

Автомобили Marmon-Herrington

После окончания Второй мировой войны полно-приводные автомобили превратились в массовое и общедоступное транспортное средство. В предвоенный период автомобили этого типа выпускались в основном для военных нужд, а если и предлагались для коммерческих целей, то в очень ограниченном количестве и по высокой цене. Тем не менее, в те годы нашёлся автопроизводитель, который смог создать первые общедоступные автомобили-вездеходы — им стала американская компания Marmon-Herrington. А, кроме того, за свою историю она выпускала полно-приводные грузовики, автобусы, троллейбусы, магистральные седельные тягачи, пожарные машины, гусеничные военные тягачи, бронеавтомобили и даже танки!

Компания Marmon-Herrington Company, Inc. была основана в марте 1931 г в г Индианаполисе (штат Индиана) Артуром Херрингтоном (1891—1970) и Уолтером Мармоном (1872—1940). Мармон был одним из руководителей в семейной компании Marmon Motor Car Company, выпускавшей высококачественные легковые автомобили. Биография же Херрингтона была более богатой: поначалу он был инженером в мотоциклетной компании Harley-Davidson, затем воевал в Первой мировой и, наконец, в 1920-х гг принимал участие в разработках полноприводных военных автомобилей, которые велись в Квартирмейстерском депо армии США в Форте Хола-бурд (штат Мэриленд). В ходе разработок, при непосредственном участии Херрингтона, было создано несколько типов грузовиков с колёсными формулами 4x4, 6x4 и 6x6, которые армия США планировала строить для себя своими силами. Но тут вмешались автомобильные промышленники, которые усмотрели в этом нарушение «священных» принципов свободы предпринимательства, и выпуск этих машин ограничился лишь постройкой опытных образцов в 1929—1932 гг. В результате такой неопределённости Херрингтон ушёл из проекта и уволился из армии в звании полковника. Таким образом, интересы Мармона и Херрингтона совпали: первый хотел заняться выпуском иной продукции, т.к. сбыт шикарных легковых автомобилей во времена Великой депрессии оставлял желать лучшего, а второй — стать автомобильным промышленником, чтобы начать выпуск полно-приводных грузовиков собственной разработки.

Вновь образованное предприятие разместилось в цехах компании Marmon и на начальном этапе было скорее отделением этой компании. В 1931 г появились первые автомобили марки Marmon-Herrington — 33 топливозаправщика модели T-1 типа 4x4 для воздушного корпуса армии США (так до 1941 г назывались американские ВВС). Ведущие мосты этих машин были собственного производства. Начиная с первого года существования покупателям предлагались автомобили только очень высокого качества изготовления.

В 1932 г был начат выпуск грузовиков серии «ТН», ставших одними из самых известных машин этой марки. Первые четыре грузовика модели ТН320-6 с колёсной формулой 6x6, один из которых был седельным тягачом, перевозили трубы на строительстве нефтепровода из Киркука (Ирак) до Хайфы (Палестина). Помимо прицепа-ропуса или полуприцепа, эти машины дополнительно могли буксировать трёхосный прицеп, что позволяло перевозить груз суммарным весом в 40 т. Грузовики оснащались одним из самых мощных в то время бензиновых двигателей — 185-сильными Hercules.

Другой новинкой 1932 г стал полно-приводный двухосный грузовик модели Т1_30 класса 2 т, являющийся как бы уменьшенной копией грузовиков серии «ТН». В этом же году в Швеции машина демонстрировалась представителям армии Персии (так до 1935 г назывался Иран).

В 1933 г увидели свет несколько новых моделей, созданных для военных целей. В их число входили 2-тонная модель А10 (4x4), 3—3,5-тонная А30S4 (4x4), 2,5-тонная ТЛ29-6 (6x6) и 6-тонная Т301-6 (6x6). Машины моделей А10, ТЛ29-6 и Т301-6 были переданы для испытаний в армию США, а автомобили А30S4 в вариантах артиллерийского тягача и автомобиля для разведки отправили в армию Персии. В этом же году армия и воздушный корпус армии США получили первые трёхосные машины серии «ТН» со спец-кузовами.

В 1933 г, в самый тяжёлый период Великой депрессии, компания Marmon Motor Car Co. прекратила свою деятельность и Marmon-Herrington Co., став её наследницей, теперь могла распоряжаться всеми производственными площадями.

В этом же году для компании Naim Transport были построены два седельных тягача, предназначенных для работы на трассе Дамаск—Багдад, которая проходила через Сирийскую пустыню. Это был тягач модели THD315-6 (6x6), предназначенный для буксировки двухосного пассажирского полуприцепа, и тягач модели THD3154 (4x4) для буксировки грузового двухосного полуприцепа с кузовом типа «фургон». Машина, предназначенная для пассажирского автопоезда, имела кабину обтекаемой формы, оснащённую спальным местом. Забегая вперёд добавим, что со временем этот автомобиль переделали в двухосный, а с началом Второй мировой войны пассажирский автопоезд реквизируют для своих нужд Королевские воздушные силы Великобритании. Оба тягача были оснащены дизельными двигателями Hercules мощностью 176 л.с. В то время дизельные грузовики были достаточно редким явлением — например, в 1933 г в США их было построено всего 150 шт.

В 1934 г был заключён контракт на поставку для армии Персии 30 трёхосных автомобилей модели A30-6 в вариантах грузовика и артиллерийского тягача, которые попали в варану назначения в следующем году.

Производственная программа компании для рынка коммерческих автомобилей в начале 1935 г включала две серии полно-приводных грузовиков — «А» и «ТН». В серию «А» входили двухосные машины моделей А10, А20, А30, А40 и А50 грузоподъёмностью от 1,5 до 4,5 т. Серия «ТН» включала в себя двухосные модели ТН3004, ТН3104, ТН3154 и ТН320-4 грузоподъёмностью от 4,5 до 9 т. Последние три модели имели трёхосные варианты (обозначались приставкой индекса «-6») грузоподъёмностью от 10 до 18 т. По желанию заказчика автомобили серии «ТН» могли оснащаться дизельными двигателями.

Автомобили Marmon-Herrington выпускались в ограниченном количестве и вследствие этого имели высокую стоимость. Кроме того, рынок тяжёлых полно-приводных автомобилей был ограничен, а крупных заказов от армии США (на которые компания очень рассчитывала) так и не последовало. Для увеличения сбыта требовалось найти какое-то решение, и в 1935 г оно было найдено. Уолтер Мармон (который по совместительству был продавцом автомобилей Ford в Индианаполисе) предложил оснастить полным приводом один из самых массовых грузовиков тех лет — полутоннажный Ford. Таким образом, компания Marmon-Herrington входила в сектор легких грузовиков, где объёмы продаж были намного выше, а компания Ford, не прилагая никаких усилий, расширяла область применения своих автомобилей. Забегая вперёд, отметим, что в американской производственной программе Ford Motor первый трёхосный грузовик появился лишь в 1954 г, а полно-приводные автомобили гражданского назначения — в 1959 г. Переделка автомобиля заключалась в установке переднего ведущего моста и раздаточной коробки с подрамником. Во время этого процесса кабина демонтировалась. Поначалу Херрингтон был против этой идеи, но потом, увидев первые результаты, поддержал. Переделанный полутоннажный грузовик Ford 51 был продемонстрирован представителям компании Ford, после чего проект получил «высочайшее» одобрение Генри Форда и сотрудничество началось.

Согласно технической литературе и проспектам компании тех лет автомобили Ford, переделанные в полно-приводные, носили марку Marmon-Herrington и имели специально разработанную систему индексов для обозначения моделей. Однако в исторической автомобильной литературе встречаются названия как Marmon-Herrington, так и Ford/Marmon-Herrington или даже Ford (далее индекс модели)/МН. На капоте автомобиля несли фирменную табличку Marmon-Herrington (вначале в виде треугольника с названием, с 1938 г — в виде овала с логотипом), а на заводской табличке имелась надпись «Ford converted to All-Wheel Drive by Marmon-Herrington Company Inc», т.е. Ford, переделанный в полноприводный компанией Marmon-Herrington.

Полутоннажная модель 1935 г получила обозначение B54x4. Стоимость грузовика составляла 1295 долл., что было на 1055 долл. меньше чем цена самого дешёвого грузовика компании оригинальной разработки — модели А10. С этого момента и до начала 1960-х гг. компания Marmon-Herrington являлась официальным изготовителем полноприводных вариантов автомобилей Ford. Помимо продаж на рынке коммерческих автомобилей, начались поставки этих машин в вооружённые силы США и дела компании пошли в гору.

Одновременно было прекращено производство задних мостов, а на автомобили собственной конструкции теперь стали устанавливать передние ведущие мосты, выпускаемые в кооперации с компаниями Timken и Wisconsin.

В 1935 г, для продвижения своих «бюджетных» вездеходов в Канаде, Marmon-Herrington основала в г Уинсор компанию Canadian Traction, официально не являвшуюся её филиалом. Новое

предприятие переделывало в полноприводные машины грузовые автомобили, которые выпускались в том же городе отделением Ford Motor Co. of Canada. В том же 1935 г был построен 6-тонный грузовик модели TL31-6 типа 6x6, созданный для армии США. Его шасси послужило базой для эвакуационной машины M1 с неполноповоротной стрелой. В 1936 модельном году семейство «В», созданное на основе грузовиков Ford, расширилось. Модель Ford 51 имела всего два варианта базы—3327 и 3988 мм. Полно-приводные варианты длиннобазных грузовиков получили обозначение **В6-4x4** (эта закономерность в обозначениях полноприводных вариантов на основе Ford с короткой и длинной базой сохранилась до 1952 г). Одновременно к ним добавились и трёхосные варианты моделей В5 и В6, которые могли иметь исполнение 6x4 или 6x6 (обозначались как В5-6x4 и т.п.). Двухосные модели имели полную массу до 6 т, трёхосные — до 10 т.

Надо сказать, что Херрингтон часто проводил время в разъездах и встречался с потенциальными потребителями машин своей компании. Однажды он узнал о предложении военных построить лёгкий полноприводный вездеход. Такая машина была создана в июле 1936 г на основе полу-тонного грузовика Ford. В сентябре того же года автомобиль прошёл испытания в штате Техас, а до конца года его продемонстрировали бельгийским военным. Полу-тонная модель получила индекс LD14 (до 1952 г у машин этого класса в обозначении менялось только число) и с этих пор компания могла предложить заказчикам ещё более лёгкие и доступные полно-приводные машины. Этот автомобиль, который в 1943 г называли «дедушкой джипа», без сомнения стал эталоном для подражания. Его можно рассматривать как предшественника «джипов» и машин Dodge серии Weapons Carrier

В 1936 г в производственной программе компании появилась серия грузовиков собственной разработки, которая также обозначалась как «В».

В отличие от полно-приводных вариантов моделей Ford цифровой индекс в обозначении этой серии был двузначным. В серию входили двухосные полно-приводные модели от В10-4 до В80-4 грузоподъёмностью от 2 до 9 т, а также трёхосные — В40-6,

В70-6 и В80-6 грузоподъёмностью от 7 до 14 т. При этом некоторые тяжёлые модели могли оснащаться дизельными двигателями. Машины этой серии получили новую кабину с наклонным лобовым стеклом. В серию «ТН» теперь входили только новые тяжёлые модели ТН415 и ТН420 грузоподъёмностью 7—10 т (у вариантов типа 4x4) и 14—20 т (у вариантов типа 6x6). По заказу покупателей дизельными двигателями могли оснащаться и они.

В 1936 г. по заказу компании Chrysler была оснащена полным приводом партия грузовиков Dodge. Эти машины предназначались для поставки в армию Аргентины и стали первыми, после Ford, автомобилями другого изготовителя, которые компания оснастила полным приводом. Другими новинками этого года стали опытные образцы полугусеничных грузовиков Т9 и Т9Е1, созданные для армии США на базе полутонного грузовика Ford. Тогда же в воздушный корпус армии США была отправлена последняя партия трёхосных грузовиков ТН315-6 класса 7,5 т (по армейской классификации) в исполнении аэродромных эвакуационных машин.

На базе грузовиков Ford 1937 модельного года (который в США традиционно начинается 1 октября предыдущего календарного года) были созданы новые полноприводные автомобили, которые стали обозначаться как серия «С» (модели С5 и С6). Впоследствии серии машин, созданных на базе полутонных грузовиков Ford, менялись ежегодно. Трёхосные полноприводные машины этой серии поставлялись в части национальной гвардии и морской пехоты США.

Машины собственной разработки серии «В» выпускались недолго и в 1937 г. уступили место грузовикам новой серии «С», куда входили модели от СЮ до С80, которые внешне и конструктивно практически не отличались от машин предыдущего года выпуска. На некоторые модели серии «С» могли устанавливаться дизельные двигатели. В серии «ТН» выпускались модели ТН515 и ТН520, которые также были похожи на своих предшественников.

В этом же году на базе полутонного грузовика Ford 1937 модельного года были созданы усовершенствованные варианты полугусеничных автомобилей Т9 и Т9Е1, различавшиеся конструкцией гусеничной ходовой части. Модель Т9 была принята на вооружение армии США, после чего получила обозначение М2. Несколько позднее конструкция гусеничного движителя этой машины была заимствована для создания ходовой части знаменитых полугусеничных бронетранспортеров М2/М3 Half-Track.

В октябре 1937 г у компании Cord был приобретен завод в г Индианаполисе, на котором ранее

собирали легковые автомобили знаменитой марки Duesenberg. После этого всё производство компании Marmon-Herrington было перенесено на новые площади.

В конце 1937 г появилась полутонная модель LD2-4, созданная на базе легкого грузовика Ford 1938 модельного года и оснащённая гидравлическими тормозами. Интересно отметить, что автомобили Ford получили гидравлические тормоза только в 1939 г. С этого периода и до 1948 г компания предлагала также полноприводные варианты легковых автомобилей Ford и их коммерческих модификаций, которые тоже обозначались как модели LD.

В 1938 модельном году серию «С» на базе автомобилей Ford сменила серия «Е» (типа 4x4 и 6x6) капотной и, впервые, бескапотной компоновки, но автомобили серий «С» и «ТН» выпускались без изменений. Несколько позднее появилась полно-приводная модель OT2-4, созданная на базе однотонного автомобиля Ford 81Y

В 1938 г произошёл любопытный факт, упомянутый в проспекте компании за 1944 г., а затем подхваченный некоторыми автомобильными историками. По информации компании, в СССР через организацию «Технопромимпорт» был отправлен самосвал на базе модели С30-6 (6x6) класса 6—8 т. Интерес наших специалистов к этой машине вполне понятен — компания Marmon-Herrington в этот период выпускала технически передовые полно-приводные автомобили, которые свободно продавались всем желающим. Дальнейшую судьбу этого автомобиля в нашей стране ещё предстоит выяснить.

В 1939 модельном году, в связи с традиционной ежегодной сменой модельного ряда компании Ford, увидели свет новые автомобили: полу-тонная модель LD3-4, грузовики серии «F», а также их варианты «FF» с увеличенной мощностью двигателя. Весьма необычным представителем серии «F» была модель F5MB-4, предназначенная для езды по заболоченной местности и оснащённая колёсами очень большого диаметра. Для серий «С» и «ТН» это был последний год выпуска. Нужно отметить, что дизельной трёхосной модели THD520-6 (6x6, мощность 176 л.с., грузоподъёмность — 17—20 т) принадлежали «лавры» самого дорогого серийного грузовика США того времени — его стоимость в 1939 г составляла 18400 долл. Даже гигантский трёхосный самосвал Hug 99MA грузоподъёмностью 24 т стоил в то время «всего лишь» 15266 долл.

В 1939 г на основе разработок Marmon-Herrington канадское отделение компании Ford начало выпуск передних ведущих мостов для военных автомобилей семейства CMR. С этого же года комплекты для полного привода поставлялись в австралийский филиал Ford Motor Co. of Australia, где ими оснащались грузовые автомобили, которые в виде комплектов поступали из канадского отделения Ford. Марку Marmon-Herrington эти автомобили не носили, но имели на капотах таблички с логотипом компании, из-за чего в литературе они получили название Ford/ Marmon-Herrington. Эти машины с колёсными формулами 4x4 и 6x6 строились для армии Австралии до 1942 г.

В 1940 модельном году на базе автомобилей Ford выпускались полноприводные модели LD4-4, OT3-4 (у однотонных машин до 1947 г также менялось только число в индексе модели), а также грузовики серий «Н» и «НН» (машины серии «НН» имели более мощный двигатель). Автомобили серий «С» и «ТН» сменили грузовики новой единой серии «DSD», куда входили модели от DSD100-4 (4x4) грузоподъёмностью 2,5 т до DSD1000-6 (6x6) грузоподъёмностью 20 т. Машины, оснащённые дизельными двигателями, имели аббревиатуру «DDSD». Первоначально автомобили этой серии имели кабины, капот и оперение как у машин предыдущего выпуска, но несколько позднее они получили кабину нового типа — с более высоким верхом и центральной стойкой лобового стекла. В 1940 г партия трёхосных моделей DSD400-6 и DSD800-6 (последняя — с кабиной нового типа) была отправлена в Иран. Это были последние военные автомобили Marmon-Herrington для иранской армии. Для армии Нидерландов на базе легкового автомобиля Ford была создана модель MGT с задним приводом, предназначенная для установки зенитного пулемета. Осенью 1940 г компания Ford в очередной раз обновила свой модельный ряд и Marmon-Herrington представила полно-приводные варианты её автомобилей 1941 модельного года — лёгкие грузовики LD5-4 и OT4-4, а также более тяжёлые модели серий «J» и «JJ».

7 декабря 1941 г. Соединенные Штаты вступили в войну и экономика стала перестраиваться на выполнение военных заказов. В связи с этим автомобили 1942 модельного года стали последними американскими гражданскими автомобилями военного периода. На базе коммерческих автомобилей Ford 1942 г., которые выпускались до 10 февраля, были созданы машины моделей LD6-4, OT5-4, а также серий «M» и «MM». В вооруженных силах США во время войны машины этого типа (да и более ранние модели) в качестве тактических транспортных средств не

применялись, но зато активно служили там, где стандартные армейские грузовики использовать было нерентабельно (они были нужны в строевых частях) — в тыловых и инженерных подразделениях. Кроме этого они были базой для монтажа различных специальных надстроек. Например, на специальном шасси модели KMM5-4 монтировалось шнекороторное снегоуборочное оборудование. Эти снегоуборщики несли службу на аэродромах ВВС США и Великобритании. Несколько сотен полно-приводных вариантов автомобилей Ford применялось при строительстве стратегической трассы Аляска—Канада в 1942 г.

В феврале 1942 г. была окончена постройка лёгкой плавающей амфибии QMC-4 (4x4), созданной на базе джипа (некоторые источники указывают, что это был Willys MA). В сравнительных испытаниях в апреле того же года амфибия оказалась хуже, чем её конкурент — аналогичная машина компании Ford. Победителя испытаний выбрали для серийного производства и в сентябре 1942 г амфибию компании Ford после доработки стали выпускать под обозначением Ford GPA. В кон. 1941 — нач. 1942 гг. в СССР была поставлена партия из 500 двухосных полно-приводных грузовиков Marmon-Herrington HН6СОЕ-41940 модельного года с кабиной над двигателем и бортовой платформой. Такое запоздалое прибытие объяснить трудно, но видимо эти машины ранее предназначались для какого-то другого государства, возможно Румынии. На московском заводе «Компрессор» на их шасси были смонтированы пусковые установки гвардейских реактивных минометов БМ-13. Благодаря снимкам польского военного фотографа Йозефа Рыбицки облик этих машин сейчас хорошо известен.

К 1942 г., по утверждению всё того же проспекта компании за 1944 г., относится поставка в СССР эвакуационной машины (или их партии) на шасси модели DSD600-6, хотя в списках поставок ленд-лиза о подобной технике упоминания нет. Эта загадочная история требует дальнейшего изучения. 1942 г. является последним годом выпуска автомобилей серии «DSD». После этого компания уже никогда не строила грузовых автомобилей грузоподъёмностью 14 т и выше. В период с начала 1943 г по апрель 1944 г. из-за серийного выпуска лёгкого авиадесантного танка M22 Locust (Саранча) автомобильная продукция не изготавливалась.

В апреле 1944 г компания снова вернулась к выпуску автомобильной продукции, подключившись к сборке 5-тонного седельного тягача International H-542-11 (4x2), который также имел армейское обозначение M426. В 1944—1945 гг. было выпущено 3200 тягачей этого типа. В 1945 г компания подключилась к сборке военных двухосных полно-приводных седельных тягачей Autocar U-7144T класса 5—6 т с кабиной над двигателем.

На завершающем этапе войны руководство компании стало осознавать, что время их лидерства на рынке полно-приводных автомобилей подошло к концу. За годы войны выпуск полно-приводных автомобилей освоили практически все значимые автопроизводители. К тому же на вторичный рынок рано или поздно должны были хлынуть многие тысячи автомобилей-вездеходов из излишков армии США, что неизменно снизит продажи новых машин такого типа. В итоге, к 1945 г компания начала обновление производственной программы и представила несколько новых автомобилей собственной разработки.

В их числе был совершенно не типичный для машин этой марки переднеприводный развозной фургон, названный Delivg-AII и оснащённый бензиновым двигателем от джипа Willys MB. Официально серийный выпуск его первого варианта, модели DVL-1 с тремя размерами базы, был начат в октябре 1945 г Однако из-за отсутствия комплектующих к его изготовлению фактически приступили лишь в середине следующего года. В

1946 г компания получила заказы на 2000 фургонов, хотя предполагается, что реально было построено лишь несколько сотен машин. В 1948 г модель DVL-1 заменили моделью DVL-4, которая находилась в производственной программе до 1955 г

Другими новинками 1945 г стали полноприводный грузовик модели MH440 и его более тяжёлый и мощный вариант MH555, которые выпускались в исполнениях 4x4 и 6x6 до 1951 г Автомобили имели кабину как у машин серии «DSD» позднего выпуска, оперение новоготипа и оснащались бензиновыми двигателями Hercules мощностью 118 и 131 л.с. соответственно. Полный вес самой тяжёлой модели, трёхосной MH555-6, составлял 19 т. На базе грузовиков Ford 1945 модельного года предлагались автомобили обновленной серии «СММ», а позднее возобновилось производство моделей LD6-4 и OT5-4, которое продолжалось до 1948 г

Совершенно новым типом продукции компании стали троллейбусы. Для их производства к сентябрю 1945 г. было основано новое отделение Transit Equipment Division. В конце октября 1946

п первая партия машин модели ТС-44 была передана компании Indianapolis Railway. За время своего существования отделение выпускало троллейбусы моделей ТС-40 (1948), ТС-44 (1946-1955), ТС-48 (1947-1955), ТС-49 (1950-1955) и ТС-50 (1951-1955), внешне отличавшихся друг от друга, главным образом, длиной корпуса, шириной дверей и количеством окон. Цифры в индексе модели обозначали число посадочных мест. Троллейбусы Marmon-Herrington работали на линиях 18 американских городов (некоторые до конца 1970-х гг), а также поставлялись на экспорт в Канаду, Колумбию и Пуэрто-Рико. Всего в 1946— 1955 гг было выпущено свыше 1500 машин. Модели ТС-44, ТС-48 и ТС-50 числились в производственной программе компании и в 1956 г, но заказов на них не поступило — рынок троллейбусов в США к этому времени находился в глубоком упадке. В марте 1956 г права на выпуск троллейбусов Marmon-Herrington были переданы бразильской компании Grassi из г Сан-Паулу.

<http://cars-repaer.ru/stati/neus107.html>