

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 449 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 99,99 ГРН, 8,69 БЕЛ. РУБ. (86 900 БЕЛ. РУБ.), 1690 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 198

СССР
И СОЦСТРАН



TATRA 600 TATRAPLAN

«АЭРОДИНАМИЧЕСКИЙ» АВТОМОБИЛЬ
БЕЗ ПОЛОМОК И АВАРИЙ
ПОДАРОК СТАЛИНУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №198, 2016

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу
не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Менеджер по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: О. С. Кравцова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем
вопросам о коллекции заходите на сайт

www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону

горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,

ул. Авангардная, 48а, литер 8/к,

тел./факс: +375 (17) 331 94 41

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,

а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,

Республика Казахстан, 050000, г. Алматы,

ул. Айтеке би, 88. Тел.: +7 727 311 12 86,

+7 727 311 12 41 (вн. 109)

факс: +7 727 311 12 6

Рекомендуемая розничная цена: 449 руб.

Розничная цена: 99,99 грн,

8,69 бел. руб. (86 900 бел. руб.), 1690 тенге

Издатель оставляет за собой право

увеличивать рекомендуемую цену

выпусков. Редакция оставляет за собой

право изменять последовательность

выпусков и их содержание, а также

приложения к выпускам

Неотъемлемой частью выпуска является

приложение — модель-копия автомобиля

в масштабе 1:43

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,

08500, Украина, Киевская область,

г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 40 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 12 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 13, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

12 (верх): © hdmrmaps.com;

стр. 4 (центр), 5 (верх), 15 (центр):

© архив завода Tatra;

стр. 6 (низ), 7 (верх), 11: © Michal Lesniewski;

стр. 3, 4 (верх, низ), 5 (низ), 6 (верх),

7 (низ), 10, 14, 15 (верх, низ): частная

коллекция Максима Шелепенкова

© 2016 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2016 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит

Владимира Новосёлова

за предоставленные фотографии,

а также Александра Павленко

и Максима Шелепенкова за помощь

в подготовке выпуска

Редакция благодарит директора

Музея «Московский транспорт»

Дмитрия Юрьевича Октябрьского

за помощь в подготовке выпуска



Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом
Таможенного союза «О безопасности
продукции, предназначенной для детей
и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата выхода в России 28.09.2016

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Чешская Tatra всегда привлекала внимание специалистов, водителей, да и просто любителей автомобильной техники. И дело не только в необычной внешности этого автомобиля, но и в его конструктивных особенностях.

От эксперимента к серии

Бурное развитие авиации дало толчок исследованиям в области аэродинамики. Не остались в стороне и автомобильные инженеры. Первый автомобиль с аэродинамическим кузовом был разработан в 1921 году в Германии компанией *Rumpler*. Он назывался *Tropfenwagen*, что дословно означает «каплевидная машина». И действительно, внешне *Tropfenwagen* напоминал каплю воды.

В 1923 году на Берлинской автомобильной выставке экспонировались экспериментальные автомобили *Dixi* и *Audi* с аэродинамическими кузовами. А в 30-е годы такие автомобили появились уже по обе стороны Атлантики. Опытные образцы легковых машин с кузовом обтекаемой формы в 1931–1932 годах построили заводы *Wikon* и *Škoda* в Чехословакии, *Maybach* в Германии, *Voisin* во Франции, *Chrysler Airflow* в США.

Но пионером в освоении серийного производства легковых автомобилей с обтекаемыми кузовами считается завод *Tatra* в Копрживнице в Моравии (Чехословакия). В 1933 году в обстановке строжайшей секретности здесь был создан прототип *V570*, отличавшийся не только зализанным аэродинамическим кузовом, но и задним расположением силового агрегата с воздушным охлаждением и независимой подвеской всех колес.

Создателями этого автомобиля по праву считаются конструктор Ганс Ледвинка и ведущий конструктор кузова Эрих Юбельаккер. Низкая машина с длинным хвостом производила странное впечатление. Без привычных подножек, с утопленными в кузов дверными ручками и фарами. Скругленный капот — без выступающего радиатора. Смещенный вперед, к передней оси, пассажирский салон. Решетчатые воздухозаборники

на месте задних боковых окон. На хвосте стоял небольшой киль — по задумке авторов он должен был стабилизировать машину при прохождении скоростных поворотов. Внутри кузова отсутствовал привычный туннель карданного вала, поэтому в широком салоне на сиденьях без труда размещались по три человека в ряд.

Место, которое традиционно принадлежало двигателю, теперь занимали бензобак, аккумуляторы и запасное колесо. А сам мотор, объединенный в один блок с четырехступенчатой коробкой передач и главной передачей, находился позади ведущих задних колес. Автомобиль оснащался впечатляющим V-образным восьмицилиндровым мотором рабочим объемом 2973 см³.

Tatra 600 Tatraplan на Калининском проспекте (Новый Арбат) в Москве



Легковой автомобиль Tatra 77a

Выбранная конструкторами компоновка давала ощутимый выигрыш в массе автомобиля (за счет компактного расположения агрегатов сзади) и позволяла разместить пассажиров в более комфортабельной зоне, а заодно придать машине запоминающуюся обтекаемую форму. Автомобиль, получивший наименование *Tatra 77*, современникам казался идеалом рационального подхода к компоновке.

Осенью 1934 года *Tatra 77* произвела фурор на автомобильных выставках в Лондоне и Париже, а в конце 1934 года завод первым в мире приступил к массовому



Легковой автомобиль Tatra 87



производству заднемоторных машин, немного опередив компанию *Daimler-Benz*, которая вывела на рынок малолитражку *Mercedes-Benz 130 (W23)* с задним расположением двигателя.

С одной стороны, появление *Tatra 77* подхлестнуло инициативу автомобильных компаний в создании машин с обтекаемыми кузовами, а с другой — ее пример наглядно продемонстрировал возможность создания успешного и практичного заднемоторного автомобиля.

Счастливая семерка

В 1935 году свет увидела более мощная модификация *Tatra 77A* с 70-сильным мотором. Однако ее кузов, также выполненный на деревянном каркасе, был тяжеловат, поэтому вскоре ей на смену пришла модель *Tatra 87* (семерку в индексе

решили сохранить как «счастливую» цифру) с цельнометаллическим несущим кузовом, новым двигателем и множеством других усовершенствований. Эта машина впервые была показана осенью 1937 года на автомобильной выставке в Праге.

Двигатель на *Tatra 87* по-прежнему оставался восьмицилиндровым, V-образным, с воздушным охлаждением. Но на этом его сходство с предшественником и заканчивалось — новый мотор получил алюминиевые головки с полусферическими (как у гоночных автомобилей) камерами сгорания и распределительным валом, приводимым цепью.

Среди «фирменных» черт автомобилей *Tatra* того времени можно отметить три фары на передке, одна из которых размещалась по центру капота, и панорамное ветровое стекло, состоящее из трех частей — большой центральной секции и двух небольших по бокам. Машины отличались плавностью хода (за счет независимой подвески колес) и очень низкой, по сути спортивной посадкой в салоне. *Tatra* высоко оценили военные вермахта, поэтому их можно было увидеть практически во всех странах, оккупированных Третьим рейхом. А после окончания Второй мировой войны уже офицеры



Первый прототип автомобиля Tatra 107



Макет проекта Р 107 в натуральную величину, построенный в начале 1947 года



Красной армии с удовольствием привозили необычные автомобили в СССР в качестве трофеев.

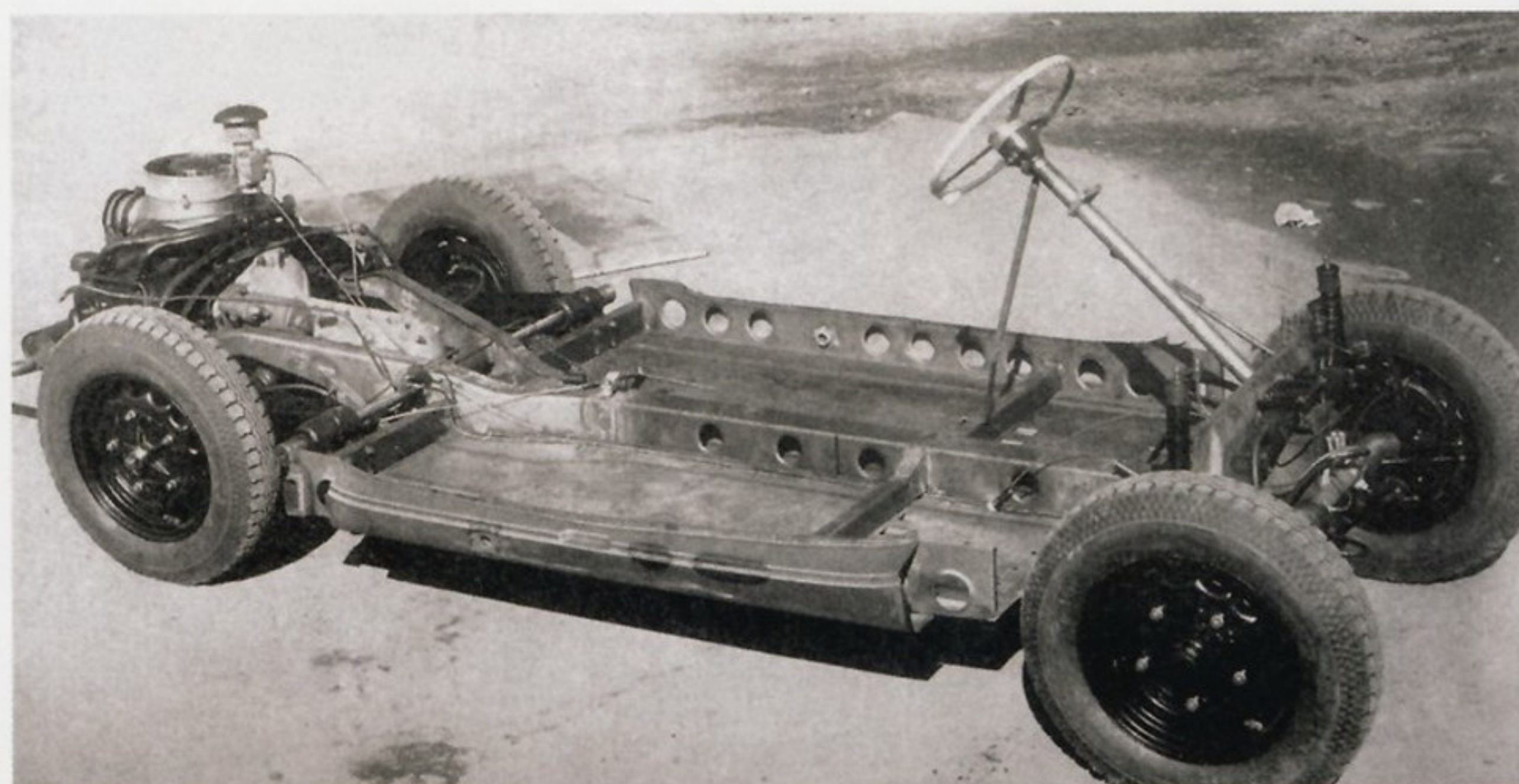
На рубеже 40–50-х годов автомобили *Tatra 87* обслуживали лидеров коммунистической Чехословакии — президента Клемента Готвальда и премьер-министра Антонина Запотоцкого.

Вместе с *Tatra 87* в 1937 году увидела свет и ее младшая сестра — *Tatra 97* (индекс «аэродинамических» машин *Tatra* по-прежнему оканчивался на семерку). Она была очень похожа на *Tatra 87*, но оснащалась небольшим оппозитным четырехцилиндровым двигателем воздушного охлаждения. Завод выпустил только 500 экземпляров этой модели — производству помешала оккупация страны фашистами.

В погоне за «лицом»

Советские войска освободили Копрживице 6 мая 1945 года. Вскоре при поддержке правительства завод возобновил выпуск легковых машин — до конца года было изготовлено 45 автомобилей *Tatra 87*.

В условиях послевоенного времени это далось нелегко: многие поставщики материалов и комплектующих простаивали, не хватало рабочих и специалистов. Но, как оказалось, главная проблема заключалась в другом: довольно дорогие



Шасси автомобиля *Tatra 107*

Автомобиль Tatra 600 Tatraplan в заводском музее в Копрживнице



автомобили *Tatra 87* в послевоенное время практически не пользовались спросом. В конце 1945 года завод *Tatra* в Копрживнице был национализирован, и новая власть инициировала разработку более дешевого и массового легкового автомобиля.

К этому времени на предприятии сформировалась команда инженеров. Они решили

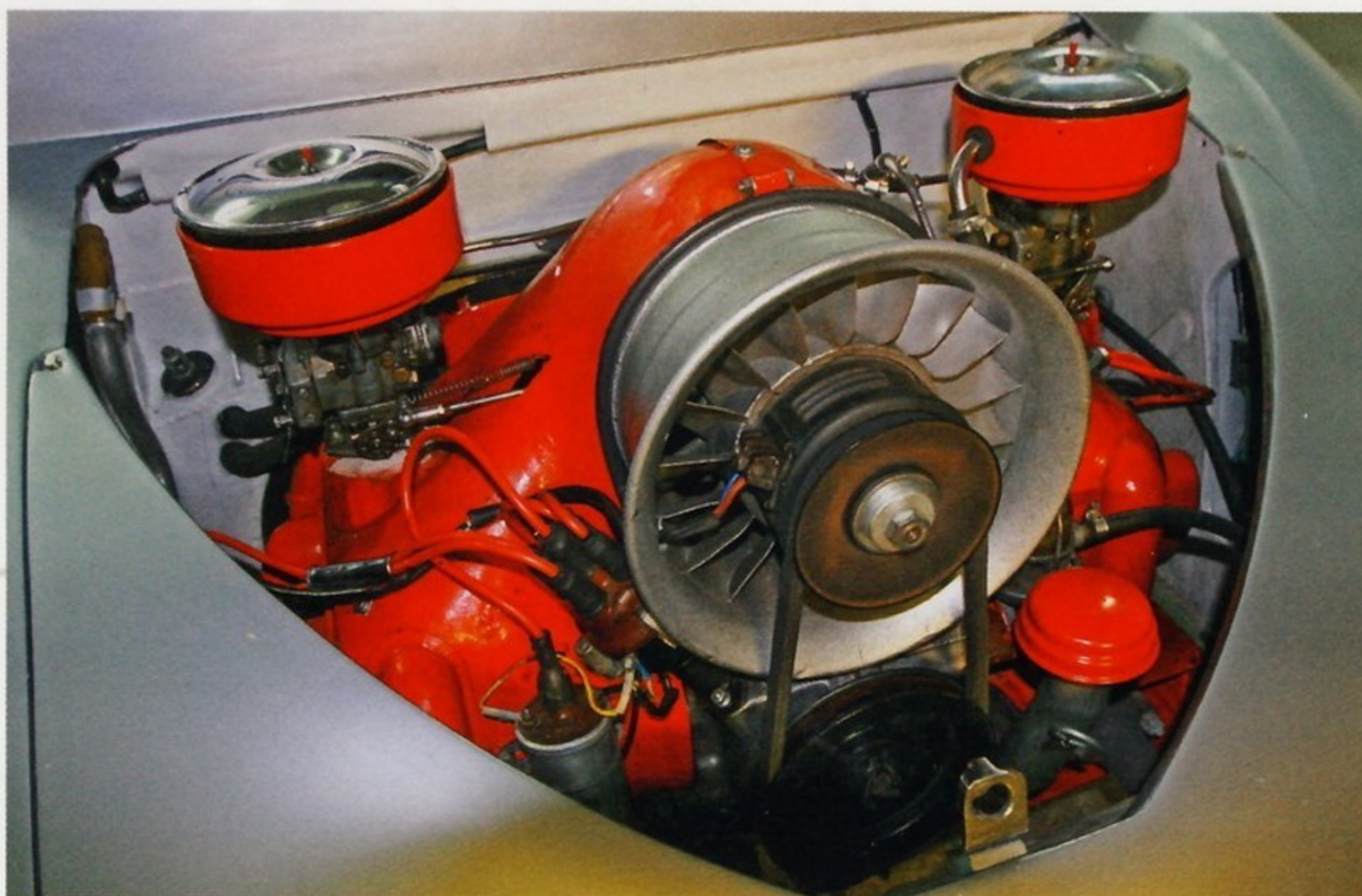
придерживаться концепции, предложенной до войны Гансом Ледвинкой, и снабдили новый автомобиль обтекаемым несущим кузовом и четырехцилиндровым оппозитным мотором воздушного охлаждения, по-прежнему расположенным сзади. По большому счету это было развитие модели *Tatra 97*, только на новом, более современном уровне.

Первый прототип автомобиля с заводским обозначением *Tatra 107* (снова «счастливая семерка» в индексе) был построен в декабре 1946 года и больше напоминал уменьшенную в размерах *Tatra 87*. Для поиска «лица» в начале 1947 года был изготовлен макет в натуральную величину, в котором уже просматривались основные черты будущей модели.

Второй опытный образец *Tatra 107* был построен в марте 1947 года. А окончательный дизайн передней части автомобиля отработали на опытном образце *Tatra 2-107*. Этот вариант оформления был предложен промышленным дизайнером Франтишеком Кардаусом.

Несмотря на все старания инженеров, опытные образцы *Tatra 107* имели серьезные конструктивные недостатки. Из-за неправильно сконструированной задней подвески автомобиль во время движения вел себя нестабильно, а неудачная система воздухозаборников охлаждения приводила к перегреву двигателя. Запустить в производство «сырую» машину было

Моторный отсек автомобиля. Хорошо видны вертикально установленный вентилятор охлаждения двигателя и два карбюратора с фильтрами по бокам мотора



Приборная панель автомобиля
Tatra 600 Tatrapian

невозможно, а на доработку требовалось время.

Руководство Чехословакии возлагало на этот автомобиль большие надежды. Начало работ совпало с объявлением правительством Национального фронта «Созидательной программы», содержавшей подробные директивы для первого двух-летнего плана восстановления экономики. В честь этого плана машине даже хотели дать имя собственное «Автоплан». Но потом из слов «план» и «Татра» родилось новое название — «Татраплан» (*Tatrapian*), зарегистрированное в конце 1947 года.

Главные вдохновители проекта, подгоняемые новым правительством страны, решили обратиться за помощью к Гансу Ледвинке, который в это время находился в тюрьме в Нови-Йичин. Выдающийся конструктор, во время войны занимавший пост технического директора *Tatra*, обвинялся в сотрудничестве с нацистами, хотя своей вины никогда не признавал.

Поздно ночью 1 мая 1947 года в тюремную камеру Ледвинки с секретной миссией вошли двое — это были Йозеф Халупа,



отвечавший за разработку кузова новой машины, и Владимир Попелар, возглавлявший команду инженеров, работавших над проектом. Ганс Ледвинка согласился помочь, и сотрудничество приняло форму постоянных консультаций. Благодаря вмешательству Ледвинки, был сделан ряд важных предложений по улучшению кузова: к примеру, воздухозаборники охлаждения двигателя были перенесены с боков на крышу.

Премьера автомобиля *Tatra 2-107* состоялась на автосалоне, проходившем с 18 по 28 октября 1947 года в Праге. А к концу года изменилась цифровая маркировка машины — теперь ее полное имя звучало как *Tatra 600 Tatrapian*.

Официально производство автомобилей началось 24 июня 1948 года, но до конца года их собирали практически вручную — удалось построить всего 90 экземпляров.

Продолжение на стр. 10

Открытый капот Tatra 600 Tatrapian из заводского музея.
Виден горизонтально установленный вентилятор
системы охлаждения





TATRA 600 TATRAPLÁN





Автомобиль Tatra 600 Tatraplan имел очень низкий для своего времени коэффициент обтекаемости кузова — 0,32 Cx

И хотя первые автомобили Tatraplan имели множество недостатков, неординарный внешний вид модели отметили многие — в том числе и за рубежом. Только с 1949 года машина стала по-настоящему серийной — ежедневно стали собирать по десять новых автомобилей.

Снаружи и внутри

Tatra 600 Tatraplan была достаточно компактным автомобилем с четырехцилиндровым горизонтально-оппозитным двигателем воздушного охлаждения рабочим объемом 1952 см³ и мощностью 52 л.с. Двигатель имел алюминиевые головки блока

цилиндров с полусферическими камерами сгорания. Клапаны приводились в действие с помощью скрещенных коромысел и алюминиевых нажимных стержней от единого распределительного вала, размещенного в картере двигателя чуть ниже коленчатого вала. Распределительный вал приводился в движение с переднего конца коленчатого вала через зубчатые шестерни.

Вместе со сцеплением, четырехступенчатой коробкой передач (синхронизаторы только на трех верхних передачах) и дифференциалом мотор формировал единый силовой агрегат, расположенный в заднем свесе машины, полностью вывешенный за задней осью. При необходимости весь силовой агрегат легко демонтировался.

На первых 853 экземплярах, построенных на заводе в Копрживнице, двигатель

имел вентилятор с вертикальным валом, приводимый через ремень и коническую пару. На более поздних моделях применен горизонтальный вал вентилятора только с ременным приводом.

Первоначально длинный и изогнутый впускной коллектор с одним карбюратором Zenith IMF в центре устранен за счет установки двух карбюраторов Solex 32 UBIP, каждый непосредственно над парой своих цилиндров.

Подвеска всех колес автомобиля считалась независимой — передняя состояла из двух поперечных полуэллиптических рессор, расположенных друг над другом, а в задней использовались торсионы. Рулевое управление включало в себя рейку и шестерню. На всех колесах стояли барабанные тормозные механизмы с гидравлическим приводом.

Благодаря расположению двигателя за задней осью, разгружались передние колеса, и для нормальной управляемости конструкторы постарались максимально догрузить передок — здесь разместили топливный бак объемом 56 л, аккумулятор и два запасных колеса. В результате пустая машина имела почти идеальное соотношение массы по осям — 44 и 56%, а груженная (при полной нагрузке 405 кг) — 42,8 и 57,2%.

Вместе со сцеплением, четырехступенчатой коробкой передач (синхронизаторы только на трех верхних передачах) и дифференциалом мотор формировал единый силовой агрегат, расположенный в заднем свесе машины, полностью вывешенный за задней осью. При необходимости весь силовой агрегат легко демонтировался.

Сохранившиеся в приличном состоянии экземпляры Tatra 600 Tatraplan высоко ценятся коллекционерами

Настоящим достижением конструкторов стал красивый обтекаемый кузов. Для улучшения аэродинамики дверные ручки были утоплены внутрь кузова, а задние колеса прикрыты специальными аэродинамическими щитками. Коэффициент аэродинамического сопротивления Tatra 600 Tatraplan составлял всего 0,32 — результат, который и сегодня выглядит вполне достойно.

Формально машина считалась шестиместной, но на практике трем седокам на переднем сиденье трудно было разместиться с комфортом. Средний пассажир мешал водителю нормально управлять машиной, а при попытке включения задней передачи рычаг, расположенный на руле, и вовсе упирался в ноги пассажира, не давая передаче включиться.

Для Tatra 600 Tatraplan характерно особое внимание к деталям. Интерьер этого

Большим недостатком автомобиля считалась плохая обзорность назад — через такие стекла трудно что-либо разглядеть



автомобиля считался «шедевром стиля», хотя и напоминал дорогие машины 30-х годов. Чего стоят контрольные приборы с цифрами, нарисованными прямо на стеклах циферблатов, или светлое рулевое колесо со спицами, набранными из металлических стержней.

А вот с эргономикой у Tatra 600 Tatraplan было далеко не все в порядке: переключатель указателей поворотов размещался рядом с часами явно для красоты и был доступен скорее пассажиру, чем водителю. Регулировка часов осуществлялась металлическим стержнем, уходящим





на несколько сантиметров вниз из-под часового механизма — не самое безопасное решение. Серьезным недостатком *Tatra 600 Tatraplan* считалась плохая обзорность назад с места водителя: через заднее стекло салона разглядеть что-то позади машины было практически невозможно.

Неоправданное решение

В начале 50-х годов министр тяжелой промышленности Чехословакии Густав Климент решил, что завод *Tatra* в Копрживнице должен специализироваться на выпуске

грузовиков, а производство легковых автомобилей *Tatra 600 Tatraplan* с середины 1951 года (последний автомобиль в Копрживнице построили 25 мая 1951 года) надо перенести на завод *AZNP Škoda* в Млада-Болеславе. Производство «чужого» автомобиля продолжалось там около года — с августа 1951 по май 1952 года. Всего было произведено 6342 автомобиля *Tatra 600 Tatraplan*, из них 4242 — на заводе *Tatra* в Копрживнице (1947 год — семь прототипов, 1948 год — 90 шт., 1949 год — 1506 шт., 1950 год — 2025 шт., 1951 год — 614 шт.) и 2100 машин на заводе *Škoda*

в Млада-Болеславе (1951 год — 236 шт., 1952 год — 1864 шт.). В Чехословакии автомобили не продавались частникам, а в основном распределялись в различные министерства и ведомства, органы госбезопасности. В то же время машины, поступавшие на экспорт, наоборот, чаще всего предназначались именно для частного владения. На модели *Tatra 600 Tatraplan* закончилась славная история «аэродинамических» автомобилей *Tatra*. За ней последовали модели «603» и «613», которые положили начало новой линии развития легковых машин этой легендарной марки.

Хит экспорта

Tatra 600 Tatraplan стала настоящим экспортным хитом послевоенной Чехословакии. Автомобиль покупали 28 стран, включая Советский Союз. Известна статистика экспорта машин, изготовленных на заводе в Копрживнице (страна/количество экземпляров): Австрия — 435, Китай — 200, ФРГ — 195, Швеция — 184, Канада — 168, Бельгия — 167, Швейцария — 153, Венгрия — 146,

Автомобиль Tatra 600 Tatraplan на параде ретротехники в Польше



СССР — 126, Польша — 97, Югославия — 97, Нидерланды — 60, ГДР — 46, Египет — 45, Марокко — 29, Албания — 20, Румыния — 17, Португалия — 1.

Изначально стоимость машины определили в 130 тыс. чехословацких крон (около \$2600 в 1948 году), но вскоре стоимость была повышена до 140 тыс. чехословацких крон (около \$2800). Примечательно, что машины, произведенные для внутреннего рынка, чаще всего окрашивались в черный цвет, а поступавшие на экспорт — в серебристый металлик. Хотя цветовая палитра была намного шире, в ходу были следующие цвета: светло-голубой, темно-синий, светло-зеленый, зеленый, темно-зеленый, красный, темно-красный, бежевый, серый,

слоновой кости, светло-коричневый, синий металлик, светло-голубой металлик, зеленый металлик, красный металлик.

Доказательством надежности *Tatra 600 Tatraplan* может служить частный экспедиционный пробег, предпринятый по территории СССР в 1965 году (к этому времени машине исполнилось уже 15 лет). Маршрут пролегал из чешского города Готвальдов (сегодня Злин) через Ужгород, Мукачево, Львов, Ровно, Киев, Полтаву, Харьков, Ростов-на-Дону, Орджоникидзе, Ставрополь и Пятигорск. Далее через грузинское село Гудаури в Тбилиси, Батуми, Сухуми, Гагру и Сочи. Из Сочи — в Ялту и Одессу и дальше через Киев и Ужгород обратно в Чехословакию. Путешествие

длилось один месяц. Самая высокая точка маршрута располагалась на высоте 2400 м над уровнем моря, при этом машине пришлось идти по горному серпантину 207 км, используя только первую и вторую передачу. Но самое главное, экипаж автомобиля прошел на *Tatra* весь маршрут, а это более 10 тыс. км, без единой поломки или аварии.

После переноса производства автомобилей *Tatra 600 Tatraplan* в Млада-Болеслав качество их сборки резко упало, что сразу же сказалось на объемах экспорта. Возможно, именно отказ иностранных заказчиков от дальнейших закупок стал причиной быстрого свертывания производства этой модели на заводе *AZNP Škoda*.

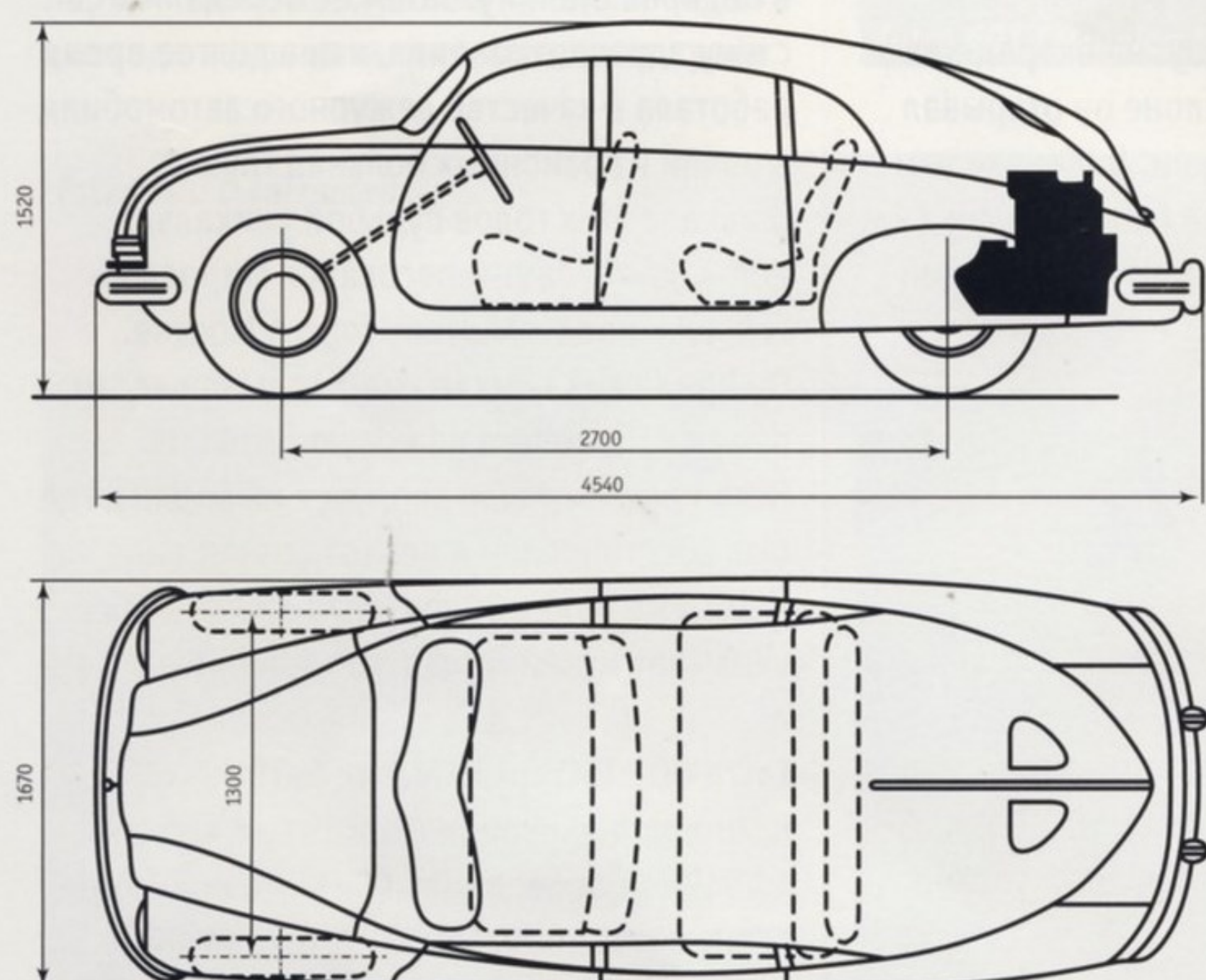


Схема автомобиля Tatra 600 Tatraplan

Технические характеристики Tatra 600 Tatraplan

Число мест	5
Максимальная скорость при полной нагрузке	130 км/ч
Расход топлива	11 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	6,00-16
Объем топливного бака	56 л
Масса, кг	
снаряженная	1180
полная	1585
Рулевое управление	
зубчатая рейка	

Подвеска передняя

независимая, на двух поперечных листовых рессорах, с телескопическими гидравлическими амортизаторами

Подвеска задняя

независимая, торсионная, с телескопическими гидравлическими амортизаторами

Тормоза

рабочие — барабанные, на все колеса, с гидравлическим приводом

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на трех высших передачах

Двигатель

T-600, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, оппозитный, с воздушным охлаждением

Диаметр цилиндра, мм	85
Ход поршня, мм	86
Рабочий объем, см ³	1952
Степень сжатия	6,0
Порядок работы цилиндров	1-4-3-2

Максимальная мощность

52 л.с. при 4000 об/мин

Несмотря на то что заднее расположение силового агрегата не предусматривает использование разных кузовов и создание множества модификаций, на базе автомобиля Tatra 600 Tatraplan появилось немало интересных вариантов.

Tatra 600 Kabriolet

В 1949 году в кузовных мастерских *Sodomka*, известных своими заказными кабриолетами (после войны компания была национализирована и стала частью предприятия *Karosa*), на базе *Tatra 600 Tatraplan* построили красивый двухдверный кабриолет — он должен был стать подарком правительства Чехословакии к семидесятилетию советского лидера Иосифа Виссарионовича Сталина.

Двигатель на этой модели стоял сзади, и для его охлаждения была разработана специальная система верхних воздухозаборников. Отказавшись от жесткой крыши, пришлось перерабатывать заново всю систему охлаждения двигателя. С этой непростой задачей успешно справился конструктор Йозеф Ржиха. Он вынужден

был изменить не только капот двигателя, но и задние крылья автомобиля. «Подарок Сталину» был окрашен в красивый кремовый цвет, а салон отделан натуральной кожей красного цвета. Специально для подарочного кабриолета чехословацкая фирма *Tesla* изготовила многодиапазонный радиоприемник, недоступный обычным автолюбителям.

Премьера подарочного кабриолета состоялась летом 1949 года на национальной автомобильной выставке в Праге. Затем он перекочевал в Женеву: на очередном международном автосалоне он открывал экспозицию Чехословакии. В Женеве уникальный кабриолет имел большой успех — он даже занял второе место в номинации «Элегантность».

Сначала торжественная передача автомобиля представителям СССР прошла в Праге 7 октября 1949 года. Затем его специальным поездом отправили в Москву, и уже здесь 22 декабря 1949 года премьер-министр Чехословакии Антонин Запотоцкий передал кабриолет *Tatraplan* представителям советского юбилейного комитета. После торжеств машина выставлялась в залах Политехнического музея до 1955 года среди другой техники, предназначавшейся в подарок Сталину. Затем ее передали в систему здравоохранения, и она долгое время работала в качестве дежурного автомобиля в одной из районных больниц Грузии. В начале 70-х годов судьбой уникальной машины заинтересовался Мирослав Губеньяк, представитель *Tatra* в Москве. Он приложил немало сил, чтобы провести обмен кабриолета на новую *Tatra 603*. Вскоре автомобиль вернулся на родину, где был восстановлен в первозданном виде. И вот уже более 30 лет *Tatra 600 Kabriolet* украшает музей *Tatra* в Копрживнице.

Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo

Кроме модификации с открытым верхом, в 1949 году предприятие изготовило спортивную машину *Tatra 601 Tatraplan* с легким двухдверным алюминиевым кузовом специально для участия в международном ралли Монте-Карло — отсюда и слово *Monte Carlo* в названии автомобиля. На старт машина вышла в первом послевоенном ралли *Internationale Österreichische Alpenfahrt*, проводившемся в Австрии с 1910 года. Заводская команда на четырех автомобилях, среди которых был один *Tatra 601 Tatraplan*, приготовилась к серьезной конкуренции со стороны других участников. Но по итогам ралли (1056 км) автомобили *Tatra* заняли первые четыре места среди 22 автомобилей, вышедших на старт в туристическом классе с объемом двигателя до 2000 см³. А *Tatra 601 Tatraplan* с экипажем *Karel Vrdlovec/Vladimír Formánek* стала обладателем «Кубка Альп».

Позже этот автомобиль принял участие еще в нескольких соревнованиях, но с течением времени *Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo* превратилась в ходовую лабораторию для испытаний двигателей с воздушным



Tatra 600 Kabriolet



охлаждением — от серийных четырехцилиндровых рядных моторов рабочим объемом 1952 см³ до V-образных опытных восьмицилиндровых версий объемом 2545 см³ и мощностью 70 кВт при 5000 об/мин для *Tatra 603A*. С таким мотором максимальная скорость *Tatra 601 Tatraplan* приближалась к 170 км/ч. Необычная двухдверная машина хорошо сохранилась и сегодня является экспонатом заводского музея *Tatra* в Копрживнице.

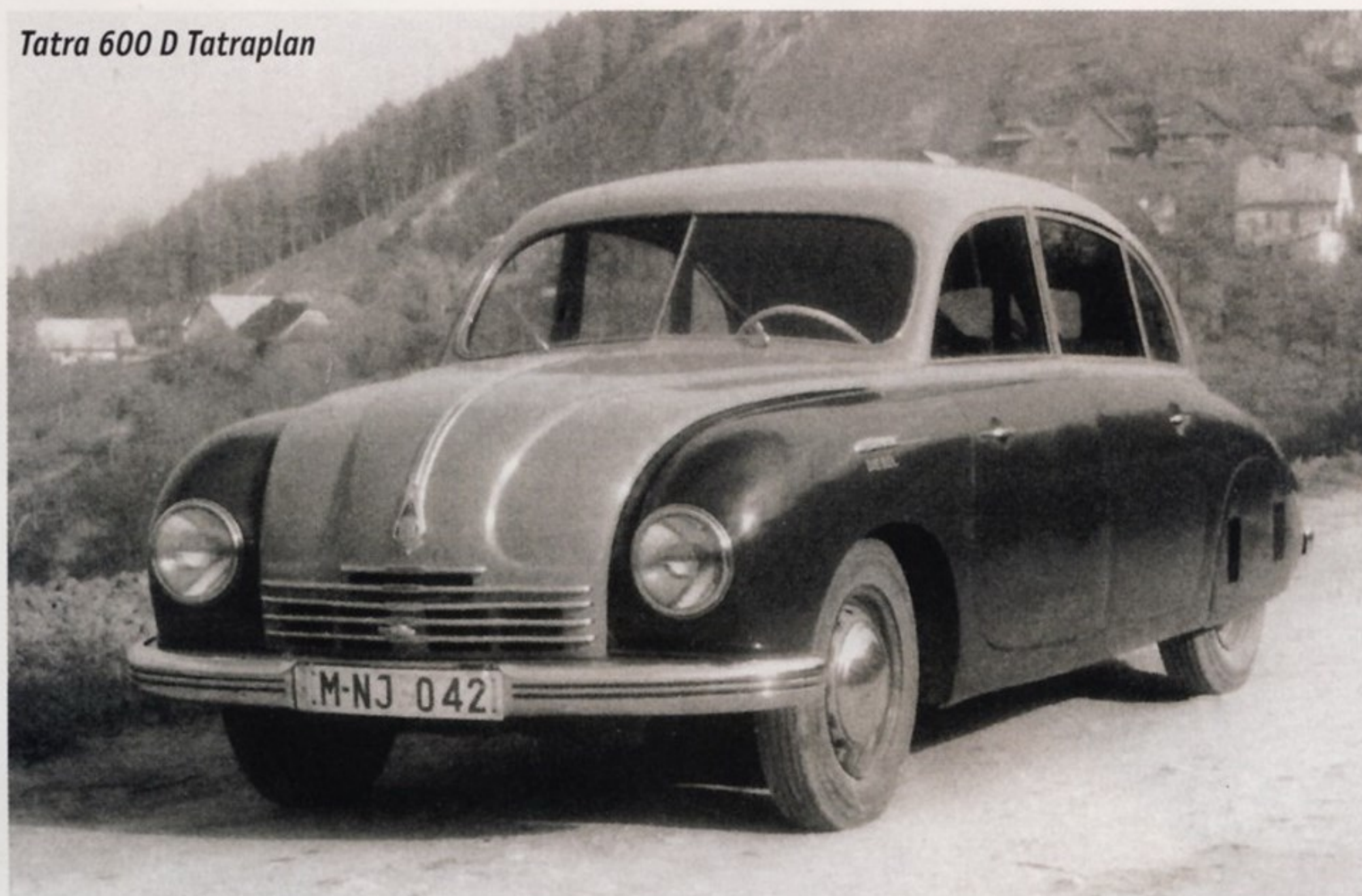
Tatra 600 D Tatraplan

Хотя серийно автомобили *Tatra 600 Tatraplan* производились только с бензиновыми двигателями, были построены несколько опытных образцов (два или три) с дизельными моторами. Первый такой автомобиль появился через два года после начала серийного выпуска



Tatra 601 Tatraplan Monte Carlo

Tatra 600 D Tatraplan



Tatra 201

В 1949 году на базе *Tatra 600 Tatraplan* предполагалось наладить производство коммерческих вариантов, чтобы заменить ими фургоны на базе легковой *Tatra 57b*. Но заднее расположение двигателя на *Tatraplan* усложняло задачу. Чтобы «не изобретать велосипед», на заводе решили пойти по проторенному пути: оставить традиционную для *Tatra* компоновку шасси с передним расположением силового агрегата и центральной трубой-рамой и просто накрыть шасси новым кузовом, унифицированным с *Tatra 600 Tatraplan*. Первыми такую работу выполнили в кузовной мастерской *Sodomka*, построив санитарный автомобиль *Tatra 201 ambulance*. Следом появился пикап *Tatra 201*, названный *Dakota*.

Tatraplan. Это была чисто экспериментальная версия с новым типом дизельного двигателя V913. У *Tatra* уже был опыт изготовления дизельных двигателей с воздушным охлаждением для грузовиков, и вот теперь на заводе решили установить подобный двигатель на легковую машину. Однако практического применения эта идея не имела, так как дизельные моторы с воздушным охлаждением были очень шумными, и пассажиры в таком автомобиле чувствовали себя некомфортно. Тем не менее, эта экспериментальная работа имела некоторое продолжение. В частности, на машине отработывались различные способы подачи топлива, чтобы найти наиболее экономичный и производительный вариант.

Tatra 201



Пропустили выпуск любимой коллекции?

🛒 Просто закажите его на deagoshop.ru
Интернет-магазин издательства ДеАгостини

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

Для белорусских читателей заказ возможен на сайте www.deagostini.by

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ЗАЗ-11055 «ТАВРИЯ»

DeAGOSTINI