

ПЕГЕНДА ПОД ИМЕНЕМ ТАТРА 87



Люциос СУСЛАВИЧЮС,
г. Вильнюс (Литва)



Tatra 87
www.m43.narod.ru

Я родом из города Каунас, расположенного в центре Литвы, на слиянии рек Нямунас и Нерис. Город своеобразный, и жители его – тоже. Одной из отличительных черт каунасовцев, проявившихся ещё с послевоенных лет, является непреодолимая тяга к автомобилям. Поэтому уже в 1970-х гг. Каунас слыл в СССР одним из наиболее автомобилизованных городов страны. А так как автомобилей в СССР вообще-то было мало, каунасы ухитрялись привезти в свой город самые разные машины со всех концов необъятного государства. На улицах часто встре-

чались легковушки как довоенных, так и первых послевоенных лет, произведенные в разных странах и потом всевозможными путями попавшие в мой родной город. В шестидесятых годах прошлого века одним из самых необычных автомобилей в Каунасе была окрашенная в вишнёвый металлик каплеобразная машина с тремя фарами спереди и вертикальными «плавниками» на покатой «спине». Эмблема на переднем капоте была сбита. И только найдя в библиотеке три объёмистых тома с рассказом о путешествии через всю Африку двух молодых чехов – Мирослава Зикмунда и Иржи Ганзелки, я понял, что за чудо ездит по улицам Каунаса. Это была Tatra 87 с двигателем воздушного охлаждения V8, расположенным сзади. В то время она была единственной машиной этой марки в Литве, причём находилась в частных руках.

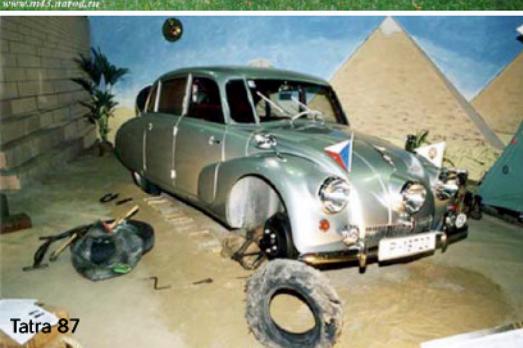
История обтекаемых автомобилей Tatra началась в тридцатых годах прошлого века в г. Копривнице. Именно здесь 5 марта 1934 г. главный конструктор старейшего в Восточной и Средней Европе автозавода Ганс Ледвинка (Hans Ledwinka) официально представил революционную новинку. Это был большой легковой четырёхдверный автомобиль с обтекаемым, почти каплеобразным кузовом и двигателем воздушного охлаждения типа V8, расположенным



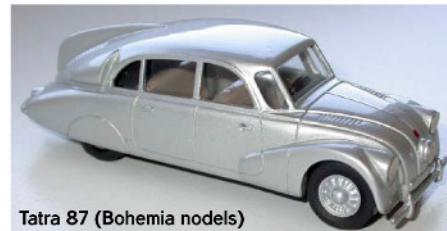
Tatra 77
www.m43.narod.ru



Tatra 87
www.m43.narod.ru



Tatra 87
www.m43.narod.ru



в заднем свесе. Так «появилась на свет» концепция, изменившая понятие автомобилистов о том, каким должен быть легковой автомобиль и долго – до начала семидесятых – господствовавшая во многих странах Европы.

Автомобиль, названный Tatra 77, стал первым в целой гамме похожих внешне и близких конструктивно легковых Tatra моделей «87», «97», «107» (последняя в серии получила индекс «600») и «603».

Наиболее заметной считается Tatra 87, производившаяся в Копривнице с 1936 по 1950 год. И не только потому, что этот пятиместный седан с восьмицилиндровым двигателем мощностью 75 л.с. развивал скорость 160 км/ч которой в те годы могли похвастаться далеко не все спортивные автомобили. И не потому, что при такой скорости для удержания автомобиля на дороге конструктору пришлось прибегнуть к нестандартному решению – установить сзади вертикальный киль-стабилизатор. Легендой автомобилизма Tatra 87 стала после уже упоминавшейся поездки через всю Африку. В трудные послевоенные годы успешно преодолеть дикие тогда просторы Африки да ещё на автомобиле, предназначенном для скоростных поездок по автомагистралям, тогда действительно было подвигом. После этого беспримерного пробега серебристая Tatra заняла постоянное место в экспозиции музея завода.

Но она здесь не одна такая – в киоске сувениров, расположенном в холле музея, посетители могут приобрести уменьшенную в 43 раза её копию. Модель закреплена на постаменте с надписью «Tatra 87 Z+H» и защищена прозрачной крышкой. Модели эти в музей поставляет небольшая фирма «Bohemia models», основанная в г. Хотешов модельистом Хынеком Кнопом (Hynek Knopp).

Модель выполнена по традиционной технологии для малосерийных моделей – отлита из смолы. Производители всё внимание





Tatra 600

www.m43.narod.ru

Tatra 87 (ZZ models)



плоский кусок пластика без малейшего намёка на узлы подвески и трансмиссии.

Ну а главным недостатком модели является резко суженная колея задних колёс. Хотя оправдание у изготовителя есть – задние колёса на «живом» автомобиле закрыты тонкими щитками, которые воспроизвести при литье кузова из смолы в модели не представляется возможным...

Вторая (хронологически – первая, т.к. запущена в производство значительно ранее) модель Tatra 87 уже много лет выпускается модельной фирмой Wiking в масштабе 1:87. Немцы при-



Tatra 97 (ZZ models)

Tatra 87 (ZZ models)



уделили внешности модели, поэтому она выглядит действительно отлично – качественная покраска, ровная поверхность кузова, отлично сохранённые пропорции. Смоделирована даже блестящая хромированная накладка вдоль переднего капота. Стёкла передних фар имитированы металлическими кругляшами с прорезями (технология «фототравление»), нанесенными на корпуса фар. Но... вот эти корпуса чуть короче, чем должны быть, отсутствует сдвижной люк на крыше.

Салон – уже несколько грубее. Руль есть, сиденья на месте, но качество уже не то, что у кузова. А днище автомобиля – просто грубый

выклик считать Tatra немецкой маркой – как никак она создана конструкторами немецкого происхождения, да и г. Копривице в 1938–1945 гг. входил в состав Третьего Рейха. Wiking очень хорош и выполнен даже точнее, нежели куда более крупная чешская модель. У неё и фары как надо, и люк на крыше есть, и имитация ходовой части, ближе к оригиналу и проёмы боковых окон.

Обе описанные модели представляет модификацию Tatra 87, производившуюся до 1948 г. с торчащими вперёд наподобие металлических кружек цилиндрическими корпусами фар. А автомобиль из Каунаса имел фары, «утоплен-

ные» в более сильно «раздутых» передних крыльях и слегка изменённую облицовку. Говорят, именно на таких Tatra'х выпуска 1949–1950 гг. разъезжали оперативники МГБ... Но пока модель такого варианта «77-й» никто не выпускает.

Список моделей:

- Tatra Type 87 sedan 1936 ZZ Models Tat1;
- Tatra Type 87 open sun roof 1936 ZZ Models Tat2;
- Tatra Type 97 4-door 1938 ZZ Models Tat3;
- Tatra 603 1961 black IXO Models CLC030;
- Tatra 603 StB Szechoslovakia + 2 figures Chzec Rep. black (Cold War Series) Replicars Specials 02;
- Tatra 603/2 1965 Swiss-Mini 16.

«SANTA ANA», ЕВРОСОЮЗ И ... ЛИТОВСКАЯ ПОЛИЦИЯ



Читателя наверняка заинтересовала комбинация трех столь разных названий в одном предложении. А связывает их не что иное, как «больной» для многих россиян вопрос транзита в Калининград. Дело в том, что по условиям соглашения о транзите через территорию Литовской Республики её государственные службы обязаны обеспечить согласованный Европейским Союзом режим транзита. Одной из этих служб является литовская полиция, которая обеспечивает как безопасность следования поездов транзитом в Калининград и обратно, а также должна пресекать попытки нелегально покидать поезд, разбирать в случае необходимости происшествия и конфликты. Для этого Евросоюз выделил средства, пошедшие на улучшение технического оснащения полиции, повышения ее мобильности. Ну, а «Санта Ана С.а.» – испанская автомобильная фирма, произведенные на заводе которой автомобили повышенной проходимости «Сантана ПС-10» были приобретены за деньги

Евросоюза для полиции. Но приглядевшись – джипы «Сантана» очень похожи на хорошо известный «длинный» английский джип «Ланд Ровер Дефендер». И это, конечно, не случайность. Ведь фирма по производству сельскохозяйственной техники «Metalurgica de Santa Ana» (основанная в 1955 г.) стала автопроизводителем, купив в 1958 г. лицензию на английский «Ленд Ровер». Под названием «Сантана» они поступали в испанскую армию, полицию, другие государственные структуры. Но к 1983 г. потребность в этих автомобилях сократилась настолько, что «Санта Ана С.а.» (так стала называться фирма) перешла на выпуск – и опять по лицензии – джипов «Сузуки», выпуская до 30 тысяч машин в год и экспортируя их в страны «третьего мира».

Однако в 1998 г. фирма, проведя маркетинговые исследования, пришла к выводу, что в Европе опять появился спрос на настоящие армейские внедорожники, который не покрывается довольно дорогой усовершенствованной моделью «Дефендер» и армейскими модификациями «Мерседес Бенц Г-класса». Поэтому специалисты завода «Санта Ана» модернизировали старую модель и возобновили её производство.

В чём же отличия «Сантаны» от английского оригинала? В первую очередь – цена. Она не превышает 22 тыс. евро за 7–9-местный джип. Второе – двигатель. Вместо роверовского двигателя, как на старых «сантанах», модель «ПС-

10» имеет четырехцилиндровый турбодизель IVECO в 125 л.с. С ним джип разгоняется до 140 км/час. Внешне «Сантана» отличается другой нежели «Дефендер» облицовкой с 4-мя круглыми фарами, повышенной пластиковой крышей и новым более высоким цельным передним стеклом. Всё остальное, включая ходовую часть с подвеской на продольных рессорах – как у «дефендеров» старших выпусков.

Автомобили литовской полиции – белые с полосой сочного зеленого цвета по бокам, эмблемами и надписями. За вторым рядом сидений – перегородка из решётки, отделяющая полицейских от посаженных в задний отсек с продольными сидениями задержанных. Моделисты, имеющие опыт конверсии, могут достаточно легко превратить модель «дефендера» в модель «сантаны» и таким образом пополнить коллекцию моделью редкого джипа. Ведь все размеры, за исключением высоты, соответствуют английскому автомобилю. Внутреннее оборудование длинного девятиместного салона – тоже, только руль не справа, а слева.

