

# VOLVO TPV

"ВОЛЬВО TPV", ПРАРОДИТЕЛЬ "КРОСС КАНТРИ"

<http://www.abw.by/archive/123/v-volvo/>

*Компания "Вольво" начала работу над своим первым автомобилем высокой проходимости еще на рубеже 1937-38 годов. Это был большой грузовик. Однако только в 1943 году высшее руководство шведской армии разместило в предприятии из Гетеборга заказ на легкий вездеход. Результатом этого заказа стал вездеход "TPV", выпуск которого в 1944-46 годах составил 210 экземпляров.*

Когда в начале сентября 1939 года разразилась вторая мировая война, фирма "Вольво" уже была нацелена на производство грузовых прицепов, однако серийно выпускаемых вездеходов этой компании не существовало. На рубеже 1937-38 годов группа конструкторов начала работы над автомобилем высокой проходимости, первая версия которого получила название "TVA". Начало созданию данной конструкции положил визит в Гетеборг венгерского конструктора **Хеллоша** в 1937 году. **Хеллош** запатентовал специальную систему, которая улучшала проходимость автомобиля благодаря независимой подвеске колес на балансирах. Модель "TVA", а также выпускавшаяся несколько позднее модель "TVB", считавшаяся первым вездеходом "Вольво", представляла собой тяжелый модифицированный грузовик. Автомобиль не имел привода на передние колеса, поэтому с целью уменьшения этого недостатка, а также для уменьшения склонности увязать в топком грунте, был оснащен двумя парами маленьких колес, прикрепленных впереди и позади передней оси.

Компания "Вольво" пробовала продавать этот автомобиль в качестве тягача артиллерийских орудий, однако, поскольку война еще не разразилась, интерес со стороны армии к машине был невелик.

В 1940 году ситуация изменилась, и можно было возобновлять "обычное" производство. В течение 1940-41 годов было выпущено 148 экземпляров "TVB". Успех модели привел к тому, что руководством компании было принято решение реализовать еще один, более амбициозный проект, а именно - "TVC", в результате чего появилась первая машина "Вольво" с приводом на все колеса. Модель "TVC" производилась в 1942-43 годах, причем за данный период было выпущено 168 экземпляров. Автомобиль отличался от "TVB" не только приводом. Новая версия была во многих отношениях более практичной, однако передок машины был более тяжелым, вследствие чего авто еще быстрее увязало в мягком грунте. В 30-х годах шведская армия использовала в качестве штабных машин и машин связи обычные легковые автомобили, поскольку специальных транспортных средств, приспособленных к выполнению именно этих задач, еще не существовало. К несчастью, при поездках в обычном автомобиле по пересеченной местности порою требовалась помощь нескольких солдат. Таким образом, уже в те годы имелась потребность в маленьких автомобилях, способных самостоятельно передвигаться по бездорожью.

Шедшая в Европе война была более скоротечной, нежели предшествующие ей, так что передвижение при помощи обычных легковых автомобилей уже никого не удовлетворяло даже в Швеции - стране, которая в войне участия не принимала.

Руководство армии связалось с компанией "Вольво" с целью размещения заказа на автомобиль с полевой радиостанцией и приводом на все колеса. Это произошло только в 1943 году, т.е. на пятый год войны.

Руководителем нового проекта стал **Нильс Магнус Хартелиус**, которого также называли Гансом. Он попал на "Вольво" с предприятия "Svenska Flygmotor" в городе Тролльхеттан и принял участие в разработке модели TVC.

Задача у **Хартелиуса** была не из легких. Во-первых, в то время не существовало никакого образца или модели, на которые можно было бы опереться, а во-вторых, было мало времени и денег. Ввоз запчастей из-за границы был вообще невозможен. Проектируемые и изготавливаемые детали были настолько нетипичными, что их не только невозможно было найти в производственных программах "Вольво", но даже не удавалось получить путем модификации серийно выпускаемых частей.

Поскольку автомобиль был предназначен для движения по пересеченной местности и, следовательно, должен был подвергаться значительным нагрузкам, его конструкция базировалась, главным образом, на частях от грузовиков. Еще одной причиной такого подхода явился дефицит времени. Вместо выполнения тестов было решено просто изменить параметры отдельных деталей. Рама в "Terraeng Person Vagn", который позднее стали именовать "TPV" (в буквальном переводе - "вездеходно-легковой автомобиль"), представляла собой модернизированную раму грузовика типа "Спетсонс", появившуюся осенью 1938 года и по тем временам считавшуюся чрезвычайно эстетичной. Данная рама не имела остро законченной передней части, поскольку там размещался радиатор, тип которого восходил к 30-м годам. Подобное конструктивное решение передней части не использовалось уже несколько лет.

Вероятно, конструкция собиралась из остатков со складов, поскольку даже эмблема "Вольво" на ней была старого типа.

Конструкция кузова модели "TPV" базировалась на популярной модели серии "PV801/802". Это означало, что внутри кузов будет просторным и что в нем разместится водитель и шесть пассажиров - разнос осей составлял 310 см!

Водитель и штурман сидели на отдельных, твердо набитых и чрезвычайно неудобных сиденьях, причем оба складных сиденья были широкими и мягкими. Справа от них, рядом с 25-ваттной радиостанцией, находилось место радиста, перед которым был закреплен небольшой столик для письма. Сзади размещался большой диван, точно такой же, как и во всех автомобилях подобного типа. В отличие от стандартных машин с железной крышей, 209 из 210 авто модели "TPV" имели брезентовую крышу. (Предпоследний из выпущенных авто отличался от остальных тем, что перед отправкой в пожарную команду города Йенчепинг "приобрел" крышу из искусственной кожи, напоминающей пергамент). Брезентовая крыша имела соответствующие размеры. Она далеко заходила по бокам и начиналась уже над передним стеклом, а заканчивалась почти на краю заднего стекла.

В обязанности радиста входило также наблюдение за небом - не появились ли там самолеты. Поэтому в крыше имелось небольшое окошко.

Обнащение и отделка интерьера были, конечно, спартанскими, причем единственной бросающейся в глаза деталью являлся элегантный контур панели приборов, цифры на которой, однако, были настолько малы, что их практически невозможно было считать, в особенности при езде в затемненном автомобиле, когда освещение панели приборов было слабым.

Благодаря модернизированному передку и глубоко врезанному заднему стеклу обзор целом был неплохим. Модель "TPV" не являлась, если речь идет о езде по пересеченной местности, каким-то "чрезвычайным" автомобилем. Обе оси происходили от легких серийных грузовых прицепов. Привод передней оси не был приспособлен к езде в тяжелых условиях.

Проходимость авто по пересеченной местности была ограничена большим разном осей и относительно узкими колесами. С другой стороны, модель "TPV" превосходила все автомобили, состоявшие в то время на вооружении армии.

Источником привода модели "TPV" являлся так называемый двигатель ЕС: 6 цилиндров, очень выносливый и надежный, однако с относительно высоким потреблением топлива. Мотор был нижнеклапанным, а его мощность составляла 58 кВт (80 л.с.). Коленчатый вал двигателя располагался на шести коренных подшипниках, а в самом силовом агрегате использовалась система смазки с сухим масляным картером.

Автомобиль оснащался дисковыми тормозами с гидравлическим усилителем, в то время как ручной тормоз действовал на карданный вал.

Обозначение "TPV" было присвоено самим концерном "Вольво", однако в армии модель называли "легковой автомобиль высокой проходимости т/43" или "автомобиль связи высокой проходимости т/43". Данные обозначения в определенном смысле не отвечают сути дела, поскольку производство машин началось только в 1944 году, а закончилось в 1946-м. К этому моменту, как уже говорилось, было изготовлено и передано заказчикам 210 экземпляров техники. На момент поставки менее половины авто были оснащены радиостанциями.

Машина, изображенная на снимках, имеет номер шасси 111, а ее владельцем с начала 80-х годов являлся Томас Хадель из Стокгольма, ученый, изучающий историю военных автомобилей.

История данного экземпляра типична для данной модели в целом. Этот автомобиль состоял на вооружении нескольких разных полков вплоть до середины 60-х годов. Начинаясь жизненный путь автомобиля в 1946 году, когда его доставили в воинское подразделение F9 в г.Кристинхамн.

В середине 60-х машина с номером шасси 111 была "демобилизирована" в г.Сундсвалле и продана частному лицу. К тому моменту, когда Томас Хадель увидел авто на параде машин-ветеранов летом 1980 года, "старожил" уже сменил многих владельцев.

Первая попытка концерна "Вольво" и конструктора **Хартелиуса** создать легкий автомобиль высокой проходимости оказалась удачной, в особенности если принять во внимание царившую тогда в Европе ситуацию, а также тот факт, что в момент размещения заказа конструкторам оставалось очень мало времени на работу.

*Подготовил Юрий ЛИХУТА.*

**[Газета "Автобизнес - Weekly" N27 \(123\) 9 июля 1998 г.](#)**