

Французские джипы

<http://www.abw.by/archive/307/v-vned.htm>

О которых мы ничего не знаем

Вы до сих пор считаете, что джип - это "дитя" американцев?.. Отнюдь. К моменту начала второй мировой войны французские фирмы "Ситроен", "Белле" (Berliet), "Бернар", "Гочкисс" (Hotchkiss), "Лаффли", "Латиль" выпускали для нужд колониальной администрации и армии большое количество автомобилей, среди которых встречались вездеходы весьма оригинальной конструкции. Были тут и модели с бортовой схемой трансмиссии, и полугусеничные вездеходы, и даже "трехоски" с независимой подвеской колес.

Все они в конечном итоге достались в качестве трофеев немецким захватчикам, которые быстро поставили их на службу вермахта. Что же касается производивших их заводов, то одна часть оказалась разрушена, а оставшиеся мощности перешли на выпуск другой продукции. Но главное, война поглотила лучшие инженерные кадры... Таким вот образом и были утрачены традиции французской конструкторской школы.

Силы французского Сопротивления, в своих действиях опиравшиеся на военную технику союзников, невольно воспитали будущих армейских специалистов на основе опыта эксплуатации американских машин. Так что нет ничего удивительного в том, что когда в пятидесятые годы пришло время вырабатывать технические требования к легковым командирским и разведывательным автомобилям для новой французской армии, перед глазами конструкторов стояли именно американский "Виллис МВ" и "Форд GPW". Ведь именно эти простые, надежные и неприхотливые машины хорошо зарекомендовали себя в ходе военной кампании.

В 1954 году объединившиеся фирмы "Гочкисс" и "Делае" (Delahaye - тот самый производитель роскошной автотехники, продающейся ныне с аукционов за бешеные деньги) приняли заказ на первые 40 тысяч машин для армии, жандармерии и колониальной администрации. А еще через три года компания "Делае", приобретя лицензию у американской фирмы "Виллис-Оверлэнд", приступила к выпуску модели "VLR". За данной аббревиатурой скрывалось следующее: Voiture legere pour reconnaissance (легкая машина для разведки). Шасси и кузов "VLR" мало отличались от "Виллиса", а вот двигатель был свой, французский.

Тем временем спрос на подобные автомобили все возрастал. Положение усугублялось еще и тем, что из-за начавшейся в 1951 году корейской войны рассчитывать на поставки американских джипов особенно не приходилось. К тому же с 1949-го по 1954-й вооруженные силы Франции сами вели военные действия во Вьетнаме (а в 1954-1962 годах и в Алжире), и в их ходе была утеряна большая часть машин "VLR" (оставшиеся автомобили несли службу вплоть до 80-х).

В 60-70-е годы Франция еще не была втянута в повальное увлечение гражданскими внедорожниками. Внутри французский спрос на эти машины был так мал, что не показался ведущей пятерке французских фирм ("Рено", "Пежо", "Ситроен", отошедшая к "Крайслеру" "Симка" и почивший в бозе "Панар" (Panhard)) заслуживающим внимания.

Результатом данной позиции явилось то, что "внедорожные" потребности местного рынка покрывались импортом американских, английских, а позднее и японских внедорожников. В самой же Франции лишь несколько небольших фирм (таких как "Данжель" (Dangel)) занимались оснащением системами полного привода стандартных массовых моделей с кузовами универсал французских производителей. Переоборудованные таким образом автомобили совершенно закономерно приобрели стойкую репутацию сельских семейных машин, особенно преуспела в этом "Данжель", занимавшаяся доработкой универсалов "Пежо-504" и "Пежо-505".

Но в подобной классификации нет ничего удивительного, поскольку при значительно большей, чем у чистопородных внедорожников, комфортабельности "гибриды" значительно уступали им в проходимости. Лишь в 1965 году к выпуску настоящих внедорожников приступила фирма "Курнэль" (Cournil), а несколько позже почин поддержала и компания "Грандин".

"Курнэль" разработала простую конструкцию в духе американской школы. Конструктивные особенности в первую очередь были продиктованы техническим заданием военных. Основу машины составляла лонжеронная рама. Внедорожник имел зависимую рессорную подвеску и комплектовался шинами размером 7.00-16. На хорошем уровне была и артикуляция ведущих мостов: они охотно перекашивались, приспособливаясь к особенностям рельефа. А вот на автострадах характеристики управляемости (в первую очередь обусловленные подвеской) были далеки от идеальных. Хорошей проходимости способствовали незначительные свесы, а также достаточно большой (220-240 мм) дорожный просвет. По заказу на машину устанавливалась лебедка. Кстати оказались дизели "Пежо" рабочим объемом 2,0-2,5 литра, обладавшие очень гибкими характеристиками и чрезвычайной тяговитостью (они и по сей день используются на французских внедорожниках).

Поскольку Бернар Курнэль не располагал большими производственными возможностями, решено было остановиться на простейшей трансмиссии с подключаемым передним мостом. И никаких самоблокирующихся дифференциалов, муфт свободного хода, колесных редукторов и тем более систем централизованной подкачки шин.

А начал Курнэль с машины, имевшей барабанные тормоза и простейшее оборудование кузова. Намного позже пришли гидроусилитель, двухступенчатая раздатка, блокировка заднего дифференциала и дисковые тормоза.

На заводе в городке Сен-Жевари в 1977 году ежемесячно делали по 35

внедорожников. Местное штамповое производство было просто жалким, и потому кузов автомобиля состоял из гнутых панелей. Их изготавливали на станках без всякой вытяжки, и лишь отдельные малогабаритные детали действительно штамповались. Данный факт объясняет и несколько странноватый внешний облик "Курнэлей": угловатые формы были сродни немецким внедорожникам 60-х годов. Но у данного решения были и положительные стороны: плоские панели кузова легко рихтовались и ремонтировались после повреждений.

Вслед за моделью с универсальным грузопассажирским кузовом началось и производство пикапов. Но избалованные горожане лишь брезгливо морщились, глядя на угловатую и громко тарахтевшую (резонировали плоские панели кузова) дизелем машину. Положение не сильно улучшилось и после того, как в 1983 году нанятый Курнэлем художник-стилист Бенца Контро подретушировал внешность внедорожника (примерно в это же время на машину стали ставить турбодизель "Пежо" рабочим объемом 2,3 литра).

Автомобили "Курнэль" медленно, но верно пробивали свою экспортную "дорожку". Там они продавались под разными марками - "Альтер", "Африкар", "Дакари", "Транскэт", SIMI. В конце концов лицензию на выпуск "Курнэлей" приобрела португальская фирма UMM (Unia Metallo-Mecanica - Металло-механическое объединение).

Продукция под маркой UMM впервые была представлена широкой публике осенью 1988 года на Парижском автосалоне. Машина обрела облагороженный внешний вид и модернизированное шасси. А с 1991-го фирма начала выпуск шасси с удлиненной (с 2030 до 2560 и 3080 мм) базой. Производство автомобилей на UMM - 20 штук в день, то есть около 6 тысяч в год, - велось главным образом по военным, в том числе и французским, заказам.

По стопам "Курнэля" шла и другая французская фирма - "Совамаг" из городка Сен-Жермен-Ляваль. Она выпускала как гражданский внедорожник "Оверлэнд-А3", так и армейские машины. Ее неприязательные внешне модели получили стабильный спрос. Как и на UMM, тут тоже имела место зависимая подвеска всех колес, но не рессорная, а пружинная. Тормоза передних колес - дисковые. Рулевой механизм - с усилителем. Привод передних колес - отключаемый.

Отсюда и отсутствие необходимости в межосевом дифференциале. А в крайнем случае в работу включался и самоблокирующийся дифференциал заднего моста. Поскольку масштабы выпуска невелики, то рама у машины была не штампованная, а сварная. А в качестве исходного материала использовался профиль прямоугольного сечения размером 100x50 и 90x50 мм. Машины рассчитаны на использование дизелей "Пежо" рабочим объемом 1905 куб.см и мощностью 68 и 90 л.с. Наряду с внедорожниками "Оверлэнд", имеющими кузова универсал и кабриолет, выпускаются также пикапы с различной длиной кабины. Армейские версии существуют в двух базовых вариантах "ТС10DT" и "ТС24", включающих в себя множество кузовных модификаций.

Кроме модели "А3" фирма изготавливает "А4" с пятидверным закрытым кузовом на удлиненной (2650 мм) колесной базе. Его масса на 215 килограмм больше, чем у модели "А3".

Французские "Оверлэнды" практически неизвестны за пределами Франции и весьма редко экспонируются на международных автомобильных выставках.

В семидесятых-начале восьмидесятых "Ситроен" выпускал легкий внедорожник "Мехари" на общей платформе с 2CV. Эта маленькая (длина - 3520 мм) машина имела 7-ступенчатую трансмиссию, блокируемый задний дифференциал и независимую подвеску всех колес. Двигатель воздушного охлаждения объемом 602 куб.см развивал мощность всего 29 л.с., и несмотря на малую массу (715 кг), автомобиль обладал весьма посредственными тяговыми качествами. Поэтому для нужд французской армии "Ситроен" стал поставлять вариант "Мехари" с более мощным 34-сильным двигателем. У данной машины, как, впрочем, и у ранней модели, был пластиковый кузов и отключаемый задний мост. Примечательно, что эту версию поставляли так же на... американский рынок. Правда, долго она там не задерживалась: для американцев "Мехари" скорее походил на гольфмобиль, нежели на средство передвижения по шоссе.

Полноприводный "Мехари" породил ряд аналогичных по направленности машин как у других крупных производителей ("Рено" создала аналогичную конструкцию на платформе модели "4"), так и у некоторых независимых фирм, таких как "Сипнар Тейлхол".

"Рено" первой взялась за производство автомобиля 4x4, предназначенного для "гражданской" публики, - "RX4", по сути являющегося серьезно переработанным полноприводным вариантом минивэна "Сценик".

Что же касается ПСА, то концерн до сих пор не выпускает автомобили "Ситроен" и "Пежо" в полноприводных версиях - этим уже долгие годы занимается фирма "Данжель". Теперь же за основу берется "Партнер" или "Берлинго", которые и снабжаются хитроумной трансмиссией. В блоке с главной передачей передних ведущих колес размещены межосевой блокируемый дифференциал, планетарный понижающий редуктор и отбор мощности к задним ведущим колесам, у которых, в свою очередь, имеется свой (также блокируемый) дифференциал. При этом трансмиссионный вал заключен в трубу, которая связывает обе главные передачи.

Несмотря на то, что "Рено-Сценик RX4", "Рено-Кангу 4x4" и "Пежо-Партнер 4x4 Данжель" имеют разную направленность, они не очень-то подходят под определение "внедорожник". Представителями же французской школы конструирования легковых автомобилей повышенной проходимости по праву следует считать модели "Оверлэнд" и "УММ" (урожденный "Курнэль"). Тем более что эти марки безоговорочно признаны военными.

Денис СКОРОБОГАТЫЙ.