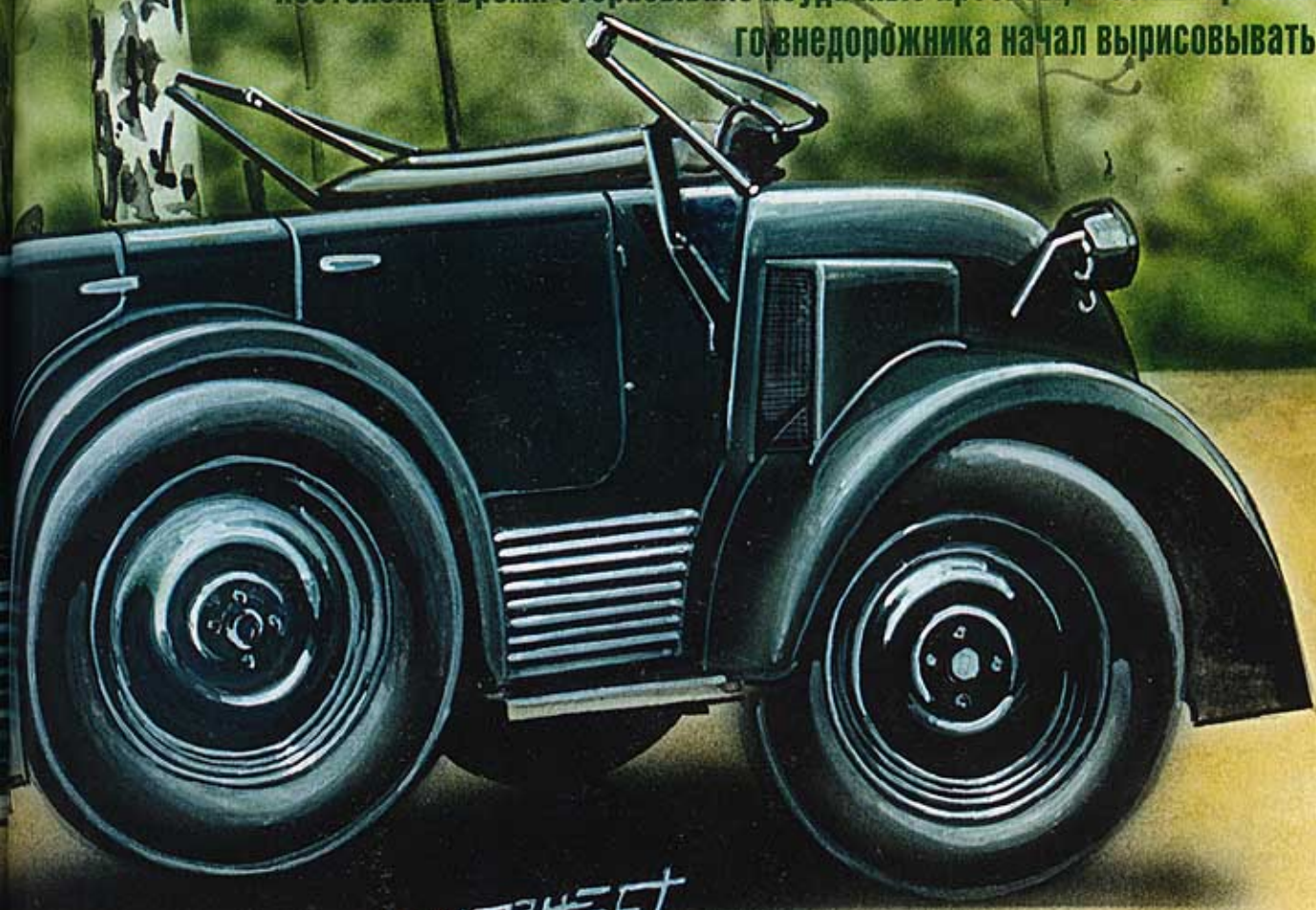


Потребность в автомобилях высокой проходимости для армии в 20 - 40-е годы привела к тому, что в разных странах мира конструкторы начали активную работу по созданию различных вариантов машин, порой похожих друг на друга, порой совершенно оригинальных. Постепенно время отбрасывало неудачные проекты, и облик армейского внедорожника начал вырисовываться.



ЦАРУКСНЭРНЕСТ

Важным новшеством, заявившим о себе на стыке 20-х и 30-х годов, стали широкопрофильные шины низкого давления («баллонные»). Они имели по сравнению с традиционными шинами тех лет увеличенную опорную поверхность. К слову, многие внедорожники колесной формулы 4x4 оснащались тогда сплошными резиновыми шинами малой ширины, которые прорезали мягкий грунт.

Исследования в области баллонных шин позволили отработать внедорожный рисунок протектора: с крупными грунтозацепами и канавками для самоочищения от грязи.

И, наконец, третье важное усовершенствование в трансмиссии - внедрение раздаточных коробок со встроенной понижающей передачей и отключаемым приводом к переднему ведущему мосту. Такое решение впервые нашло отражение на армейском полутонном грузовике Dodge 1935 года. Оно не только позволяло водителю варьировать в зависимости от характера дороги колесную формулу: 4x4 или 4x2. Подобная конструкция «раздатки» способствовала снижению эксплуатационного расхода топлива и помогала сберечь от износа довольно недолговечные шариковые синхронные шарниры.

Время интересных решений

Милитаристски ориентированные режимы в Италии (с 1922 г.), Германии (с 1933 г.) и Японии (с 1931 г.) начали активную моторизацию своих армий. Акцент был сделан на создание грузовиков и транспортеров повышенной проходимости, а также командирских автомобилей и тягачей легких артсистем.

Во Франции и Англии основное внимание уделялось автомобилям повышенной проходимости для транспортного обслуживания колоний. Что касается США, то до 1935 года работы по таким машинам велись в весьма скромных масштабах и только к концу 30-х годов в создании автомобилей повышенной проходимости наметился заметный сдвиг (фирмы Dodge, Marmon-Herrington, American Bantam, Willys-Overland).

Конструкторы внедорожных машин колесной формулы 4x4 в 20-е годы возлагали большие надежды на колеса большого (1,2 - 1,5 метра) диаметра. Они легче перекатываются через неровности, позволяют преодолевать довольно высокие вертикальные стенки, имеют большую опорную поверхность, столь полезную при передвижении по мягким грунтам. Но управляемые колеса большого диаметра создавали немалые компоновочные сложности. При поворотах им требовалось большое расстояние от шкворня до лонжерона рамы.