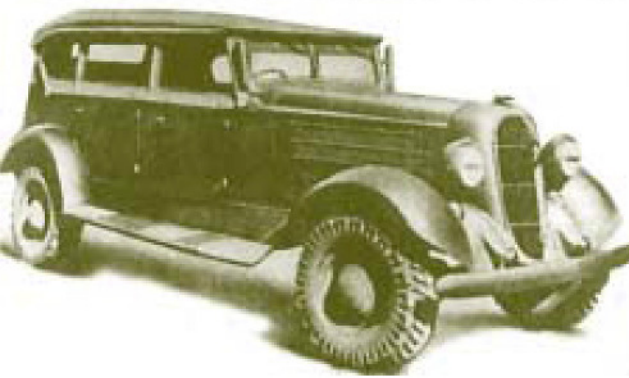
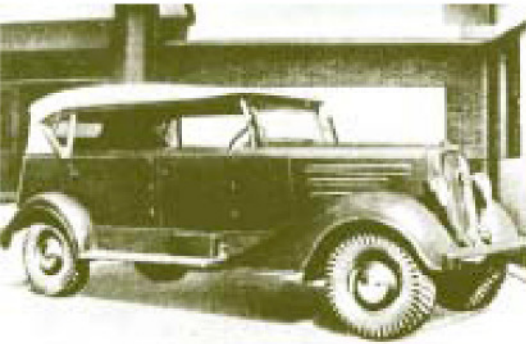


# ЯПОНСКИЕ ДЖИПЫ. НАЧАЛО ПУТИ

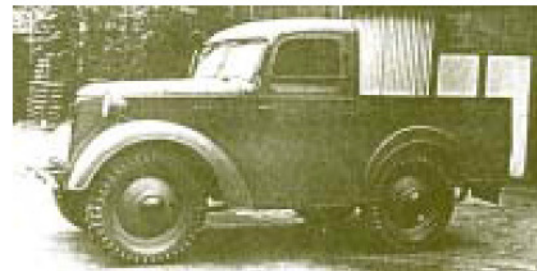
Люциус СУСЛАВИЧЮС  
г. Вильнюс (Литва)



Сегодня тот факт, что большая часть легковых автомобилей типа 4x4, в просторечии называемых «джипами», а на самом деле отличающихся от них весьма основательно, носят названия японских фирм, пожалуй, воспринимается как нечто само собой разумеющееся. Ну, скопировали японцы после войны американский Willis, потом стали его улучшать, и из всего этого получились все сегодняшние внедорожники: Daihatsu, Mitsubishi, Nissan, Suzuki, Toyota и Honda.



А я предложил бы иную версию «генеалогического дерева» японских внедорожников: начать историю их развития не с конца сороковых–начала пятидесятых, а с тридцатых годов прошлого столетия. Ведь факты – упрямая вещь, а они говорят о том, что легковыми внедорожниками японские автомобильные фирмы занялись в начале тридцатых. Запоздалая техническая революция оказала значительное влияние на зарождающуюся автомобильную промышленность Японии. Автомобильным фирмам не оставалось ничего другого, как копировать американскую и западноевропейскую технику и технологию, т.е. попросту выпускать копии американских и английских автомобилей. На производственные программы немногих автозаводов оказала свое влияние также экспансионистская политика страны – Япония решительно повернула на захват возможно большей части Восточной и Юго-Восточной Азии. Промышленность обслуживала армию, а той, сражавшейся на огромной территории, требовались автомобили, в том числе повышенной проходимости.



С образцами таких автомобилей европейцы – а это были бойцы и командиры Красной Армии – более основательно познакомились в 1939 г. во время военного конфликта, в западной историографии обычно скромно именуемого «Номонханским инцидентом», а у нас более известного как бои на Халхин-Голе. Во время этой необъявленной войны, которую японская Квантунская армия вела против Монгольской народной республики, части Красной Армии и народной Монголии после трудных и кровопролитных боев нанесли японцам сокрушительный удар. В степях под Халхин-Голом японцы бросили немало техники, в том числе и легковые армейские автомобили.

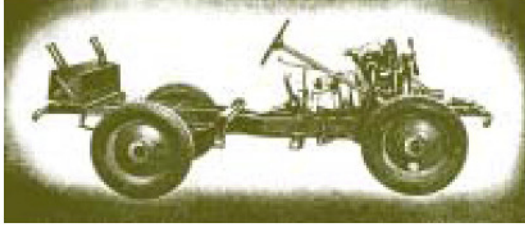
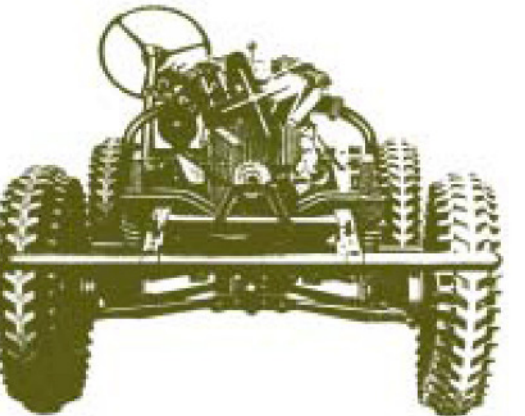
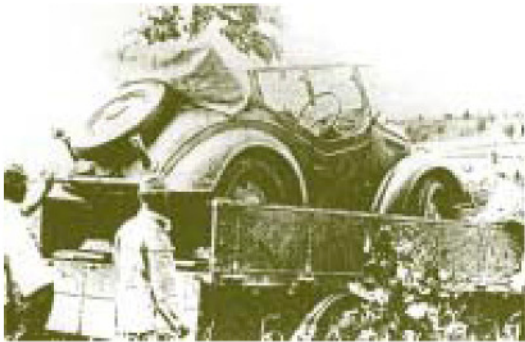


Одним из них был трехосный (типа 6x4) штабной кабриолет *Sumida K-10*. Получив снаряд в левый бок двигателя, он был брошен в степи. Этот автомобиль в 1933 г. разработали инженеры фирмы «Isuzu», используя укороченное шасси своего армейского грузовика Isuzu TU-10. Созданный по типу английских трехосок «VD», японский грузовик имел неразрезные мосты с червячными главными передачами и 6-цилиндровый карбюраторный двигатель мощностью 70 л.с. Вот на такое шасси установили кузов с тремя рядами сидений. Двигатель рабочим объемом 4390 куб. см, облицовка и кузов были копией американского Гудзон Сикс. Семиместный кабриолет получился тяжелым (вес пустого 2600 кг) и весьма громоздким – 5175x1850x2000 мм. В то время европейцы также строили очень похожие штабные трехоски.



Так как Sumida K-10 оказался конструкцией бесперспективной, это семейство внедорожников





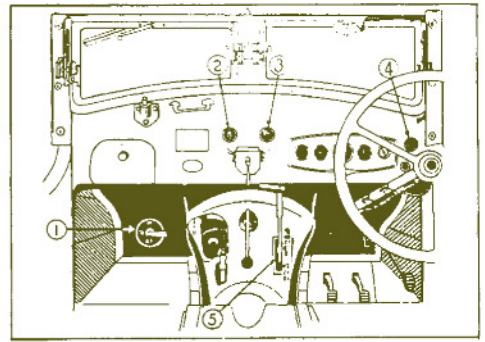
продолжения не имело. Однако сегодняшние Isuzu Trooper и Mitsubishi Pajero имеют корни в тех далеких тридцатых. Опять же по заказу генералов Квантунской армии фирма «Mitsubishi» построила четыре семиместных вездехода **Mitsubishi PX-33** типа 4x4. Индивидуальный заказ позволил конструкторам развернуться вовсю. Из стандартных агрегатов они взяли лишь 70-сильный двигатель, на этот раз дизельный (!), а трансмиссию сделали H-образной с раздельным приводом каждого независимо подвешенного колеса. От центральной «раздатки» отходили четыре карданных вала к ступице каждого колеса. Подвеска – на листовых рессорах. Контрастом к этим «наворотам» были слабые тормоза с механическим приводом. Осилить серийное производство столь сложной машины японцы в то время просто не могли. Однако от замысла дать армии настоящий вездеход автомобильная промышленность не отказалась. С 1937 г. выпускался семиместный **Isuzu PK-10**. Имея тот же стандартный 70-сильный двигатель, автомобиль был проще и совершеннее. В трансмиссии появился 2-скоростной демультипликатор, тормоза получили гидропривод. Мосты были неразрезные, на продольных полуэллиптических рессорах, шины – 8.50-16. Вездеход весом 2300 кг развивал по шоссе скорость 80 км/час, а его дизельная модификация – 75 км/час. Совсем неплохо по тем временам.

Итак, с «предками» больших внедорожников мы разобрались, а кто был предшественником маленьких Daihatsu и Suzuki? Опять возвращаемся в степи под Халхин-Голом. Здесь красноармейцы захватили несколько машин **Kurogane Type 95**. Это была весьма оригинальная машина, которую вполне можно назвать первым настоящим армейским джипом. История его появления сложнее. Когда японская армия в начале 1930-х гг. объявила конкурс на создание лёгкого армейского вездехода, образца для подражания не было, если не считать немецкий «Темпо» – странная конструкция с двумя двухцилиндровыми двигателями (по одному спереди и сзади). Инженеры компании «Ниппон Найненки Сейко» пошли своим путем и создали в 1935 г. Type 95, заодно поменяв название фирмы на «Kurogane» («Черный металл»). Автомобиль получился маленьким (база – 2000 мм, размеры – 3560x1500x1670 мм) и весил всего 1000 кг.

Конструкция – рамная, с полуметаллическими рессорами сзади и независимой пружинной подвеской спереди. Привод переднего моста – отключаемый, тормоза – механические, только на задние колеса. Дело портил двигатель. Он был воздушного охлаждения типа V2, объемом 1399 куб. см, мощностью 25 л.с. при 2400 об/мин (позднее – 33 л.с. при 3300 об/мин).

В Монголии Красная Армия взяла в качестве трофеев Kurogane первой модификации – с 2-местным кузовом типа «родстер». Позднее фирма «Янасе» разработала трехместный кузов с новой передней частью, в котором сиденья размещались по типу клеверного листа. Всего за годы войны императорские войска получили 4755 шт. Kurogane, в том числе немало пикапов с закрытой двухместной кабиной, по образцу захваченных у англичан армейских пикапчиков типа «лайт утилити». В кузове Kurogane могли сидеть, но тесно, 4 солдата.

Вездеход Type 95 применялся японцами на всех фронтах, после поражения часть автомобилей использовалась китайцами. Фирма «Kurogane» самостоятельно существовала до 1962 г., потом вошла в состав «Nissan». После войны джипы не выпускала.



### КОМПАКТ-ДИСК

Данный диск является электронной версией журнала «Автомобильный моделизм»

Содержание:

1. Полноцветная версия журналов «Автомобильный моделизм» в формате PDF №№ 1–6/2000, №№ 1–12/2001, №№ 1–6/2002.

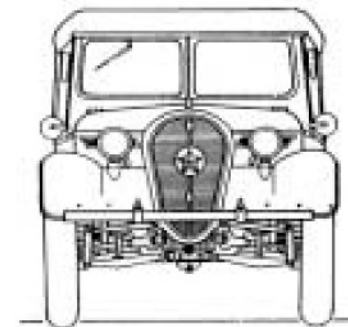
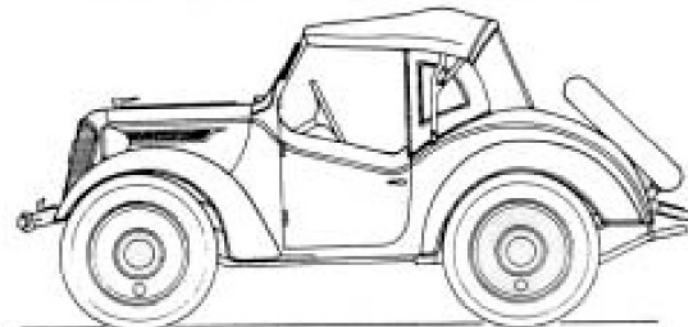
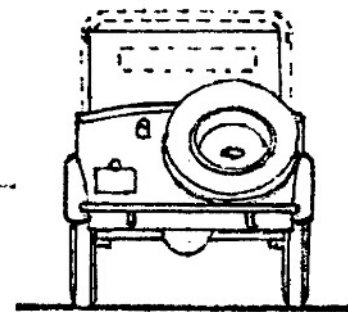
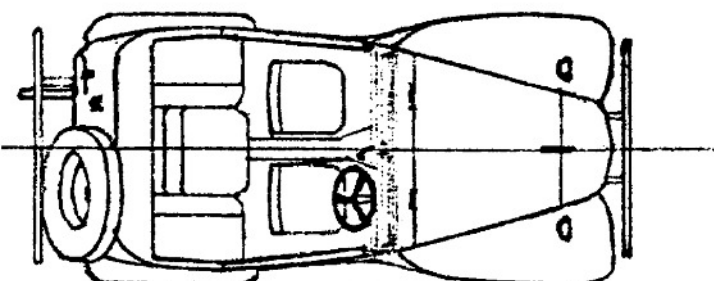
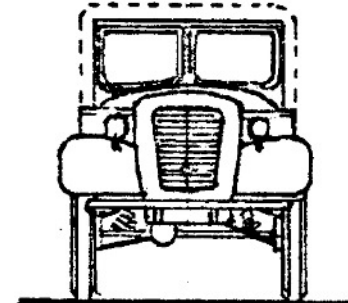
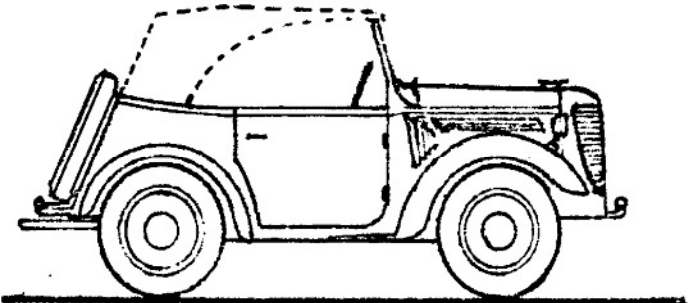
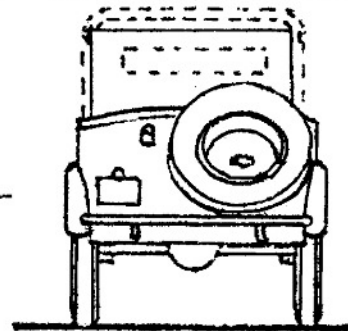
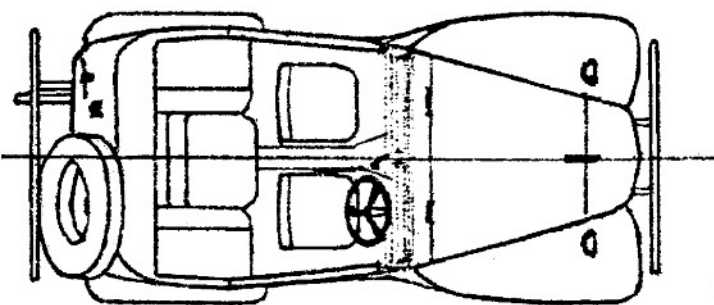
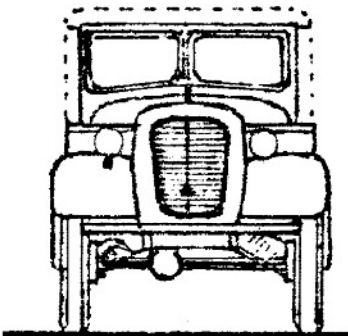
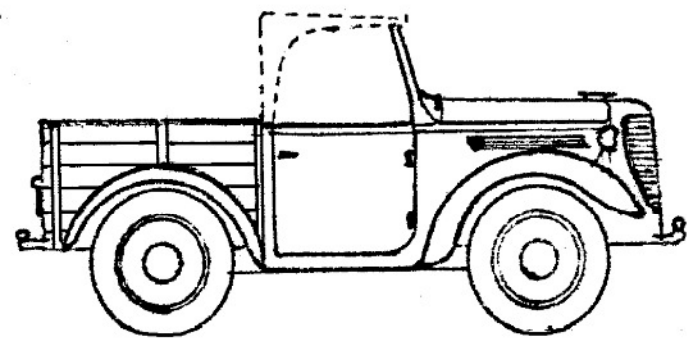
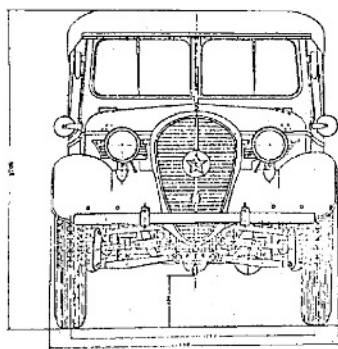
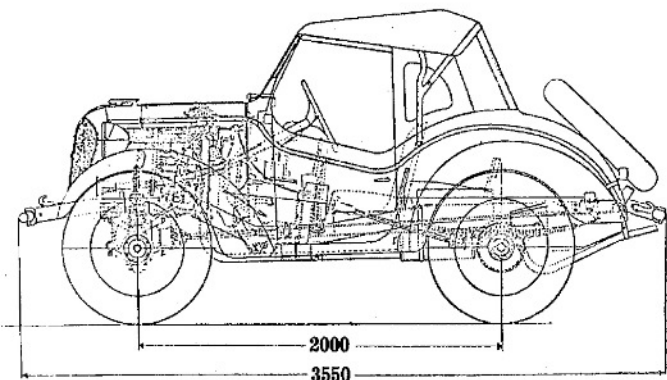
2. Слайд-шоу (каталоги) моделей: AGAT/Тантал; ЭЛЕКОН; КОМПАЬОН/КОМПАЬОН-МОДЕЛЬ; ЛОМО/ЛОМО-АВМ/Двигатель; МиниКлассик; Лаборатория минимodelей; Voltchanecky; Minichamps; Norev; MV Models (1:48); Пожарные автомобили отечественных изготовителей.

3. Adobe Acrobat Reader (программа для просмотра PDF-файлов).

Системные требования: Pentium 200; ОЗУ – 32Мб; ОС – Windows 95/98/ME/2000/XP; разрешение экрана – 800x600; CD-ROM.

Стоимость диска с пересылкой по России 300 руб. (стоимость пересылки за границу оговаривается в каждом отдельном случае). Деньги необходимо перевести по адресу: 129347, Москва, ул. Проходчиков, д. 4, оф. 131, Шкаеву Александру Вадимовичу. В графе «Для письма» указать количество дисков и обратный адрес.

**МОНГОЛЬ ГОЙГОТЭК**  
**МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ**  
 kimmeri@tlc.ks.ua  
 www.kimmeri.narod.ru  
 Украина, 73005  
 Херсон-5  
 а/я 54  
 тел/факс: +38 (0552) 555896



Если основным маршрутным автобусом в областных центрах Украины по-прежнему остается ПАЗ, то Киев, Харьков и некоторые другие города сделали выбор в пользу «лобастика». Таким именем окрестили пассажиры новый украинский автобус «Богдан-А091» за его внешний вид. Нужно отметить, что этот автобус уже не первый год колесит по дорогам Украины, но до сих пор никто не взялся за выпуск его модели.

Производство автобусов было развернуто на практически неизменной до последнего времени предприятии – ОАО «Черкасский автобус». Отметим, что это предприятие и раньше имело отношение к автомобильному транспорту.

Строительство Черкасского авторемонтного завода (ЧАРЗ) было начато в феврале 1964 г. как базы для проведения капитального ремонта автобусов ПАЗ-652 с проектной мощностью 1500 единиц в год. В декабре 1966 г. государственная комиссия приняла завод к эксплуатации. К 1972 г. ЧАРЗ вышел на проектную мощность и вплоть до 1993 г. на нем было отремонтировано 25 115 автобусов ПАЗ-652/672. Подтверждением высокого профессионального уровня и квалификации специалистов предприятия стал тот факт, что в 1972 г. на заводе был построен новый цех по выпуску изделий для военно-промышленного комплекса. К 1993 г. было выпущено 1 235 изделий.

В 1992 г. в связи с изменением ситуации на рынке на заводе было налажено изготовление прицепов для легковых автомобилей и освоена технология переоборудования автомобилей ИЖ-2715 в грузопассажирский вариант.

14 августа 1994 г. в соответствии с Указом Президента Украины от 15.06.93 г. завершилась приватизация ЧАРЗ, и на его базе было создано ОАО «Черкасский авторемонтный завод».

Приватизация ознаменовала собой начало масштабной реорганизации производства и расширение ассортимента выпускаемой продукции. В 1996 г. был освоен выпуск микроавтобуса на базе автомобиля «ГАЗель», разработана и внедрена методика переоборудования цельнометаллического фургона в 12-местный микроавтобус и 5–7-местный грузопассажирский фургон, а также налажено производство аварийной мобильной мастерской на шасси автомобиля КраЗ-260Г.

Конечно, недавно организованное предприятие вряд ли смогло бы осилить этот проект, если бы на помощь не пришел львовский институт «Укравтобуспром», который в Советском Союзе назывался Всесоюзный институт автобусотроллейбусостроения. Для разработки документации и выпуска чертежей автобуса «Богдан» потребовался не один год. Заказ оказался своевременным. Производство автобуса было решено организовать на ОАО «Черкасский автобус», который являлся одним из автоборочных предприятий концерна «Укрпроминвест».

В результате подписанного соглашения всего год спустя началась подготовка производства малого 7,2-метрового автобуса «Богдан А-091», имеющего две модификации: междугороднюю А-091.2 и туристическую А-091.3.

Элементы конструкции «Богдана» носят интернациональный характер: Япония, Украина, Россия, Польша, Италия – вот перечень стран, детали и узлы производства которых используются в автобусе.

«Лицо» автобуса – кузов украинский, изготавливается в Черкассах и состоит из каркаса,