



тельный, отражающий пересмотр в инженерном подходе немецкой школы конструирования.

Формирование облика американского внедорожника

Напротив, в США масштабный подход к моторизации армии начался в 1939 году, когда, собственно, и грянула Вторая мировая война. Он велся с чисто прагматических позиций. Автомобильные заводы «переламывали» серийные, хорошо освоенные модели и их узлы применительно к армейским запросам. Так, завод Marmon-Herrington, выпускавший тяжелые грузовики, в 1935 году разработал конструкцию переднего ведущего моста, карданного вала и раздаточной коробки для полутонного грузовика Ford и легковой машины той же марки. Этими узлами он оснащал автомобили - вел «тюнинг». Один из образцов таких автомобилей попал в СССР, на ГАЗ.

К этому времени на рубеже 20-х и 30-х годов в США было освоено производство синхронных шарниров Bendix-Weiss, Rzerra и Tracta, а также покрышек с рисунком Ground Grip для бездорожья.

Имея эту основу, фирма Dodge получила от армии США заказ на полноприводные автомобили под названием Power Wagon. В них использовались кузова и узлы серийных легковых автомобилей и пикапов.

Американская армия на 1 января 1940 года располагала всего 18270 грузовиками и 805 легковыми машинами. Для пополнения этого скромного парка в

1939

году был сделан заказ корпорации

Chrysler на 10786 полноприводных командирских машин Dodge VC1 и полутонных грузовиков на их базе Dodge VC3 и VC5. Они явились прародителями современных внедорожников, предельно унифицированных с массовыми моделями.

Эти машины были простейшими, очень технологичными, и их выпуск без проблем можно было освоить в любых количествах. Участвовавшие в их создании инженеры, безусловно, знали о возможностях блокировки дифференциалов, обгонных муфт, независимой подвески и других технических «хитростях». Верх взял сугубо практический подход, который заложил основы американской школы конструирования внедорожников.

В 1940 году пришло время модернизировать Dodge VC1, который снабдили, в частности, более мощным мотором. Автомобиль получил индекс WC1. На следующий год машину стали оснащать 92-сильным двигателем, полностью новым, и серьезно упрощенным кузовом. И, наконец, в 1942 году был начат выпуск хорошо известной у нас в стране как Dodge 3/4t модели WC52. Она была до конца войны изготовлена в 253 тысячах экземпляров.

Эти автомобили и Ford-Marmon-Herrington сформировали облик американского внедорожника - автомобиля с

Laffly 1939 roga с бортовой схемой трансмиссии

