

Horch-108 1940 года - тяжелая модель 4x4

робка с единственным (межбортовым) блокируемым дифференциалом. Главная передача каждого колеса имела свой понижающий редуктор (или была червячного типа), свой карданный вал с двумя шарнирами каждый. Трансмиссия получалась очень сложной, но... Все ее механизмы сосредотачивались вдоль бортов, и в кузове с низким полом было достаточно места для пассажиров или вооружения. Дифференциал же существовал в единственном числе, чем удешевлялось производство и ремонт.

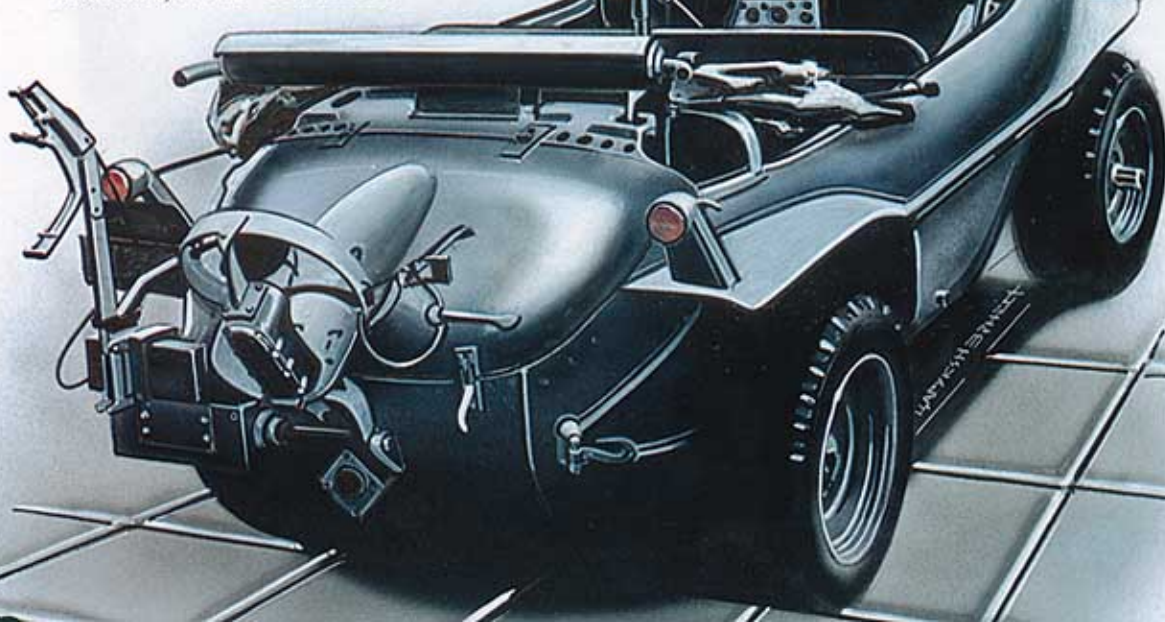
Автомобили Berliet появились в 1932 году и первыми в мире получили опорные колеса. Речь идет о двух «запасках», подвешенных довольно низко вдоль бортов и имевших возможность вращаться. При переезде через насыпи они опирались на грунт, не давая машине «сесть на днище».

Впоследствии, уже в послевоенный период, бортовую схему оценили конструкторы английских броневедомостей Sarazin.

Немецкий подход к проблеме

Когда в 1933 году Германия взялась за техническое перевооружение вермахта, в качестве командирских автомобилей были разработаны три унифициро-

Плавающий KdF-166. 1941 г.



ванные модели: легкая, средняя и тяжелая. Они отвечали техзаданию военного министерства и должны были выпускаться несколькими заводами. Легкую модель с базой 2400 мм, колеей 1400 мм, снаряженной массой 1700 кг и двигателями мощностью от 42 до 50 л.с. должны были выпускать BMW, Hanomag и Stoeber. Средняя модель с базой 3100 мм, колеей 1532 мм, снаряженной массой 2700 кг и моторами мощностью 68 - 80 л.с. закреплялась за заводами Horch, Opel и Wanderer. И, наконец, тяжелая модель с базой 3000 мм, колеей 1646 мм, снаряженной массой 3200 кг и моторами мощностью 80 - 90 л.с. входила в производственную программу заводов Horch и Ford.

Все машины одной модели независимо от завода-изготовителя по шасси были унифицированы. Только двигатели разрешалось ставить собственной, уже освоенной конструкции.

По техзаданию все три модели должны были иметь независимую пружинную подвеску всех колес, все управляемые колеса, постоянный привод всех четырех колес, два межколесных и один межосевой блокируемые дифференциалы, упрощенные кузова.

Синхронные шарниры Юнга оказались недостаточно надежными, и для возможности передавать высокий крутящий момент все модели оснащались двойными шарнирами Гука с делительным рычажком.

Кроме этих моделей выпускался полноприводный командирский автомобиль KdF-87 4x4 с закрытым кузовом.