

«ПОЛНЫЙ ПРИВОД»

Kurogane Type 95

Эта японская разработка – один из первых в мире полноприводных автомобилей, запущенных в серийное производство. Похожая советская конструкция – штабной автомобиль и легкий тягач ГАЗ-61 появился в 1938 году (а в серию был запущен и того позже – в 1940 году), британский легкий бронев-автомобиль Daimler Dingo – в 1939 году, знаменитые впоследствии американские джипы – в 1941 году, а германский Volkswagen Schwimmwagen – только в 1942 году. Вообще японская императорская армия (ИJA) использовала в войсках гражданские слегка адаптированные для полевых условий машины, но из любых правил и традиций, как известно, бывают и исключения. А в нашем конкретном случае появление «Йонки» (так часто называли в армии и флоте Kurogane Type 95, что в переводе с японского означает в том числе и «полный привод». – **Прим. авт.**) было напрямую связано с мотоциклами...

Впервые они появились в императорской армии еще во время Великой войны, когда Япония, находясь в составе Антанты, без шума аннексировала германские колонии в Юго-Восточной Азии. Завозилась мототехника преимущественно из США, а мотоциклы Harley-Davidson вообще стали на японских островах хитом продаж. В немалой степени этому поспособствовало разрушительное «землетрясение

канто» 1 сентября 1923 года. Инфраструктура Японии была практически уничтожена. А «Харлеи» довольно уверенно двигались по бездорожью. В 20-х годах эти мотоциклы официально поставлялись в японскую полицию, армию, флот и даже личную гвардию императора. Последняя заказала 30 мотоциклов с колясками, чтобы сопровождать кортеж микадо во время торжественных церемониальных выездов. У 15 мотоциклов коляски были установлены слева, а у остальных 15 – справа. Сами коляски были доработаны таким образом, чтобы позволить охране быстро покинуть их в случае чрезвычайной ситуации.

Продажи на японском рынке были настолько высоки (около 2 тысяч единиц в год), что Harley-Davidson (даже в «ревушие 20-е» терпевший убытки на американском рынке вследствие конкуренции с дешевыми автомобилями класса Ford-T) развернул целую сеть дилеров, агентов по продажам и поставщиков запчастей, работавших под эгидой компании Harley-Davidson Sales Company of Japan (дословно – компания по продажам «Харлей-Девидсон» в Японии).

Но в 1929 году наступил мировой финансовый, а потом и экономический кризисы. Во многих странах он проходил по-разному, но не обошел сторо-



Восстановленный полноприводной автомобиль Kurogane 95 Model 3. Эта машина выпуска 1939 года была случайно обнаружена в ремонтной мастерской в Киото в 2013 году, отреставрирована и отправлена в японский военный музей.



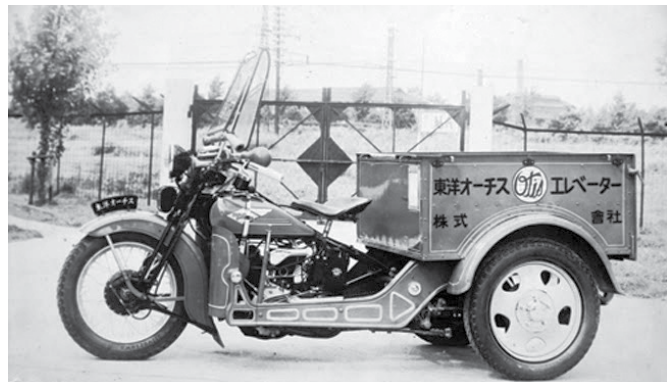
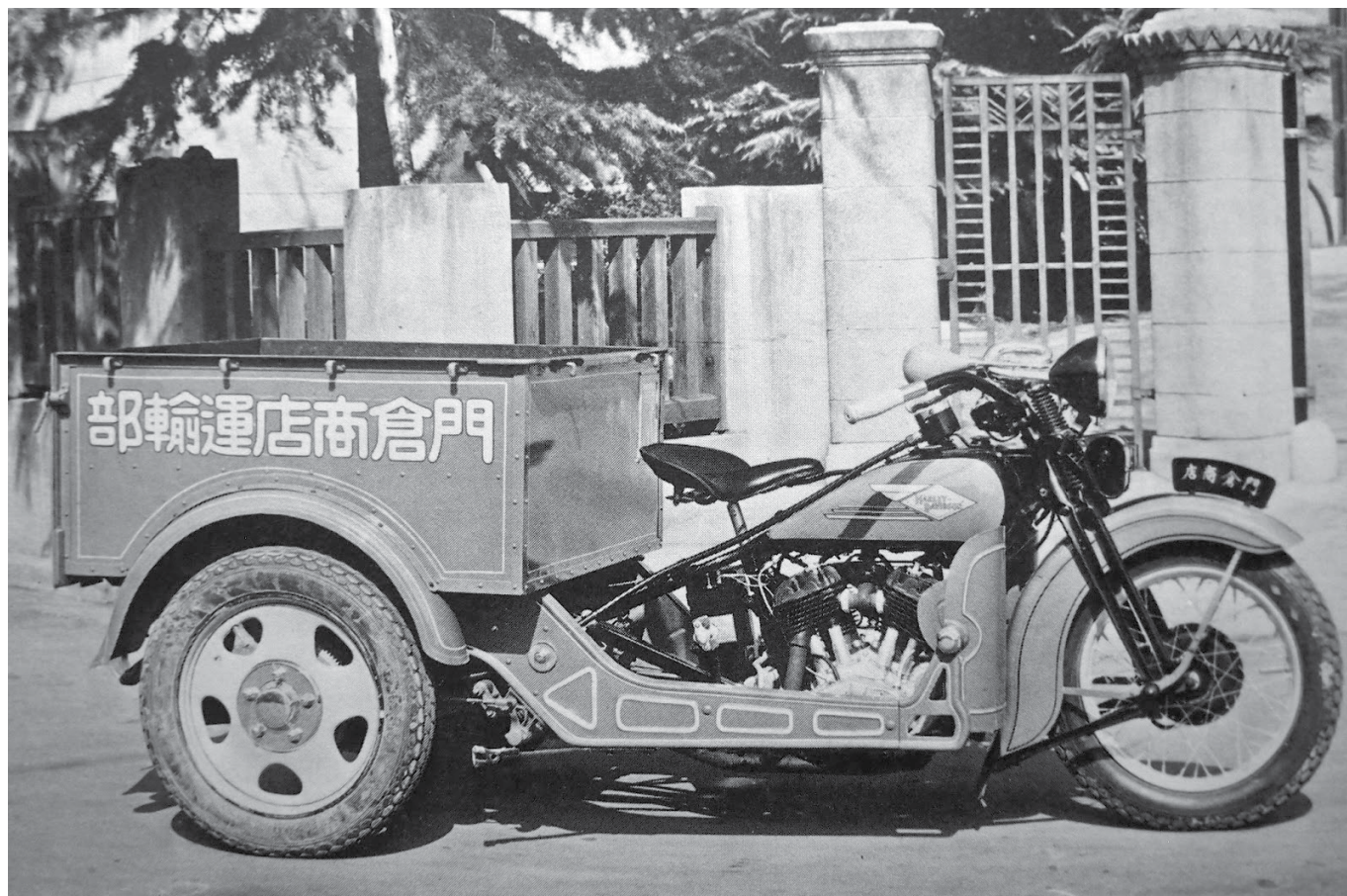
Японские военнослужащие на мотоциклах Harley-Davidson HJ1200. Эти машины не производились в Японии, а экспортировались напрямую из США. Хорошо видна защита рулевой колонки, выполненная в армейских мастерских. Впоследствии она не показала себя эффективной. Внизу – водитель у мотоцикла Type 93 (скорее всего этот индекс имели в японской армии импортируемые из США «Харлеи»). Маньчжурия, первая половина 30-х годов.

ной Японию. Буквально за несколько месяцев йена обесценилась настолько, что стоимость импортного американского мотоцикла стала сравнима с ценой пригородного коттеджа. Единственным способом остановить падение продаж стал перенос производства на японские острова. В 1929 году глава японского отделения Harley-Davidson Альфред Чайлд (Alfred Child, в некоторых источниках пишут Чайлдс/Childs) предложил своему руководству предоставить местным производителям эксклюзивные права на изготовление мотоциклов этой марки на своей территории.

Ранее такие мысли руководством Harley-Davidson решительно отвергались. В 20-е годы попытки японцев создать национальную автопромышленность были ликвидированы янки в беспощадной конкурентной борьбе. Но кризис, начавшийся в 1929 году,



прежде всего ударил по главному американскому рынку. Надо было как-то выживать и, «скрепя сердцем», автопроизводители из США постепенно стали открывать в Японии свои сборочные производства. Руководству Harley-Davidson также пришлось дей-



Трехколесные японские мотоциклы (санринша), выпускаемые на заводе компании Sankyo в первой половине 30-х годов. Эти конструкции сделаны на базе мотоцикла Harley-Davidson VL, о чем свидетельствуют фирменные эмблемы на бензобаках мотоциклов.

ствовать в русле подобной стратегии. Несколько лет ушло на переговоры и уточнение деталей, поиск и подготовку производственных мощностей, переезд инженерно-технического персонала из США в Японию вместе с семьями, и пересылку необходимых чертежей и оборудования. Ни один японский рабочий в США не обучался. Это было связано с особенностями американского законодательства — в тот период был принят билль о запрещении эмиграции

азиатов в США. Великой Америке должны были делать белые колонисты при посильной помощи потомков бывших черных рабов. Любой приезд персонала из Японии для обучения рассматривался как повод к возможной эмиграции. Поэтому Чайлдом в США на должность помощника директора фабрики был нанят опытный инженер-технолог Фред Барр, который на месте и растолковал японцам, как надо грамотно собирать «Харлеи». В 1935 году на созданном «с нуля» заводе Shinagawa приступили к полному циклу производства (включая двигатели) модели Harley-Davidson VL/King of Road с нижнеклапанным 1200-кубовым (точнее 1196 см³) двигателем, как с коляской, так и без нее. Лицензия на эту машину была выдана американской стороной на 4 года, взамен японская сторона обязалась не экспортировать мотоциклы с фабрики Shinagawa за пределы Японии. Остальные модели и запасные части (как и в период с 1929 по 1934 годы, когда все модели и машинокомплекты для трициклов завозились из США) поставлялись напрямую с завода в Милуоки. Касательно японского «Харлея», то запчасти к нему производились множеством субподрядчиков, раскиданных по различным префектурам. Именно эти мотоциклы впоследствии широко использовались в армии и на флоте.

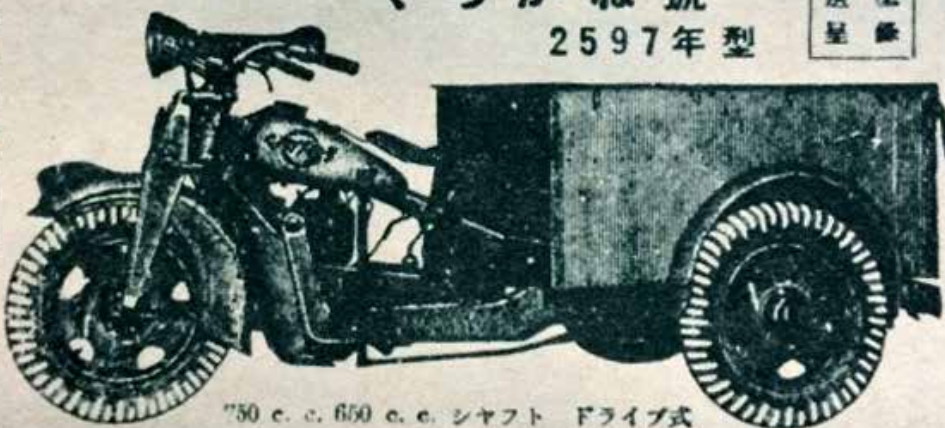
Гражданскую сферу потребления продукции фабрики Shinagawa обеспечивали грузовые трициклы, разработанные в 1934 году с учетом особен-

非常時銃後の守り最高級自動三輪車

くろがね 2597年型

送呈 型録

●四輪トラックの代用車として
最適なる経済車
●堅牢無比・価格至廉



750 c. c. 650 c. c. シャフト ドライブ式

東京市大森三丁目
日本内燃機株式会社
電話高輪四三四七・大森二二五二
東京市京橋區寶町三丁目
京橋サービスステーション (電話京橋五三三八)
大阪市北區西堀川町廿七
大阪出張所 (電話北三〇七)

Рекламные проспекты трициклов Kurogane. Модель выпуска 1937 года имеет рабочий объем мотора 650/750 см³ и грузоподъемность до 850 кг. Все колеса санринша – штампованные металлические, на топливном баке видна эмблема компании – иероглифическое название фирмы Kurogane, накладывающееся на изображение окружности и вписанных в него двух дугообразных линий.

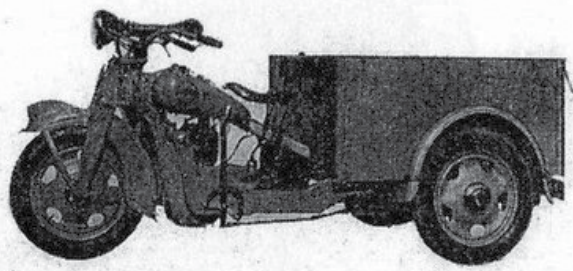
ностей японского рынка. За основу был взят все тот же Harley-Davidson VL с двигателем в 1200 кубов (впрочем, в зависимости от грузоподъемности трицикла устанавливались и более слабые двигатели с меньшим объемом). По сути заднее колесо мотоцикла демонтировалось и заменялось осью для двух колес, соединенной с трехступенчатой коробкой передач более длинной приводной цепью. Чтобы увеличить полезную нагрузку трицикла рама была усилена дополнительными элементами. Задние колеса были штампованными металлическими, чтобы выдержать вес груза в кузове. Доработка импортных из США трициклов осуществлялась на японской земле, а потом их полностью стали собирать на заводе Shinagawa. Таким образом, 1934 год стал последним, когда Япония массово закупала в США мотоциклы Harley-Davidson. В 1935 году завод Shinagawa, фактически принадлежащий фармацевтической компании Sankyo (главному акционеру наряду с Harley-Davidson), перешел на полный цикл сборки мотоциклов.

Буквально выпрыгнув в 1867 году из Средневековья, Япония к середине 30-х годов следующего столетия сама стала колониальной державой, вступив в непримиримые противоречия с Великобрита-

くろがね号

二五九七年型
需要家の生んだ
眞の経済車

自動三輪車



くろがね 650 c. c. シャフト・ドライブ式

製造販売元
日本内燃機株式会社

大阪出張所 東京市大森西大森三丁目五八番地 京橋サービスステーション
大阪市東區川崎天祥院前八丁目 電話高輪 4347・4638 大森 3285・2040・4586 東京市京橋區寶町三丁目二ノ二
電話堀川 3504 番 電話京橋 538 番

650cc の 1937 年型車で価格は 850 円。

нией и США. Из торговых партнеров и экспортеров технологий последние все больше и больше превращались в геополитических противников. Естественно, в подобных условиях, основные заказчики мототехники – японские силовые структуры, опа-



Главный представитель Harley-Davidson в Японии Альфред Чайлд (справа) у модели мотоцикла Rikuo EL. Токио, 1936 год. Ниже – эмблема мотоциклетного завода Rikuo, которую наносили на бензобак гражданской продукции предприятия (см. выше), начиная с 1935 года.

сались быть зависимыми от предприятий, которые контролировались иностранным капиталом. Тем более, что американцы в середине 30-х, оправившись от шока кризиса, были более ориентированы на гражданский спрос, поэтому предложили японской стороне наладить на островах производство (завод Shinagawa) новейшей модели EL – мотоцикла Harley-Davidson с передовым 1000-кубовым верхнеклапанным двигателем «Knucklehead». Однако, несмотря на революционную конструкцию владельцам завода Shinagawa из компании Sankyo новый мотоцикл был не нужен. Производившаяся серийно 1200-кубовая модель VL была сертифицирована для армии и флота как Type 95 и поставлялись туда в больших

количествах. Главным доходом для японской стороны являлся госзаказ, а частные продажи в процессе получения прибыли являлись вторичными. К тому же американцы не понимали особенности японской внутренней политики и степени свободы бизнеса страны восходящего солнца от властей. С 1934 по 1937 годы под руководством министерства промышленности и торговли Японии в режиме ручного управления происходила консолидация японского автопрома, дабы он мог полностью обеспечить потребности государства в автотехнике. В этот период директивно переименовывались фирмы (так в 1934 году продукция корпорации «Исикавадзима» была переименована в Isuzu – по названию реки, у которой находится священный для всех японцев храм Исе), определялось, кто и что будет производить, кто и кому будет передавать сублицензии на производство. Чехарда в те времена стояла невероятная, одни и те же модели продавались под разными брендами, так что японская сторона в лице дзайбацу Sankyo скорее всего была несвободна в формировании своих бизнес-планов.

Непонимание привело к ссоре партнеров. Американская сторона, теперь рассматривавшая завод Shinagawa скорее в качестве конкурента, дабы компенсировать снижение прибыли от японского рынка потребовала от владельцев Sankyo заплатить за лицензию нового двигателя «Knucklehead». Те решительно отказались и заявили, что создадут



Боевые действия на Тихом океане в годы Второй мировой войны. Американские морские пехотинцы позируют около трицикла Rikuo (на базе мотоцикла Harley-Devidson).

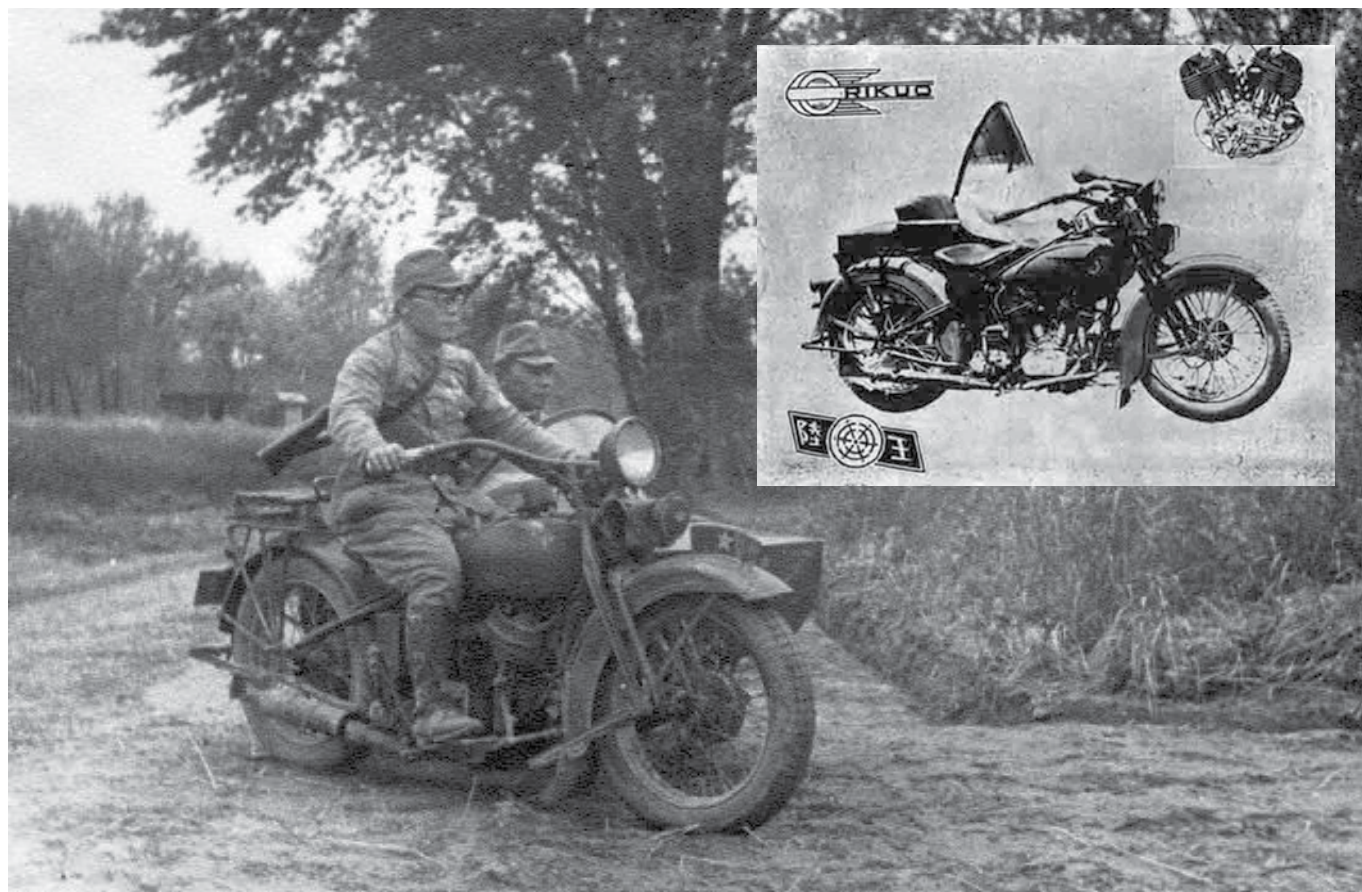
новую независимую компанию с торговым брендом Rikuo (в переводе с японского – «король дорог» или «король континента») и продолжат выпуск классической модели VL с 1200-кубовым нижнеклапанным двигателем под названием Rikuo Type 95.

В качестве компромисса было принято следующее решение. Контроль над совместным предприятием Shinagawa полностью переходил корпорации Sankyo Seiyaku. Автопроизводство в рамках этого дзайбацу переходило ко вновь созданной компании Rikuo Nainen Company, которой в свою очередь подчинялись два завода – Shinagawa и Tameiki, где и производилась продукция под брендом Rikuo. Видимо японцы обещали выкупить американскую долю завода Shinagawa, но вот сделали ли они это – большой вопрос. А торговой группе Чайлда из Милуоки приказали опять заняться импортом и продажей оригинальных «Харлеев» из США и запчастей к ним. Для этого в Токио была образована новая компания – Nishiman Harley-Davidson Sales

прежде всего для удовлетворения потребностей частного рынка.

Впрочем, эта идиллия (Чайлд даже умудрился продать Rikuo Nainen несколько сот «Харлеев», собранных в Милуоки) продолжалась недолго. Японское правительство в течении года после начала работы Nishiman ввело специальный тариф на импортные мотоциклы, и цена американской продукции стала превышать аналогичную японскую на 30%. Бизнес вести стало невозможно, токийская компания Чайлда прекратила существование, а он сам, не имея возможности продать оставшиеся акции совместного предприятия Sankyo, вернулся в США. Японцы же расширяли производство своей модели – Rikuo Type 95 и скорее всего передали сублицензию на производство этой модели компании Nihon Nainenki. Так появился мотоцикл Kurogane Type 95.

Предполагаю, что взаимодействие владельцев торговых марок Rikuo и Kurogane проходило при

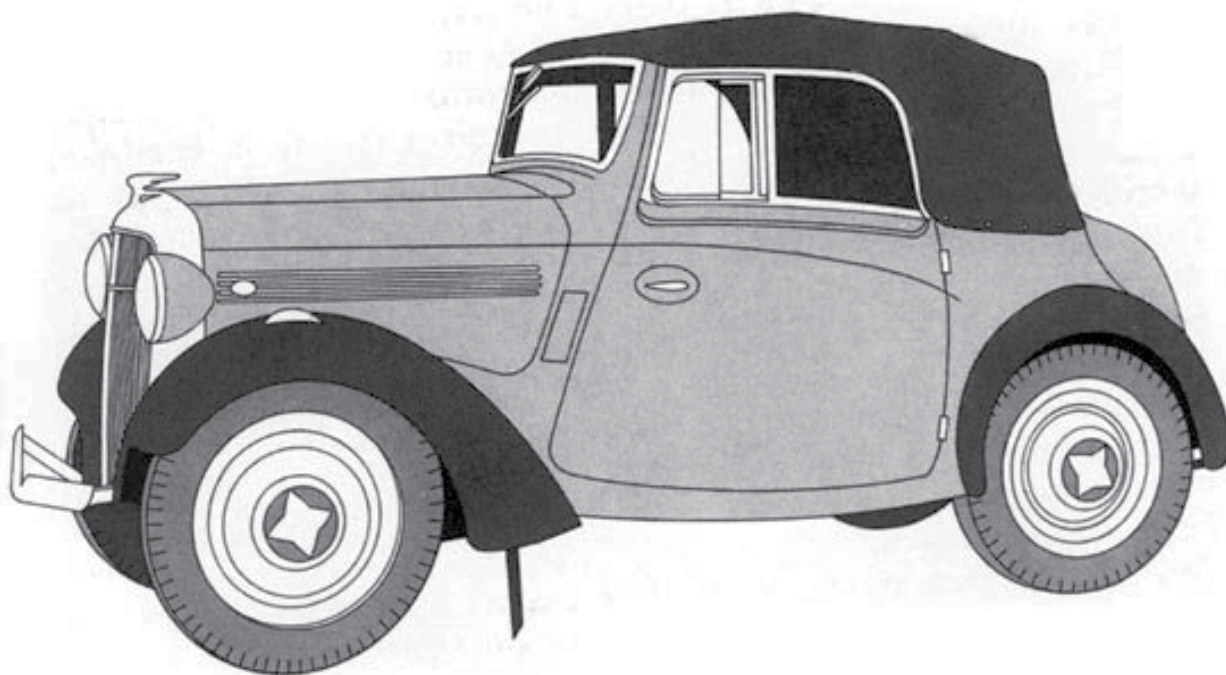


Мотоциклы Тип 95 на армейской службе (возможно это и тип 93, так как по фотоснимкам достаточно трудно опознать – собран ли мотоцикл Harley-Davidson VL в США или на заводе Rikuo). Вторая половина 30-х годов.

участии вездесущего министерства промышленности и торговли Японии. Это процесс в полной мере отразился в ходе разработки и производства

следующей модели японского тяжелого мотоцикла повышенной проходимости, впоследствии сертифицированного в Японии как Type 97. Разработкой этой модели занимался инженер Сакураи из Rikuo Nainen. Когда опытный образец был готов, военные попросили продемонстрировать его представителям Квантунской армии, которая дислоцировалась на континенте – в Манчжурии. Ночью температура на полигоне была ниже нуля и утром Сакураи смог завести свой мотоцикл только после нескольких попыток. Высокая комиссия была раздосадована и отправила разработчика дорабатывать машину, которая в резко континентальном климате Северного Китая нормально работать не могла. Провал был полный.

Но вместо того, чтобы смыть позор и сделать ха-ракири Сакураи за чертежным столом за несколько часов перекомпоновал машину. Он добавил универсальные шарниры и ведущий вал между задним колесом мотоцикла и колесом коляски, фактически создав мотоцикл-вездеход. Во время следующих испытаний Сакураи потряс японских силовиков, «дефилируя» на своем мотоцикле по склонам с углом 45 градусов. Когда ему удалось на своей машине преодолеть половину расстояния до вершины священной для японцев горы Фудзи – судьба этого мотоцикла была решена, а он сам получил индекс Type 97. Такая машина с дополнительным приводом прежде всего была нужна военным – ведь она



Проектирование кузова наиболее известной версии автомобиля Kurogane Type 95/Model 3 тоже не обошлось без заимствований. В 1934 году небольшой серией в Японии выпускалась малолитражка Ohta 1934. Во многом обводы корпуса Модели 3 Тип 95 были скопированы именно с этой машины.

позволяла уверенно двигаться по песку и грязи, а также – неглубокому снегу.

В 1937 году Япония уже официально вступила в войну с «Поднебесной» – начался второй японо-китайский конфликт (где США встали на сторону Китая). Для выполнения постоянно растущих армейских и флотских запросов Rikuo Nainen продала лицензию на производство мотоцикла Сакураи компании Nihon Nainenki Seizo KK – так появился мотоцикл Kurogane Type 97.

В японских источниках все очень запутанно и до конца непонятно, какой облик имел мотоцикл Сакураи. Но по модели фирмы Nihon кое-какая информация имеется – это была машина, построенная с оглядкой на американский мотоцикл Harley-Davidson VH с двигателем больших габаритов объемом 1264 см³ (в некоторых источниках – 1274 см³). Хотя до конца неясно, делали ли мотоцикл повышенной проходимости на базе Rikuo 95 с объемом двигателя в 1200 кубов или изначально конструкция Сакураи строилась с оглядкой на Harley-Davidson VH с объемом двигателя в 1264 см³ (28 л.с. против 24-х на Type 95). Предполагаю, что Rikuo Type 97 и Kurogane Type 97 близнецы-братья и отличались они между собой только мелкими технологическими отличиями. Также необходимо отметить, что выпускалась и версия-соло (без коляски) мотоцикла Type 97, которую производили обе фирмы.

В японских документах отмечается, что Kurogane (наиболее распространенный перевод в англоязычной литературе этого слова – «черная сталь», в Рос-

сии укоренилось название – «черная медаль», а у самих японцев слово Kuro Hagane/Kurogano-Go – является архаичным термином названия железа) Model 1264cc – Type 97 заимел среди японских военных прозвище «двухэтажный» из-за своих габаритов и внушительного для низкорослых японцев 20-см клиренса. Действительно, мотоцикл повышенной проходимости Type 97 был почти в полтора раза больше обычного Type 95. Мотоциклы Rikuo/Kurogane Type 97 применялись не только для разведки (в этом случае на коляске была смонтирована штанга для ручного пулемета) и связи, но и для перевозки командного состава, чему в немалой степени способствовал их представительский вид.

При выполнении военных заказов в Японии очень широко использовалась кооперация. Так, спидометры для мотоциклов Kurogane выпускала компания Osaka Meter Company, магнето и всю электропроводку – Mitsubishi, одноключевую систему зажигания и переднюю систему освещения – Koito Seisakusho Tokyo. Но сама рама и двигатель, а также конечная сборка производились на заводе фирмы Nihon.

Вообще эта компания начинала свою деятельность в качестве разработчика и производителя двигателей внутреннего сгорания. Основал ее Макиита Тетсуджи (Makita Tetsuji 1888-1958) – один из первых специалистов по автодвигателям в Японии 20-30-х годов. Он сотрудничал с самим Хаята Тойоговой, построивший полностью японский легковой автомобиль оригинальной конструкции – Otomo



Армейский мотоцикл Type 97 с коляской. Снимок сделан в 1937-1938 годах (с 1938 года стоячий воротничок и контрпогоны обмундирования IJA были заменены на отложной и петлицы соответственно). Продукция Kurogane считалась у японских военных более качественной, чем Rikuo...

(машина выпускалась в 1924-1927 годах компанией Nakuyosha Ironworks, Inc. - одним из первых японских производителей). Затем, продолжая заниматься моторостроением, создавал в компании Omori Makita двигатели воздушного охлаждения оригинальной конструкции. В 1928 году компания Nihon Jidosha KK начала выпуск трициклов и авторикш собственной конструкции под торговым брендом «Новая эра», пытаясь конкурировать в этом прибыльном сегменте с основными японскими производителями той эпохи. Трициклы были неотъемлемой частью японского общества начала 30-х годов, они использовались и в частном хозяйстве, и в бизнесе, не требовали хороших дорог, поэтому каждая мало-мальски известная автокомпания страны восходящего солнца имела широкий ассортимент подобных повозок разной грузоподъемности с разной мощностью двигателя. Молодая фирма Nihon проводила активную рекламную кампанию с упором на японскую специфику — так, разработанные в 1926-1927 годах трициклы и линейка различных двигателей производились под брендом «Новая эра», символизирующим переход правления от старого к новому микадо, что как раз и происходило в это время в стране восходящего солнца. Вероятно, не без влияния министерства

промышленности и торговли Японии с 1937 года вся продукция четырех заводов компании Nihon производилась под товарным знаком Kurogane.

Естественно, основной гражданской продукцией Nihon (иногда пишут и Nirpon) были опять же «непотопляемые» мототрициклы. В японском языке этот вид транспорта получил имя собственное — Sanrinsha. Так сначала назывался детский трехколесный велосипед, а затем и мототрицикл. В документации и печати встречались производные от этого слова: «джи-до-санринша» или «авто-санринша», но сути это не меняло. Сначала под маркой «Новая эра», а позже Kurogane на фабрике в Отоми собирали трехколесные мотоциклы с одноцилиндровыми или двухцилиндровыми двигателями с рабочим объемом от 500 до 750 см³. Звук работы мотора Sanrinsha был известен японцам, как «стучащая бабочка». В конце-концов трехколесные мотоциклетки приняли на вооружение армия и флот.

Как уже говорилось в работу японского автопрома постоянно вмешивалось государство. По решению министерства торговли и промышленности в июле 1934 года была введена личная ответственность компании за качество продукции. 9 августа 1935 года кабинет премьер-министра Кейсукэ



Мотоциклы Type 97, которые принадлежат военно-морскому флоту Японии. Машины скорее всего окрашены в серый цвет. На колясках мотоциклов смонтированы штанги для крепления пулеметов, причем они различного типа. На одной из фотографий достаточно редкий Kurogane Type 97 в версии соло – без коляски (им управляет офицер флота). Наземные штурмовые отряды IJN, район Шанхая, 1939 год.



Штабная «Тойота» армейской версии ABR (в принципе это классический фазтон модели AB, но окрашенный в армейский защитный оливковый цвет). Машина не имеет полного привода. Экспозиция автомобильного музея Toyota.

Окада принимает закон «о руководящих принципах автомобильной промышленности», направленный на уменьшение влияния иностранного капитала на развитие национального автопрома. 29 мая 1936 года был принят закон № 33, регламентирующий плановое развитие японской автопромышленности, включая ее военную составляющую. В 1937 году министерство промышленности и торговли определилось со списком из 27 национальных автопроизводителей, которым было позволено выполнять госзаказы. Nihon Nainenki в так называемый «совет» вошла как производитель именно легкой мототехники, так как многие компании были директивно перепрофилированы на производство грузовиков. В момент перехода на новый режим работы и бизнеса под брендом Kurogane для армии выпускались мотоцикл Type 95, мотоцикл повышенной проходимости Type 97, а также полноприводной автомобиль Type 95, о котором пойдет речь ниже. В 1941 году специально для армии стал выпускаться трицикл Type 1. Для удовлетворения заказов вооруженных сил в районе Samukawa в префектуре Канагава был построен еще один мотоциклетный завод фирмы. Таким образом, головных сборочных предприятий у Nihon стало два – в Otomi и Samukawa.

Почему же разработку и производство первого легкового японского внедорожника поручили именно

этой компании? Скорее всего в момент начала разработки концепта автомобиля по заказу военных неоткуда было копировать машину – в Европе и США они существовали только в опытных образцах. А малолитражки с колесной формулой 4x4 вообще тогда никто не делал – в начале 30-х было модно разъезжать в огромных лимузинах и в их армейских трехосных клонах (с колесной формулой 6x4). Были подобные машины и в Японии: Chiyoda HF, Ishikawajima/Isuzu Type K и прочие. Когда же началась массовая механизация наиболее мощных армий мира, сразу стало понятно, что разведчиков, связных и командиров младшего и среднего звена пора переводить с коня на механическую тягу. А Тетсудзи Макита, руководивший Nihon, сам был талантливым инженером – он заимствовал саму идею конструкции полного привода, но на этой основе создал собственную оригинальную разработку. Тоже самое произошло и с двигателем для машины – изучая британский мотоциклетный Sunbeam OHV 1600cc, Макита создал весьма неплохой двигатель собственной конструкции.

Этот автомобиль был заказан IJA в качестве вездехода, предназначенного для разведки, связи и транспортировки среднего и младшего командного состава. Параллельно над похожими по функционалу машинами, но в других автомобильных классах, работало еще несколько японских компаний. Авто-



ритет конструктора в глазах военных у Макиты был велик. Согласно документам, они рекомендовали специалистам из молодой и начинающей компании Toyota (ныне Toyota), занимающихся разработкой командно-штабного легкового автомобиля, обратиться на Nihon, который являлся старожилом рынка в разработке и производстве армейских внедорожников. Уж не знаю насколько плодотворно сложилось их сотрудничество, но в 1935 году под руководством сына основателя компании – Киичиро Тойоды были разработаны грузовик G1 и легковой автомобиль A1. Последний был построен в мае 1935 года в трех экземплярах. Все три прототипа были благословлены на буддийской церемонии и именно на одном из них Киичиро Тойода ездил на могилу отца (отец дал ему стартовый капитал, чтобы открыть автомобильный завод).

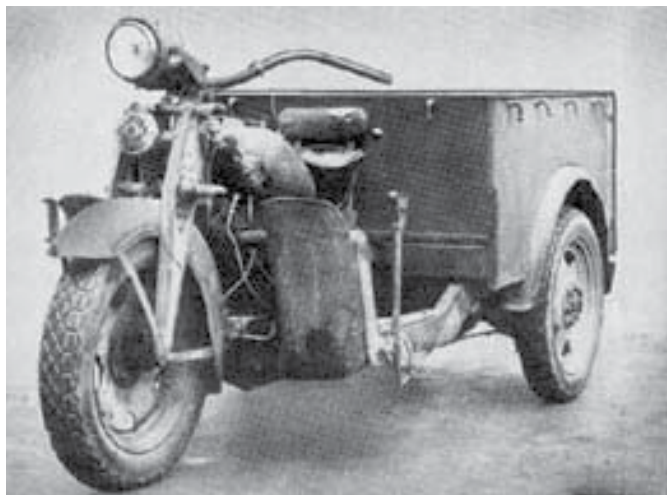
Поскольку командно-штабной автомобиль, заказанный Toyota был средним (и видимо военные отказались от требований по полному приводу) японцы занялись традиционным азиатским конструированием. Двигатель объемом 3369 см³ был скопирован у Chevrolet, шасси и электрика позаимствованы у «Форда», а корпус был создан по мотивам Chrysler Airflow. Производство продолжалось с 1936 по 1943 годы. Всего было выпущено 1404 экзем-



Вверху – армейский мотоцикл Type 97 (на заднем плане – штабная Toyota AVR), внизу – реклама мотоцикла Rikuo 97 (но на рекламном плакате скорее всего нарисован Rikuo 95) и его технические характеристики.



Трициклы Kurogane Type 1 (образца 1941 года, сделанный на основе гражданской модели 1937 года), принадлежащие наземным штурмовым отрядам японского флота. Верхний снимок сделан во время боев на Тараве, где санриншу осматривает американский солдат. Ниже – трофеи австралийской армии: слева Папуа-Новая Гвинея (сентябрь 1942 года), справа – Баликпапан на Борнео (июль 1945 года). На врезке вверху – еще одна модель трицикла от Kurogane.



пляра седана AA и 353 кабриолета AB, включая армейскую версию ABR (где R – армия). Впоследствии переименовавшись в Toyota (название писалось в 8 мазков кисти – счастливое для японцев число) эта компания в конце концов сделала свой бизнес на гражданской продукции.

Японские военные использовали почти все ресурсы национальной промышленности, чтобы по уровню механизации армии приблизиться к европейским странам и США. Так, в 1936 году исследовательский отдел Автомобильной школы IJA решил разработать более компактный автомобиль с «мини-колесом» по сравнению с Kurogane Type 95 – в стиле итальянского Fiat-Topolino, только полноприводной. Известный нам инженер Сакураи из компании Rikuo использовал на своей машине двигатель от одноименного мотоцикла и раму из труб. Машина Тип 98 (опытная), построенная в пяти экземплярах, имела три передних и заднюю передачу, а также подключаемый полный привод. Испытания успешно завершились, но в связи с нападением Японии 7 декабря 1941 года на американские и британские базы в Юго-Восточной Азии подготовленные к производству новые образцы вооружений решили в серию временно не запускать. Сначала надеялись выиграть войну тем же оружием, что и начинали, а потом в военной промышленности появились другие приоритеты...

Полноприводные малолитражки начали разрабатываться и для гражданского рынка. Так, двигателестроительная компания Hatsudoki Seizo (с 1951 года – «Дайхатсу») во второй половине 30-х годов построила легкий родстер с V-образным двигателем воздушного охлаждения FRA рабочим объемом 1200 см³. Было изготовлено несколько машин, которые могли двигаться в трех режимах: только на передних колесах, только на задних колесах и при полном приводе.

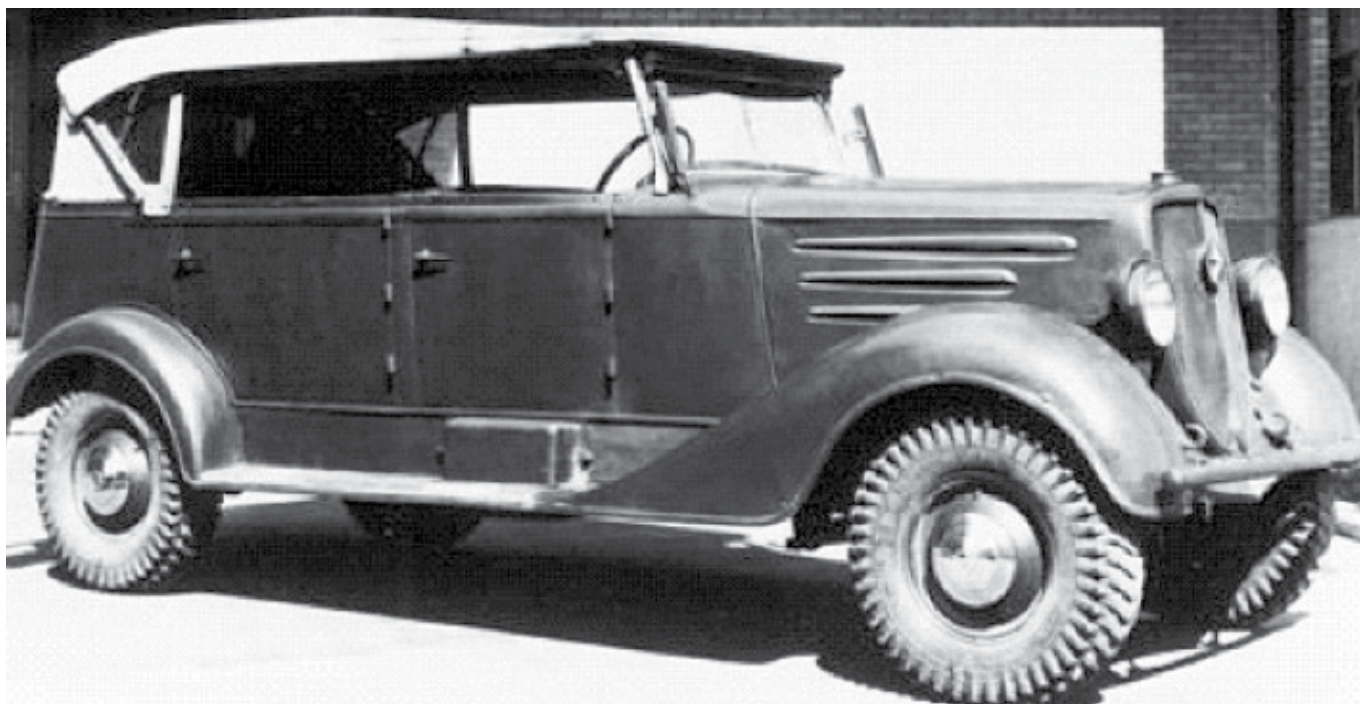
Также полноприводной автомобиль опять же с V-образным двигателем воздушного охлаждения объемом 1200 кубов был спроектирован господином Окамото при помощи инженера Каваго. Однако



Трофейные Kurogane Type 1 (грузоподъемностью 540 кг) военно-морского флота Японии. Тихоокеанский ТВД, предположительно 1941-1943 годы.

по неизвестным причинам было собрано лишь три прототипа...

В принципе японская промышленность могла создавать и более совершенные машины. В 1938 году компания Isuzu построила штабной (2100 кг) 7-местный автомобиль Type 98. В качестве базы использовалось шасси грузовика Тип 93 (K-10) с колесной базой 3,6 м и 4-цилиндровым карбюраторным 4,9-литровым двигателем. Назывался он РК-10 «Ki-Ji». Согласно японским данным – это была полноприводная машина, выпущенная в нескольких экземплярах. Тем не менее, и она использовалась в армии. А модель, разработанная инженерами компании Mitsubishi была и вовсе передовой для своего времени. «Мицубиси» PX-33 имела полный привод и была оснащена дизелем (с прямым впрыском топлива) рабочим объемом 6700 см³ мощностью 69 л.с. Всего было построено четыре рабочих прототипа, но развернуть серийное производство не решило правительство – приоритеты в автомобиле-



Полноприводной дизельный штабной автомобиль «Мицубиси» РХ-33, а ниже – реклама этого автомобиля для гражданских потребителей. Так и не был запущен в серию из-за требований японского правительства к фирме сосредоточиться на других производственных задачах.

строению требовали от корпорации Mitsubishi (и так снабжавшую страну восходящего солнца кораблями, самолетами и бронетехникой) сосредоточиться на грузовиках и автобусах. Других отечественных разработчиков, обладающих необходимыми компетенциями в создании полноприводных штабных автомобилей с колесной формулой 4X4 не было, поэтому серийным производством внедорожника пришлось заниматься небольшой «мотоциклетной» фирме Kurogane. К слову сказать, японские военные не требовали каких-то там немислимых по масштабам объемов производства – речь шла о 5-10 тысячах вездеходов, которые можно было собрать без конвейера, вручную, в условиях мелкосерийного производства.

Первый прототип машины Kurogane Type 95 появился в 1935 году. Ныне японцы называют его Model 1 (Prototype) или «Прототип 1935 года». Это был закрытый двухдверный седан без бамперов, с большими спицованными колесами и радиаторной решеткой квадратной формы. Так как японская компания, где разрабатывался первый в мире джип, уже строила серийно маленькие грузовички – трициклы, то мотор на первые опытные образцы, естественно, позаимствовали с конвейера. Это был одноцилиндровый двигатель воздушного охлаждения Kurogane V1-AF, позаимствованный у санринша под названием «Zaimasu» (дословно переводится «Я буду там»).

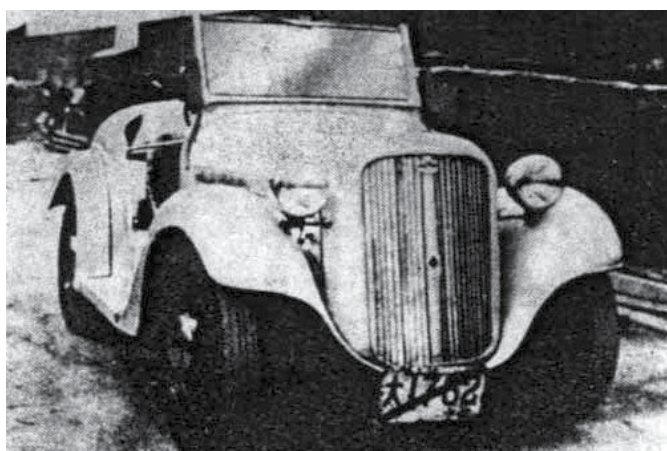


Но ему не хватало мощности, да и двигатель сильно грелся. Поэтому с оглядкой на британский мотоциклетный двигатель Sanbeam OHV 1600cc была спроектирована новая модель. Получился двухцилиндровый V-образный четырехтактный верхнеклапанный двигатель 33VH воздушного охлаждения объемом 1200 см³ и мощностью 33 л.с. (24,3 кВт/32,5 л.с. при 3300 об/мин). Именно он стоял на Model 2 – двухместном родстере, который не только производился малой серией, но и испытывался в полевых условиях в Маньчжурии. Впрочем, об этой модификации Type 95 мало что известно.

А вот в 1937 году именно под брендом Kurogane на фабрике в Омори началась серийная сборка

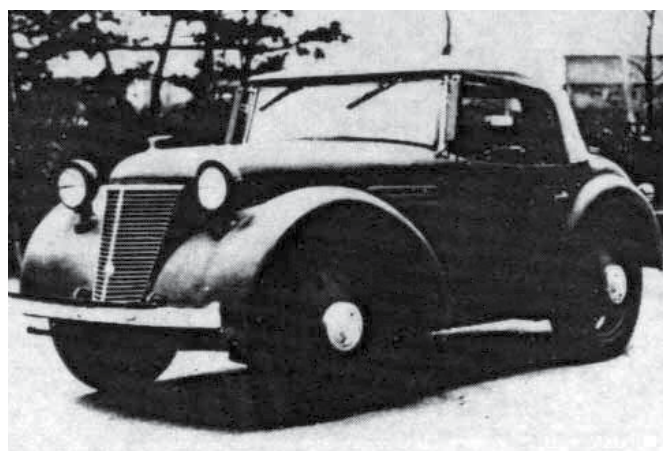


Колонна армейской техники IJA. На переднем плане – полноприводной «Исудзу» РК-10, далее за ним – скорее всего Kurogane Type 95. На врезке – машина PX-10 (очень похожая обводами корпуса на PX-33) вид сбоку.



Полноприводной автомобиль двигателестроительной компании Hatsudoki Seizo (с 1951 года – Daihatsu Motors). Он оснащен V-образным двигателем воздушного охлаждения FRA рабочим объемом 1200 см³. Было изготовлено несколько машин.

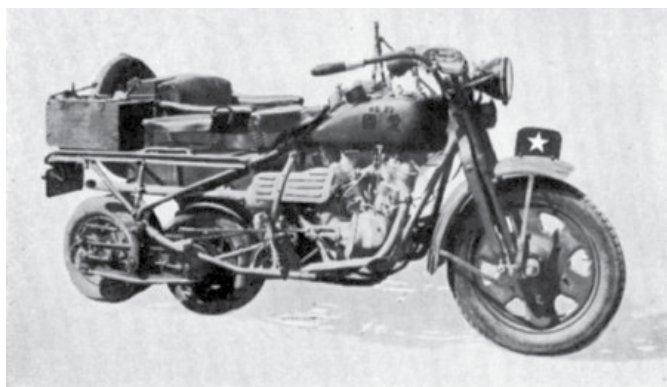
Model 3 – уже трехместной открытой машины полным весом 1250 кг, которую мотоциклотоподобный двигатель разгонял до скорости 70 км/ч. Мотор, оснащенный для избежания перегрева вентилятором (хотя, как выяснилось впоследствии, именно перегрев станет ахиллесовой пятой этого двигателя) работал в паре с коробкой передач (без понижающей передачи) с блокировкой межосевого



Полноприводной автомобиль «Окамото/Каваго» с V-образным двигателем воздушного охлаждения рабочим объемом 1200 см³. Изготовлено три прототипа.

дифференциала. Коробка передач Kurogane 95 имела три скорости вперед и одну передачу заднего хода, которая приводила в движение только задние колеса.

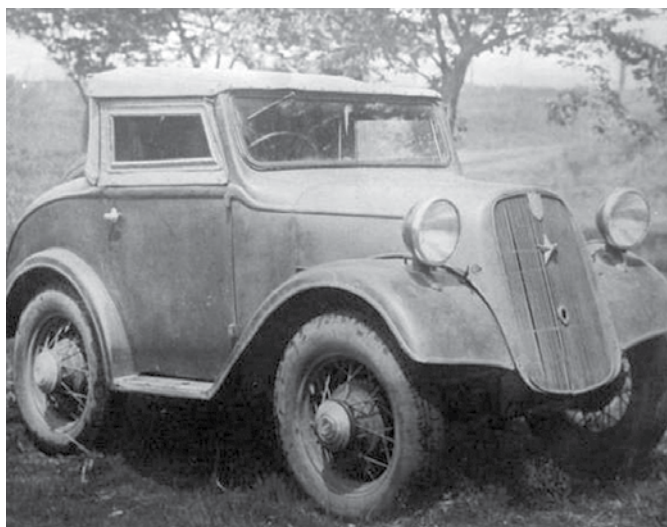
При скромных габаритах (колесная база – около 2 м) Model 3 имела клиренс 230 мм и огромные узкие 18-дюймовые колеса, оснащавшиеся двумя типами покрышек: классическими – для хороших



Японская армия также проводила опытные работы по повышению проходимости и живучести мотоциклов на передовой. На снимке – Shishodo SSD. Его переднее колесо – металлическое, штампованное, позаимствованное от трицикла. Заднее – заменено двумя колесами малого диаметра.

дорог, и с развитыми грунтозацепами – для бездорожья. Автомобиль демонстрировал великолепную проходимость, а его двигатель с принудительным воздушным охлаждением просто идеально подходил для армейской машины, благополучно перенося эксплуатацию в местности с большими перепадами высот и температур. А уж наличие воды вокруг – его не волновало вовсе.

Топливная система автомобиля Kurogane Type 95 была по тому времени достаточно оригинальна. У машины имелось два бензобака (основной – на 48 литров и резервный – на 4 литра), которые заливались из двух разных горловин. Видимо это было сделано для повышения живучести в условиях применения внедорожника в прифронтовой зоне. Водитель управлял подачей бензина с помощью четырехпозиционного переключателя (находился прямо

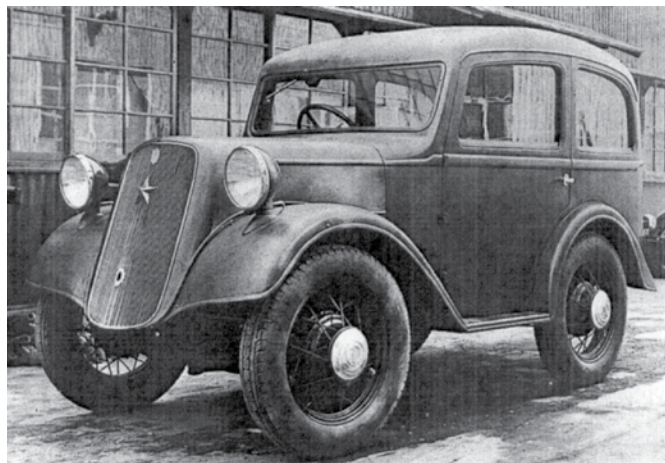


Серийная Model 2 с кузовом Yanase. Подобных машин было выпущено 10 единиц.

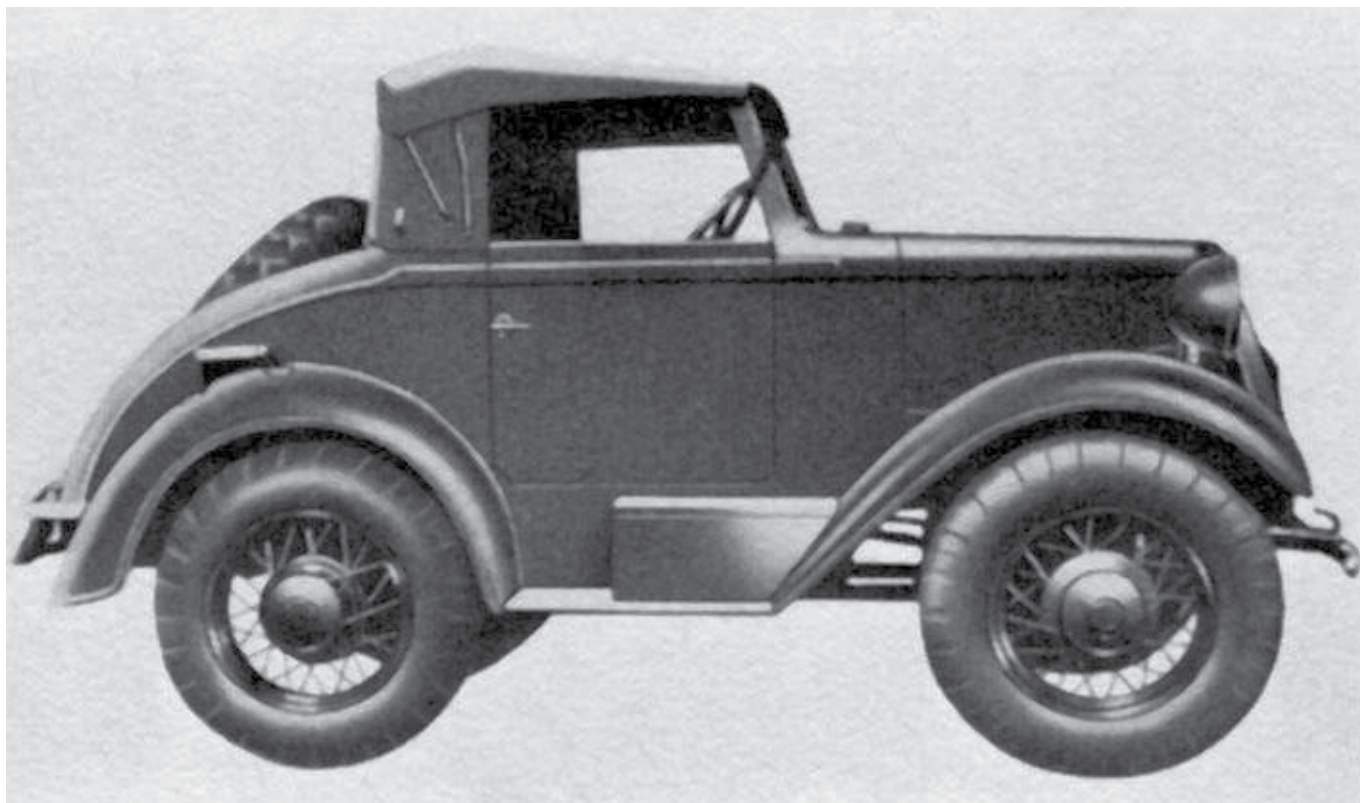


Сверхлегкий полноприводной автомобиль «Кеу-Ки» образца 1938 года (опытная эксплуатация). Было построено 5 экземпляров этого джипа.

под приборной панелью) – можно было качать топливо из каждого бака по отдельности или обоих сразу. Также имелась возможность перекрыть подачу бензина, например, при ремонте двигателя. Максимальная скорость на дорогах с твердым покрытием составляла для Kurogane Type 95 75 км/ч. Пробег без дозаправки для этой машины находился



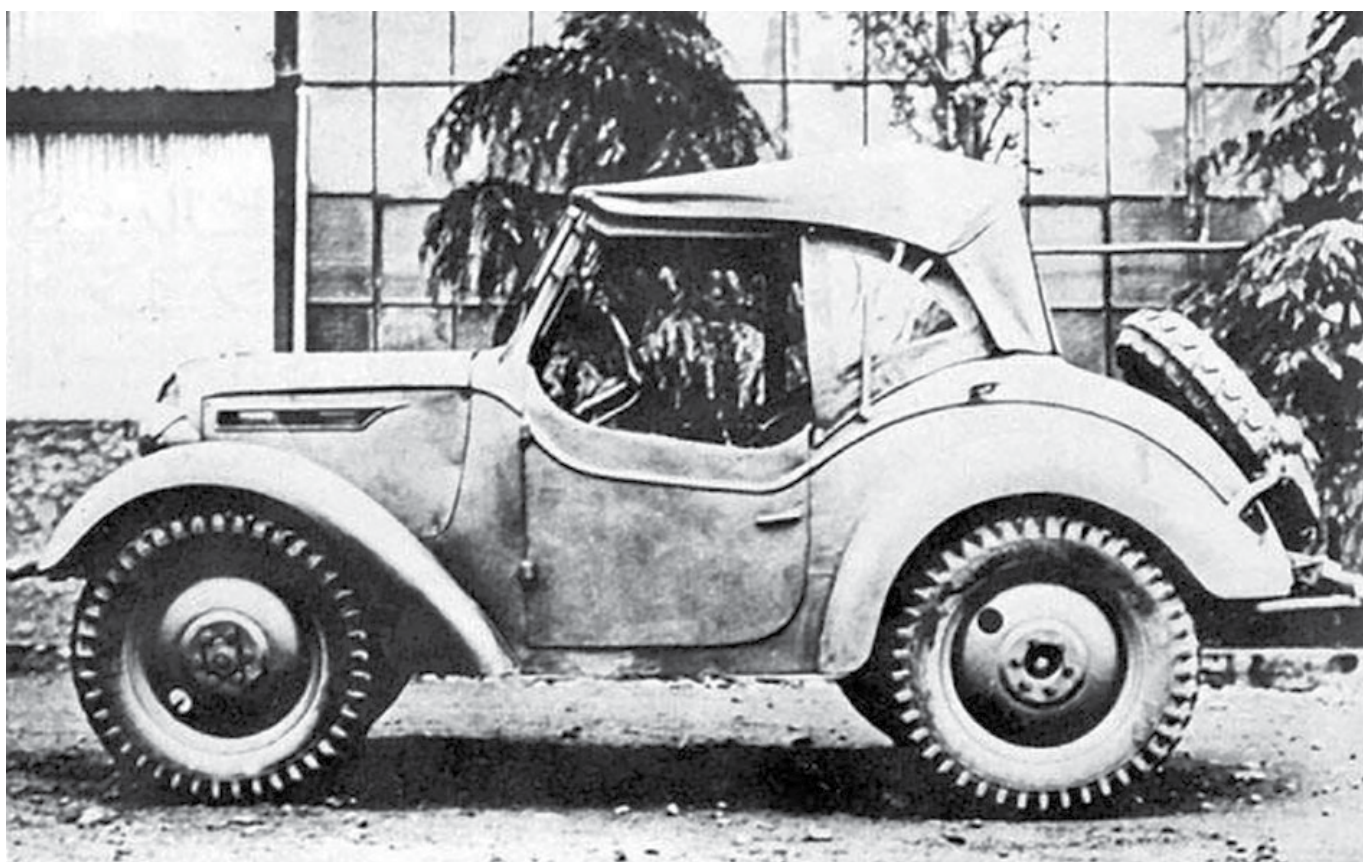
Первый прототип автомобиля Kurogane Type 95 с кузовом седан (Model 1). Середина 30-х годов.



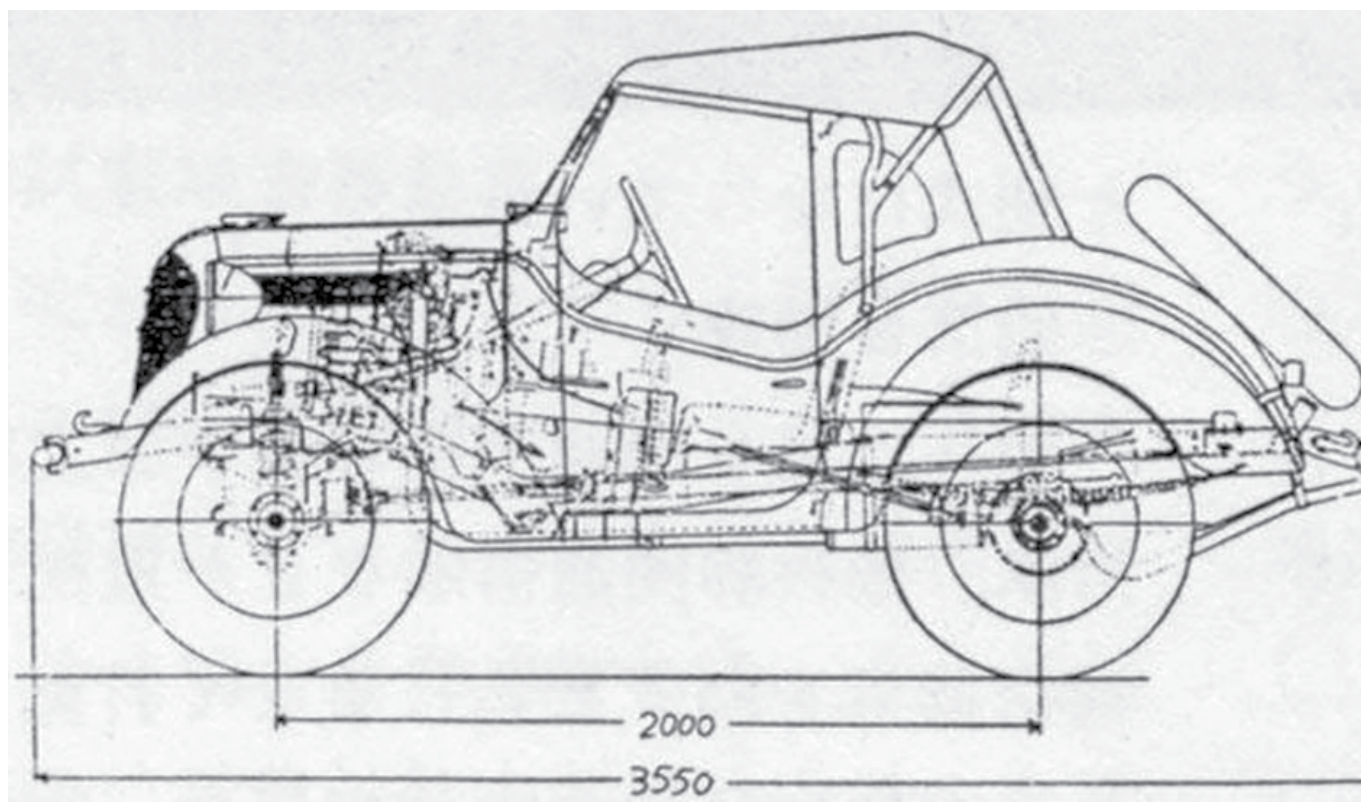
Первая серийная модель Kirogane Type 95 имела спицованные колеса и особый четырехместный кузов.



Еще одна версия раннего Kirogane Type 95. На машине стоят штампованные колеса и присутствуют бамперы. На врезке – ранний вариант машины без тента (но металлический каркас на месте).

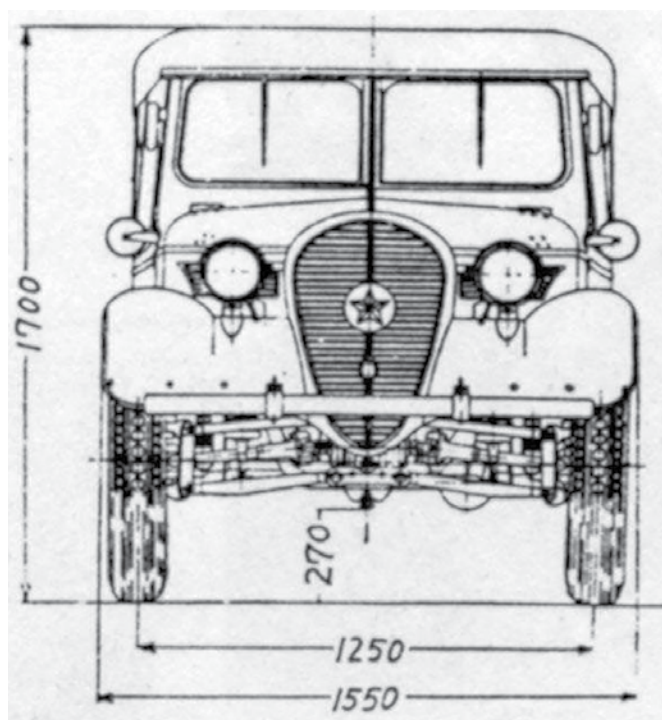


Предсерийный образец Kurogane Type 95 (виды спереди и сбоку) третьей модели, которая производилась с 1937 по 1939 годы. Хорошо видно устройство натяжения брезентового тента машины.



в пределах 450 км. Расход бензина не превышал 4 л на 100 км, что было совсем немного.

Карбюратор машины был скопирован с американского агрегата Wheeler – Schebler Carburetor Company (позднее Marvel – Schebler) из США – однокамерном карбюраторе с падающим потоком, который был размещен за V-образным блоком цилиндров. В подобной конструкции имеется только одна смесительная камера и, соответственно, только одна дроссельная заслонка, управляющая подачей топлива во всем рабочем диапазоне мотора. Собственно, двигатель был подвешен над дифференциалом передних колес, фактически находясь перед трансмиссией. Подобное расположение мотора хоть и придавало автомобилю более высоко расположенный центр тяжести, но зато машина могла легко форсировать водные преграды. Вибрация двигателя была более значительной, чем при горизонтальной компоновке мотора (на этапе модернизации даже предлагали установить на машину горизонтально-оппозитный четырехцилиндровый двигатель водяного охлаждения объемом 1800 см³). Однако выбранный вариант компоновки моторного отсека казался разработчикам предпочтительнее, как более надежный. Серийную сборку подобных машин облегчали продуманные технологические решения: симметричное исполнение при компоновке автомобиля многих деталей конструкции; двигатель, расположенный непосредственно перед коробкой передач; раздаточная коробка (подающая мощность на передние колеса), находившаяся прямо под двигателем. Брезентовая крыша основных модификаций



Рабочие чертежи и боковые проекции Kurogane Type 95 Model 3. На них указаны габаритные параметры этого автомобиля.

Kurogane Type 95 снижала общий вес машины и делала ее более универсальной для эксплуатации в различных условиях боевой обстановки.

Надо отметить, что несмотря на аскетичность японской боевой техники 30-х годов, Kurogane Type



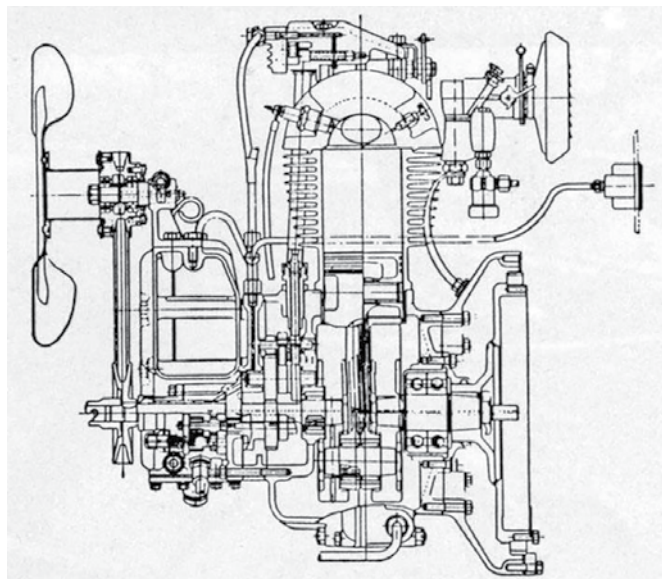
Kurogane 3-й модели с натяжным тентом и съемными гибкими окнами. Судя по номеру (который не относится ни к армейской, ни к флотской юрисдикции), эта машина эксплуатировалась каким-то гражданским ведомством или находилась в частном пользовании.

95 был неплохо оснащен – некоторые образцы имели электропривод дворников водителя и выдвигаемых указателей поворота. Отличить Model 3 (или производственный Тип А) можно было по овальной решетке радиатора с хорошо видимым отверстием для рукоятки запуска двигателя в случае неисправности стартера или аккумулятора.

С 1940 по 1944 годы (в некоторых японских источниках годом прекращения производства этих машин называется 1945) в серийном производстве находились Model 4 и Model 5 (родстер для обеих моделей назывался производственным Типом В, а пикап – Типом С). Объем двигателя для этих моделей увеличили до 1400 «кубов» (двигатель V1AF объемом 1399 см³), но мощность мотора осталась без изменений. Это было сделано для того, чтобы маломощный двигатель в ходе эксплуатации машины меньше перегревался. Как и на предыдущей модификации для зарядки аккумулятора имелся 12-вольтный генератор. Аккумулятор находился слева под задним сиденьем, справа находился ящик для инструментов.



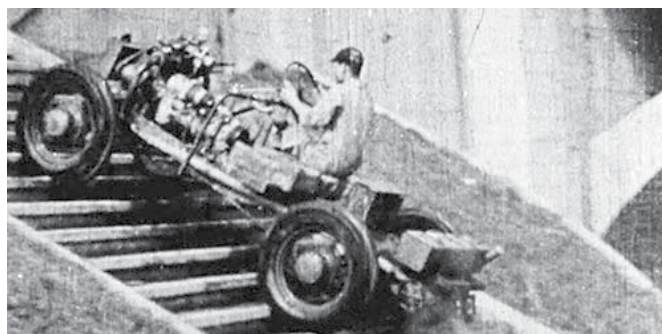
Устройство ходовой части автомобиля Kurogane Type 95 3-й модели.



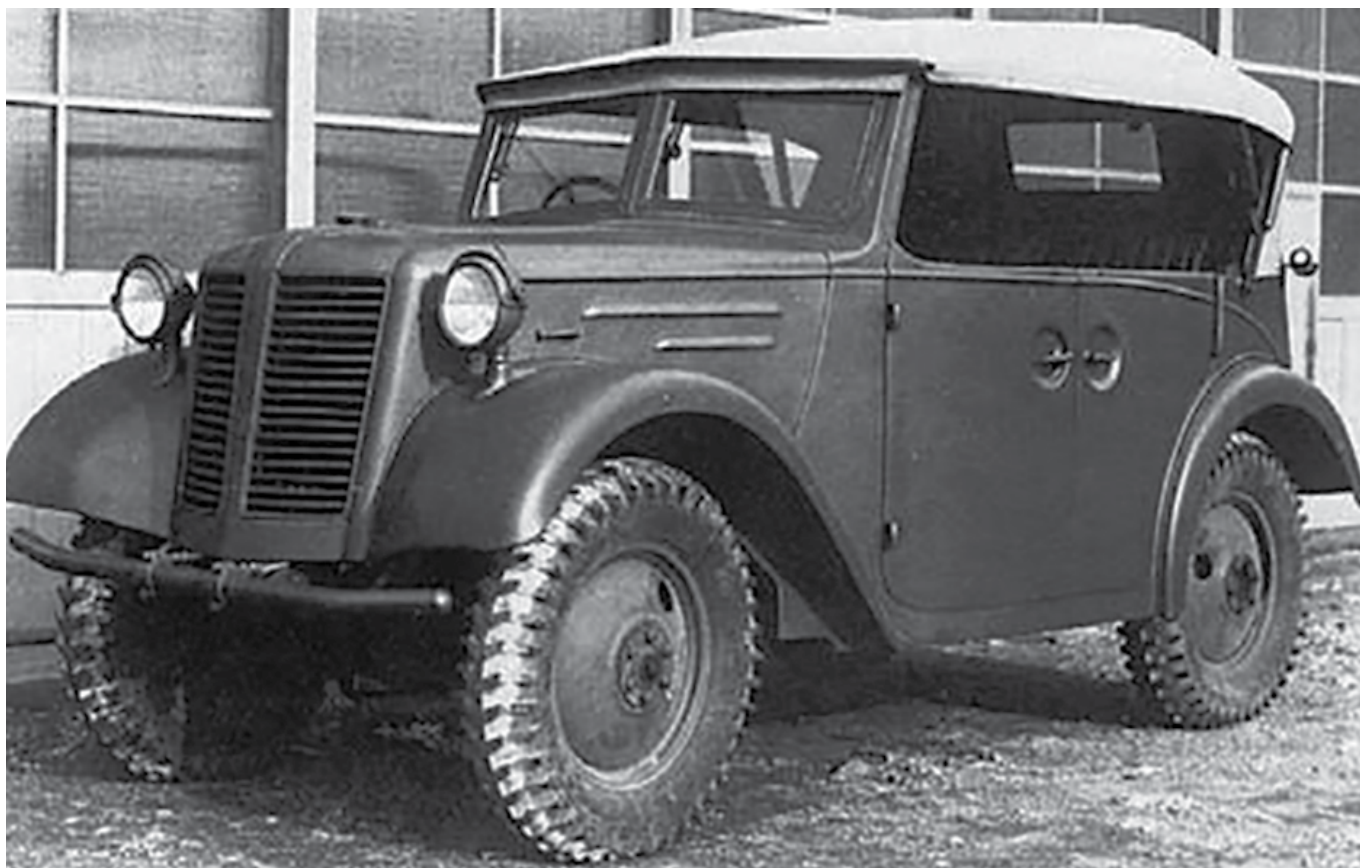
Чертежи двигателя автомобиля Kurogane Type 95 в разрезе. Это был двухцилиндровый мотор воздушного охлаждения мощностью 33 л.с.

Судя по японским источникам, созданная на замену Model 3 новая четырехместная модификация Model 4 должна была иметь единую конструкцию кабины, да и всех агрегатов, как для родстера, так и для пикапа. Однако за исключением опытного прототипа – никаких фотоснимков разведывательной и командно-штабной версии Kurogane Type 95/Model 4 пока не найдено, а вот пикапов, созданных на ее базе, было захвачено великое множество. Да и фотоснимков боевых и трофейных машин имеется предостаточно (хотя опять же японцы отмечают, что пикапы были запущены в серийное производство только в 1944 году). Подавляющее большинство командирских машин с кузовом родстер, которые японская армия и флот использовали во второй половине войны, относятся к так называемой Model 5 – с несколько измененными обводами кабины и квадратной радиаторной решеткой большой площади.

Новые модификации Kurogane Type 95 за исключением кузова и дефорсированного двигателя



Испытания ходовой части Kurogane Type 95 на лестнице, имитирующей крутой склон. Предположительно 1935 год.



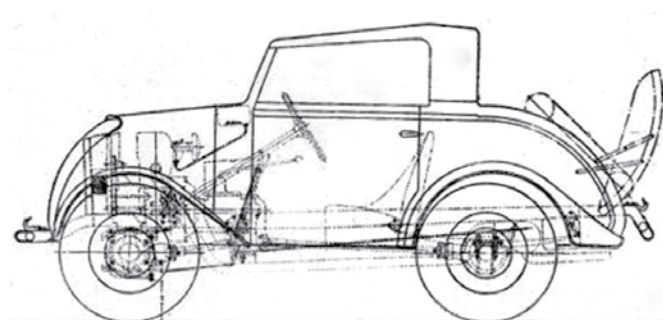
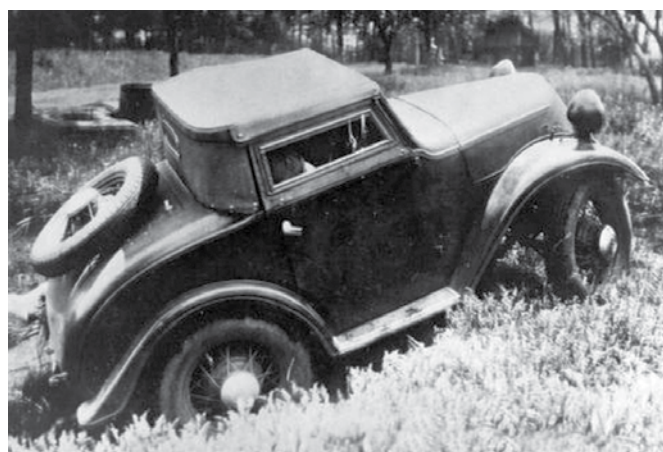
Автомобиль с более просторным (и более тяжелым) четырехдверным кузовом Yanase, изготовленным под ходовую часть с новым четырехцилиндровым двигателем водяного охлаждения. Ниже – испытания Kurogane, оснащенного новым более мощным мотором, на заднем плане – серийная Model 2. Вторая половина 30-х годов.

ля не сильно отличались от предвоенной машины. Также, как и на более ранней модели, основой кузова новых версий служила двойная лонжеронная рама из стального профиля высотой 273 мм с пятью поперечинами. Спереди на ней устанавливался двигатель, выполненный в едином блоке с трехступенчатой коробкой передач и одноступенчатой раздаточной, от которой крутящий момент карданным валом подавался на все ведущие колеса. Передняя ось подвешивалась на поперечных рычагах и пружинах, неразрезной задний мост – на полуэллиптических рессорах. Механический привод тормозов, как уже отмечалось, воздействовал только на задние колеса. Колесная база (2000 мм) – осталась неизменной, габаритная длина (3380 мм) – для базовой версии проектировалась в тех же параметрах. А вот внешний вид кузова значительно трансформировался. Он стал более современным и позволял перевозить уже 4-х человек. В кабину пикапа вмещалось два человека и еще 4-6 японцев могло находиться в кузове. Решетка радиатора грузовичка имела форму «крыльев бабочки» и была совершенно не похожа на квадратную решет-

липтических рессорах. Механический привод тормозов, как уже отмечалось, воздействовал только на задние колеса. Колесная база (2000 мм) – осталась неизменной, габаритная длина (3380 мм) – для базовой версии проектировалась в тех же параметрах. А вот внешний вид кузова значительно трансформировался. Он стал более современным и позволял перевозить уже 4-х человек. В кабину пикапа вмещалось два человека и еще 4-6 японцев могло находиться в кузове. Решетка радиатора грузовичка имела форму «крыльев бабочки» и была совершенно не похожа на квадратную решет-



Испытания новой модернизированной ходовой части Kurogane Type 95 с экспериментальным четырехцилиндровым двигателем водяного охлаждения. Вторая половина 30-х годов.

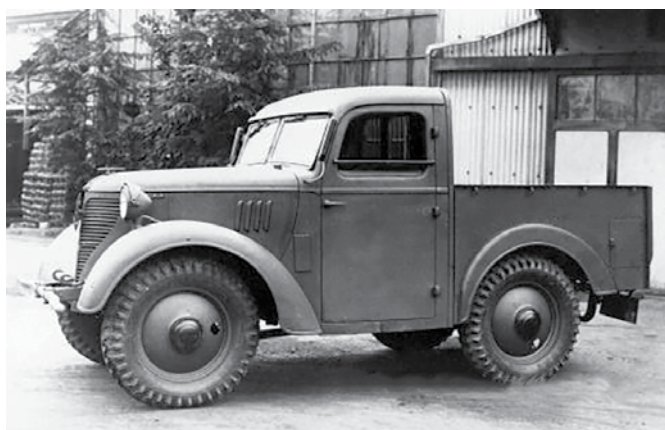


Испытания армейского джипа Model 3 на залитом водой рисовом поле. В высоко расположенный двигатель не попадает вода. На врезке – автомобили Type 95 в ходе испытаний преодолевают специальную эстакаду.

В сравнении с новой модификацией на 3 места предыдущая Model 2 даже выигрывала по количеству перевозимого л/с. Дело в том, что «второй тип» оснащался сложным кузовом фирмы Yanase, который при откинутом багажнике позволял перевозить еще двух человек (см. чертеж). Таких кузовов было сделано 11 (на 10 новых машин и для шасси Model 1), но после испытаний в Китае подобную конструкцию посчитали непрактичной.



Кurogane Type 95 в японской императорской армии (что видно по эмблеме из пятиконечной звезды в круге, размещенной на радиаторе). Четко различимы электропроводка к механическим указателям поворотов и металлические полуколпаки-крышки на фарах для светомаскировки.



Ранняя версия пикапа Model 4, построенная на базе ходовой Model 3. Это хорошо видно по характерной передней трубе бампера машины.

ку радиатора Model 5. Что касается часто упоминаемой в отечественной литературе четырехдверной версии Kurogane Type 95 с кузовом Yanase (считается, что в 1939 году было построено 5 экземпляров командно-штабных машин с подобным



Один из вариантов изображения куклы – неваляшки «Дарума», в честь которой на фронте называли машину Kurogane Type 95.



Джип Kurogane Type 95, ставший трофеем советских войск. Это Model 3, сделанная специально для армии. Металлические крышки на фарах по всей видимости выполняли двойную функцию: сокращали площадь поражаемой поверхности (фары) и использовались для светомаскировки в прифронтной зоне.



Та же машина, что и на предыдущих фотографиях. Видимо она неисправна – так как «сталинские соколы» позируя, ее банально «толкают».

кузовом), то следует отметить следующее. Компания Yanase всегда являлась дилером зарубежных автомобильных фирм (перед войной импортировала продукцию американской компании REO), собственных автомобилей за время своего существования выпустила только 5, и являются ли они джипами Kurogane или это число относится к другим моделям – точно не известно. Чем занималась компания Yanase во время второй мировой войны японцы не упоминают. Не исключено, что она в этот период могла быть субподрядчиком Kurogane (ведь заниматься импортированием машин было невозможно) и строила кузова. Но доподлинно известно другое – уже во второй половине 30-х годов для Kurogane был разработан, построен и испытывался новый двигатель водяного охлаждения объемом 1800 кубов, который так и не пошел в серию. Поэтому вполне возможно, что новый кузов был разработан под более мощную версию Kurogane и также проходил испытания на экспериментальных модификациях внедорожника.

Следует отметить, что Kurogane Type 95 являлась одной из немногих машин в армии Ямато, которая была разработана в Японии. Ведь еще в 1938 году основу автопарка Квантунской армии в Маньчжурии составляли преимущественно Chevrolet и Ford (включая лицензионные Hitachi Federal) отечественной сборки. Правда дело потихоньку шло на лад – уже в 1941/1942 годах в Японии было вы-



После капитуляции японских армий в Маньчжурии, Китае и Корее большинство автопарка агрессоров осталось в Поднебесной. На снимке – Model 3 со сложенным тентом в Китае. Вторая половина 40-х годов.

пущено 45433 грузовых автомобиля и автобуса, а также 1065 легковых машин преимущественно оригинальных конструкций. Половина из них поступила в вооруженные силы. Причем 80% объема выпуска приходилось на компанию Nissan (19700 единиц) и Toyota (14600 единиц), еще 17% рынка занимала дзайбацу Ishikawajima (она выпускала автопродукцию под брендами Isuzu – с 1934 года, Sumida и Chiyoda/Hino – последнюю до 1942 года),



Вверху – Model 3 в Корее в 1942 году. Скорее всего машина не армейская – нет никаких эмблем на радиаторе. Внизу – «неопознанная» машина в 1938 году на территории Китая. Предположительно – это легкий грузовик, но во многих источниках пишут, что на фото изображен Kurogane Type 95.

а остальные 3% приходилось на других производителей, в числе которых были и машины торговой марки Kurogane. Поэтому говорить о крупносерийном производстве Model 3 в Японии не стоит. Небольшими партиями эти автомобили собирались на заводе с 1937 по 1943 годы и отправлялись в войска – преимущественно в армию.

Несколько слов о наименовании машины. «Черной медалью» японцы свой джип не называли, на фронте его ласково именовали «Дарума». В япон-



Варианты эмблем автотехники, выпускавшейся под брендом Kurogane – для экспорта и внутреннего рынка.

ской культуре – это своеобразная кукла-неваляшка, олицетворение Бодхитхармы (в японском буддизме – Бодайдарумы), в целом и общем – божества, приносящего счастье. Судя по названию, Kurogane Type 95 пользовался в войсках любовью и популярностью.

Впервые «Дарума» стала использоваться в боевых действиях во время сражения на реке Халхин-Гол

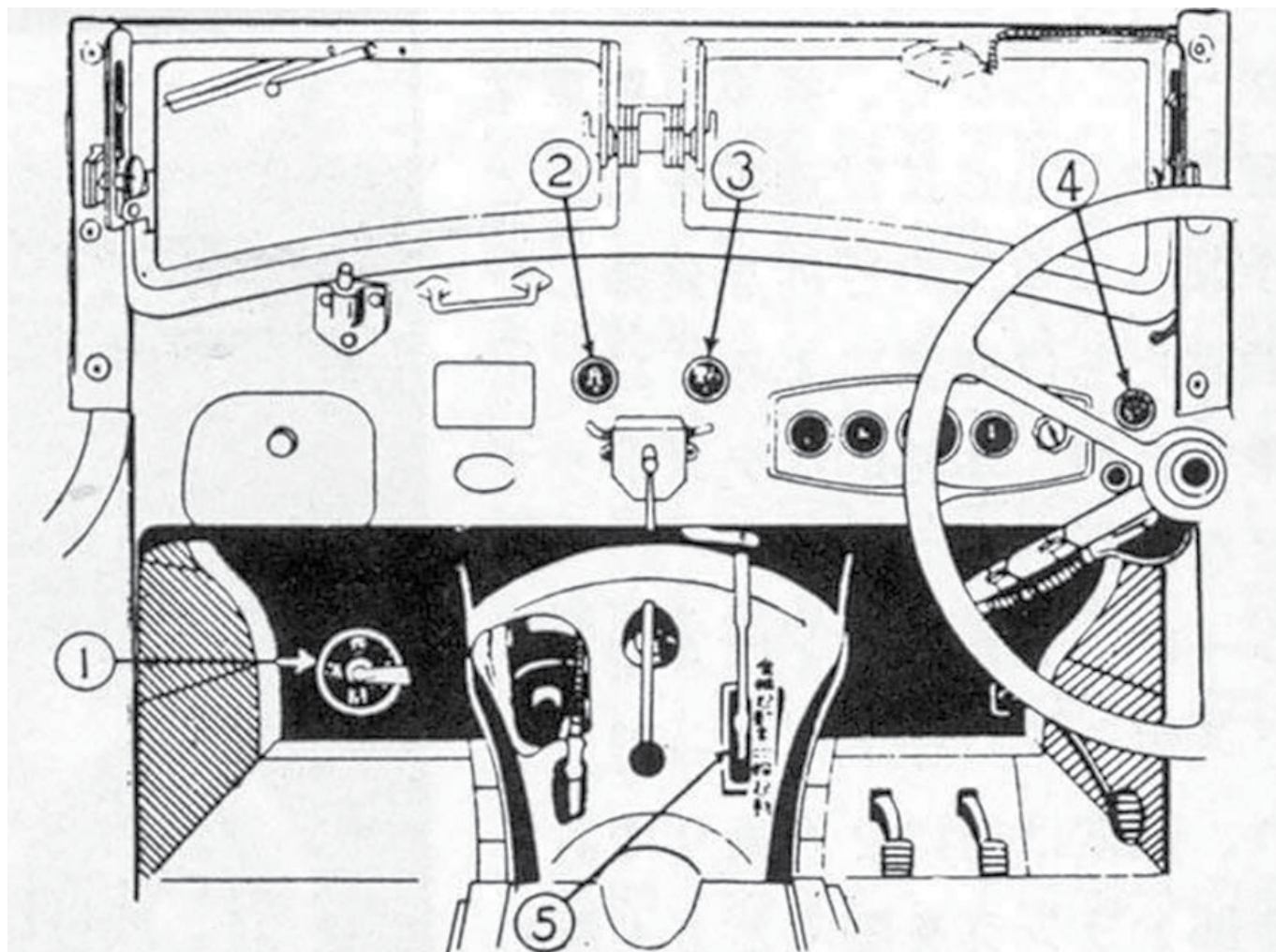


Десантный планер Kokusai Ku-8-II мог перевозить в фюзеляже один автомобиль Kurogane Type 95.



Машины, захваченные американцами на Тихоокеанском ТВД: вверху – трофейная Model 3 на Сайпане, внизу – санитарная машина, рядом и в которой позируют морские пехотинцы США.

летом 1939 года в качестве штабного автомобиля. После сокрушительного разгрома японских войск несколько машин Model 3 стали трофеями Красной



Общий вид на переднюю часть салона Type 95 и рабочего места водителя машины. Отмечены тумблеры включения зажигания, световых приборов, топливной системы, а также ручки переключения передач, заднего хода и стояночный тормоз.



Восстановленный на народные пожертвования Type 95 Model 3, найденный в полуразрушенном состоянии в 2013 году в одной из автомастерских Киото.



Оборудование салона автомобиля Kurogane Type 95 Model 3. Хорошо видна конструкция откидных передних стекол машины (открывались и фиксировались вперед с помощью особых механических устройств), а также электропривода (компактного электродвигателя) дворника стеклоочистителя рабочего места водителя.

армии. Ну а с началом боевых действий в Юго-Восточной Азии и на Тихоокеанском ТВД брошенные японцами джипы стали попадаться в качестве трофеев американцам и солдатам Британского Содружества. «Даруму» использовали как армейские, так



Двигатель и капот машины Kurogane Type 95 Model 3. На одной из фотографий отснята эмблема торговой марки Kurogane.



Передние и задние буксировочные крюки автомобиля Kurogane Type 95 Model 3.



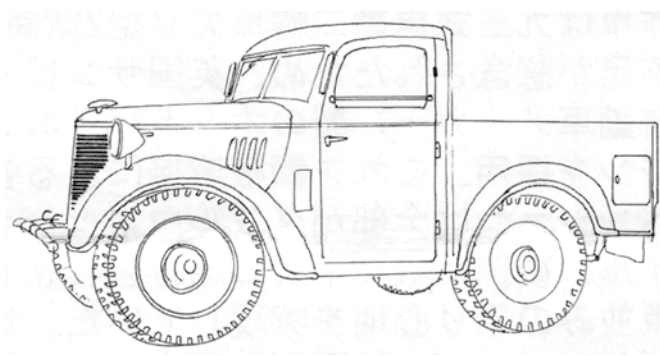
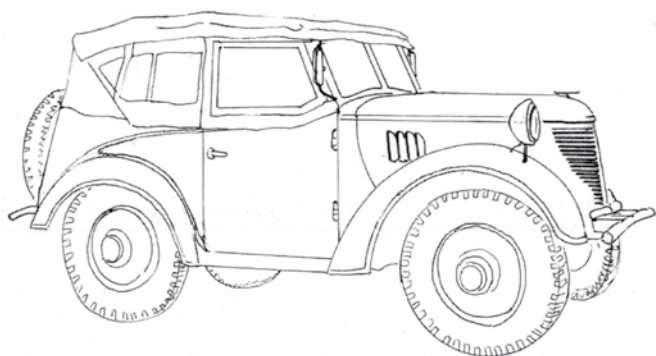
Экспериментальная версия родстера Model 4 на колесной базе классической «третьей модели» с двигателем в 1300 кубов. Судя по эмблеме перед радиатором – машина флотская. Снимок сделан в 1944 году.

и флотские части – «сухопутные» машины были оливково-зелеными с пятиконечной золотой звездой на радиаторе, а флотские – серыми или камуфлированными с символикой якоря или хризантемы на радиаторе (если на дверцу наносили национальный





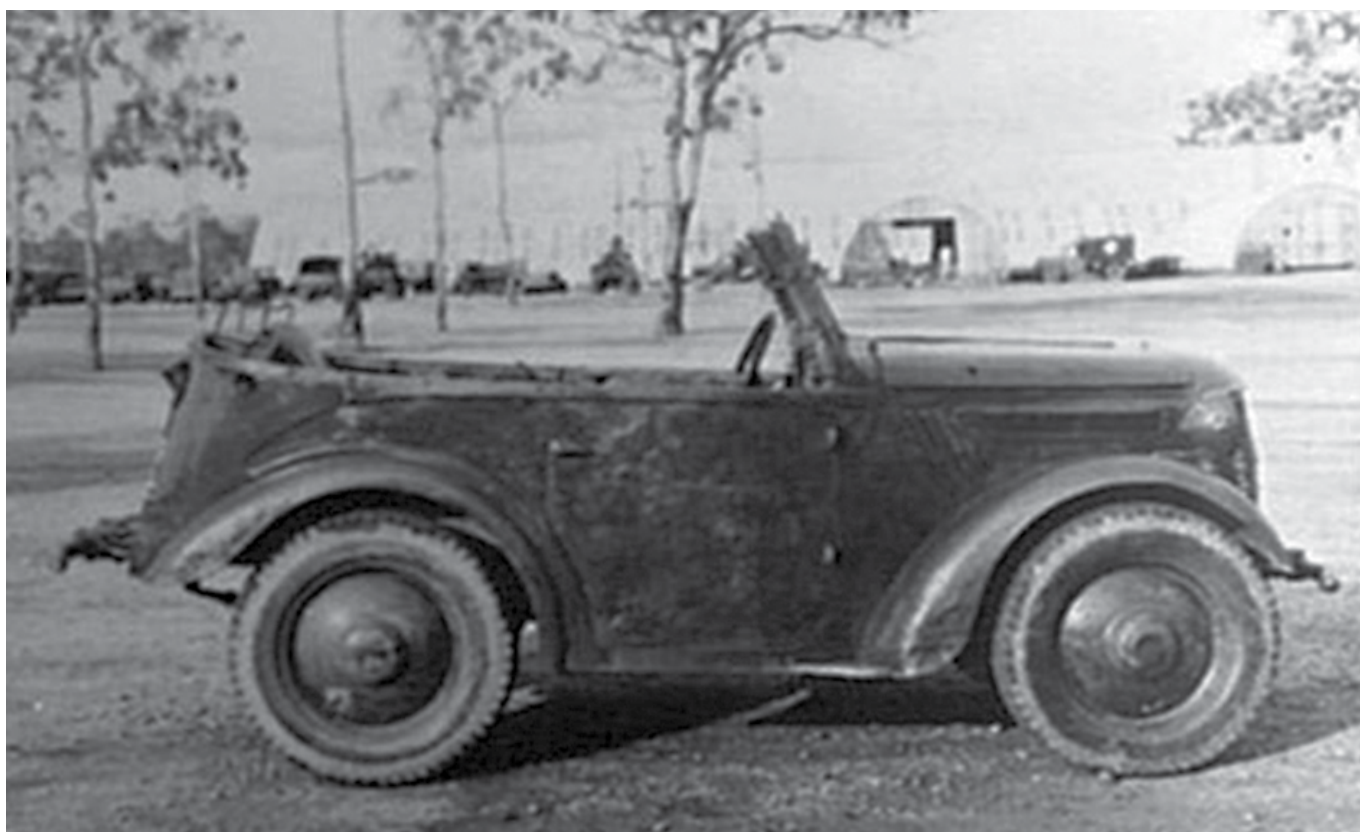
Фото переключателя топливной системы автомобиля Kurogane Type 95. Можно было питать двигатель сразу из двух топливных баков, от каждого из баков по отдельности или вообще перекрыть поступление топлива в двигатель.



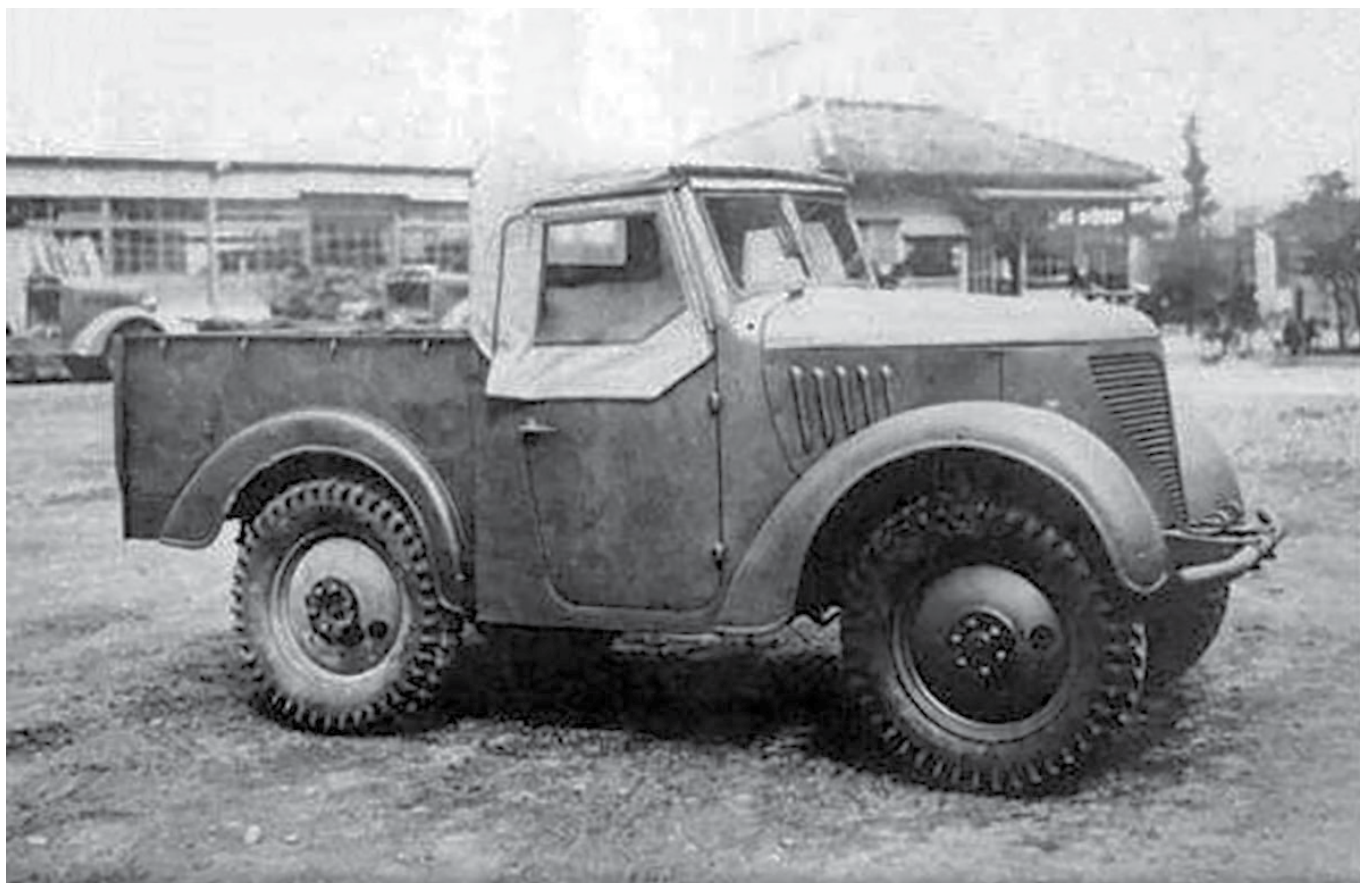
Долгое время считалось, что родстер и пикап Model 4 разрабатывались одновременно и были запущены в производство в 1944 году. Но сейчас японские исследователи склоняются к другой теории: пикап Model 4 – это новый кузов на старом шасси Model 3 (запущен в серийное производство в 1944 году), а родстер Model 4 – его модификация, разработанная и выпускавшаяся в 1945 году по заказу флота Японии.

флаг, то у флота он был с расходящимися от изображения круга лучами, а в армии классический – копирующий государственный флаг). В процессе боевых действий Type 95 стали использовать для разведки, поэтому у переднего сиденья пассажира «Дарумы» монтировалась штанга с турелью для пулеметов Тип 11, 96 или 99. Впоследствии выяснилось, что джип

Kurogane Type 95 из-за своих скромных габаритов мог размещаться в десантном планере Kokusai Ki-8-II. Главной его особенностью являлась откидываемая на шарнирах вправо носовая часть фюзеляжа с двухместной пилотской кабиной. Две выдвижные ramпы позволяли загружать в фюзеляж небольшие автомобили или артиллерийские орудия. Общая



Захваченный американцами автомобиль Kurogane Type 95 Model 5. По сравнению с 4-й модификацией у него максимально увеличена площадь радиаторной решетки, а также имеются дополнительные прорезы для доступа охлаждающего воздуха в боковых стенках капота.



Поздняя модификация Model 4: кабина с брезентовым тентом и передняя изогнутая труба-бампер по типу Model 5 (возможно и ходовая от этой модификации – тогда она должна иметь двигатель 1399 см³ и приподнятый относительно задней части рамы топливный бак).



На верхнем снимке японские военнопленные грузят в кузов пикапа Kurogane Type 95 Model 4 поздней версии боевые части, которые устанавливались на катерах камикадзе. Борнео, 24 октября 1945 года. Ниже – флотская версия раннего типа. Машина имеет трехцветный камуфляж.

грузоподъемность Ku-8-II составляла 1500 кг или 20 полностью тяжеловооруженных бойцов. Снаряженная масса планера в 3,5 тонны позволяла буксировать его со скоростью 255 км/ч, используя в качестве буксировщика бомбардировщики Ki-21 или транспортные самолеты Ki-57. «Специальный транспорт Тип 4» (так назывался планер в некоторых япон-



Металлический латунный знак принадлежности техники к японскому императорскому флоту. Как правило крепился по центру радиатора машины.

ских документах) был выпущен в 619 экземплярах и использовался в операциях 1-й японской воздушно-десантной дивизии – «Дай-1 Тейшин Шюдан» (это соединение состояло из двух полков, вооруженных легким стрелковым оружием и аэромобильной техникой – в том числе автомобилями Kurogane Type 95). В ночь с 19 на 20 октября 27 планеров перебрали десант на остров Лусон (Филиппины), где бойцы влились в боевые порядки обороняющихся войск

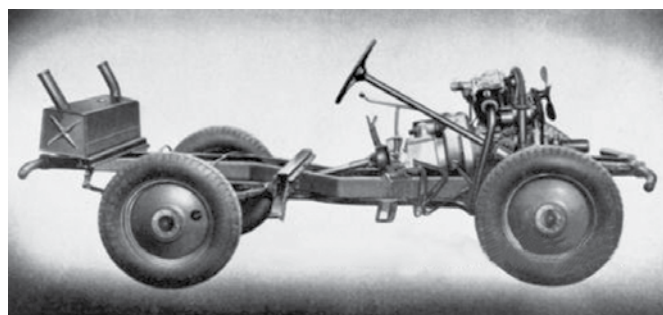


Трофейный «Куроган» 5-й модели (в трехместном варианте), используемый в одной из частей американской бомбардировочной авиации на Тихоокеанском ТВД.

и полностью погибли. Оставшиеся в метрополии планеры использовались для внутренних перевозок грузов и лишь в мае 1945 года с их участием планировалась грандиозная диверсионная операция по высадке на Окинаву. 27 Kokusai Ku-8-II были переброшены на аэродром Фусса вблизи Токио. 12 из них предполагалось загрузить джипами Kurogane Type

95, вооруженных 20-мм противотанковыми ружьями и зенитными орудиями того же калибра, остальные планеры намеревались использовать для транспортировки л/с. Операция планировалась на конец августа 1945 года и только капитуляция Японии не дала реализоваться этой кровавой и бессмысленной авантюре.

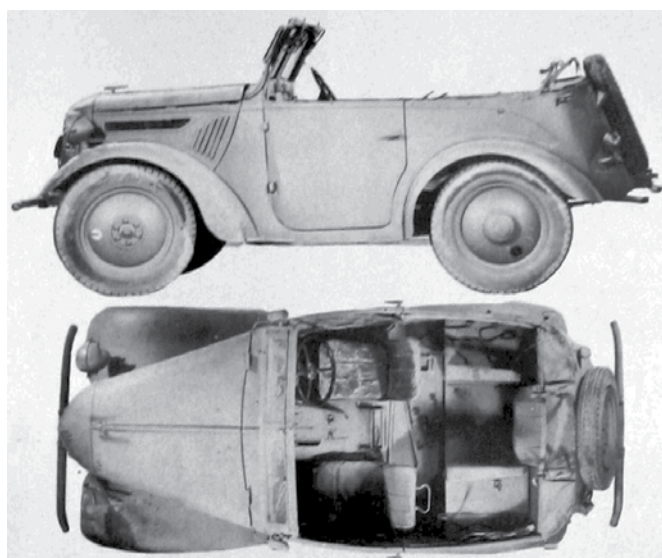
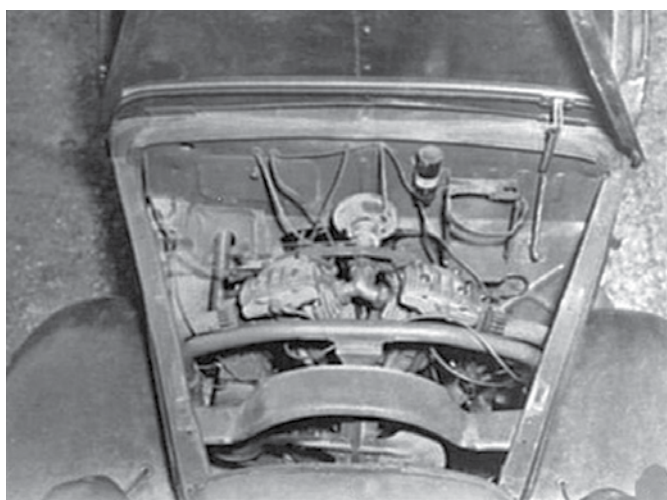
Производство Kurogane Type 95 было свернуто в 1944 году (сами японцы в некоторых источниках пишут о 1945 годе). Всего согласно официально принятой статистике было выпущено 4775 экземпляров «Енки» (однако опять же в японских источниках указывается куда большая цифра: 4775 машин получил японский флот, а 4275 – армия). Необходимо добавить, что в 1944 году в Японии испытывался новый в буквальном смысле джип – малолитражный автомо-



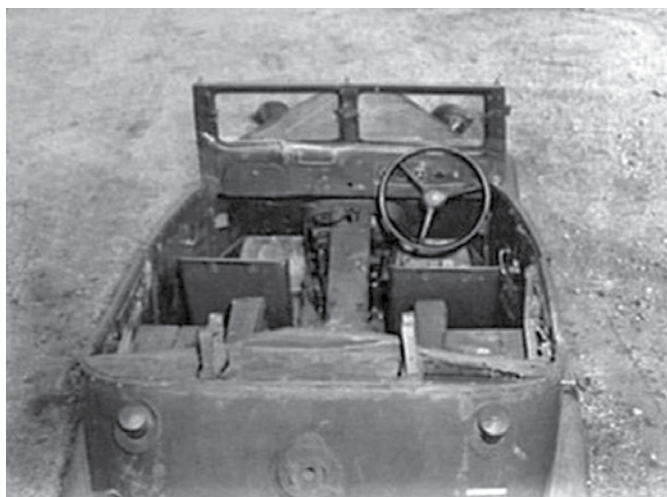
Модернизированная ходовая часть Model 5: бензобак поднят выше рамы, моторная часть немного сдвинута вперед, края бамперов изогнуты в сторону самой машины.



Kurogan Type 95 Model 5, захваченный 167-м батальоном американской армии на Новой Гвинее. В трехместной трофейной машине на заднем сидении восседает фронтовой кинооператор.



Отсъем исправной машины Kurogane Type 95 с трехместной кабиной. Скорее всего снимки сделаны американскими инженерно-техническими специалистами в ходе испытаний трехместного японского внедорожника.



биль Тип 4. Его проектирование началось в апреле 1944 года инженером «Тойоты» (Масатоко Маримото вроде как до войны работал на фирме Bantam) и базировалась на основе этого американского автомобиля (собственно джип именовался «Тойота» АК-10). Но японские чиновники от ВПК выдвинули ряд дополнительных требований, которые в обязательном порядке должны были учесть разработчики



Трофейные «пятерки», доставшиеся войскам Британского Содружества (вверху) и США (внизу) в ходе ожесточенных боев. Японцы, как известно, оказывали сопротивление до последней возможности.



Еще два разбитых «Курогана» Model 5. На нижнем фото – редкий, четырехместный, с «диваном» на двух человек. Алеутские острова, Кыска, август 1943 года.



Северный Китай. Трофейный Kurogane Type 95 Model 5 в совершенно исправном состоянии на службе в Красной армии. Регистрационный номер «Т-00-76». Маньчжурия, осень 1945 года.

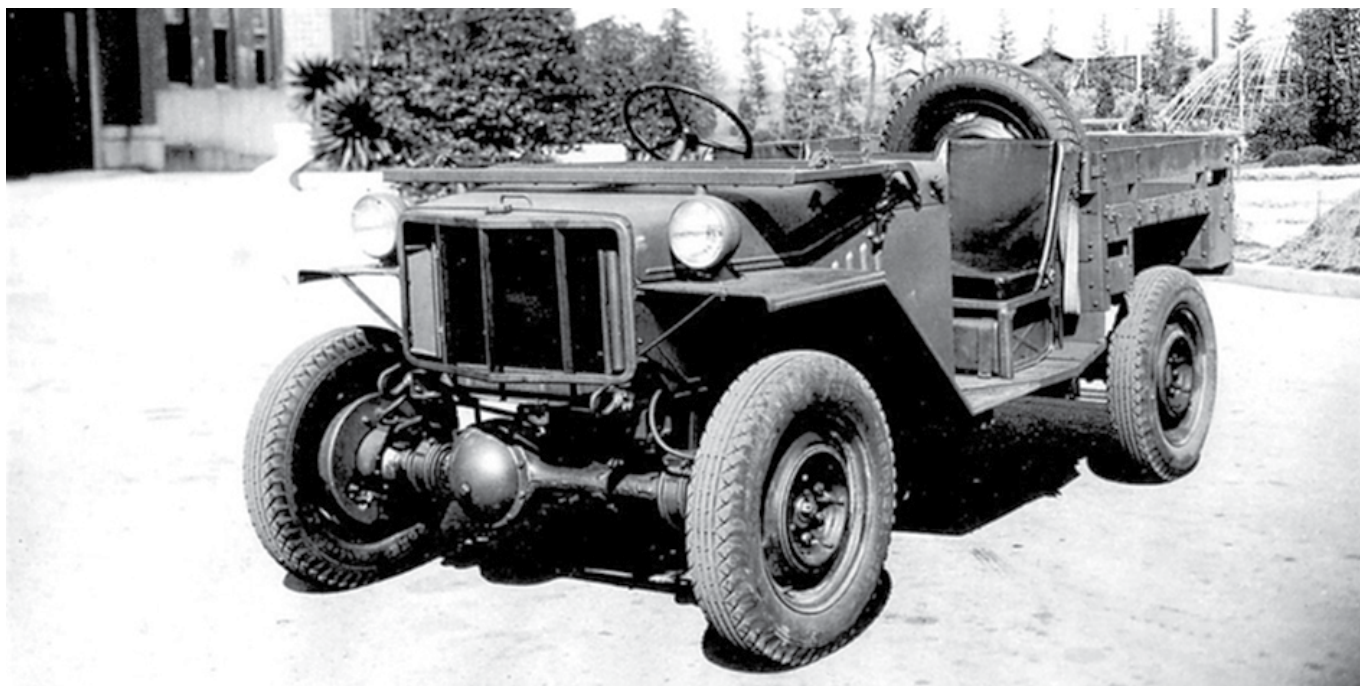
машины: автомобиль не должен быть внешне похож на американскую машину-прототип, новая конструкция должна содержать как можно больше серийно выпускаемых агрегатов и деталей (вплоть до типовых фар от грузовиков), грузовой отсек должен быть сделан из дерева. На АК-10 весом 1100 кг должны были устанавливать 50-сильный четырехцилиндровый двигатель Тип С рабочим объемом 2258 см³. Общая длина автомобиля составляла 3360 мм (колесная база – 2300 мм), ширина – 1570 мм, высота – 1800 мм. Грузоподъемность джипа не превышала 500 кг. Уже в июле 1944 года (потрясающие сроки проектирования – видимо Vantam банально скопировали) было собрано 5 прототипов Type 4, а промышленность стала готовиться к производству нового джипа. Но в 1945 году после массовых бомбардировок японской инфраструктуры авиацией союзников кооперация предприятий страны восходящего солнца стала разваливаться и Toyota АК-10 так в серию и не пошла.

Впрочем, особо увеличивать производство автомобилей в Японии не было возможности из-за дефицита бензина и солянки. В конце войны значительная часть топлива уже добывалась гидрогенерацией из наводороженного угля и шла в первую очередь на обеспечение функционирования боевой техники – кораблей, самолетов и танков. Тем более, что в джунглях, где отбивались от англосаксов японские войска, особо дорог и не было. К концу Вто-

рой мировой войны на островах южной части Тихого океана соединения IJA и IJN располагали лишь 3 тысячами автомобилей, в то время, как военно-автомобильный парк американцев превышал 100 тысяч машин. В последний год войны, когда производство Kurogane Type 95 было практически свернуто – вся автопромышленность Японии произвела лишь немногим более четырех тысяч машин...

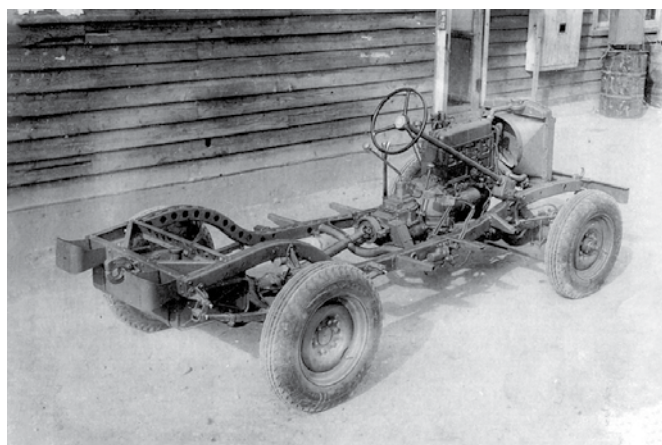
Заканчивая рассказ о первом в истории мирового автомобилестроения джипе, наверное, следует ознакомить читателей со всеми теориями, связанными с «белыми пятнами» серийного производства Kurogane Type 95. Дело в том, что в Японии по истории этого автомобиля написано несколько объемных трудов и несчетное число статей, тем не менее они никаким образом не отвечают на вопрос – а производилась ли вообще серийно Model 4 с кузовом родстер, и насколько эта машина была унифицирована с пикапом той же модели?

В Японском национальном автомобильном музее (префектура Исикава) выставлен отлично сохранившийся до наших дней «Куроган» 5-й модели с четырехместным кузовом родстер и двигателем рабочим объемом 1399 см³. Визуально он отличался от предшествующей Model 3 прежде всего формой решетки радиатора квадратной формы и большей площади и дополнительными боковыми прорезями для охлаждения двигателя. Для чего это было сделано?



Дело в том, что эксплуатировать Model 2/3 предполагалось в основном в Маньчжурии (Северный Китай), где на территории марионеточного государства Маньчжоу-Го находилась японская Квантунская армия. Климат там был достаточно суровый, местность – преимущественно равнинная. При довоенных испытаниях на этой территории двигатель объемом 1299 см³ работал вполне приемлемо и не перегревался. В 1937 году японцы начали вести боевые действия в центральном и южном Китае, где климат был субтропический. А в 1941 году американские санкции спровоцировали Японию начать войну на Тихоокеанском ТВД. Эти факторы не позволили запустить в серийное производство новую версию Kurogane с четырехдверным кузовом фазтон (четыrehдверный открытый кузов называется фазтон, а двухдверный открытый – родстер) и двигателем водяного охлаждения объемом 1800 см³. В тоже время эксплуатация Model 3 в джунглях, где фактически не было дорог и стояла удушающая жара, потребовала немедленной модернизации машины.

Что сделали японские инженеры в условиях крайне скудных ресурсов? В первую очередь увеличили рабочий объем двигателя до 1399 см³, не увеличивая его мощности. Фактически мотор был дефорсирован и, соответственно, меньше перегревался. Также для более эффективного охлаждения двигателя увеличили площадь лобовой радиаторной решетки и количество прорезей в боковых стенках капота. Бензобак, который на Model 3 находился в задней части автомобиля на уровне рамы и, соответственно, в условиях бездорожья был подвержен деформации и разрушению камнями и другими предметами, подняли значительно выше рамы. Естественно, полезный объема салона уменьшился и, чтобы сохранить 4 посадочных места, двигатель



Общий вид и ходовая часть нового японского джипа АК-10. В серийное производство его так и не запустили.

немного передвинули вперед – оттого и изменилась форма капота. Японские исследователи не дают точных данных начала производства Model 5, но скорее всего это был 1940 год и производилась эта машина по заказу IJA, так как не найдено ни одной фотографии этой машины с флотским якорем (на данный момент об этом заявляют сами японцы). Не исключено, что в этот же период для флота (армия и флот Японии находились в очень сложных, если не сказать даже враждебных отношениях) на заводе продолжали собирать «Куроганы» старой прежней модели. В пользу этой теории говорит тот факт, что появившаяся в 1944 году Model 4 с кузовом пикап, являлась флотским заказом – из более полутысячи Kurogane Type 95 новейших моделей, переданных IJN за всю историю производства, 480 – являлись грузовиками. Об этом факте в своих воспоминаниях



неоднократно упоминал бывший директор завода. Флотские машины были пикапами с металлической закрытой кабиной, построенные на базе шасси Model 3 (это можно было визуальнo определить по форме бампера машины, в целом соответствовавшему бамперу Model 3). Видимо тогда же армейцы тоже захотели свой пикап и появилась модификация грузовика Model 4 на «армейском» шасси от Model 5. Ее отличала открытая кабина с брезентовым верхом, гнутый по краям передний бампер, увеличенный капот с дополнительным пятым отверстием-прорезью для притока воздуха (на ранней версии их было четыре) и немного измененная конструкция задней части кузова (бензобак на 5-й модели находился значительно выше, чем на 3-й). Такие разные подходы имеют и объективные причины – флотские «Куроганы» не должны были массово эксплуатиро-

Автомобиль Kurogane Type 95 Model 3, восстановленный на пожертвования японцев и переданный в экспозицию военного музея.



Автомобиль Kurogane Type 95 Model 5 в одном из залов автомобильного музея Японии.

ваться в прифронтовой зоне, тем более в джунглях. В рамках этой парадигмы японские исследователи в настоящее время склоняются к предположению (опираясь на много объективных фактов – таких, как документы по производству двигателей и воспоминания участников производства), что Model 4 с кузовом родстер на базе шасси от Model 3 также являлась флотским заказом. Предсерийная опытная партия таких машин была собрана в 1944 году и после опытной эксплуатации в IJN они были запущены в серийное производство в мае 1945 года, а собирались на предприятии до конца августа 1945 года. Предположительно количество выпущенных машин Model 4 с кузовом родстер не превышало 60 единиц. А вот армейская Model 5 в 1945 году уже не выпускалась. Следует добавить, что никаких фотографий родстера Model 4 кроме заводских до настоящего времени не сохранились.

К настоящему времени уцелели четыре подлинных автомобиля Kurogane Type 95 различных модификаций: собранная в 1941 году Model 5 в Японском автомобильном музее; Model 3 – в России, в экспозиции Музея ретро-автомобилей в Москве; в США, в клубе военных и транспортных автомобилей Redball в Пенсильвании; и последняя – Model 3 выпуска 1939 года (найденная в автомастерской в Киото в 2013 году и восстановленная на народные пожертвования координатором проекта Масахико Кобаяси) – в Японском военном музее.

Илья Мощанский