



а также оригинальная машина Tempo G1200. Последняя комплектовалась двумя мотоциклетными моторами по 18 л.с. Каждый приводил в движение свою пару колес, переднюю и заднюю.

Нужно отметить, что в количественном отношении поставки немецких командирских автомобилей колесной формулы 4x4 были несравненно больше, чем выпуск аналогичных машин в Англии, Италии или Франции. Так, унифицированных легких, средних и тяжелых моделей внедорожников было изготовлено до 1945 года соответственно 13, 31 и 10 тысяч. Добавим сюда 15 тысяч плавающих KdF и 18 тысяч машин Steug колесной формулы 4x4.

Вдобавок автомобильные заводы выпустили около 40 тысяч «кюбельвагенов» - легковых машин для нужд вермахта, но с упрощенными кузовами и шинами повышенной проходимости. К ним надо добавить еще 50 тысяч армейских KdF-82 колесной формулы 4x2, но с блокируемым дифференциалом. Таким образом, вермахт получил свыше 180 тысяч внедорожников и «полувнедорожников». Из них более половины составляли машины сверхсложной конструкции, которая в экономически тяжелых условиях войны вряд ли была оправдана.

В полевых условиях защитные резиновые чехлы на синхронных шар-

Первый опытный образец Bantam. 1940 г.



нирах часто рвались. Деликатные механизмы блокировок дифференциалов, недостаточно прочные кронштейны независимой подвески, малоэффективные воздушные фильтры часто становились причиной неполадок. Далеко не всегда выносливость и долговечность деталей соответствовали сложности конструкции, характерной для немецкой инженерной школы. Отсюда введенные в 1942-1943 годах упрощения основных моделей: отказ от управляемых задних колес и от блокировки переднего межколесного дифференциала.

Примечательно, что к середине войны вермахт стал заказывать командирские автомобили 4x4 с зависимой рессорной подвеской колес. Их делали заводы Mercedes-Benz, Steug, Horch, Phänomen - все модели «1500A». В общей сложности их было выпущено 23 тысячи. Факт знамена-