

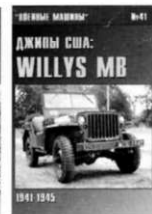
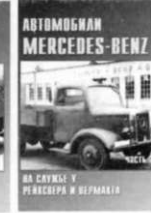
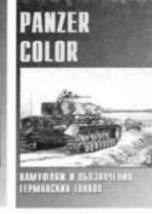
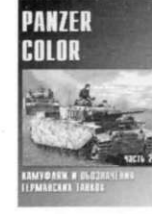
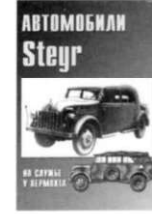
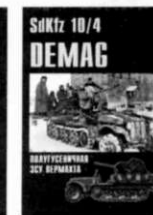
ДЖИПЫ США: DODGE



Часть 1

Серия «Военные машины»

1. M-18/10/36 -амер. истр. танков
2. Танки Японии во ВМВ ч. 1
3. Танки Японии во ВМВ ч. 2
4. Танки Японии во ВМВ ч. 3
5. Автомобили Horh 108
6. Автомобили Крупп
7. Автомобили Опель
8. Panzer IV ч. 1
9. Panzer IV ч. 2
10. Panzer IV ч. 3
11. Panzer IV ч. 4
12. Panzer IV ч. 5
13. SdKfz 10/4 Demag
14. БТР-60/70/80 ч. 1
15. БТР-60/70/80 ч. 2
16. Военные грузовики США ч. 1
17. Военные грузовики США ч. 2
18. StuG III ч. 1
19. StuG III ч. 2
20. StuG III ч. 3
21. StuG III ч. 4
22. Автомобили Штайр
23. Panzer Color ч. 1
24. Panzer Color ч. 2
25. Panzer Color ч. 3
26. Panzer Color ч. 4
27. Panzer Color ч. 5
28. БМ-21 «Град»
29. StuG IV
30. Танки на ВФ часть 1
31. Танки на ВФ часть 2
32. Автомобили Мерседес в вермахте ч. 1
33. Автомобили Мерседес в вермахте ч. 2
34. Грузовые автомобили вермахта
35. SdKfz 139 Marder III
36. SdKfz 138 Marder III Ausf. M
37. Scud - советские мобильные комплексы баллистических ракет
38. Британские военные автомобили 1939-45
39. Танковые дивизии СС
40. Хуммель
41. ДжиписСША: Willis
42. Kubelwagen/Schwimmwagen
43. SdKfz 250
44. Королевский Тигр ч. 1
45. Королевский Тигр ч. 2
46. Королевский Тигр ч. 3
47. Автомобили ЗиС ч. 1
48. Автомобили Зис ч. 2
49. Мотоциклы BMW R75 и Zundapp KS 750
50. Джипис США: M38, M151
51. Achtung Panzer: Восточный фронт
52. Джипис США: Додж ч. 1
53. Джипис США: Додж ч. 2



Кащеев Л.Б.

Джипы США: Dodge

Часть 1





Два Dodge 3/4-ton 4x4 WC-51. Машина слева, с лебедкой (Weapon Carrier with Winch), более раннего выпуска - 1942 г., машина справа - Weapon Carrier less Winch, выпуска 1944/45 гг. Это можно заметить по расположению светомаскировочной фары на левом крыле.

Создание фирмы

Братья John F. и Horace E. Dodge родились в городе Нилс (Niles) около южной границы Мичигана в 1864 и 1868 гг. В 1899 г. семья переехала в Виндзор, Онтарио (Канада), где вскоре братья организовали компанию „Evans and Dodge Bicycle Company“, производившую велосипеды на шарикоподшипниках собственной конструкции.

После нескольких неудачных финансовых махинаций их компания была поглощена канадской фирмой. В 1901 г. семья Додж вновь пересекла реку Детройт (Detroit River), но теперь уже в обратном направлении.

Обосновавшись в США, братья основали бизнес по изготовлению автозапчастей в Детройте - на углу Hastings Street и Monroe Avenue.

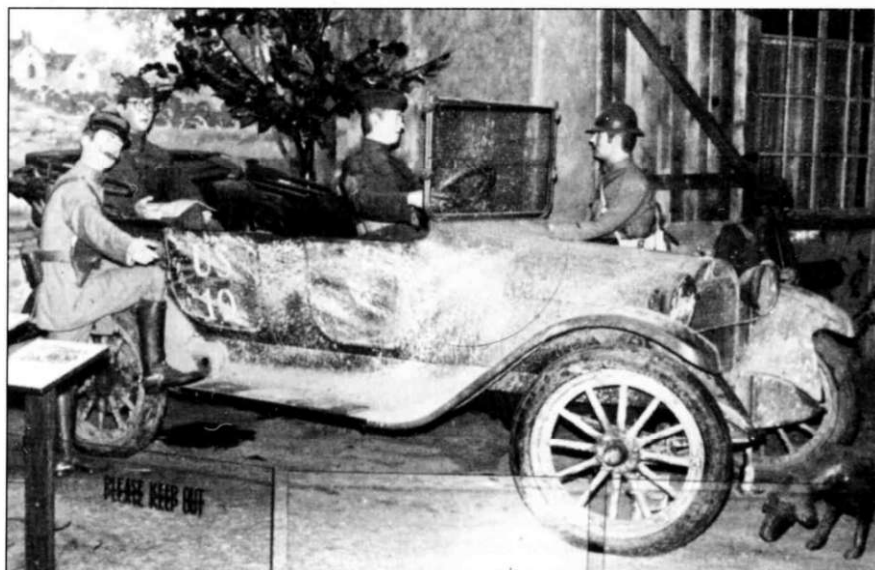
Джон и Хорейс обучались механике в отцовской мастерской в Порт-Гуроне, на границе Мичигана и Онтарио, где в течение некоторого времени они производили двигатели внутреннего сгорания для морских катеров. Под руководством отца и деда стали опытными механиками. И когда в Детройте Доджи наладили выпуск комплектующих, то вскоре стали самой крупной компанией по производству автомобильных запасных частей в Соединенных Штатах.

В 1910 г. они купили 24-акровый (97 тыс. м²) участок в Hamtramck, Детройт (теперь это 78-акровая площадка главного сборочного завода «Dodge»). Доджи расширили производство, и к 1914 г. более чем полмиллиона американских автомобилей было оснащено узлами фирмы «Dodge» - осями, коробками передач, рулевыми механизмами и т.д.

Среди их клиентов были Олдс и Форд. В 1903 г., когда Генри Форд основал «Ford Motor Company», «Dodge Brothers» была среди акционеров, контролируя 50% акций. Компания «Dodge» как субподрядчик производила шасси, двигатели и коробки передач по чертежам Форда.

Фактически дела фирмы скоро стали почти полностью зависеть от Форда. Братья были немало обеспокоены таким поворотом дел, поскольку не имели никаких гарантий, что заказы «Ford Motor» однажды не прекратятся.

После некоторых бесплодных переговоров Доджи в конечном счете разорвали контракт с Фордом и в 1913 г. начали думать о производстве собственного автомобиля. Однако они сохранили свою долю акций в «Ford Motor». В 1919 г. «Dodge Brothers» выиграли захватывающий судебный процесс, заставив Генри Форда выплатить дивиденды (более чем 19 миллионов долларов), а далее по суду обязали процветающую ком-



4-цилиндровый Dodge Touring образца 1916 года, использовавшийся генералом Першингом, в экспозиции армейского музея в West Point.



панию выкупить свой контрольный пакет акций. В 1919 г. владельцы "Dodge" получили 825 миллионов долларов при первоначальных инвестициях в 20000 \$!

Первый автомобиль Dodge

Первый автомобиль Dodge 30-35 был изготовлен 14 октября 1914 г. Машина имела «туристический» (touring) кузов высотой 2972 мм и длиной 3962 мм. Для машины братья разработали оригинальный 4-цилиндровый двигатель. Благодаря прекрасной репутации компании со всех концов США заказали более 22000 автомобилей Dodge - представительских, развозных, курьерских, специальных.

Год спустя "Dodge" занимала уже восьмое место по объему производства в Америке, к 1917 г. компания была на четвертом месте. Их автомобиль имел репутацию исключительно надежной машины высокой проходимости. Он достиг таких рекламных подвигов как восхождение на вершину Twin Peaks (Пики Близнецов) в Сан-Франциско. Он также стал первым автомо-

билем, который спустился на дно Большого каньона, а затем осуществил длительный подъем наверх только за счет собственного двигателя.

Успехи в сбыте легковых машин позволили братьям взяться и за производство грузовиков. С 1916 г. фирма начала сборку первых фургонов и пикапов на базе легковых шасси Dodge. Прочные цельнометаллические фургоны принесли фирме заслуженную известность, хотя как раз кузова разрабатывались не фирмой «Dodge Brothers», а субподрядчиком - компанией «Budd». В 1917 году в производственной программе фирмы появились небольшие капотные грузовики.

Во многом успешное развитие компании «Dodge» было обусловлено военными заказами. Потому следует оторваться от совершенно мирного повествования и поговорить о войне.

На фронтах Мексики

В 1916 г. «Dodge» продала свои первые автомобили армии США для действий на мексиканской границе. Они были все теми же открытыми автомобилями с 4-цилиндровыми двигателями и кузовами «туринг». Это было началом не прекращающегося и по сей день использования американскими вооруженными силами автомашин «додж».

Конфликт на южной границе США во многом был обусловлен мексиканской крестьянской революцией, начавшейся в 1910 г. Американская армия накапливала силы для возможного вмешательства. Нужен был повод. И вскоре он нашелся, когда Панчо Вилья напал на г. Колумба, шт. Нью-Мексико. Ночью 9 марта 1916 г. армия США начала карательную экспедицию, преследуя Вилью в северной Мексике, стараясь разгромить революционные войска. Чтобы поддержать экспедицию, требовалось большое количество автомашин. Автомобили Dodge были наиболее удачными среди машин, использованных на мексиканских дорогах.

Генерал Джон Т. Першинг, командуя экспедицией, постоянно использовал Dodge в качестве командирской машины и очень высоко отзывался о ней. Джордж С. Паттон, позже прославившийся во Второй мировой войне, а тогда еще лейтенант, получил свои первые уроки ведения боевых действий с использованием высококомобильных сил в мексиканской карательной экспедиции на Dodge.

По крайней мере два из 250 «мексиканских доджей» в работоспособном состоянии дожили до наших дней. Один находится в West Point, N.Y., как предполагается, во время мексиканского похода он был в распоряжении самого генерала Першинга, а позже - служил Першингу во Франции в ходе Первой мировой войны. Другой - в Ordance Museum (Музей Артиллерии) в Абердине использовался лейтенантом Паттоном.

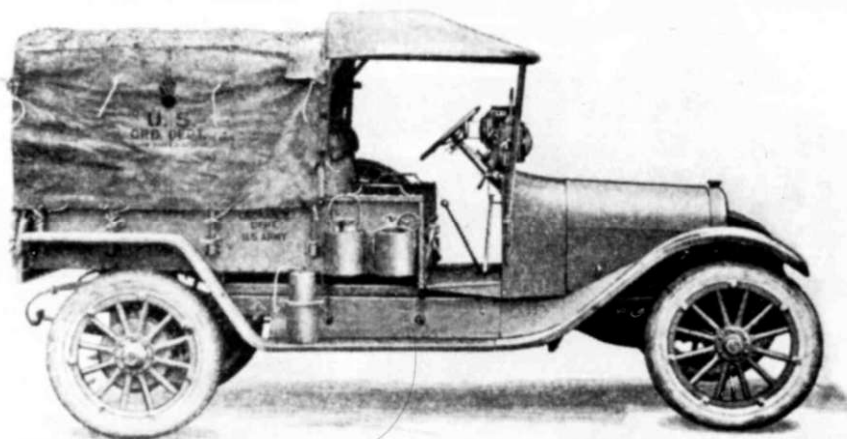
Очень скоро после мексиканской войны американское правительство разместило крупный заказ на грузовики Dodge для американских вооруженных сил - для частей связи, артиллерии и тылового снабжения.

Первая мировая война

США вступили в Первую мировую войну 7 апреля 1917 года, когда все, что происходило в Мексике, было еще свежо в памяти. Армия США, направляя свои соединения в Европу, стремилась максимально моторизовать их. И автомобили Dodge, успешно использованные в Мексике, фигурировали в первых пунктах списка востребованных машин. Армия использовала около 7400 легковых автомобилей (в основном - с 4-цилиндровыми двигателями). Тысячи грузопассажирских машин, грузовиков «screen-side» и санитарных фургонов были переправлены во Францию с американскими экспедиционными силами. Кузов screen-side - типично американский кузов американского грузовика - представьте себе бортовую платформу со стационарной жесткой крышей на стойках, борта этого своеобразного фургона были забраны проволоочной сеткой. Так вот, эти «сетчатые фургоны» Dodge поставлялись в армию по скромной цене 885\$ и имели грузоподъемность 370-560 кг. Помимо всего прочего у фирмы «Dodge» военные купили 175 родстеров для обучения водителей в США.

Упомянутый грузовик Dodge Screen-side стал важным этапом моторизации американской армии. Военные рекомендовали его как образец для других фирм, его металлический «легко ремонтируемый кузов» стал первым армейским стандартом. Эти Dodge Light Repair Trucks были очень эффективны во Франции. Они заработали хорошую репутацию даже при том, что построено было только 1012 единиц этого типа, и использовались они не во всей американской армии, а только в U.S. Army Ordance Department (Артиллерийское управление армии США).

Британцы использовали много «доджей» в Восточной Африке и Месопотамии, обычно как санитарные машины.



Еще один армейский «додж», хорошо зарекомендовавший себя во время боевых действий в Европе в Первую мировую войну. Army Dodge Light Repair Trucks 1918 г. стал первым специальным армейским автомобилем фирмы «Dodge». Обратите внимание на отдельную окантовку кузова и кабины, на дополнительные емкости для бензина на подножке машины - спустя много лет эти детали повторяются и на Dodge WC Второй мировой войны.



Civilian Conservation Corps - CCC (Гражданский корпус пограничной и таможенной стражи) использовал грузовики Dodge 1-1/2-ton 4x2 армейского образца 1934 г. В армии эта машина применялась как в заднеприводном, так и в полноприводном варианте - Dodge 4x4 Cargo and Personnel truck.

Помимо автомашин фирма «Dodge Brothers» в Первой мировой войне выпускала и другую военную продукцию для стран Антанты. В частности, она производила замки и откатники для французских 75-мм гаубиц и 155-мм пушек. Другие фирмы пробовали и потерпели в этом деле неудачу, но «Dodge» преуспела в применении методов массового производства этих достаточно сложных изделий.

1920-е годы

С 1919 г. для новых легковых и грузовых автомобилей на фирме «Dodge» по уже проверенной схеме использовали практически одинаковые шасси с колесной базой 2900 мм и 4-цилиндровым двигателем (24 л.с.). Они стали основой для развозных, фермерских, пожарных и санитарных машин.

В 1920-е годы армия США старалась не слишком увеличивать свой автопарк, это были главным образом экспериментальные образцы. Отсутствие потенциальных противников у сухопутных границ позволяло экономить на военной технике и автомобилях. В начале 1920-х множество фактически новых Dodge обр. 1918 г. с очень небольшим пробегом, находившихся на армейском хранении, было переоборудовано в легкие грузовики (пикапы). Еще несколько машин этого типа переоборудовали в «легкие автомобили для пересеченной местности». В 1925 г. они участвовали в экспериментах, которые в конечном итоге привели к созданию нового типа армейских машин - джипов в 1940-41 гг. Все эти переоборудования Dodge выполнялись Артиллерийским хозяйственным управлением армии США (U.S. Army Quartermaster Department) в автомастерских Holabird. Небольшое количество

Dodge Первой мировой войны находились на службе вплоть до начала 1930-х.

Смерть братьев Долж

Джон и Хорейс Долж умерли весьма внезапно в 1920 г., в течение нескольких месяцев друг после друга. Согласно данным архива «Chrysler», причиной их смерти была пневмония (отечественная энциклопедия «За рулем» приводит другую версию - один умер от пневмонии, другой от цирроза печени).

К этому времени позиции компании были упрочнены. В 1922 г. только в Нью-Йорке ходило 1800 такси на шасси Dodge. В 1923 г. было выпущено 18427 грузовиков и фургонов, а так же много тысяч коммерческих машин на легковом шасси - это было вдвое больше ближайшего конкурента.

После смерти братьев Долж собственность компании перешла их вдовам. Управ-



Седельный тягач Dodge образца 1929/30 г. с плечевым прицепом для перевозки автомобилей.

DODGE BROTHERS, INC.

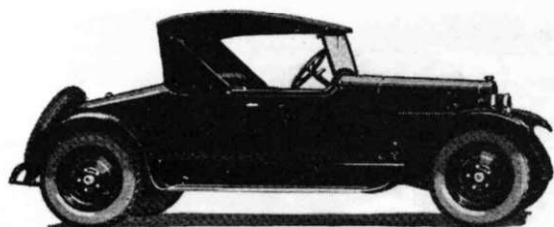
(Додж Бродерс, Инк.)
DETROIT, MICHIGAN



ПРЕДМЕТЫ ПРОИЗВОДСТВА

Легковые автомобили.

За время своего одиннадцатилетнего существования фирма Братья Додж выпустила 1½ миллиона автомобилей. 90% этого количества находится в ежедневном употреблении. Главным стремлением фирмы Братья Додж было выпустить на рынок надежную, конструктивно усовершенствованную, доступную по цене машину для целей широкого транспорта.

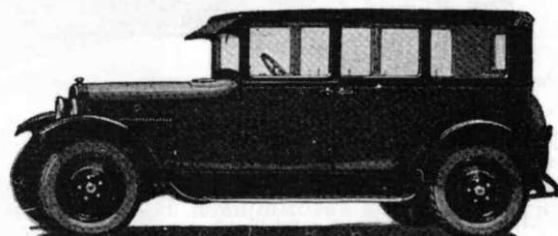


Родстер

По числу заграничных продаж в 1925 г. фирма Братья Додж занимала третье место среди автомобильных фабрикантов всего мира. Фирма обладает громадными ресурсами. Заводы покрывают площадь в 135 акров и имеют 26.000 квалифицированных рабочих. Благодаря методам массового производства, усовершенствованному оборудованию, точным методам инспекции и огромному сбыту, цену шасси удалось понизить до минимума. Шасси Додж имеет 4-х-цилиндровый двигатель (98x114 мм.); крыш-

ка цилиндров с'емная; коробка перемены передач—3 скорости вперед и одна на обратный ход—соединена с двигателем, который подвешен на 3-х опорных точках. Шасси снабжено стартером, длинными полуэллиптическими рессорами.

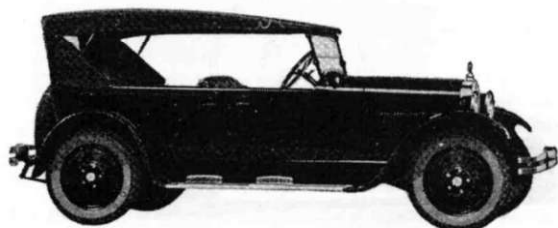
Автомобили Додж разделяются на два типа: стандартный и специальный. Оба типа имеют расстояние между осями колес в 116 дм. (2946 мм.), но тип специальный снабжен дополнительными аксессуарами, никкелированным радиатором и лучшей отделкой.



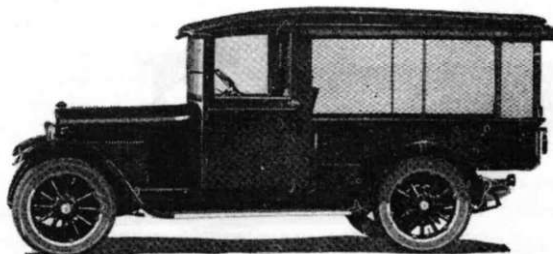
Седан

Братья Додж выпускают следующие типы легковых автомобилей: пятиместные Туринг (Touring), Родстер (Roadster), Седан (Sedan) и автомобили для коммерческих надобностей, с закрытыми сетчатыми кузовами. Фирма также поставляет шасси без кузовов.

На Всесоюзном пробеге в августе 1925 г. автомобили Додж были признаны одним из стандартных типов для советских условий.



Специальная модель Туринг



Автомобили для коммерческих надобностей с сетчатым кузовом

На этой и следующей странице приведены копии двух страниц «Справочника американской промышленности и торговли», изданного Американским акционерным обществом «Амторг» в 1927 году. Обратите внимание, что попытка проникнуть на рынок Советской России для фирмы «Dodge Brothers» не ограничивалась рекламным изданием. По тексту сообщается о победе в автопробеге 1925 года. Впрочем, эти достижения не были приняты в расчет, когда по труднообъяснимым причинам Московский автозавод купил лицензию на выпуск грузовиков «Autocar».

ГРАНАМ БROTHERS

(Грэйхам Бродерс)
DETROIT, MICHIGAN

Филиальное Отделение фирмы Dodge Brothers (Додж Бродерс)

ПРЕДМЕТЫ ПРОИЗВОДСТВА

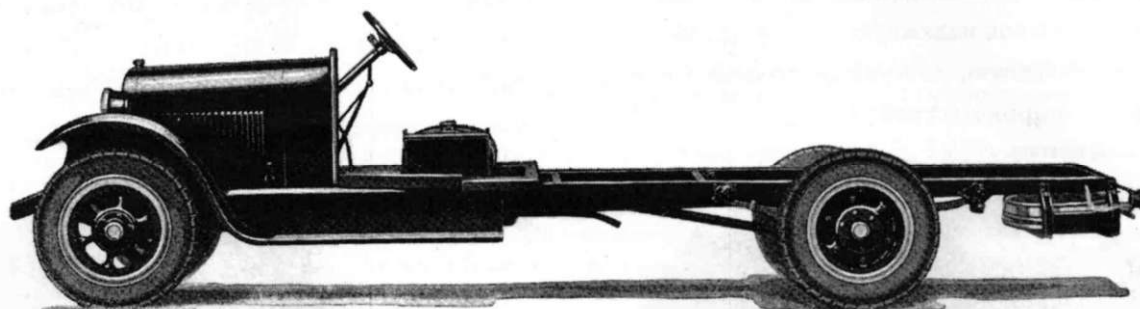
Грузовики и автобусы.

ИДЕАЛЬНЫЙ ГРУЗОВИК ДЛЯ РУССКИХ ДОРОГ

Фирма Братья Грэйхам, совместно с заводом Додж, является одним из лучших производителей

158 дм.; двигатель в 4 цилиндра, развивающий 30-35 л. с., представляет сборную единицу с коробкой перемены передач, имеющей 3 скорости вперед и одну на обратный ход.

Все шестерни с термической обработкой; рама из штампованной стали; задняя ось типа «банджо», со спиральными коническими шестер-



Шасси типа I. В. М.

лей грузовиков и автомобилей. В 1925 г. фирма Братья Грэйхам продала 24.119 грузовиков и автобусов в 81 разных странах мира.

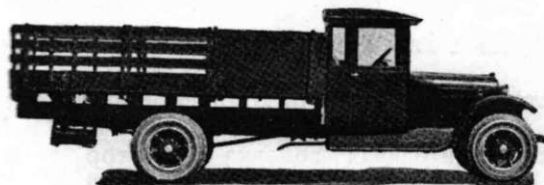
Грузовики Грэйхам грузоподъемностью в 1 и 1½ тонны всецело удовлетворяют потребностям транспорта для средних нагрузок. Долгая и надежная служба, а также и дешевизна, благодаря массовому производству, делает их исключительно экономичными.

Все части шасси сделаны из материалов высшего качества, что уменьшает расходы по ремонту; расстояние между осями колес от 130 до

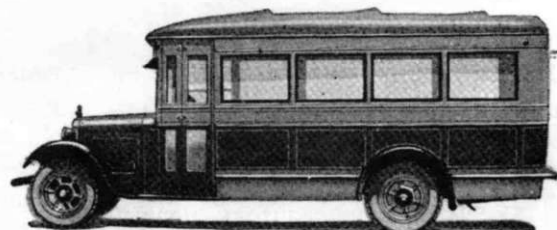
158 дм. Грузовики всецело приспособлены для езды по плохим дорогам при полной нагрузке. Завод Грэйхам-Додж выпускает грузовики и автобусы с кузовами самых разнообразных типов, в соответствии с нуждами грузового транспорта.

На Всесоюзном пробеге в августе 1925 г. 1½-тонный грузовик Грэйхам получил 2-ой приз Комитета пробега за проходимость.

Грузовики Братья Грэйхам продаются во всех отделениях фирмы Братья Додж.



1½-тонное шасси тип с закрытой будкой для шофера № 205 V и кузовом со стойками № 222



Автобус городского типа для 21 пассажира и шофера (может быть снабжен дисковыми колесами)

И еще одна страница из «Справочника американской промышленности и торговли» 1927 года. Обратите внимание, что в четвертой строке текста компания «Graham Brothers» именуется «Филиальным Отделением фирмы Dodge Brothers». В тексте опять сообщается об автопробеге в августе 1925 года и о втором призе за проходимость от организаторов пробега... Но конкуренция есть конкуренция. Фирма «Dodge» могла строить надежные машины высокой проходимости, а фирма «Autocar» изыскала возможности материально заинтересовать советского представителя Марка Сорокина. И будущий ЗиС стал «Autocar»-ом.

7

Расширение производства

1928 г. стал важным годом для «Chrysler Corporation». В дополнение к поглощению компании «Dodge» были организованы четыре новых подразделения: «Chrysler Export Corp.», «Plymouth Motor Corp.», «DeSoto Motor Corp.» и «Fargo Motor Corp.». Автомобили «додж» унифицировались с продукцией других подразделений концерна. Эта унификация началась в 1929 году, когда появился новый Dodge Series C, ставший копией Chrysler. За ним последовал 8-цилиндровый Dodge DC с двигателем Chrysler.

Тут следует сказать несколько слов о филиалах «Chrysler». Канадское подразделение было основано в Виндзоре, Онтарио, в 1925 г.: «Chrysler Corp. of Canada Ltd.». Следом за ним появились филиалы в Бельгии («S.A. Chrysler» в Антверпене, 1926) и в Великобритании («Chrysler Motors Ltd» в Кью, графство Суррей, 1927).

Распространяясь по странам и континентам, руководство «Chrysler Corporation» приняло решение о замене торговой марки «Graham» на «Dodge». Это решение объяснимо, поскольку продукция «Graham» и «Dodge» не отличалась друг от друга, не неся характерных «фирменных» черт. Теперь грузовая программа «Dodge» состояла из машин с полезной нагрузкой от 500 кг до 3 т, с 4- или 6-цилиндровыми двигателями, 4-ступенчатыми коробками передач и гидравлическими тормозами на все колеса. Завершившаяся к 1930 г. полная реорганизация производства позволила фирме, изготовившей 15,5 тыс. грузовиков, вновь занять по этому показателю четвертое место в США.

Подразделение «Fargo Division» в составе «Chrysler» было сформировано для производства сверхпрочных грузовиков и автобусов, главным образом для экспортных и специальных целей. Позже это стало альтернативной торговой маркой для грузовиков «Dodge», поставлявшихся заводами «Chrysler» в Канаде, Великобритании, Бельгии и Австралии.

Торговая марка «DeSoto» использовалась для той же самой цели теми же производителями (кроме Канады).

В конечном счете смены торговых марок были никак не связаны с техническими различиями машин, породили большое чис-



Опытный образец армейского грузовика Dodge 1-1/2-тон 4x4 образца 1940 года представлен во дворе завода в Моунд Роад.

ло грузовиков «Dodge», «Fargo» и «DeSoto», отличавшихся только эмблемой фирмы.

Британский «Dodge»

С 1923 г., еще до поглощения «Chrysler Corporation», компания «Dodge Brothers», экспортировавшая автомобили на Британские острова, создала в Фулхэме свой английский филиал. Вскоре производство переехало в Лондон. Завод «British Automotive Co. Ltd.» (адрес - 196 Great Portland Street London W.1.) осуществлял сборку легких фургонов грузоподъемностью от 750 кг до 1,5 т с закрытыми кузовами из нержавеющей стали.

Фургон 15-cwt Dodge в Англии скоро сделал себе имя на почтовых фургонах для лондонских вечерних новостей (London Evening News). Фургон впервые был показан в Олимпии в начале октября 1921 г. Дальнейшие поставки машин этого типа комплектовались фургонами британского производства, выполненных в черно-белых цветах фирмой «Messrs. W.&F. Thorn Ltd.».

После приобретения фирмы концерном «Chrysler Corporation», сборочное производство в Великобритании переместилось в город Кью на завод «Chrysler».

С 1933 г. в Великобритании началось изготовление гаммы 2- и 3-осных машин «Dodge» грузоподъемностью 1,5-4,0 т и пикапов на легковых шасси, аналогичных американским моделям. Уже в середине 1930-х годов марка «Dodge» стала одной из самых популярных в стране.

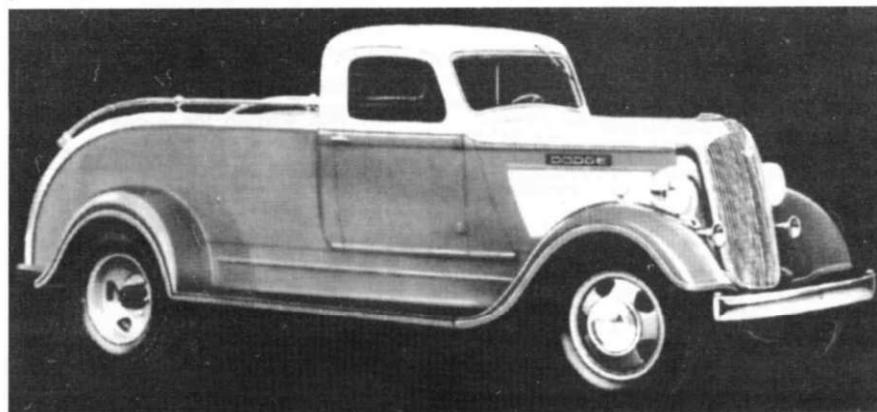
Перспективы развития «Dodge Brothers (Britain) Ltd.» стали более туманными, когда эта компания вошла в состав «Rootes Ltd.», (также контролируемой фирмой «Chrysler»). Несколько типов грузовиков Commer фирмы «Rootes» теперь также несли эмблемы с маркой «Dodge».

Фирма «Dodge», 1930-е годы

После избрания в 1932 г. Рузвельта президентом, новая администрация быстро предприняла шаги по модернизации армии, которая все еще использовала транспорт и вооружение времен Первой мировой войны, т.е. 14-летней давности. И фирма «Dodge» была одним из основных претендентов для заключения новых контрактов. Артиллерийский департамент сформулировал основное правило для новых армейских транспортных средств: они должны были иметь разумные цены, быть аналогом коммерческих моделей или их модификацией, должны были изготавливаться двумя или более конкурирующими производителями. Последнее условие было одним из уроков Первой мировой войны, в случае остановки предприятия по каким-либо причинам выполнение армейского контракта повисало в воздухе.

Первый заказ «Dodge», полученный в 1933 году, был на Model H-30 1-1/2-ton с 6-цилиндровым двигателем и колесной базой 3480 мм. Это были почти стандартные коммерческие машины с приводом на заднюю ось. Незначительные «военные» особенности заключались в наличии «охранной решетки», защищавшей радиатор (после ралли Лондон - Сидней за этими решетками закрепилось название «кенгурин»), и специальным армейском грузовом кузове. Не все грузовики в этом заказе шли с защитной решеткой. Если не принимать во внимание кузов и элементы «оперения», то шасси и двигатели этих машин применялись на военных Dodge до 1963 года!

В 1934 г. фирма «Dodge» получила заказы на две 1/2-тонные легкие модели грузовиков с задними ведущими колесами. На часть этих Dodge KC (6-цилиндровый дви-



Легкий пикап Dodge LH 1936 года.

Расширение производства

1928 г. стал важным годом для «Chrysler Corporation». В дополнение к поглощению компании «Dodge» были организованы четыре новых подразделения: «Chrysler Export Corp.», «Plymouth Motor Corp.», «DeSoto Motor Corp.» и «Fargo Motor Corp.». Автомобили «додж» унифицировались с продукцией других подразделений концерна. Эта унификация началась в 1929 году, когда появился новый Dodge Series C, ставший копией Chrysler. За ним последовал 8-цилиндровый Dodge DC с двигателем Chrysler.

Тут следует сказать несколько слов о филиалах «Chrysler». Канадское подразделение было основано в Виндзоре, Онтарио, в 1925 г.: «Chrysler Corp. of Canada Ltd.». Следом за ним появились филиалы в Бельгии («S.A. Chrysler» в Антверпене, 1926) и в Великобритании («Chrysler Motors Ltd» в Кью, графство Суррей, 1927).

Распространяясь по странам и континентам, руководство «Chrysler Corporation» приняло решение о замене торговой марки «Graham» на «Dodge». Это решение объяснимо, поскольку продукция «Graham» и «Dodge» не отличалась друг от друга, не неся характерных «фирменных» черт. Теперь грузовая программа «Dodge» состояла из машин с полезной нагрузкой от 500 кг до 3 т, с 4- или 6-цилиндровыми двигателями, 4-ступенчатыми коробками передач и гидравлическими тормозами на все колеса. Завершившаяся к 1930 г. полная реорганизация производства позволила фирме, изготовившей 15,5 тыс. грузовиков, вновь занять по этому показателю четвертое место в США.

Подразделение «Fargo Division» в составе «Chrysler» было сформировано для производства сверхпрочных грузовиков и автобусов, главным образом для экспортных и специальных целей. Позже это стало альтернативной торговой маркой для грузовиков «Dodge», поставлявшихся заводами «Chrysler» в Канаде, Великобритании, Бельгии и Австралии.

Торговая марка «DeSoto» использовалась той же самой цели теми же производителями (кроме Канады).

В конечном счете смены торговых марок были никак не связаны с техническими различиями машин, породили большое чис-



Опытный образец армейского грузовика Dodge 1-1/2-ton 4x4 образца 1940 года представлен во дворе завода в Моунд Роад.

ло грузовиков «Dodge», «Fargo» и «DeSoto», отличавшихся только эмблемой фирмы.

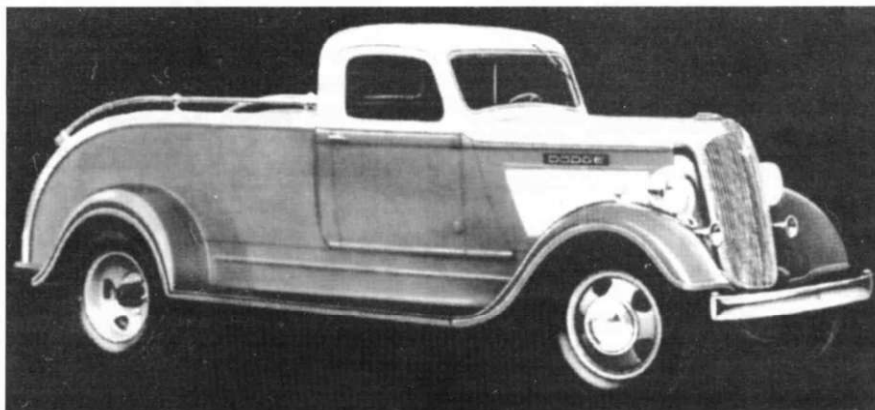
Британский «Dodge»

С 1923 г., еще до поглощения «Chrysler Corporation», компания «Dodge Brothers», экспортировавшая автомобили на Британские острова, создала в Фулхэме свой английский филиал. Вскоре производство переехало в Лондон. Завод «British Automotive Co. Ltd.» (адрес - 196 Great Portland Street London W.1.) осуществлял сборку легких фургонов грузоподъемностью от 750 кг до 1,5 т с закрытыми кузовами из нержавеющей стали.

Фургон 15-cwt Dodge в Англии скоро сделал себе имя на почтовых фургонах для лондонских вечерних новостей (London Evening News). Фургон впервые был показан в Олимпии в начале октября 1921 г. Дальнейшие поставки машин этого типа комплектовались фургонами британского производства, выполненных в черно-белых цветах фирмой «Messrs. W.&F. Thorn Ltd.».

После приобретения фирмы концерном «Chrysler Corporation», сборочное производство в Великобритании переместилось в город Кью на завод «Chrysler».

С 1933 г. в Великобритании началось изготовление гаммы 2- и 3-осных машин «Dodge» грузоподъемностью 1,5-4,0 т и пикапов на легковых шасси, аналогичных американским моделям. Уже в середине 1930-х годов марка «Dodge» стала одной из самых популярных в стране.



Легкий пикап Dodge LH 1936 года.

Перспективы развития «Dodge Brothers (Britain) Ltd.» стали более туманными, когда эта компания вошла в состав «Rootes Ltd.», (также контролируемой фирмой «Chrysler»). Несколько типов грузовиков Commer фирмы «Rootes» теперь также несли эмблемы с маркой «Dodge».

Фирма «Dodge», 1930-е годы

После избрания в 1932 г. Рузвельта президентом, новая администрация быстро предприняла шаги по модернизации армии, которая все еще использовала транспорт и вооружение времен Первой мировой войны, т.е. 14-летней давности. И фирма «Dodge» была одним из основных претендентов для заключения новых контрактов. Артиллерийский департамент сформулировал основное правило для новых армейских транспортных средств: они должны были иметь разумные цены, быть аналогом коммерческих моделей или их модификацией, должны были изготавливаться двумя или более конкурирующими производителями. Последнее условие было одним из уроков Первой мировой войны, в случае остановки предприятия по каким-либо причинам выполнение армейского контракта повисало в воздухе.

Первый заказ «Dodge», полученный в 1933 году, был на Model H-30 1-1/2-ton с 6-цилиндровым двигателем и колесной базой 3480 мм. Это были почти стандартные коммерческие машины с приводом на заднюю ось. Незначительные «военные» особенности заключались в наличии «охранной решетки», защищавшей радиатор (после ралли Лондон - Сидней за этими решетками закрепилось название «кенгури»), и специальным армейском грузовом кузове. Не все грузовики в этом заказе шли с защитной решеткой. Если не принимать во внимание кузов и элементы «оперения», то шасси и двигатели этих машин применялись на военных Dodge до 1963 года!

В 1934 г. фирма «Dodge» получила заказы на две 1/2-тонные легкие модели грузовиков с задними ведущими колесами. На часть этих Dodge KC (6-цилиндровый дви-

Сверху: шасси Fargo 1938 Model FJ4 1-1/2-ton, серийно поставлявшееся египетской армии.

Внизу: седельный тягач Dodge VH45 образца 1939 года с плечевым прицепом-цистерной на 2600 галлонов (9840 л).

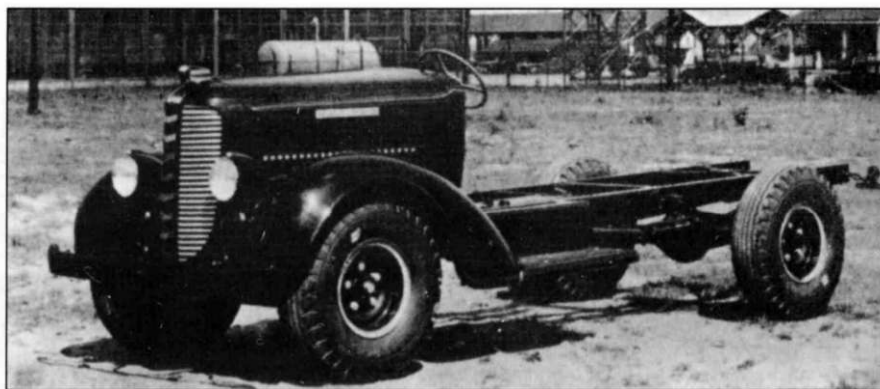
гатель, колесная база 2819 мм) фирма «American Body and Forging Co» ставила специальный деревянные кузов-универсал «Westchester Semi-Suburban». Но большая часть заказа состояла из Model KC-1 с тем же двигателем и колесной базой 3023 мм. Машины были оборудованы специальными военными кузовами - пикапами с армейскими принадлежностями. В 1934 г. был создан грузовой Dodge формулы 4x4, на котором впервые применили отключаемый через раздаточную коробку привод переднего моста.

Успешное выполнение этих заказов сделали фирму «Dodge» по сути основным поставщиком для армии США автомашин 3/4-ton и 1-1/2-ton. Тот факт, что некоторые из Dodge 1933 и 1934 гг. пребывали на службе до конца Второй мировой войны, свидетельствует об их добротности и долговечности. Армия сняла с вооружения и начала реализовывать оставшиеся грузовики через коммерческую сеть только в 1946 году!

В 1930-х гг. при постоянном техническом и стилевом влиянии легковых автомобилей концерна «Chrysler» автомобили Dodge предлагались под марками «Fargo», «DeSoto» и «Plymouth», отличаясь незначительными внешними элементами. Близкие к разработанным в США моделям выпускались филиалами в Канаде и Великобритании. Этот грузовик стал первым современным автомобилем в армии США, начиная с введения моторизованного военного транспорта. Полноприводной автомобиль использовал большинство частей обычного заднеприводного коммерческого Dodge. Его основное отличие заключалось в системе привода на переднюю ось. По желанию этот привод мог быть отключен, и автомобиль из 4x4 превращался в обычный 4x2. Это предохраняло передние ведущие колеса от чрезмерного износа, характерного для машин с полным приводом.

Система переднего привода Dodge позволяла относительно легко переоборудовать любой стандартный грузовик в полноприводное транспортное средство, не выходя за пределы разумной стоимости. Фактически, в 1934 г. цена за обычный 1-1/2-тонный Dodge с приводом на заднюю ось была приблизительно 600\$, а за 1-1/2-тонный 4x4 армейский грузовик со специальным кузовом и защитной решеткой только 800\$.

1-1/2-тонный Dodge 4x4 в грузовом и грузо-пассажирском вариантах пошел в производство для армии США в 1934 г. Фактически все части новых 4x4 (кроме привода передних колес) были взаимозаменяемы с аналогичными у коммерческих Dodge 1-1/2-ton 4x2. Грузовики Dodge 4x4 и 4x2 выглядели фактически идентичным. Внешне армейские Dodge 4x4 были только на 4 дюй-



ма (на 10 см) выше заднеприводных моделей 4x2. Конечно, новый 4x4 грузовик имел проходимость, о какой обычная модель могла только мечтать, особенно когда речь шла о грязи, песке или болоте.

Новый этап развития американских грузовиков «Dodge» начался в 1936 г. с внедрения обновленной гаммы, включавшей модели от пикапов LC (500 кг) до 3-тонных грузовиков K63V с тремя типами 6-цилиндровых нижнеклапанных двигателей (70-96 л.с.) и современным внешним видом («в стиле легковых автомобилей»). Тяжелые грузовики получили в приводе тормозов вакуумный усилитель. На следующий год программу расширили до 14 моделей (от пикапа MC до 4-тонного G80), а среди основных агрегатов появились рядный 8-цилиндровый двигатель (6,3 л, 115 л.с.), новая 5-ступенчатая коробка передач и 2-ступенчатая главная передача. В том же 1937 г. «Додж» представил свою первую бескапотную 1,5-тонную модель. Ежегодный объем производства грузовиков «Додж» достиг 65 тысяч, в основном поступающих в армию. В 1938 г. заработал новый завод в Уоррене, ориентированный прежде всего на выпуск грузовиков. К своему 25-летию юбилею (1939 г.) фирма модернизировала всю грузовую гамму и кардинально изменила ее внешний вид.

В то время как производство нового Dodge 1-1/2-ton 4x4 продолжалось до середины 1930-х, армия продолжала покупать легкие грузовики Dodge 1-1/2-ton 4x2. К 1937 г. автомобили Dodge составляли примерно 30-50% автопарка армии США, который к этому времени состоял из 11600 автомашин. Фактически все они были стандартными коммерческими грузовиками с небольшими дополнениями, необходимыми

для выполнения армейских требований, но не очень повышающих цену машины.

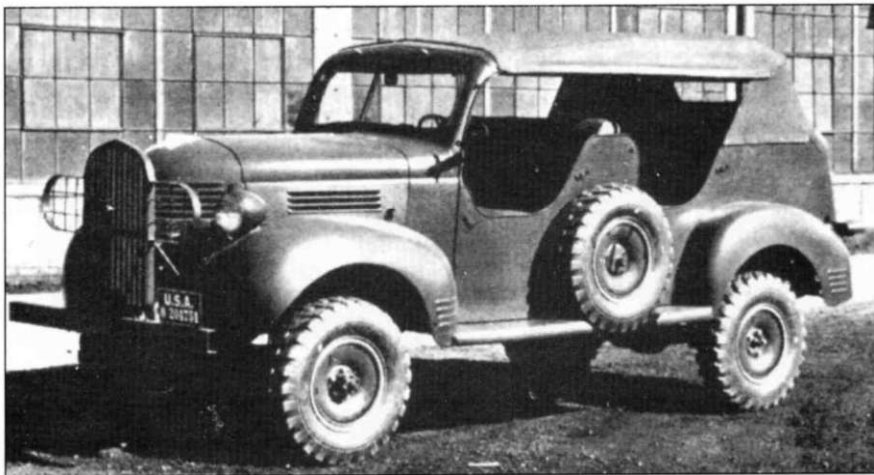
С середины 1930-х трезвомыслящие политики ясно видели надвигающуюся мировую войну. 1-1/2-тонный Dodge 4x4 уже доказал практичность применения полноприводного грузовика на военной службе, и армия хотела еще два типа грузовых транспортных средств двигателя с приводом на все колеса. Требовались трехосные машины грузоподъемностью 2,5 тонны 6x6. Еще были необходимы легкие вездеходы - 1/2-тонные машины 4x4.

Существовало множество факторов, которые обуславливали все новые и новые контракты с фирмой «Dodge» на производство 1/2-тонных армейских грузовиков. Во-первых, Dodge 1-1/2-ton 4x4 действительно получился надежным в эксплуатации; многие успешно эксплуатировались в американской армии уже несколько лет. Во-вторых, фирма «Dodge» доказала свою способность массово строить армейские грузовики, не нарушая сроков контрактов. И наконец, новый завод грузовика «Dodge» в Моунд Роад, Мичиган, давал дополнительные мощности по производству машин. Это предприятие фактически и производило все военные Dodge, начиная с 1938 г., в том числе, приблизительно 400000 единиц в годы Второй мировой войны.

Dodge VC

Итак, перейдем к истории появления самой известной серии автомобилей Dodge WC.

В конце 1930-х фирма «Dodge» осуществила конструкторские разработки, чтобы выполнить требования армии для нового 1/2-ton 4x4 грузовика. Для этого были взяты рама, трансмиссия, капот и кабина 1-тонно-



го грузовика Dodge 1939 г. и собраны в полноприводном варианте с колесными базами 2946 и 3124 мм. Конструкторы оценили грузоподъемность машины в 1/2 тонны с учетом трудностей перемещения по бездорожью. Машины были размером с коммерческий пикап, но более высокие и чуть более длинные, чем большинство пикапов того времени. Специальная защитная решетка прикрывала переднюю часть коммерческого штампованного капота. Модель 1940 г. называлась Dodge 1/2-ton 4x4.

Dodge VC-1 был вариантом гражданской модели с унифицированным капотом и облицовкой радиатора и упрощенным пятиместным кузовом с вырезами вместо дверей. Его шестичилиндровый двигатель T202 развивал мощность 79 л.с. В грузовом варианте (VC-3 или VC-5) грузоподъемность

составляла всего 500 кг, однако подвеску и мосты усилили для движения по бездорожью. Заказ американской армии составил 10786 штук.

Серия VC выпускалась с кузовами нескольких типов и назначений, но в поле зрения прессы и открытую печать большей частью попадали варианты Command Car (естественно, как фон при фотосъемках руководства американской армии). Потому продукция «Dodge» воспринималась в первую очередь как полноприводные командирские машины. Командирский «додж» имел специальный военный кузов без дверей и окон, с местами для сидения спереди и сзади, способный перевозить шесть человек. Иногда этот кузов в прессе называли «фазтон», но от коммерческих фазтонов армейский кузов

Сверху - командирский 1/2-тонный Dodge раннего образца (1940 год).

Ниже - прототип командирского автомобиля Dodge. На этом снимке верхний тент сложен. Обратите внимание на светомаскировочные насадки на задних габаритных огнях и протектор покрышек: на переднем и заднем колесе он направлен в разные стороны.

Dodge VC отличался разителью. На машину часто устанавливали приемно-передаточную радиостанцию.

Часть серии новых Dodge 1/2-ton 4x4 была командирскими автомобилями, и они часто попадали на фотографии и в фильмы кинохроники, что помогало их популяризации.

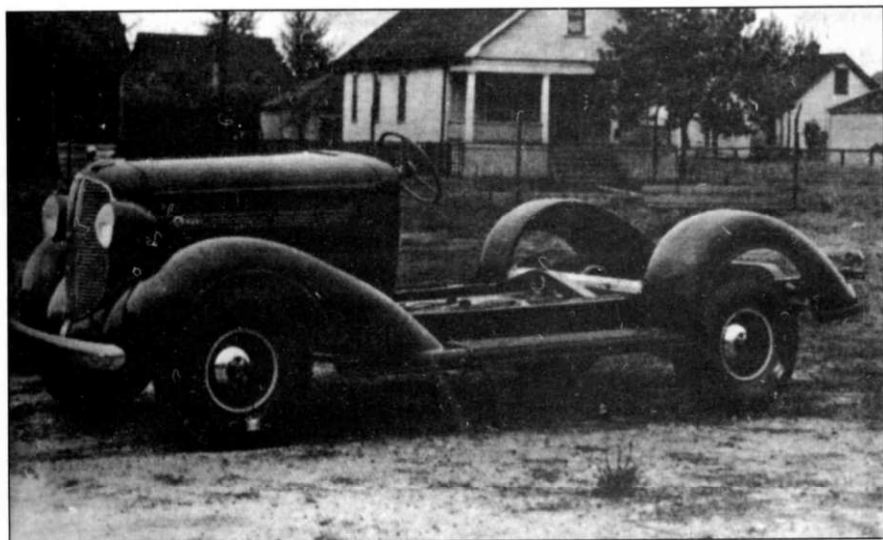
Другие модели серии VC 1940 года включали пикап с закрытой кабиной и армейским кузовом, грузо-пассажирский автомобиль-транспортёр радиооборудования, санитарную машину.

Последняя модель Dodge VC выпускалась с новым армейским кузовом, названным «транспортёр оружия». Он стал одним из самых универсальных кузовов военных грузовиков, разрабатывавшихся когда-либо. Это были легкие грузовики с ветровым стеклом, которое можно было откинуть вперед и закрепить на капоте, никаких дверей, мягкая крыша кабины и брезентовый тент над металлическим грузо-пассажирским кузовом. По тем временам концепция машины была почти революционной. Цель разработки состояла в том, чтобы разместить в кузове тяжелый пулемет или миномет, которые можно было быстро демонтировать или пустить в дело прямо из транспортного средства, если это необходимо. Тип кузова «транспортёр оружия» прижился в армии и в последующем широко использовался у преемников Dodge VC.

В целом было выпущено почти 5000 единиц 1/2-тонных Dodge VC 4x4. Из них только около 800 были с коммерческой кабиной, остальные - с брезентовым верхом. Ни один из VC никогда не применялся на фронтах Второй мировой войны, но они и в тылу использовались достаточно интенсивно, так что в первоначальном виде на сегодняшний день ни одного Dodge VC не сохранилось.



Слева - санитарная машина Dodge 1/2-ton 4x4, разработанная на основе коммерческого фургона. Справа - армейская версия пикапа 4x4 1940 года, созданная на основе коммерческого Dodge 4x2.



Шасси Fargo Model FJ1 1/2-ton образца 1938 г. с «пустынными» шинами 9.00-13.

«Dodge Brothers (G.B.) Ltd.»

В 1923 г. начал функционировать британский филиал «Dodge Brothers (GB) Ltd.» по адресу Stevenage Wharf, Stevenage Road, Fulham, Лондон, S.W.6. В сентябре того года было выпущено новое 1-1/2-тон шасси (30-cwt, в английской системе обозначений цифры в индексе - грузоподъемность в английских центнерах - «hundredweight», равных 50.8 кг = 112 фунтов). Грузовик продавался по цене 350 фунтов и оснащался 4-цилиндровым двигателем Dodge с цилиндрами L-типа (клапан смещен вбок), который имел диаметр цилиндра 98 мм, ход поршня - 114 мм.

В 1925 г. производство переехало на Willesden Lane, Park Royal, London, N.W.10. В октябре этого года новое 1-тонное шасси было представлено в Олимпии. Кроме 15-центнерового фургона все модели теперь несли торговую марку «Graham Brothers». На показе было представлено грузовое шасси и пять различных грузовых кузовов, они все комплектовались тем же самым двигателем Dodge.

Стандартные полутонотонные модели Graham Brothers помимо грузовиков включали фургон и 20-местный автобус.

Цены различных моделей были следующие: «Dodge Brothers» коммерческое шасси 15-cwt - 245 фунтов, 1-тонное шасси «Graham Brothers» за 295 и 380 фунтов, 1-1/2-тонные шасси с колесными базами 3556 и 4013 мм, оснащенные шинами 32x5 или 32x6 - за 400 и 430 фунтов.

Следующие цены были для полных транспортных средств, соответствующих стандартной спецификации: Dodge фургон 15-cwt - 285 фунтов; Traveller's Saloon - 350 фунтов; грузовик Graham Brothers 1-ton - 380 фунтов; фургон 30-cwt (1-1/2-ton) - 465 фунтов; 20-местный автобус - 740 фунтов.

В ноябре 1927 г. было представлено несколько новых моделей. Легкий фургон стал известным как фургон Graham Brothers De Luxe 15-cwt (колесная база 2764 мм, цена

285 фунтов), и был новый фургон 15-cwt Dodge с колесной базой 2743 мм, продававшийся за скромную цену 250 фунтов (ежегодный налог 16 фунтов). Там же был показан первый грузовик «Graham Brothers» с 6-цилиндровым двигателем, 4-скоростной коробкой передач и тормозами на четыре колеса. Его шасси использовалось и для 20-местного автобуса.

Когда американская родительская компания была приобретена Крайслером, в 1928 г. британский филиал «Dodge» также стал собственностью «Chrysler» и переместился в Кью (Kew) на фабрику «Chrysler Motors Ltd.».

Dodge из Кью

Первый грузовик Dodge Kew 30-cwt оснащался американским двигателем и коробкой передач, но был выполнен с британским правым рулем. Опытный образец был сделан вручную в 1929 г. главным механиком Фредом Мартоном (Frad Murton) (он продолжал строить прототипы грузовиков в Кью и в 1970-х годах!). Отверстия в шасси сверлили ручной дрелью, передние крылья выколотили на деревянных формах гидравлическим прессом и деревянным молотком. Когда машина была закончена, ее отправили в Соединенные Штаты на лайнере компании Cunard «Georgic» для испытаний.

Инженеры фирмы «Dodge» одобрили проект, и грузовик, возвращенный в Кью, был использован как экспериментальная модель для развертывания производства.

К 1931 г. модельный ряд британских грузовиков Dodge простирался от оригинального шасси 15-cwt до 4-тонного с 6-цилиндровым двигателем. Один журнал написал: «В соответствии с обычной американской практикой, шасси оснащается двигателями большой мощности, которые позволяют владельцам реализовывать самые разные задачи, тогда как другие транспортные средства с двигателями меньшей мощности остаются в магазинах не востребованными».

В 1936 г. в программу вошла полупотная серия «101» грузоподъемностью 4-6 т, получившая через три года английский 75-сильный дизель Perkins.

Хотя начиная с 1938 г. (с начала производства 5-тонной модели Dodge Kew) британский филиал выпускал грузовые машины исключительно своей разработки, тем не менее в годы войны эпизодически из сборочных комплектов в Кью собирались и американские модели, поставлявшиеся родительской фирмой. В основном они направлялись британским BBC - Royal Air Force (RAF). Помимо этих сборочных комплектов RAF и британская армия приобретали различные типы грузовиков Dodge в США и Канаде в собранном виде.

После войны все британские грузовики Dodge стали выпускаться под торговыми марками «Dodge-Kew» и «Fargo-Kew». Вначале они с большим трудом пробивались на зарубежные рынки. Они теперь экспортируются в более чем 50 стран.

Во время Второй мировой войны на заводе выпускали комплектующие изделия для самолетов, в том числе для бомбардировщиков Halifax.

События в США

Тем временем, в 1935, завод «Dodge» в Эвансвилле (Evansville, Indiana, в прошлом - завод «Graham Brothers»), первоначально предназначенный для производства грузовиков, перешел к «Plymouth Division». Завод быстро освоил объем выпуска в 300 автомобилей в день.



Автоцистерна Dodge 1937 г. с кузовом «Airflow» фирмы «Gar Wood».



Седельный тягач Dodge COE с плечевым прицепом, загруженным автомобилями Plymouth 1940.

Эта цифра совершенно не соответствовала планам корпорации в грузовом секторе рынка. После больших капиталовложений в главный завод «Plymouth» в Детройте его производственные возможности возросли до 2800 автомобилей в день. На тот момент это был самый большой ежедневный объем выпуска автомобилей на любом отдельном автозаводе в мире.

Американская армия использовала автомобиль Plymouth под маркой «Fargo».

Производство в различных филиалах «Chrysler» продолжало увеличиваться, и в 1936 г. полный выпуск впервые превысил один миллион, точнее - 1066229 автомобилей и грузовиков. В этом году также был выпущен первый грузовой полноприводной Dodge. Разработка была выполнена компанией Marmon-Herrington в Индианаполисе для «Chrysler Export Division», работавшего в те годы в основном для Аргентины.

Объединение по производству грузовиков

В 1938 г. изготовление грузовика было объединено на недавно построенном заводе на Моунд Роад в Уоррене, Мичиган, к северу от Детройта. Производство началось в октябре 1938 г. с полностью новых моделей.

Предприятие стало одним из крупнейших заводов грузовых автомобилей в мире. Производственная площадь завода составляла 140000 м².

Модель COE (кабина над двигателем) и дизельный двигатель стали доступными впервые. Это был первый дизельный двигатель грузовика в США с инжекторным двигателем.

Со временем грузовики 1940 года были внешне немного модернизированы, но оставались фактически все теми же самыми до 1948 года...

Грузовики Второй мировой войны

В 1940 году с отделением «Dodge» были заключены первые по-настоящему крупные армейские контракты на выпуск автомобилей. Экономико-юридическая сторона офор-

млялась через отделение «Fargo Division», но машины несли марку «Dodge», и объем контракта превышал 20000 автомобилей, включая приблизительно 6000 T203 1-1/2-тон грузовиков и более чем 14000 1/2-тон пикапов, командирских и разведывательных машин 4x4.

Обе модели в основном повторяли коммерческие грузовики, дополненные передней ведущей и управляемой осью Timken-Detroit.

Партия грузовиков Dodge T203 1-1/2-тон была заказана французами, но их они так и не увидели, поскольку война в Европе вспыхнула прежде, чем машины прибыли во Францию. Поставлять же армейские машины в оккупированную фашистами Францию было нелогично. Эти автомобили были потом переадресованы Великобритании, и грузовики вели активную службу в британской армии. То же самое случилось и со многими другими американскими военными грузовиками, изготовленными для Франции, - «Chevrolet», GMC, «Mack» и «White».

«Chrysler» также поставлял грузовики Dodge и Fargo для армий Испании, Южной Африки, Китая и других.

Поставлявшийся в американскую армию T202 1/2-тон внешне очень походил на переоборудованный Ford Marmon-Herrington, созданный в 1936 г. и известный так же как «Grand-daddy of the Jeep» («Дедушка Джипа»).

Выпуск T202 был прекращен в 1941 г., вместо него в производство пошел T207 1/

2-тон 4x4 с капотом, бампером и защитной решеткой по новым армейским требованиям. Всего этих машин было построено десятки тысяч, но опять под влиянием прессы и кинохроники особую популярность приобрел санитарный вариант машины. Санитарных кузовов на Dodge было установлено около 2300. Они также поставлялись британцам и канадцам. Построенный фирмой «Chrysler» завод в Виндзоре выпускал собственную версию этих машин с правым рулем (в дополнение к известному 3-тоннику, который был армейской версией коммерческого грузовика 1940-41 гг.).

Dodge WC «Beep»

В течение 1942 г. американская армия была уже не удовлетворена 1/2-тонными автомобилями, из было решено заменить грузовиками 3/4-тон 4x4. Опытные образцы были построены фирмами «Chrysler» и «Ford». Проект Dodge-Chrysler был одобрен. Машина была более известна как транспортер оружия (известный в американской армии как «Веер»), но существовало более дюжины версий армейских кузовов.

На основе все того же «Веер»-а в 1943 г. в производство пошла 3-осная версия Dodge 1-1/2-тон 6x6. Транспортёр оружия производился также в Канаде, где он был известен под маркой T236 3/4-тон 4x4 (воздушно-десантный) АРТ.

Полный выпуск армейских грузовиков Dodge фирмой «Chrysler» в течение Второй мировой войны составлял 534123 единиц.

Также было выпущено 25059 средних и тяжелых танков, тысячи моторов для бомбардировщиков B-29 Superfortress, морских двигателей, зенитных орудий Bofors и много другого вооружения.

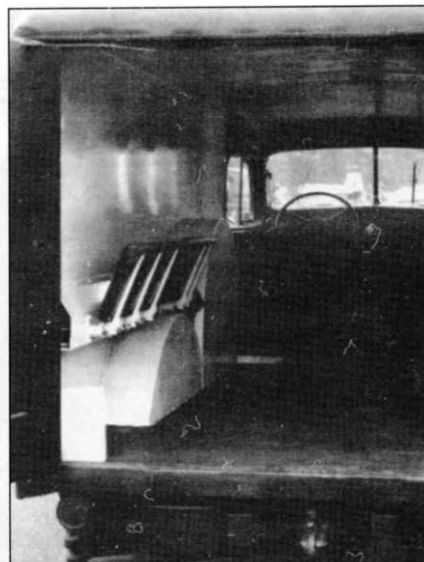
K.T. Keller

Ведя речь о производстве армейских Dodge, надо обязательно упомянуть Кауфмана Т.Келлера (Kauffman T. Keller), который возглавил фирму после Уолтера Крайслера и который по сути и обеспечил рост компании накануне войны.

Болезнь вынудила Уолтера Крайслера бездействовать в течение последних двух лет его жизни. Он умер 18 августа 1940 г. За пять лет до этого президентом компании



Пять всемирно известных джипов лидируют в колонне 1/2-тонных Dodge 4x4, 1941 г.



Санитарный фургон Dodge WC-54 образца 1943 года с тактическими знаками чешской армии. Фото справа - интерьер салона.

стал К.Т.Келлер, теперь он фактически руководил компанией.

Крайслер знал Келлера по совместной работе в «Buick» (Уолтер тогда был президентом, К.Т. - главным механиком). Так что выбор Крайслера был сделан вполне обоснованно. Келлер перешел в компанию в 1926 г., для этого он оставил важный пост генерального директора канадских подразделений корпорации «General Motors».

Один год спустя бумаги по слиянию компаний «Chrysler» и «Dodge» были подписаны.

В течение 90 дней Келлер так эффектив-

но организовал работу заводов «Dodge», что при сохранении объемов выпуска теперь требовалось меньше чем половина прежних производственных площадей. Место, которое было сэкономлено таким образом, стало доступным, чтобы произвести первые автомобили «DeSoto».

В 1935 г. Келлер стал президентом «Chrysler Corporation». После смерти Уолтера Крайслера в 1940 г. Келлер как руководитель компании руководил корпорацией в трудные годы Второй мировой войны и в не менее сложный послевоенный периода перестройки и роста. Достижения «Chrysler Corporation» в течение этих периодов были

в основном обусловлены способностями Келлера по организации производства.

Вторая мировая война

В 1940 г. появился первый бескапотный седельный тягач VLA с двигателем в 95 л.с. и кабиной со спальным местом. Затем на «Додже» создали легкий развозной фургон Route Van с тем же мотором, но с февраля 1942 г. фирма полностью переключилась на армейские модели. Помимо военизированных стандартных грузовиков в США выпускали три серии армейских полноприводных грузопассажирских машин: легкую T207/



Dodge WC-51 Model 1942.



Dodge WC-52 Model 1942.

T211/T215 (4x4) с полезной нагрузкой 500 кг; самую известную и массовую T214 (4x4), включавшую многочисленные варианты (от WC51 до WC64) грузоподъемностью 750 кг, и 1,5-тонную серию T223 (6x6). В Канаде на основе гражданских машин собирали 3-тонные армейские грузовики серии T110. При внешнем разнообразии все они были максимально унифицированы и оснащались практически одинаковыми бензиновыми 6-цилиндровыми двигателями мощностью 92-95 л.с. и 4-ступенчатой коробкой передач.

Практическое применение WC в армии быстро показало, что машины требовали улучшения во множестве деталей и узлов. Их капот и кабина коммерческого типа были недостаточно прочны и велики по размерам. Были претензии и в ряде других незначительных деталях. (Многие могут сказать, что изменение кабины, крыльев и капота - это не заслуживающая внимания деталь, «оперение»; но позволим себе напомнить что отечественные ЗиС и ГАЗ выпускались со старым «оперением» долгие годы лишь потому, что изготовление новых штампов было не под силу крупнейшим отечественным предприятиям; «Dodge» решил эту проблему за полгода). По требованиям военных были спроектированы кузов с новым капотом и кабиной, более прочными, компактными и технологичными. Они имели защитную решетку перед радиатором. Шасси,

подвеска, трансмиссия и двигатель оставались прежними.

В 1941 г. были представлены новый капот и кабина на Dodge WC 1/2-ton 4x4 с колесными базами 2946 и 3124 мм, опытная серия включала следующие типы кузовов - уже известный всем командирский автомобиль, транспортер оружия, пикап, грузо-пассажирскую машину, фургон, ремонтную машину. Модельный ряд армейских кузовов был пополнен санитарной машиной нового образца и новым универсальным фургоном, названным CarGuAll (название универсального армейского автомобиля заимствовали у «Chevrolet»). Но при всем разнообразии наибольшей популярностью пользовались транспортер оружия и санитарная машина. Потребность армии в машинах этого типа была очень велика. WC был единственным выпускающимся грузовиком в этом классе, когда 7 декабря 1941 г. США вступили во Вторую мировую войну. Отделение «Dodge» быстро обеспечило армию необходимым количеством автотранспорта этого типа.

В 1941 г. армия США передала Великобритании большое количество новых Dodge WC 1/2-ton 4x4 в версиях санитарных машин и транспортеров оружия для использования в Северной Африке, где они превосходно себя зарекомендовали. Некоторые из санитарных машин приняли участие в боевых действиях в составе британских войск еще до того, как США вступили во Вторую

мировую войну. Значительное число Dodge 1/2-ton 4x4 в 1941 г. было направлено на Филиппины, где армия США впервые опробовала их в бою. Снова они оказались весьма удачными.

Dodge WC 1/2-ton 4x4 производился в 1941-м и в начале 1942 г. Всего выпущено приблизительно 80000 экземпляров. Они использовались до конца Второй мировой войны, но с конца 1943 г. редко служили в передовых частях. Санитарная версия Dodge 1941 г. пережила все остальные; немногие были все еще в строю, когда в 1950 г. началась корейская война. Одна из этих санитарных машин 1941 года была показана в телешоу «M.A.S.H.».

Как только первые WC 1/2-ton 4x4 поступили в войска в начале 1941 г., военные начали широко их использовать, и вскоре пришли к выводу, что исходный проект нуждался в некоторых доработках. WC был высок и имел высоко расположенный центр тяжести, что обуславливало его склонность к опрокидыванию. Шины Dodge WC были слишком узкими для тяжелого бездорожья (грязь, болото, песок). Кузов транспортера оружия был слишком узким. Рассмотрев эти и другие факторы, фирма «Dodge» перепроектировала машину.

Новая модель была представлена в самом конце 1941 г., поэтому ее называли моделью 1942 года. Ее официальным обозначением было Dodge WC 3/4-ton 4x4 (оцен-

ка грузоподъемности была поднята при перепроектировании). Dodge WC имел более низкий и широкий капот, кабину и кузов. Машина имела увеличенные шины, ряд элементов подвески был усилен. Большинство деталей его двигателя и трансмиссии, однако, было изменено столь незначительно, что новые запчасти без доработки могли использоваться на автомобилях прошлых лет выпуска. Из всех армейских полугрузовых Dodge, эта серия была наиболее типичной. Приблизительно 255000 единиц этой модели были выпущены на заводе в Моунд Роад.

Тот факт, что крайне важные для армии транспортные средства выпускались на единственном предприятии, был источником обоснованного беспокойства военных в течение всей Второй мировой войны, но из-за постоянной деятельности ничего ни разу не прерывало его производство. И, как написано в весьма подробной книге "Dodge WW2 Military Portfolio 1940-1945", это не означает, что «враг не пробовал сорвать выпуск, скорее он в этом просто не преуспел».

В 1942 г. Dodge WC 3/4-ton 4x4 был произведен в версиях командирской машины, CarryAll, ремонтной лётки, машины ремонта линий проводной связи, санитарной машины и транспортера оружия. Наиболее типичной версией был транспортер оружия, составлявший добрую половину объема выпуска. Примерно четверть выпуска составляли санитарные машины. Большие количества транспортеров оружия WC поставлялись в Великобританию, СССР и другим странам-союзникам. Эти транспортеры оружия были одним из самых успешных армейских транспортных средств, и не только Второй мировой войны.

Санитарная машина Dodge WC 4x4 была знакома везде, где сражались американские части. Немалое количество этих санитарных фургонов применяли и британские вооруженные силы. Вместительные и надежные санитарные «доджи» спасли много жизней. Еще и по сей день отдельные об-

разцы времен войны находятся на службе в армиях стран третьего мира.

Транспортер оружия Dodge WC стал одним из уникальных военных грузовиков всех времен. Хотя последний из них был построен в 1945 г., они до сих пор еще применяются во многих армиях мира. Практически все армии, имевшие Dodge 3/4 на вооружении во Второй мировой войне, использовали их до середины 1950-х. Несколько стран настолько высоко оценили этот грузовик, что начали производство точных копий Dodge 3/4 в конце 1950-х. Армия США применяла его до середины 1950-х, а после начала заменять улучшенными образцами Dodge.

Не смотря на удачную конструкцию Dodge WC в частях и полевых мастерских неоднократно предпринимались попытки по «улучшению» машины. Только две из многих схем, произведенных для этого в течение Второй мировой войны, получили хоть какое-то распространение. Первый из них стал 37-мм самоходной установкой (Gun Motor Carriage) M6. Эта САУ была поспешно разработана в начале 1942 г.: стандартную американскую 37-мм противотанковую пушку на военно-морском лафете установили в укрепленной задней части кузова Dodge WC. Машины разрабатывались для использования в учебных целях, но некоторые из них по-настоящему пошли в бой в Северной Африке после операции «Торч» в конце 1942 г. 37-мм орудие не могло остановить немецкие танки 1942 года, но установка годилась, чтобы вести огонь из укрытия на дистанции до нескольких миль. В конечном счете эти самоходные установки были переоборудованы назад в транспортеры оружия путем демонтажа орудия.

Dodge WC

В 1941 г. фирма «Dodge» провела модернизацию своих армейских грузовиков серии VC - укоротили крылья, установили зак-

рытую кабину и более мощный двигатель T207. Это семейство проектировалось уже как «носители оружия» и получило наименование WC (варианты WC1 - WC11). В течение 1941 года машины оснастили более мощными двигателями (сначала T211, а затем 92-сильный T215) и еще раз переработали кузов, в результате семейство «доджей» пополнилось моделями WC-12 - WC-20, WC-21 - WC-27 и WC-40 - WC-43.

Однако все они унаследовали от коммерческой модели узкую колею передних колес и стандартные шины 7.50-16", что снижало проходимость. И лишь в 1942 году этот недостаток был устранен. Новый автомобиль сделали ниже и шире, с одинаковой колесей передних и задних колес, грузоподъемность увеличили до 750 кг. На машинах установили разборные колесные диски под широкопрофильные шины 9.00-16". Двигатель, сцепление и четырехступенчатая коробка передач остались прежними. В результате получился небольшой полноприводной автомобиль, предназначенный для перевозки отделения пехотинцев или расчета орудия.

Испытания вновь разработанных машин были проведены под контролем Хозяйственного управления (Quartermaster Corps.) в районе Балтимора, в сотрудничестве со специалистами фирмы «Dodge». В результате получился поистине «большой брат» для уже завоевавшего популярность армейского «виллиса», более мощный, с большим дорожным просветом, широкой колеей, способный преодолевать глубокие броды.

Америка позже других стран вступила в войну, потому у Пентагона было время для внедрения претенциозных планов унификации автопарка (или по крайней мере для сокращения числа разнообразных специальных кузовов и шасси). Несколько слов о местоположении машин Dodge в стандартизованном автопарке U.S. Army. Артиллерийское хозяйственное управление стандартизировало для армии США следующие машины: джипы Ford и Willys; 3/4-тонные армей-



Dodge WC-52 Model 1942.





Расположение маркировки и тактических знаков на транспортерах оружия Dodge 3/4-ton

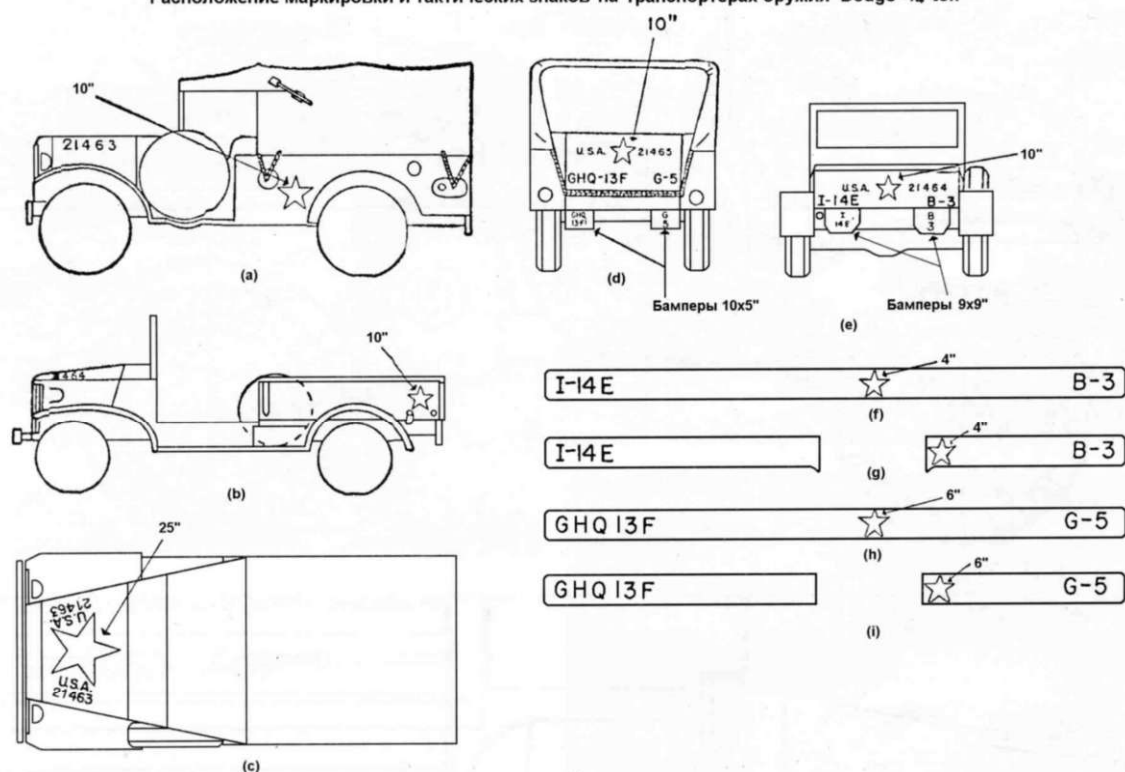
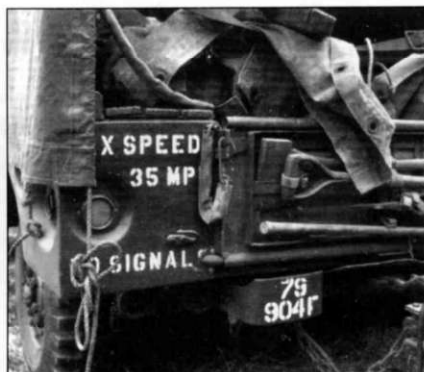


Схема размещения тактических знаков на машинах Dodge WC в американской армии. На этой и предыдущей страницах - пример подобных надписей, восстановленных на автомобиле из чешской коллекции.



ские грузовики Fargo (отдел продаж грузовиков Dodge в корпорации «Chrysler»); 2,5-тонные грузовики – GMC, International и Studebaker; 4-тонные – Diamond-T, и 6-тонные – White и Corbitt.

Четыре типа кузовов построены на обновленной раме Dodge - транспортер оружия (носитель пулемета, перевозчик боеприпасов), командирский и разведывательный автомобиль (для офицеров, карт, штабных документов, радиостанции), универсальный CarryAll (фургон общего назначения, ремонтный автомобиль) и санитарная машина. Все эти автомобили использовались непосредственно на фронте в пределах досягаемости не только авиации и стратегической артиллерии противника, но иногда и ручного огнестрельного оружия. Бывали случаи, что «доджи» как разведчики попадали и за линию фронта.

Каждый из этих четырех кузовов уже был опробован на знакомом военным предыдущем полутонном грузовике. Но каждый кузов на шасси 3/4-ton был доработан в соответствии с возможностями нового автомобиля. Таким образом новый транспортер оружия в основном имел большое внешнее сходство с его полутонным предшественником. Отличия заключались в основном в заниженном силуэте и более широкой коле.

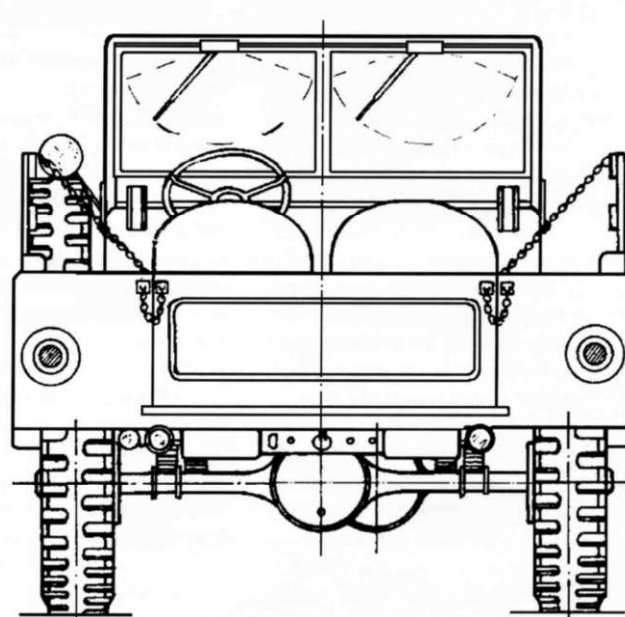
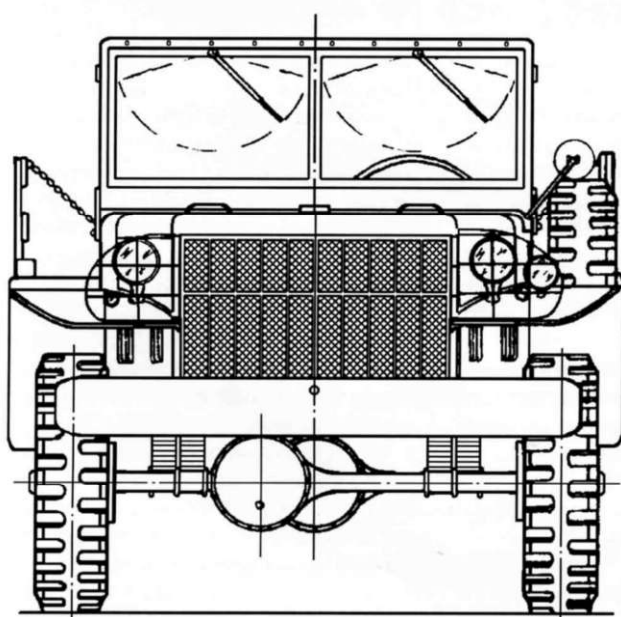
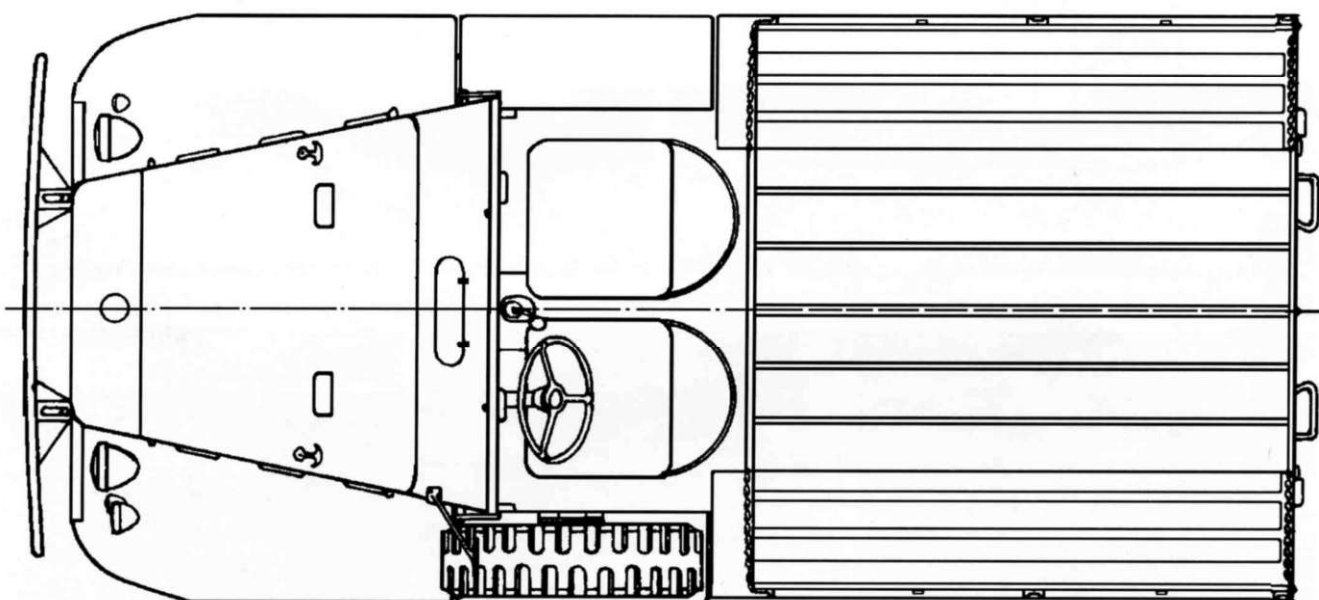
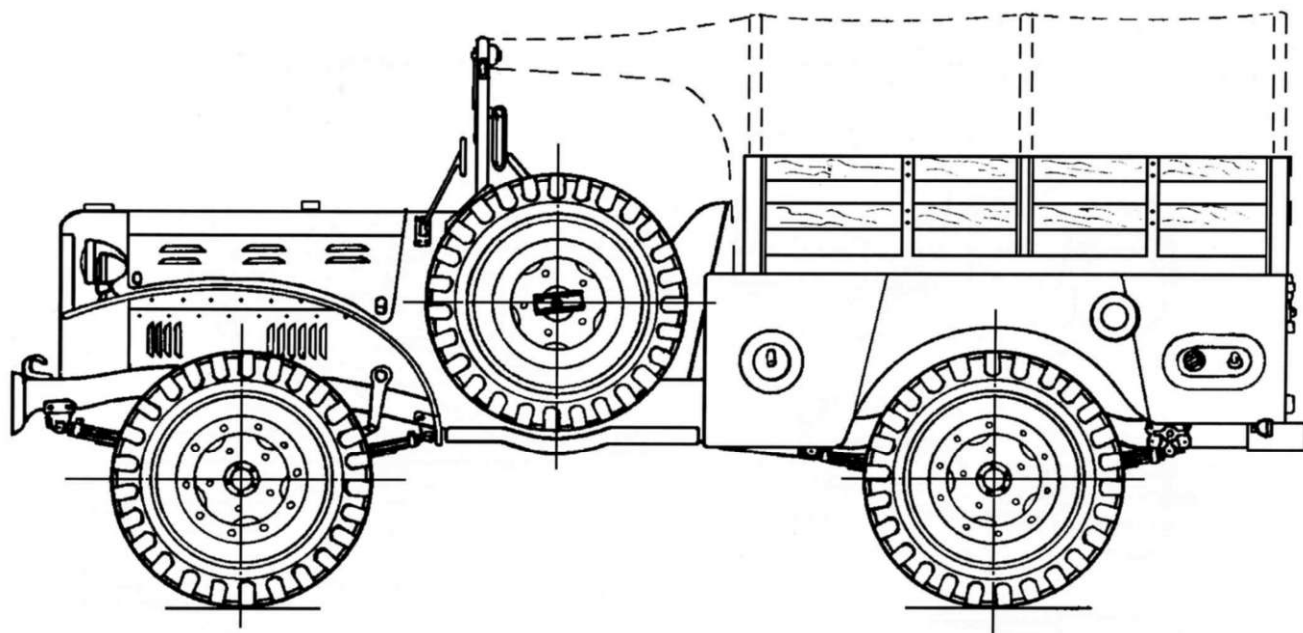
И та, и другая имели колесную формулу 4x4, один и тот же двигатель, выпускались, в принципе, с одинаковыми четырьмя основными типами кузовов. На этом основные сходства кончаются. Давайте сравним старые и новые колесные базы (в дюймах) для четырех типов кузовов:

	Старый	Новый
Транспортер оружия	116"	98"
Командирская машина	116"	98"

Универсальный CarryAll	116"	114"
Санитарная машина	122"	121"

Более короткая колесная база добавляла маневренности и проходимости по бездорожью, уменьшала радиус поворота и облегчала управление. Полутонный вариант имел различную колею спереди и сзади – наследие от его прародителя, коммерческого грузовика. Новое транспортное средство имело равные переднюю и заднюю колеи, это повышало проходимость по грязи: задние колеса следовали с меньшим сопротивлением по колею передних колес, а не торчили новую колею шире прежней.

Место в кузове теперь использовалось на всю ширину, поскольку сиденья располагались вдоль бортов над крыльями задних колес (в прошлом варианте пространство над колесными нишами не использовалось). И хотя на снимках в полутонных «доджах» едут большие группы солдат, упа-





Dodge WC-51 Model 1942.

кованных подобно сардинам в банке, сидят они на поперечных временных скамьях. Продольные места на новом автомобиле опирались на верхний край задней колесной ниши, а пространство рядом с крыльями использовалось как багажники для боеприпасов, гранат, цепей противоскольжения и принадлежностей. На небольшом поддоне справа от места водителя крепились две пятигаллонные канистры бензина (20 л каждая), что дополняло 30-галлонный (114 л) запас главного бака в задней части машины. Обязательные топор и лопата крепились на постоянных скобах на откидном заднем борту, а не внутри кузова как прежде. В передней части автомобиля размещалась приводимая карданным валом лебедка, дававшая возможность грузовику самому вытаскивать себя из грязи, песка и воронок.

Новые командирский и разведывательный кузова отличались очень низким силуэтом. Вместо коммерческого кузова «стейшн уэгон» (универсал) в армию направлялись их военные аналоги CargoAll. Оба упомянутых автомобиля были оснащены 12-вольтовой электрической системой, и на обоих этих транспортных средствах батарея находилась в отдельно выделенном месте с правой стороны рамы, емкости аккумулятора было вполне достаточной мощности для обеспечения работы приемо-передающей радиостанции - стандартной или УКВ. Обе машины имели встроенные антенные кроп-

штейны, установленные на борту напротив батареи. Позади заднего сиденья универсального шасси было достаточно места для радиооборудования, боеприпасов и ручного оружия.

Наиболее тщательно была спроектирована новая санитарная версия Dodge 3/4-ton, разработка ее началась уже в ходе войны. Она была шире и ниже чем ее предшественница, но все так же машина могла нести четвере носилок. Она имела лучшие из всех Dodge 3/4-ton амортизаторы и рессоры, которые улучшали управляемость и добавляли комфорта пассажирам. Большие шины низкого давления лучше поглощали удары при движении по проселочным дорогам и бездорожью.

Основные агрегаты этих машин - двигатель, сцепление и в значительной степени тормозная система были унифицированы с грузовыми Dodge WF. Все остальное - рама, трансмиссия и подвеска стали результатом специальной разработки. Раздаточная коробка, установленная отдельно от коробки передач и соединенная с ней коротким карданным валом, распределяла крутящий момент на передний и задний ведущие мосты типа «банджо». Картеры мостов отливались из стали. Привод к ступицам передних колес осуществлялся с помощью шарниров равной угловой скорости типа Bendix Weiss.

Гидравлический рабочий тормоз действовал на все четыре колеса, а стояночный,

ленточный - на тормозной барабан на валу коробки передач.

Рама автомобиля была лонжеронного типа, сужающаяся спереди. Лонжероны соединялись четырьмя основными и одной вспомогательной (для крепления бензобака) штампованными поперечинами. Спереди на специальных переходниках крепился бампер либо подрамник лебедки; сзади устанавливались два небольших бампера.

В открытой двухместной кабине сиденья размещались на инструментальных ящиках. Ветровое стекло откидывалось вперед на капот и крепилось на опорах и парой фиксирующих крючков. Слева от кабины в небольшой нише подножки на кронштейне крепилось запасное колесо. Правая подножка была ровной.

Облицовка радиатора и решетки фар сваривались из металлических полос. Левая решетка, прикрывавшая и светомаскировочную фару, была шире.

Боковины капота с двумя рядами штампованных горизонтальных отдушин открывались по бокам вдоль продольной оси. У большинства модификаций капот был плоским, но у санитарного и пассажирского вариантов была применена передняя часть кабины грузовика WF-32 с выгнутым капотом аллигаторного типа.

По бокам кузова над колесами были устроены ящики для амуниции, крышками которых служили сиденья из трех деревян-

ных досок. На кузов могли устанавливаться три тентовых дуги, к которым крепились откидные спинки сидений. При движении по ухабам высокие дуги раскачивались в относительно неглубоких пазах; для большей жесткости дуги сверху соединялись брезентовым ремнем. Еще один поперечный предохранительный ремень крепился на третьей дуге над задним бортом. Спереди к брезентовому тенту могла пришиваться брезентовая крыша кабины. Сзади кузов прикрывался брезентовым фартуком с оттяжками к кузовным крючкам, в центре фартука располагался большой прямоугольный клапан-окно. Пол кузова с пятью продольными ребрами жесткости был приспособлен для установки лафета под крупнокалиберный пулемет (или уже упомянутую 37-мм пушку). Боковины были сварены из трех отдельных элементов с выштамповками и крючками для крепления брезента. На задних боковых элементах кузова располагался красный катафот. В среднем боковом эле-

менте была выштамповка под горловину бензобака.

В годы Второй мировой войны армия США сформировала большую научно-исследовательскую группу, часть усилий которой были посвящены автомашинам. Группа разработала и построила множество экспериментальных и опытных образцов 3/4-тонных 4x4 грузовиков, но ни один из них не был лучше, чем Dodge WC.

Dodge WC

Особенности конструкции

Двигатель

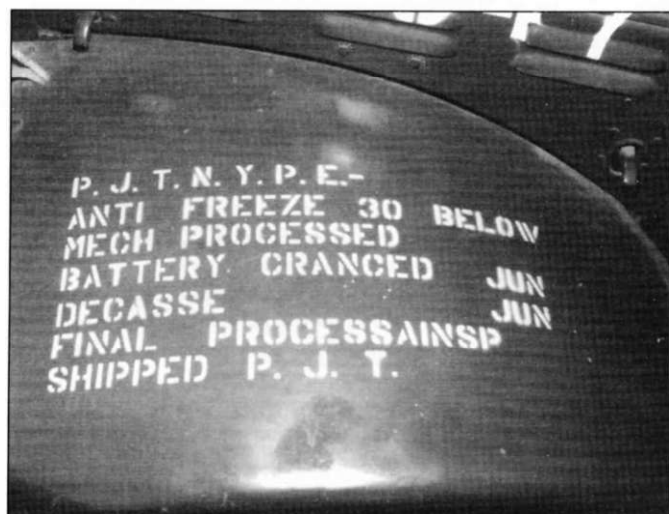
Под капотом Dodge WC находился все тот же 3758 см³ двигатель Dodge. Радиатор, имевший на первых Dodge сотовую структуру, был теперь заменен на радиатор трубчатого типа. Безусловно, с точки зрения тенденций автомобилестроения это был шаг назад, но... Если в боевых условиях проис-

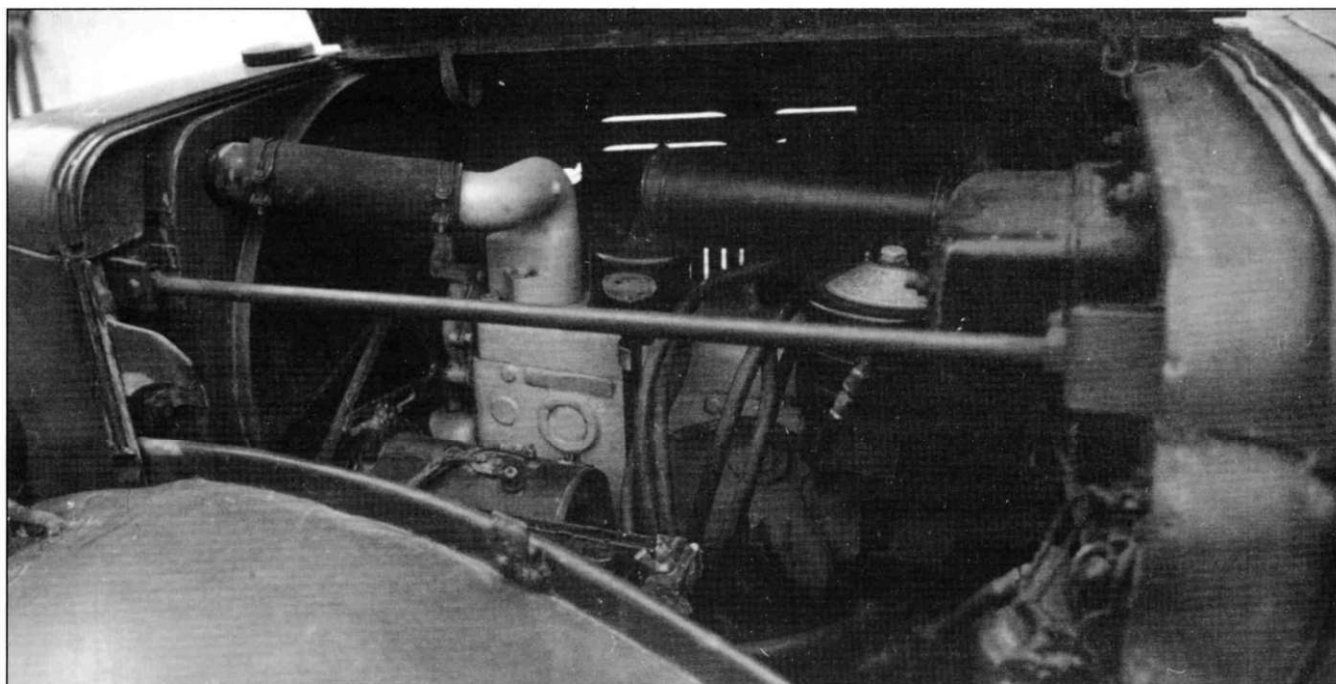
ходило повреждение или пробой радиатора, водитель мог как-то починить машину, заглушив потекшую трубку. В сотовом радиаторе, хоть и обеспечивавшем лучшее охлаждение двигателя, подобное повреждение требовало демонтажа и замены всего радиатора в целом. При этом было еще не известно, удастся ли восстановить эту достаточно дефицитную деталь путем пропайки пробоины. Позади этого нового радиатора был размещен вентилятор охлаждения, находившийся на несколько дюймов выше, чем ранее, - это был важный шаг к улучшению возможности форсировать водные преграды. Дело в том, что волна, поднимаемая вентилятором, заливала карбюратор раньше, чем уровень воды достигал воздухозаборника карбюратора.

Выше карбюратора располагался новый воздушный фильтр масляной очистки, который извлекал до 99% пыли и грязи, всосанной с воздухом; пыль размолота бы машинные трущиеся детали подобно порош-



Капот и радиаторная решетка Dodge WC-52 Model 1942. На машине восстановлены все технические надписи - на торпедо справа габаритные размеры машины, на левом крыле желтыми буквами нанесены данные об антифризе и аккумуляторной батарее. На капоте синими буквами нанесен номер машин, полученный при выпуске с завода.

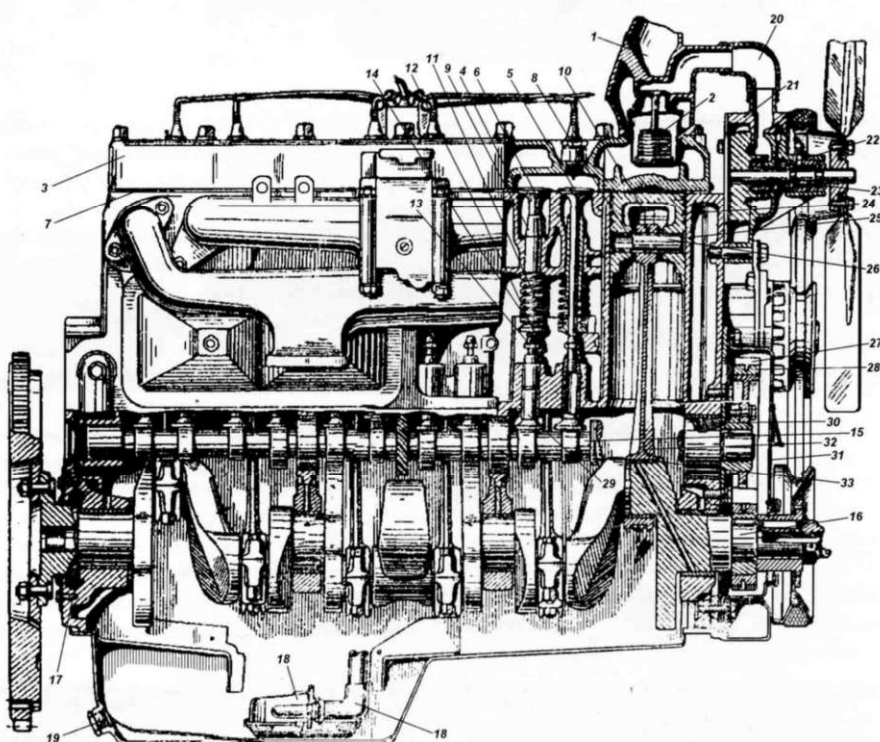




ку наждака. Это крайне важный узел не был изобретением для Dodge 3/4, поскольку уже многие годы успешно эксплуатировался на американских тракторах, работавших на пыльных зерновых нивах Среднего Запада. Для Dodge WC, направленных в Северную Африку, масляный воздушный фильтр оказался ох как кстати! Напомним, что ряд европейских машин, служивших в армиях Монтгомери и Роммеля, для войны в Северной Африке срочно дооснащались дополнительными воздушными фильтрами. При работе двигателя запыленный воздух резко изменял направление у поверхности масла. Крупные частицы пыли по инерции попадали в масло. Масло под давлением напора воздуха омывало края фильтра и частично попадала на дросселирующую кассету. Кассета и фильтровая набивка, пропитанные вспененным маслом, обеспечивали очистку воздуха от мелких частиц пыли. Чтобы очистить кассету, при замене масла фильтр из проволочной сетки окунали в бензин. Можно было сразу сказать, когда очистка фильтра необходима: уровень масла повышался по мере накопления грязи. Формально считалось, что эксплуатация двигателя без воздушного фильтра сокращает его наработку на отказ в 9-10 раз, но цифра эта взята для относительно мало запыленной Европы. Согласно статистическим данным, в Африке машины с отсутствующим или поврежденным фильтром полностью выходили из строя в 30-40 раз быстрее нормально укомплектованных Dodge WC.

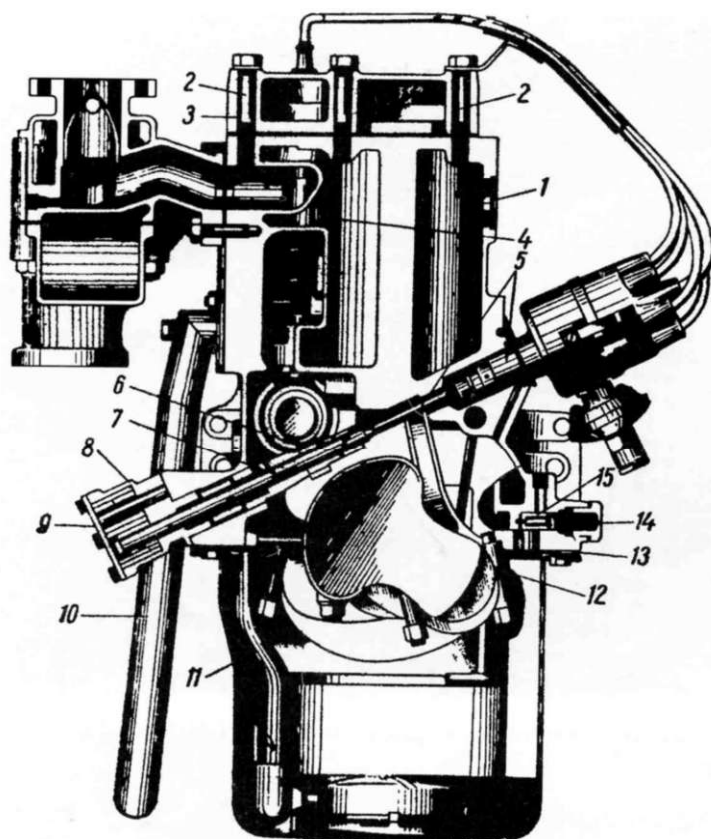
Подобно всем современным армейским транспортным средствам Dodge 3/4 имел полностью экранированную электросистему. Это означало, что везде, где могло возникнуть искрение или блуждающие токи провода, свечи, контакты и другие устройства были экранированы, оборудованы резисторами, подавителями и фильтрами. В этих целях везде, где имелись крупные металлические части - капот, крылья, кузов - они были связаны специ-

Через поднятую боковину капота виден двигатель Dodge WC-51 Model 1942/43.



Двигатель (продольный разрез)

1 - выпускной патрубок (водяной) головки блока; 2 - термостат; 3 - головка блока; 4 - вставное седло впускного клапана; 5 - впускной клапан; 6 - выпускной клапан; 7 - прокладка головки блока; 8 - втулка головки шатуна; 9 - направляющая клапана; 10 - поршень; 11 - пружина клапана; 12 - тарелка пружины клапана; 13 - регулировочный винт толкателя; 14 - сухарь тарелки пружины клапана; 15 - распределительный вал; 16 - коленчатый вал; 17 - сальник; 18 - плавающий маслоприемник и заборная трубка; 19 - спускная пробка; 20 - перепускной патрубок водяного насоса; 21 - корпус водяного насоса; 22 - втулка вала водяного насоса; 23 - компрессионные кольца; 24 - маслоотъемные кольца; 25 - стопорное кольцо в бобышке поршня; 26 - поршневой палец; 27 - распределительная цепь; 28 - шестерня распределительного вала; 29 - толкатель; 30 - втулка подшипника распределительного вала; 31 - крышка распределительного механизма; 32 - шатун; 33 - тонкостенный вкладыш нижней головки шатуна.

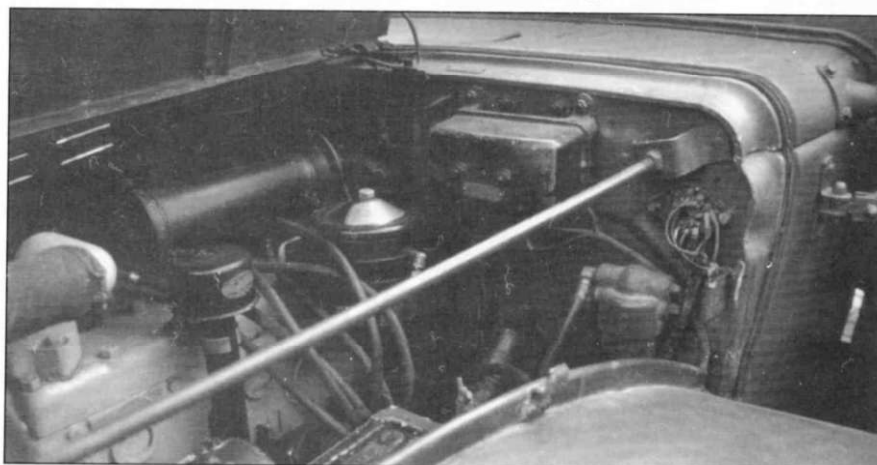


Двигатель (поперечный разрез): 1 - заглушка отверстия водяной рубашки; 2 - болт крепления головки блока; 3 - головка блока цилиндров; 4 - труба охлаждающей воды к седлам выпускных клапанов; 5 - вал привода прерывателя-распределителя; 6 - шестерня привода масляного насоса и прерывателя-распределителя; 7 - вал привода масляного насоса; 8 - крышка корпуса масляного насоса; 9 - крышка корпуса масляного насоса; 10 - трубка вентиляции картера; 11 - заборный трубопровод масляного насоса; 12 - шатун; 13 - прокладка; 14 - пружина редукционного клапана; 15 - редукционный клапан систем смазки.

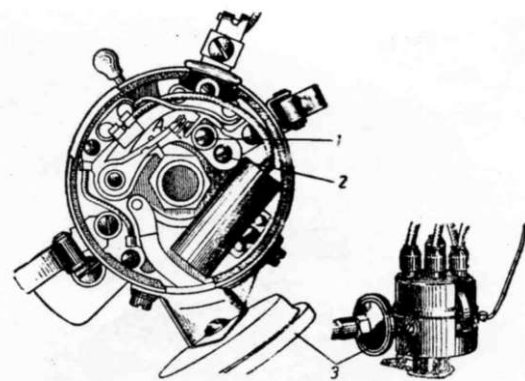
альными плетеными медными шинами малого сопротивления.

Цель этого усложнения конструкции очевидна. Каждый армейский легкий грузовик - потенциальный транспортер радиопередатчика, его двигатель, электропроводка, выключатели, контакты и пр. генерируют электромагнитное излучение на коротких волнах. Чувствительные приемники-пеленгаторы, настроенные на соответствующую волну, могут обнаружить их иногда на расстоянии в несколько миль. Об этом редко

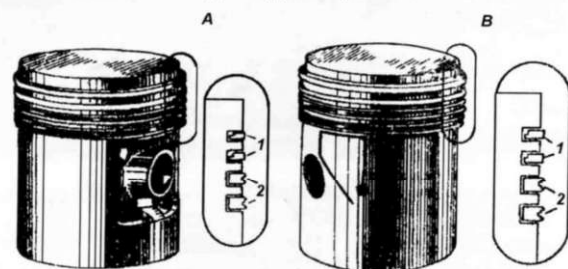
говорят в «шпионских» фильмах, но в годы Второй мировой войны немцы успешно пеленговали в пустынях или глухих партизанских лесах работающие незранированные карбюраторные моторы. Прерыватель, свечи и другие устройства давали вполне устойчивый сигнал, хорошо заметный на экране пеленгатора. Американская армия со всей серьезностью отнеслась к вопросам подавления этого источника возможных неприятностей. Кроме того, незранированный двигатель мешает и собственной радиостанции.



Через поднятую боковину капота виден двигатель Dodge WC-51 Model 1942/43.



Прерыватель-распределитель с вакуум-корректором: А - зазор между контактами прерывателя; 1 - фиксирующий винт неподвижного контакта; 2 - эксцентрик неподвижного контакта; 3 - вакуум-корректор.

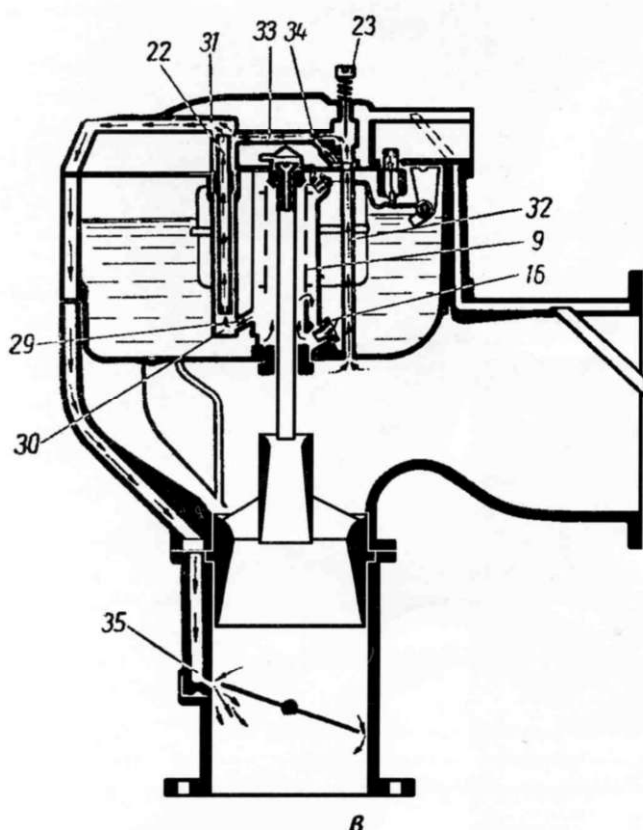
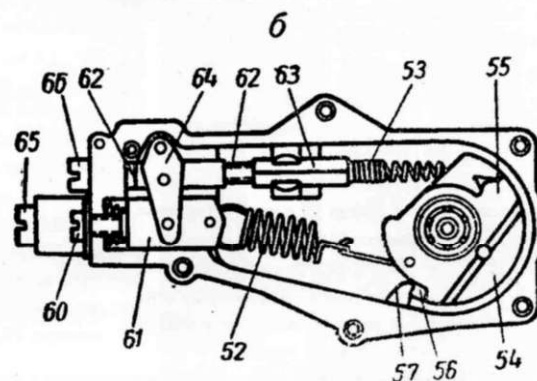
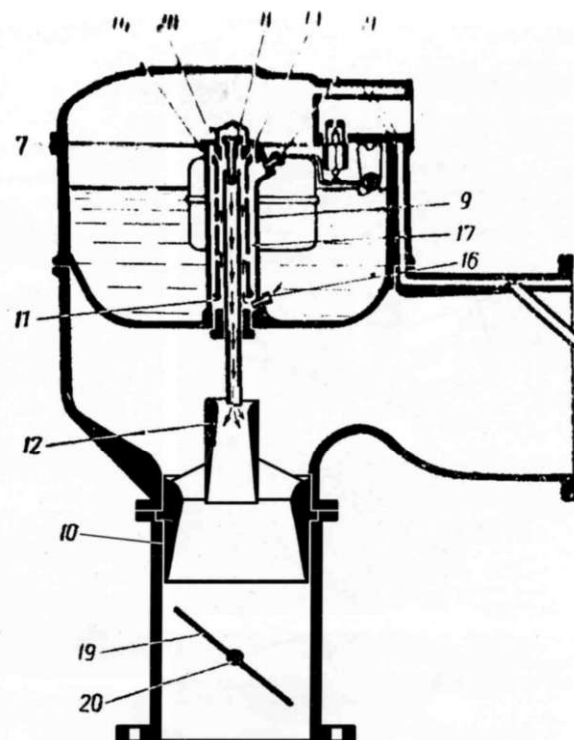
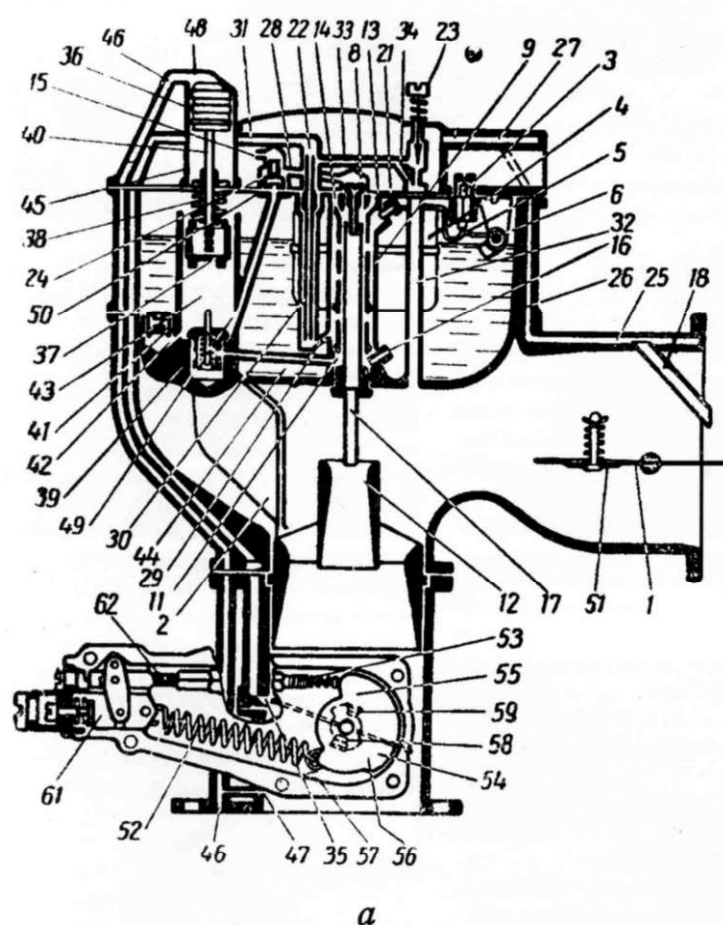


Поршни: А - поршень с инварными пластинами; В - поршень с частичным разрезом; 1 - компрессионные кольца; 2 - маслосъемные кольца.

Карбюратор нового типа

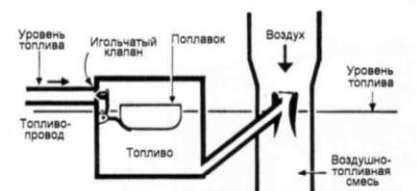
Наклоны и крены армейских грузовиков при движении по бездорожью отрицательно сказывались на работоспособности обычных карбюраторов, изменяя уровень топлива в поплавковой камере и заливая двигатель топливом или, наоборот, - прекращая его подачу. На части Dodge 3/4 был установлен новый поплавок карбюратора в форме кольца, охватывавшего канал воздухопритока. На схематическом рисунке показано, как на большие наклоны реагировал обычный карбюратор и как обеспечивался приемлемый уровень топлива в карбюраторах с концентрическим поплавком.

Наклон двигателя при использовании обычного карбюратора мог залить обычный карбюратор или перекрыть подачу топлива. Уровень бензина целиком определялся положением поплавка, перекрывающего игольчатый клапан. Под некоторыми углами наклона поплавок пропускал слишком мало или слишком много бензина. Если клапан открыт на полную, то бензин слишком в больших количествах поступает из форсунки, в результате чего происходит неполное сгорание топлива, карбюратор «переливает». Если наклон карбюратора происходил в противоположном направлении, игла закрывала клапан слишком рано и смесь становилась обедненной. Поплавок нового типа окружал кольцом трубу воздухопритока, при этом середина поплавка приходилась как раз на осевую линию воздухопритока и центр поплавковой камеры. Благодаря это-

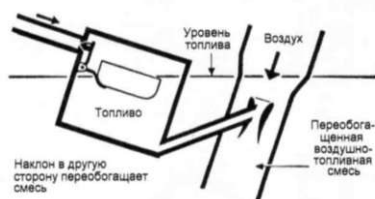


Карбюратор Zenith 29 автомобиля Dodge WC: а - развернутая схема; б - схема работы компенсационного приспособления; в - схема работы системы холостого хода; г - схема регулятора числа оборотов.

1 - воздушная заслонка; 2 - ребро корпуса; 3 - игольчатый клапан; 4 - поплавок; 5 - рычажок поплавка; 6 - ось поплавка; 7 - прокладка; 8 - ускоряющий жиклер; 9 - эмульсионная трубка; 10 - главный диффузор; 11 - вертикальный колодец; 12 - центральный диффузор; 13 и 15 - воздушные каналы; 14 - наклонный воздушный канал; 16 - основной жиклер; 17 - форсунка; 18 - воздушная трубка поплавковой камеры; 19 - дроссельная заслонка; 20 - ось дроссельной заслонки; 21 - воздушный жиклер; 22 - жиклер холостого хода; 23 - регулировочная игла; 24 - втулка; 25, 26, 27 и 28 - воздушные каналы; 29 - топливный канал холостого хода; 30 - колодец холостого хода; 31 - канал холостого хода; 32 и 33 - воздушные каналы; 34 - воздушное калиброванное отверстие; 35 - выходное отверстие канала холостого хода; 36 - поршень привода экономайзера; 37 - поршень экономайзера; 38 - пружина поршня; 39 - клапан экономайзера; 40 - шток поршня экономайзера; 41 - выпускной клапан; 42 и 44 - каналы экономайзера; 43 - цилиндр ускорительного насоса; 45 - отверстия в цилиндре; 46 и 47 - каналы разрежения; 48 - вакуумный цилиндр; 49 - канал экономайзера; 50 - нагнетательный клапан; 51 - автоматический клапан; 52 и 53 - пружины регулятора; 54 - выступ дроссельной заслонки; 55 и 56 - упоры диска; 57 - упоры корпуса; 58 - выступ дроссельной заслонки; 59 - выступ приводного рычага; 60, 62, 65 и 66 - регулировочные винты; 61 и 63 - ползунки; 64 - пластинка.



Обычный карбюратор. Горизонтальное положение



Обычный карбюратор. Наклонное положение



Карбюратор с концентрическим поплавком. Наклонное положение

му даже при наклонах двигателя, средняя линия уровня топлива позволяла эффективно управлять двигателем с помощью дроссельной заслонки.

Впрочем, описанная конструкция была более характерна для автомобилей американской армии. На автомобилях модели WC, поставившихся по ленд-лизу, устанавливался карбюратор Зенит 29 с падающим потоком и с верхним расположением поплавковой камеры. Карбюратор — сбалансированный, одножиклерный, двухдиффузорный, с компенсацией состава смеси пневматическим торможением топлива.

Регулировочные данные карбюратора

Картер ЕТТ-1:

Правильное положение поплавка:

$38 \pm 1,2$ мм от низа поплавка до плоскости верхней крышки

Производительность жиклеров в см³/мин при метровом напоре:

основной жиклер - 460 ± 5

экономжиклер - 200 ± 2

жиклер холостого хода - 101 ± 3

ускорительный жиклер - 220 ± 3

Давление бензонасоса в кг/см²:

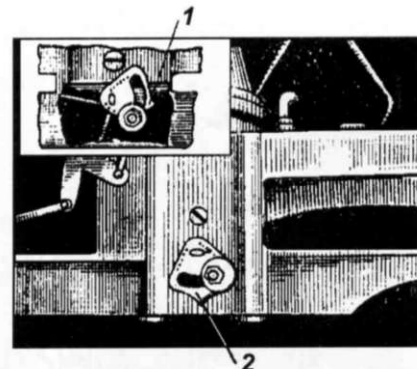
не менее - 0,25

не более - 0,28

На средних режимах работы двигателя топливо из поплавковой камеры поступало в форсунку через основной жиклер 16 и колодец 11. К топливу подмешивался воздух из поплавковой камеры через воздушный жиклер 21, наклонный канал 14 и ускорительный жиклер 8. Входящий воздух ослаблял разрежение над жиклером 16 и создавал эмульсию вокруг эмульсионной трубки 9.

Обогащение смеси при больших нагрузках (полное открытие дросселя) осуществлялось системой экономайзера, имеющего вакуумный привод. На малых и средних нагрузках, когда разрежение под дросселем большое, поршень 36 привода экономайзера поднимался вверх, увлекая за собой поршень 37 и сжимая пружину 38.

При падении разрежения с открытием дросселя пружина 38 заставляла поршень 36 опускаться вместе с поршнем 37 и открывать клапан 39 экономайзера. Тогда топливо в форсунку попадало не только через жиклер 16, но и через клапан 39 по каналу

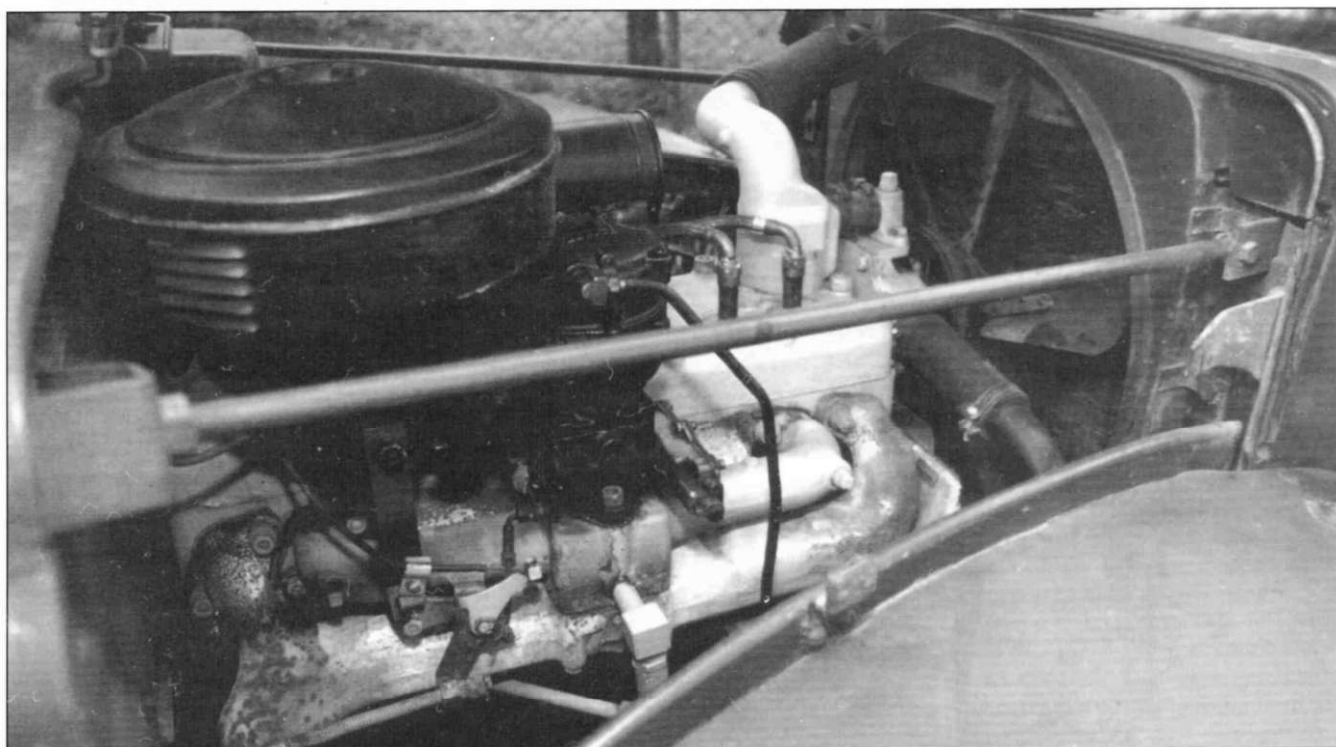


Подогреватель рабочей смеси: 1 - положение регулирующей планки для зимней эксплуатации; 2 - положение регулирующей планки для летней эксплуатации.

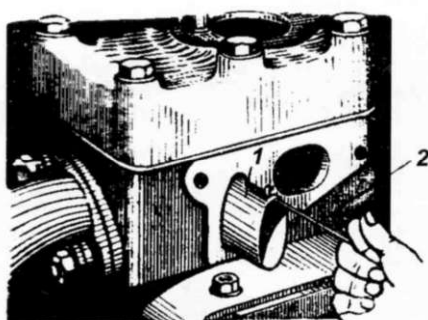
44. Ускорительный насос выполнен вместе с экономайзером. При движении поршня 37 вниз (вследствие падения разрежения под дросселем) топливо выталкивалось из цилиндра 43 по каналу 49 через нагнетательный клапан 50 в ускорительный жиклер 8.

На холостом ходу и малых нагрузках топливо из колодца 11 по каналу 29 поступало в колодец 30 холостого хода и оттуда через жиклер 22 холостого хода с калиброванным отверстием, канал 31 и отверстие 35 - в смесительную камеру карбюратора. На пути топлива к нему подмешивался воздух через калиброванное отверстие 34 и отверстие, сечение которого изменяется регулировочной иглой 23 холостого хода.

Для обогащения смеси при запуске холодного двигателя была предусмотрена воздушная заслонка с автоматическим клапаном 51, предотвращающим чрезмерное обогащение.



Вид двигателя Dodge WC-51 Model 1942/43 с поднятым капотом. Современный снимок машины из чешской коллекции. Машина досталась нынешнему владельцу с коллектором системы водяного охлаждения от более поздней модели - Dodge M-37. Поэтому эта деталь на снимке не соответствует оригиналу.



Водораспределительная труба системы охлаждения: 1 - труба; 2 - проволочный крючок для удаления трубы.

В конструкцию карбюратора был включен регулятор числа оборотов, ограничивающий максимальные обороты двигателя. Регулятор сконструирован так, что дроссельная заслонка автоматически закрывается под действием потока рабочей смеси, так

как ее ось несимметрична и поверхность левой части заслонки больше, чем правой.

Стремлению заслонки закрыться противодействовали пружины 52 и 53, действующие на ось заслонки через закрепленный на ней диск 54. Пружина 53 вступала в действие при значительном закрытии дроссельной заслонки, когда на нее нажимал упор 55 диска 54, предотвращая чрезмерное падение оборотов двигателя. Независимость действия регулятора от привода дроссельной заслонки достигалось тем, что ось заслонки была соединена с диском 54 кулачковой муфтой.

Начало действия регулятора и степень закрытия дросселя регулировалось винтами 60 и 62, причем пластинка 64, вращающаяся на верхнем штифте, автоматически уравнивала силы пружин 52 и 53. Если увеличить натяжение пружины 52, что обуславливало более позднее начало действия регулятора, пластинка 64 отодвигала верхний

ползунок, и пружина 53 начинала действовать при большем закрытии дросселя. Для регулирования подогрева рабочей смеси в различные времена года во впускном коллекторе устроена камера подогрева отработавшими газами. Количество газов, которые проходят в эту камеру, регулируется заслонкой с постоянной установкой на определенный сезон.

Подвеска

Колеса универсального вездехода Dodge WC боли очень удачно спроектированы с точки зрения повышения проходимости. Как восторженно выразился инженер Артиллерийского хозяйственного управления, «По проходимости они самые близкие к стопам верблюдов, какие вы только могли найти». Ноги верблюда в процессе эволюции совершенствовались десятки тысяч лет путешествий по пустыни. И во многом они -

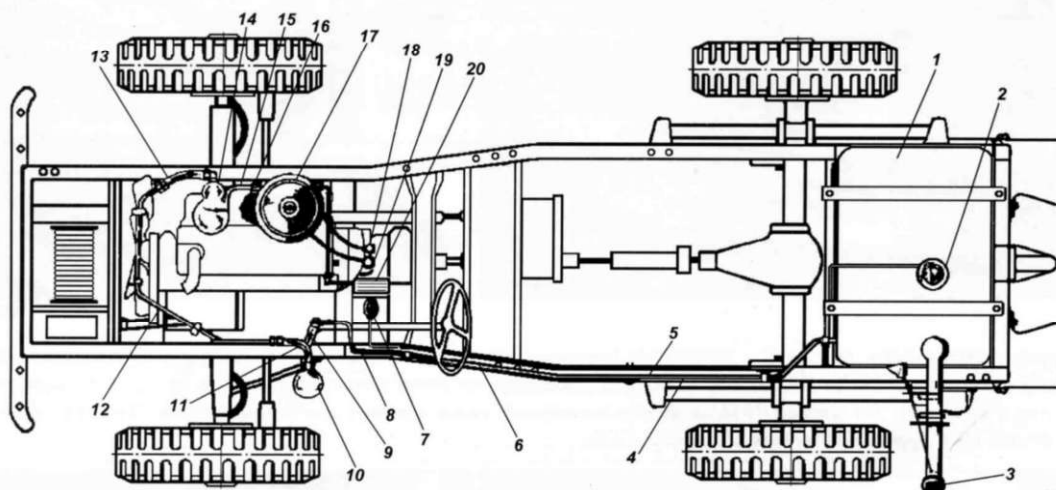


Схема системы питания автомобиля Dodge WC: 1 - топливный бак; 2 - датчик указателя уровня бензина; 3 - заливная горловина бензобака; 4 - основной топливопровод; 5 - провод бензоуказателя; 6 - соединительная муфта; 7 - указатель уровня бензина; 8 и 9 - топливопроводы фильтра; 10 - топливный фильтр; 11 и 12 - топливопроводы насоса; 13 - гибкий шланг; 14 - топливный насос; 15 - топливопровод карбюратора; 16 - карбюратор и регулятор числа оборотов; 17 - воздухоочиститель карбюратора; 18 - кнопка управления дросселем (ручная); 19 - кнопка управления воздушной заслонкой; 20 - педаль акселератора.

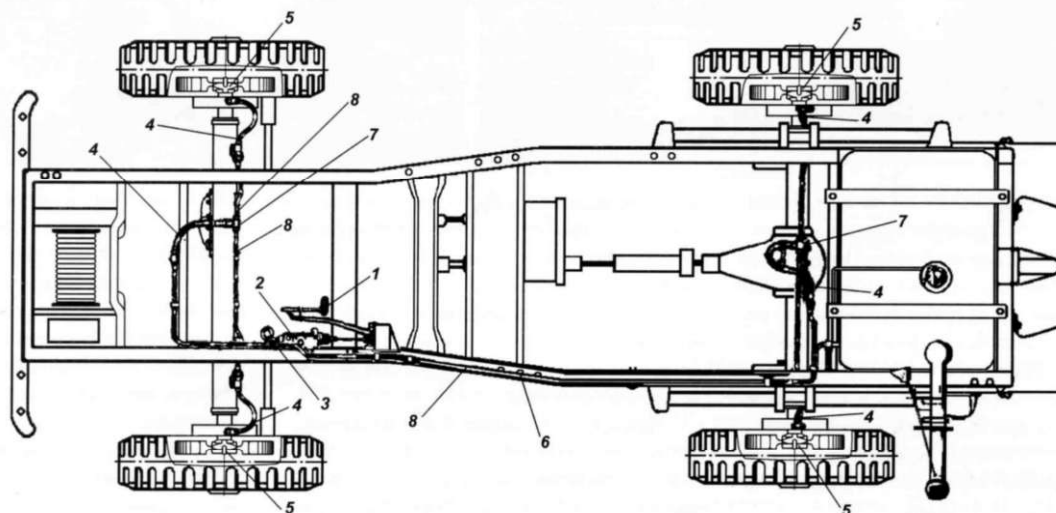
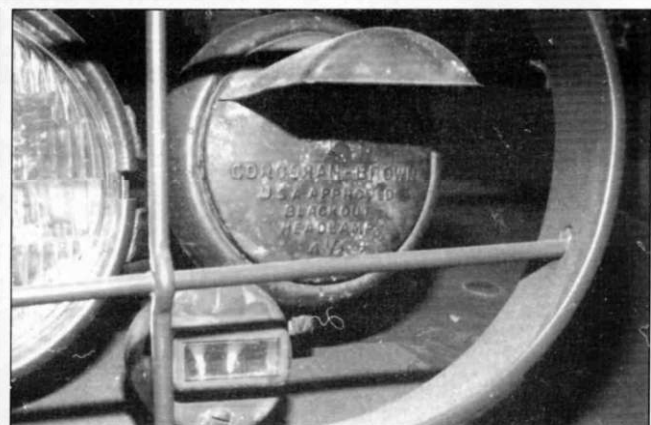
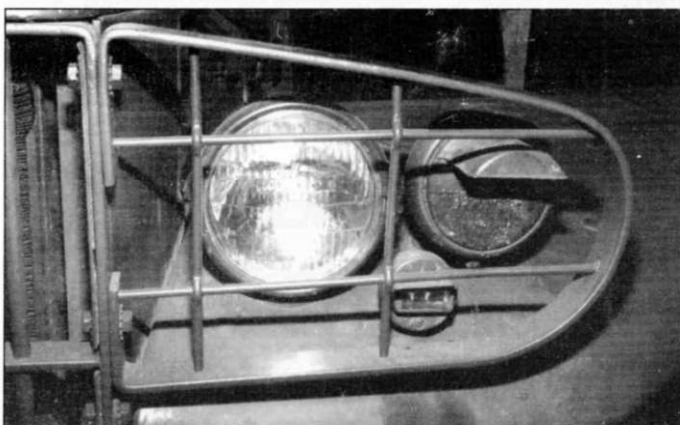
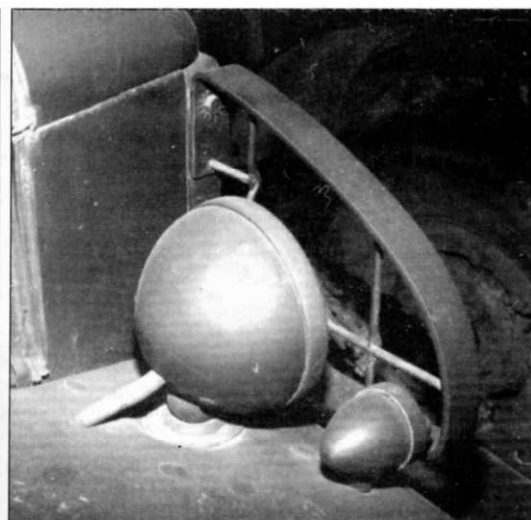


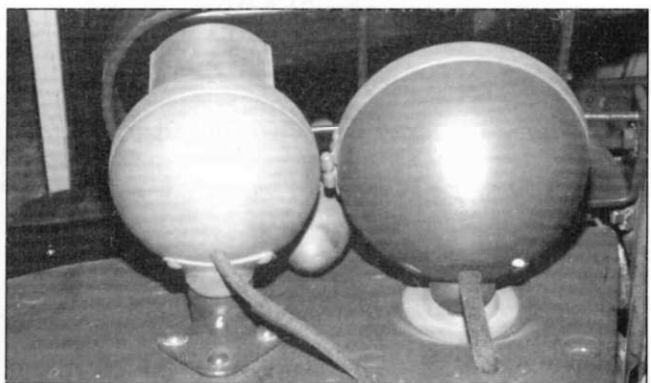
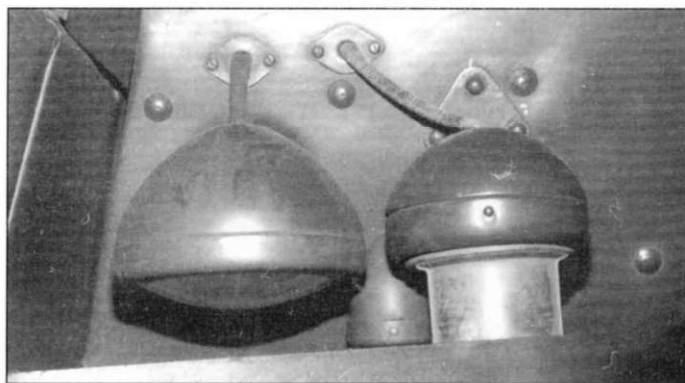
Схема гидравлического привода тормозов модели Dodge WC

1 - педаль тормоза; 2 - главный цилиндр гидропривода; 3 - выключатель стоп-сигнала; 4 - гибкий шланг; 5 - цилиндры тормозных колодок; 6 - соединительная муфта; 7 - тройники; 8 - трубопроводы.



Фары.

Снимки сверху - правая фара, эти фары и защитные решетки были практически одинаковы у ранних и поздних моделей Dodge WC. Снимки снизу - левая фара Dodge WC Model 1944/45. На «доджах» на левом крыле размещалась дополнительная затемненная фара для движения в колоннах. На модели 1944/45 гг. она находилась снизу, вровень с основной фарой. На маске фары выштамповка: «Corcoran Brown USA Approved Blackout Headlamp 4 1/2».



идеал для перемещения по пескам. Технический термин для характеристики этого - «удельное давление на грунт». По сути, чем больше площадь опоры, которой шина (или стопа) опирается на грунт, тем больший вес она сможет нести без погружения и пробуксовывания. Шины размера 9,00-16 дюймов обеспечивали Dodge 3/4 невысокое давление на грунт при движении по песку и размокшим проселочным дорогам, при движении по которым старый полутонный Dodge с шинами 7,50-16 буксовал.

Немаловажным параметром на военной службе является ремонтпригодность колеса в целом. И в этом вопросе Dodge 3/4 вы-

глядел очень удачно, поскольку для осмотра и ремонта барабанных тормозов солдату-водителю требовалось только снять колесо, а не демонтировать всю ступицу в целом. Шины на колесах крепились съемными кольцами. Конструкция прижима удерживала обод шины даже в случае пулевой и осколочной пробоины.

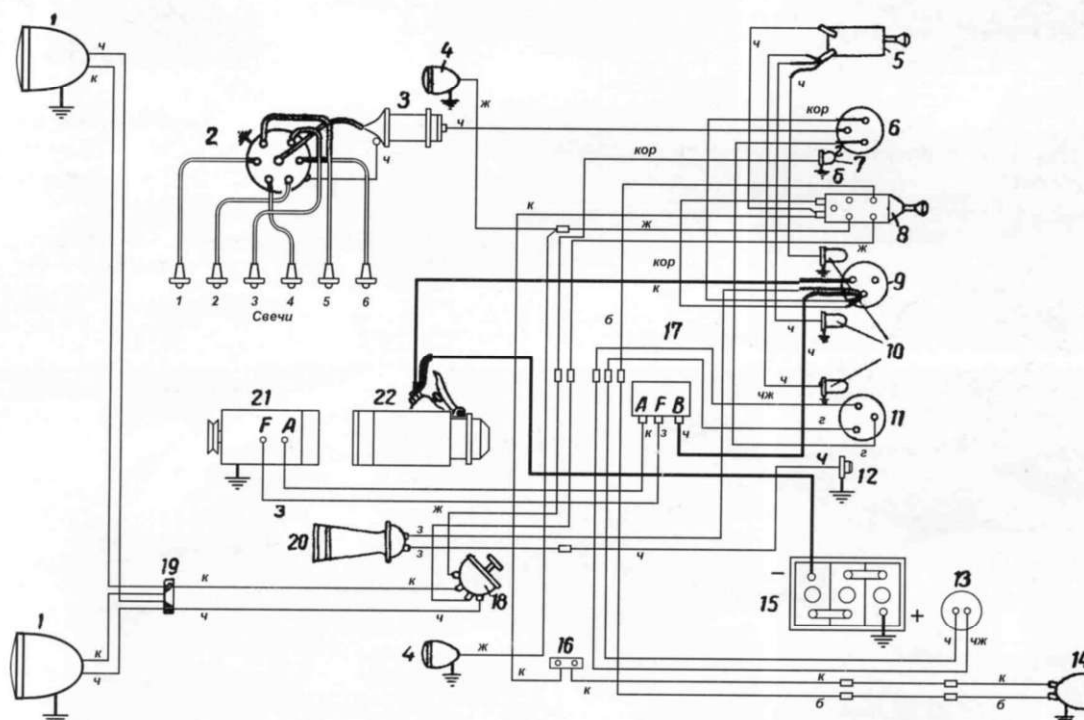
Применение больших шин автоматически увеличивало дорожный просвет. В результате колесные диски и оси были крупнее и тяжелее, особенно эти нагрузки чувствовались на передних управляемых осях. Естественно, что конструкторам пришлось увеличивать передаточные числа с 4.89 до

5.83:1, добавляя величину крутящего момента на колеса, компенсируя большие шины. Вслед за колесами увеличились и размеры тормозов, теперь они были одинаковые на всех колесах и совпадали по размеру с задними тормозами полутонного Dodge (у Dodge 1/2-тон передние тормозные колодки были меньше задних). Тормозные усилия на всех четырех колесах Dodge 3/4 были практически одинаковыми.

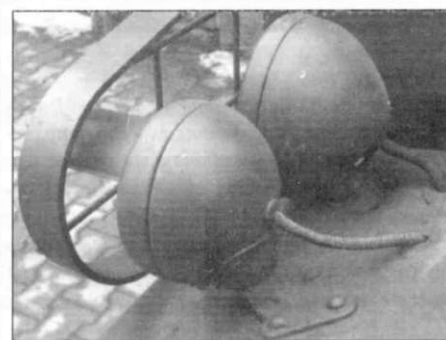
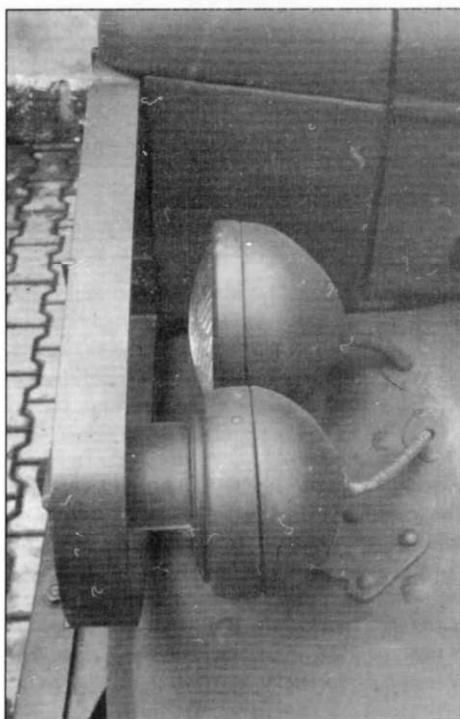
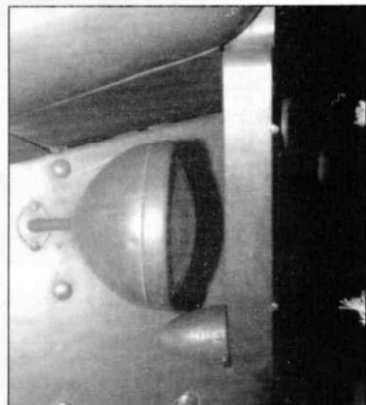
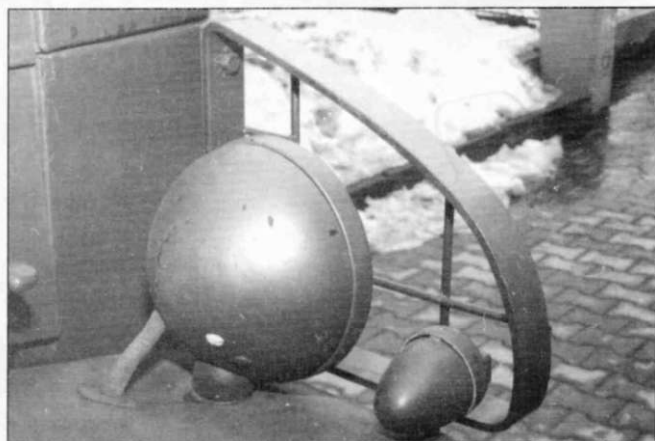
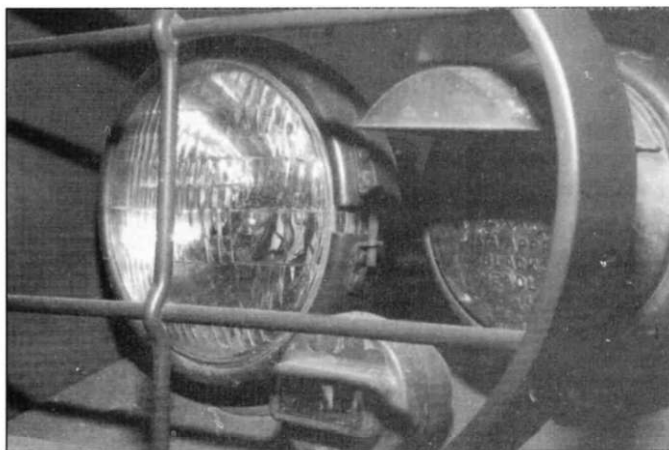
Схема распределения крутящего момента по ведущим осям была также достаточно оригинальной. Исповедуя доктрину взаимозаменяемости автозапчастей, хозяйственный корпус потребовал, чтобы после до-



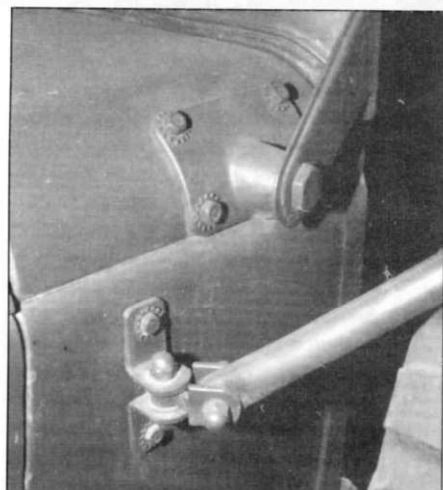
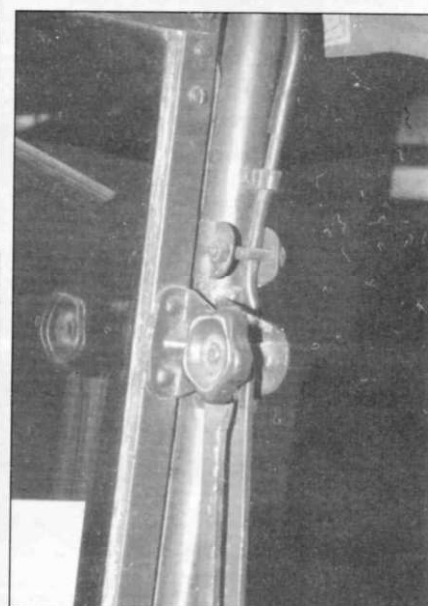
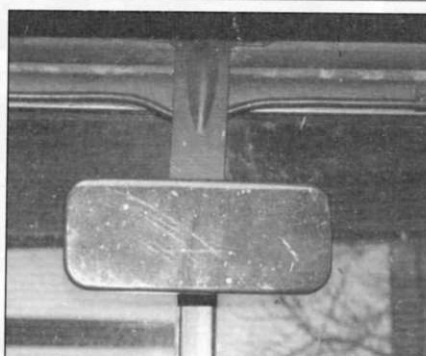
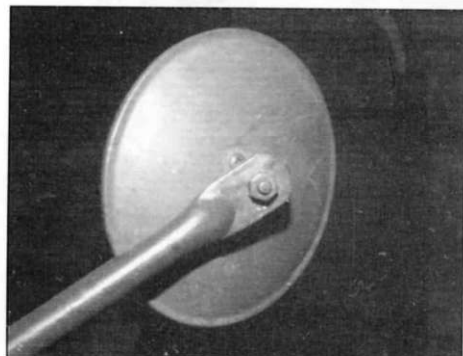
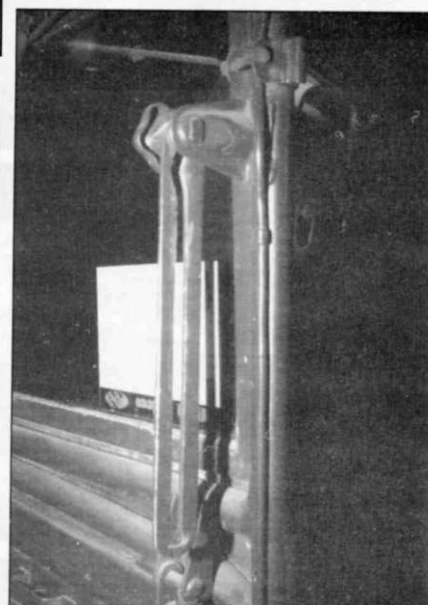
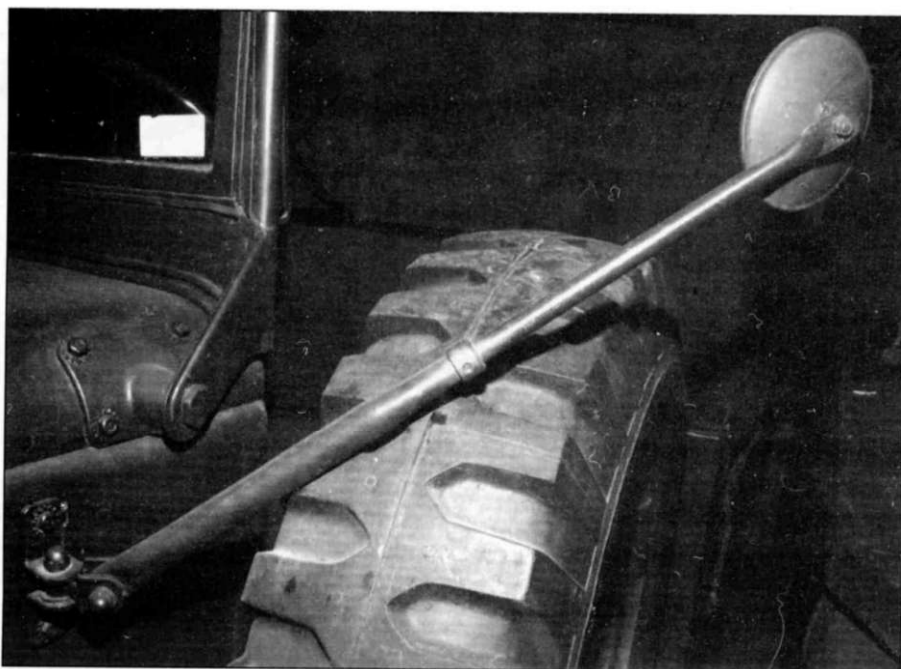
На левом крыле на моделях 1942/43 гг. выше стандартной фары размещалась затемненная светомаскировочная фара. При таком варианте левая решетка была симметрична правой, но имела сверху «надстройку».



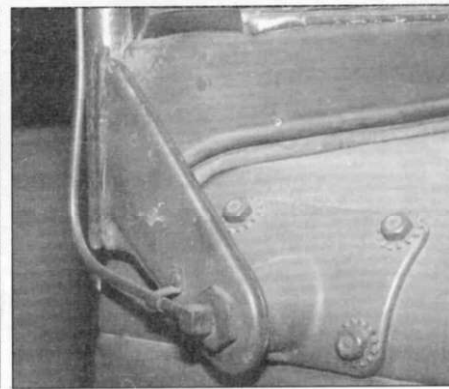
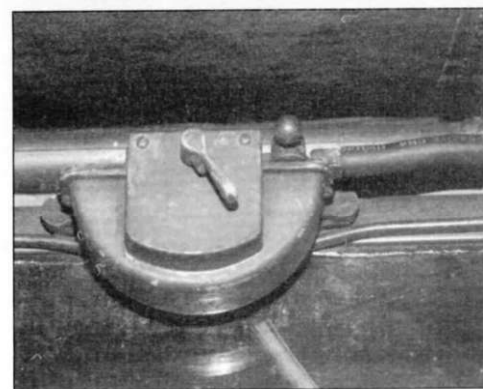
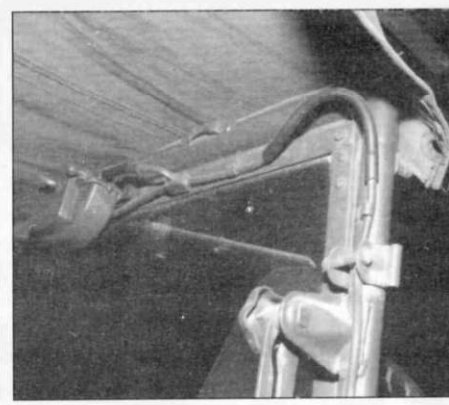
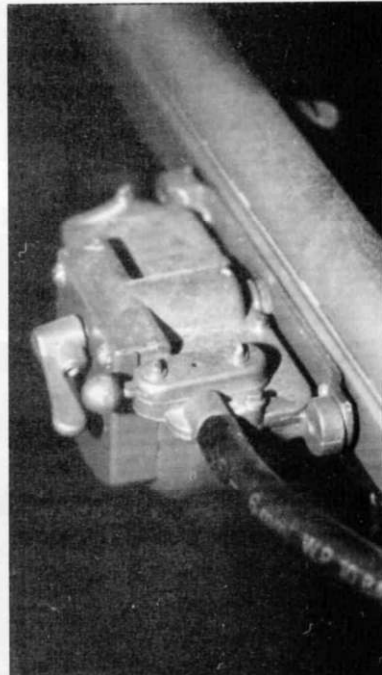
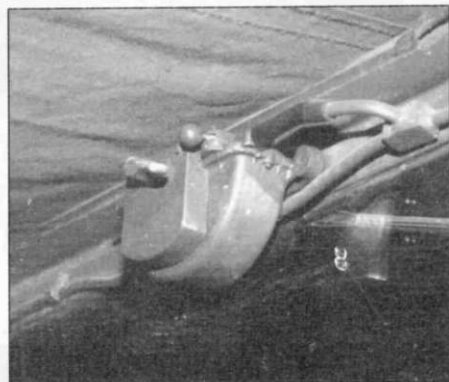
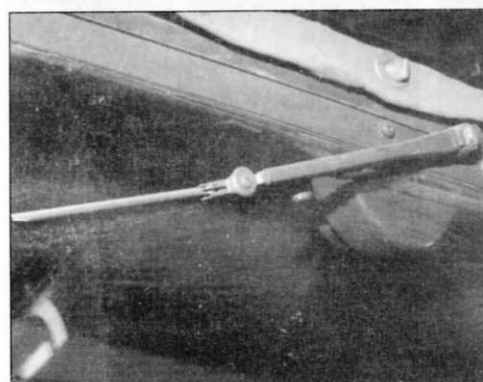
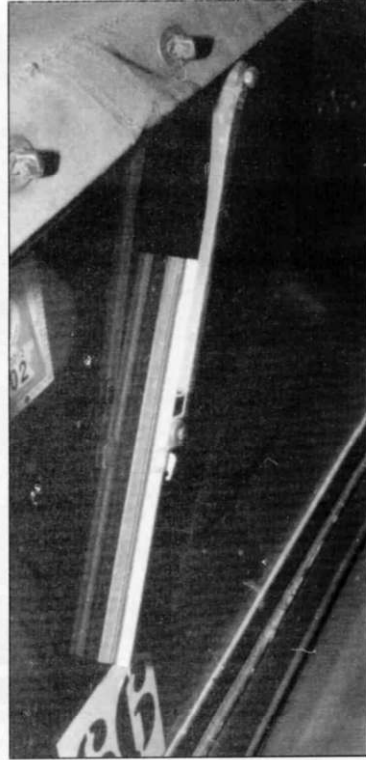
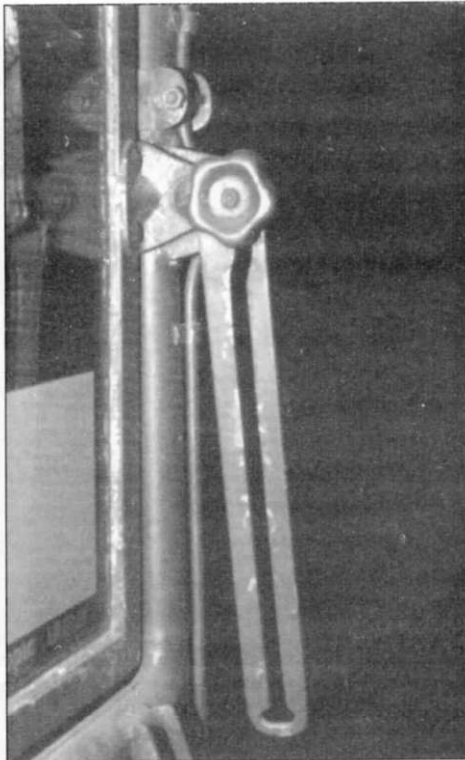
Система электрооборудования Dodge WC: 1 - подфарник правый; 2 - фара правая; 3 - контакт проводов; 4 - фара левая; 5 - подфарник левый; 6 - контакт проводов; 7 - конденсатор (на машинах первого выпуска); 8 - фильтр; 9 - прерыватель-распределитель; 10 - конденсатор; 11 - сигнал; 12 - генератор; 13 - катушка зажигания; 14 - фильтр; 15 - реле-регулятор; 16 - стартер; 17 - пожной переключатель света; 18 - аккумуляторная батарея; 19 - выключатель стоп-сигнала; 20 - амперметр; 21 - радиофильтр; 22 - контактный переключатель света; 23 - кнопка сигнала; 24 - замок зажигания; 25 - выключатель освещения контрольного щитка; 26 - лампочка дальнего света фар; 27 - указатель уровня бензина; 28 - центральный переключатель света; 29 - сигнальная лампочка; 30 - блок проводки освещения; 31 - датчик указателя уровня бензина в баке; 32 и 33 - задний мост и стоп-сигнал; 34 - розетка для освещения прицепа; 35 - переходной блок; 36 - маскированная фара; 37 - переходной блок; 38 - выключатель маскированной фары. Цветные обозначения проводов: к - красный, ч - черный, з - зеленый, ж - желтый, б - белый, г - голубой; к - коричневый; чж - черно-желтый.



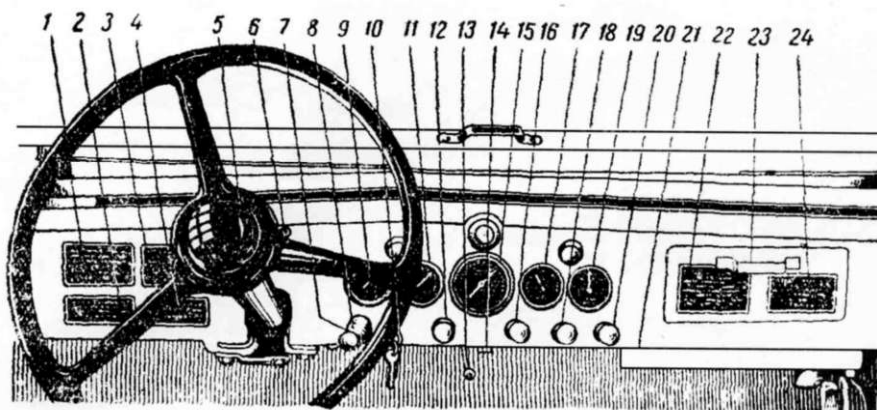
На последних моделях 1944/45 гг. светомаскировочная фара размещалась левее основной левой фары. По этой причине защитная решетка на левом крыле приобрела удлиненную форму и больший размер.



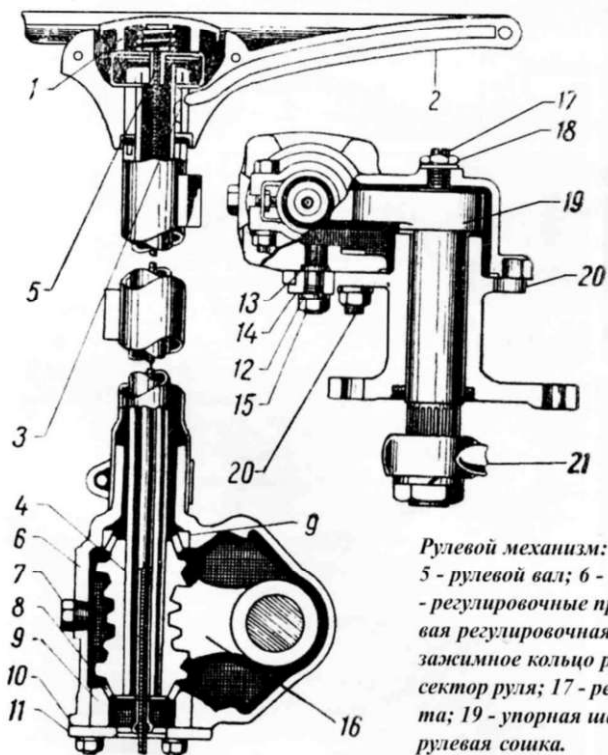
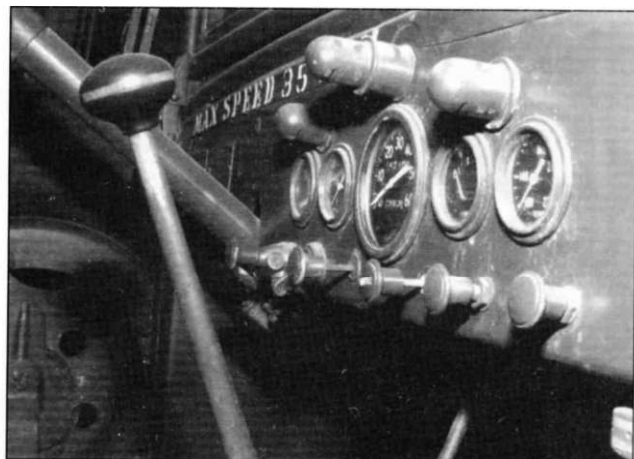
Оригинальные зеркала заднего вида на Dodge 3/4 были выполнены из затемненного (тонируемого) стекла.



У армейского Dodge 3/4 ветровое стекло можно было поднять на петлях вверх, оставляя его рамку на месте. Для этого надо было отпустить барашковую гайку на фасонной направляющей планке. Фигурные вырезы на концах направляющей планки облегчали фиксацию стекла в крайних положениях. Электрические дворники лобового стекла характерны для более поздних моделей. Впрочем, и приведенная система могла работать с «ручным приводом» - обратите внимание на рычажок-флажок на внутренней стороне привода дворников: он позволяет вручную двигать стеклоочиститель.

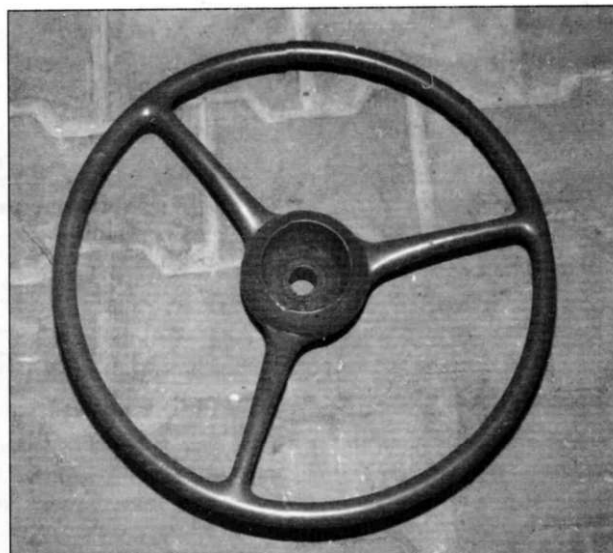


Контрольные приборы Dodge WC: 1, 2, 3, 4, 22 и 24 - инструкционные таблички; 5 - кнопка сигнала; 6 - сигнальная лампочка дальнего света; 7 - стопор центрального переключателя освещения; 8 - центральный переключатель освещения; 9 - термометр; 10 - выключатель зажигания; 11 - масляный манометр; 12 - кнопка воздушной заслонки карбюратора; 13 - рукоятка вентиляционного люка кабины; 14 - стержень для сбрасывания показаний рейсового (суточного) счетчика; 15 - спидометр; 16 - кнопка акселератора; 17 - указатель уровня топлива; 18 - выключатель освещения щитка приборов; 19 - амперметр; 20 - выключатель светомаскировочной фары; 21 - выдвижная доска; 23 - ящик для мелких вещей.



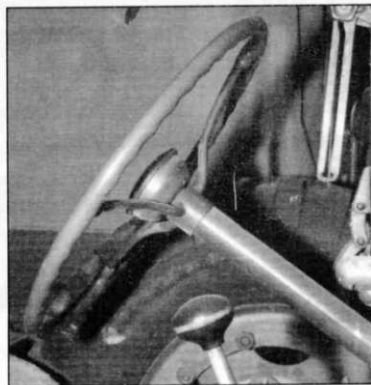
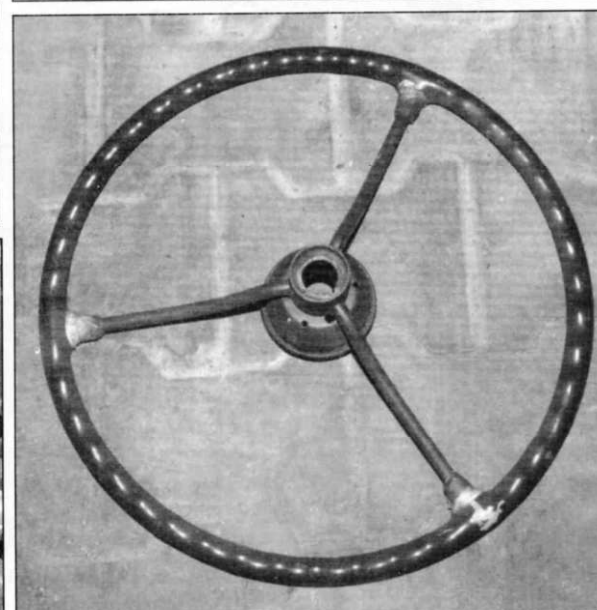
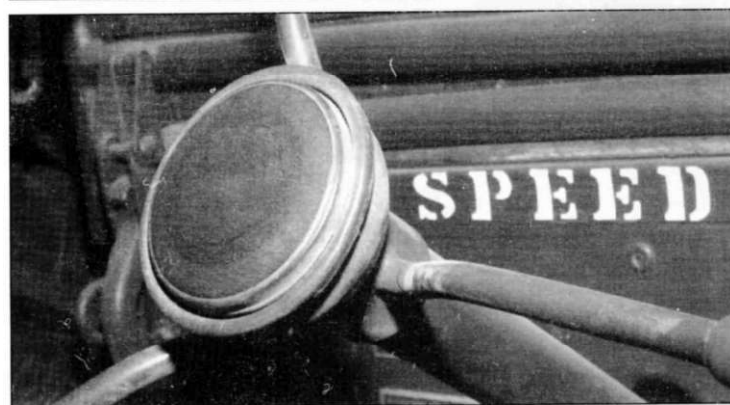
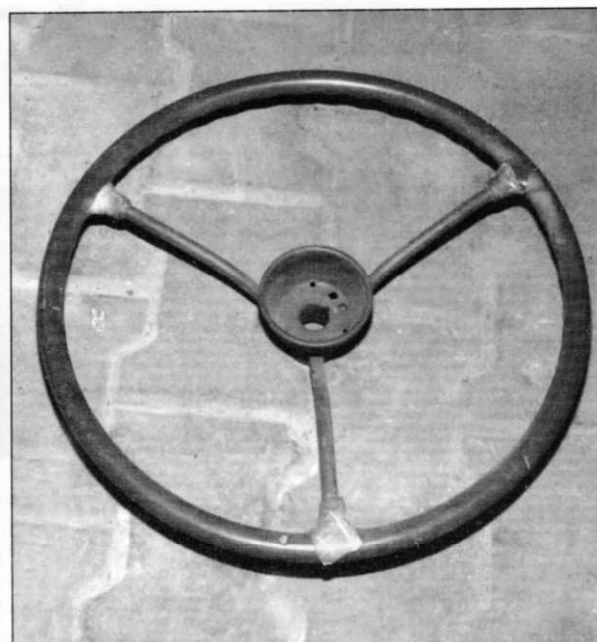
Рулевой механизм: 1 - кнопка сигнала; 2 - штурвал руля; 3 - шпонка штурвала; 4 - червяк; 5 - рулевой вал; 6 - картер руля; 7 - пробка маслониливная; 8 и 9 - подшипники червяка; 10 - регулировочные прокладки подшипников червяка; 11 - крышка картера; 12 - эксцентриковая регулировочная втулка; 13 - шпилька крепления регулировочной втулки; 14 - конусное зажимное кольцо регулировочной втулки; 15 - гайка шпильки регулировочной втулки; 16 - сектор руля; 17 - регулировочный винт вала сектора; 18 - контргайка регулировочного винта; 19 - упорная шайба вала сектора; 20 - эксцентрический палец крепления картера; 21 - рулевая сошка.

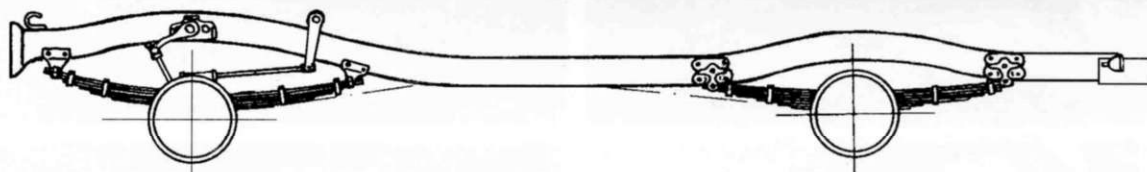
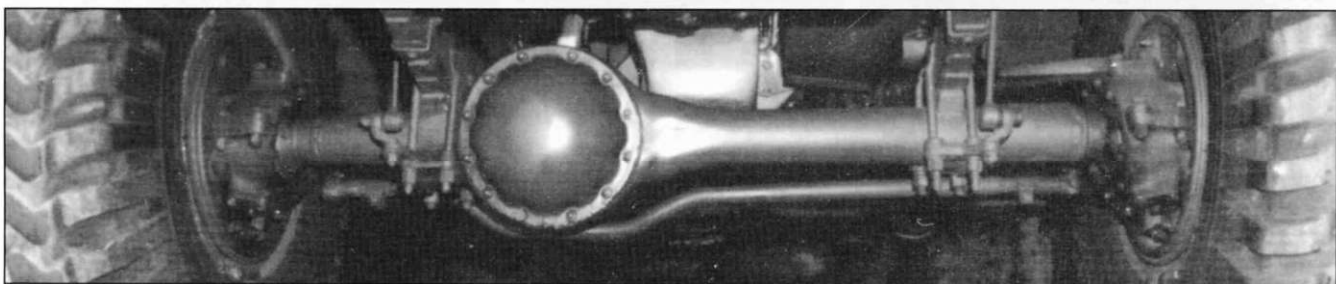
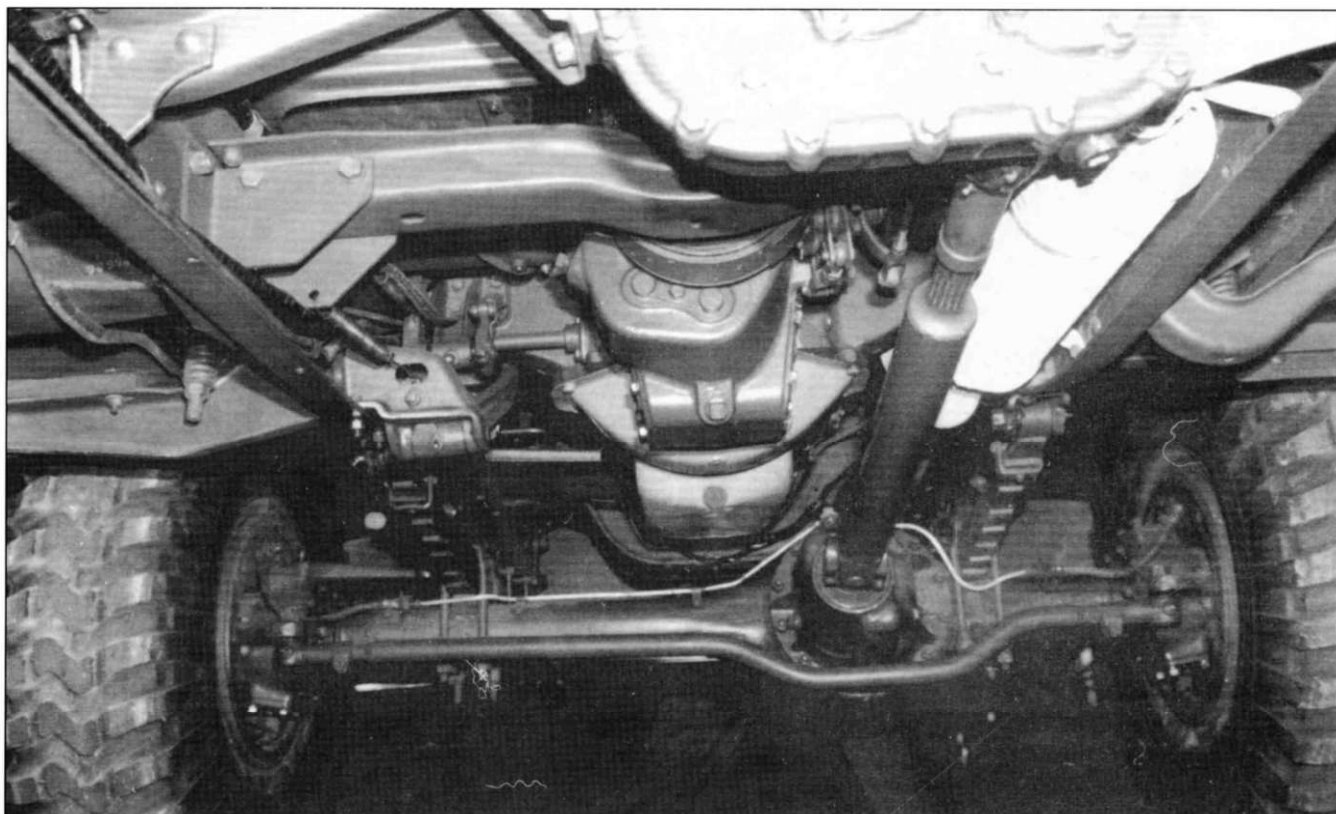




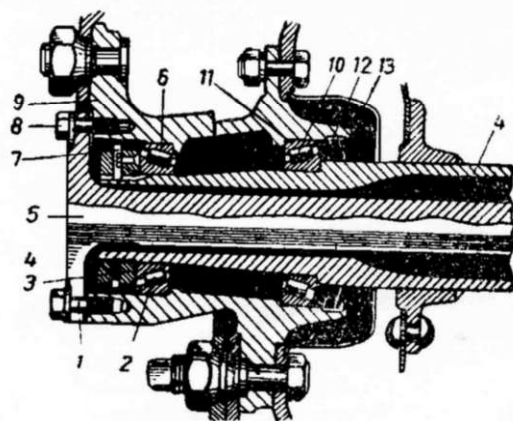
Сверху - цельнопластмассовое рулевое колесо Dodge 3/4 Model 1942/43 гг.

Снизу - рулевое колесо Dodge 3/4 Model 1944/45 гг. Для улучшения технологичности спицы руля выполнены из стальных трубок, не покрытых пластмассой. Этот нюанс позволял делать руль более прочным, поскольку спицы были выгнуты под выгодным углом.

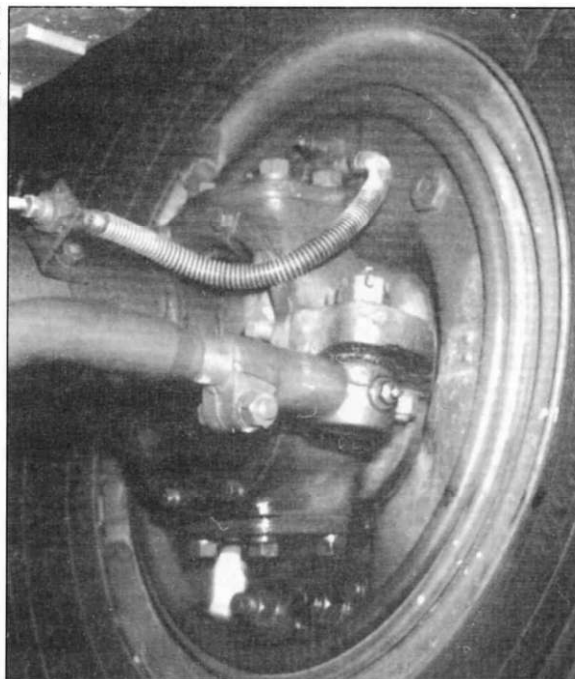


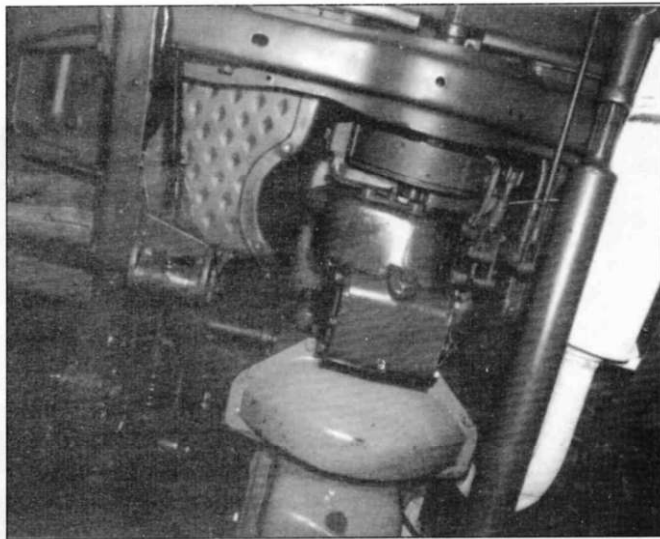
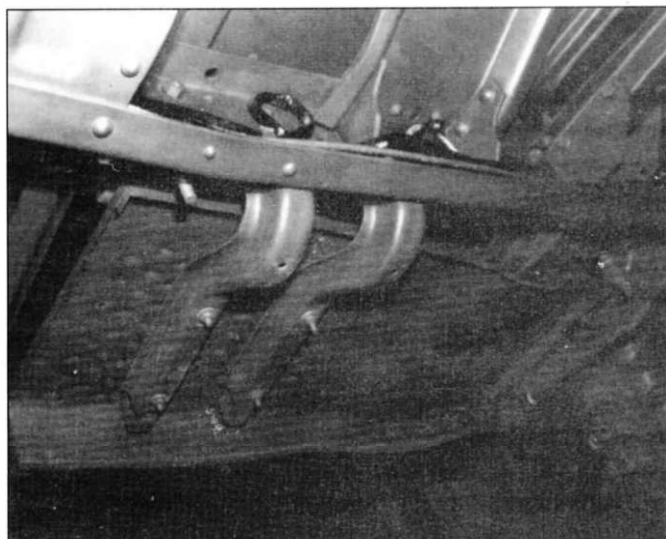


Снимки на этой странице показывают вид рамы и подвески WC-51 Model 1944/45 снизу, от центра машины к передней оси. На правом нижнем снимке хорошо виден подвод шланга гидравлической тормозной системы, защищенный от механических повреждений пружинной оплеткой.

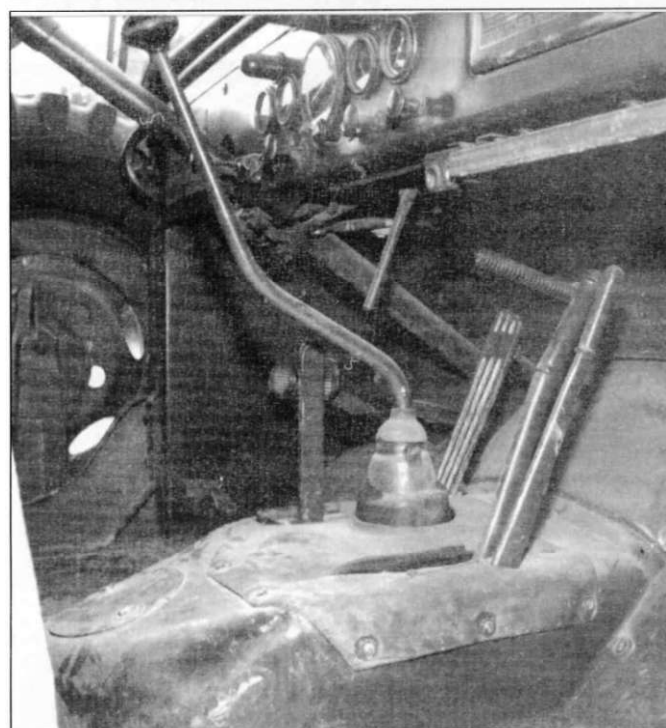
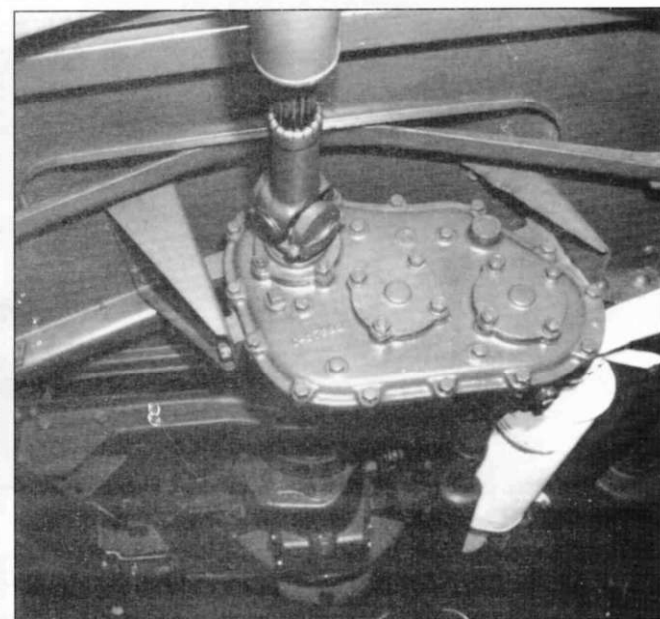
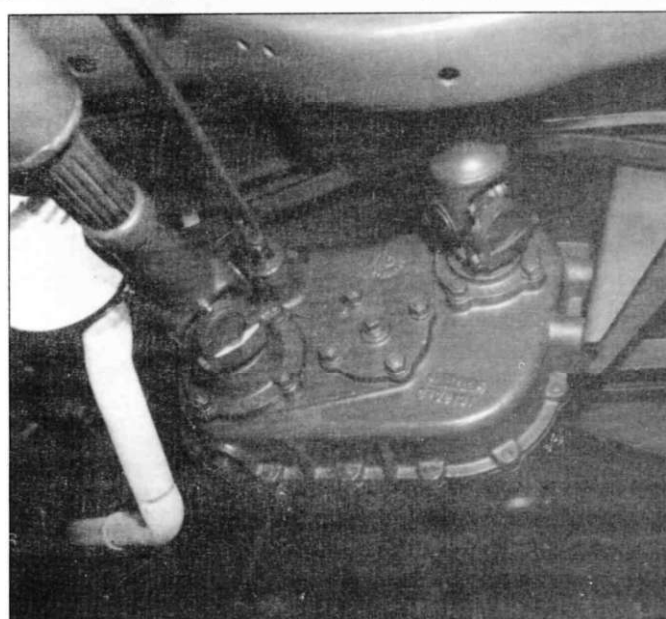


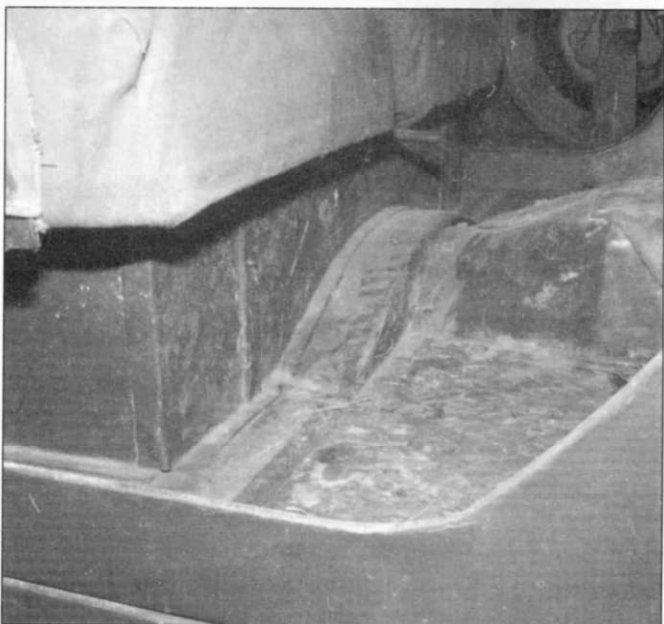
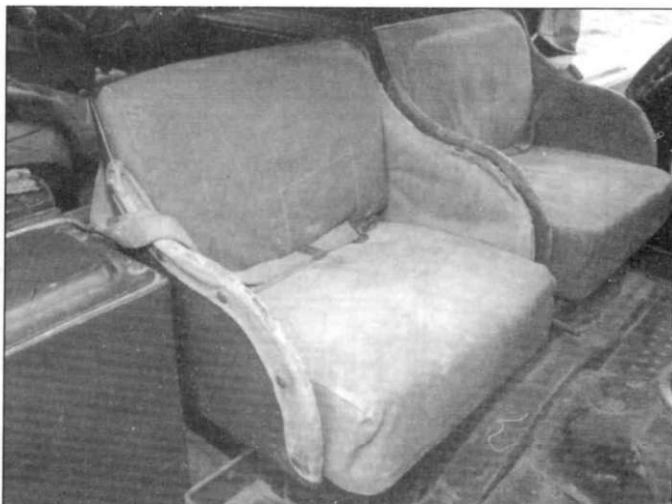
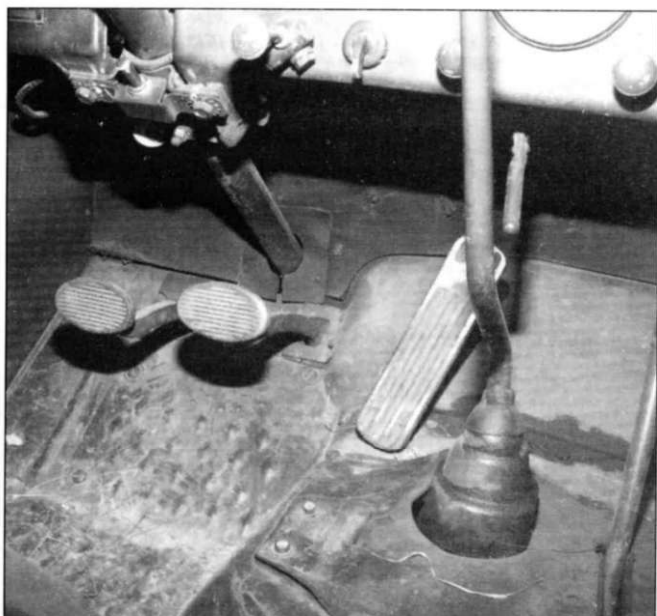
Ступица заднего колеса: 1 и 8 - болты фланца; 2 и 10 - ролики подшипника; 3 - регулировочная гайка; 5 - полуось; 6 и 11 - наружные кольца роликового подшипника; 7 - стопорная шайба; 9 - корпус ступицы заднего колеса; 12 - сальник; 13 - стопорное кольцо; 14 - кожух заднего моста.



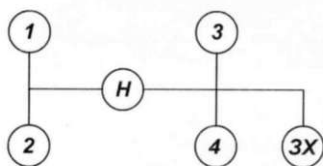


Вид шасси Dodge WC-51 снизу. На снимке слева сверху пол кабины, усиленный двумя внешними коробами. На нижних фото раздаточная коробка с входным и выходными валами.





↑
Направление
движения автомобиля



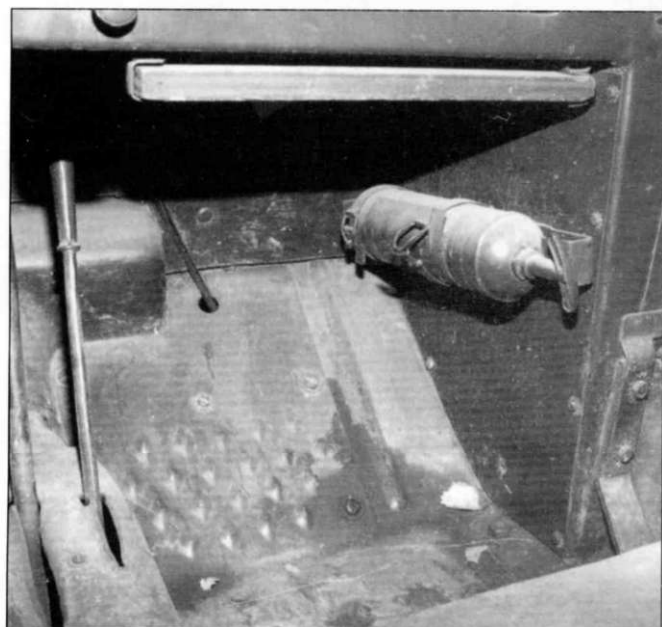
Коробка перемены передач

Выключен



Включен
Передний мост

Рычаги управления коробкой перемены передач Dodge WC



Пол кабины и педали управления. Сплошной металл - никаких ковриков и резиновых накладок. Скольжению подошв в какой-то степени препятствуют выштамповки на полу с ромбовидными бугорками в шахматном порядке.

Два нижних кадра на предыдущей странице представляют кожаных центрального тоннеля. А на нем - ручной тормоз, переключатель коробки передач, переключатель раздаточной коробки.

бавления специальной скобы узлы трансмиссии полноприводного Dodge WC соответствовали старому Dodge 1/2-ton, так что в случае необходимости валы карданных передач можно было использовать для ремонта Dodge 1/2-ton.

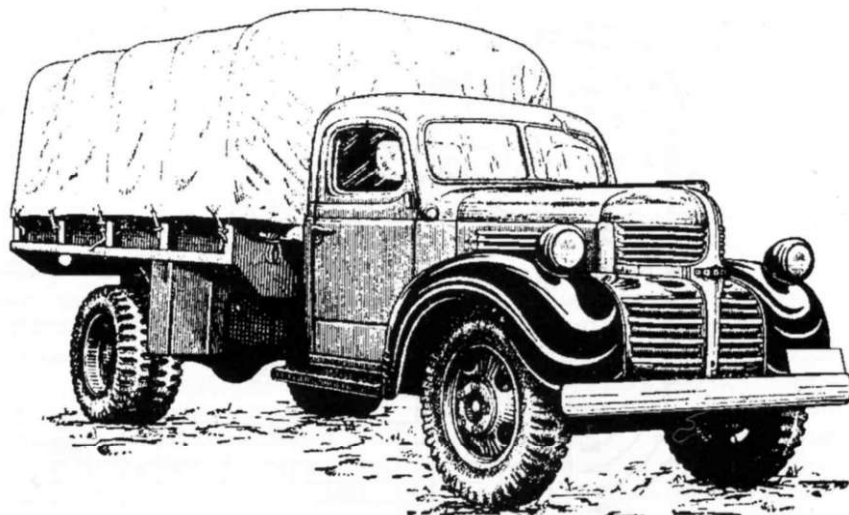
Большие колеса и более высокие оси потребовали специальных решений, чтобы понизить силуэт. Это достигалось изгибом рамы в местах прохождения осей под рамой. По сравнению с полутонной моделью набор на рессорах был выполнен из более крепкого металла. Рессоры также были взаимозаменяемы с рессорами полутонного Dodge. Новый автомобиль мог похвастаться самым низким силуэтом среди автомобилей американской армии (кроме Willys MB, но последний и был гораздо легче Dodge WC).

На приборных панелях Dodge 3/4 размещались спидометр с одометром, амперметр, датчик давления масла, термометр, индикатор топлива, выключатели зажигания и внешних осветительных приборов. На машинах с 12-вольтным питанием приборы включали еще вольтметр. Лампочки-индикаторы включения габаритных огней и ручного тормоза завершают картину. Весьма полезными были люминесцентные риски 10- и 20-мильной скорости на спидометре. Они помогали поддерживать темп движения в колонне в условиях светомаскировки.

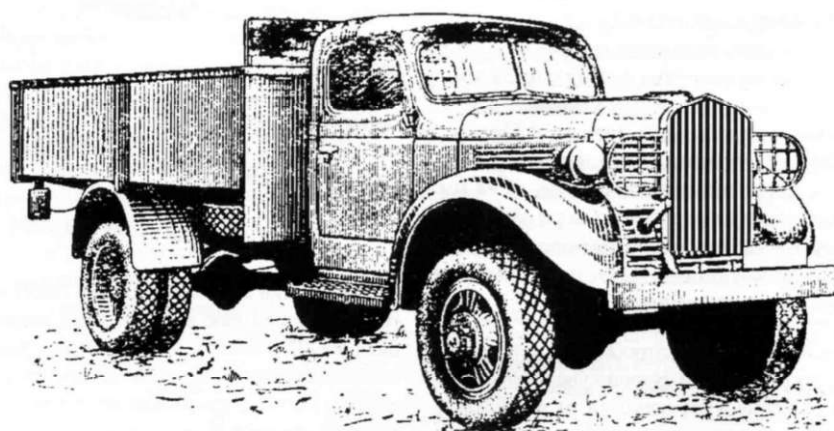
Высоко расположенный крепкий бампер обеспечивал большой угол въезда (стандартный параметр геометрической проходимости), позволяя передним колесам легче преодолевать препятствия типа «стенка» или «ступень». Аналогично большой угол съезда был обеспечен очень малым задним свесом машины. Малые свесы обеспечивали возможность преодоления неглубоких траншей и воронок от снарядов.

Коммерческий грузовик Dodge WF-32

Объем заявок американских военных и стран, получавших машины по ленд-лизу, был очень велик, потому, особенно на первых порах, среди поставляемых автомобилей значительную долю составляли коммерческие машины. Общие черты американских гражданских машин (не только Dodge WF-32): колесная формула 4x2, задние колеса спаренные, обтекаемые кабины, пере-



Коммерческий Dodge WF-32.



Полноприводной Dodge WF-405 (T203 B).

дние крылья сложной тянутой формы, кузова деревянные без дополнительных укрепляющих уголков, фары без защитных решеток или скоб, отсутствие передних и задних буксирных приспособлений.

Характерной чертой машины Dodge WF-32 было разнообразие двигателей - в рамках одной модели фирма «Chrysler» устанавливала по меньшей мере три варианта моторов.

Топливо подавалось насосом диафрагменного типа с пластинчатым фильтром.

На автомобилях модели WF-32 ставил-

ся карбюратор Carter ETT-1, по своей конструкции почти не отличающийся от карбюратора Carter 429S автомобилей Studebaker. (Последнее было важно при поставках по ленд-лизу в другие страны, например, в СССР).

Зажигание батарейное, фирмы «Auto-Light», аналогичное принятому для автомобилей Studebaker. На автомобилях некоторых серий модели WF-32 ставился прерыватель-распределитель с вакуум-корректором. Работа вакуум-корректора была основана на том, что угол опережения зажига-

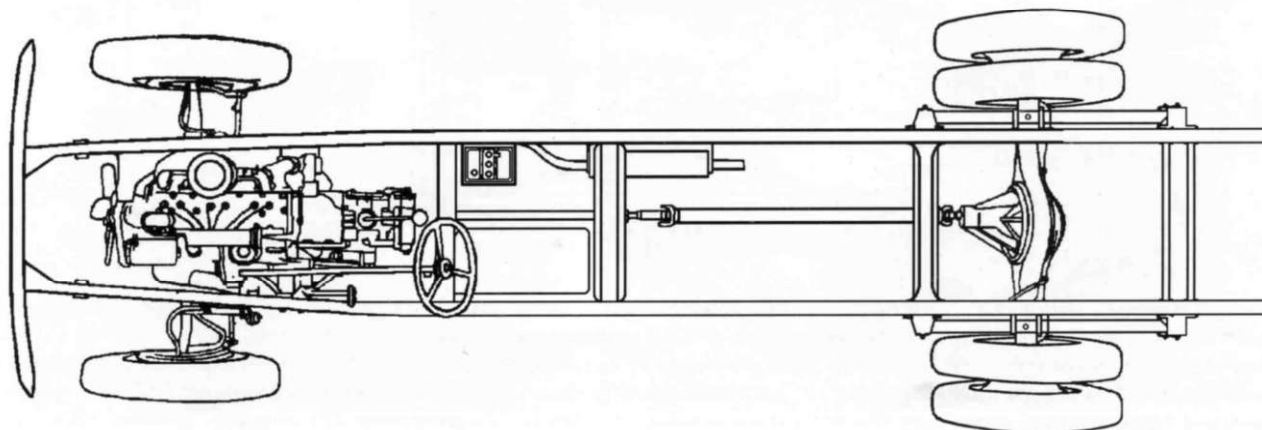
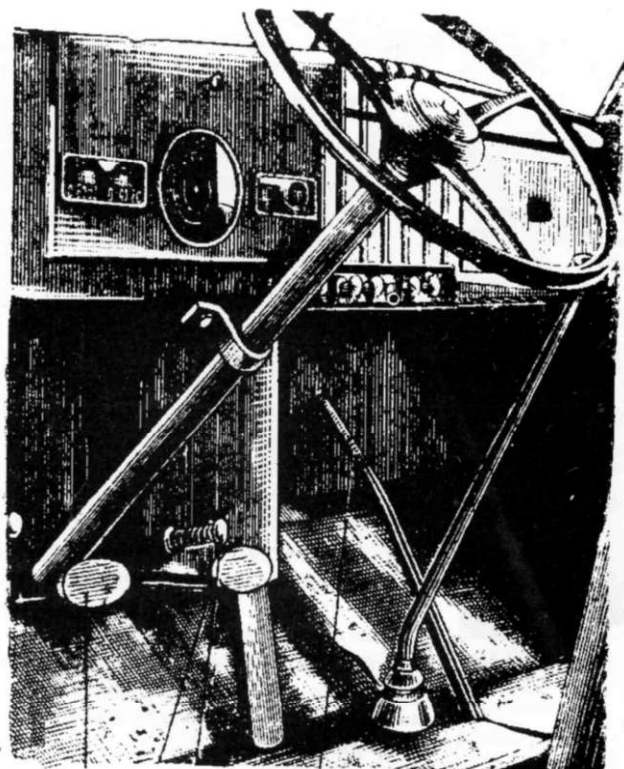


Схема шасси Dodge WF-32.



Бросающейся в глаза внешней чертой стала защитная решетка радиатора и фар.

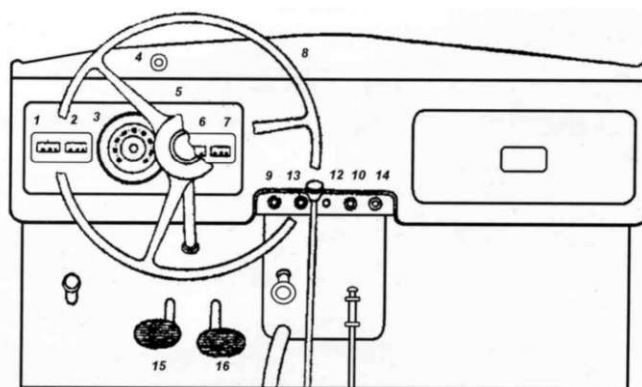
Dodge T-110-L5

Наиболее популярными армейскими автомобилями канадского производства в годы войны стали трехтонные и 0.75-тонные грузовики (в английском определении - «60 cwt» и «15 cwt») с колесной формулой 4x2 - Canadian Military Pattern Chevrolet или Dodge. Первым заказчиком этих машин стала Великобритания. Вначале предпочтение отдавалось более современным бескапотным Chevrolet C60L. Но к моменту их прибытия из-за океана война для Великобритании сместилась из умеренных широт в Северную Африку. В жарком пустынном кли-

мате находиться в закрытой кабине было очень тяжело, а если ее еще к тому же подогревал расположенный под полом двигатель... По этой причине британские войска из Африки стали направлять заявки исключительно на капотные варианты грузовиков, т.е. на Dodge D15, а с 1942 г. и D60L.

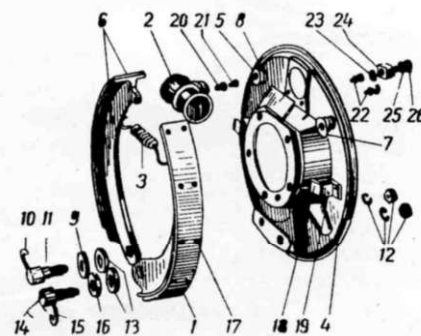
Следует сказать, что машина у фирмы «Chrysler» получилась вполне удачной. Помимо Северной Африки один из вариантов D60 - Dodge T-110-L-5 (модель 1943 года) был известен в Советской России, куда он поставлялся по ленд-лизу. Внешне он отличался непривычной для наших водителей дополнительной защитной горизонтальной трубой, прикрывавшей радиатор и фары.

Dodge T-110-L-5 поставлялись в малых количествах. Специальных кузовов или спе-



Контрольно-измерительные приборы и рычаги управления модели Dodge WF-32

1 - термометр; 2 - масляный манометр; 3 - спидометр; 4 - контрольная лампочка дальнего света фар; 5 - кнопка сигнала; 6 - указатель уровня топлива в баке; 7 - амперметр; 8 - рулевое колесо; 9 - кнопка центрального переключателя света; 10 - кнопка дроссельной заслонки; 11 - рычаг коробки переключения передач; 12 - выключатель (замок) зажигания; 13 - кнопка воздушной заслонки; 14 - кнопка выключателя освещения щитка приборов; 15 - ножной переключатель света фар; 16 - педаль сцепления; 17 - педаль тормоза; 18 - педаль акселератора; 19 - педаль стартера; 20 - рычаг ручного тормоза.



Тормоз колеса и его детали: 1 - тормозные накладки; 2 - цилиндр тормозных колодок; 3 - пружина колодок; 4 - опорный диск; 5 - верхний регулировочный палец; 6 - тормозные колодки; 7 - кулачковая втулка регулировочного пальца; 8 - пружина кулачковой втулки; 9 и 16 - обойма войлочного кольца регулировочного пальца; 10 и 15 - U-образные запорные шайбы; 11 и 14 - опорные регулировочные эксцентриковые пальцы; 12 - шайбы и гайки пальцев; 13 - войлочные кольца; 17 - заклепка тормозных накладок; 18 и 19 - кронштейны, направляющие колодки; 20, 21, 22, 23, 24, 25 и 26 - детали крепления гидропривода тормозного цилиндра.

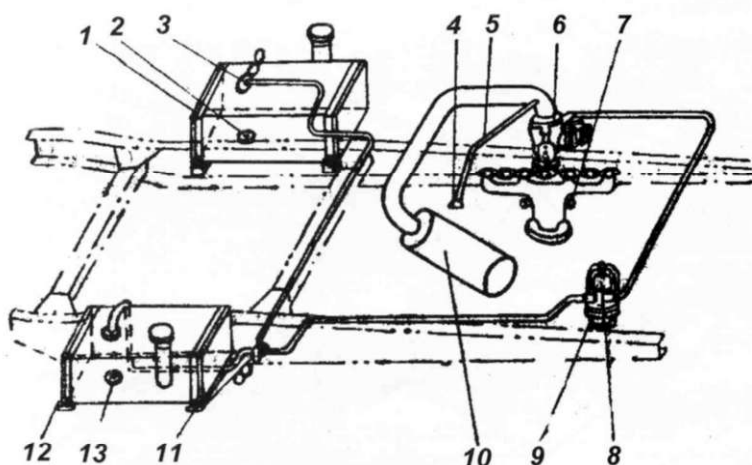


Схема системы питания автомобиля WF-32

1 - топливные баки; 2 и 13 - спусковые пробки; 3 - заборный патрубок; 4 и 5 - трубка вентиляции клапанной коробки; 6 - карбюратор; 7 - впускной коллектор; 8 - отстойник насоса; 9 - топливный насос; 10 - воздухоочиститель; 11 - краник переключения; 12 - бандажки крепления бака.

Зазоры и ремонтные размеры поршневой группы Dodge WF-32:

Нормальная затяжка шпилек головки блоков: 8,9-9,6 кгм

Зазор в стыке компрессионных поршневых колец: 0,18-0,38 мм

Зазор в стыке маслосъемных поршневых колец: 0,18-0,38 мм

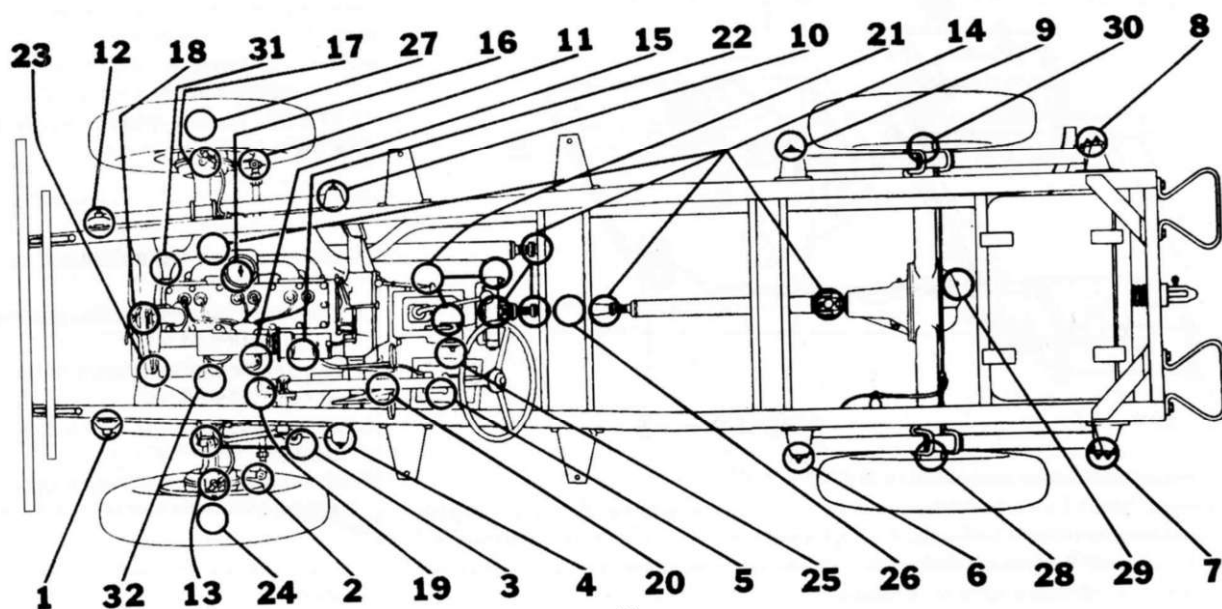
Зазор компрессионных колец в канавке поршня: 0,038-0,076 мм

Посадка поршневого кольца в бобышках поршня: плотно входит при температуре поршня 75° C

Зазор между поршнем и цилиндром: 0,02-0,08 мм



Сверху - современные снимки восстановленного Dodge T212; снизу - шасси американского аналога - Dodge T207, отличающееся от канадского шасси только левым расположением руля.



Канадский Dodge 4x4 T212 8-cwt соответствовал американскому 1/2-тонному Dodge 4x4 T207 образца 1941 года в версии пикапа. Типы WC1, WC5, также T211 WC12, WC14 и T215 WC40 внешне были весьма подобны. Они выпускались также с открытой кабиной и различными типами кузовов. Канадский грузовик отличался от построенного в Детройте оригинала главным образом в наличии более короткого кузова, разъемными дисками колес, шинами и, конечно, правым расположением руля. Обе машины несли таблички с названием Dodge по бокам капота.

Формы бамперов, передних крыльев и капота были заимствованы у коммерческих машин. Машины, выпущенные в США, не имели багажных ящиков позади кабины, зато их кузов был заметно длиннее. T207 имел два бампера в тыльной части шасси с буксирным крюком между ними. На эти дуги бамперов было удобно становиться ногами, залазя в кузов. У T212 бамперов не было, но ниже уровня пола кузова находилась скоба-подножка. Многие детали машины поставлялись с основного предприятия из Детройта, но точная цифра процентного содержания американских частей в канадских Dodge сейчас уже невосстановима.

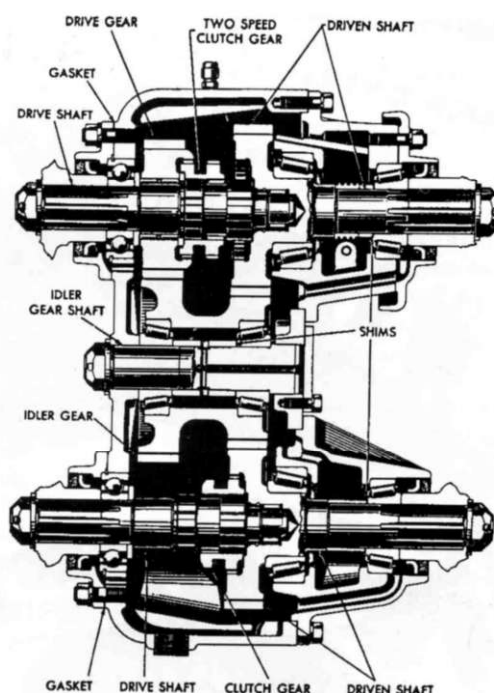
специализированных установок на базе этих машин не делалось. После войны Dodge T-110-L-5 практически не встречались.

Канадский Dodge T212

Автомобиль Chrysler 4x4 8-cwt Canada был построен для британской армии в 1941 году. Канадская автомобильная промышленность в течение Второй мировой войны выпускала транспортные средства по британским стандартам, но использовала собственные современные компоненты - двигатели, коробки передач и оси.



Современный снимок восстановленного Dodge, справа его раздаточная коробка C37831.



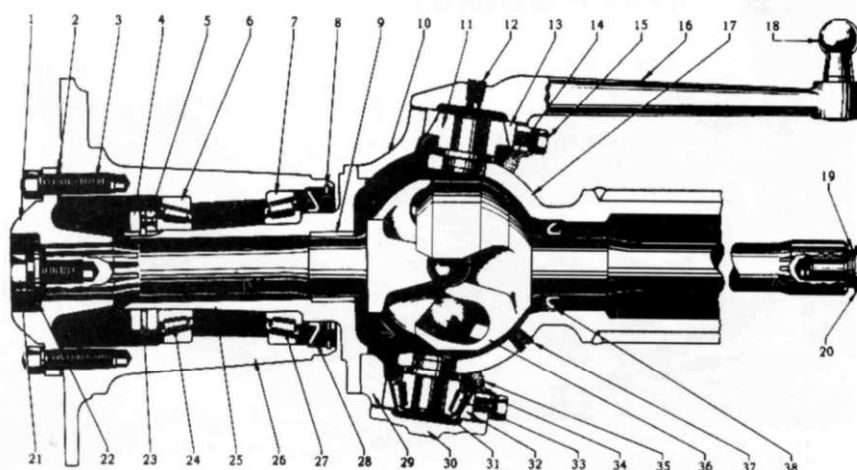
Основным британским стандартизированным классом военного грузовика был полноприводной 8-cwt. В Великобритании этот тип выпускался фирмами «Humber» и «Morris Commercial», а так же «Ford Motor Company Canada». Канадский образец был выполнен на основе гражданской заднеприводной модели 1940 года C011DF 8-cwt 4x2, которая в военном варианте получила индекс C011DQ, где буква Q (сокращение от слова «Quad») указывала на четыре ведущих колеса, т.е. 4x4. Официально Ford C011DQ серийно выпускался для индийской армии. «Chrysler Corporation of Canada, Ltd» (теперь «Chrysler Canada, Ltd.») в Виндзоре, Онтарио, производила «английскую» версию американского Dodge 1/2-ton 4x4, который серийно выпускался в США. Иными словами, стоило пересечь реку, переезжая из Канады в США, и вы могли увидеть, как машины зеркально симметричные канадским (с левым рулем) массово поставляются в армию США.

В 1942 г. внешний вид машин существенно изменился в связи со стандартизацией в армии кабин №13, ставившихся на Chevrolet C8A. Временно, пока британцы в пустыне не поняли, что находиться в «кабине над двигателем» в условиях пустынного климата крайне не комфортно, «Chevrolet» вытеснила изделия «Chrysler» из поставок в Египет. Виндзорский завод «Chrysler» тогда сконцентрировался на производстве 3-тонных грузовиков 4x2 Modified Conventional («измененные обычные», т.е. мобилизованные гражданские образцы). Этих машин было выпущено большое количество, но не успокоившись на этом успехе, в 1944/45 гг. канадский филиал фирмы запустил в производство следующую адаптированную версию американского стандартного армейского грузовика Dodge 4x4 D3/4APT.

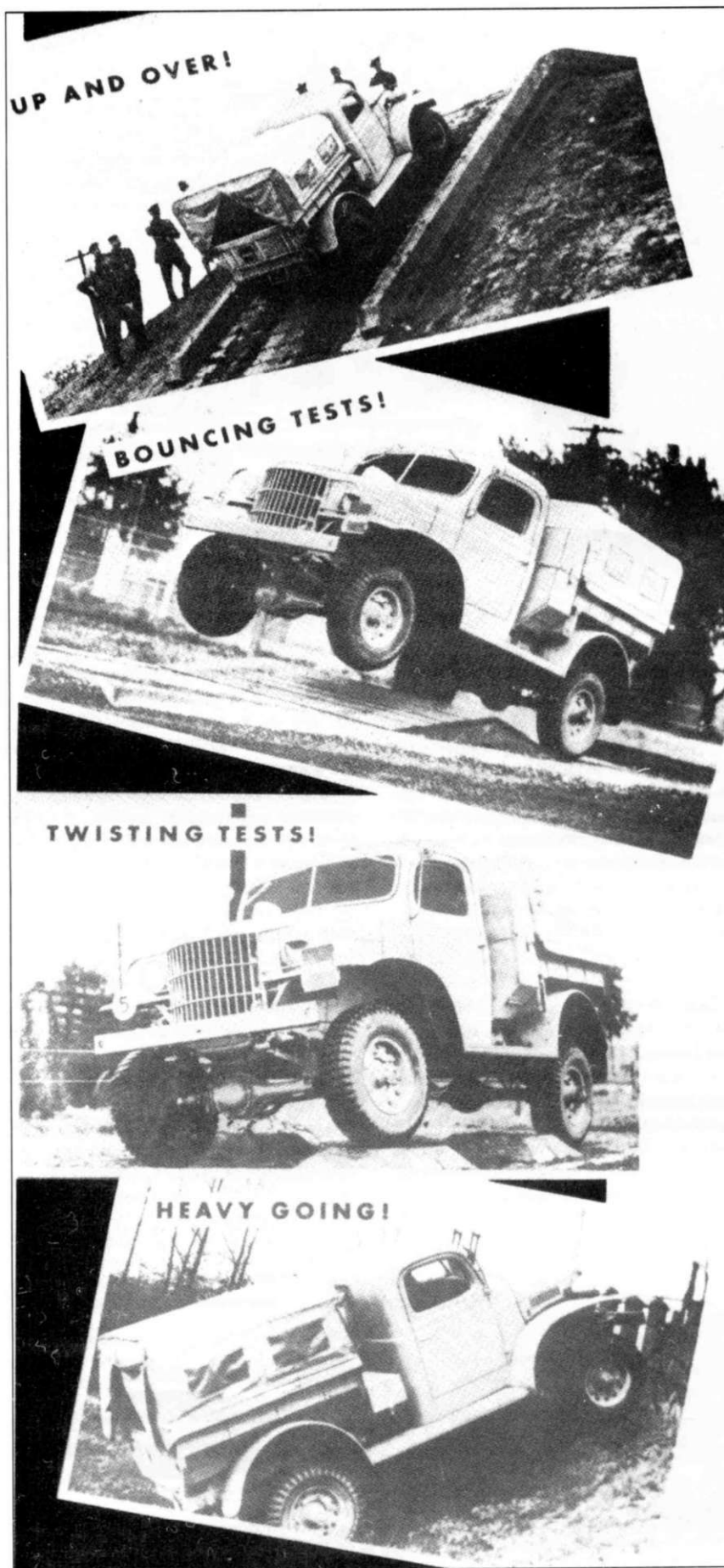
В 1941 г. Dodge T212 был создан из американских шасси/кабины Dodge T207, от которых он отличался прежде всего правым размещением руля, разъемными колесными дисками типа RF (run-float) британского образца и шинами WD. На машине устанавливался опять стандартизированный британский грузо-пассажирский кузов типа WD с тремя откидными сиденьями. Рассекреченные британские военные архивы фиксируют только один заказ на поставку машин этого типа (War Office contract), а именно - S/M2029. Это был контракт на поставку партии из 500 машин, которые несли английские WD-номера: Z 4613111 - Z 4613610. Однако, согласно списку частей (Part List) для T212, который выпустила «Chrysler's Parts Division» 8 декабря 1941 г. отмечается, что всего было выпущено много больше T212, заменивших модель, находившуюся в производстве с 10 апреля 1941 г. Список, охватывает автомобили этого типа с серийными номерами от 91000101 до 91003102, что составляет 3002 единицы. Номера дви-

гателей от T212-1001C до T212-4952C включительно указывают, что было изготовлено 3952 мотора. Это на 950 двигателей больше, чем число автомобилей. Следует полагать, что 950 двигателей были выпущены как сменные части.

Итак, куда делось 2500 грузовиков, не учтенных в британском контракте? Сохранились фотоснимки новозеландских частей, воевавших в Северной Африке и использовавших Dodge T212. На одном из архивных кадров новозеландский Dodge несет армейский (WD) номер Z1308693. Этот номер выходит за диапазон контракта S/M2029 и указывает существование другой партии. Вашему вниманию предлагается две версии. Первая - контракт был, но ныне утерян. Вторая - машины были направлены непосредственно в Северную Африку и не получили WD-номеров в метрополии. Такое действительно случалось с довольно многими образцами американской техники, переправлявшейся через океан в критические дни 1941 года. Отметим, что исследователями



Канадские Dodge T212 оснащались передними угловыми шарнирами Bendix Weiss, в то время как американские аналоги - Bendix Weiss или Rzeppa.



Рекламные снимки испытаний новой модели T212. Испытатели фирмы «Chrysler» имитовали эту машину за полный привод и небольшие габариты Dodge «Quad» (Квадрат). Обратите внимание на армейские таблички британского образца - «5» (мостовой индекс) и PASS.

фирмы «Chrysler» другой контракт в британских архивах все-таки найден: это S/M5077. Он включал 10 различных типов канадских грузовиков Dodge (в том числе и T212), построенных для британской армии, но номер этого контракта использовался только в иллюстрированном каталоге транспортных средств. К сожалению, этот каталог не конкретизирует, сколько было выпущено Dodge T212 по контракту № S/M5077.

Грузовик T212 8-cwt, 4x4, Personal, несмотря на громкое слово «personal» (т.е. «пассажирский»), кроме водителя мог перевозить еще четырех человек - одного в кабине и трех в кузове. Его маленький кузов занимал немного больше, чем одну треть полной длины автомобиля: концепция машины была явно неэффективной. Например, для переброски отряда из 10 человек, требовалась колонна из... 25 этих грузовиков! Впрочем, это же замечание относилось к британским грузовикам Humber и Morris. То, что в мирное время казалось вполне приемлемым, в дни войны обернулось полной бессмыслицей. И это при том, что незадолго до начала военных действий грузовики такого типа были повторно классифицированы как грузо-пассажирские (другие классификации - «курьерские» или «обслуживающие», - не рассматриваются; у них были другие задачи, и Dodge T212 выглядел там вполне уместным). Неожиданная особенность - Dodge не был предназначен для буксирования; несмотря на его относительно мощный двигатель машина не имела буксирного крюка.

Изначально на канадских Dodge 8-cwt устанавливались три версии кузовов: грузо-пассажирский, пассажирский и FFW (радиомашин). Аналогичные кузова устанавливались на британские и канадские Dodge 4x2 8-cwt, выпускавшиеся так же фирмами - Chevrolet C8 и Ford F8. Для построенных канадцами транспортных средств кузова изготавливались канадскими фирмами. Существовали следующие индексы кузовов: 1A1 для грузо-пассажирской машины и 1A2 - для радиомашин. Это были цельностальные сварные кузова с коробами над колесными нишами во всю длину бортов и откидной задней дверью. Характерная деталь - коробка над колесными нишами были несимметричными. Запирающийся короб-багажник размещался поперек рамы позади кабины. Короб, открывавшийся влево имел размеры 1118 × 317 × 546 мм и стоял непосредственно на раме. Короб, открывавшийся вправо, имел гораздо меньшую высоту - 1168 × 305 × 330 мм и был установлен поверх предыдущего. Грузо-пассажирский кузов имел три складных места («кресла»), два из которых откидывались направо и одно - налево (у машин канадского производства эта схема расположения сидений была зеркально противоположной). Радиомашин комплектовали двумя откидными местами, оба складывались направо, напротив них размещалось необходимое оборудование для радиосвязи. Брезент холста имел две непрозрачных вставки окна с обеих сторон, они



Два Dodge T212 канадского производства стали трофеями немцев. Северная Африка, 1942 г. Характерная «канадская» черта, отличающая машины от аналогичных грузовиков американского производства - двойной ящик позади кабины. На левом снимке машина без люка на крыше кабины, справа - с люком. Эта деталь добавлена уже в Африке в местных полевых мастерских.

обеспечивали светомаскировку, но могли быть подняты. Трубчатая рама тента была съемной. На большинстве британских радиомашин (и некоторых других версиях автомобилей WD) этот тент с опорными дугами можно было снять и установить на земле в качестве палатки. Dodge T212 этой особенностью не имел.

Между брезентовым кузовом и кабиной была протянута брезентовая переговорная труба для связи с водителем. Ветровое стекло крепилось сверху на петлях и могло подниматься для вентиляции и обеспечения лучшего обзора по ходу вперед. По проекту Dodge T212 не имел люка на крыше кабины, поскольку эта деталь не была включена в техническое задание. Но в условиях африканских боевых действий наблюдение за воздухом и горизонтом через запыленные стекла кабин было весьма неэффективным, потому на большинстве сохранившихся фотографий T212 на кабинах такие люки есть. Это результат работы полевых мастерских.

Технически этот канадский Dodge был очень похож на американский образец. Двигатель отличался только в деталях, хотя и в существенных. Например, соответствующая американская модель двигателя T207 имела диаметр цилиндра 82,55 мм и рабочий ход 111,12 мм, это обеспечивало рабочий объем 3567 см³. Двигатель канадского грузовика имел диаметр цилиндра 85,7 мм и рабочий ход поршня 103,2 мм, это давало объем двигателя 3573 см³. Последние цифры относятся так же и к выпускавшимся канадцами T112 и T116 (ими комплектовались 4x2 закрытые армейские фургоны), тогда как большинство канадских военных грузовиков Dodge 3-tonners 4x2 использовало мощный 3877 см³ двигатель с диаметром поршня 87,3 мм и рабочим ходом 107,95 мм. Этот более мощный двигатель ставился канадцами и на транспортер оружия D3/4APT 4x4. Все эти моторы внешне были очень схожи. В ряде деталей - бензонасос, карбюратор, генератор, свечи, ремни генератора, фильтры и прочее, прочее они совпадали, так что их эксплуатация не причиняла особых головных болей службе снабжения как в течение войны, так и после ее завершения.

В течение длительного периода произ-



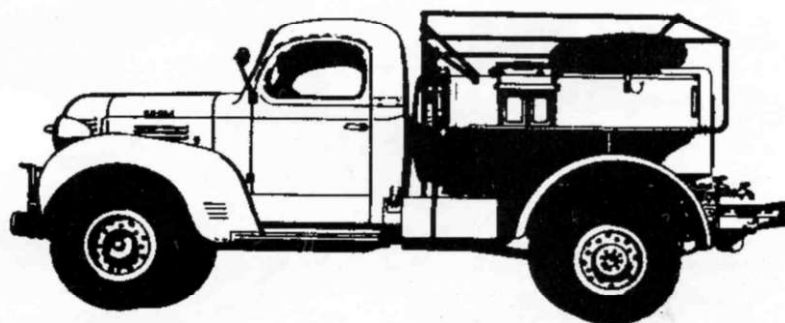
Британская транспортная колонна, движущаяся через проход Хальфайя в Ливии, 1942 г. Итало-немецкие военнопленные направляются в противоположном направлении в Египет. Транспортные средства, следующие позади Dodge T212 - Chevrolet C15 и Ford C11ADF, также построенные в Канаде. Итак, из четырех машин в кадре три канадские и Morris-Commercial CDSW, единственный британский представитель. Обратите внимание на люк, прорезанный в крыше машины.

водства двигатель 218 CID почти не отличался от базовой модели T212. Принципиальные отличия в конструкции произошли, начиная с двигателя с серийным номером T212-4452C. Канадцы немного изменили коленчатый вал, поршни, поршневые кольца и впускные клапаны. Впрочем, детали нового образца могли с некоторыми оговорками использоваться и на старых моделях моторов.

Двигатель T212 был оснащен большим инерционно-масляным воздушным фильтром (Purolator N-16) с заменяемым фильтрующим элементом. Коробка передач, раз-

даточная коробка и карданные валы совпадали с аналогичными узлами, устанавливавшимися на американские грузовики в Детройте. Оси имели тип «банджо» с передаточным отношением 4,89:1.

Рама прямая лестничного типа была выполнена из высокоуглеродистой стали с 17 мм подъемом над задней осью. На раме было 6 поперечин, включая передний бампер. На переднем срезе располагалось два буксировочных крюка, в задней части рамы находились две буксировочные петли. Передний бампер имел по одному отверстию диаметром 50 мм с каждого конца, в этих от-



Dodge T212 были очень нужны британским войскам, но сотрудничество с канадским филиалом «Dodge» этими машинами не ограничивалось. Во время войны в пустыне англичане и новозеландцы использовали сотни цистерн Dodge 15-cwt 4x2 канадского производства для перевозки воды.



Контейнер с полусобраным Dodge T212 прибыл в Египет, 1942 г. Масса контейнера 3141 кг, масса тары 743 кг, сухой вес машины 2398 кг.

версиях были утоплены белые катафоты.

В передней и задней подвеске использовались полуэллиптические листовые рессоры фирмы «Amola» и гидравлические рычажные амортизаторы двойного действия Delco. Колеса отличались от американской версии. Они были английского армейского типа Britain WD с двумя дисками, скреплен-

ными вместе. Хотя первоначально планировалось использовать пустотелые шины Goodyear Sure Grip, затягивающие пулевые пробонны каучуковой массой, большинство фронтовых машин, вероятно, использовали шины обычного типа. Две фары на крыльях поставлялись фирмой «Corcoran Brown Co.». Обе они были оснащены светоаппарат-

ными масками и козырьками, различными для левой и правой фар. Спереди фары были прикрыты простыми защитными дугами, состоящими из симметрических согнутых металлических полос. Защитные дуги не имели вертикальных и горизонтальных внутренних прутьев, как на их детройтской копии. В задней части машины располагалось два габаритных огня и подфарник. Последний под кузовом освещал белый круг, покрашенный на тыльной стороне заднего моста (это было сделано для ночного движения в колоннах). Естественно, что выключатель подфарника был вынесен на приборную панель T212. Задние габаритные огни управлялись другим переключателем, который имел следующие положения: (а) центральное положение - задние габариты работают как на обычных машинах, (б) левое положение переключателя - габариты не горят, но загораются в момент торможения, (с) правое положение - полная светомаскировка: включение фар и тормозов никак не отражается на задних габаритных огнях.

Можно с уверенностью предполагать, что большая часть этих небольших симпатичных грузовиков Dodge была направлена в Северную Африку и использовалась там на фронте от Египта до Туниса. В ходе боевых действий некоторое количество Dodge



Санитарный Dodge WC-54 1944 года выпуска.



Санитарный Dodge WC-64 4x4 Ambulance (KD) - «нокдаун».

попало во вражеские руки. Некоторые из них потом были отбиты назад, другие - использовались немцами до полного износа. После окончания войны в Африке все еще пригодные к эксплуатации машины «додж» были переправлены через проливы и десантированы сначала на Сицилию, а потом и в Италию. Что стало с ними далее, в документах не подтверждено.

Известно, что руководство канадской армии сочло экономически нецелесообразным эвакуацию изношенных армейских транспортных средств обратно через океан после окончания войны. Грузовые и легковые автомашины были собраны для коммерческой реализации на огромной автостоянке в Дилене (Deelen Dump) около Арнема в Нидерландах в мае 1946 г. В документах этого «авторынка» числится один-единственный Dodge 8-cwt 4x4 GS модели T212. Он нуждался в небольшом ремонте. Этот факт указывает на то, что канадцы использовали небольшое количество автомобилей этого типа. Канадские отчеты, однако, не упоминают Dodge; они даже игнорируют тип 8-cwt 4x4 в целом (за исключением C8A Heavy Utility). Официально Dodge 8-cwt 4x4 в Канаде на вооружение не принимали, а единственный Dodge на распродаже армейской техники в Дилене мог быть получен канадцами от британских союзников в ходе боевых действий в Европе.

В официальном военном каталоге британской армии 1945/46 гг. отмечается, что Dodge 8-cwt 4x4 является устаревшим грузо-пассажирским автомобилем, но в том же каталоге нет ни слова о количестве машин этого типа в действующей армии, и были ли они там вообще в 1945 году.

Маловероятно, что большое количество этих машин пережили самые трудные для британцев годы войны. Воздушные налеты, удары по коммуникациям диверсионных

групп Рамке, плохие сорта топлива и масел, отсутствие запчастей не щадили автомобили, которым во многом британцы обязаны победой в пустыне. Характерно, что специально исследовавшие архивы представители фирмы «Chrysler» не нашли фотодокументов, подтверждающих наличие канадских грузовиков Dodge в британских частях в Италии (причем даже в тех, куда они официально поставлялись в 1941/42 гг.).

Грузовики Dodge 3/4-ton

Основными стандартизированными армейскими кузовами на шасси Dodge 3/4-ton 4x4 были - транспортер оружия, автомобиль проводной связи, санитарная машина, универсальный CargoAll, командирская машина и полугрузовой разведчик.

Независимо от кузова машины имели максимальную скорость до 54 миль в час (87 км/ч), были способны перемещаться по проселочным дорогам, неглубокому снегу, плотному песку, частично заболоченной местности с буксируемым грузом. Колеса были оборудованы 8-слойными шинами 9.00-16.

Все тот же 6-цилиндровый двигатель жидкостного охлаждения с камерами L-типа. Сцепление однодисковое сухое. Вращательный момент передавался от маховика на коленчатом валу к четырехскоростной коробке передач, а далее к раздаточной коробке, от которой карданными валами к передней и задней осям. Автомобили можно было использовать в полноприводном или заднеприводном режиме.

Мощность лебедки была достаточна для самовытаскивания машины.

Ножной тормоз гидравлический, внутреннего расширения; ручной тормоз механический, внешнего охвата. Передние и задние колесные диски и шины были взаимозаменяемы.

Для машин, направлявшихся служить в зону пустынь, существовал так называемый «пустынный комплект аксессуаров» (desert equipment). Он включал дополнительный бак охлаждающей жидкости для радиатора по крайней мере четырехквартной емкости (4,56 л), мощный воздушный компрессор для подкачки шин, датчик падения давления охлаждающей жидкости.

С каждым грузовиком поставлялись шанцевые инструменты, две пятигаллонные канистры (22,7 л) и огнетушитель.

Договора на производство и поставку Dodge 3/4 заключались через «Fargo Motor Corporation».

Dodge «Нокдаун»

Последней военной версией 3/4 тонного Dodge WC 4x4 стала санитарная машина K.D. (Knock-Down - «нокдаун, сокрушительный удар»). Для нее было использовано шасси с колесной базой 3073 мм. В отличие от старых санитарных фургонов элегантной формы из деталей, полученных горячей штамповкой с глубокой вытяжкой, новый кузов со стороны имел вид коробки, установленной на транспортер оружия. И хотя общее число этих санитарных машин K.D. в период Второй мировой войны было невелико, но они все еще обслуживали армию США в конце 1950-х. Их прекрасно продуманный вариант кузова и сейчас используется для санитарных машин нового поколения американской армии.

В феврале 1944 г. американская армия сократила заказы на военные грузовики на 33%. Для этого снижения было много причин, но наиболее важным было то, что американская автомобильная промышленность уже выполнила заказы на грузовики, требуемые армией, флотом, морским корпусом и союзниками. Больше не было никакой по-

требности расходовать сталь, каучук и другие стратегические материалы для грузовиков, которые пойдут на хранение. Отделение «Dodge» снизило выпуск и продолжало снабжать армию транспортными средствами в объемах заявок.

Один из важных фактор, упоминаемый в связи с военными автомашинами, - проблема поддержания их в работоспособном состоянии. Понимая эту проблему, фирма «Dodge» приложила все усилия по поставке необходимых запасных частей. Кроме того, представители фирмы вложили немало средств в обучение армейских механиков особенностям эксплуатации своих машин. Многие армейские Dodge прошли неоднократный капремонт и продолжали служить до полного физического износа. Средняя боевая жизнь грузовика до капитального ремонта обычно составляла 10000-20000 миль, но было немало Dodge почти с 100000 миль накруткой на их одометрах, пришедших в автомастерские для проведения первого капремонта. Эти машины не только прошли всю войну, но и эксплуатировались еще в течение многих лет после нее.

Командирский «Додж» из Калифорнии

Подготавливая юбилейный портфолио, представители фирмы «Chrysler» познакомились с несколькими членами Национальной военной ассоциации коллекционеров транспортной техники (National Military Vehicle Collectors Association) в Южной Калифорнии и обнаружили, что они имеют несколько достаточно редких полноприводных армейских автомобилей. В рамках данного исследования заслуживает особого внимания командирский Dodge 3/4-ton образца 1942 года из коллекции Элвина Кропфа (Woodland Hills, Калифорния).

Кропф любил автомобили всю свою жизнь и в течение ряда лет был известной фигурой в автоспорте.

Автомобиль Dodge 3/4-ton из коллекции Кропфа весит 2438 кг и имеет 6-цилиндровый двигатель 3758 см³, 4-скоростную коробку передач. Отключение переднего привода осуществляется посредством рычага, который разъединяет привод передней оси. Шины и колеса - 9.00x16. Шины имеют армейский развитый неориентированный протектор. Такой рисунок покрышек по замыслу создателей имел два преимущества: во-первых, шину можно было монтировать на колесный диск, не задумываясь о направлении движения автомобиля, во-вторых, про-



Эмблема Национальной военной ассоциации коллекционеров транспортной техники, наносимая на машины ее членов.



Внешний вид Dodge 3/4 Command Car из коллекции Элвина Кропфа.



Надписи, нанесенные на передний бампер реставрированной машины.

тивник, рассматривая следы, затруднялся в определении направления проехавшей здесь машины.

Кропф купил командирский «додж» в свою коллекцию в 1969 г. До этого машина принадлежала человеку, который часто сдавал ее в аренду телевизионщикам и кинематографистам для использования в военных фильмах. В частности, она участвовала в телевизионных фильмах «Combat!» («Атака!») и «Mission Impossible» («Невыполнимая миссия»). Это был ветеран в истинном смысле слова, поскольку машина несла на себе слои краски и тактические знаки, свидетельствовавшие о службе в советской и германской армиях, в вооруженных силах нескольких балканских стран.

После покупки Элвин Кропф решил, что его Dodge должен быть восстановлен полностью в первоначальном виде. Большая часть работы была выполнена одним из всемирно известных автореставраторов Фредом Паркером из Лос-Анджелеса, Калифорния. Паркер - профессионал в своем деле и способен творить чудеса, поднимая исторические автомобили из груд ржавого железа, но... прежде его мастерская ориентировалась в основном на представительские Duesenberg, Bugatti, Rolls-Royce, Mercedes и другие классические автомобили. Представителям «Chrysler» Элвин рассказывал, что некоторые из клиентов Фреда Паркера были немного шокированы, увидев в мастерской рядом со своими «лакированными игрушками», стоявшими сотни тысяч долларов, старый военный грузовик.

Восстановление машины было очень трудоемким. Например, первоначальные номерные знаки были изношены так ужасно (проржавели до дыр), что отреставрировать их уже не представлялось возможным. Эл-

вин достал оригинальные руководства и чертежи, так что новые детали были сделаны в полном соответствии с оригинальными. Другие стадии реставрации включали полное восстановление двигателя, новые шестеренки в коробке передач, восстановление радиатора, новые шины, новые U-образные хомуты, переклейка тормозных колодок и так далее. Все более или менее сохранившиеся части демонтировались и очищались от ржавчины пескоструйкой.

Труднее обстояло дело с отсутствующими частями. Кропф тратил месяцы, разыскивая необходимые детали и принадлежности. Например, брезентовый тент и пологи дверей были утрачены безвозвратно, так что их новые копии были выполнены фирмой в Лос-Анджелесе, специализирующейся на подобных военных поставках.

Командирские машины Dodge 3/4 были поэтапно демобилизованы из армии США к 1950 г., хотя все еще находились на вооружении в армиях других стран. Согласно исследованиям Кропфа, эти машины были транспортным средством для офицеров ранга от роты и выше. Они обычно оснащались мощной приемно-передающей радиостанцией и складным столиком на задних сиденьях на случай раскладки карты.

На восстановленной машине нанесены тактические знаки машины штаба 504-го полка 82-ой воздушно-десантной дивизии. Попытка обнаружить под слоями краски исходные тактические знаки на бамперах и капоте не увенчалась успехом. Помещая номера на свой отреставрированный автомобиль, Кропф отлично понимал, что его номера вполне вероятно относятся автомашину к другой серии и другому контракту на Dodge WC... Но тут ничего не поделаешь.

Dodge T223 1-1/2-ton 6x6

Другой разновидностью Dodge WC 3/4-ton 4x4 была модель T223 Dodge 1-1/2-ton 6x6, грузовой и грузо-пассажирский транспортеры появились в 1943 г. Трехосный «додж» был специально разработан для перевозки пехотного отделения из 12 бойцов. Он был спроектирован путем удлинения кузова и рамы Dodge WC, в тыльной части удлиненного кузова добавили вторую заднюю ось. Фактически большая часть деталей Dodge 4x4 и 6x6 были одними и теми же. Dodge 6x6 соответство-

вал цели его создания, но был мало пригоден для чего-либо еще. Приблизительно 43300 единиц T223 были построены в 1943-45 гг., в больших количествах они направлялись к союзникам Америки во Второй мировой войне. Но... мощность двигателя была явно недостаточной для хорошего трехосного транспортного средства. Это ограничивало его возможные применения. Трехосный Dodge исчез из автопарков американских вооруженных сил в ходе корейской войны, но некоторые страны все еще используют немногие оставшиеся машины.

Броневик

Данное издание в основном опирается на материалы, опубликованные в рекламных изданиях и архивах фирмы «Chrysler». Поэтому вольно-невольно многие главы написаны в хвалебном духе. Но не все было так уж безоблачно и у фирмы «Dodge». И одним из камней преткновения стал бронеавтомобиль.

Военные любят бронемашины. Разведка, транспортировка, огневая поддержка выполняются много увереннее, если экипаж не кланяется и не зарывается в песок от каждой случайной пули. Известно, что американцы пытались забронировать Willys MB. Ничего не получилось - двигатель опытного образца не справлялся с увеличившейся нагрузкой.

Говорят, что в одну и ту же реку нельзя войти дважды. В реку нельзя, а сесть в лужу - запросто. Трехосный бронеавтомобиль, построенный на шасси Dodge T223 1-1/2-ton 6x6 в серию не пошел, поскольку... двигатель опытного образца не справлялся с увеличившейся нагрузкой. И тем не менее, броневики на шасси Dodge были и воевали, и активно использовались еще несколько лет после войны.

А построены эти бронеавтомобили были в начале 1941 года в Ливане и Сирии силами вишистских колониальных властей по проекту капитана Биха. Всего было забронировано около 30 грузовиков Dodge. После эвакуации войск Виши и оккупации Сирии и Ливана английскими частями в июне 1941 г. броневики поступили на вооружение 1-й бригады «Свободной Франции».

Существовали более полностью бронированные версии с закрытым боевым отделением и башней от бронеавтомобиля Laffly 50 AM или Laffly 80 AM со штатным вооружением.

Импровизированные бронеавтомобили AM Dodge сражались с 1942 года в составе войск «Свободной Франции» (генерал Кениг) в Северной Африке (май-июнь оборона Бир-Хакейма, октябрь - под Эль-Аламейном). Несмотря на то, что двигатель и водительское место не были прикрыты броней, машины показали себя достаточно скоростными и живучими, большая часть из них пережила войну и использовались во французских колониальных войсках в конце 1940-х.

«Доджи» по ленд-лизу

В Красной Армии «доджи», начав службу как тягачи дивизионных противотанковых пушек, вскоре стали широко использоваться во всех родах войск. На них ездили в разведку, сопровождали войсковые колонны и машины высших офицеров, на них устанавливали радиостанции, зенитные пулеметы, использовали как личный транспорт. По аналогии с трехтонками и полуторками их называли «три четверти» - из-за грузоподъемности 3/4 тонны.



Every Mother's Son Loves The "BIG SHOT"

WHY do the boys from the States love the Dodge BIG SHOT? Well, for one reason, the name Dodge means home to them—and the complete dependability of things at home.

Boys from the farms and cities know the meaning of Dodge vehicles, for they grew up with them. Now to meet them and ride them in the wild approaches to battle, or in the battle itself—that's something.

It's a husky motorized weapon of warfare, this Dodge BIG SHOT, driving on all its wheels, plowing its way, if necessary, through wilderness of trackless country, hauling artillery and carrying men, and coming up for more.

Dodge made it and it goes by the thousands right along with the soldiers. Dodge helped make the guns that go along too—the famous anti-aircraft Bofors—and the tanks, and even supplied the Gyro-Compasses that help to move entire convoys of warships and cargo vessels to the invasion beaches east and west.

DODGE

Division of Chrysler Corporation

TUNE IN MAJOR BOWES EVERY THURSDAY, CBS, 9 P. M., E. W. T.
JOIN THE ATTACK — BUY MORE WAR BONDS

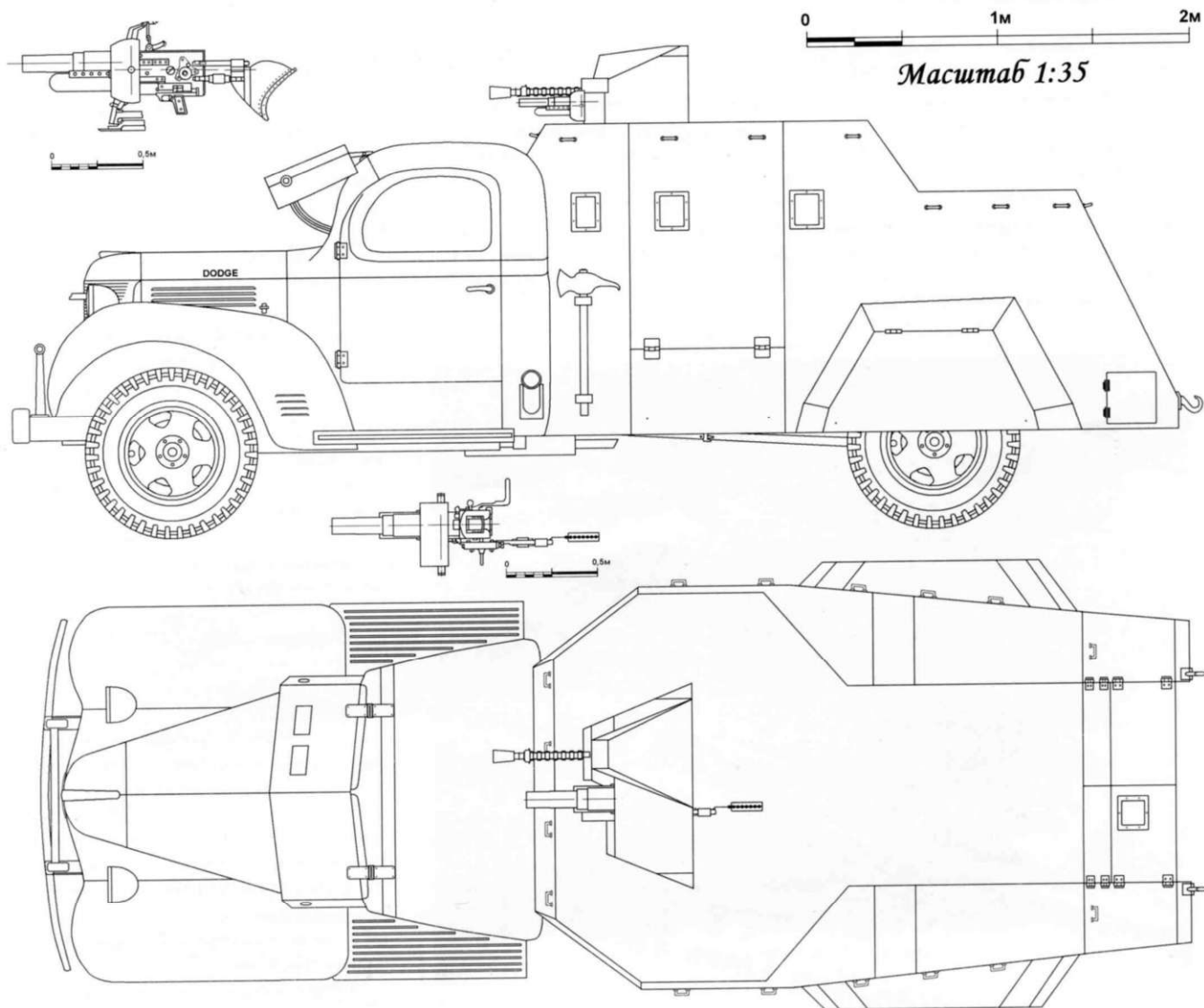
Реклама из американского журнала конца Второй мировой войны:

«Почему американские парни любят Big Shoot Dodge? А хотя бы по той причине, что Dodge для них ассоциируется с домом родным.

Американские юноши из городов и с ферм знают Dodge с детства, поскольку они росли с этими машинами. Теперь они встретились с Dodge и используют его на страшной войне. Для них такая встреча со старым знакомым - это что-то...

Вселяет уверенность хриплый рокот мотора этого армейского «Big Shoot» Dodge, двигающегося на шести колесах, торящего путь через дикую местность и бездорожье, буксирующего артиллерию и перевозящего бойцов.

Фирма «Dodge» сделала это, и ее грузовики тысячами шли на фронт вместе с солдатами. «Dodge» вооружила нашу армию, выпуская известные зенитные орудия Bofors, танки и даже снабжавшая гироскопами военные корабли и грузовые суда, идущие в грузе конвоях и высаживающих десанты на востоке и западе.»



Частично бронированный коммерческий грузовой автомобиль Dodge WF-32.

Колесная формула 4x2. Размер шин 9.00x16. Подвеска на листовых рессорах. Тормозная система с вакуумным усилителем.

Боевая масса 4000 кг.

Двигатель Dodge – карбюраторный, 6-цилиндровый, нижнеклапанный. Объем 3,917 л. Мощность 70 л.с.

Коробка скоростей 4-скоростная, раздаточная коробка, гидравлические тормоза.

Полубронированная кабина и открытый сварной бронированный корпус, толщина брони 8 мм. Вооружение – 37-мм пушка SA 18 или 25-мм противотанковое орудие, 7.5-мм пулемет FM 24/29 на специальной штанге.

Максимальная скорость 60 км/ч. Запас хода 200 км. Бензобак 135 л.

Экипаж 3-4 человека.



Атакуют бронев автомобили Dodge AM из состава войск Свободной Франции, Северная Африка, 1942 г.

Водителям «додж три четверти» полюбили за мощность, скорость и устойчивость на плохих дорогах. Широкая колея, мягкая подвеска с гидравлическими амортизаторами, большой клиренс, шины низкого давления с развитыми грунтозацепами имели явные преимущества перед другими автомобилями.

В 1945 году в СССР поступил и трехосный вариант «доджа» - модель WC-62 грузоподъемностью 1,5 т.

Послевоенные годы

После окончания военных действий на «Dodge» было возобновлено производство обширной линии коммерческих грузовиков Job-Rated.

Способность Dodge WC успешно перемещаться по бездорожью заинтересовало телефонные и нефтяные компании. Уже в годы войны соответствующие коммерческие круги вели переговоры о возможности поставки части армейских Dodge гражданским компаниям. В 1946 г., наконец, была представлена коммерческая версия машины под именем Power Wagon, она выпускалась с небольшими изменениями по сравнению с военными Dodge WC с 1946 до 1957 гг.

В первые послевоенные годы фирма продолжала выпускать чуть обновленные модели, разработанные в 1942 году.

С 1946 г. в США возобновилось изготовление модернизированной грузовой гаммы, а самая популярная армейская серия T214 послужила основой для гражданских пикапов Power Wagon. В 1947 г. самым тяжелым автомобилем по-прежнему оставалась 3-тонная модель WK (128 л.с.). Через год в Сан-Леандро, штат Калифорния, был открыт новый сборочный завод «Dodge»,

позволивший расширить производство и обновить грузовую программу. Одновременно началось создание шасси для различных кузовов, в том числе, автобусных.

В 1948 г. был представлен первый реальный послевоенный модельный ряд грузовиков. Они были полностью новыми моделями, но изменения были сделаны, не останавливая поточные линии. На большинстве экспортных рынков эти грузовики, подобно неизменному Power Wagon, продавались под торговыми марками «Dodge», «Fargo» или «DeSoto». В принципе подобная практика существует и сегодня.

На основе военной славы и удачной рекламы автомобили Dodge были популярны во всем мире как для гражданских, так и военных применений.

В 1949 году появились первые новые машины Way-farer, Meadow-brook и Coronet с 6-цилиндровым мотором в 3667 см³ мощностью 102 л.с. и полуавтоматической трансмиссией. В 1953 году стилисты оновили их дизайн, Coronet получил новый 4-литровый двигатель V8 с полусферическими камерами сгорания.

В период с конца Второй мировой и до начала корейской войны американские вооруженные силы жили за счет имеющегося запаса техники и вооружений. Очень ограниченные закупки автомашин у «Dodge» и других фирм служили лишь для восполнения потерь.

Dodge Power Wagon был столь же популярен, как и военные Dodge WC, излишки которых после войны реализовали фермерам, шахтерам и строителям, нуждавшимся в легких полноприводных автомашинах. Dodge Power Wagon имел кузов пикап и считался 1-тонным грузовиком. Американская армия закупила небольшое количество ар-

мейских версий Dodge Power Wagon, как для себя, так и для программы военной помощи иностранным армиям. Специальная военная версия кабины Power Wagon с «мягким» верхом была выпущена в ограниченном количестве в 1950 г. и служила как бы мостом между Dodge WC 3/4 и армейским Dodge M37.

Разработка 3/4-тонной модели Dodge M37 4x4 началась в 1948 г. и была закончена в 1949 г. Корейская война обусловила первые заказы на M37 в 1950 г. Основная модель 3/4-тонного 4x4 транспортера оружия M37 имела колесную базу 2845 мм. 3/4-тонная санитарная машина 4x4 имела увеличенную на 320 мм колесную базу. 3/4-тонный 4x4 армейский грузовик M201 использовал то же самое шасси. Для производства спецмашин в полевых мастерских армия приобрела некоторое количество шасси M56 без кузова с колесной базой 3200 мм.

Большая часть проекта Dodge M37 наследовала идеи старого WC, но M37 был более сложен и дорог, чем предшествующая модель. M37, оказалось, были превосходными военными транспортными средствами. Они продержались в производстве до 1963 г. и находятся все еще на службе в некоторых частях США и в вооруженных силах других стран. Хотя M37 были прекрасными транспортными средствами, но оказались слишком дорогими и не выполняли новые требования министерства обороны об ограниченной стоимости армейских машин.

Судьба британского «Dodge»

После войны было возобновлено производство автомобилей «101B» и «101C» грузоподъемностью 5-6 т. С 1953 г. началось изготовление новой капотной гаммы, разра-

ботанной полностью в Великобритании. Эти машины имели кабину и переднюю облицовку, схожие по стилю с популярными грузовиками Ford Thames и Leyland Comet. Серия включала модели «64», «105», «125», «145» грузоподъемностью 3-8 т, которые сначала оснащались карбюраторными двигателями мощностью 109-114 л.с., а с 1957 г. - дизелями Perkins (83-108 л.с.). Все они имели 5-ступенчатую коробку передач, гипоидную главную передачу, гидравлический привод тормозов с вакуумным усилителем.

В 1956-57 гг. к этой серии добавлялась гамма автомобилей с кабиной над двигателем кузовной фирмы «Motor Panels». Ее варианты устанавливали на грузовики фирм «Leyland» и «Albion», поэтому кабина получила обозначение LAD (Leyland-Albion-Dodge). Базовыми являлись 2-осные 7-тонные модели «3144/3145» и 3-осные «3146» (6х2 и 6х4) грузоподъемностью 9-12 т. На них использовали дизели Leyland (5,8 л, 105 л.с.). С 1963 г., когда «Chrysler» выкупил часть акций испанской фирмы «Barreiros», в Великобританию стали поступать грузовики Barreiros полной массой до 13 т с кабиной над двигателем, получившие обозначение Dodge 500. На них устанавливали дизель Perkins V8 мощностью 180 л.с. Впоследствии серию «500» собирали в Великобритании, включив в нее 3- и 4-осные модели массой до 30 тонн.

В 1979 г. «Chrysler» продал свой британский филиал фирме «Peugeot» (Франция). В 1993 г. завод был закрыт.

Середина 1950-х и дальше

Пятидесятые годы начались с модернизации предыдущих моделей: появились двигатели мощностью 151 л.с. и синхронизированная 5-ступенчатая коробка передач, улучшены форма и интерьер кабин. В 1954

г. устаревшие рядные моторы заменили на V-образные двигатели Chrysler V8 (133-153 л.с.) с полусферической формой камеры сгорания. Через год началось использование системы электрооборудования напряжением 12 В и бескамерных шин. В 1957 г. мощность 3-осных грузовиков и тягачей возросла до 232 л.с. Изменения стиля и введение двойных фар в 1958-59 гг. позволили довести дизайн и комфорт грузовиков Dodge до уровня легковых машин. Модельный ряд возглавляли пикапы D100 Sweptside на 500-1000 кг с более обтекаемой кабиной, 6- и 8-цилиндровыми моторами.

С выпуском в 1960 году моделей Polara и Matador, фирма «Dodge» перешла на изготовление легковых автомобилей с несущими кузовами. Одновременно было освоено серийное производство малогабаритного Dart, а в 1961 году был представлен компактный Lancer с 6-цилиндровым мотором в 2785 см³. Его через два года сменил еще более компактный Dart. В 1966 году выпустили модель Charger с двигателем V8 рабочим объемом в 5210 см³, а его спортивный вариант оснащался мотором в 7 л, развивавшим мощность 425 л.с.

В 1963 г. американская армия возвратилась к старой идее покупать в основном гражданские грузовики, немного измененные для военного применения. В этом плане пример с Dodge M37 очень уместен, хоть и дороговат (впрочем, военная версия Jeep Gladiator 1-1/4-ton 4x4 грузовик, названный M715, оказалась также не из дешевых). Многие изменились за 30 лет, с тех пор как «Dodge» построила свои первые военные полноприводные грузовики в 1933 г.

Грузовики с приводом на четыре колеса в предвоенные годы были редки, но к 1960-м они были частью программы выпуска фактически каждой крупной автомобилестроительной фирмы. Dodge

M37 и Jeep M715 служили в течение 1960-1970-х годов, пока машины не износились и устарели морально. И вновь U.S.Army начала проводить сравнительные испытания и конкурсы, ища новый, рентабельный грузовик в этом классе.

В 1976 г. армия США заказала 40000 армейских грузовиков Dodge Sweptline на основе проведенных испытаний (в основу выбора была положена не только эффективность машины, но и «оправданность цены»). Испытания показали, что этот Dodge был лучшей машиной, которую армия могла ghhj.htcnb в рамках выделенных средств в данном классе. Из заказанных легких Dodge 1500 единиц были построены в версии санитарных машин. Заключительная дата поставки машин Dodge по этому контракту была в конце 1977 г.

Статья в полуофициальном журнале «Army» заявила, что эти Dodge были лучшими армейскими грузовиками, когда-либо построенными по заказам правительства Соединенных Штатов. Хотя эти Dodge были закуплены для того, чтобы заменить специализированные военные грузовики в применениях, где их специализация была не очень-то и нужна, вскоре выяснилось, что новые Dodge способны выполнять и очень специальные задания. Армейское руководство, обновляя автопарк, часто применяло новые Dodge вместо списывавшихся гражданских и специальных машин разных типов и фирм, и «доджи» успешно справлялись с поставленными задачами.

В 1970 году появился еще один мощный автомобиль Challenger с 7-литровым мотором. Позже новый «Челленджер» получил более скромный мотор в 5210 см³.

Ну а о дальнейшей судьбе корпорации, объединении «Chrysler» с «Daimler-Benz» и современных армейских машинах Dodge, как говорится, в другой раз.



Послевоенный транспортер оружия Dodge M37 образца 1950 года с пулеметом.

Армейские автомобили Dodge , модели, номера и количество машин в сериях

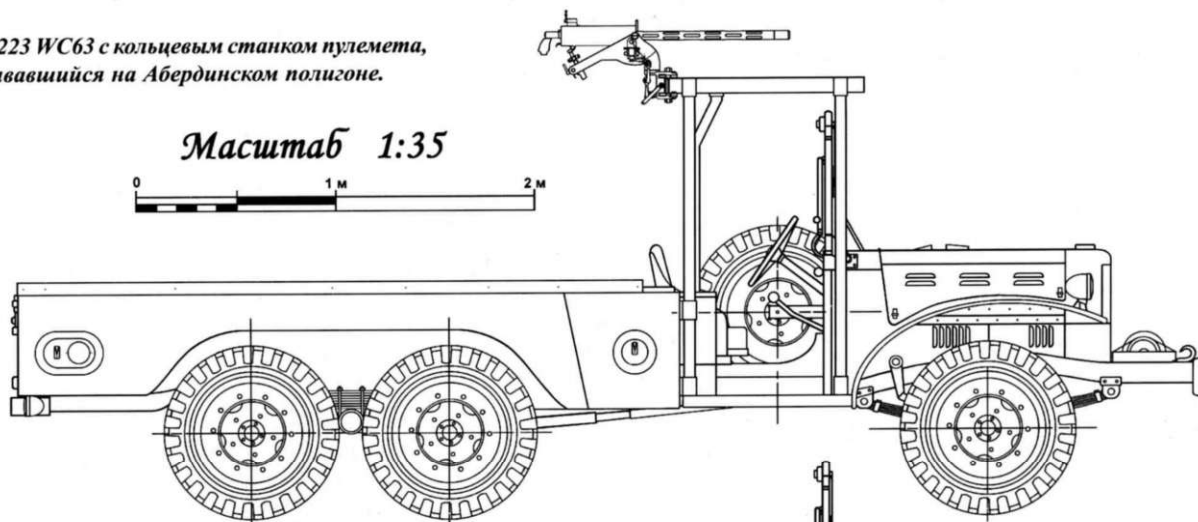
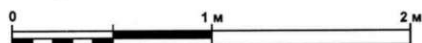
Индекс опытного образца	Код модели	Год начала выпуска	Регистрационные номера (U.S. Government Registration Nom.)	Номер заказа (U.S. Government Contract No)	Обозначение (грузоподъем- ность, формула, база в дюймах)	Первый номер в серии	Последний номер серии	Количество	Тип кузова
T202	VC-1	1940	W-205790 - W-206259	W-398-QM-7739	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8643462	8644641	470	Командно-разведывательный
T202	VC-1	1940	W-206260 - W-206471	W-398-QM-7899	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644348		212	Командно-разведывательный
T202	VC-1	1940	W-204249 - W-205721	W-398-QM-7500	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8640001		1473	Командно-разведывательный
T202	VC-2	1940	W-601426 - W-601454	W-398-QM	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8643462		29	Радиомашина
T202	VC-2	1940	W-60430 - W-60434	W-398-QM-7500	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8640001		5	Радиомашина
T202	VC-3	1940	W-24146 - W-24506	W-398-QM-7739	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8643462		179	Пикап с закрытой кабиной
T202	VC-3	1940	W-22134 - W-24111	W-398-QM-7500	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8640001		637	Пикап с закрытой кабиной
T202	VC-4	1940	{ W-24112 - W-24113 } W-00278 - W-00279	W-398-QM-7500	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8640001		4	Пикап с закрытой кабиной без скамеек-сидений
T202	VC-5	1940	W-24146 - W-24506	W-398-QM-7739	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8643462		182	Пикап с открытой кабиной
T202	VC-5	1940	W-22134 - W-24111	W-398-QM-7899	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8640001		1342	Пикап с открытой кабиной
T202	VC-5	1940	W-22134 - W-24111	W-398-QM-7899	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644348		83	Пикап с открытой кабиной
T202	VC-6	1940	W-205696 - W-205719	W-398-QM-7712	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8643462		24	Универсальный CarryAll
T203	VF401	1940	W-313605 - W-317173	W-398-QM-7471	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8827101	8831036	3122	Закрытый грузо-пассажирский
T203	VF402	1940	{ W-313605 - W-317173 } W-317497 - W-317540	W-398-QM-7471	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8827101		431	Закрытая кабина, лебедка
T203	VF403	1940	W-317174 - W-317496	W-398-QM-7471	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8827101		323	Закрытая кабина, самосвал
T203	VF404	1940	W-317911 - W-320374	W-398-QM-7813	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8831038		1956	Закрытый грузо-пассажирский
T203	VF405	1940	W-317911 - W-320374	W-398-QM-7813	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8831038		509	Закрытый грузо-пассажирский с лебедкой
T203	VF406	1940	W-320375 - W-320441	W-398-QM-7813	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8831038	8833572	67	Закрытая кабина, самосвал
T203	VF407	1940	W-71074 - W-71076	W-398-QM-7813	$\frac{1}{2}$ T 4x4 143	8831038		3	Санитарный фургон
T207	WC-1	1941	W-24615 - W-25789	W-398-QM-8039	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701	8666216	1175	Закрытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья вдоль
T207	WC-1	1941	W-25792 - W-27189	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		1398	Закрытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья вдоль
T207	WC-3	1941	{ W-27190 - W-29999 } W-210000 - W-214671	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		7482	Открытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья поперек
T207	WC-3	1941	W-215536 - W-215861	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		326	Открытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья поперек
T207	WC-4	1941	W-214672 - W-215418	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		747	Открытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья поперек, лебедка
T207	WC-4	1941	W-215862 - W-216056	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		195	Открытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья поперек, лебедка
T207	WC-4	1941	W-217349 - W-221976	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301		4628	Открытая кабина, кузов "экс- пресс", сиденья поперек, лебедка
T207	WC-5	1941	W-001332 - W-001391	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		60	Закрытая кабина, кузов "экс- пресс", без сидений
T207	WC-6	1941	W-206490 - W-209867	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		3378	Разведывательный
T207	WC-6	1941	W-2010913 - W-2015119	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		4207	Разведывательный
T207	WC-6	1941	W-2020437 - W-2022216	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301		1780	Разведывательный
T207	WC-7	1941	W-2010209 - W-2010500	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		292	Разведывательный, лебедка
T207	WC-7	1941	W-2015244 - W-2015297	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701	8666216	54	Разведывательный, лебедка
T207	WC-7	1941	W-2022217 - W-2023308	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301		1092	Разведывательный, лебедка
T207	WC-8	1941	W-60473 - W-60479	W-398-QM-8038	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701	8666216	7	Радиомашина
T207	WC-8	1941	W-605100 - W-605304	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		205	Радиомашина
T207	WC-8	1941	W-606021 - W-606356	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301	8676719	336	Радиомашина
T207	WC-9	1941	W-71077 - W-71973	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8644701		897	Санитарный фургон
T207	WC-9	1941	W-71975 - W-72249	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8644701	8666216	275	Санитарный фургон
T207	WC-9	1941	W-72256 - W-73371	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8666301		1116	Санитарный фургон
T207	WC-10	1941	W-209868 - W-209999	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701	8666216	341	Универсальный CarryAll
T207	WC-10	1941	W-2010000 - W-2010208	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701		124	Универсальный CarryAll
T207	WC-10	1941	W-2015120 - W-2015243	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301	8676719	1178	Универсальный CarryAll
T207	WC-10	1941	W-2023309 - W-2024486	W-398-QM-9140	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8666301		353	Фургон
T207	WC-11	1941	{ W-215419 - W-215478 } W-216057 - W-216349	W-398-QM-8286	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8644701	8666216		
T211	WC-12	1941	W-222266 - W-226218	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901	8694193	4221	Пикап с закрытой кабиной
T211	WC-12	1941	W-003856 - W-004123	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1	Шасси с закрытой кабиной
T211	WC-12	1941	W-209868 - W-209999	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1825	Пикап с закрытой кабиной
T211	WC-13	1941	W-2010000 - W-2010208	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		2774	Пикап с открытой кабиной, одноместное сиденье
T211	WC-13	1941	W-2015120 - W-2015243	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1245	Пикап с открытой кабиной
T211	WC-13	1941	W-209868 - W-209999	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		268	Пикап с закрытой кабиной
T211	WC-14	1941	W-2010000 - W-2010208	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		2774	Разведывательный
T211	WC-15	1941	W-2015120 - W-2015243	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1206	Разведывательный
T211	WC-16	1941	W-2015120 - W-2015243	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		882	Радиомашина
T211	WC-16	1941	W-209868 - W-209999	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		402	Радиомашина
T211	WC-16	1941	W-2010000 - W-2010208	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901			

Армейские автомобили Dodge , модели, номера и количество машин в сериях (Продолжение 1)

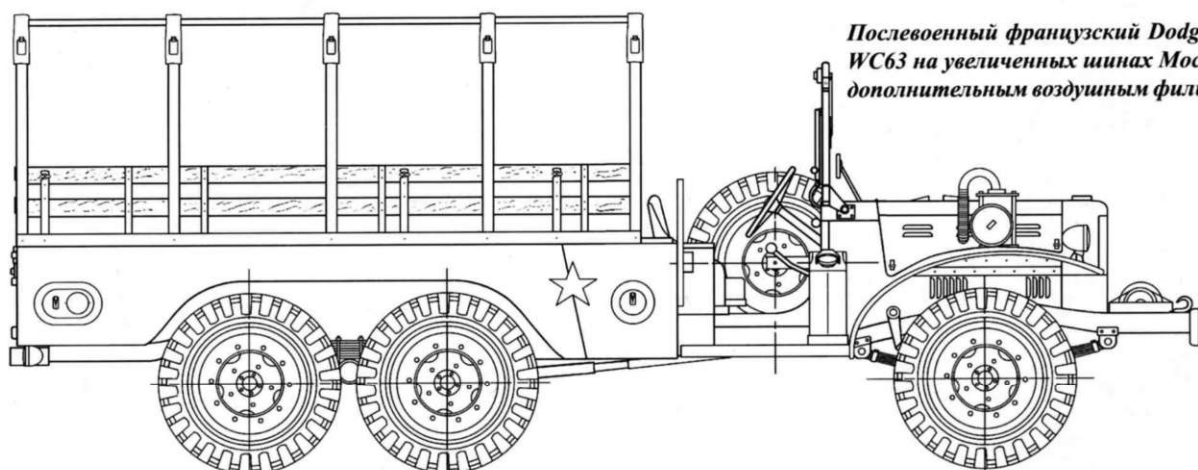
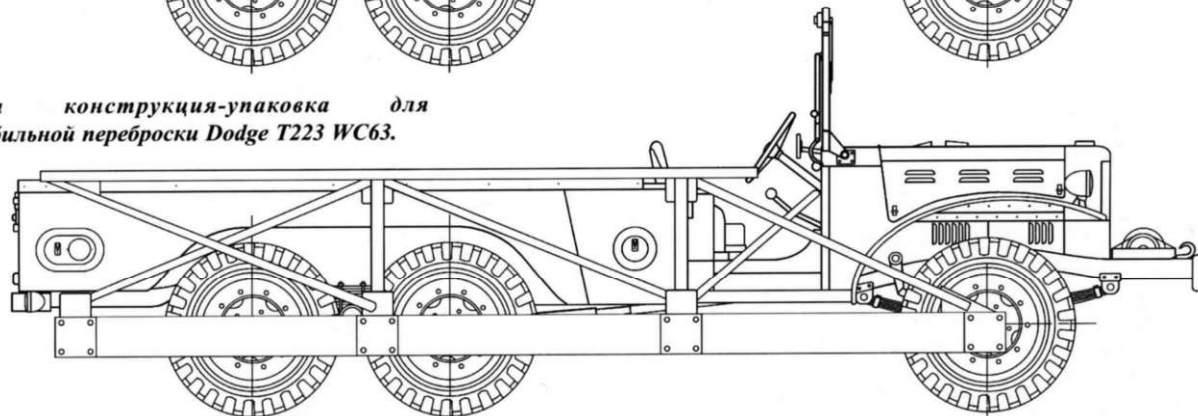
Индекс опытного образца	Код модели	Год начала выпуска	Регистрационные номера (U.S. Government Registration Nom.)	Номер заказа (U.S. Government Contract No)	Обозначение (грузоподъем- ность, формула, база в дюймах)	Первый номер в серии	Последний номер серии	Количество	Тип кузова
T211	WC-17	1941	W-2025967-W-2026129	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901	81104468	1245	Пикап с открытой кабиной
T211	WC-18	1941	W-2026533-W-2026643	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8676901		268	Пикап с закрытой кабиной
T211	WC-18	1941	W-73372 -W-74241	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8676901		2774	Разведывательный
T211	WC-19	1941	W-74242 -W-74631	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1206	Разведывательный
T211	WC-20	1941	W-74733 -W-75027	W-398-QM-9388	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	8676901		882	Радиомашина
T112	WC-36	1941	W-2029256-W-2029479	W-398-QM-10595	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901	81104468	400	Универсальный CarryAll
T112	WC-37	1941	W-2050221-W-2050396	W-398-QM-10595	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		6	Фургон
T112	WC-38	1941	W-233509 -W-233514	W-398-QM-10595	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		362	Пикап с закрытой кабиной
T112	WC-39	1941	W-233570 -W-233823	W-398-QM-10595	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	8676901		1	Машина телефонной связи
			W-234271 -W-234378	W-398-QM-10595	$\frac{3}{4}$ T 4x4 116	8676901			
T215	WC-21	1941	W-234379-W-238778	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001	81500001	6900	Пикап с открытой кабиной
T215	WC-21	1941	W-240179-W-242178	W-398-QM-DA28	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		500	Пикап с открытой кабиной, сиденья поперек
T215	WC-22	1941	без регистрации	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		1900	Пикап с открытой кабиной
T215	WC-23	1941	W-238779-W-240178	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		1500	Разведывательный
			W-242197-W-242678	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		700	Разведывательный
T215	WC-23	1941	без регистрации	W-398-QM-DA28	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		500	Разведывательный, лебедка
T215	WC-24	1941	W-2050397-W-2051696	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		650	Радиомашина
			W-2052047-W-2052246	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		1100	Универсальный CarryAll
T215	WC-25	1941	без регистрации	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		300	Универсальный CarryAll
			W-2051697-W-2052046	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81500001		1681	Санитарный фургон
			W-2052247-W-2052396	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81500001		260	Санитарный фургон
T215	WC-25	1941	W-608358-W-608857	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001		275	Пикап с закрытой кабиной
			W-608858-W-609007	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81500001		267	С кабиной без кузова
			W-2052397-W-2053446	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001			
			W-2052447-W-2053496	W-398-QM-10327	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81500001			
T118	WF-31	1941	W-353494 -W-353609	W-398-QM-10616	$1\frac{1}{2}$ T 4x4 135	81304900	81334245	116	С закрытой кабиной
T118	WF-31	1942	без регистрации	W-398-QM-12572	$1\frac{1}{2}$ T 4x4 135	81334245		200	С кабиной без кузова
T215	WC-41	1941	W-006868 -W-006906	W-398-QM-11244	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517648	81517694	39	Закрытая кабина
T215	WC-25	1942	без регистрации	DAW-398-QM-125	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517445		64	Разведывательный, радио
T215	WC-24	1942	без регистрации	DAW-398-QM-86	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81516783		512	Разведывательный, лебедка
T215	WC-21	1942	без регистрации	DAW-398-QM-129	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517509		352	Открытая кабина, "экспресс"
T215	WC-27	1942	без регистрации	DAW-398-QM-129	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81517509		35	Санитарный фургон
T215	WC-42	1942	без регистрации	W-398-QM-DA28	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81512931		650	Радиомашина фургон
T215	WC-21	1942	W-24721 -W-252218	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		4923	Транспортер оружия
T215	WC-25	1942	W-2071355-W-2072104	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		750	Разведывательный, радио
T215	WC-26	1942	W-2069855-W-2071354	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		1500	Универсальный CarryAll
T215	WC-27	1942	W-77341 -W-77840	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81517694		500	Санитарный фургон
T215	WC-43	1942	W-007539 -W-007908	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		370	Машина проводной связи
T215	WC-41	1942	W-008608 -W-008664	W-398-QM-11592	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81517694		77	Машина - универсальный ремонтный автомобиль
T215	WC-21	1942	без регистрации	DAW-398-QM-210	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		1612	Транспортер оружия
T215	WC-23	1942	без регистрации	DAW-398-QM-210	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		437	Разведывательный
T215	WC-24	1942	без регистрации	DAW-398-QM-210	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694		400	Разведывательный, лебедка
T215	WC-25	1942	без регистрации	DAW-398-QM-210	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81517694	166	Разведывательный, радио	
T215	WC-27	1942	без регистрации	DAW-398-QM-210	$\frac{1}{2}$ T 4x4 123	81517694	103	Санитарный фургон	
T112	WC-47	1942	W-244725 -W-245114	W-398-QM-11399	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116	81113001	390	Закрытая кабина, "экспресс"	
T112	WC-48	1942	W-2054363-W-2054736	W-398-QM-11399	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116		374	Универсальный CarryAll	
T112	WC-49	1942	W-245115 -W-245122	W-398-QM-11399	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116		8	Фургон	
T112	WC-50	1942	W-006930	W-398-QM-11399	$\frac{1}{2}$ T 4x4 116		1	Закрытая кабина, машина проводной связи	
T215	WC-27	1942	без регистрации	W-398-QM-12572	$1\frac{1}{2}$ T 4x4 135	81517694		103	Шасси с закрытой кабиной
T214	WC-51	1942	W-252293 -W-254792	W-398-QM-11420	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81529001	81534381	2500	Транспортер оружия, лебедка
			W-259135 -W-289212	W-398-QM-11422	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81529001		30078	Транспортер оружия, лебедка
T214	WC-51	1942	291210 - 291992	W-398-QM-13596	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81534381		608	Транспортер оружия
			293685 - 294209						
T214	WC-51	1942	2110000 - 2125113	W-398-QRD-2864	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81601050	81534381	15114	Транспортер оружия
T214	WC-52	1942	W-245845 -W-246394	W-398-QM-11420	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81529001		550	Транспортер оружия, лебедка
			W-289213 -W-291384	W-398-QM-11422	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81529001		2172	Транспортер оружия, лебедка
T214	WC-52	1942	291993 - 292508	W-398-QM-13596	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81534381		526	Транспортер оружия, лебедка
T214	WC-52	1942	292509 - 292512	W-398-QM-13596	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81534381	81601050	4	Транспортер оружия, лебедка
T214	WC-52	1942	2160419 - 2179292	W-398-QRD-2864	$\frac{1}{2}$ T 4x4 98	81601050		38154	Транспортер оружия, лебедка
			2180276 - 2199555						
T214	WC-53	1942	W-2072128-W-2073327	W-398-QM-11420	$\frac{1}{2}$ T 4x4 114	81529001	81529001	1200	Универсальный CarryAll
			W-20163146-W-20167956	W-398-QM-11422	$\frac{1}{2}$ T 4x4 114	81529001		4811	Универсальный CarryAll
T214	WC-53	1942	20260793 - 202612157	W-398-QRD-2864	$\frac{1}{2}$ T 4x4 114	81601050		465	Универсальный CarryAll

Dodge T223 WC63 с кольцевым станком пулемета, испытывавшийся на Абердинском полигоне.

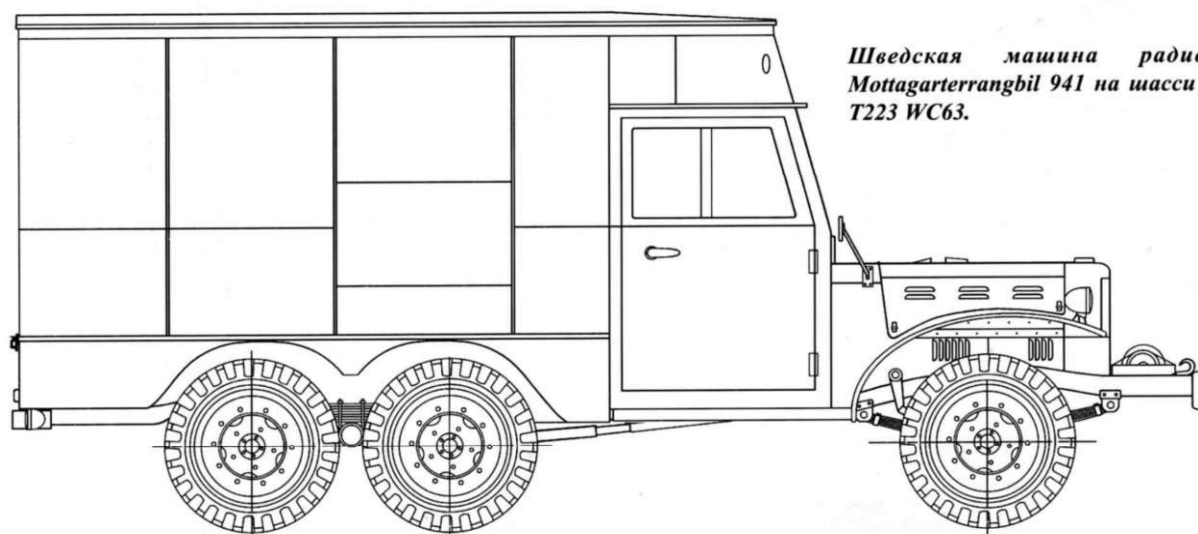
Масштаб 1:35



Рамная конструкция-упаковка для автомобильной переброски Dodge T223 WC63.



Послевоенный французский Dodge T223 WC63 на увеличенных шинах Mochelin с дополнительным воздушным фильтром.



Шведская машина радиосвязи Mottagarterrangbil 941 на шасси Dodge T223 WC63.

