

NAPCO, или История лошади

http://www.off-road-drive.ru/archive/24/NAPCO_ili_Istoriya_loshadi

Тюнинговая компания NAPCO Power-Pak как виток мировой полноприводной истории

Конечно, массу интересного можно рассказать про пикапы вообще, можно сосредоточиться на таком явлении, как американский пикап, а можно взять конкретного производителя и провести тщательный анализ родословной всех его «рабочих лошадок». Но в истории автомобилестроения встречаются темы, находящиеся как бы рядом с основным производством. Проведя тест уникального Chevrolet Apache 31 NAPCO (см.: «Назад, в будущее», С. 28), мы, под впечатлением содеянного, решили углубиться в историю американских пикапов (причем не только Chevrolet) в достаточно необычном ракурсе.

В начале XX века необходимость в замене гужевого транспорта стала ощущаться довольно остро. Громоздкие грузовики отчасти решали задачу, но для оперативной перевозки небольших коммерческих грузов они совершенно не годились в силу исключительной прожорливости и неповоротливости. И здесь на сцену вышел главный «генератор автомобильных идей» начала прошлого столетия Генри Форд. Первым из собранных на заводе пикапов Ford Model T Runabout Pickup Body. Фактически это был обычный Ford T модели 1925 года с установленным сзади небольшим кузовом с откидным бортом, ящиками под ним и усиленными рессорами. Но 34 тыс. машин, разошедшихся по всей стране всего за один год продаж, показали, насколько правильным был выбор направления. В общем, история всемирного пикапостроения началась.

Формирование образа

В 1928-м Model T сменила Model A. И именно на ее базе был сделан первый классический «легковой грузовик» с металлической кабиной, безопасным ветровым стеклом, опускающимся боковыми стеклами и трехступенчатой трансмиссией. В качестве силовой установки использовался очень хорошо подошедший для транспортировки грузов тяговитый нижнеклапанный четырехцилиндровый двигатель мощностью 40 л.с. Фактически в этот момент и был сформирован образ пикапа. Образ, проверенный десятилетиями.

1931 год был ознаменован еще одним событием в мире пикапостроения. Если до этого момента у старины Генри не было конкурентов в этой области и рынок мелких коммерческих перевозок принадлежал автомобилям Ford безоговорочно, то первый пикап Chevrolet, названный Independence, разрушил монополию. Форду пришлось отвечать ростом мощности и грузоподъемности. В 1932-м под капотами малых грузовиков Ford поселились 65-сильные двигатели Flathead V8. А вот это уже совсем близко к нашей теме. Тем более что с появлением этого двигателя продажи коммерческих грузовичков выросли настолько, что к 1936 году было продано в сумме более трех миллионов автомобилей с данным типом кузова. Тогда же и началась жесткая конкурентная борьба, результатом которой стало лавинообразное совершенствование техники.

И в пир, и в мир, и в добрые люди

К началу Второй мировой войны пикапы использовались уже очень широко. Правда, о комфорте и дизайне речи не было. Но лишь до тех пор, пока в почтовом департаменте Ford в присутствии руководства случайно не распечатали письмо от одного австралийского фермера. Текст гласил: «Почему вы не делаете для таких людей, как я, автомобили, на которых можно было бы поехать в воскресенье в пиджаке в церковь, а в понедельник отвезти свиней на рынок, будучи одетым в робу?» Так, собственно, и началась эра пикапов, несущих в себе кроме утилитарной формы элементы стиля и комфорта. Впервые эта идея, воплощенная в металле, была опробована на австралийцах в виде модели Ute (от англ. utility - полезность, выгодность).

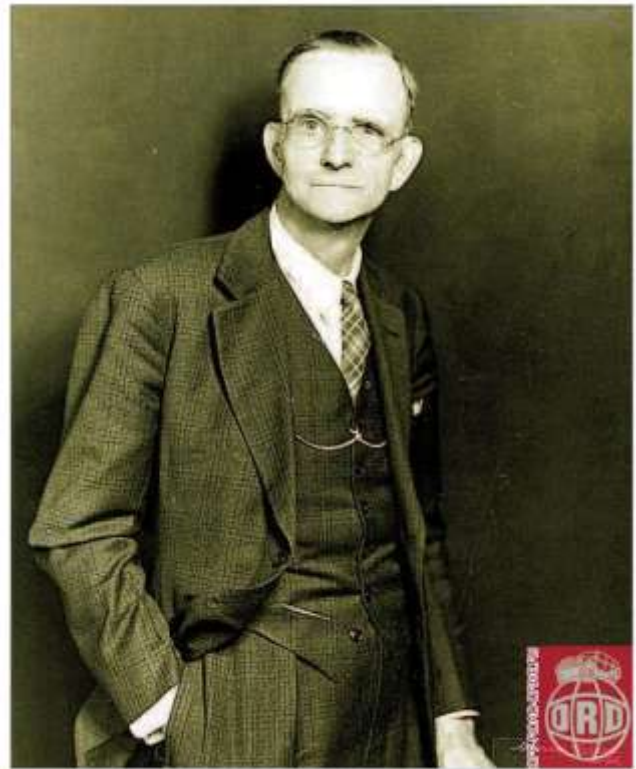
Мало того, военные тут же предъявили свои требования. Разнообразить костюмы им совершенно не требовалось, а вот вопрос проходимости автомобиля стоял крайне остро. Ведь если не рассматривать специально спроектированные для военного использования Willys MB и Ford GPV, в программах Ford и Chevrolet (в то время основных производителей пикапов), полноприводных версий не наблюдалось.

Война как двигатель прогресса

Сегодня в это трудно поверить, но в те далекие годы вследствие банальной непросвещенности покупателя о чудесной возможности преодолеть бездорожье на автомобиле востребованность полного привода была не слишком высока. А убедить простого покупателя заплатить лишние деньги за не совсем понятные ему преимущества было очень сложно. Для этого требовалось четыре фактора: просвещение несведущих, заинтересованность производителя, готовые решения на конвейере и... какой-нибудь еще веский аргумент. Например, такой, как война. Да-да, как это ни прискорбно звучит, бурное развитие полноприводной техники в середине XX столетия было в значительной степени обусловлено военными действиями. Объяснение здесь достаточно простое. Во-первых, люди, видевшие на поле боя чудесные возможности машин с колесной формулой 4x4, «пошли в народ» и выполнили просветительскую часть задачи. Во-вторых, наличие большого военного заказа заставило бизнесменов искать возможности проектировать и ставить на поток системы полного привода. И, между прочим, на выходе получилось нечто совершенно новое и необычайно интересное..



Dana Corp. обязана ничуть не в меньшей степени и финансовому гению еще одного человека: Чарльз Дейна построил техническую империю на изобретениях Спайсера.



Собственно, Кларенс Спайсер. Генеральный инженер и основатель Dana Corp. (до 1946 года Spicer Universal Joint Manufacturing Company).

Талантливые молодые люди

Здесь необходимо еще раз перелистать календарь назад и отправиться аж в 1904 год... Студент Кларенс Спайсер бросает университет Корнелля и, расположившись в свободном уголке небольшой фабрики в Плейнфилде (Нью-Джерси), начинает свой небольшой бизнес, названный Spicer Universal Joint Manufacturing Company. Дело в том, что в процессе учебы этот молодой человек, как и многие в его возрасте, увлекался изобретательством. И результатом этого юношеского увлечения стала такая привычная нам с вами штукавина, как... универсальная крестовина для карданной передачи на основе игольчатых подшипников! Вот так, ни много ни мало, располагая лишь парой станков, Кларенс Спайсер подтолкнул в развитии всю автомобильную отрасль, одновременно подписав приговор сложным и ненадежным цепным передачам. Ну а после встречи в 1916 году Кларенса с не менее талантливым, но уже более опытным бизнесменом по имени Чарльз Дейна на свет появилась оставшая чуть ли не самый большой след в истории полноприводных автомобилей Dana Corporation (это название было дано уже в 1946 году). Более того, господа Спайсер и Дейна имели прямое отношение не только к первому серийному автомобилю Ford T и разработке знаменитых лондонских такси, но и к главному сегодня для нас вопросу.

Еще одна веха истории

Dana Corp. разрабатывала и производила на своих мощностях детали полноприводных трансмиссий почти для всей американской военной техники с приводом на все колеса. В том числе, естественно, в производственной программе Dana присутствовали системы отбора мощности на переднюю ось и инновационные схемы компактных и герметичных мостов с разгруженными полуосями. Но все это полноприводное богатство не имело никакого значения для гражданского применения. Ведь если переключение с полного привода на задний еще можно было реализовать, то постоянное вращение элементов привода передней оси, вносящее на дорожных скоростях

шумность и лишние колебания, отражающиеся на общей долговечности конструкции, оставляло автомобилям с формулой 4x4 исключительно внедорожную область применения.



Эта несложная и знакомая всем конструкция Артура Варна позволила превратить полноприводные вездеходы начала XX века в настоящему универсальный транспорт.

Так оно и было до 1948 года, когда некто Артур Варн запатентовал еще одну «веху истории 4x4» - колесные муфты свободного хода. Эти, в общем-то, нехитрые устройства позволили превратить внедорожники в автомобили действительно универсальные. То есть именно 1948 год можно считать моментом, когда воедино собрались все необходимые технические решения для реализации идеи многоцелевого автомобиля. Автомобиля, большую часть времени работающего на дорогах с покрытием, но при этом имеющего реальную возможность преодолевать достаточно серьезное бездорожье. Правда, этот исторический момент смогли оценить лишь люди, бывшие, что называется, во внедорожной теме. Но, может, это даже и к лучшему. Ведь в противном случае за полный привод ввязались бы корпорации-гиганты, и, скорее всего, не было бы триумфального пришествия на рынок компании, названной аббревиатурой NA PCO.

Дата рождения неизвестна

Являясь производителем систем полного привода для военных нужд, фирма NA PCO располагала производственными мощностями, связями и, что самое главное, опытом по доработке серийных автомобилей. Точная дата появления этой компании спорна, и восстановить ее сегодня не представляется возможным. Кто-то считает, что производство конверсии заднеприводных пикапов Chevrolet было начато в 1949 году, но при этом первая документированная конверсия была проведена с тяжелым пикапом Chevy 3/4 ton только два года спустя, а именно в 1951-м. 28 октября 1954 года, в день, когда Chevrolet представил новую серию легких полноразмерных пикапов Apache 1 st Series, все установки полноприводных комплектов NA PCO производились только на 3/4-тонные машины (использовались агрегаты Dodge 3/4). Но поскольку комплекты для GMC и Chevrolet Apache набрали популярность стремительно, компания моментально отреагировала и выставила на рынок наборы для преобразования легких грузовиков Ford и Studebaker.

Компоненты полного привода

Комплекты NAPCO включали в себя полный список необходимого для преобразования заднеприводного грузовичка в покорителя жесткого офф-роуда и отличались лишь нюансами. В качестве основы для производства комплектов были взяты все те же компоненты Dana. Например, раздаточная коробка Dana 23 в версии NAPCO имела усиленный корпус и несколько доработанную конструкцию, но при этом оставалась фактически той же Dana. Ступичные муфты Warn поставлялись «как есть» без переделок. Они и без того обеспечивали избыточную надежность. А вот с мостами и доработкой подвески оказалось не все так просто. Изначально довольно низкие заднеприводные автомобили требовали серьезной доработки рамы, что, учитывая направленность продукции NAPCO на самостоятельный монтаж комплекта владельцем, было, как вы понимаете, невозможно. Поэтому пришлось использовать решение в виде высоких проставок между задним мостом и рессорой (что, по идее, делать было нельзя). Но схема настолько прижилась, что даже при переходе в 1957 году на установку комплектов NAPCO прямо на заводах General Motors (комплекты стали называться Power-Pak и включались в официальный лист опций) ничего нового придумывать не стали. Кстати, такой вариант установки в задних подвесках Ford F-Series дожил аж до середины 90-х годов XX века.

P.S. Так это что же выходит, не будь компании NAPCO, сегодня мир был бы иным? И в этом, ином, мире, возможно, не нашлось места ни «покатушкам», ни «болотным чемпионатам». В общем, запомните эту аббревиатуру. Наравне с Dana, Warn и Spicer в нем основа офф-роуда. Что же до испытанного нами Chevrolet Apache 31 NAPCO Power-Pak, то, помимо прочего, он несет на обоих ведущих мостах несколько заветных букв. NAPCO...

текст: Дмитрий ЛЯХОВЕНКО

фото: Александр ДАВИДЮК