

Такая вот коммерция

Непростая история английской автомобилестроительной компании Morris Commercial Cars, Ltd.

http://www.off-road-drive.ru/archive/27/Takaya_vot_kommerciya



В очередной раз, как и в случае с Laffly, мы собираем информацию буквально по крупицам. Что мы знаем о машинах фирмы Morris Commercial Cars? Конечно, можно быстренько слетать в Лондон и, разгоняя туман, разыскать подходящий антикварный магазин. Думаю, там нетрудно разжиться достаточно подробной книжкой. Более того, при желании в Великобритании можно купить и оригинальные рекламные брошюры, и инструкции по эксплуатации и ремонту, и, в конце концов, встретиться со знатоками марки. Хорошо им там, в Лондоне... А тут мерзни на спецдорогах Дмитровского автополигона, стоя возле уникального артиллерийского тягача ([тема Morris-Commercial C8 см. на стр. 58](#)), мерзни и думай, где бы достать элементарную памятку водителя...

Я всегда считал, что англичане вообще очень странные люди, а английские автомобилестроители странные тем более... Вы только представьте себе: фирма, выпускавшая исключительно грузовики и армейские вездеходы, по совершенно непонятной причине с точки зрения современного английского языка, именуется Morris Commercial Cars, Ltd. То есть «Коммерческие легковые машины Морриса»... Кстати, некоторое время на эмблемах автомобилей Morris красовался девиз «Британские до мозга костей». Потом его решили убрать. Во-первых, эмблема стала меньше (экономия металла), а во-вторых, это самое «до костей» звучит, согласитесь, уж как-то слишком по-британски.

Пэр индустриальной революции



Уильям Моррис, видный предприниматель из Оксфорда, заработал первые деньги на ремонте и продаже велосипедов. Начал он свою трудовую деятельность в 1893 году, в возрасте 15 лет. Паренек бросил учебу, чтобы помочь слегка с астмой отцу. Уильям был настоящим фанатом велоспорта и довольно успешно выступал за городскую команду, за «синих». Насколько это способствовало продвижению паренька, судите по такому факту. В соседнем Кембридже за команду «half-blue», то есть «голубых», крутил педали один из основателей фирмы Rolls-Royce, почтенный Чарльз Роллс... Что же касается Уильяма Морриса, то он был сыном индустриальной революции XIX века. В те времена не принято было прятать активы в офшорах, и в 1913 году на свои первые заработанные капиталы Моррис построил легковой автомобиль Oxford (своего рода посвящение родному городу). Поставщиков компонентов для Oxford – завод White & Poppe (производство двигателей, карбюраторов и трансмиссий), мастерскую E.G. Wrigley and Co. (ковка осей) и других – Моррис знал еще по велосипедному бизнесу. И именно потому молодой Моррис позволял себе разговаривать с подрядчиками примерно в таком тоне: «Вы что там, с ума все походили, в вашем Ковентри? Пускать на карданные шарниры чугунное литье вместо фосфористой бронзы?!». Знали бы все эти мистеры Ригли, Регби, Поппы, с кем связались! Моррис увел у Питера Поппа талантливого специалиста Ганса Ландштата, который в итоге проработал на Уильяма Морриса целых 30 лет. Более того, впоследствии именно Моррис и Ландштат, запершись в каюте плывущего в Штаты роскошного лайнера «Мавритания», создали модель Morris Cowley, прозванную за округлый верхний бачок радиатора «бычьим носом». Получился настоящий бестселлер, продержавшийся в производстве с 1915 по 1939 год. Свое название эта модель получила в честь бывшего военного училища Каули, купленного Моррисом для своего первого сборочного предприятия. Именно на основе Cowley позднее будет построен и первый грузовичок Morris

Тем временем вчерашних партнеров Уильяма ожидали и другие сюрпризы... Поскольку Моррис решил выделить производство грузовиков в отдельное подразделение, то 4 февраля 1924 года он купил цеха бывшего субподрядчика E.G. Wrigley and Co. в Эддерли-Парк (Бирмингем). А филиал французской компании Hotchkiss в Ковентри, в войну выпускавший вооружение, был превращен в Morris Motors Ltd Engines. Как говорится, к черту подрядчиков! Подобным же образом Моррис заполучил производство радиаторов, карбюраторов и кузовов. В 1926 году Моррис приобретает дышащий на ладан автомобильный завод Wolseley. При этом в развитие компании Моррис вкладывает все свободные деньги, оставляя на семью лишь то количество денежных знаков, которое дает возможность чувствовать себя, как он сам выражается, «относительно счастливыми».

И этот путь был оценен по заслугам... В 1929 году Уильяма Морриса посвящают в рыцари. Почти одновременно он становится баронетом и почетным доктором Оксфордского университета. Но на этом восхождение не закончилось. В 1934 году Моррису пожалован титул барона, а в 1938-м – пэра и титул виконта Наффилдского из Наффилда в графстве Оксфорд.

Гордись этим



Вскоре под девизом: «Покупай британское и гордись этим» Уильям Моррис превращает свое предприятие во второе по величине в стране после манчестерского филиала [Ford](#). В 1922 году здесь было выпущено 7000 легковых и грузовых автомобилей марки Morris, и это количество с каждым годом только увеличивалось. В 1927-м в истории отделения Morris Commercial Cars происходит важное событие. Был запущен в серию грузовик с колесной формулой 6x4 – так называемое семейство D (грузоподъемность от 1,5 до 2 т). Большинство моделей Morris-Commercial по обыкновению времени обозначались литерами или их комбинациями: T (1926 год), R (1927 год), L (1928 год)... «Трехоску» создали по техническим требованиям военного департамента, и по сути она являлась машиной армейского назначения. Военные поначалу склонялись к полугусеничным автомобилям и активно приглядывался к опытам французов. Но трехосный Renault оказался лучше полугусеничного Citroen-Kegresse, и британцы решили отказаться от полугусеничного Morris. Впрочем, для повышения проходимости Morris Commercial D-type (он же Truck, 30 cwt) снабжался легкоъемными гусеницами, надевавшимися на задние колеса.

В основе трехосок семейства D лежало удлиненное гражданское шасси грузовика R-type (4x2), прозванного «чемпионом в среднем весе». Машина оснащалась 4-цилиндровым нижнеклапанным двигателем EB рабочим объемом 3519 см³ и мощностью 50 л.с. В одном картере с четырехступенчатой коробкой передач находился двухступенчатый планетарный демультпликатор. Задние ведущие мосты с червячными главными передачами были объединены в тележку, качавшуюся на трубчатой поперечине. Мосты подвешивались на паре перевернутых (так называемых кантилеверных) рессор с каждой стороны. Своеобразными ограничителями хода тележки выступали тяги, соединявшие собой каждый из мостов с поперечинами рамы. Тормоза с механическим приводом и вакуумным усилителем Dewandre действовали только на четыре задних колеса. Машина предлагалась в разных вариантах, в том числе с односкатной ошиновкой задних мостов (такие отправляли служить в Индию). Модификация TD представляла собой тяжелый легковой автомобиль штабного назначения (T – от слова Touring – разъездной), оснащенный двигателем типа Z. Это был первый мотор, разработанный инженерами Morris Commercial Cars самостоятельно. Двигатель рабочим объемом 2513 см³ имел четыре цилиндра. Похожая на нее, но уже с 4,3-литровой «шестеркой», машина именовалась 6D. Вероятно, цифра отражала число цилиндров под капотом. Всего таких машин было построено 25 штук.

Империя сэра Морриса



OPD.SU

Стройной системы индексации (хотя бы той, что использовалась в обозначении моделей Генри Фордом) у Морриса не наблюдалось. Как следствие сквозь буквы и цифры приходится фактически продираться. А вот еще один штрих к портрету самого Морриса (над маленькими странностями «британского Форда» тихонько посмеивались). Сэр Моррис, например, часто вскакивал по ночам, открывал книгу или брался что-то чертить. Когда глаза начинали слипаться, он засыпал, а затем мог опять подняться с постели. Так что вскоре он затребовал себе две спальни (пока почивал в одной, во второй прислуга успевала перестелить кровать заново). Но вернемся собственно к автомобилям Morris... В октябре 1933 года увидело свет новое трехосное семейство CD – буква «D» указывала на шасси от прежнего D-type. Что же касается буквы «C», то она «пришла» от коммерческой модели грузовика (4x2) C-type, от которой для трехосок нового поколения решено было перенять двигатель – рядную нижнеклапанную «шестерку» типа OH рабочим объемом 3485 см³ и мощностью 60 л.с. при 3000 об/мин. Правда, модификации CD, CDF и CDFW все еще оснащались прежним четырехцилиндровым мотором мощностью 55 л.с., хотя и с пятиступенчатыми коробками передач.

Выпуск модификации CDF с укороченным капотом и кабиной, «надвинутой» на двигатель (буква F означала Forward Control, «продвинутое вперед место водителя»), начался в 1934 году. Полукапотная компоновка позволяла увеличить размеры грузовой платформы и, что более важно для военной машины, улучшить обзорность. Тогда-то и возникла идея странного скошенного капота, позволявшего водителю лучше видеть передние габариты машины. Воплощение не заставило себя ждать: такой капот в 1935 году получил трехосный армейский грузовик Morris-Commercial CDSW с шестицилиндровым двигателем типа OH. Буква S (Six) указывала на число цилиндров, а W (Winch) – на наличие лебедки с собственным патентованным приводом от коробки передач, которую разработали Оливер Боден и Перси Роуз. (С подобной лебедкой мы познакомились на тесте Morris-Commercial C8 FAT. – Ред.)

Наряду с покатым капотом Morris-Commercial CDSW комплектовалась упрощенной кабиной (в военном ведомстве считали, что водитель должен сполна испытать все тяготы и лишения службы) с брезентовыми козырьком и фартуками вместо крыши и дверей. В войсках эти машины быстро окрестили фургончиками для получения пневмонии. Впрочем, на этой базе выпускались и модификации с более комфортабельной кабиной – это были машины второго выпуска (Mk II) 1939 года. Их использовали для буксировки легких 40-мм зениток Бофорса (так называемых Light AA Gun Bofors) и как машины инженерного назначения. Всего было выпущено около шести тысяч Morris-Commercial CDSW. После приобретения известного в Великобритании автозавода Wolseley в Бирмингеме публика заговорила об «империи сэра Морриса». Да и сам он теперь зажил на

широкую ногу. В обыкновение вошли роскошные морские круизы. Управляющим был нанят инженер Леонард Лорд. Моррис выделил ему неслыханное по тем временам жалование в 300 тыс. фунтов в год и поставил задачу переоборудовать его патриархальное и разношерстное хозяйство в современный производственный комплекс в стиле Детройта. К 1934 году заводы Морриса стали самыми современными не только по британским, но и по европейским меркам. И при этом из их ворот выходило 100 тысяч машин в год. Кстати, именно Леонарду Лорду принадлежит широко известный в узких кругах афоризм: «В одной компании не место двум лордам». По слухам, он был рожден после того, как Леонарду не удалось уговорить сэра Морриса взять его в долю «империи».

А теперь перейдем к главному: армейским машинам марки Morris-Commercial. Тем более что к середине 30-х уже было ясно, что мир неумолимо катится к очередной войне.

Загадки британской классификации

Надо сказать, что в те далекие годы в Соединенном Королевстве действовала довольно стройная система закупки военной техники. Машины делились на типы (А, В и С), заказываемые WO (War Office, Минобороны), технику для RAF (королевских ВВС), заказываемую Министерством авиации, и RN (Королевского флота), заказываемую Адмиралтейством. При этом в машины А-типа попадала любая бронетехника (неважно, гусеничная она или колесная). В-тип – транспортные средства без бронезащиты (все, начиная от мотоциклов и кончая автобусами). И, наконец, группа С объединяла всевозможную инженерную технику. Грузовые автомобили, используемые в сухопутных войсках (то есть заказываемые для British Army и Royal Army Service Corps), делились на четыре основных класса грузоподъемности: 8-cwt, 15cwt, 30-cwt, 60-cwt. Кстати, согласно британской армейской классификации, у нас на тесте побывала модель MorrisCommercial, попадающая в разряд «Truck, 15-cwt, 4x4».

А вообще в этих обозначениях разобраться очень непросто. И подобно тому как счастливый обладатель Morris-Commercial первым делом запасается дюймовыми ключами, приступив к написанию этой статьи, я положил у клавиатуры таблицы перевода английских мер в метрическую СИ. Нет, мало того, что эти снобы упорно ездят по другой стороне улицы, они еще умудрились сохранить систему измерений, от которой скулы сводит. Ни дать ни взять рудимент имперского сознания. Сокращение cwt обозначает единицу массы hundredweight, или центнер. Но это не совсем те центнеры, в коих у нас рапортовали о засыпке урожая в закрома Родины. В британском центнере не 100, а 50,8 кг. Пересчитываем... Получается, что в данном случае речь идет о машине грузоподъемностью 762 кг. Или 750, для удобства. Да, тут еще важно не спутать британский «хандредвейт», называемый «коротким», с американским «длинным» (последний равен 45,4 кг.).



«Английской артиллерии был дан приказ расстрелять по врагу весь боезапас, и ужасный огонь во многом способствовал подавлению противника. ... главная дорога с востока на запад была одно время забита средствами передвижения, и односторонний путь по ней был расчищен бульдозерами, которые сбросили машины в

канавы...»

Уинстон Черчилль о ходе отступления британской армии под Дюнкерком.
Май 1940 года.

«Всемирный грузовик»

Замечу, что большинство армейских моделей Morris-Commercial были заднеприводными, но при этом машины обладали приличной проходимостью. Их выручали грамотно подобранные передаточные отношения в трансмиссии, широкие шины с развитыми грунтозацепами и хорошие параметры геометрической проходимости. Самым многочисленным было семейство CS8 (конструктивно они были близки коммерческим грузовикам C-type). Буква S (Six) указывала на двигатель с шестью цилиндрами, а цифра 8 – на колесную базу, равную восьми футам. Прототип такого грузовика испытательный центр Минобороны в Фарнборо получил в сентябре 1934 года. Машина понравилась, и похожие грузовички начали строить не только британские компании Bedford, Commer, Fordson, Guy, Humber, но и канадские и австралийские отделения Chevrolet, Ford и Dodge (чья продукция по воле правительств была привязана не к американским, а к британским стандартам). Что же касается непосредственно Morris Commercial Cars, то эта компания выпустила 21 319 машин CS8. Поскольку в CS8 использовался двигатель от легкового автомобиля, во избежание неприятностей на карбюратор SU (фирма Skinner Union также была куплена сэром Моррисом) установили ограничитель оборотов. Этот особый пылезащищенный карбюратор с восходящим потоком не давал мотору раскручиваться выше 2650 об/мин. От четырехступенчатой коробки передач крутящий момент при помощи вала с так называемыми мягкими карданами (соединительными резиновыми сайлентблоками Leugub) передавался на заднюю ось с главной червячной парой 6,57:1.

Британский аналог Willys

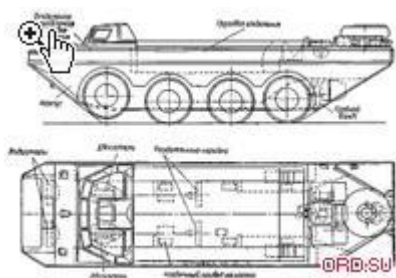
К сентябрю 1939 года военное ведомство Великобритании располагало 85 тысячами различных транспортных средств, в том числе 21 тысячей мотоциклов и 7 тысячами тягачей. Затем была эвакуация экспедиционного корпуса из Дюнкерка, обернувшаяся огромными потерями вооружения и техники. В итоге 250-тысячная армия вернулась в Великобританию почти обезоруженной, а немцам помимо всего прочего досталось около 40 тыс. автомобилей. Неудивительно, что в 1941-м на пропагандистских снимках ведомства Геббельса можно увидеть британские «Trucks, 15-cwt» среди русских равнин...

В 1942 году модели CS8 на смену пришла машина C4 с четырехцилиндровым двигателем (делать в военное время шестицилиндровые моторы становилось накладно). Кстати, с 1936 года выпускалась и уменьшенная, но конструктивно схожая модель PU (Personal Utility), попадающая под категорию «Truck, 8-cwt». Перемножим, получим грузоподъемность 406,4 кг. По сути это был британский аналог Willys. Ведь легендарный американец тоже относился к «Trucks». Как я уже сказал, Morris-Commercial PU очень многое роднило с моделью CS8. Например, поначалу она также оснащалась шестицилиндровым двигателем и трансмиссией от легкового Morris TwentyFive. Но при этом шасси было взято от выпускавшегося фирмой таксомотора. Примерно половина из 11 500 выпущенных PU была переоборудована в модификацию FFW (Fitted for wireless – «приспособленный под радиопередатчик»). Главной особенностью этих машин было наличие коробки отбора мощности для привода генератора. Кстати, похожие «Trucks, 8-cwt, 4x2» выпускали и другие фирмы, например, Humber и Fordson.

«Квадрик»

И все же остается вопрос: как этим заднеприводным машинам удавалось не зарываться в зыбкий песок Северной Африки и не вязнуть в распутицу на Восточном фронте? Тем более что на их базе даже делали достаточно необычные (с центральным расположением силового агрегата), но опять же заднеприводные броневики. Ответ до банального прост: зарывались и вязли... Именно по этой причине в 1940–1941 годах была изготовлена примерно тысяча полноприводных автомобилей PU 8/4. Они оснащались знакомым еще по трехоске D-типе четырехцилиндровым нижневальным двигателем рабочим объемом 3519 см³. Но за счет изменения профиля кулачков распредвала его мощность удалось поднять до 70 л.с. при 3000 об/мин. Тот же форсированный двигатель решили использовать и на полноприводной модели C8 (ей предстояло заменить CS8 и C4). Особенностью машины стал подрамник кабины, соединенный с основной рамой через сайлент-блоки и поперечную тягу. По задумке, подрамник призван был уменьшить влияние массы силового агрегата и кабины на рулевой механизм при вертикальных нагрузках. Выпуск нового вездехода начался в ноябре 1944 года. Наибольшую известность получили его версии FAT (Field artillery tractor, «тягач полевой артиллерии»), оснащенные мощной лебедкой (усилие до 4 т) и кузовами специальной конструкции. В войсках их еще называли Quad, то есть «квадрик». Именно машина версии Mk III с так называемым кузовом №5 (таких сделали всего-навсего 1500 штук) побывала у нас на тесте.

Учитесь плавать



С приходом американской помощи в военном министерстве Великобритании вновь встает вопрос о высадке на континент. По признанию премьер-министра Уинстона Черчилля, страна испытывала острую нехватку десантных средств. Создать их и поручается автомобильным заводам. Так, например, инженер Алек Иссигонис, в будущем прославившийся знаменитой малолитражкой Morris Mini, строит крошечную амфибию размером чуть больше корыта. А в отделении Morris Commercial Cars начато производство автомобиля с колесной формулой 8x8 и бортовым приводом от отдельных двигателей. Ее разработал инженер Чарльз Бартон из фирмы Thornycroft. Поворот машины осуществляется уменьшением оборотов одного из двигателей. Упругие элементы в подвеске отсутствуют. Более того, передняя ось приподнята над остальными, чтобы облегчить машине, названной Terrapine, выход на побережье. Первый образец имел достаточно скромные размеры. Двигатели располагались строго в середине водоизмещающего корпуса, чтобы не нарушить центровку машины на плаву. Тем не менее в Эддерли-Парк было выпущено 500 таких машин! В 1944 году развитием «водоплавающей» темы стала амфибия Terrapine Mk II. Длина машины составляла почти 10 м, а снаряженная масса равнялась 11,5 тонны. Двигатели были смещены вперед (между ними и располагалось место водителя), тем самым освобождая большую площадку для груза. Неизвестно, получила ли советская сторона в рамках программы ленд-лиза образец этой амфибии, однако, если судить по документам, у нас в стране ее конструкцию достаточно пристально изучали...

Вообще же, если судить по свежим работам, посвященным союзнической помощи в годы Второй мировой войны, машины Morris Commercial в СССР не поставлялись. Возможно, они были настолько хороши, что англичане предпочитали оставлять их себе. Но при этом на них успешно передвигались канадские и австралийские части (правда, тут речь идет скорее не о союзниках, а о доминионах британской короны). И все же, думаю, что Советская армия не брала их по другой причине: большинство грузовиков Morris не имело переднего ведущего моста.

Тема закрыта

Сразу после того как смолкли залпы Второй мировой, военная тема на заводе Morris Commercial Cars была фактически закрыта. После войны появилась единственная адресованная армии разработка – грузовик MRA1 (4x4) грузоподъемностью 1 т. Этот автомобиль оснащался шестицилиндровым 72-сильным двигателем рабочим объемом 4196 см³, четырехступенчатой коробкой передач и двухступенчатой раздаточной коробкой. Всего до 1956 года было изготовлено 4010 единиц (армейское обозначение машины FV-16101) с бортовым тентованным кузовом и 1614 грузовиков с кузовами-цистернами (FV-16102) емкостью 200 галлонов (900 л). А тем временем в попытке сохранить неумолимо ускользающее влияние в послевоенном мире Великобритания раздала военную технику и снаряжение Голландии, Дании и другим европейским странам.

Но все тщетно: наступала эра американских автомобилей. В 1952 году некогда непримиримые конкуренты Morris и Austin (именно к Герберту Остину, не договорившись о доле с сэром Моррисом, ушел Леонард Лорд) объединились в British Motors Corporation. В 1956 году прекратило существование отделение Morris Commercial Cars, Ltd. Отныне грузовики Morris и Austin стали похожи, как близнецы. Что же касается «империи» сэра Морриса (Nuffield Organization), то в новых экономических реалиях она таяла буквально на глазах. При этом сам виконт Уильям Моррис в 1954 году отошел от дел и удалился в свое поместье Наффилд. Умер он в 1963-м в возрасте 84 лет. А в 1968 году в корпорацию ВМС влилось предприятие Leyland, и ее название увеличилось на одну букву – BLMC. И вскоре выпуск грузовых моделей Morris и Austin прекратили за ненадобностью – ассортимент новоприобретенной фирмы с лихвой покрывал спрос.

В материале использованы иллюстрации с интернет-ресурсов www.WarWheels.net (Dennis Trowbridge), www.oldclassicar.co.uk, www.geocities.com, www.armyvehicles.dk www.clash-of-steel.co.uk

текст: Денис ОРЛОВ

фото: из архива автора