**03-142 Татра 77, Tatra 77 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом фастбэк, мест 5-6, снаряженный вес 1.7 тн, двигатель V8 воздушного охлаждения сзади, 60 лс, 130 км/час, примерно 100 экз., Чехословакия 1934-35 г. в.**



*Из статьи «Татра с "семёрками" - легковой автомобиль Татра-77 / 87» на techno-story.ru.*

 «Татра» ...Автомобили этой марки всегда привлекали конструкторов, водителей, да и просто любителей автомобильной техники не только чисто внешней необычностью, но и конструктивными новинками, на которые всегда был так щедр чехословацкий завод в городе Копршивнице. Именно это предприятие стало и пионером серийного производства легковых автомобилей с обтекаемым кузовом, задним расположением силового агрегата, независимой подвеской всех колес и воздушным охлаждением двигателя.

 Проектирование и постройка опытных «татр» такой компоновки велись в обстановке строжайшей секретности. Главный конструктор завода Г. Ледвинка и ведущий конструктор новой модели А. Юбельаккер прекрасно знали, что многие фирмы проявляют интерес к аэродинамическим кузовам. Опытные образцы обтекаемых легковых автомобилей в 1931—1932 годах построили заводы «Виков» и «Шкода» в Чехословакии, «Майбах» в Германии, «Вуазен» во Франции, «Крайслер» в США, а самые первые экспериментальные автомобили «Дикси» и «Ауди» с такими кузовами экспонировались в 1923 году на Берлинской автомобильной выставке.

 Шестого марта 1934 года представители «Татры» пригласили журналистов на шоссе, ведущее из Праги в Карловы Вары, чтобы впервые показать новинку — аэродинамическую модель «77».

 Низкая машина с длинным килеватым хвостом производила странное впечатление. Без подножек, с утопленными в кузов дверными ручками и фарами. Очень короткий капот без привычного радиатора; сразу же после задней кромки переднего крыла — дверной проем; решетчатые воздухозаборники на месте задних боковых окон. В кузове отсутствовал привычный туннель карданного вала и «нарост» над коробкой передач; в широком салоне на двух сиденьях без труда размещались шесть человек.

 Место, которое традиционно принадлежало двигателю, занимали бензобак, аккумуляторы, запасное колесо. А сам мотор, объединенный в один блок с 4-ступенчатой коробкой передач и главной передачей, висел позади ведущих задних колес. Выбранная компоновка дала выигрыш в весе, позволила разместить пассажиров в более комфортабельной зоне, придала кузову удобообтекаемую форму.

 «Татра-77» казалась идеалом рационального подхода к компоновке автомобиля. Осенью 1934 года она вызвала фурор на Парижской и Лондонской автомобильных выставках. Эта модель стала катализатором, который, с одной стороны, подхлестнул инициативу заводов «Адлер», «Ганомаг», «Пежо», «Штейр», ведь те со второй половины 30-х годов также отдавали предпочтение обтекаемым кузовам. С другой стороны, пример «Татры» оказался заразительным для тех конструкторов, которые еще сомневались в возможности создания практичного заднемоторного автомобиля. Если в конце 30-х годов их насчитывались единицы, то в 40-е годы появились «Фольксваген» и «Порше», «Рено» и «Изотта-Фраскини».

 Но все это произошло позже, а в конце 1934 года «Татра» приступила к серийному выпуску заднемоторных машин первой в мире. Ледвинка секретничал недаром — почти одновременно малолитражную модель «130» с задним расположением двигателя запустил в производство немецкий завод «Даймлер — Бенц».

 Первые «Татры-77» обладали довольно высокой максимальной скоростью. При мощности двигателя 60 л. с. и массе 1700 кг они достигали 130—135 км/ч. В то же время скорость аналогичных по весу и мощности автомобилей с классической компоновкой и кузовом традиционной формы не превышала 115—120 км/ч.

 Однако «семьдесят седьмая», будучи очень быстроходной, отличалась плохой приемистостью — мал был запас мощности. В 1935 году увидела свет более мощная модификация — «Татра-77А» с 70-сильным мотором. Однако и у неё кузов с деревянным каркасом все же был тяжеловат. То же можно сказать и о двигателе.

 В 1937 году на смену модели «77А» пришла «87» (семерку сохранили в обозначении модели как «счастливую» цифру) с цельнометаллическим несущим кузовом, новым двигателем и множеством усовершенствований. Эта машина впервые была показана осенью 1937 года на автомобильной выставке в Праге. Двигатель по-прежнему был 8-цилиндровым, V-образным, с воздушным охлаждением. Но на этом его сходство с предшественником кончалось. Он получил алюминиевые головки с полусферической (как у гоночных автомобилей) камерой сгорания и распределительным валом, приводимым цепью. Отдельные чугунные цилиндры имели точеные ребра, за счет чего не только улучшалось охлаждение, но и снижалась масса. Два центробежных вентилятора подавали воздух к цилиндрам, а установленный в передней части машины масляный радиатор обеспечивал дополнительное охлаждение двигателя. Отлитый из магниевого сплава картер тоже в немалой степени способствовал снижению общей массы.

 Все это было очень существенно для «Татры». На задние колеса у машин с подобной компоновкой приходится значительная часть (около 65—67%) полной массы. На мокрой или обледенелой дороге автомобиль с такой чрезмерной нагрузкой ведущих колес склонен к заносу. Чтобы уменьшить этот фактор, целесообразно снизить массу самого тяжелого агрегата — двигателя и обеспечить оптимальные показатели управляемости за счет соответствующего выбора кинематики и характеристик подвески. «Татра-77» при движении на поворотах имела склонность к так называемой избыточной поворачиваемости — нежелательная «манера поведения». Естественно, чтобы ее улучшить, подвески «Татры-87» претерпели значительные изменения.

 Подвеска передних колес по схеме «качающихся полуосей» с поперечной рессорой уступила место двум расположенным одна над другой поперечным рессорам, концы которых одновременно играли роль поперечных рычагов. Сзади же взамен одной поперечной рессоры над «качающимися полуосями» Ледвинка поставил две расположенные под углом к продольной оси машины рессоры. Один конец каждой из них был связан с полуосью, а другой «защемлен» в основании кузова. Кинематика же новой независимой задней подвески была, выбрана так, что при движении на повороте наружное заднее колесо под действием нагрузки (а она пропорциональна центробежной силе) поворачивается в направлении движения машины, как бы упираясь боком в дорогу и оказывая таким образом дополнительное сопротивление возможному заносу. С этой же целью заводская инструкция рекомендовала поддерживать в шинах передних колес давление 1,2 атм, а в задних — целых 2,0 атм!

 Весь силовой агрегат (двигатель, 4-ступенчатая коробка передач и главная передача) крепился к кузову через резиновые блоки в трех точках. Любопытной особенностью главной передачи было то, что правую полуось несколько сместили относительно левой, вследствие чего база автомобиля справа и слева немного отличалась.

 Таких характерных особенностей у «Татры-87» можно найти много. Например, централизованная смазка узлов шасси. Нажатием на педаль (завод рекомендовал это делать каждые 200 км) смазка подавалась к деталям передней подвески, рулевого управления, осям педалей, шарнирам рычагов управления, втулкам задних рессор и приводу выключения сцепления.

 Теперь о фарах. Две из них выполняли обычные функции, а центральная третья (ее включали кнопкой на панели приборов) служила прожектором. Кстати, звуковой сигнал и стартер тоже включались кнопками на панели приборов, а в центре баранки находился декоративный выпуклый колпачок.

 Редкостью для конца 30-х годов были применявшиеся на «Татре-87» полнопоточный масляный фильтр, масляный радиатор, Замок рулевой колонки. До 1938 года у модели «87», как, впрочем, и на более ранних «татрах» моделей «77» и «77А», руль размещали справа (в Чехословакии до начала второй мировой войны было принято правостороннее движение транспорта).

 Когда фашистские войска оккупировали Чехословакию, область, где находится город Копршивнице, переименованный в Нессельсдорф, была присоединена к гитлеровскому рейху. Завод «Татра», включенный в состав концерна «Рингхофер», перевели на производство военной продукции.

 Шестого мая 1945 года советские войска освободили Копршивнице. Завод возобновил выпуск легковых машин — до конца года он изготовил 45 «Татр-87». **Один из этих автомобилей был подарен 20 августа 1945 года Советскому правительству делегацией профсоюза рабочих автомобильной промышленности Чехословакии.**

 Широкую известность машинам с маркой «Татра» и продукции предприятия, ставшего собственностью народа, принес в 1947 году пробег по Африке и Америке. В нем «Татра-87» показала высокую надежность и выносливость. Вообще она зарекомендовала себя на редкость долговечной. По данным московского клуба «Следопыты автомотостарины», в СССР было «на ходу» около двух десятков «татр» модели «87».

 В 1948 году машина получила новые передние крылья, иное оформление передней части кузова. Теперь все три фары были полностью утоплены в кузове, изменился бампер, утративший «клыки». Позже небольшое количество автомобилей этой модели, изготовленных для правительственных учреждений, получило измененное оформление хвостовой части, широкие бамперы и декоративную накладку на боковине кузова.

 Говоря о модификациях автомобилей «Татра-87», надо упомянуть и построенный в 1940 году опытный образец с кузовом «кабриолет».

 Вместе с «Татрой-87» увидела свет в 1937 году и ее младшая сестра, «Татра-97» (индекс «аэродинамических» машин «Татра» по-прежнему оканчивался на семерку). Она была унифицирована по многим деталям кузова, но имела расположенный сзади оппозитный 4-цилиндрозый двигатель воздушного охлаждения. Завод выпустил только 500 экземпляров этой модели — помешала фашистская оккупация страны. После освобождения Чехословакии заводские специалисты продолжили работу над обтекаемым автомобилем с 4-цилиндровым мотором. Усовершенствованная модель, опытные образцы которой были готовы в конце 1946 года, получила индекс «107» — снова семерка! (Позже серийному образцу присвоили индекс «600».)

 Подобно советской «Победе», новая «Татра-107» (или «Татра-600») имела «бескрылую» форму кузова. Заборники воздуха находились уже не по бокам хвостовой части, а на крыше. Заметно уменьшился в размерах характерный для обтекаемых «татр» тех лет «киль», а в независимой подвеске задних колес рессоры уступили место торсионам.

 Осенью 1947 года характеристики машины впервые были опубликованы в печати и вызвали такую сенсацию, что многие специалисты назвали «107-ю» новым «тайным» планом «Татры». Из игры слов родилось название, прочно укоренившееся за этой моделью, — «Татраплан».

 «Татрапланы» получили широкую известность — их импортировали многие страны, несколько сотен машин поступило и в СССР.

 Кроме модификации с открытым верхом, в 1949 году предприятие изготовило опытный образец машины «Т601» с двухдверным алюминиевым кузовом — спортивный «Татраплан» для участия в ралли «Монте-Карло». На базе узлов модели «600» был в 1950 году построен двухместный «Татраплан-Спорт» с форсированным до 80 л. с. двигателем. Этот автомобиль развивал скорость до 180 км/ч.

 «Татраплан-600» в последние годы выпуска получил модернизированный двигатель: с двумя карбюраторами взамен одного и с горизонтальным вентилятором вместо прежнего, вертикального, создававшего значительный шум. Мощность усовершенствованного варианта выросла с 52 до 55 л. с.

 На модели «600» заканчивается история «аэродинамического семейства» автомобилей «Татра». За ним последовали модели «603» и «613», которые дали начало новой линии развития легковых машин этой марки.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модель | 77 | 77А | 87 | 97 | 1С7 |
| Годы выпуска | 1934-35 | 1935-37 | 1937-50 | 1937-40 | 1948-51 |
| Кол-во изготовлен­ных машин | 105 | 150 | 3140 | 500 | 6100 |
| Число цилиндров | 8 | 8 | 8 | 4 | 4 |
| Рабочий объем, см3 | 2988 | 3395 | 2968 | 1759 | 1952 |
| Мощность, л. с. | 60 | 70 | 75 | 40 | 52 |
| Число об/мин | 3500 | 3500 | 3600 | 3500 | 4000 |
| База, мм | 3050 | 3050 | 2850 | 2570 | 2700 |
| Колея, мм: спереди, сзади | 1300 | 1300 | 1250 | 1250 | 1300 |
| Длина, мм | 5000 | 5000 | 4740 | 4540 | 4540 |
| Ширина, мм | 1650 | 1650 | 1670 | 1670 | 1670 |
| Высота, мм | 1420 | 1420 | 1500 | 1500 | 1520 |
| Размер шин. | 4,50-16 | 4,50 — 16 | 6,50 — 16 | 5,75 — 16 | 6,00-16 |
| Снаряженная мас­са, кг | 1700 | 1700 | 1370 | 1150 | 1180 |
| Скорость, км/ч | 130 | 145 | 160 | 130 | 130 |
| Расход топлива, л/100 км | 14 | 15 | 14 | 12 | 11 |
| Производитель | Závody Ringhoffer-Tatra a.s. до 1945 г. |  |