

# Полноприводные вездеходы из Чехии: верность традициям и инженерный гений

История Tatra началась еще в XIX веке. Тогда это предприятие называлось Nesselsdorfer и находилось в одноименном городке. Основной продукцией были железнодорожные вагоны, а автомобили с 1897 года становятся лишь приятным дополнением...

После окончания Первой мировой войны и обретения Чехословакией независимости фирма и город были переименованы в Копрживнице. А продукция получила торговую марку Tatra в честь горного массива. В 1927 году акционерное общество Koprivnicka Vozovka было приобретено чешским концерном Ringhoffer. После чего фирма получила более благозвучное название Tatra Ringhoffer.

## «БУЛЬДОГ» И ДРУГИЕ

В 1923 году вошла звезда конструктора Ганса Ледвинки. Именно тогда он заложил основные принципы конструкции автомобилей Tatra, которые не меняются до сих пор. А именно – прочная хребтовая рама, внутри которой проходит приводной вал трансмиссии, и независимая подвеска задних колес. Передняя подвеска первое время была зависимой. Ведущие задние колеса получили хитрые качающиеся полуоси, обеспечивающие большой ход подвески. Особенностью такой конструкции стала знаменитая «татровская» «кос олапость» – угол развала задних колес без нагрузки составлял около 12 градусов.

Еще одна фирменная черта: воздушное охлаждение двигателя сначала было только у легкового семейства Tatra T11, от которого пошла линейка легких трехосных внедорожников. Причем большинство из них были только с задним приводом. Напомню, что в 20–30-х годах прошлого века все трехоски с двумя ведущими мостами причислялись к вездеходам.



*Tatra T25. Опытный полноприводный T25 (1926) оснащался 4-цилиндровым бензиновым мотором (7,5 л, 65 л. с.)  
Создатель Tatra. Ганс Ледвинка (1878–1967)*

Первым таким вездеходом стала модель T26/30 (1927 год) с двухцилиндровым оппозитом 1,7 л мощностью 25 л. с. при 3000 об/мин. Забавно, что воздушное охлаждение прекрасно обходилось без вентилятора, как в мотоцикле. Далее последовали модели «72», «82», «92» и как вершина – полноприводная Tatra T93 (1939 год) с солидным «воздушным» V8 под капотом (4,0 л, 73 л. с. при 2500 об/мин). Кроме того, была предпринята попытка создать двухосный (4×4) командирский внедорожник, но до конвейера он так и не добрался.

Вторая, тяжелая линейка T23/24/25 и т. д. поначалу оснащалась традиционными бензиновыми моторами жидкостного охлаждения. Переход на дизели наметился только в конце 30-х. За характерный короткий капот и, конечно же, «косолапость» грузовики этого семейства получили прозвище «бульдог». Полным приводом мог похвастаться лишь артиллерийский тягач T25 (1926 год), который после долгих доработок пошел в серию в 1933 году. Всего собрали 28 таких машин. Примерно такими же небольшими сериями выпускались и другие армейские автомобили. Однако после оккупации Чехословакии Третьим рейхом большинство проектов было закрыто. Немцам продукция фирмы Tatra Ringhoffer не нравилась. И на то были веские причины.

Вот что писал по этому поводу Вернер Освальд, историк и автор многочисленных каталогов по немецким автомобилям: «Чешские шестиколесные грузовики повышенной проходимости с центральной рамой не оправдали возлагавшихся на них надежд. Такая конструкция больше годилась для показухи. На деле же эти машины уступали в проходимости простому Opel Blitz. Кроме того, сложные ходовые части и двигатели этих автомобилей так часто ломались, что немецкие солдаты даже стали бояться их. Эти

автомобили вышли из строя уже в первые недели похода в Россию. А те немногие, что остались, использовались в ремонтных подразделениях. В исправном состоянии они могли находиться только при наличии механика и мастерской на борту».



*Прочный хребет. По сей день у грузовых Tatra –  
центральная рама в виде трубы*

*Ненадежный. Tatra T93 (1939), по мнению немцев,  
мог работать только с механиком на борту*

### **СЛУГА ДВУХ ГОСПОД**

Печальный опыт эксплуатации армейских Tatra был учтен Ледвинкой при создании нового семейства T111, которое стало на конвейер в 1942 году. Сначала выпустили сыроватую модель T6500 грузоподъемностью 6,5 т, которую по причине многочисленных «детских болезней» быстро сняли с производства. А вот пришедшая ей на смену T8000 грузоподъемностью 8 тонн оказалась весьма удачной. Решив перестраховаться, Ганс Ледвинка создал автомобиль с таким запасом прочности, что после войны грузоподъемность без проблем подняли до 10 тонн.

Конструктивно T111 была развитием предыдущих моделей. В наличии были фирменная хребтовая рама, полностью независимая рессорная подвеска всех шести колес на качающихся полуосях и рессорах, подключаемый передний мост и блокировки задних межколесных дифференциалов. Коробка передач первоначально была четырехступенчатой, позже после войны – пятиступенчатой, с синхронизаторами на первой и второй передачах.

Тормоза были пневматические, а рулевое управление вплоть до 50-х годов обходилось без гидроусилителя. Кабины поначалу были стальными обтекаемыми, но затем вплоть до конца войны модель Т111 комплектовали «эрзац-кабиной» из фанеры.



*Легкий вариант.*

*В 1942 году Tatra T111 выпускалась в варианте T6500 грузоподъемностью 6,5 тонны*



*Оставшиеся в тени. Опытные T803 (1951) и V809 (1940) могли похвастаться  
блокировкой дифференциалов и моторами V8 воздушного охлаждения*

Сердце «сто одиннадцатой» – дизель V12 с непосредственным впрыском топлива. Рабочий объем – 14 824 см<sup>3</sup>. Мощность – 175–180 л. с. при 1800 об/мин. Крутящий момент — 725 Нм при 1500 об/мин. Впрочем, были варианты мощностью 210 л. с. Максимальная скорость – 61–75 км/ч. Любопытно, что воздушное охлаждение без проблем работало и в воде, что позволяло преодолевать глубокие броды. Но главное преимущество состояло в том, что мотор отлично работал даже при очень низких температурах.

За это Tatra T111 любили как солдаты германской армии, так и советские водители. Особенно хорошо зарекомендовали себя чешские грузовики на Севере, где они выдерживали температуры до минус 50 градусов и продолжали возить грузы при полном отсутствии чего-либо похожего на европейские дороги. Все же в СССР с 1947 по 1962 год было поставлено около 8,5 тысячи таких машин, в основном самосвалов. Для сравнения: немцы во время войны получили 1445 Tatra T111. А всего же с 1947 по 1962 год было собрано порядка 32 000 экземпляров.

Среди многочисленных модификаций (самосвалы, пожарные цистерны, автозаправщики, штабные автобусы, самосвалы, автокраны и т. д.) выделялся балластный тягач Tatra 141. За счет увеличивающих усилие колесных редукторов он мог потянуть прицеп массой в 100 тонн. Правда, скорость у него не превышала 38 км/ч.



**4x4** CLUB  
media.club4x4.ru

*По прозвищу «утка».*

*Tatra T805 (1955) разделила свой мотор V8 с представительской T603*

#### **ПО ТРЕБОВАНИЮ ЗАКАЗЧИКА**

После окончания боевых действий Ганс Ледвинка в запале был отправлен в тюрьму как пособник нацистов. К счастью, подготовленные им конструкторы и инженеры не ударили в грязь лицом и в отсутствие шефа (на Tatra Ледвинка так и не вернулся). Было выпущено множество прототипов, в том числе и полноприводная амфибия Tatra 801, и легкий внедорожник Tatra 803. Появилась двухосная модель T128 (грузоподъемность 3 тонны), унифицированная с T111. Но самой интересной разработкой стала безкапотная Tatra T805 (4x4) по кличке «качена» (с чешского «утка»). Этот легкий грузовик (грузоподъемность около 2 тонн) оснащался полностью независимой подвеской на продольных торсионах (по паре на каждый мост) и рычагах. Двигатель был бензиновый V8 (2,5 л, 75 л. с.). Выпускалась машина в 1955–1960 годах.

В 1958 году на смену T111 приходит новая модель T138 (12 тонн груза). Но по просьбам трудящихся из СССР старую модель с конвейера не снимают. Tatra 138 получила переднюю рычажно-торсионную подвеску, почти такую же, как у T805. Сзади же остались традиционные рессоры. Под капотом был новый дизель V8 рабочим объемом 11 762 см<sup>3</sup> и мощностью 220 при 2000 об/мин. Крутящий момент – 706 Нм при 1300 об/мин. Скорость – 70 км/ч.



*Старый знакомый.*

*Автомобили Tatra T148 (1969–1982) в большом количестве поставлялись в СССР.*

*Особенно их любили водители, работавшие на Севере*



*Дизельный «воздушник». Восьмицилиндровый мотор  
Tatra T138 развивал мощность в 220 л. с.*

Коробка передач была пятиступенчатая синхронизированная, а раздаточная коробка – двухступенчатая с электропневмоуправлением. Блокировки всех межколесных дифференциалов были с пневмоприводом. Появился моторный тормоз с электромагнитным приводом.

В 1969 году вышла модернизированная серия T148 (15 тонн груза) с измененным дизайном передней части, межосевым дифференциалом между задними мостами и новым дизелем 12 670 см<sup>3</sup> (157 л. с. при 2000 об/мин). Два годами раньше дебютировало безкапотное семейство T813 с дизелем V12 (17 640 см<sup>3</sup>, 250–270 л. с. при 2000 об/мин.) и с колесной формулой на выбор – 4×4, 6×6 и 8×8. Последняя модификация носила официальное название «Колосс» и часто использовалась в качестве шасси для самоходной артиллерийской установки vz.77 Dana и систем залпового огня. Она отличалась наличием сразу трех (!) межосевых дифференциалов. А механизм переключения передач был электропневматический. В СССР модель T813 почти не поставлялась.

Производство серий T148 и T813 было завершено в 1982 году. Им на смену пришла новая безкапотная модель T815, чьи дальние потомки с сильно модернизированной, но узнаваемой кабиной выпускаются и по сей день. Правда, теперь у Tatra новый владелец – американская фирма Tereх, которой принадлежит 80% акций.



*Носитель оружия.*

*Семейство Т813 (1967) часто использовалось в качестве шасси для боевых машин*

<http://media.club4x4.ru/2728-polnoprivodnye-vezdexody-iz-chexii-vernost.html>