

МАЛАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

СТАРИННЫЕ АВТОМОБИЛИ

1885-1940



МАЛАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ

СТАРИННЫЕ АВТОМОБИЛИ

1885-1940



ББК 39.335.52 г

С77

УДК 629.33(09)

Серия «Малая энциклопедия»
выходит на русском языке с 1996 года

Текст Юрая Поразика
Иллюстрации Яна Оравеца
Перевод Александры Кошкиной
Перевод со словацкого

С77 Старинные автомобили: 1885–1940; Пер. со словац. / Текст Ю. Поразика; Ил. Я. Оравеца. – Мн.: „ЛИЛЬТ“, 1996.–224 с.: ил.- (Малая энциклопедия).

ISBN 985–6301–02–5

Книги серии «Малая энциклопедия» словацкого издательства «Словарт» давно завоевали европейский рынок. Они знакомы читателям Франции, Германии, Чехии, Словакии, Польши

И вот наконец-то – впервые! – эти весьма интересные познавательные издания выходят на русском языке

В серию войдут книги «Старинные автомобили (1885–1940 гг.)», «Автомобили (1940–1965 гг.)», «Спортивные автомобили», «Парусные суда», «Мотоциклы», «Паровозы», «Самолеты», «Пассажирские суда»

ISBN 985–6301–02–5 (Лильт)

ББК 39.335.52 г



Книга позволит читателю сориентироваться в истории производства и развития легковых автомобилей, начиная от первых безлошадных карет до моделей тридцатых годов, устройство которых легло в основу концепции современного автомобилестроения. Авторы представляют это развитие как всемирный процесс и рассматривают автомобиль в целом, а также его составные части: кузов, колеса, радиатор и руль. Описания и иллюстрации расположены в хронологическом порядке, охватывая период от 1770 до 1940 года. Помимо технических описаний, книга содержит любопытные факты, связанные с историей создания автомобилей, с судьбами их конструкторов, и предназначена для широкого круга читателей.

КАРЕТА БЕЗ КОНЕЙ

Мечты о самодвижущихся средствах передвижения издавна были присущи человеческому сознанию. Уже в эпоху средневековья появились транспортные средства, управляемые спрятанными внутри людьми. В 1490 году Леонардо да Винчи сконструировал повозку с ручным управлением. Независимо от Джеймса Уатта, создавшего в 1769 году первую паровую машину, появились паровые автомобили француза Киньо (1769–1770), почтовая карета Тревитика (1801), легковой паровой автомобиль Ханкока (1822), французский паровой omnibus (1873). Таким образом, тот факт, что пар является вполне подходящей движущей силой для транспортных само-движущихся средств, получил всеобщее признание.

Между тем развивалось и другое направление в конструировании. В 1806 году в одном из швейцарских кантонов, мастерской Исаака де Ривазо было создано транспортное средство, которое могло продвинуться на несколько метров за счет двигателя внутреннего сгорания. Французу Ленуару пришла мысль соединить пары бензина с воздухом и использовать эту смесь как движущую силу. Такой примитивный двигатель дал возможность машине, на которую он был поставлен, преодолеть расстояние от Парижа до Жуэнвиля - Ле - Пон.

В Кёльне Рейне Николаус Отто устроил небольшую мастерскую, в которой работал над усовершенствованием газолинового двигателя Ленуара. Во время одного из экспериментов родилась идея, которая оказалась решающей для дальнейшего развития двигателя – сжатие газовоздушной смеси в камере внутреннего сгорания и четырехтактный рабочий цикл. Отто запатентовал свое изобретение в 1876 году, не зная, что французский инженер Бон де Роша еще в 1862 году теоретически обосновал принцип четырехтактного двигателя. Поэтому после жалобы, поданной наследниками Роша, имперский суд отменил в феврале 1886 года патент Отто. С этих пор каждый, у кого было же-

ление и возможности, мог заняться изготовлением четырехтактных двигателей.

Следующим после создателя газолинового двигателя Отто следует упомянуть Готлиба Даймлера, который поставил себе целью разработать легкий бензиновый двигатель, пригодный для экипажа. В результате был создан скоростной одноцилиндровый мотор объемом 460 см³. Он делал 700 оборотов в минуту и достигал мощности в 1,1 кВт (1,5 л. с.). Этот двигатель был снабжен системой зажигания и испарительным карбюратором.

Затем Карл Бенц в Мангейме сконструировал в 1885 году моторизованный трехколесный экипаж, а Даймлер создал первый на свете мотоцикл, у которого были деревянные окованые колеса и деревянная рама. Его масса составляла 90 кг, а максимальная скорость – 12 км/ч. Двигатель охлаждался вентилятором и крепился на раме на сайлентблоках из специальной резины. Осенью 1886 года Даймлер поразил своих соотечественников конструкцией первого скоростного четырехколесного автомобиля с двигателем внутреннего сгорания. Автомобиль развивал скорость до 18 км/ч. После всемирной выставки 1889-ого года успех машин Бенца и Даймлера не заставил себя ждать. В последующие годы мощность двигателя возрастила на 15, 20, даже на 45 кВт (20, 30, 60 л. с.). Ременная передача не получила дальнейшего применения. Был разработан автомобиль современного типа: спереди – двигатель, затем сцепление, коробка передач, карданный вал, дифференциал с распределителем и жесткая задняя ось. Укрепила свои позиции четырехступенчатая коробка передач с зубчатыми колесами и кулисным механизмом. Конструкторы уже принимали в расчет соотношение между диаметром и ходом цилиндров, проблему наполнения цилиндров и многие другие проблемы, существенные для конструирования более мощных и в то же время экономичных двигателей. На рубеже столетий появилось зажигание от магнето системы Боша.

А вот тормоза у все более быстроходных автомобилей оставались относительно слабыми. Для усиления ручного тормоза машины были укомплектованы упорами, которые быстро опускались, если нужно было остановить автомобиль на подъезде. Уже в 1900 году начал действовать принцип, согласно которому каждый автомобиль должен был иметь две независимые системы тормозов. Ножной тормоз, сконструированный как «челюстной», блокировал передние либо задние колеса, ручной тормоз получил функцию вспомогательного.

В то время еще не практиковалось электрическое освещение автомобиля – достаточно широко было распространено карбидное.

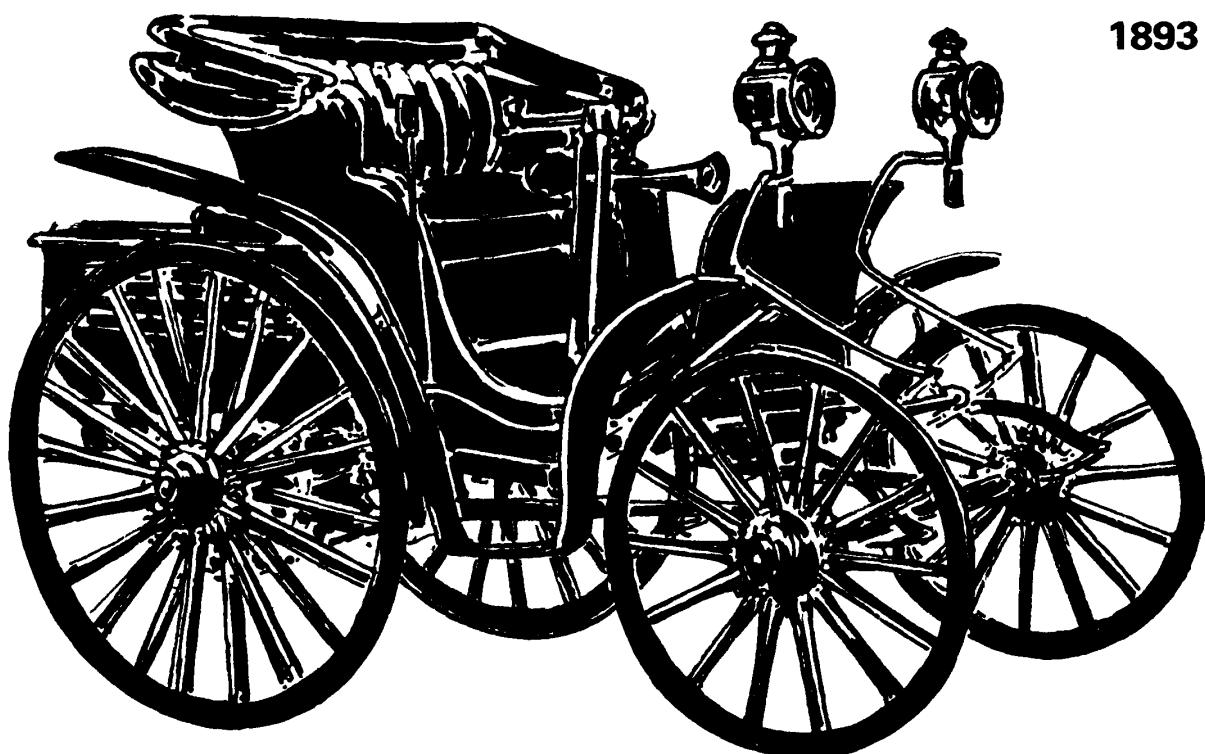
Первые состязания и соревнования дали дальнейший импульс техническому совершенствованию автомобилей. В соревнованиях на кубок Гордона – Беннета в 1900 году впервые определились четкие правила: к участию допускались автомобили не легче 400 кг и не тяжелее 1000.

В Херкмеровых гонках, которые проводились с 1905 по 1907 год, имели право участвовать только четырехместные автомобили. Их оборудование должно было находиться в полном соответствии с тогдашними требованиями к автотуризму. Впервые машины стали подразделяться на классы, в зависимости от мощности двигателя. Аналогично дело обстояло и в последующих гонках принца Генриха. Результатом установления определенного регламента в соревнованиях был тот факт, что при производстве машин стали использоваться материалы более высокого качества. К примеру, легкие металлы. К прогрессивным элементам можно отнести шарикоподшипники, управляемые механические клапаны, многоступенчатые коробки передач, улучшенные карбюраторы и многие другие детали, способные увеличивать мощность двигателя и скорость движения.

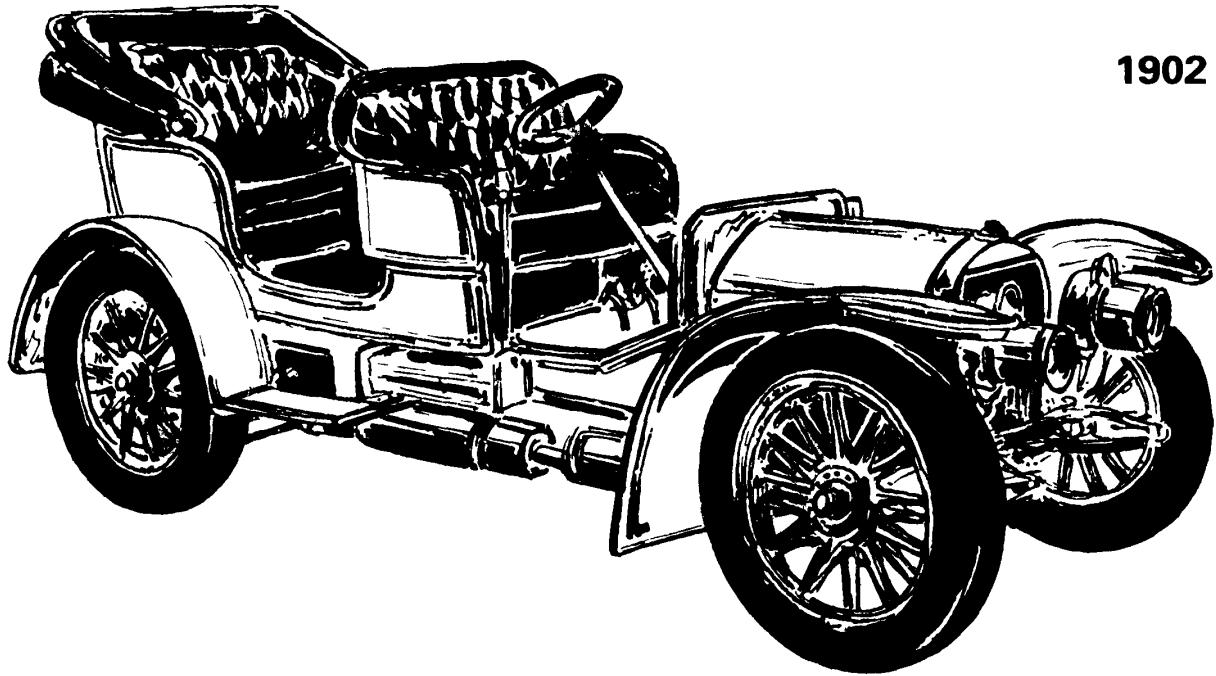
С 1906 года известны так называемые состязания «Гран-При». Они продолжались и после первой мировой войны вплоть до 1921 года. Именно в этот период стали применяться двигатели с компрессором, мощность которых позволяла гоночным машинам развивать огромные скорости. Кроме того, различными автомобильными заводами выпускались автомобили самых разнообразных конструкций. Наиболее интересные из них мы подробно описываем в следующих главах.

ХАРАКТЕРНЫЕ ВИДЫ КУЗОВА

Первые автомобили представляли собой, собственно говоря, экипажи, у которых отсутствовали оглобли, а под сиденьем располагался двигатель. Принцип установки сидений и способы защиты от неблагоприятных погодных факторов стали основным условием постепенного перехода от экипажа к первым автомобилям. Возник тип кузова *vis-à-vis*, где сиденья располагались напротив друг друга, и *dos-à-dos*, где сиденья были смонтированы спиной друг к другу (ландо, брейк, фаэтон и другие). Только в первые годы XX века возникло не менее двадцати типов кузова. В их названиях чаще всего употреблялись французские выражения, обозначающие конструкции экипажей. После того, как укрепила свои позиции классическая конструкция с переднерасположенным мотором, сиденья стали монтироваться по направлению движения и, таким образом, автомобиль приобрел привычный нам по сей день силуэт. До тех пор, пока преобладающим был ручной труд, внешний вид автомобиля зависел, в основном, от искусства стилистов. Вместо дерева конструкторы все чаще применяли жесть. На шасси, изготавливаемые отдельно, монтировался верх самых



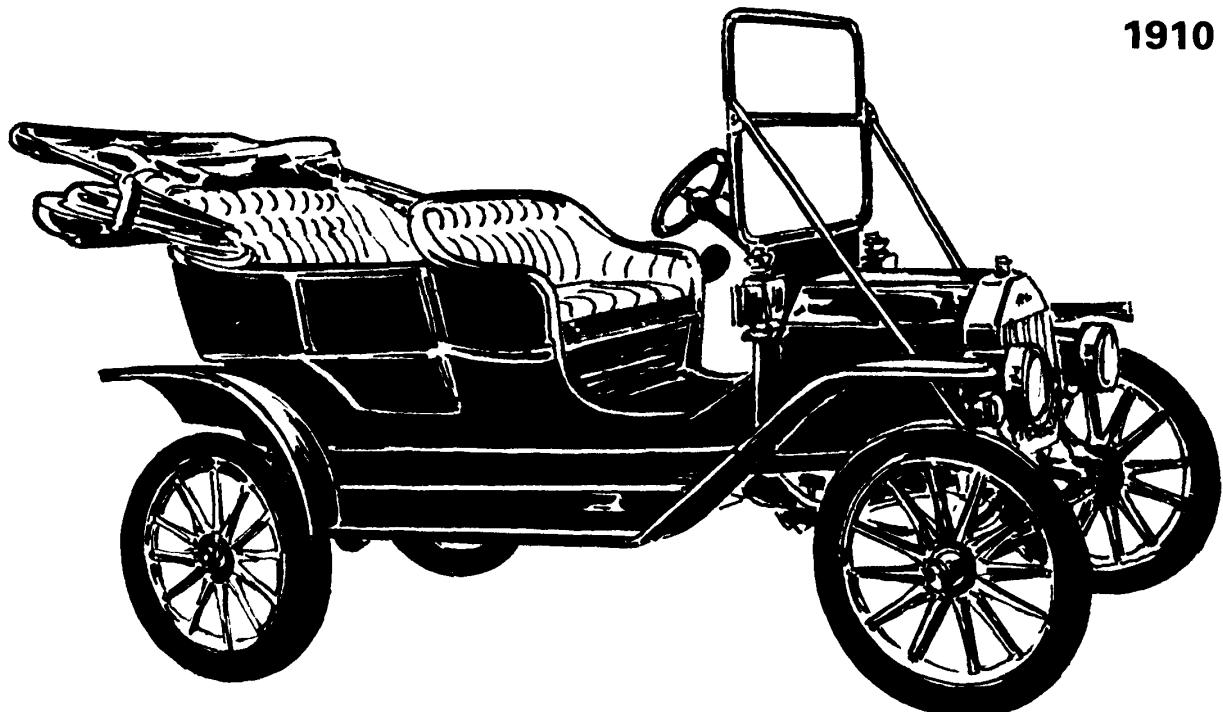
1902



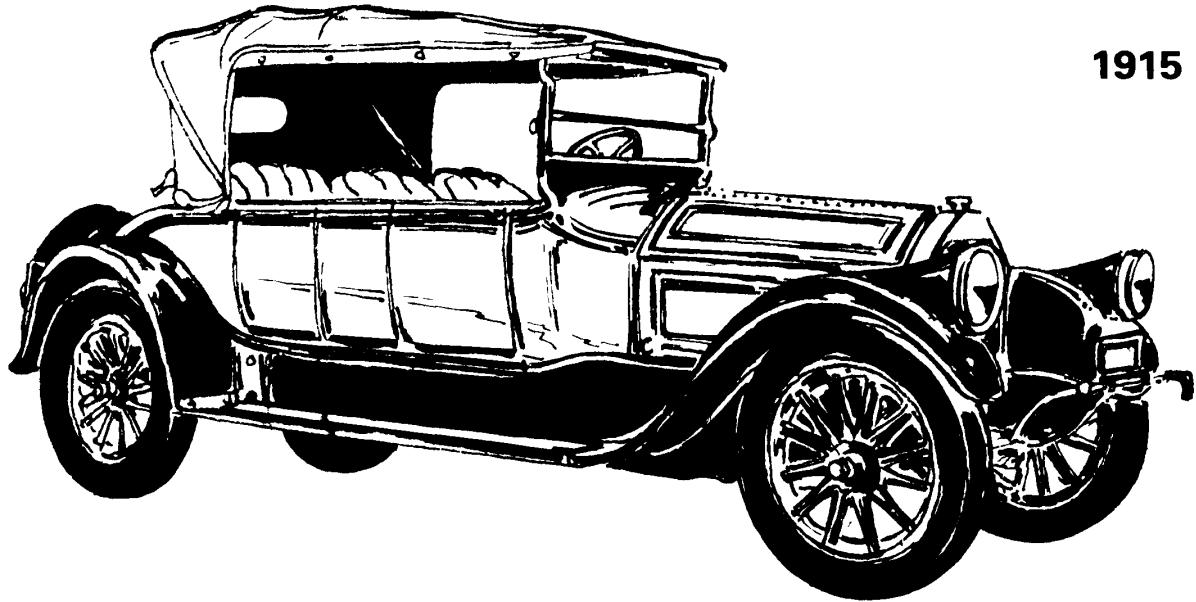
различных типов. Возникали даже специализированные фирмы по выпуску кузовов. На их форму с развитием техники стал влиять рост максимальных скоростей. В связи с этим в 20-е годы конструкцию кузова пополняют новые детали. Автомобиль получил клиновидный радиатор, длинные крылья, соединенные с подножкой, косо поставленное переднее стекло и закрытые боковые стенки.

В начале 30-х годов новые познания в области аэродинамики повлекли за собой конструктивные изменения кузова. Так

1910



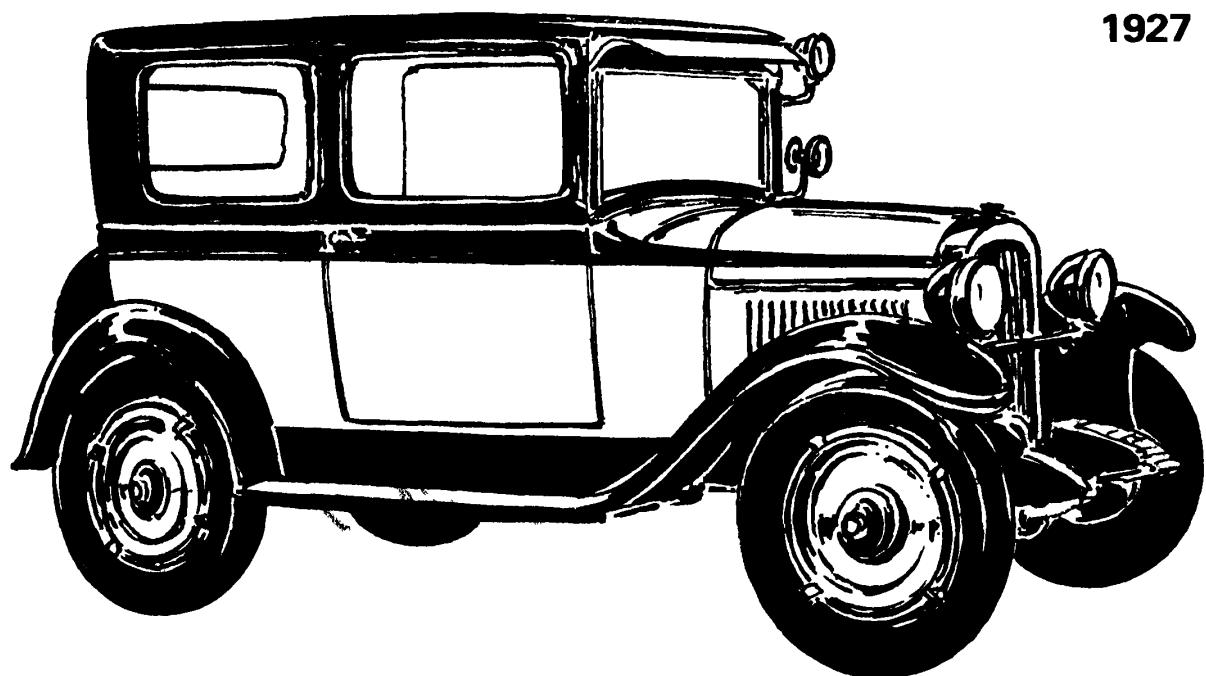
1915



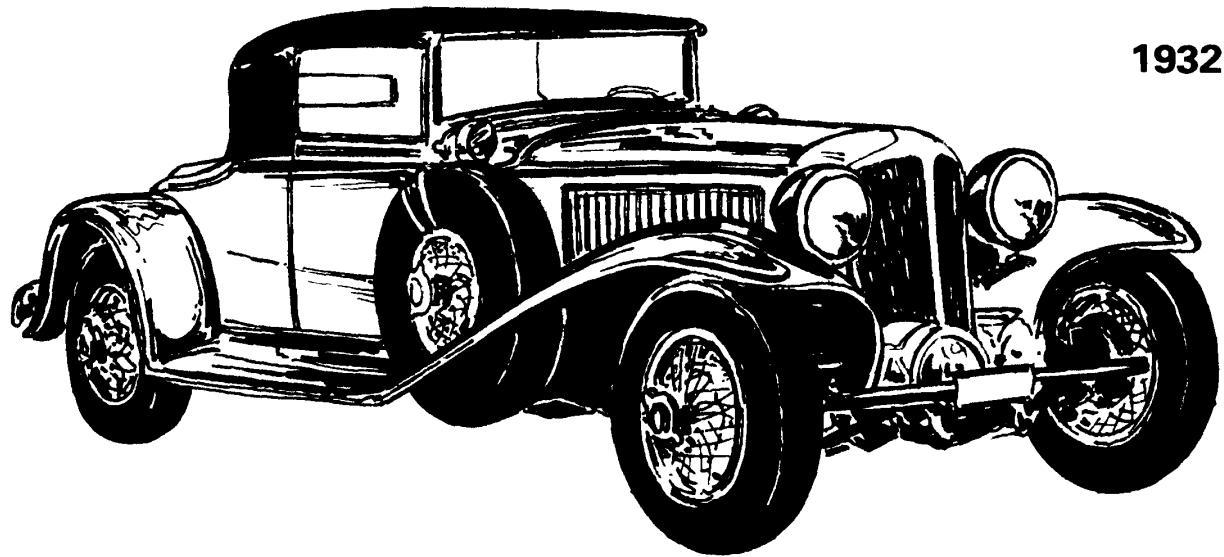
называемая «линия обтекания» увеличивала скорость автомобиля. Идеалом автоэстетики являлась машина с наиболее длинным передним капотом, продолговатыми крыльями, плавными закругленными линиями силуэта. Громоздкие восьмицилиндровые двигатели вполне отвечали гармоническим представлениям тех времен.

С появлением компактных двигателей возникли возможности для оптимального использования пространства и создания более комфортных сидений. Переход от классического шасси

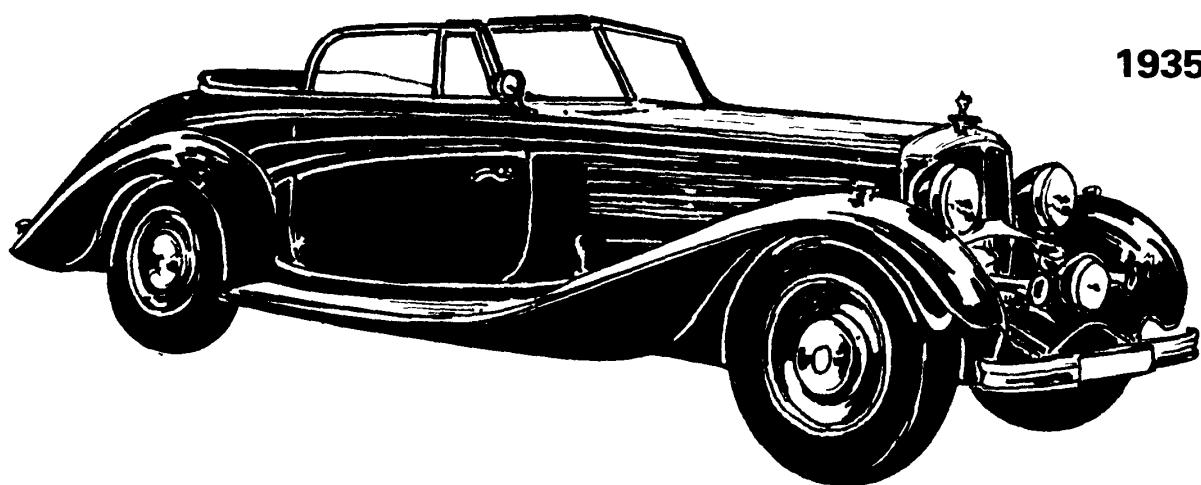
1927



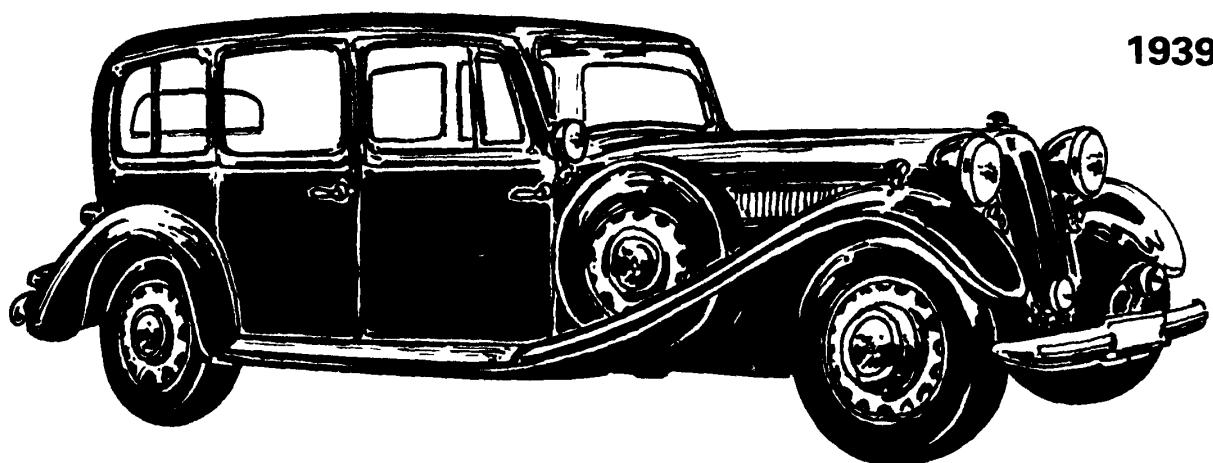
1932



1935



1939



к безрамным самонесущим кузовам значительно упростил и удешевил конструкцию автомобиля и позволил осуществлять серийный выпуск.

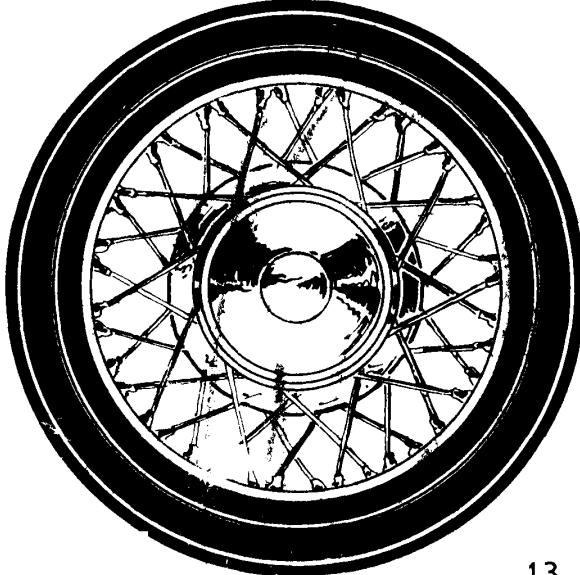
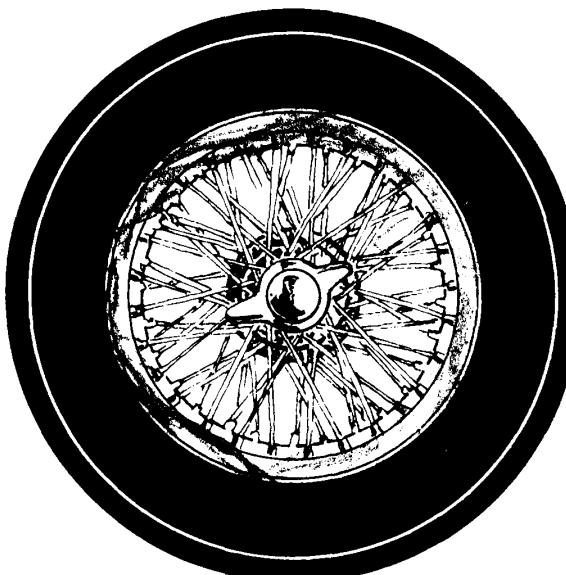
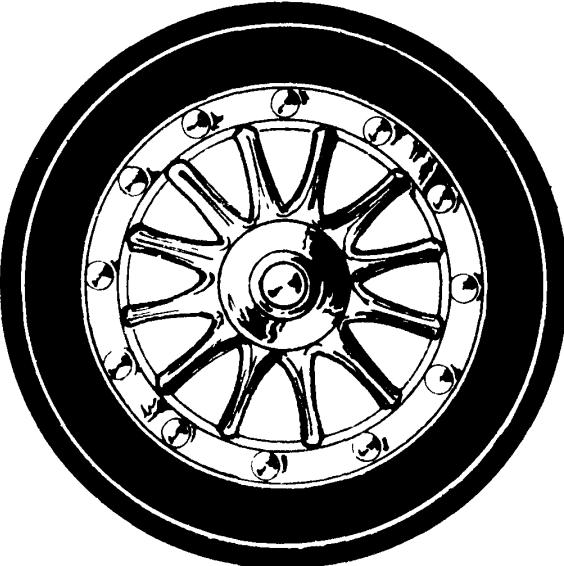
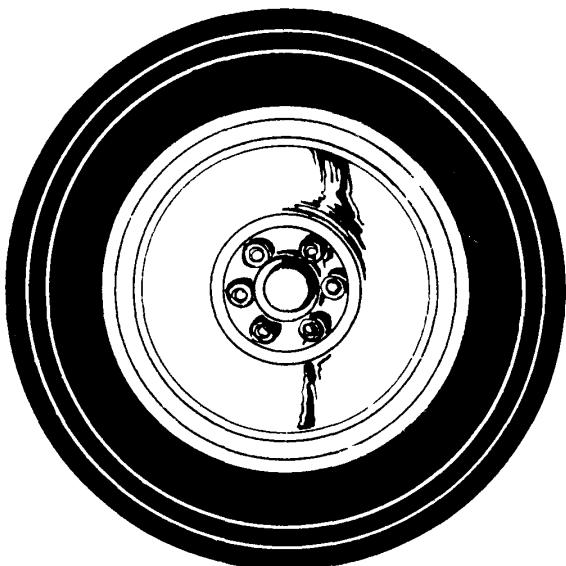
Иллюстрации помогут проследить изменение типов автомобилей на решающих этапах развития.

Колеса

Гремящие стальные колеса первых автомобилей были изначально жесткими – даже самые лучшие рессоры не спасали от ударов. По этой причине колесо, на которое был надет резиновый обруч, представляло большой прогресс. Такое колесо «проглатывало» небольшие неровности дороги, крупные же следовало объезжать.

В 1845 годуedinбургский торговец Роберт Вильям Томпсон намеревался запатентовать пневматические шины, на которых ездили уже по Гайд - Парку. Однако о патенте было забыто.

В 1887 году шотландский ветеринар Джон Бойд Данлоп свернул в круг резиновый шланг, вставил клапан собственного изготовления и приkleил эти шины на трехколесный велосипед своего сына. Велосипед с накачанными пневматическими ши-



нами ездил намного лучше и оставлял за собой в саду едва заметные следы.

Год спустя Данлоп получил патент на это изобретение. Несмотря на все преимущества колес с такими шинами, возникло множество проблем. Шины не хотели держаться на колесах, а в случае обнаружения дефектов их трудно было заменить. Об этих проблемах заботились, в основном, гонщики и люди, с ними связанные,— то есть те, кому была важна возможность быстрой замены шины.

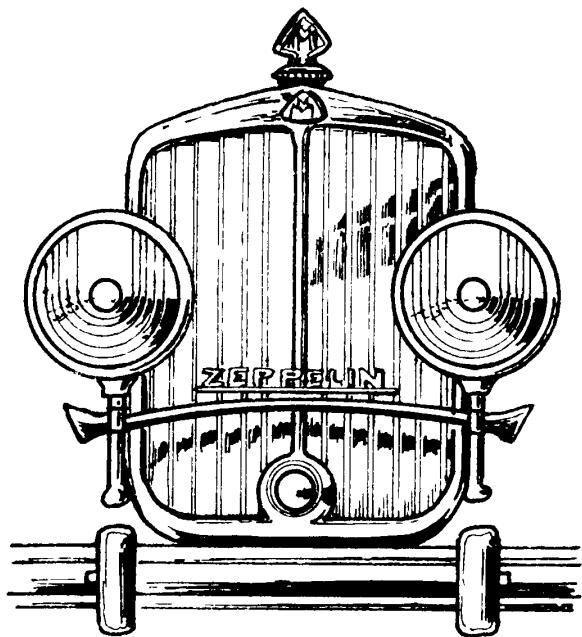
Во Франции Эдуард Мишлен смонтировал пневматические шины на колеса автомобиля братьев Пежо и вместе со своим братом принял участие в первых автогонках Париж – Бордо – Париж. Для соревнований он разработал съемные ободья, которые укреплялись на дисках с помощью болтов. В ходе соревнований Мишлен вынужден был 65 раз менять проколотые шины. Но, тем не менее, преимущества его изобретения были доказаны. Впоследствии он совместно с братом основал в Клермон-Ферране собственную фабрику по производству пневматических шин и тем самым приостановил вторжение английских шин во Францию. Немецкая резиновая промышленность начала свое развитие в 1873 году с основания «Континентал Каучук и Гутта-Перха Компани», а позднее образованием фирм «Мецлер и Петер».

Наконец, в 1914 году были созданы так называемые колеса типа «Рейдж-Уитворт». Эти съемные лучеобразные колеса с канавкообразным пазом крепились только центральным винтом. В гоночных и спортивных моделях на винте имелись два выступа для закрепления либо ослабления посредством маятникового механизма.

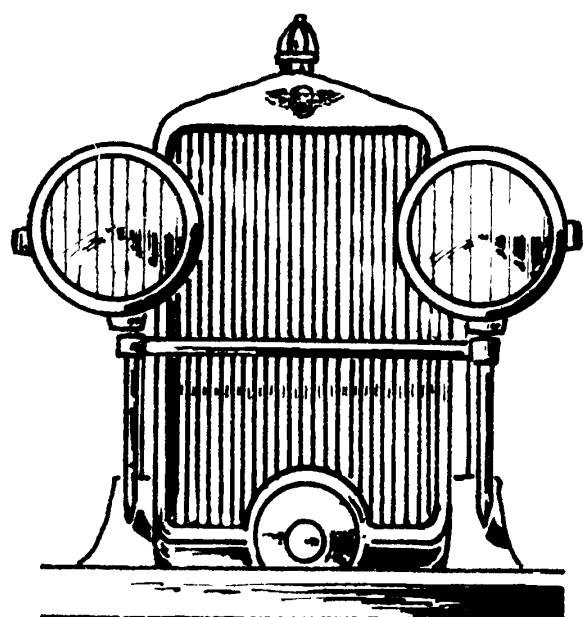
Сегодня съемные дисковые колеса с тремя, четырьмя или пятью винтами-креплениями — неотъемлемая часть любого автомобиля.

Радиаторы

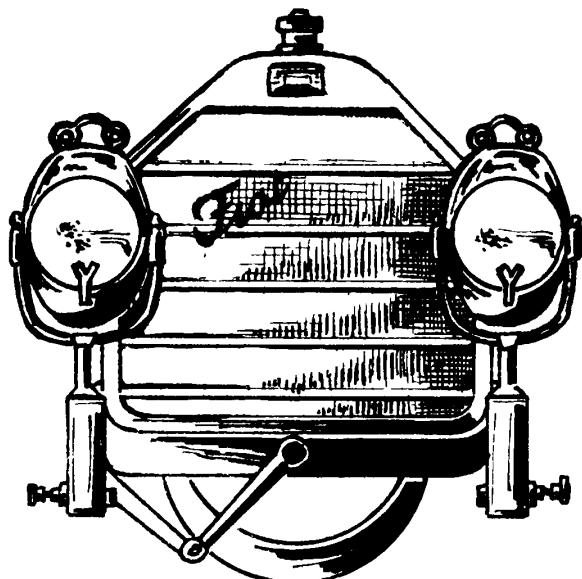
Первый скоростной автомобильный двигатель Готлиба Даймлера работал при воздушном охлаждении, но одновременно опробовалось и водяное. В одной из первых систем водяного охлаждения, при посредстве которой конструкторы намеревались отвести тепло сгорания от двигателя, использовался принцип охлаждения при помощи испарения. Испаряемая вода отводилась по лабиринту шнека охладителя в конденсатор, где



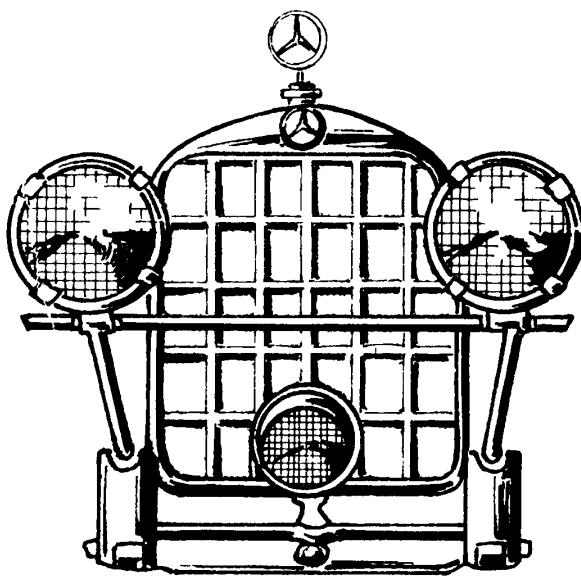
ZEPPELIN



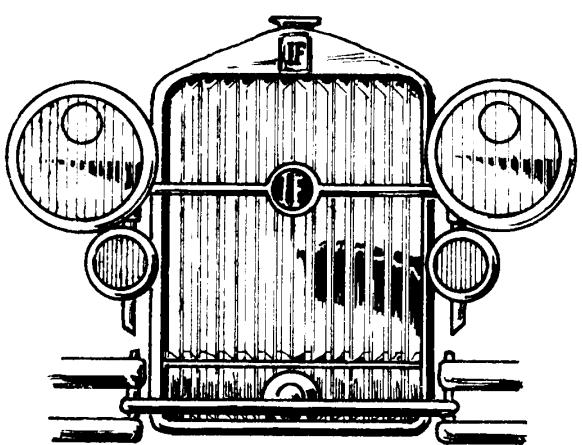
HISPANO - SUIZA



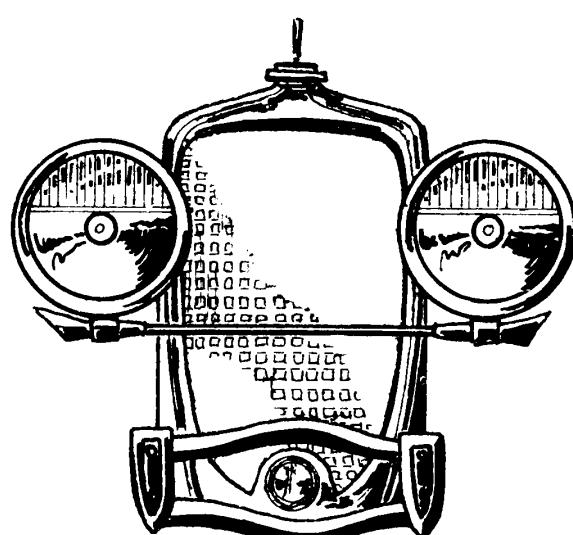
FIAT



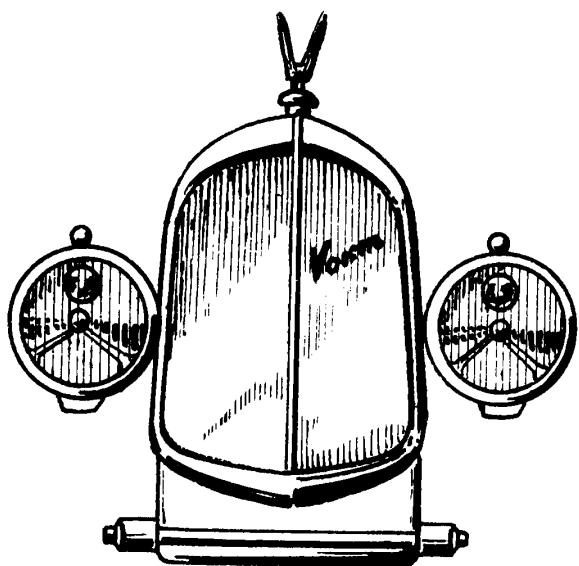
MERCEDES



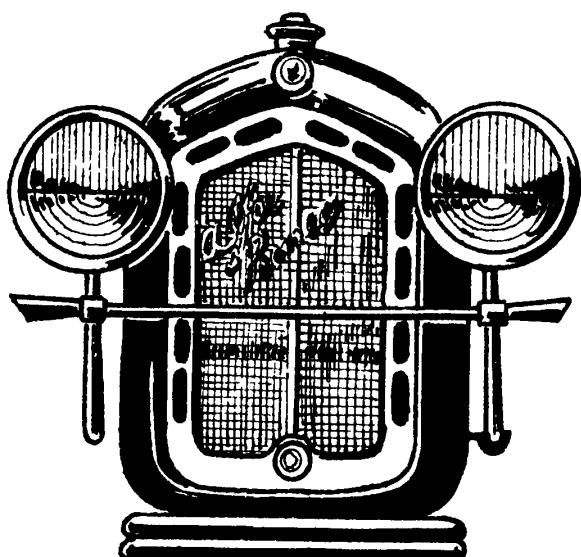
ISOTTA - FRASCHINI



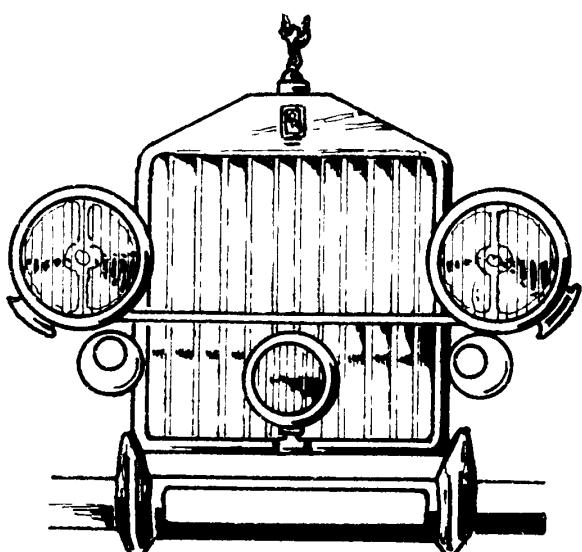
DUESENBERG



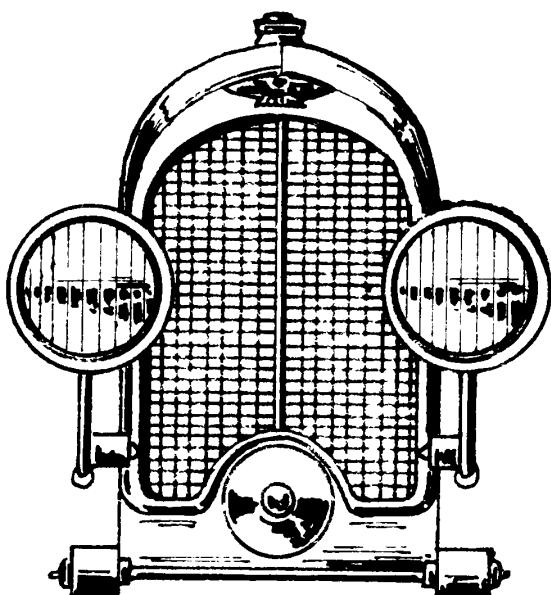
VOISIN



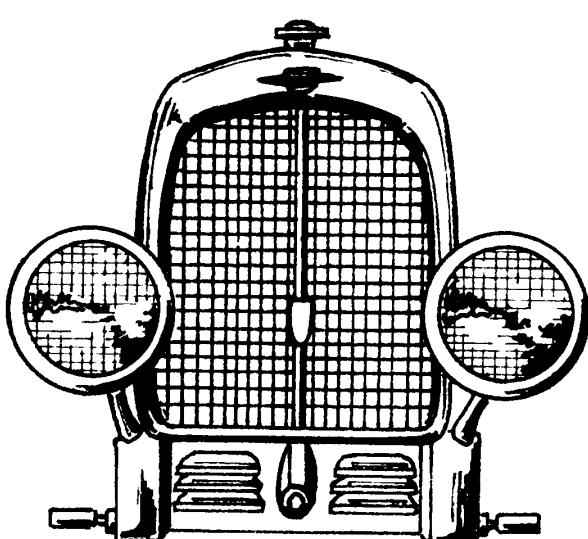
ALFA ROMEO



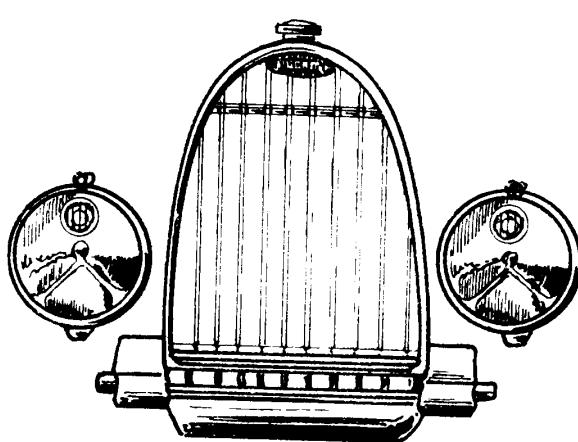
ROLLS - ROYCE



BENTLEY



ASTON MARTIN



BUGATTI

охлаждалась и затем отводилась опять в резервуар. 40 литров воды было достаточно на 15-20 километров пути.

В 1890 году на арене появляется Готлиб Даймлер с новым изобретением. В его автомобиле, получившем название «Шалрадваген», вода протекала по раме из труб. Циркуляцию воды обеспечивала помпа, смонтированная между двигателем и системой трубок. Многие конструкторы, такие, как Франклин, Порше, Де Дион и другие, ориентировались на этот тип охлаждения, до сих пор считающийся современным. Двигатель, расположенный спереди, снабжен охлаждающей арматурой, непосредственно же функцию охлаждения берет на себя встречный поток воздуха.

Многие модели автомобилей имеют термосифонное охлаждение, принцип которого заключается в циркуляции холодной и теплой воды. Однако наиболее распространено принудительное циркуляционное охлаждение, когда циркуляцию воды обеспечивает маленький водяной насос. Такой типичный радиатор в виде пчелиных сот стал характерным отличительным знаком многих автомобилестроительных фирм, таких, например, как «Роллс-Ройс», «Мерседес», «Альфа Ромео», «БМВ», «Кадиллак» и другие (хотя размеры его со временем уменьшились).

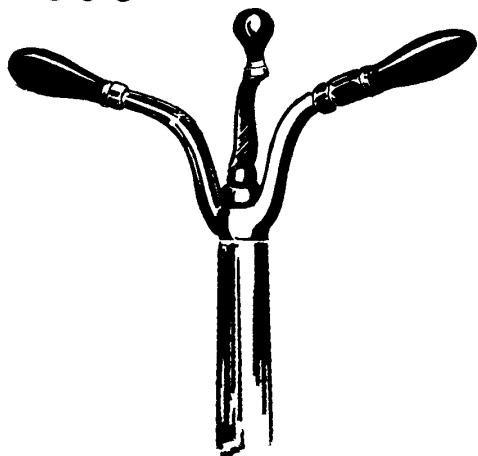
В Америке капот радиатора стала атрибутом моды. «Олдсмобил» пришел к выводу, что радиатор совсем не обязательно должен быть обильно посеребрен, и начал применять на своих моделях хром. Братья Опель в Руссельгейме (Германия) сразу же последовали примеру американцев. В последующие десятилетия радиаторы довольно сильно уменьшились в размерах.

Рули

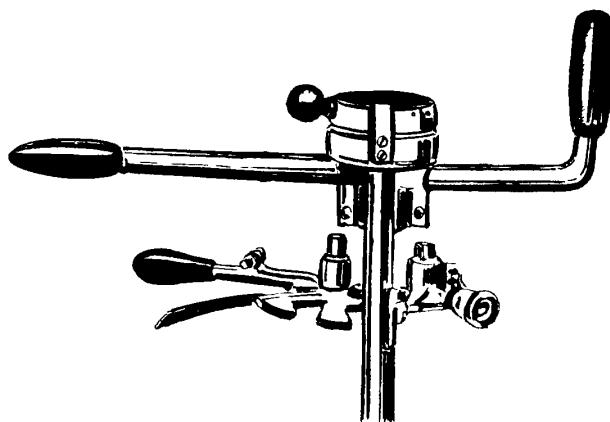
Первые безлошадные кареты отличались от своих предшественниц только рычагом, управлявшим передними колесами. Машины с расположенной в центре стойкой управления выглядели достаточно непривычно и, благодаря рычагу, получили прозвище кофемолок. Позднее стойка управления все больше отклонялась назад и на смену ручке пришел руль.

Результатом перегрузки переднего моста стали растущие трудности в управлении. Машинами с передними колесами меньшего диаметра было проще управлять, несмотря на то, что каждый поворот в пути представлял известный риск.

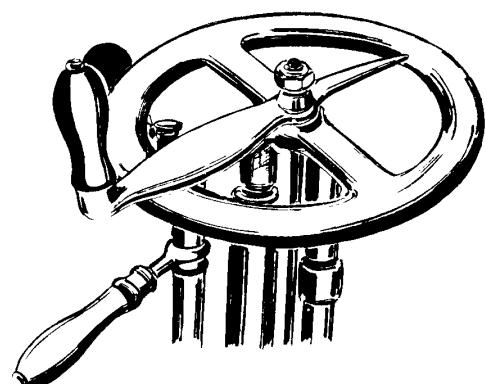
1893



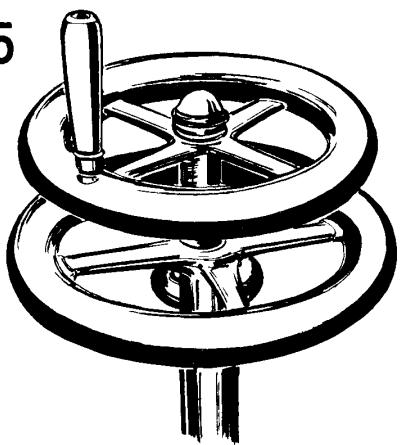
1902



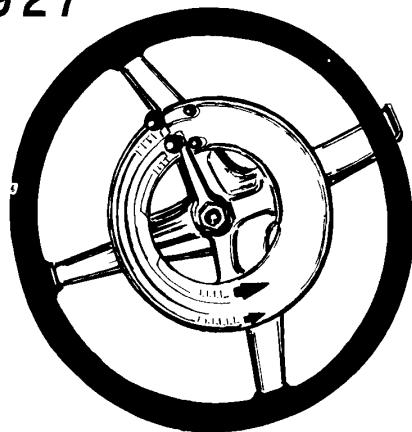
1910



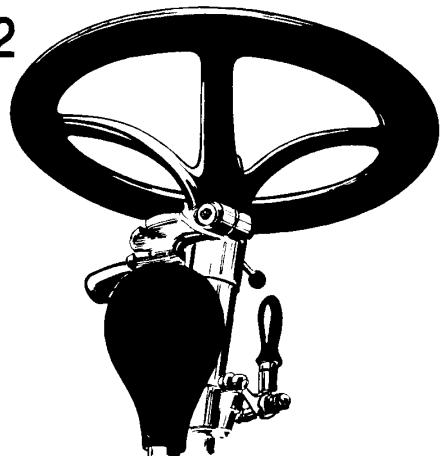
1915



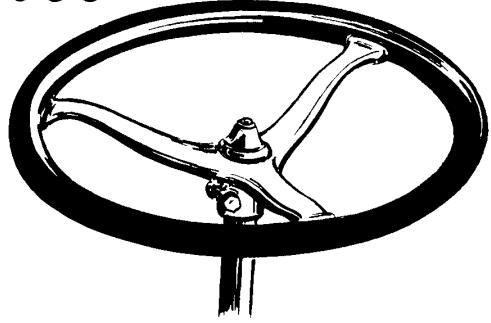
1927



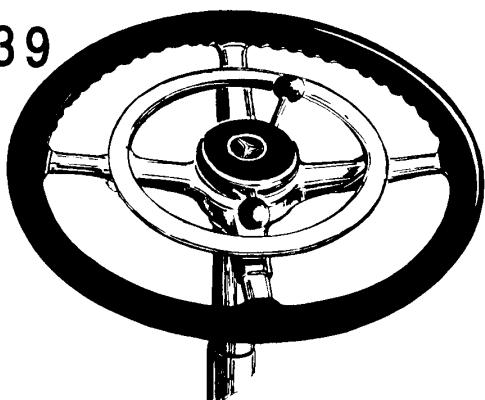
1932



1935



1939



Если бы проблема управления не была решена, карета никогда не превратилась бы в автомобиль. Поэтому большое значение имела независимо используемая система управления, изобретенная в 1889 году Даймлером и в 1893 году – Бенцем, которая позволяла осуществлять независимое управление передними колесами с разновеликими радиусами поворота. Успешное решение этой проблемы побудило Бенца назвать свой новый автомобиль «Виктория». Наконец-то можно было отойти от традиционного каретного образца! Колеса уже имели один размер, поскольку не было необходимости делать передние колеса меньшего диаметра по причине возникающих сложностей с управлением.

В поле досягаемости водителей первых автомобилей имелась не только ручка управления, но и другие функциональные элементы, такие, например, как рычаг управления коробкой передач, рычаг для перемещения ремня, регулятор топливной смеси, ручной акселератор и регулятор опережения зажигания. Число секторов на руле также постоянно менялось. У большинства автомобилей было четыре сектора. Пять секторов долгие годы оставались прерогативой единственной марки – французского «Рено». Переход к рулю с тремя секторами потребовал много времени, впервые такой руль появился в Америке в конце двадцатых. Послевоенные годы принесли двухсекционный руль, а в 1955 году Ситроен придумал типовой односекционный. Со временем руль перестал выполнять только лишь функции управления, но стал стилистической деталью отдельных марок автомобилей.

ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЗАВОДОВ



БЕНЦ

Карл Бенц родился в 1884 году в Карлсруэ, в семье машиниста. Несколько семестров он проучился в высшем техническом учебном заведении, но не закончил обучение и поступил на работу в качестве техника на машиностроительный завод в Карлсруэ. Однако Бенц хотел быть финансово независимым и поэтому в двадцатисемилетнем возрасте основал в Мангейме собственную механическую мастерскую, где наладил производство двигателей. Мастерская впоследствии превратилась в акционерное общество «Мангейм». Первые двигатели Бенца были двухтактными, поскольку ему приходилось учитывать наличие патента на четырехтактный двигатель Отто. Стремясь самостоятельно выпускать полностью укомплектованные машины, Бенц покинул мангеймскую фабрику, где его идеи не находили отклика, передал свои акции обществу и с помощью торговца скобяным товаром Макса Розе основал теперь уже собственное предприятие под названием – «Бенц и К°, Рейнская газомоторная фабрика». Здесь, наконец, были созданы условия для осуществления его мечты – сконструировать и изготовить собственный автомобиль. Между тем, патент Отто утратил силу. Бенц усовершенствовал четырехтактный двигатель, который получил большее число оборотов и меньшую массу по сравнению с двигателями, известными до тех пор, и поэтому годился для использования в новых автомобилях. Для

первого своего авто Бенц избрал трехколесное шасси с одним передним колесом, которое управлялось примитивной ручкой.

Первый четырехколесный автомобиль Victoria появился у Бенца в 1893 году и выпускался малыми сериями. Следующее фирменное изделие Velo стало предшественником получившего впоследствии широкое распространение автомобиля типа Comfortable. Обе машины имели два сиденья. Модели с четырьмя сиденьями назывались в зависимости от их расположения: vis-à-vis – лицом друг к другу, dos-à-dos – спиной друг к другу. В первые годы XX века фирма Benz & Co попала в затруднительное финансовое положение, и в 1903 году Бенц простился с мангеймским предприятием.

Новый коммерческий успех пришел к фирме лишь в 1905 году, когда конструированием занялся молодой инженер Ганс Нибель.

Как следствие послевоенных трудностей, 29 июня 1926 года произошло объединение фирм Benz & Co, Rheinische Automobil und Motorenfabrik, AG в Мангейме и Daimler Motorengesellschaft из Штутгарта-Унтерторхайме. С тех пор они образуют всемирно известную автомобильную фирму «Даймлер–Бенц».



БМВ

У истоков этого товарного знака стояли две мюнхенские фирмы, основной продукцией которых были авиационные двигатели. Это были BFW (Bayerische Flugzeugwerke AG), основанная в 1916 году, и Rapp-Motoren-Werke, основанная в 1913 году. Конъюнктура авиационной промышленности во время первой мировой войны вызвала повышение объемов производства фирмы Раппа, которая была преобразована в акционерное общество «BMW GmbH». Основной капитал в размере 12 миллионов марок был предоставлен венским банкиром Кастиглиони. После Версальского договора обе фирмы стали искать возможности для перепрофилирования производства. «BFW» выпускала мотоциклы и канцелярскую мебель. «BMW» получила заказ на производство пневматических тормозов Кнор-

ра. А 20 мая 1922 года Кастигиони вступил во владение обеими фирмами. Новое предприятие, расположившееся на Лерхенауэрштрассе в Мюнхене, получило название Bayerische Motoren Werke AG. Товарный знак бело-голубого цвета был стилизован под вращающийся пропеллер.

Начало производства автомобилей датируется 1922 годом, когда конструктор Макс Фриц развел новую концепцию двигателя: плоский, охлаждаемый воздухом, двухцилиндровый Bokser, предназначенный для стационарных условий, но употребляющийся и в мотоциклах, и в автомобилях.

Собственно производство автомобилей начало развиваться с 1928 года, когда BMW купил у Gothaer Wagenfabrik AG завод Dixi Werke в Айзенахе, где в то время по лицензии производили Austin Seven под названием dixi. Был освоен тип АМ-4, а в 1934 году начался выпуск типа 315 с шестицилиндровым двигателем. В 1936 году тип 326 получил новую облицовку радиатора, сохранившуюся до сих пор. Достойным внимания было подпрессоривание заднего моста при помощи торсионов и полностью синхронизированная коробка передач. Усовершенствованным вариантом этого типа был красивый кабриолет-327 с двухлитровым двигателем и мощностью 40 кВт (55 л. с.). За ним последовал наиболее удачный спортивный автомобиль тип 328.

Послевоенное производство берет начало с типа 501, далее: 502, 503, и т. п., вплоть до элегантного спортивного типа 507, снабженного первым немецким V-образным восьмицилиндровым двигателем объемом 3168 см³ и мощностью 110 кВт (150 л. с.).



БУГАТТИ

Успех марки «Бугатти» является прежде всего успехом гения автомобильного мира Эттори Бугатти. Он родился 15 сентября 1881 года в Милане, в семье художника. В качестве подданного немецкого императора он выпускал автомобили в Эльзасе и в конце концов стал гражданином Французской республики. Сам же он считал себя итальянцем.

Уже в двадцатилетнем возрасте он представил свой первый автомобиль на выставке в Милане. Машина вызвала интерес у промышленников. Тогда Бугатти вместе с лицензией на производство его автомобиля был приглашен фирмой De Dietrich в Нидербронне, в Эльзасе. Так как его возраст еще не давал права на подписание договора, он установил торговлю с фирмой через посредника — своего отца. На новом месте работы он сконструировал много моделей, имевших успех. Таких, например, как Peugeot Bebe, Mathis Hermes. Он даже предложил свои разработки обществу Gasmotoren fabrik Deutz AG.

После этих удач Эттори Бугатти стал самостоятельным. Ему было тридцать лет, когда в Мангейме, в Эльзасе, он вместе со своими сотрудниками открыл производство собственных автомобилей. Первый серийный автомобиль назывался «Тринадцать». И, несмотря на несчастливое число, гонщики достигали на нем больших успехов в гонках. На маленьком, 1,3-литровом «Бугатти-13» в ходе соревнований за большой приз «Ле-Ман» Эрнст Фридрих выставил в смешном свете огромный «Фиат», за рулем которого сидел Хемери. Всего было выпущено 205 «тринадцаток» с двигателем OHС.

После первой мировой войны Эльзас отошел к Франции, и Бугатти стал французским гражданином. Появилась спортивная версия «тринадцатки», тип 22/23, который в конкурсе «Гран-При» в Бресте в 1921 году занял четыре первых места. С этих пор Бугатти «Брестский» расширял славу Мангеймской фабрики, которая стала осуществлять продажу и частным лицам.

В начале двадцатых годов Эттори Бугатти, которого сотрудники уважительно называли Патрон, занимался в основном конструкторской деятельностью, и результатом ее стала самая удачная спортивная модель «Бугатти-35». Такие известные гонщики, как Хирон, Варзи, Дрейфус, де Вискайя и другие, снискали для фирмы «Бугатти» успех тем, что в течение трех лет, с 1924 по 1927 гг., одержали на машинах этой марки почти 2000 побед. Но даже этот успех не заставил Бугатти увеличить серийное производство. Всю прибыль Патрон инвестировал в новые, технически более совершенные конструкции. Кроме того, он был известен своей неуместной бережливостью: экономил даже на своих самых лучших гонщиках. Говорят, что однажды он предложил Дрейфусу вместо оплаты ходовую часть машины.

В 1927 году в Мангейме снова родилась еще одна новинка. Это был тип 41, названный Royale, наиболее роскошный, наиболее дорогой, наиболее крупный автомобиль в мире. Было выпущено шесть или семь экземпляров. Эттори Бугатти умер в 1947 году в американском госпитале в Хьюстоне. В 1951 году в Мангейме попытались возродить «бугатти» (типы 101 и 102), но попытка эта не имела успеха.



КАДИЛЛАК

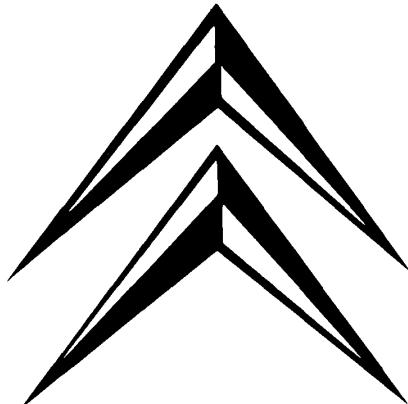
В 1899 году Генри Форд в американском городе Детройт при поддержке мэра города основал общество под названием Detroit Automobile Company. Предприятие не очень преуспевало, и его перекупили миллионер Мэрфи и предприниматель Лиланд, создав фирму «Cadillac Automobile Co». Название выбрали по имени основателя города Детройт, французского дворянина Антуана де ля Мота Кадиллака.

У первых одноцилиндровых моделей «А» был горизонтально расположенный двигатель с двухступенчатой коробкой передач. Большой успех принесла фирме модель «К» 1906 года, у которой был четырехцилиндровый двигатель мощностью 22 кВт (30 л. с.). Автомобиль развивал скорость 80 км/ч. До 1914 года было продано 75 тысяч экземпляров этой модели. В октябре 1908 года Уильям Крапо Дюран, миллионер из города Флинт и владелец автомобильного завода Buick, основал общество General Motors Company. Месяцем позже он купил фирму Oldsmobil. На следующий год — фирму «Oakland», которая превратилась позднее в Pontiac, и, наконец, в 1909 году приобрел фирму «Кадиллак» с его генеральным директором Лиландом.

Лиланд, обучившийся профессии инструментальщика у известного оружейника, полковника Сэмюэля Кольта, использовал свой опыт в организации строгого технического контроля точности. Его предприятие впервые в Америке стало использовать при контроле точности размеров изготавляемых деталей знаменитые мерки Йохансса. Точность производства оценил и Британский Королевский автоклуб, присудив фирме «Кадиллак», единственной в Америке, так называемую премию Девара, которая присуждалась за исключительные заслуги в развитии автомобилизма. В данном случае премия была присуждена фирме за достижение принципа абсолютной заменяемости запасных частей. С трех различных складов были произвольно взяты три автомобиля модели «К», разобраны на запасные части, перемешаны произвольным образом, а затем снова смонтированы. Испытания показали те же результаты, что и первоначально!

До 1911 года запуск двигателей автомобилей осуществлялся при помощи заводной ручки, что явилось причиной нескольких трагедий. В феврале 1911 года на автомобилях «Кадиллак»

появились первые электрические стартеры Delco. За оперативное решение проблемы включения двигателя фирма «Кадиллак» была отмечена второй премией Девара. В конце первой мировой войны, а точнее, в 1917 году, концерн GMC простился с Генри Лиландом, который открыл новый автомобильный завод Lincoln Motor Co. В то время фирма «Кадиллак» выпускала только восьмицилиндровые V-образные двигатели. В 30-е годы на ее моделях стояли уже двенадцати- и шестнадцатицилиндровые двигатели, что поставило фирму на острие американского автомобильного рынка. Но количество цилиндров сыграло в этом не главную роль, основным был ценовой фактор — цены на изделия фирмы превышали среднеамериканские в среднем в четыре раза.



СИТРОЕН

С 1919 года в Париже выпускать автомобили с символом шестерни на эмблеме начала фирма Citroen.

Андре Ситроен родился в 1878 году. Он был пятым ребенком в семье голландского торговца алмазами. Закончив в возрасте двадцати трех лет высшее техническое учебное заведение, он основал в Париже завод по производству шестерен. На обработку зубцов в форме буквы V, которые обеспечивали тихий ход и могли выдерживать большие нагрузки, он получил лицензию из России. Завод, где Ситроен выполнял обязанности технического и коммерческого директора, вскоре перестал иметь конкурентов. Имя молодого предпринимателя стало легендой и помогло ему занять место технического директора на зарекомендовавшем себя автомобильном заводе Mors.

Во время первой мировой войны Ситроен снова доказал свои способности, организовав на набережной Жавель в Париже мастерскую по массовому производству артиллерийских гранат. Кроме того, он занимался снабжением Парижа углем, газом и продовольствием и ввел продуктые карточки.

Он однажды посетил Америку, где на заводах Форда познакомился с американскими методами производства автомобилей и в 1919 году, совместно с конструктором Жюльеном Саломоном, создателем имевшего успех автомобиля Le

Zebre, приступил к выпуску автомобилей на бывшем оружейном заводе на набережной Жавель. Первой моделью был тип А с двигателем объемом 1,3 литра и мощностью 7,4 кВт (10 л. с.). В день выпускалось сто единиц, что для тогдашнего уровня производства автомобилей во Франции казалось невероятным. За четыре года производство достигло трехсот автомобилей в день. Тогда же Ситроен выступил с новым, «народным» автомобилем 5 CV, получившим название «Trefle» (трилистник).

Ситроен первым задумался о возможностях дальновидной рекламы. Его имя рисовали в облаках летчики, а в 1925 году на открытии Всемирной Парижской выставки на Эйфелевой башне были зажжены тридцатиметровые буквы – Ситроен. Он открыл собственный автомобильный сервис, собственную страховую компанию и учредил собственные – желтые и голубые – дорожные знаки. На модели В2 мощностью 14,8 кВт (20 л. с.) с полугусеничной ходовой частью впервые удалось проложить путь через пустыню Сахару, а на модели С4 – проехать Среднюю Азию и впоследствии Арктическую часть Канады. Своим заказчикам Ситроен посыпал граммофонные пластинки с записью рекламы своих автомобилей.

Экономический кризис в начале 30-х годов послужил причиной упадка деятельности Ситроена. 60 % акций фирмы получил концерн резиновых изделий Michelin. Ситроен не дожил до успеха нового революционного типа 7 с передним приводом, концепции которого фирма осталась верна по сей день. Умер Ситроен в 1935 году.



ДАЙМЛЕР

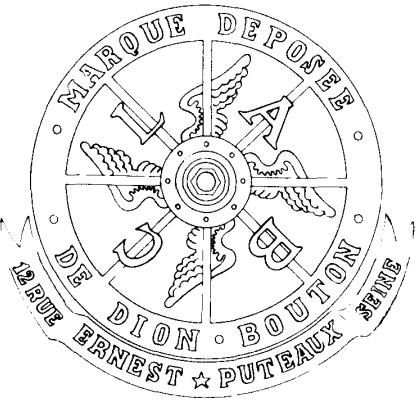
Готлиб Даймлер родился в 1834 году в Шорндорфе, тридцатью километрами восточнее Штутгарта. Он был вторым из четырех детей пекаря Иоханнеса Даймлера. Учился машиностроению в политехнической школе в Штутгарте. Два года жил в Англии, где работал в машиностроительной фирме. В 1882 году вместе со своим сотрудником Вильгельмом Майбахом приехал в Каннштадт. Здесь в августе 1883 года он создал пер-

вый скоростной бензиновый двигатель, на котором получил патент. Тремя годами позже Даймлер сконструировал свой первый четырехколесный автомобиль. Ходовую часть и кузов предоставила ему королевская фирма, изготавлившая экипажи – W. Wimpf & Sohn из Штутгарта. Первый экспериментальный публичный заезд автомобиля Даймлера состоялся 4 марта 1887 года. В 1889 году он оставил историю новую форму экипажа, дав своему автомобилю стальную ходовую часть. Машина со стальными колесами имела встроенный двухцилиндровый двигатель. Она получила название Stahlradwagen. Автомобиль имел успех на Парижской выставке, где демонстрировался в павильоне фирмы Panhard j Levassor.

Представителями новых моделей Даймлера стали автомобили Mercedes, с 1901 года принимавшие участие и в престижных гонках. Их создателем был Вильгельм Майбах, но идея принадлежала Эмилю Еллинеку, атташе австро-венгерского консульства в Ницце и генеральному представителю предприятия Даймлера во Франции. После победы модели Даймлера Phonix в 1899 году на гонках Ницца – Кастеллан – Пюже – Терми – Ницца, где был выставлен автомобиль «Мерседес», названный по имени единственной дочери Даймлера, Еллинек заказал 36 машин для французского рынка. После новых побед этих автомобилей название «Мерседес» стало традиционным для всех моделей Даймлера, появившихся после 1902 года.

За три недели до старта состязаний на кубок Гордона Беннета в Каннштадте вспыхнул пожар. Буквально за несколько минут было уничтожено здание, станки и 60 готовых машин, среди которых были и три, отобранные для гонок. Причина пожара осталась неизвестной. Фабрика переехала в Штутгарт – Унтертуркхайм, где руководство предприятием взял в свои руки Пауль Даймлер.

После войны пришло время побед. В числе прочего, это было заслугой модели «Mercedes Knight-16/50 PS» с бесклапанным двигателем, который был сконструирован Паулом Даймлером в соответствии с патентом американца Чарльза Найта. С 1921 года началась эра компрессорных автомобилей «Мерседес», позднее – «Мерседес-Бенц», поскольку в июне 1926 года фирма «Даймлер» присоединила к себе это предприятие.



ДЕ ДИОН-БУТОН

Однажды в 1882 году потомок старинного дворянского рода и парижский аристократ виконт Альберт де Дион нашел маленькую паровую машину — игрушку, которая до такой степени увлекла его, что он забыл обо всем. Он тут же познакомился с создателями этой машины — механиками Д. Бутоном и М. Грепарду и предложил им свой финансовый вклад в их предприятие. Так возникла новая французская автомобильная фирма De Dion Bouton & Trépardoux, изготавливавшая первоначально трех- и четырехколесные мотоциклы на велосипедных колесах, движимые паровой машиной. После Всемирной выставки в Париже, где де Дион имел возможность увидеть автомобиль Даймлера, он заявил патент на собственный двигатель внутреннего сгорания. Этот двигатель мощностью 0,37 кВт (0,5 л. с.) делал не 180 оборотов в минуту, как двигатель Отто, и даже не 450, как двигатель Бенца, а 3000 — он вращался с невероятной скоростью!

В дальнейшем фирма поставляла на рынок мощные паровые машины. Первый автомобиль с бензиновым двигателем был выпущен только в 1895 году.

В то время в Париже проходила бурная кампания против «дурнопахнущих и шумных экипажей». Против них восстал «Веселый парижанин» с анекдотичной плакатной кампанией. На плакатах было изображено похищение полуодетой красавицы на автомобиле «Де Дион-Бутон». Преследователи тщетно пытались догнать его на лошадях и мотоциклах. Как доказательство того, что парижане обладают чувством юмора, — повышение спроса на автомобили этой фирмы.

Популярности способствовал и автомобильный мост де Диона, который он запатентовал в 1893 году и который впервые появился на серийной машине в 1899 году. Жесткий мост соединял колеса и заставлял их двигаться параллельно. Перенос двигательной силы осуществлялся при помощи ведущих валов, заканчивающихся на обоих концах карданными шарнирами. Дифференциал был укреплен на подпрессоренной части автомобиля. Де Дион стремился соединить преимущества жестко-

го моста и независимой подвески задних колес. Ошибка заключалась не в особенностях конструкции, а в недостаточной прочности используемых материалов и, как следствие, изобретение было на время забыто. Таким образом, с 1911 года у моделей по-прежнему были традиционные жесткие мосты.

Свой последний автомобиль фирма выпустила в 1952 году.



ФИАТ

1 июля 1899 года девять выдающихся жителей Пьемонта, среди которых был и Джованни Анжелли, впоследствии президент фирмы, учредили общество по производству и эксплуатации автомобилей – Fabrika Italiana Automobili Torino, соответственно – FIAT. В качестве первого своего автомобиля фирма позаимствовала изделие завода Ceirano & C, который также стал собственностью фирмы «Фиат». Это была маленькая машина – vis -à-vis с мощностью 2,6 кВт (3,5 л. с.). В том же году было произведено еще восемь экземпляров. Достоин внимания расположенный сзади двигатель, у которого, в отличие от ставших привычными одноцилиндровых двигателей, имелось два цилиндра. На следующий год ассортимент был расширен за счет типов 6, 8, 10 и 12 л.с.

По примеру массового производства автомобилей в Детройте, на заводах Форда, аналогичной системой заинтересовались и в Турине. Заводом на Корсо Данте был подготовлен прототип новой модели Fiat Zero, которая стала первым массово выпускаемым автомобилем этой марки. После мировой войны «Фиат» приобрел несколько промышленных предприятий, среди которых были – сталелитейный завод Ferriere Piemontesi и металлургический завод Industrie Metallurgiche Torino. Наибольший успех в послевоенный период завоевала модель «Fiat 501», которая выпускалась до 1926 года. Одновременно с ней «Фиат» предложил четырехцилиндровый тип 505, шестицилиндровый тип 510 и гордость фирмы – марку Super-Fiat с шестицилиндровым двигателем объемом 6800 см³.

Событием мирового значения стало строительство завода Лингетто. Его основные производственные объекты представляли собой два пятиэтажных здания длиной 500 метров, в которых производственный процесс плавно переходил с одного уровня на другой. На крышах обоих зданий была расположена экспериментальная трасса.

На миланском автосалоне в 1932 году был представлен автомобиль Fiat 508 Balilla. Он означал для фирмы примерно то же, что и модель «Т» для Форда. Эта модель имела четырехцилиндровый двигатель объемом 995 см³ и мощностью 14,7 кВт (20 л. с.) и развивала скорость 80 км/ч. Автомобили марки «Фиат» за короткое время буквально заполонили весь мир.



ФОРД

В 1889 году, когда на американских дорогах появились первые автомобили, Генри Форд при поддержке мэра города Детройт основал общество «Detroit Automobile Company». Общество намеревалось выпускать не люксовые модели для миллионеров, а практичные машины для нужд фермеров, которые составляли в то время 85 % всего населения. Им были необходимы мощные, простые в обслуживании автомобили с низкой ценой. Чтобы сделать автомобиль Форда настолько универсальным, требовалось больше времени и денег, чем хотел потратить на это финансист предприятия – миллионер Мерфи. Поэтому Detroit Automobile Company была выкуплена промышленником Генри Лиландом, и возникла новая марка автомобилей – «Кадиллак», которая позже прославилась своими люксовыми моделями.

Но Форд не сдался. Стоило ему на автомобиле собственной конструкции в 1903 году нанести поражение американскому гонщику, чемпиону Америки Александру Уинтону, как сразу, вслед за этим, победила в гонках его серийная модель «999». После чего уже не представляло больших трудностей найти 100000 долларов, необходимых для создания нового общества Ford Motor Company. Первые двигатели поставляли ему Хорас и Джон Додж.

В это время на сцену выходит подлинный мастер – Джордж Б. Селден, который еще с 1879 года носил в кармане патент на идею «шоссейного локомотива». Основанное им об-

щество осуществляло контроль за тем, чтобы все ввозимые или производящиеся в Америке по лицензии автомобили облагались высокими таможенными сборами, а независимые производители вступали в его монопольный трест, внося соответствующие немалые членские взносы. Форд ответил на это созданием так называемого «Анти-Селден синдиката». Он нанял лучших американских адвокатов, отправил в Европу группу экспертов, чтобы они подробно изучили все патенты на двигатели, начиная с 1879 года. Таким образом снова вышли на свет конструкции Зигфрида Маркузе. В 1911 году суд объявил патент Селдена недействительным. Одержав победу, Форд сконцентрировал все силы на создании своей девятой модели – универсальной «Точки». Эта самая удачная из моделей Форда выпускалась в течение девятнадцати лет. Несмотря на начинавшийся экономический кризис в 1929 году, технический прогресс в Детройте не остановился. Форд расширял свое производство на всей территории Америки, не забывал и об экспорте. При ввозе товаров в Европу он сумел избежать высоких таможенных пошлин, благодаря открытию своих заводов непосредственно в Англии и Германии.



ИСПАНО-СЮИЗА

Автомобильный завод «Испано-Сюиза» под названием La Hispano-Suiza Fabricade Automobiles возник в 1904 году в Барселоне из старой испанской фирмы Castro, которая производила автомобили с 1901 года. У ее истоков стоял молодой швейцарский инженер Марк Биркигт, который внес довольно значительный вклад в удачные конструкции этой марки. Первые модели Испано-Сюизы еще несли первоначально эмблемы фирмы Castro.

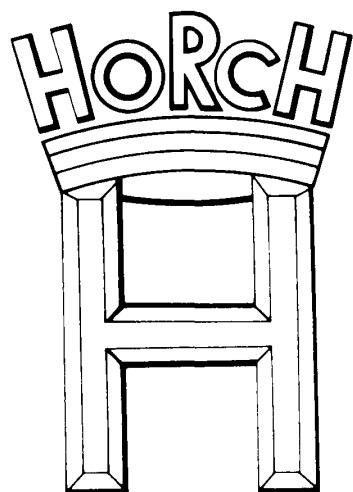
Самым известным автомобилем этого периода стала модель Alfonso, получившая свое название по имени испанского короля Альфонса XIII, который находился за рулем этого автомобиля во время рекордных гонок из Сан-Себастьяно до Мадрида.

С 1911 года испанские автомобили монтируются на новой фабрике Société Française Hispano-Suiza во Франции. Марк Биркигт основал здесь сначала филиал своей фирмы, а позднее самостоятельное предприятие Société Française Hispano-Suiza Bois Colombes-Seine. Кроме автомобилей здесь выпускались

эксклюзивные авиационные двигатели, восемьцилиндровые V-образные с ОНС-распределением, достигающие мощности 220 кВт (300 л. с.). В это время возник и символ фирмы — летящий аист.

В 1919 году на парижском автосалоне родилась сенсация: новая модель «H-6». Двигатель был создан на основе авиационного двигателя, который принес марке такой успех, что только во время первой мировой войны было выпущено более 50 тысяч экземпляров для французских самолетов Spad, английских «SE-5» и американских «N-4H». Мощный мотор позволял автомобилю иметь стартовую скорость 6 км/ч. Модель «H-6» выпускалась не только как представительный дорожный автомобиль, но, снабженная модифицированным двигателем, она производилась и в спортивном варианте Monza Boulogne. Тип «Monza» прославился в сравнительном пробеге с американским автомобилем Stutz на дороге в Индианополис, когда в течение 24 часов он поддерживал среднюю скорость в 112 км/ч. Boulogne установил восемь рекордов на трассе Бруклендс, проехав триста миль со средней скоростью 146 км/ч.

Испанская часть фирмы «Испано-Сюиза» в Барселоне занималась производством мощных полугусеничных автомобилей до 1944 года. Французский завод в Буа-Коломб под Парижем прекратил работу в 1938 году.



ХОРХ

Август Хорх относится к первым инженерам, чьи имена прославились конструированием автомобилей. Он родился в 1868 году и уже в двадцать семь лет работал в должности руководителя производства фирмы Benz & Co в Мангейме, где подробно познакомился со спецификой производства автомобилей.

Через три года Хорх покинул Бенца и в Кёльне на Рейне начал строить свой собственный автомобиль в бывшей конюш-

не. Годом позже его первое детище уже стояло на колесах. В 1903 году, обладая капиталом в 30000 марок, Хорх основал фирму August Horch & Co, Motorwagenwerke с представительством в Цвиккау. Первым созданным здесь автомобилем была машина – тип 18/22 PS с четырехцилиндровым двигателем.

Хорх удивил профессионалов множеством конструктивных новинок. Он изобрел бесшумную коробку передач с постоянным зацеплением шестерен, для изготовления которых впервые была использована хромо-никелевая сталь. Между двигателем и коробкой передач он разместил уbrane в кожух сцепление, а между коробкой передач и задней ведущей осью впервые появился карданный вал.

Победа доктора Стоссе на Херкимеровых гонках 1906 года на автомобиле типа 18/22 PS принесла фирме не только спортивную славу, но и большое количество заказов. К сожалению, трети по счету Херкимеровы гонки оказались не столько успешными и между Хорхом и акционерами возникли разногласия. В июне 1909 года Хорх покинул предприятие и основал в Цвиккау новый автомобильный завод, получивший название Audi, что, собственно говоря, было латинским переводом имени Хорха.

Бывшая фирма «Хорх», после ухода ее основателя, специализировалась на выпуске заказных дорогих моделей автомобилей.

Наиболее удачным представителем производственной программы Хорха стал тип 600 1932 года. V-образный двенадцатицилиндровый двигатель достигал мощности 89 кВт (120 л. с.) при 3000 оборотах в минуту. Наиболее примечательным в модели было: регулируемая водителем смазка поршней при старте, гидравлическая регулировка зазоров клапанов за счет давления масла.

В этом же году был основан и концерн Auto Union AG, который своей эмблемой в виде четырех соединенных кругов объединил все типы автомобилей: маленький «DKW», средние «Wanderer» и большой Audi, и люксовый Horch.

Имя Хорх утратило известность в 1957 году, когда предприятие, национализированное уже с 1947 года, получило другое название – Sachsenring Kraft Fahrzeug und Motorenwerk Zwickau /Sa.



ИЗОТТА-ФРАСКИНИ

Чезаре Изотта и братья Винченцо, Орест и Антонио Фраскини основали в 1899 году в Милане фирму под названием *Societa Milanese d'Automobili Isotta Fraschini & Cia.* Сначала они производили французские автомобили Renault и Mors, но два года спустя смогли начать собственное производство. Существенным вкладом в деятельность фирмы был приход подающего большие надежды техника Жюстена Каттани. Он внес решающий вклад в конструкцию имевших успех гоночных автомобилей, один из которых, управляемый признанным гонщиком Тручеа, выиграл в 1908 году «Тарга Флорио». Каттани уже в 1910 году получил патент на техническое решение переднего моста и тормозной системы. Благодаря этому фирма Isotta Fraschini стала первой в мире, снабдившей свои серийные автомобили тормозной системой всех четырех колес.

Используя опыт, наработанный при создании качественных авиационных двигателей, сконструированных в годы первой мировой войны, «Изотта-Фраскини» в 1919 году представила свой первый крупный автомобиль *Tipo-8* с восьмицилиндровым двигателем, имевшим объем 5902 см³ и имела огромный успех. С тех пор марка «Изотта-Фраскини» стала символом всего наилучшего, что существовало в двадцатые годы в автомобильном мире. Фирма открыла свои представительства в Америке, Аргентине, Бразилии, Англии, Франции, Испании, Бельгии и Швейцарии.

В конце 1924 года тип 8А получил двигатель, объем которого был увеличен до 7300 см³, мощность составляла 81–89 кВт (110–120 л. с.). «Изотта-Фраскини» никогда не сообщала точных данных о мощности производимых ею двигателей. После внедрения синхронизированной коробки передач на автомобилях фирмы «Кадиллак» в 1929 году и «Изотта-Фраскини» представила свою новую модель *Tipo 8B* с четырехступенчатой коробкой передач Вильсона, с синхронизаторами.

В 1935 году фирма оказалась в затруднительном финансово-вом положении. Последнюю попытку вернуть первоначальный успех она предприняла в 1947 году на Парижском автосалоне,

где представила заслуживающий внимания прототип 8С Monterosa с V-образным восьмицилиндровым двигателем заднего расположения. Были изготовлены только четыре экземпляра, так как в феврале 1948 года ворота фабрики закрылись навсегда.



ЯГУАР

В 1922 году молодые поклонники мотоциклетного спорта Уильям Лионс и Уильям Уолмслей объединились и основали в Блекспуле общество Swallow Sidecar Company с основным капиталом в 1000 фунтов стерлингов, которое, о чем свидетельствует уже его название, выпускало мотоциклетные коляски.

В 1926 году возникли предпосылки для производства кузовов автомобилей. Подходящим объектом оказался небольшой «Остин Севен», спартански непритязательный, общедоступный автомобиль. Согласно изменению профиля деятельности фирмы изменилось и ее название: The Swallow Sidecar & Coachbuilding Co.

Ограниченнная в производственных площадях, фирма вынуждена была перебазироваться в Ковентри. Отсюда и стали поступать замечательные кузова для Morris Cowley, Fiat 509A, Wolseley Hornet, Standard и других марок.

В основу первого собственного автомобиля фирмы, обозначенного «S.S.», лег шестицилиндровый двигатель фирмы «Standard». Он был впервые представлен публике на Лондонском автосалоне, который состоялся в 1931 году. Тип S.S. был низким, визуально длинным автомобилем с короткой кабиной, выделенным задним багажным отсеком и запасным колесом. Эти же элементы употребляли наиболее известные производители кузовов, такие, как Фигони, Ван Воорен и другие.

Производственная программа фирмы включала в то время лимузины, кабриолеты и спортивные автомобили с двигателями объемом 1,5; 2,5 и 3,5 литра. Самым замечательным автомобилем этой эпохи был тип «S.S.-100», 3,5 литра, заслуживший репутацию самой быстрой и известной довоенной модели «Ягуара».

После второй мировой войны производство возобновилось в 1946 году, причем предприятие получило новое название – *Jaguar Cars Ltd.* Уильям Лионс старался реанимировать старые модели и осуществил разработку нового спортивного автомобиля XK-120C с шестицилиндровым двигателем 2-х ОНС, объемом 3442 см³. Автомобиль, имевший алюминиевый кузов, был подражанием завоевавшему успех автомобилю БМВ-328. На состязаниях в Ле Мансе был представлен модифицированный тип XK-120C с шестицилиндровым двигателем мощностью 125 кВт (250 л. с.), который открыл серию побед в гонках 1951, 1953, 1955, 1956 и 1957 годов. В сезоне 1956–1957 годов фирма отказалась от официального участия в автомобильном спорте.

За вклад, который внес «Ягуар» в развитие автомобильной промышленности, Уильям Лионс был представлен к дворянскому званию.

В 1960 году общество *Jaguar Cars Ltd* купило марку «Даймлер» вместе с ее долей в доходах фабрики «BS A». В результате слияния с группой Лиланда, произшедшем восемью годами позднее, образовался наиболее крупный комплекс британской автомобильной промышленности. *British Leyland*, в котором, однако, сэр Уильям Лионс сохранил отличительные признаки марки «Ягуар».



ЛАНЧА

Водитель-испытатель и гонщик фирмы «Фиат» Винченцо Ланча объединился со своим приятелем, нотариусом Клаудио Фоголини, и в 1906 году они образовали в Турине небольшое предприятие по производству автомобилей, получившее название *Fabrika Automobili, Lancia & Cia.* Со дня своего образования фирма ориентировалась на производство легких спортивных автомобилей с мощными двигателями. Первым типом была «Ланча-Альфа», которая появилась в 1908 году, за ней последовали другие модели классической концепции Карра и Трикаппа. Уже в 1922 году автомобильный завод выпустил аб-

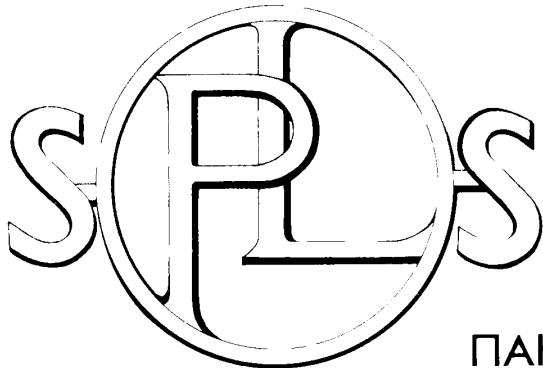
сольто нестандартный тип, получивший название Lambda. Специалисты автомобилестроения написали в немецком журнале для автолюбителей «Allgemeine Automobil Leitung» в 1924 году: «Ланча – Лямбда» представляет из себя настолько исключительную конструкцию, что ее вполне можно назвать революцией в автомобилестроении». Исключительность конструкции во многом была обусловлена независимой подвеской передних колес, впервые примененной в столь крупном серийном производстве; компактным узким V-образным четырехцилиндровым двигателем OHV и легким несущим кузовом.

Винченцо Ланча всегда стремился выпускать автомобили высшего качества, не останавливаясь перед дорогостоящими техническими решениями. Вспомним хотя бы гидравлические тормоза марки Augusta 1932 года, независимую подвеску задних колес и аэродинамический несущий кузов Aprilie 1937 года, задний мост типа де Дион на Aurelia 1953 года или передний привод и двигатель с противоположным расположением цилиндров модели Flavia 1961 года.

Несмотря на то, что Винченцо Ланча выступал в соревнованиях за фирму «Фиат» до 1908 года и завоевал в ходе этих соревнований большое количество наград, он не был убежден в соревновательных способностях собственных машин. Это мнение фирма изменила в 50-х годах, когда активно включилась в спортивную жизнь. В 1954 году Луи Херон выиграл ралли «Монте-Карло», а Альберто Аскари – ралли «Милле Миглеа». Гоночный автомобиль «Ланча Д50» с V-образным 8-цилиндровым двигателем под красками фирмы «Феррари» стал наиболее удачливым автомобилем класса «Формула» 1956 года, когда Жан Мануэль Фапгио завоевал на нем свой четвертый титул чемпиона мира.

Фирма «Ланча» уже с 30-х годов специализировалась на выпуске люксовых автомобилей для наиболее богатых слоев населения. Таким образом возникли следующие интересные модели: Astura, Augusta и Artena. В кризисном 1960 году, когда был создан люксовый лимузин Flaminia с кузовом, предоставленным фирмой Pininfarina, фирма позволила себе основать одно из самых элитарных в мире обществ. Его членом мог стать только тот, кто в течение определенного периода времени купил не менее шести новых автомобилей «Ланча». Каждый член получал отличительный знак для своей машины, и такой же – на лацкан пиджака. По цвету этого знака можно было определить количество купленных его владельцем автомобилей.

Постоянно усиливающаяся конкуренция среди производителей автомобилей вынудила и этот прогрессивный автомобильный завод объединиться с более сильным в финансовом отношении концерном «Фиат».



ПАНАР-ЛЕВАССОР

Благодаря фирме Panhard & Levassor в 1891 году возник первый французский автомобиль. Однако за возникновением и историей марки стоит несколько достойных упоминания личностей и интересных событий.

Готлиб Даймлер, производитель автомобилей, имел в Париже своего представителя — Эдуарда Саацина, с которым они были знакомы еще с тех пор, когда Даймлер был директором фабрики, выпускавшей газовые двигатели в Кёльне, а Саацин — руководителем ее парижского филиала. Перед смертью Саацин передал управление торговыми делами в руки своей жены Луизы. В ее компетенцию входило в том числе и ведение переговоров о производстве двигателей Даймлера фирмой «Panard I Levassor», первоначально производившей деревообрабатывающие станки.

Луиза Саацин, желая продолжать дело покойного мужа, отправилась в Каннштадт для встречи с Даймлером, чтобы познакомиться с его планами. Результатом этой встречи явилось заключение договора о монопольном представительстве Даймлера во Франции госпожой Саацин.

В 1889 году, не колеблясь ни минуты, Даймлер отправил свой автомобиль Stahlradwagen на Всемирную парижскую выставку, время проведения которой совпало с сотой годовщиной Французской революции. Автомобиль имел большой успех, и французские фирмы стремились получить патент на право его производства. Удалось это госпоже Саацин, которая, имея в кармане патенты, вышла замуж за Левассора и предложила передать все права фирме «Панар-Левассор». После окончания парижской выставки Эмиль Левассор и Рене Панар начали разрабатывать автомобили собственной конструкции с двигателем Даймлера. А через полтора года, в мае 1891-го, они смогли сконструировать автомобиль, который можно было выпускать серийно.

Эмиль Левассор знал, что длительному торговому успеху способствуют и успехи спортивные, а поэтому он лично участвовал в гонках за рулем своих автомобилей. Гонки Париж — Марсель — Париж в 1896 году оказались неудачными — Левас-

сор попадает в тяжелую аварию. На этот раз победу одержал его сотрудник на автомобиле фирмы «Панар-Левассор».

Левассор посвящал много сил усовершенствованию своих конструкций. Следуя его проекту, двигатель автомобиля имел переднее расположение, был предложен также проект коробки передач с переменными шестернями, а также им был разработан новый вариант муфты сцепления и радиатора. В 1898 году он ввел в конструкцию руль и первым начал применять алюминий при изготовлении двигателя. Его заслугой является также то, что автомобиль перестал походить на карету. Автомобильные гонки он считал лучшей проверкой успеха конструкции. Умер Левассор в 1897 году. Причиной смерти стали последствия ранения, полученного годом раньше в аварии на гонках Париж – Марсель – Париж.

В середине 1908 года умер его компаньон и друг Рене Панар. В это время фирма уже стояла во главе французского автомобилестроения и пожинала одну победу за другой. В течение первого десятилетия спортивной деятельности было одержано двенадцать побед в международных гонках. В 1908 она стала одной из немногих европейских фирм, которым американская фирма Knight предоставила лицензию на бесклапанный золотниковый двигатель.

«Панар-Левассор» продержалась в качестве самой старой французской автомобильной марки до 1965 года, пока не объединилась с более сильным партнером – «Ситроеном».



ПЕЖО

В 1810 году братья Жан Фредерик и Жан Пьер Пежо основали в Су-Крете небольшую литейную мастерскую, которая стала базой для образования впоследствии семейного предприятия. В 1885 году третье поколение семьи Пежо, братья Эжен и Арман, начали подумывать о том, что хорошо бы свою фирму, производящую теперь уже велосипеды, превратить в

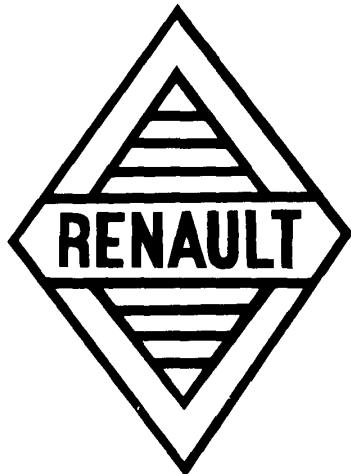
автомобильный завод. Арман Пежо прозорливо определил, что автомобиль на паровой тяге не имеет будущего, и стал ориентироваться на бензиновые двигатели. В 1888 году он заключил с фирмой «Панар-Левассор» договор на поставку лицензионных двигателей Даймлера, а через два года из ворот завода уже выехал первый Peugeot с расположенным друг напротив друга сиденьями — vis-a-vis и двухцилиндровым двигателем Даймлера. Автомобиль, снабженный коробкой передач, достигал скорости 25 км/ч. На велосипедных гонках Париж — Брест — Париж он выступал в качестве сопровождающей машины и преодолел расстояние в 2047 километров со средней скоростью 14,7 км/ч. Наибольшего успеха Пежо достиг в 1894 году в знаменитых гонках Париж — Руан, когда к финишу пришло пять автомобилей марки «Пежо». Тем самым эта марка выполнила условия, оговоренные для наиболее удачной модели. Пежо вместе с Левассором разделили премию победителей — пять тысяч золотых франков, которую представил журнал «Пти Журналь».

В 1895 году состоялись первые официальные автомобильные гонки мира Париж — Бордо — Париж. На трудную трассу длиной 1200 км вышел двадцать один автомобиль, среди которых были «Панар-Левассор», «Де Дион», «Бенц», «Болли» и, само собой разумеется, «Пежо». Победителем стал Кехлин на «Пежо». Принимал участие в гонках и специальный автомобиль «Пежо» под названием L'Eclaire — «Молния», оснащенный последней новинкой — пневматическими шинами Michelin, создатель которых лично управлял автомобилем и устранил дефекты.

Вместе с успехами в состязаниях росло число заказов на «Пежо», тем самым увеличивались объемы производства. В 1896 году Арман Пежо основал в Одикуре самостоятельную автомобильную фабрику под названием Société des Automobiles Peugeot. Спортивные автомобили и впоследствии играли ведущие роли в соревнованиях и гонках, которые проводились перед первой мировой войной. Все новинки, зарекомендовавшие себя на гонках, впоследствии появились среди серийно выпускаемых автомобилей. В 1914 году Пежо стали применять тормозную систему на всех четырех колесах.

Из широкого ассортимента серийных автомобилей следует упомянуть легкий автомобиль Bébé конструктора Этторе Бугатти, Quadrilette 1920 года с электронным зажиганием и электрическим освещением и Cyclecar 1921 года массой 345 кг (расход топлива 6 литров на сто километров).

Фирма процветала благодаря традиционной солидности, а также благодаря эстетическому решению кузова, что было результатом сотрудничества со знаменитым изготовителем кузовов — предприятием Pinin Farina.



РЕНО

На рубеже столетия многие техники начинали строить автомобили. Достаточно было владеть небольшой мастерской, кузнецким горном, токарным станком — и можно было приступать к сборке. Но лишь нескольким пионерам автомобилестроения удалось крупномасштабно осуществить свои замыслы. Одним из них был Луи Рено.

Уже в 1898 году он собрал в маленькой мастерской в дальнем конце сада свой первый автомобиль с двигателем де Диона. Годом позже загородная вилла семьи Рено превратилась в компанию братьев Рено. Символ фирмы представлял собой симметрично переплетенные инициалы L (Луи), M (Марсель), F (Фернан) и R (Рено).

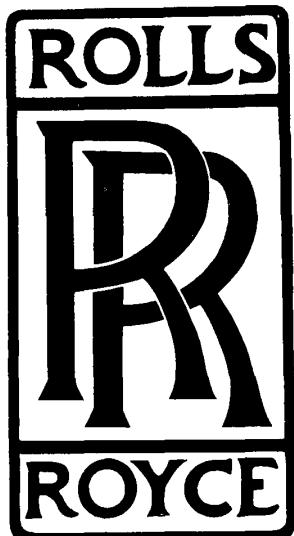
С 1900 года начинается серия триумфов в различных соревнованиях. Первыми были гонки Париж — Тулуза — Париж, за ними — Париж — Берлин, Париж — Вена, и так до трагически окончившихся соревнований Париж — Мадрид в 1903 году. После смертельной аварии, в которую попал на этих гонках Марсель Рено, всю ответственность за предприятие взял на себя Луи Рено.

Новаторский образ действий фирмы постоянно давал о себе знать: первый закрытый лимузин, первый автомобиль — такси, первый автобус на 21 посадочное место...

В 1909 году, после смерти брата Фернана, Луи создал акционерное общество заводов Рено (*Société Anonyme des Usines Renault*). Постоянно повышающиеся объемы выпуска продукции требовали более точного планирования, а также систематического обновления. Рено расширил штат конструкторского отделения, укрупнил предприятие, принял новых сотрудников и в начале двадцатых годов стал главой одного из крупнейших промышленных предприятий в Европе. В 1925 году на капоте автомобиля «Рено» появился известный всем товарный знак в виде стилизованного диаманта, который первоначально служил декоративным прикрытием звукового сигнала. Кроме легковых автомобилей Рено производил технику для

крестьянских хозяйств, трактора, поставлял двигатели для судов, самолетов и других промышленных нужд. Через год после смерти Луи Рено предприятие было национализировано и продолжало свое существование под названием «Régie Nationale des Usines Renault». В 1947 году со сборочного конвейера сошло 27000 автомобилей типа 4CV, которые впоследствие прославились победами в таких состязаниях, как ралли «Монте-Карло», «24 часа Ле-Ман», «Милое · Миглиа», «Альпен-ралли» и других. В 1954 году сошел с конвейера уже 500000-й «Рено-4 CV».

Генеральный директор Пьер Лефалие, инженер и доктор права, продолжал систематические реконструкции предприятия и развил его до уровня современного промышленного гиганта.



РОЛЛС-РОЙС

Фредерик Генри Ройс родился в 1864 году в Алваторе (Линкольншир). Сначала он увлекался электротехникой. В возрасте двадцати одного года начал самостоятельную деятельность. Он выпускал динамо-машины и электроприборы, которые продавал его компаньон Клэрмонт. Их общая фирма «F. H. Royce & Company», однако, обанкротилась в 1903 году, так как из Германии и Америки поступали более дешевые конкурентные изделия. Тогда Ройс попытался усовершенствовать старый автомобиль Decauville, и ему удалось сделать из него совершенно новую машину. Первые автомобили Ройса появились в 1904 году. У них были двухцилиндровые двигатели, о которых ежедневник «Таймс» писал: «Когда этот двигатель работает, никто его не может ни слышать, ни ощущать».

Известность фирмы стала расти сразу после появления молодого компаньона Ч. С. Роллса. Чарльз Стюарт Роллсро-

дился в 1877 году в семье лорда. Вместе с Клодом Джонсоном он владел компанией, занимающейся импортом автомобилей. После встречи в Манчестере представители обоих вышеназванных предприятий договорились о том, что будут производить и продавать автомобили под названием Rolls-Royce.

Первый автомобиль «Роллс-Ройс» был снабжен двухцилиндровым двигателем объемом 1,8 л и достигал мощности 7,4 кВт (10 л. с.). За ним последовали модели с трех-, четырех- и шестицилиндровыми двигателями. Модель с шестицилиндровым двигателем «40/50 HP» 1906 года имела такой успех, что Джонсон, как директор предприятия «Роллс-Ройс», решил оставить в серии только эту модель. Начиная с тринадцатого по счету автомобиля этого типа модель «40/50 HP» получила название «Серебряный призрак», благодаря равномерному ходу шестицилиндрового двигателя и выкрашенному серебряной краской алюминиевому кузову.

В 1913 году на радиаторе этой марки появилась знаменитая фигурка *Spirit of Ecstasy*, в просторечии называемая Эмили.

Фирма никогда не была склонна следовать революционным переменам в технике, поэтому ее кузова, которые обновлялись через каждые десять лет, всегда производили солидное впечатление. В этом была заслуга известных фирм, производящих кузова, таких, как Park Ward Mulliner, Barker, James Young и других.

Чарльз Роллс, вдохновенный спортсмен, преодолевший на самолете пролив Ла-Манш, был смертельно травмирован во время авиационных состязаний в 1910 году. Один из лучших конструкторов-автомобилистов, сэр Фредерик Ройс, умер в 1933 году. С тех пор красные инициалы «RR» на радиаторах автомобилей сменили свой цвет на черный.

Однако, несмотря ни на что, не изменилась обычная надежность изделий фирмы, опирающейся на неизменно строгий контроль и тщательный выбор сырья и материалов. У каждой запасной части этих автомобилей есть свое метрическое свидетельство. В нем записаны все необходимые данные, результаты испытаний, а также имена рабочих и контролеров. Обычно все двигатели испытываются при полной нагрузке в течение семи часов и каждый из них полностью разбирают и контролируют. «Инквизиция» фирмы «Роллс-Ройс» сгибает, разбивает и ломает на куски каждую двадцатую ходовую часть. Кузов предохраняют от коррозии четырнадцать различных лакокрасочных покрытий. Основной девиз фирмы — совершенство во всем.



ТАТРА

В 1827 году было положено начало производству автомобилей в бывшей австро-венгерской монархии. Через посредничество текстильного фабриканта Теодора фон Либига из Райхенберга (ныне Либерец) копршивницкий каретный завод *Nesselsdorfer Wagenbaufabrik* в Моравии в 1896 году купил одноцилиндровый автомобиль и двухцилиндровый двигатель Бенца, которые дали толчок к созданию автомашины *Präsident*. Для выпуска первого собственного автомобиля фирма использовала также свою конструкцию экипажа типа *Mylord*. Автомобиль «Президент» в 1898 году проделал путь до Вены со средней скоростью 22,6 км/час. С этих пор началась в Копршивнице эра автомобилестроения. Вскоре появились следующие модели: *Vicepresident*, *Wien*, *Meteor Aufhof*, *Spitzbub* и др.

Не заставил себя ждать и спортивный успех. Барон Либиг в 1899 году выиграл гонки на спортивной трассе в Вене, а годом позже победил на горном пробеге в Ницце.

В 1914 году фирма снабдила свои автомобили тормозами для всех колес.

После первой мировой войны в высоких Татрах испытывали автомашины типа U с двигателем мощностью 48,1 кВт (65 л. с.) и тормозами на всех колесах. Были получены превосходные результаты, и копршивницкий фирменный знак *Nesselsdorfen Wagenbaufabrik* стал другим – *Tatra*, *Kopřivnická vozovka*. Одновременно был построен и новый автозавод, из ворот которого вышел известный тип *Tatra-11* с центральной рамой, задними независимыми подвесками и двигателем, охлаждаемым воздухом, мощностью 9 кВт (12 л. с.). Эта конструкция была характерна для фирмы вплоть до 1934 года, когда она выпустила последний автомобиль данного типового ряда.

В 30-е годы «Татра» прославилась своим типом 77 с восьмицилиндровым, охлаждаемым воздухом двигателем. Машина была сконструирована с учетом принципов аэродинамики. Двигатель, расположенный сзади, свидетельствовал о начале новой эры, представленной типами 87 и 97, продолжающейся и после 1945 года, когда чехословацкий автомобильный завод стал национальным предприятием.

От Куньо до Фольксвагена

Изготовитель Н. Ж. Куньо, Париж, Франция

В 1725 году в Лотарингии родился Никола Жозеф Куньо, который уже в молодости проявил себя как многообещающий изобретатель и рационализатор. Так как сам он не был в достаточной мере обеспечен, чтобы финансировать свои эксперименты, он поступил на воинскую службу и в качестве капитана французской армии сделал много изобретений. Отдельные из них не потеряли своей актуальности до сих пор. Особенno привлекала вдумчивого Куньо паровая машина. Он размышлял о том, каким образом использовать ее при конструировании самоходных экипажей, а в свете этого – как уменьшить ее размеры, снизить массу и увеличить мощность. В 1764 году французский военный министр официально поручил ему создание парового тягача для нужд артиллерии. Куньо спроектировал модель небольшой машины и в 1769 году продемонстрировал ее в Париже на том месте, где стоит сегодня храм св. Магдалены. Повозка развивала скорость 4,5 км/ч, причем рабочий цикл парового котла был рассчитан всего лишь на 12 минут. Потом котел нужно было наполнять заново, разводить на земле под ним огонь, ждать, пока образуется пар, – и снова продолжать путь в течение 12 минут. Несмотря на все эти недостатки, паровой двигатель настолько увлек военного министра, что он немедленно заказал Куньо проект более крупной машины. 22 апреля 1770 года такая машина была представлена для апробации официальным представителям гражданских и военных ведомств. Она развивала скорость не более 4 км/ч, но зато котел имел собственную топку, так что огонь уже не приходилось разводить на земле. Одноцилиндровая паровая машина размещалась над передним колесом. У бронзовых цилиндров был диаметр 325 мм и ход поршня 378 мм. Передача момента движения с поршня на колесо осуществлялась при помощи рогаточно-шипового механизма, изменением положения которого можно было добиться реверсивного движения.

Во время демонстрации устройства, вначале проходившей успешно, заклинило систему управления. Агрегат врезался в стену, и она обрушилась. Несмотря на этот удар, конструкция осталась неповрежденной, что свидетельствовало о высоком качестве этой боевой машины. Однако, как это нередко случается в жизни, счастье отвернулось от изобретателя, потому что военный министр впал в немилость при дворе. Безразличный ко всему, всеми забытый Куньо умер в 1804 году в Брюсселе.

Огонь под котлом его машины был разведен еще только один раз, когда ее транспортировали из арсенала в Консерватор Насьональ дез Арт э Метье в Париже, где мы можем увидеть этот экспонат и сегодня.



МАРКУС

1875 / 1888

Изготовитель: Лихтенштейнский машиностроительный завод,
г. Адамов, Австро-Венгрия

Зигфрид Маркус родился в 1831 году в Малхайне в Мекленбурге. Был механиком в фирме Siemens I Halske в Берлине. В 1852 году перебрался в Вену, где некоторое время работал в Венском университете. С 1860 года получил возможность полностью посвятить себя собственным интересам, среди которых главное место занимала электротехника.

Он решил многие технические проблемы и кое-что запатентовал. В одной только Австро-Венгрии ему принадлежат 38 патентов. Широкое применение нашло открытое Маркусом в 1864 году магнетоэлектрическое зажигание (магнето – пер.), которое позже стали использовать в двигателях внутреннего сгорания. Карбюратор Маркуса, запатентованный в 1865 году, нашел практическое применение прежде всего в двигателе воздушного охлаждения фирмы Langen I Wolf, а вскоре и в его собственном.

К тому времени двигатели с воздушным охлаждением считались уже устаревшими, и Маркус увлекся новым изобретением Николауса Отто. Для создания усовершенствованного двигателя внутреннего сгорания Маркус нашел изготовителя в Вене – Яака Вархаловского (поляк, авиаконструктор и летчик), а в Праге – фирму Marky, Bromovsky I Schulz.

Одноцилиндровый четырехтактный двигатель Маркус приспособил для моторизованного экипажа. Таким образом возник один из первых бензиновых автомобилей, способных двигаться самостоятельно. Конструкция кузовов состояла из деревянной рамы с двумя поперечинами. Передняя ось, выкованная из стали, при управлении поворачивалась вокруг стойки руля. Подрессоривание осуществлялось посредством полуэллиптических рессор. Задняя ось была жесткой, смонтированной на двух подшипниках, подрессорена только резиновыми сайлентблоками. На стальные обручи задних колес действовала тормозная колодка.

Одноцилиндровый двигатель с объемом 1570 см³ достигал мощности 0,73 кВт (1 л. с.) при 300 об/мин. Обороты регулировались при помощи вентиля. Охлаждением служил естественный оборот воды, поступающей из большого резервуара под задним сиденьем.

«Самоходка» построена на заводе Лихтенштейна в г. Адамове под Брно. В 1898 году ее приобрел Австрийский клуб автомотолюбителей. Машина и сейчас на ходу и выставлена в музее Вены.



БЕНЦ «ПАТЕНТ-МОТОРВАГЕН» 1885 / 86

Изготовитель: Бенц и Ко, Рейнская газомоторная фабрика
Мангейм, Германия

В торговом реестре города Мангейм в 1885 году появилась фирма «Бенц и Ко, Рейнская газомоторная фабрика». Компаньон фирмы Карл Бенц начал строить дорожный автомобиль, который должен был приводиться в движение газолиновым мотором. Бенц использовал для этой цели трехколесное шасси со спицевыми колесами и резиновыми обручами. Промышленный двухтактный двигатель, производимый на его фабрике, делал лишь 120–180 об/мин., что было явно недостаточно для приведения в движение какой-либо машины. Затем Бенц создал четырехтактный двигатель, 0,55 кВт (0,75 л. с.), 400 об/мин. Двигатель объемом 950 см³ имел вместо золотника клапаны, а, кроме того, батарейное зажигание и замкнутое охлаждение. Он размещался между задними колесами, имел горизонтально расположенное маховое колесо. Спереди располагалось маленькое колесо, легкое в управлении. Привод, как и в велосипеде, передавался сдвоенной цепью. Автомобиль весил 263 кг и развивал среднюю скорость 16 км/ч. Осенью 1885 года Бенц совершил пробную поездку на первом в мире автомобиле, шутливо прозванном «Бенцине», а в 1886 году его фирма получила первый патент на автомобиль с газолиновым двигателем.

Благодаря Эмилио Родекеру, парижскому представителю фирмы Бенца, его автомобили стали более известны во Франции, чем в Германии. Жена Бенца, госпожа Берта, и два ее сына пришли к мысли, что патент Бенца нужно популяризовать также и в Германии. Однажды утром тихо, чтобы не разбудить отца, они вывели машину из гаража, завели двигатель и отправились в расположенный за 90 км Форихайм, где жила их бабушка. На водительском месте сидел 15-летний Эжен, рядом — его мать, а за ними — 14-летний Ричард. Вечером Карл Бенц получил депешу: «Удачи в Форихайме!»

На промышленной выставке в Монако в 1888 году усовершенствованный второй экземпляр «Патент-Моторваген» получил золотую медаль. Бенц вел свой автомобиль по улицам Монако, получив первые водительские права на свете. Они были выданы 1 августа 1888 года в Бадене.

В 1888–1893 годах было выпущено 15 единиц этой машины. Оригинальный экземпляр первого «Бенц-Латента» хранится в музее «Даймлер Бенц» в Штутгарте — Унтертуркхайме.



ПАНАР — ЛЕВАССОР

1891 г.

Изготовитель: АО «Ансьен Этаблиссман Панар Левассор»,
Париж, Франция

Трудно представить себе процесс моторизации Франции без пионеров этого дела. Рене Панар и Эмиль Левассор, два инженера, основавшие в 1886 году фабрику по производству деревообрабатывающих станков, после получения лицензии на двигатели Даймлера в 1890 году начали интенсивно выпускать автомашины.

Левассор с самого начала старался сконструировать автомобиль, который уже не напоминал бы конную карету, где все детали были бы сконструированы с учетом автомобильных функций. Он опробовал различные положения двигателя: сзади, посередине, наконец пришел к решению разместить вертикальный двухцилиндровый двигатель впереди машины. Модель «Панар-Левассор» 1891 года стала первым автомобилем этой фирмы с таким расположением двигателя. Это был двухцилиндровый V-образный двигатель Даймлера с цилиндрами, расположенным под углом 20°, в котором шатуны с расхождением оборотов зажигания воздействовали на общий коленчатый вал. Двигатель имел объем 1235 см³, развивал мощность 1,84 кВт (2,5 л. с.). Для зажигания смеси употреблялась свеча накаливания. Сила привода переносилась от двигателя через муфту на трехступенчатую коробку передач, а затем на задние колеса при помощи цепи. Автомобиль развивал максимальную скорость 30 км/ч. О солидности этой модели свидетельствует сохранившийся до наших дней экземпляр, на котором владелец наездил до 1932 года 140 000 км.

Эмиль Левассор за рулем своих автомобилей принимал участие в гонках, демонстрируя тем самым авангардность собственных конструкций. В 1895 году он одержал победу в 48-часовой неописуемо трудной гонке «нон-стоп» в первом автопробеге по трассе Париж – Бордо – Париж. Годом позже он стал фаворитом крупнейших французских гонок Париж – Марсель – Париж протяженностью в 1711 км. Только несчастный случай не дал ему победить. Сatisfакцией для фирмы явилось то, что ее автомобили заняли три первых места.

Левассор умер в 1897 году. Причина – последствия полученной на соревнованиях травмы. Он был, таким образом, первой жертвой автомобильных гонок.



БЕНЦ ВИКТОРИЯ

1893

Изготовитель: Бенц и Ко, Рейнская газомоторная фабрика,
г. Мангейм, Германия

Одной из причин слабого торгового успеха первого автомобиля Бенца был тот факт, что он был трехколесным. Поэтому, в частности, с 1891 года Бенц работал над решением проблемы управления двумя передними колесами. Двумя годами позднее он нашел решение в виде вертикального стержня с укрепленным на нем рычагом. Свои идеи он запатентовал. Это сделало возможным создание нового автомобиля, на этот раз уже на четырех колесах. Свой успех Бенц увековечил в названии нового типа машин — «Виктория». Качества автомобиля были проверены не только на городских улицах, но и на более длинных трассах. В 1894 году, когда граф де Дион организовал в Париже первые автогонки Париж — Руан, в Либерцах (Чехия) фабрикант барон Теодор Либиг стартовал на своей «Виктории». Вместе с другом он решил преодолеть путь из Либерец через Мангейм в Реймс и обратно. Со скоростью 13,5 км/ч он в первый день доехал до городка Вальдхайм, находящегося в 195 км от Либерец. Машина была в состоянии ехать с максимальной скоростью 22 км/ч. Следующие остановки были сделаны в Айзенберге и Айзенахе. На четвертый день наступил самый трудный этап — езда без остановки до Мангейма, места, где родилась «Виктория». Этот этап длился 26 часов. Карл Бенц лично приветствовал барона и дал бал в его честь на своем предприятии. На следующий день трасса вела их в Гондорф, где состоялся более продолжительный отдых. Автомобиль прошел уже 1000 км, было истрачено 140 л бензина и 150 л воды для радиатора. Из Гондорфа гонщики двигались в более спокойном темпе в Реймс, оттуда назад в Либерец. «Виктория-Бенц», на которой барон Либиг проехал 2500 км, имела одноцилиндровый двигатель. Диаметр цилиндра — 130 мм, ход поршня — 150 мм, объем — 2000 см³, максимальная мощность — 2,2 кВт (4 л. с.) при 400 об/мин. Четырехтактный, охлаждаемый водой двигатель был размещен сзади и приводил в движение заднюю ось с помощью двух плоских лент и двух цепей. Ручной тормоз действовал на задние колеса с обручами из резины. Собственная масса автомобиля — 650 кг, а длина — 2,9 м. Цена этой машины колебалась от 3800 до 4200 золотых марок.

«Виктория» была любимым автомобилем Бенца. В разных версиях — «визави», «фаэтон», выпускалась до 1899 г.

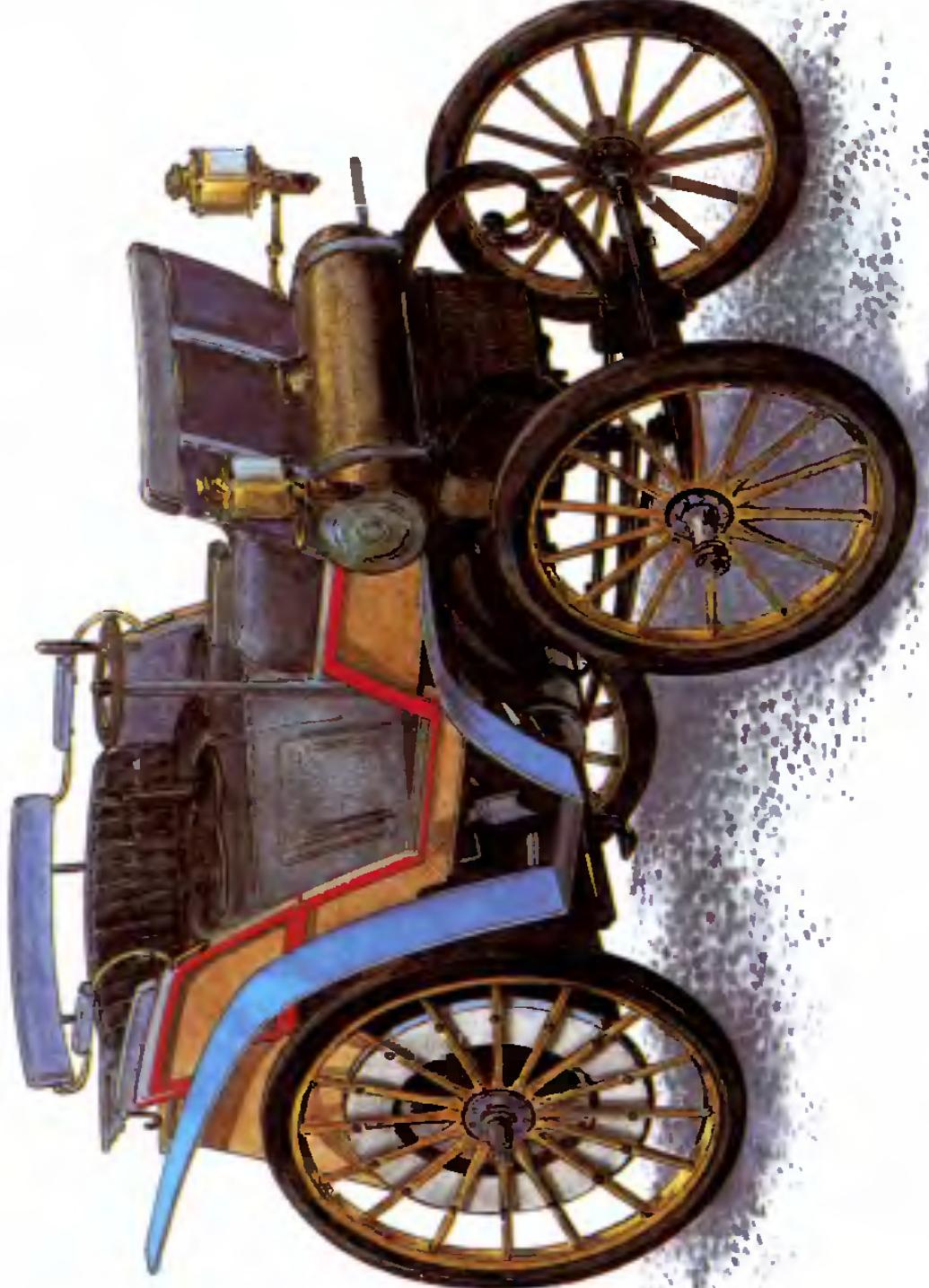


ДАЙМЛЕР «ВИЗАВИ»

1894

Изготовитель: Даймлер - Моторендерезельшафт,
г. Каннштадт, Германия

После успеха автомобиля «stahlradwagen» конструкции Даймлера и Майбаха на Всемирной выставке в Париже в 1899 году автомобили системы Даймлера пожелал выпускать очередной любитель – господин Арман Пежо, до того времени – производитель велосипедов и паровых автомобилей. Было наложено четкое сотрудничество Даймлера с французскими фабрикантами, что положило начало развитию автомобилестроительной промышленности в тех краях. В немалой степени участвовала в этом французская пресса. 1893 год был не самым удачным для парижских магнатов прессы. Пьер Жиффар, главный редактор газеты «Le Petit Journal» знал, что без какой-либо умопомрачительной сенсации он не завоюет новых читателей. Газета объявила соревнования движимых паром, газом, бензином и электричеством машин. 22 июля 1894 года на трассе Париж-Руан стартовало 14 бензиновых машин и семь паровых. Среди них «Панар-Левассор», «Роджер-Бенц», «Пежо», «Де Дион». Через 4 часа 40 минут первым приехал в Руан граф де Дион на своем паровом автомобиле мощностью 14,7 кВт (ок. 20 л. с.). После него прибыли два «Пежо» с двигателями мощностью 3 кВт (4 л. с.), четвертым оказался «Панар-Левассор», за рулем которого был Эмиль. Поскольку трудно было паровой тягач де Диона сообразно регламенту считать семейным автомобилем, руководство гонками присудило первую награду фирмам «Пежо» и «Панар-Левассор». Даймлер тоже участвовал в гонках и в том же году создал новый четырехместный автомобиль, который по расположению сидений назывался «визави». Интересна его конструкция: охлаждаемый водой четырехтактный двигатель объемом 1040 см³, мощностью 2,7 кВт (3,6 л. с.) при 600 об/мин. Перенос приводной силы на ось происходил при помощи передвижной ременной передачи. Автомобиль имел 4 скорости для движения вперед, колеса с резиновыми обручами и развивал максимальную скорость 22 км/ч. Оригинальный кузов сейчас находится в музее фирмы «Даймлер-Бенц».



РЕНО ВУАТЮРЕТ

Изготовитель: Луи Рено, Бийанкур, Франция

1898

Луи Рено построил свой первый автомобиль в 1898 году, когда ему было немногим больше 20 лет. Он переделал маленький трицикл де Диона на четырехколесный автомобиль, заменил применявшиеся до тех пор ремни и производящие большой шум цепи нововведением – коробкой передач, с тремя передними передачами и одной задней. На третью, прямую передачу приводная сила переносилась посредством шарнирного вала на дифференциал задней оси. Эта система распространилась затем и на другие автомобили и в мало измененной форме применяется до сих пор.

Первый автомобиль «Рено» имел охлаждаемый водой одноцилиндровый двигатель – изделие фирмы «Де Дион-Бутон» с диаметром цилиндра 66 мм и ходом поршня 80 мм. Он имел объем 273 см³. Находящийся в передней части автомобиля двигатель развивал мощность 1,3 кВт (1,75 л. с.) «Вуатюret», имея массу около 350 кг, с двумя пассажирами развивал максимальную скорость 32 км/ч, потребляя 6 литров бензина на 100 км.

Сразу после демонстрации автомобиля в кругу приятелей Луи Рено получил на него 12 заказов (большинство из которых было щедро оплачено). Для того, чтобы иметь возможность их реализовать, Рено пришлось основать новую фирму. Таким образом в 1899 при содействии братьев Марселя и Фернанда возникла компания под названием «Société Renault Frères». В том же году фирма выпустила 72 лимузина с кузовом закрытого типа, т. н. «рено-купе». В 1900 году появилась другая модель братьев Рено с более мощным двигателем 2,6 кВт (3,5 л. с.). Далее двигатели поставляла фирма «Де Дион-Бутон». У «Рено» этого периода имелось два радиатора, расположенных по бокам капота.



КАННШТАДТ ДАЙМЛЕР

1898

Изготовитель: Даймлер-Моторендерезельшафт,
г. Каннштадт, Германия

Первые двигатели и автомобили, произведенные фирмой «Даймлер», первоначально имели больший успех за границей, чем в Германии. В 1893 году первый «Даймлер» был продан в Америке. В Англии развитие моторизации ограничивал известный Закон Красного Флага. Когда моторизация была легализована и в Англии, Гарри Лоусон закупил патент у немецкой фирмы и основал в Редфорде, Ковентри компанию «Инглиш Даймлер мотор компани».

Со времени прогулки на «Даймлере» принца Уэлльского (позднее – короля Эдуарда VII) с лордом Монтею по окрестностям Саутгемптона автомобили этой фирмы стали маркой королевской семьи. Только королева Елизавета нарушила эту традицию и предпочитала ездить в «Роллс-Ройсе».

После победы фирмы «Даймлера» в Ковентри немецкие автомобили этой марки стали называть «Каннштадт-Даймлер» – английской модели.

Представленный на иллюстрации автомобиль имел двигатель с двумя цилиндрами, впервые отлитыми в одном блоке. При диаметре цилиндра и ходе поршня 140 мм имел объем 1000 см³. Выпускные клапаны управлялись через валик распределения. Привод на заднюю ось переносила четырехступенчатая коробка передач. При мощности 5,9 кВт (8 л. с.) автомобиль достигал скорости 40 км/ч.

За несколько лет до смерти Г. Даймлер выставил на рынок автомобиль «Даймлер – Феникс», который, кроме дискуссий, касающихся его мощности, возможностей посадки и цены кузова, привнес принципиально обязательные по сей день линии. Его конструктор В. Майбах после решения проблемы с охлаждением сконструировал новый четырехцилиндровый двигатель и разместил его впереди машины. Двигатель объемом 5 л развивал мощность 17 кВт (23 л. с.), повышенную потом до 25,7 кВт (34 л. с.), а также максимальную скорость 75–80 км/ч. Новинкой модели была и коробка передач с четырьмя передачами вперед, одной назад, и радиатор сотового типа, и, прежде всего, покрышки. Вместо колес с полным орезиниванием с этих пор начали употреблять покрышки марки «Данлоп», «Мишлен» или «Континенталь».

Готлиб Даймлер не дождался огромного успеха своих автомобилей. Он умер в 1900 году.



МЕРСЕДЕС СИМПЛЕКС

1902

Изготовитель: Даймлер Моторен АГ, Каннштадт, Германия

В то время, как возникающие в Германии новые автофабрики, такие как Адлер, Дикси или НАГ, дебютировали, главным образом, моделями малой мощности до 7 кВт (10 л. с.), фирма - пионер «Даймлер» продолжала производство автомобилей многоцилиндровых, с большой мощностью. Достойным представителем этих моделей Даймлера был дорожный «Мерседес Симплекс». Его создатель Вильгельм Майбах использовал многие конструктивные новинки. Расположенный спереди четырехцилиндровый двигатель с магнето Боса имел объем 3050 см³, диаметр цилиндров 90 мм и ход поршня 120 мм. Он развивал мощность 24 кВт (33 л. с.) при 1200 об/мин. Вместо скользящих были использованы шарикоподшипники, педаль акселератора заменила ручную регулировку газа, появилась новая система смазки двигателя. Коробка передач имела 4 передние ступени и одну заднюю. Привод на задние колеса был цепным. Имелась механическая тормозная система. Продолговатая, низко поставленная рама балочного типа, укороченное осевое расстояние и увеличенное колесное позволили удачно расположить центр тяжести и создать максимальные удобства в пути. Собственная масса «Симплекса» составляла 900 кг, и он развивал максимальную скорость 80 км/ч.

Такой автомобиль, конечно, должен был иметь элегантный и функциональный кузов. Поэтому производился в различных версиях – «тоно», «двойное тоно», «фаэтон» или «турваген».

«Мерседес Симплекс» представлял собой современную концепцию автомобиля. В большинстве конструкций того времени мы находим раму коробчатого профиля с закрепленным на ней кузовом, переднерасположенный двигатель радиатор, а также задние сиденья.



ОЛДСМОБИЛ КЭВД ДАШ

1902

Изготовитель: Олдс Мотор Уэкс, Лансинг, Мичиган, США

Механик Олдс, после того, как сконструировал в 1893 году трехколесную паровую машину, получил поддержку владельца крупного лесопильного завода, и в 1897 году основал в Детройте фабрику «Олдс Мотор Уэкс». После неудачи с машиной, движимой газовым двигателем, Олдс получил заказ на создание в самые короткие сроки универсального автомобиля, основными потребителями которого стали бы американские фермеры. В то время как было начато производство одноцилиндровых двигателей, на фабрике вспыхнул пожар. Из-за этого Олдсу пришлось ограничиться монтажем автомобилей, двигатели и шасси для которых поставляли другие фирмы. Монтаж происходил в г. Лансинг, штат Мичиган, где сегодня располагаются предприятия «Олдсмобил».

В 1901 году появился интересующий нас тип этой марки, двухместный «Кэвд Даш» с коротким, напоминающим «Багги» шасси с осевым расстоянием 1676 мм. Одноцилиндровый четырехтактный двигатель развивал мощность 3,3 кВт (4,5 л. с.). Автомобиль с собственной массой 320 кг имел двухступенчатую коробку передач. Это были дешевые и хорошие автомобили. В 1908 году Олдс покинул предприятие, ставшее вскоре частью концерна «Дженерал моторс», чтобы основать собственную фирму REO, название которой сложилось из инициалов основателя.

Фирма «Олдсмобил» первая стала производить автомобили большими сериями. Модель 43A с 1921 года стала образцом для остальных автомобильных заводов. В ней впервые было применено принудительное водяное охлаждение замкнутого цикла.



ДЕ ДИОН-БУТОН

Изготовитель: Де Дион-Бутон, Париж, Франция

1903

Экстравагантного виконта Альберта де Диона, родившегося в 1856 году в Каркефу, приятели называли «спортивный маркиз» — он был не только хорошим фехтовальщиком, но и одним из первых автомобилистов и основателей французского автоклуба.

Фирма «Де Дион-Бутон и Трепарду», возникшая в 1882 году, строила паровые машины. В 1894 году де Дион выиграл первые автомобильные гонки на трассе Париж — Руан на паровом тягаче собственной конструкции. После неудачи в следующих гонках он пришел к выводу, что ему больше повезет с бензиновым двигателем некоего Даймлера из Штутгарта. Тем временем партнер маркиза — Трепарду, вышел из союза, опасаясь банкротства. Де Дион не удовлетворился двигателями Даймлера, имеющими от 700 до 900 об/мин. На своих агрегатах он добивался 3000 оборотов.

В 1895 году фирма «Де Дион-Бутон» сконструировала маленький трехколесный автомобиль с бензиновым двигателем 0,55 кВт (0,75 л. с.). Новинки: зажигание при помощи электрической свечи высокого напряжения, прерыватель и аккумулятор. Автомобиль был популярен, и его двигатель применяли на своих моделях свыше 100 фирм, такие, например, как «Делаж», «Рено», «Фебус», «Адлер» и даже «Пирс-Эрроу» в Америке.

На Парижском автосалоне «Де Дион-Бутон» выставил свой первый «вуатюрет» мощностью 2,6 кВт (3,6 л. с.).

Представленная на иллюстрации модель 1903 года имела одноцилиндровый двигатель с объемом 942 см³ и мощностью 5,9 кВт (8,4 л. с.).

На протяжении долгих лет это был наиболее популярный тип французского автомобиля. Двухступенчатая коробка передач управлялась рычажком на рулевой колонке. При собственной массе 515 кг двухместный автомобиль развивал скорость 45 км/ч. В нем нашел применение мост де Диона с постоянным колесным расстоянием и более мягкой подвеской. Использовался в основном в гоночных и спортивных автомобилях, таких, как «Хорх», «Опель» или «Даймлер-Бенц».

Фирма «Де Дион-Бутон», изделия которой в большом количестве украшают музеи Европы, прекратила свое существование в 1933 году.



ВОКСХОЛЛ

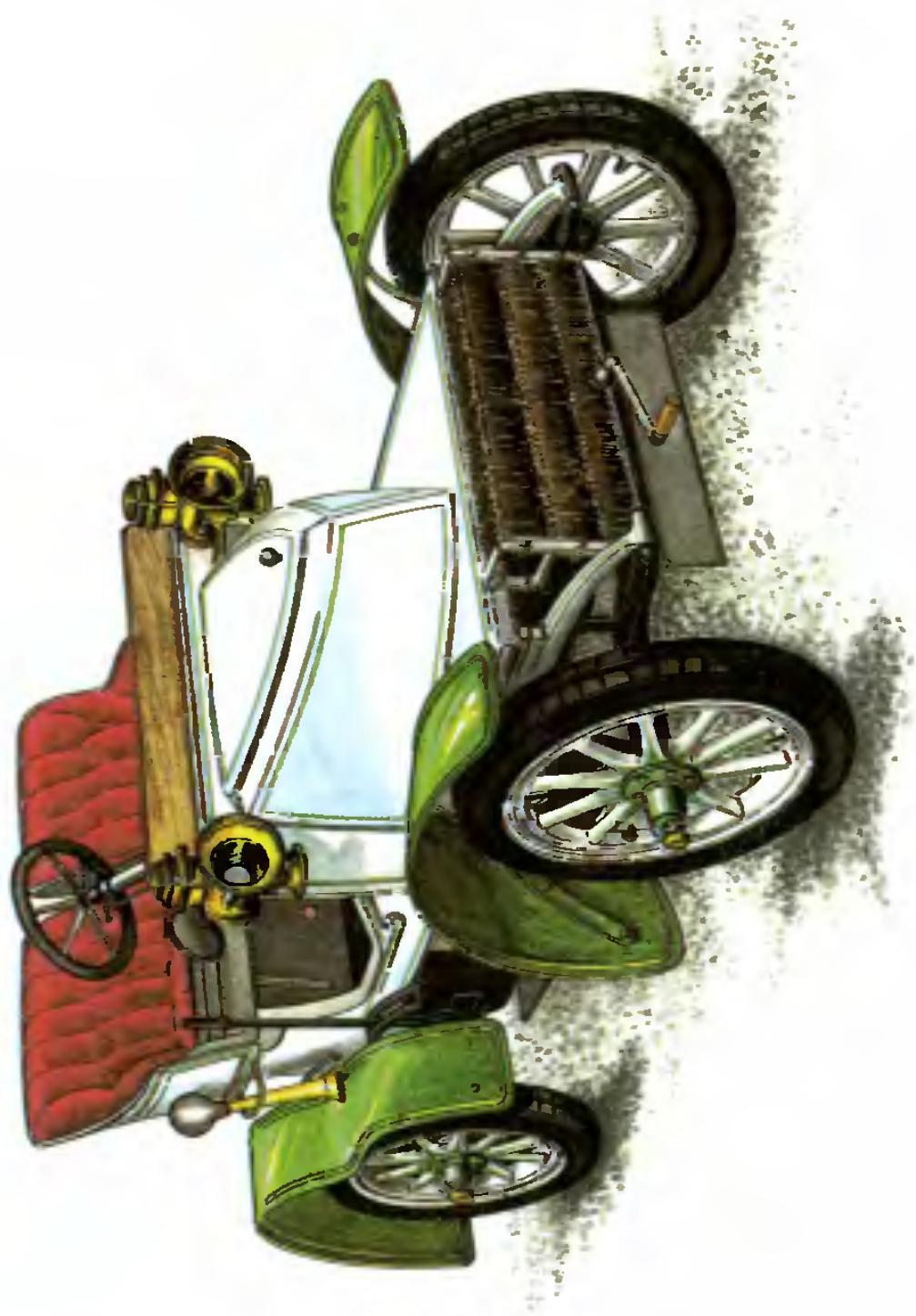
1905

Изготовитель: Воксхолл Айрон Уэкс Ко. Лтд.,
Льютон Бедфордшир, Англия

В 1905 году английская фирма под названием «Воксхолл Моторс Лтд» приняла в штат известного конструктора Лоуренса Помероя, который в соответствии с намерениями компании должен был сконструировать автомобиль для потребителей со средним достатком.

Вскоре появился элегантный двухместный автомобиль за умеренную цену – 200 фунтов стерлингов. Двигатель с водяным охлаждением имел уже 3 цилиндра. Двигатель мощностью 6,7 кВт (9 л. с.) былкрыт капотом, традиционным для моделей, выпускавшихся до 1905 года. Последующие модели имели передний радиатор классического типа. Муфта и трехступенчатая коробка скоростей переносили приводное усилие на задний мост. Классическая ходовая часть имела два жестких моста, подрессоренные продольными первьевыми рессорами. Фирма впервые использовала для управления передними колесами руль вместо ручки. Руль был изобретением французского конструктора, автогонщика и владельца автомобильной фабрики Эмиля Левассора, известного с 1898 года.

Из двадцати экземпляров этой модели Воксхолл сохранился только один. Он выставлен рядом с другими автомобилями 1903–30 годов в коллекции фирмы «Льютон»



Братья Якоб и Хендрик Спейкер имели с 1899 года самую крупную автомобильную фабрику в Голландии. Они пригласили всемирно известного конструктора Жозефа Лавиолетта. Он разработал автомобиль, который под торговым названием «Спикер» прекрасно продавался, особенно в Англии. В 1903—1905 годах всю продукцию фирмы «Спикер» закупила английская компания «Элсфорт Аутомобил Компани» из Бредфорда. Такси «Спикер» вскоре заполнили Лондон.

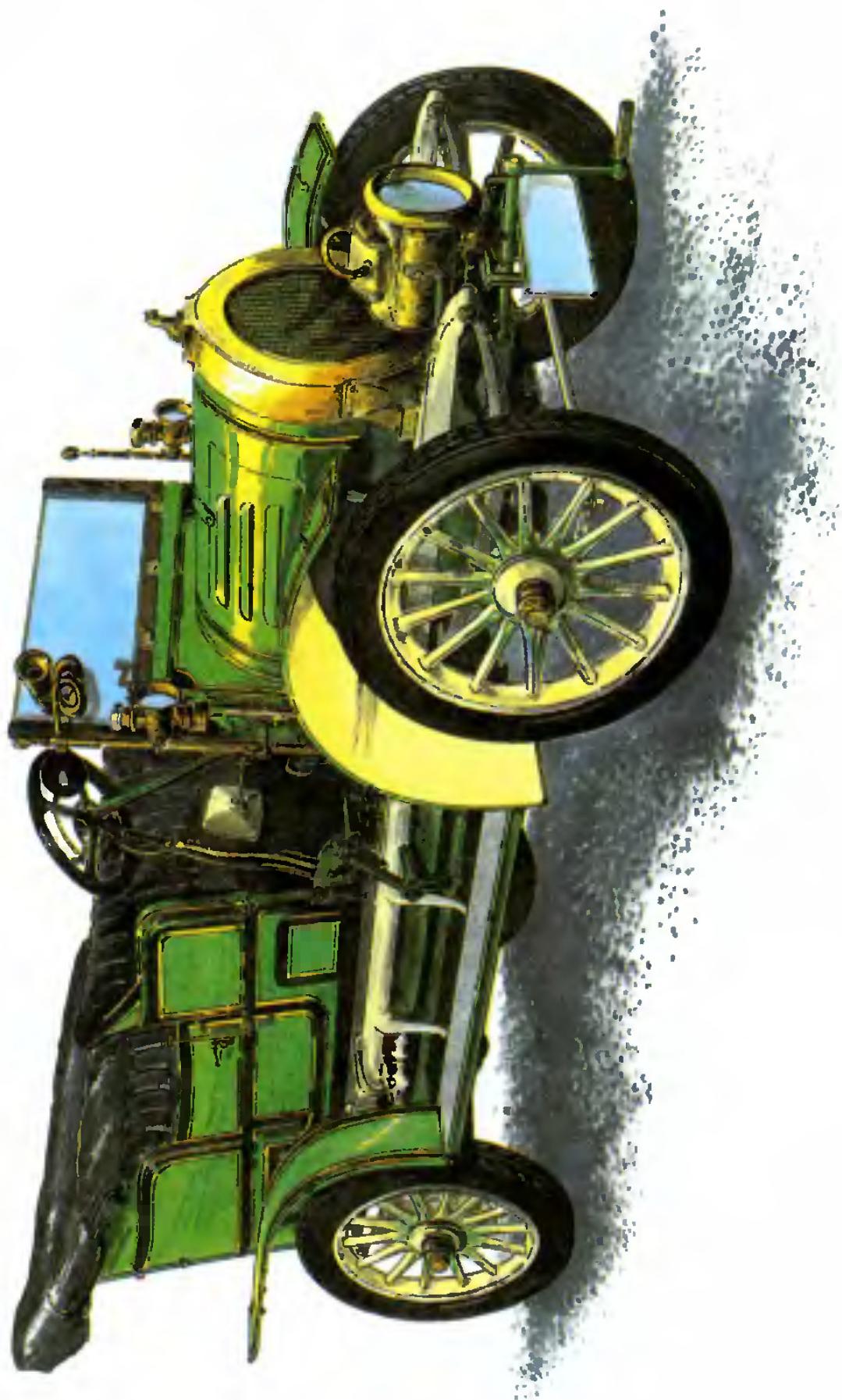
Фирма не забывала и о рекламе. Якоб Спейкер в 1907 году подал заявку на участие своего автомобиля в гонках Париж—Пекин, организованных французским журналом «Матен».

5 автомобилей, доставленных судном в Китай, 10 июня 1907 года вышли на старт в императорском Пекине. Маленький караван с огромными трудностями преодолел горный перевал между Китаем и Непалом, преодолел пустыню Гоби и сибирскую тундру, чтобы спустя 60 дней пути добраться до Парижа.

«Спикер -15 НР», принимавший участие в рейде, был стандартной четырехцилиндровой моделью. Цилинды были уложены в два блока с головкой в виде буквы «Т». При диаметре цилиндра 90 мм и ходе поршня 110 мм объем двигателя был 2546 см³. Двигатель с нагнетательной системой смазки достигал мощности от 11 до 15 кВт (15—20 л. с.) при 1000 об/мин. Карбюратор марки «Лонгемар» черпал топливо из резервуара емкостью 45 литров, размещенного под передним сиденьем. Трехступенчатая коробка передач имела точные подшипники. Следующим функциональным патентом «Спикера» был пружинный руль. Ножной ленточный тормоз воздействовал на передаточный вал, ручной — на барабаны задних колес. При торможении муфта выключалась автоматически. Рама была склепана из стальных прямоугольников. Традиционный округлый радиатор появился у «Спикера» впервые в 1905 году. После рейда «Спикер», воспользовавшись ростом популярности марки, представил уникальную модель с пневматическим переключением передач.

Последней успешной моделью фирмы была модель 1921 года с 5,7 литровым, шестицилиндровым двигателем Майбаха, мощностью 51,5 кВт (70 л. с.)

В 1925 году фирма «Спикер», известная и в самолетостроении, прекратила свое существование.



ИТАЛА 55/45 HP

1907

Изготовитель: Итала Фабрика Аутомобили С. А.,
Турин, Италия

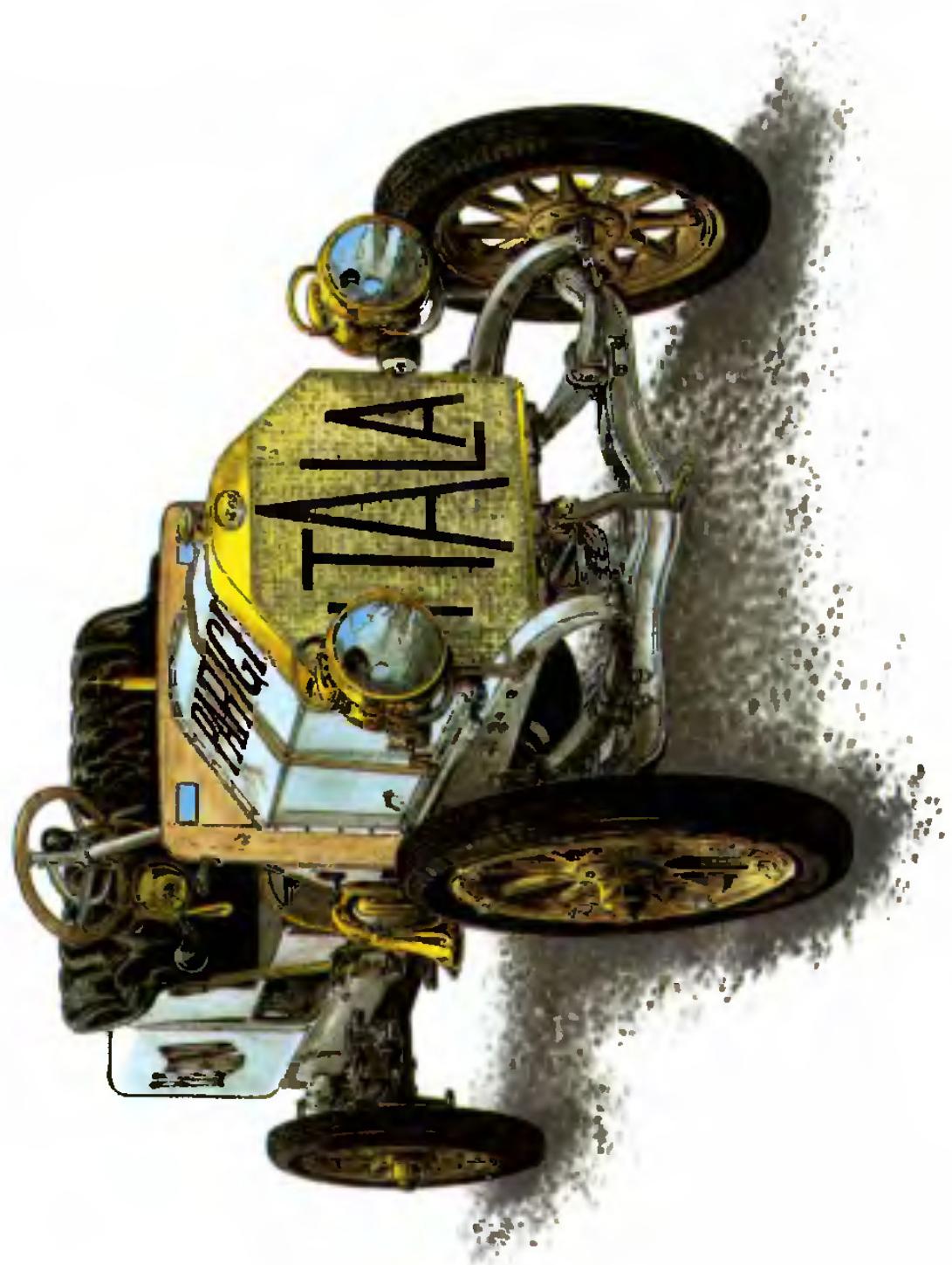
Инженер Биджио в 1904 году основал в Турине фирму, которая на протяжении целой четверти века была пионером в конструировании автомобилей, а своими успехами прославила нарождающуюся автомобильную промышленность на весь мир.

Создателем первого автомобиля этой фирмы был известный конструктор Маттео Черано. Его автомобиль имел четырехцилиндровый двигатель с объемом 4502 см³. Маттео Черано с самого начала старался придать своим автомобилям спортивный характер. Одним из первых в мире, Черано применил для привода вместо цепей и ремней карданный вал.

Самый большой успех фирмы «Итала», благодаря которому ее имя вписано в историю автомобилизма, был рейд Париж – Пекин. Князь Шципио Боргезе со своим механиком Эттом Гвиццарди и журналистом Луиджи Бардзини победил на «Итала» в этом тяжелом, трудном и полном неожиданностей походе, продолжавшемся с 10 июня по 10 августа 1907 года по трассе длиной 16000 км, опередив следующий за ним автомобиль марки «Спикер» на 12 дней.

Победоносная «Итала», модель 35/45, была чисто серийным автомобилем с четырехцилиндровым двигателем, диаметром цилиндра 130 мм и ходом поршня 140 мм, что давало объем 7433 см³. Перенос передачи на задний мост происходил через конусную муфту и четырехпередаточную коробку скоростей с помощью приводного вала. Передняя и задняя оси были подвешены на полуэллиптических первьевых рессорах. Расход топлива составлял 1 л/км пробега. Колеса на деревянных спицах имели покрышки марки «Пирелли». В кузове находились дополнительные резервуары и не было крыльев. 300 литров бензина и 100 кг масла в резервуарах хватало «Итале» всего на 950 км, поэтому вдоль всей трассы находились склады топлива. Кроме того, Боргезе вез с собой ящик инструментов, запасные части и агрегаты, дюжину покрышек с камерами. Исторический автомобиль сегодня выставлен в «Музео дель Аутомобиле Карло Бискаретти ди Руффиа» в Турине.

В 1931 году фирма изменила название на «Итала САКА» (Società Anonyma Costruzioni Automobilistiche), однако через три года прекратила существование.



РОЛЛС-РОЙС СИЛЬВЕР ГОСТ

1907

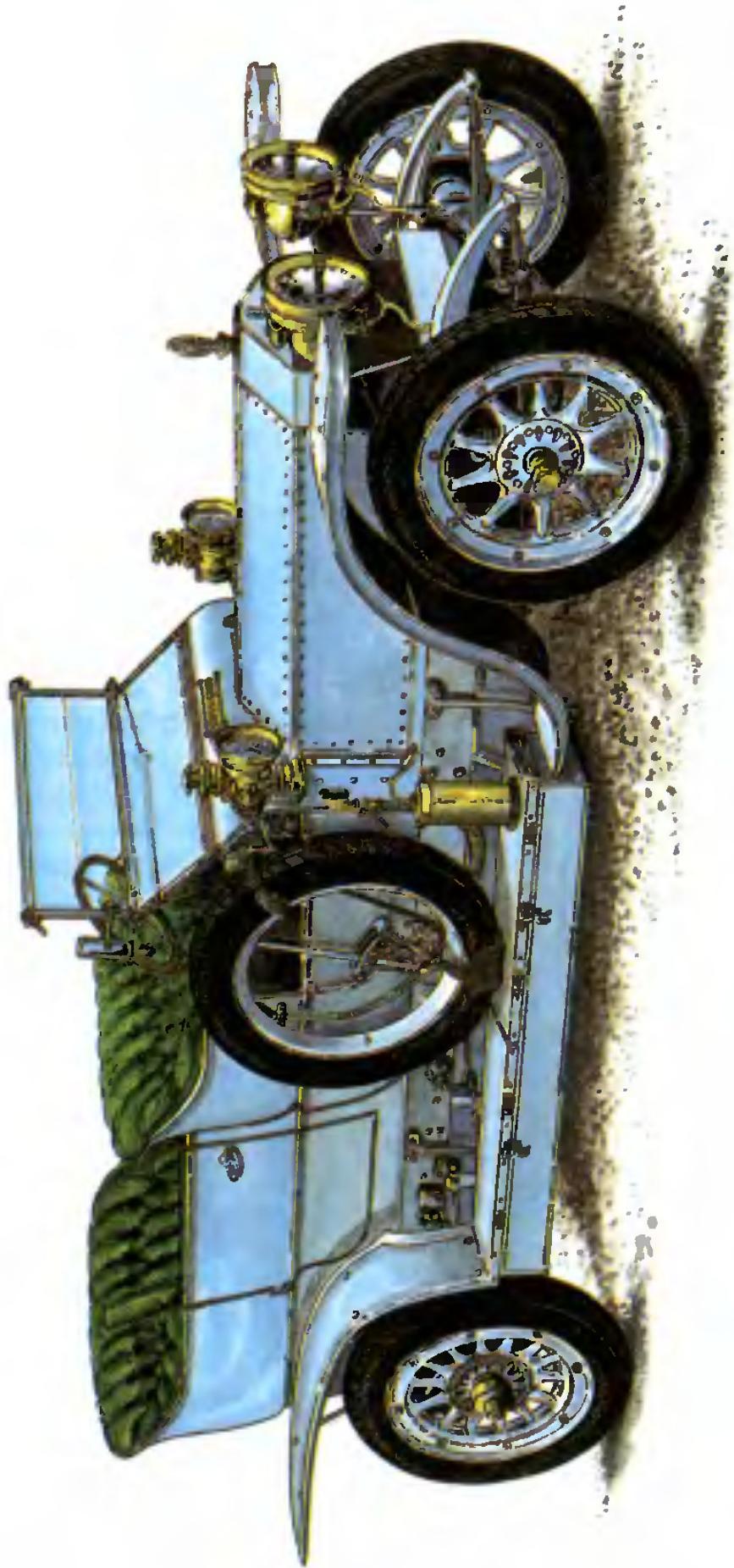
Изготовитель: Роллс-Ройс Лтд., Манчестер, Англия

Тип «Сильвер Гост», обозначенный заводом как модель «40/50 HP», получил свое название благодаря журналистам, которые проследили его легендарное испытание на трассе длиной 15 000 миль. Лакированный серебристый автомобиль с приборной панелью из красного дерева подвергся испытанию членами Английского Королевского автомобильного клуба. Благодаря необычно тихой работе двигателя и максимальной скорости, доходящей до 120 км/ч, этот автомобиль прославил имя известной и уважаемой во всем мире автомобильной фирмы.

Испытание на трассе Глазго – Лондон продолжалось полных 48 суток. Они проходили на дорогах, которые мы сегодня называем бы фронтовыми. После окончания испытаний автомобиль приняла техническая комиссия Королевского автоклуба, чтобы после прохождения машиной контроля выдать свидетельство, которое в 1906 году имело больший эффект, чем самая лучшая реклама. Примечателен и тот факт, что эта модель производилась в Англии в 1907–1926 годах в количестве 6173 экземпляра. Кроме того, ее выпускали по лицензии фирмы «Роллс-Ройс оф Америка» в городе Спрингфилд в штате Массачусетс. В 1921–1926 годах там было выпущено еще 1703 машины.

У представленной на иллюстрации модели «Роллс-Ройс Сильвер Гост» – рядный шестицилиндровый двигатель с 2 блоками цилиндров и объемом 7036 см³. При диаметре цилиндра 114 мм и таком же ходе поршня степень сжатия 3,2. Автомобиль снабжен нижнеклапанным распределением в имеющей форму буквы L головке блока цилиндров, имеет семиопорный коленчатый вал, двойное двухконтурное зажигание и по две свечи в каждом цилиндре. Автомобиль с двойным карбюратором оригинальной конструкции обладал мощностью 35,3 кВт (48 л. с.) при 1200 об/мин. Коробка скоростей была четырехступенчатой.

Классическое шасси с укрепленной на нем квадратной рамой несло жесткие оси, подвешенные полуэллиптические пружинные рессоры. Вибрация автомобиля гасилась амортизаторами. Механические тормоза воздействовали только на передние колеса. Масса шасси составляла 1200 кг. Поставлялось в длинной или короткой версии с тремя вариантами осевого расстояния. На него монтировались различные типы кузовов известных в то время стилистов, таких как Муллинер, Баркер или американец Брестер. Одной из самых крупных коллекций «Роллс-Ройсов» гордится «Монтею Мотор Мьюзей» в Бельведью (Англия).



ТОМАС ФЛАЕР 6-70

1907

Изготовитель: И. Р. Томас Мотор Ко. Буффало,
Нью-Йорк США.

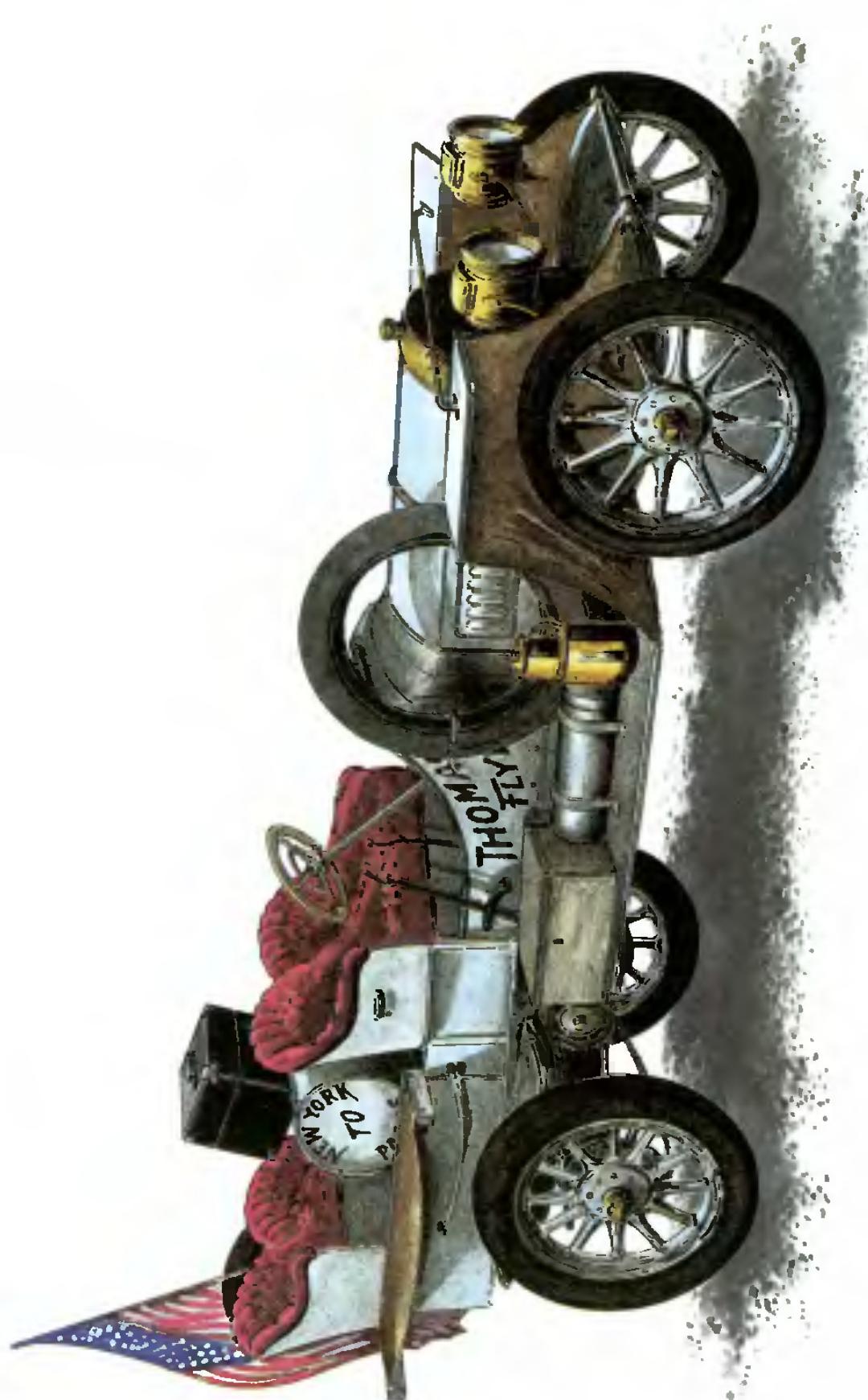
В день рождения президента Линкольна, 12 февраля 1908 года, на нью-йоркской площади собралось свыше 50 тысяч человек. Однако это не была манифестация в честь государственного мужа, а старт гонок Нью-Йорк – Париж на трассе длиной 13000 миль, проходящей через три континента.

На старт вышло шесть машин: американский «Томас», немецкий «Протос», итальянский «Зуста» и французские марки – «Де Дион», «Мотоблок», «Цезаре», «Надин». В гонках, часть которых проходила вдоль Транссибирской магистрали, Георг Шустер одержал победу на автомобиле «Томас-Флаер 6-70». Время победителя – 168 дней.

Автомобиль-победитель был изготовлен американской фирмой, основанной в 1899 году в Буффало Эрвином Россом Томасом. В 1900–1902 годах фирма производила двигатели для мотоциклов. В 1902 году она выпустила первый автомобиль с двухцилиндровым двигателем, а вследствии стала применять трех-, четырех- и, наконец, пятицилиндровые двигатели. С 1905 года модели этой фирмы носят название «Томас Флайер». Цена модели «36» с четырехцилиндровым двигателем, объемом 9400 см³ и мощностью 44 кВт (60 л. с.), составляла в 1907 году 4000 долларов.

Представленный на иллюстрации шестицилиндровый «Томас 6-70» имеет двигатель с диаметром цилиндра и ходом поршня 140 мм. Заслуживает внимания объем двигателя – 12936 см³, а мощность двигателя – 52,9 кВт (72 л. с.). Четырехступенчатая коробка передач соединена с задним мостом приводным валом, в отличие от более слабого типа «Томас Туринг», у которого задние колеса были оснащены цепным приводом.

В 1909 году счастье стало отворачиваться от фирмы. Предприятием заинтересовался Эжен Майер, что, однако, не спасло фабрику, выпускающую солидные, но не очень тщательно изготовленные автомобили. В 1919 году ее вытеснили с рынка конкуренты.



Изготовитель: Форд Мотор Ко, Детройт, Мичиган, США

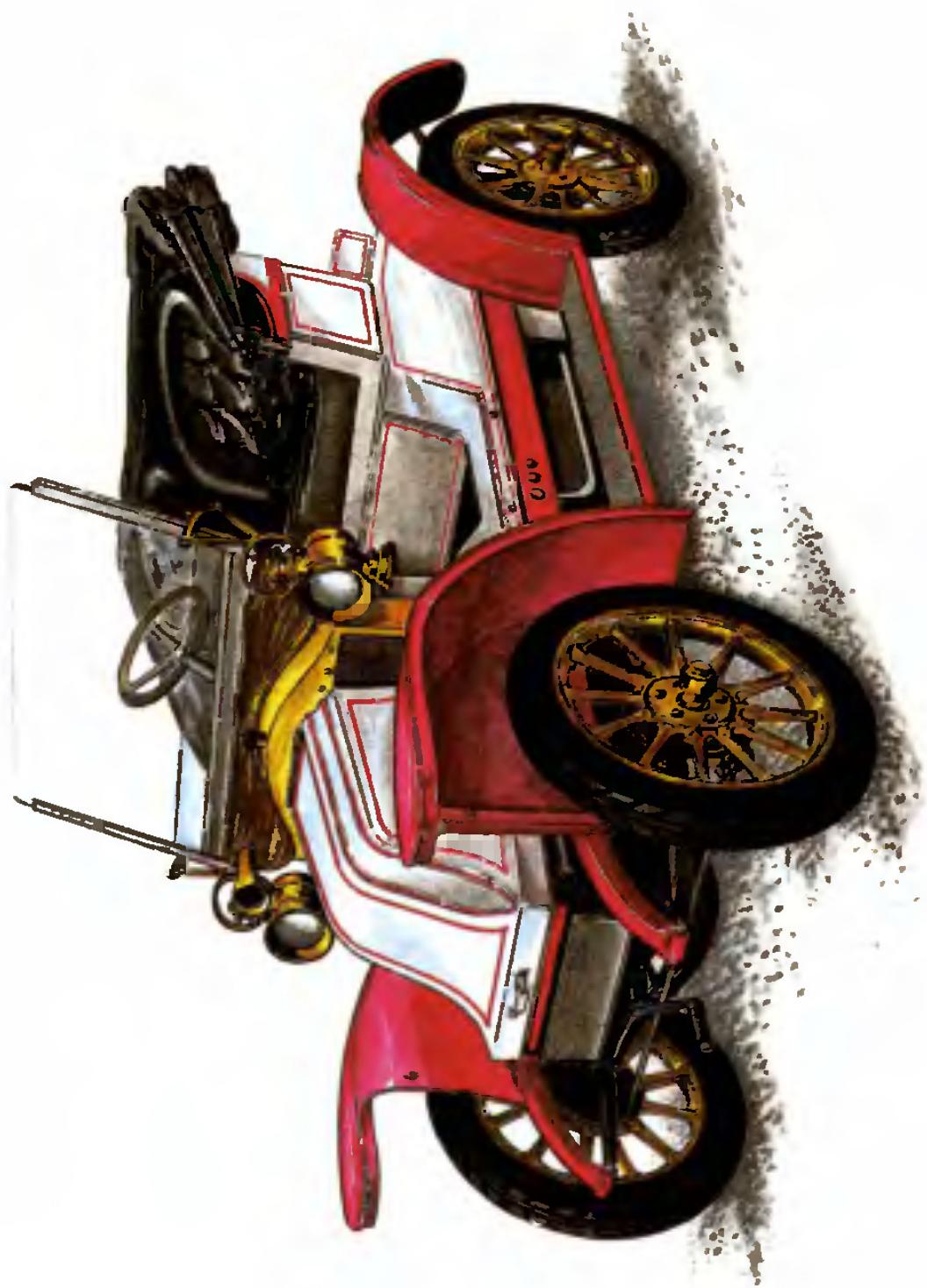
Автомобильное акционерное общество, которое в 1903 году основал Генри Форд, производило следующие модели: «A», «B», «C», «F», «K», «N», «R» с двух-, четырех-, а впоследствии и шестицилинзовыми двигателями. Чтобы достичь высокой степени устойчивости, здесь неустанно старались усовершенствовать материалы и конструкции, уменьшая при этом массу. Только в 1908 году Форд дошел до модели «Т», конструктором которой был инженер Гарольд С. Уиллс. Модель «Т» имела рядный, водяного охлаждения четырехцилиндровый двигатель, объемом 2898 см³ и мощностью 17,3 кВт (24 л. с.) при 1800 об/мин. Модель была снабжена нижнеклапанным распределением. Магнето, одновременно являющееся маховым колесом типа Джон Хейнц, подавало ток уже при самых малых оборотах. В пусковом механизме двигателя катушка индуктивности была соединена с сухозарядным элементом питания. Другая новинка — двухступенчатая коробка передач, приводимая в действие педалью и рычагом ручного тормоза. Выполненная из стали «Жестянка Лиззи», как называли автомобиль его поклонники, имела водозащитные кожухи на всех агрегатах. Автомобиль был широким, вместительным и стабильным в движении. Высокий просвет колес и малая масса позволяли двигаться по любой местности. Техники английского автоклуба утверждали при испытании в 1910 году, что масса автомобиля (658,3 кг) равномерно распределяется между двумя осями. Автомобиль достигает в режиме движения на одной передаче от 10,8 до 63 км/ч.

В 1909 году Генри Форд решился на производство только одной модели — «Т». Он вычеркнул из списка работ ремесленное производство автомобилей и объявил, что все шасси, сделанные на предприятии, будут идентичными.

В сезоне 1909–1910 годов цена автомобиля составляла 950 долларов, и было продано 18664 экземпляра. Через год автомобиль стоил 780 долларов, и было продано 34528 экземпляров. Параллельно росту продаж цена автомобиля неуклонно снижалась. В 1913 году Форд ввел в употребление сборочный конвейер. В 1916–1917 годах продано 785 432 машины по цене, сниженной до 350 долларов. Модель «Форд Т» заполонила Америку. В 1923 году ежедневно производилось 10 000 автомобилей. В 1927, когда выпуск наиболее удачной модели Форда был прекращен, число произведенных автомобилей составило 15007033. Надежность двигателя и коробки скоростей, выносливость даже при неправильном обращении с автомобилем, возможность езды в любой местности сделали из «Жестянки Лиззи» автомобиль, которым Форд моторизовал весь мир.



В 1906 году «Рено» победил в гонках «Гран-При», организованных французским автомобильным клубом. Это были первые гонки «Гран-При» в мире. Автомобиль-победитель, которым управлял Ф. Читс, имел четырехцилиндровый двигатель объемом 12,8 л и мощность 77,7 кВт (105 л. с.), достигал максимальной скорости 148,5 км/ч. Параметры эти составили лучшую рекламу для фирмы, продукция которой впервые превысила 2000 единиц. Марка «Рено» стала очень популярной и за границами Франции. Двухцилиндровый серийный «Рено» начал экспортироваться в Англию. Автомобиль «Рено АХ» был снабжен рядным двухцилиндровым двигателем объемом 1885 см³, диаметром цилиндров 100 мм и ходом поршня 120 мм. Двигатель с нижнеклапанным распределением достигал мощности 10,3 кВт (14 л. с.) при 1600 об/мин. Функцию зажигания выполняло магнето высокого напряжения. Двигатель охлаждала вода из радиатора, традиционно располагаемого за двигателем и вентилятором, приводимым в движение маховиком. Трехступенчатая коробка передач принимала приводную силу двигателя через муфту конического сечения и переносила ее на жесткий задний мост. Кузов, прикрепленный к продольной раме, был подпрессорен полуэллиптическими первьевыми рессорами. Ручной тормоз действовал на задние колеса. Автомобиль массой 850 кг достигал скорости 65 км/ч. Тип AG со специально сконструированным кузовом, открытым местом для водителя и закрытой кабиной для пассажиров был распространен в то время в Париже как такси.



ЗЕБРА ТИП А

1909

Изготовитель: АО «Зебр», Сюрен, Пюто (Сена), Франция

Французский автомобиль марки Зебра был результатом сотрудничества двух способных конструкторов: Саломона и Лами. Завод начал в 1909 году выпуск пробной партии легковых современных автомобилей, которые впоследствии стали основой для более позднего легендарного автомобиля «Ситроен 5 CV».

Автомобиль был снабжен двигателем с нижнеклапанным распределением объемом 616 см³. Одноцилиндровый двигатель с водяным охлаждением, диаметр цилиндра 85 мм и ходом поршня 106 мм позволял развивать мощность 4,4 кВт (6 л. с.). Смесь в цилиндре воспламенялась от магнето. Перенос приводной силы на задние колеса происходил посредством дисковой муфты, а на двухступенчатую коробку передач при помощи приводного вала. Жесткие мосты соединены с кузовом продольными полуэллиптическими рессорами. Тормоза были только на задних колесах. Тип А с двухместным кузовом имел массу 350 кг и достигал максимальной скорости 45 км/ч. Багажник представлял собой обычную иловую корзину. Сегодня модель можно увидеть в Автомобильном музее Ле-Мане во Франции.

Через год появился усовершенствованный тип А с четырехступенчатой коробкой передач и четырехместным кузовом. Серия С, выпущенная в 1911–1914 годах, имела уже четырехцилиндровый двигатель объемом 785 см³ и кузов типа «торпеда». Автомобиль мощностью 4,4 кВт (8 л. с.) был тогда самым маленьким из серийно производимых четырехцилиндрических автомобилей.

Основатель фирмы, инженер Юлиус Саломон, основные свои проекты кузовов разработал для предприятия в 1919 году. Вскоре после этого он перешел на известное предприятие «Ситроен», с которым сотрудничал уже давно. Второй конструктор, Лами, основал в это время новую автомобильную фабрику Амилкар.

В начале 20-х годов фирма перестала выпускать малые «Зебры» из-за растущей заинтересованности более мощными автомобилями и приступила к выпуску новой модели с четырехцилиндровым двигателем, объемом 2000 см³. Наиболее известным был тип Z – произведение известного техника Рикардо. Но растущие экономические трудности привели к тому, что ожидаемые успехи не были достигнуты. Фирма прекратила существование в 1930 году.



АРГИЛЛ 12 НР

1910

Изготовитель: Аргилл Мотор Лтд., Александрия, Шотландия

Шотландская автомобильная фабрика «Хозайер Инжиниринг Ко» основана в 1899 году в Глазго Алексеем Гованом. Сначала здесь применяли конструкторские решения Рено. Первый «Вуатюret» с двигателем 318 см³ имел уже приводной вал и трубчатую раму. Двигатель развивал мощность 2 кВт (2,7 л. с.). Параллельно была выпущена более мощная модель с объемом двигателя 864 см³. Еще более поздние модели имели четырехступенчатую коробку передач. В 1905 году кроме родного предприятия в Глазго был основан новый завод в Александрии под измененным названием — «Аргилл Мотор Лимитед». Новаторские разработки новая шотландская фирма воплощает в модели «12 НР». С 1910 года здесь впервые применяют тормоза на передних колесах с размещенной вверху тормозной колодкой в соответствии с конструкцией французского инженера Перро.

Введение передних тормозов сократило тормозной путь на 60 %. Несмотря на это, известные специалисты предостерегали, что автомобиль после торможения передними колесами может перевернуться. Другие опасались негативного влияния тяжелых тормозов передних колес на управление автомобилем. Многие фирмы ждали до 1925 года, когда такой признанный авторитет как «Роллс-Ройс» решился, наконец, на монтаж передних тормозов. Очередные модели «15/30 НР» и «25/50 НР» имели уже тормоза на всех четырех колесах. «Аргилл» в это время выпустил 10 различных моделей, оснащенных двигателем с золотниковым распределителем. Эти бесклапанные двигатели имели, в отличие от двигателя Найта, только один стальной золотник типа Барт — Мак Каллум, который, двигаясь, одновременно вращался, открывая и закрывая впускные и выпускные отверстия. После спора о чистоте патента бесклапанных двигателей «Аргилла» начались финансовые проблемы фирмы. Они были преодолены только благодаря спортивным успехам модели «15/30 НР». Эта машина 14 часов кружила по треку в Брукленде со средней скоростью 128 км/ч, поставив рекорд трассы.

Фирма «Аргилл» выпускала легковые автомобили до 1932 года, но послевоенные модели не заслужили такой репутации, какую имела продукция фирмы в те времена, когда ее включали в число крупнейших английских автомобилестроителей.

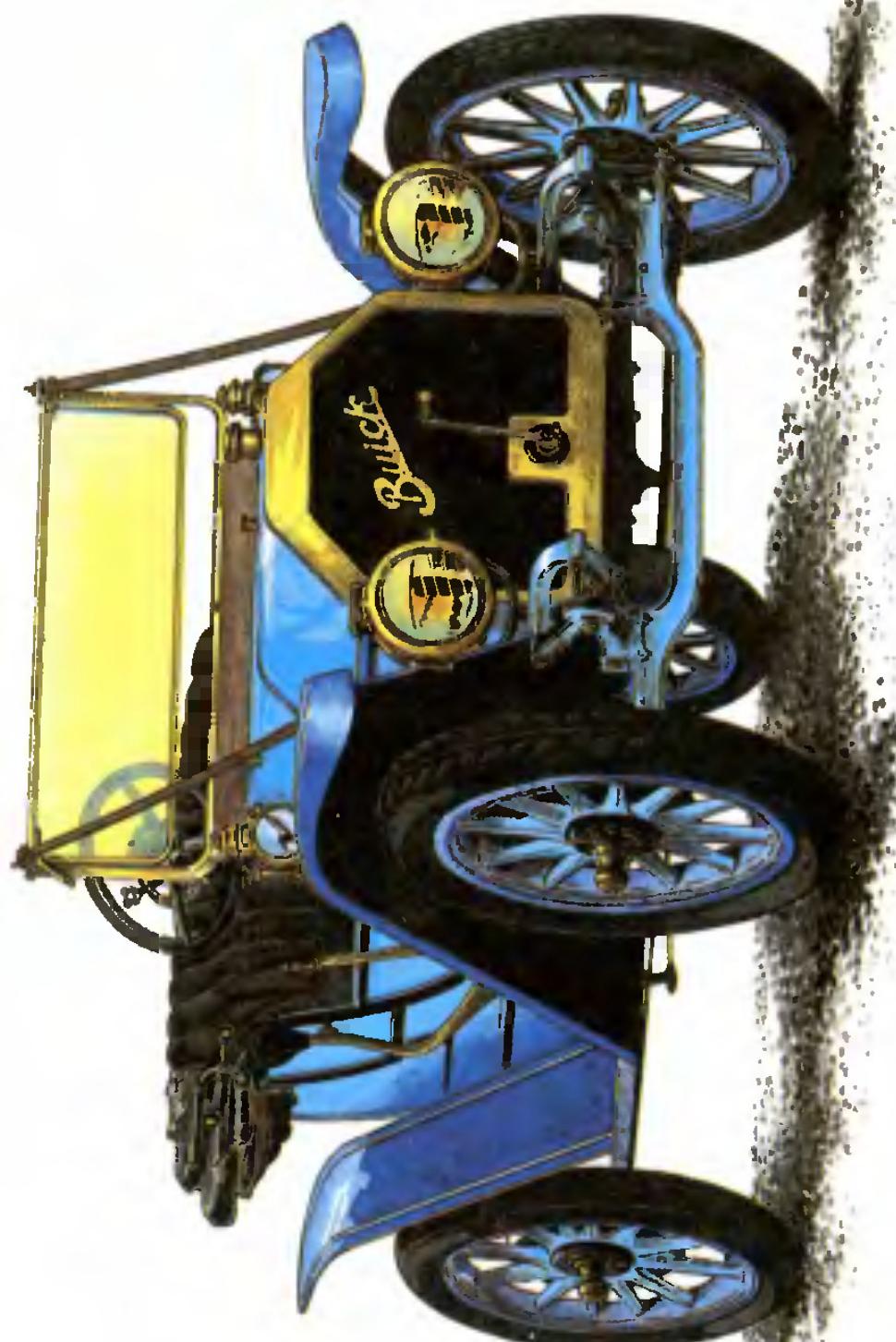


Дэвид Данбор Бьюик родился в Шотландии, но в двухлетнем возрасте переехал с родителями в Детройт. 16-летний энергичный юноша стал гидравликом и через некоторое время основал с приятелем собственную фирму «Бьюик и Шервуд Мануфактурен Компани». С давних времен его привлекала идея производства собственных автомобилей. Вскоре он продал свою долю в фирме и основал компанию вместе с Джеймсом Виттенгемом, промышленником из городка Флинт под Детройтом, у которого были такие же стремления. Фирма, в которой он держал большую часть акций, стала называться «Бьюик Мотор Кампани».

Первый «Бьюик», выпущенный в 1904 году и обозначенный как модель «Б», был снабжен горизонтальным двигателем и двумя противоположными цилиндрами объемом 2,6 л. При максимальных 1200 оборотах в минуту он имел мощность 16,2 кВт (22 л. с.). С открытым четырехместным кузовом, без крыши и переднего стекла, машина достигала максимальной скорости 56 км/ч. Продавалась модель «Б» за 950 долларов. К сожалению, недавно созданная фабрика находилась в финансовых затруднениях. Пришлось искать дополнительные капиталы. Помощь в размере 300 тысяч долларов завод получил от своего будущего владельца Вильяма Грэйпа Дюранта, который объединил такие фирмы, как «Олдсмобил», «Олдсмотор-уэркс», «Окланд» и «Кадиллак».

Таким образом, в 1908 году началась история концерна «Дженерал Моторс Компани». Фирма «Бьюик» вошла в состав концерна, образуя отдел и сохраняя свою марку. В 1911 году на рынок выпущена модель, обозначенная символом «24/30 НР». Новый «Бьюик» имел рядный четырехцилиндровый двигатель с объемом 2337 см³. Привод на заднюю жесткую ось передавался многодисковая муфта и двухступенчатая коробка передач. Двигатель охлаждался при помощи водяного насоса. Классический кузов с необычайно мощной рамой был впереди оснащен полуэллиптическими, а сзади — эллиптическими рессорами. Тормозная система имелась только на задних колесах. Пятиместный «Бьюик» с основным оснащением стоил 1850 долларов.

В тот момент, когда появилась модель «24/30 НР», Дэвид Бьюик уже не имел ничего общего с фирмой, которая носила его имя.



Изготовитель: Анонима Ломбарда Фабрика Аутомобили,
Милан, Италия

Альфа – сокращенное название автозавода «Анонима Ломбарда Фабрика Аутомобили», который возник в 1909 году из компании Даррак (*Societa Italiana Automobili Darracq*) в Портелло, в предместье Милана. В 1915 году этот завод купил промышленник Николо Ромео и после первой мировой войны изменил название фабрики на «Альфа Ромео».

В 1911–1912 годах на знаменитых гонках «Тарго Флорио» уже стартовали первые гоночные автомобили «Альфа». Инициатором гонок был Винченцо Флорио. Под влиянием своей сицилийской семьи он учредил награду своего имени в виде массивного золотого диска – Тарго. В первый раз гонки прошли в 1906 году по трассе длиной 146 км с перепадом высоты над уровнем моря до 1210 м и с 1006-ю поворотами. Это были гонки для стандартных спортивных автомобилей, цена на которые не могла превышать 20000 франков. Первые гонки выиграл Alessandro Cano на автомобиле Итала, со средней скоростью 46,8 км/ч. Водитель и механик сами меняли покрышки, заправляли масло, бензин и воду, меняли свечи во время гонок, которые длились без перерыва около 9 часов. Марка «Альфа Ромео» в 1930–1935 годах установила исключительный рекорд, победив шесть раз в очередных гонках.

Первым автомобилем фирмы «Альфа» стала модель «24 НР» с двигателем объемом 5084 см³, с коробкой передач, снабженной приводным валом.

Представленный на иллюстрации автомобиль «Альфа НР» 1911 года был выполнен на основе типа 24 НР 1910 года. Двигатель с объемом 2413 см³, диаметром цилиндра 80 мм и ходом поршня 120 мм, с трехступенчатой коробкой передач развивал мощность 8,8 кВт (12 л. с.). Модель «12 НР» производилась в трех версиях: с двигателем 22 CV (серия A), 25 CV (серия B) и 28 CV (серия C). Автомобили имели максимальную скорость 100 км/ч. Кроме модели с кузовом типа лимузин выпускались варианты с кузовами в форме торпеды, массой 920 кг.

В 1910–1915 годах произведено около 300000 экземпляров модели «12 НР».



СКАНИЯ — ВАБИС 12/20 НР

1911

Изготовитель: АВ Скания — Вабис,
Зодертелье, Швеция

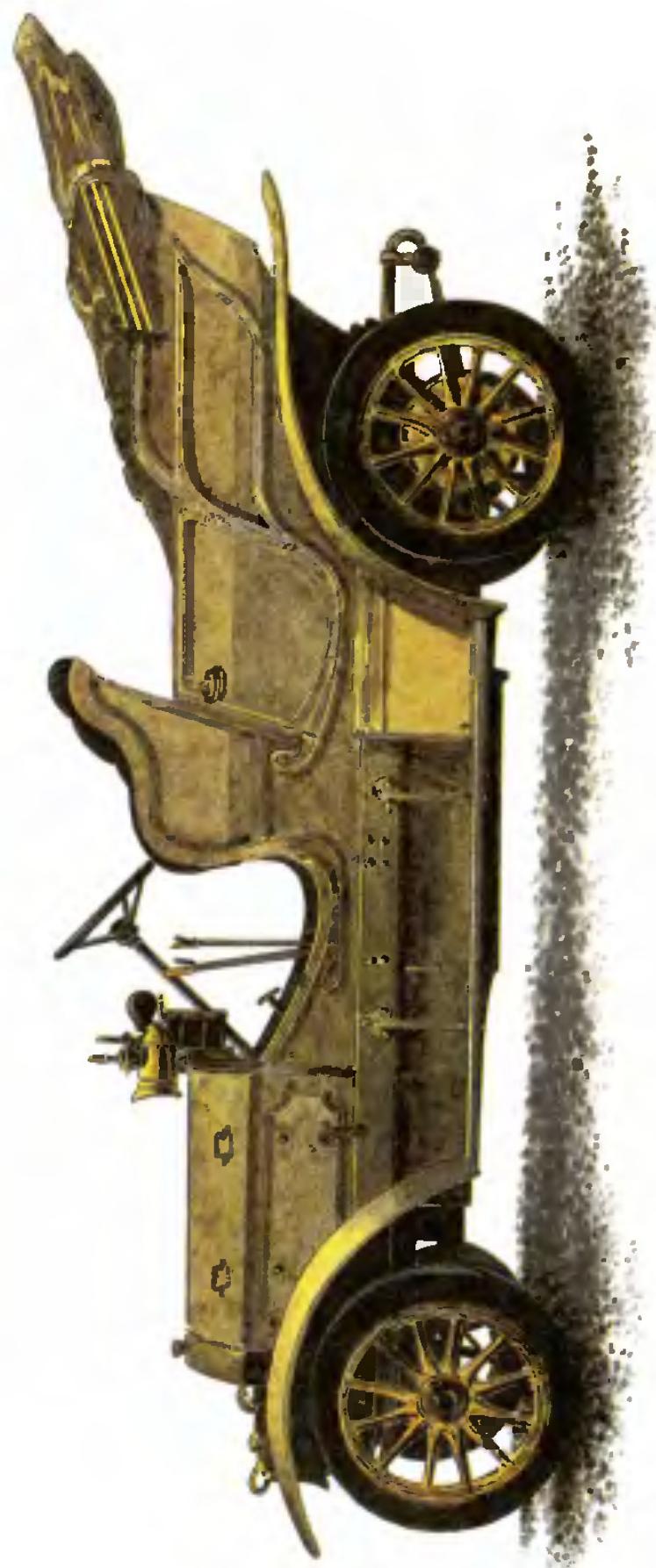
Фирма Маскинфабрика АВ Скания из Мальмё начала с производства велосипедов Хумбер, но с 1902 г. приступила к выпуску легковых автомобилей. Первая модель с кузовом «то-но» имела двухцилиндровый двигатель фабрики двигателей Хайнриха Кемпера из Берлина. Коробка скоростей была соединена с двигателем при помощи цепочного передаточного механизма. Через много лет на этой модели ездил шведский наследник престола принц Густав.

Завод «АВ Вабис», основанный в 1891 году в Зодертелье, выпускал железнодорожные вагоны, но уже в 1897-м Густав Эриксон построил тут первый автомобиль «Вабис», который имел двухцилиндровый двигатель, двухтактный с трубкой накаливания. Фирма была больше известна своими специальными автомобилями, она продала их почти 100 штук. В 1911 году фирмы «ВАБИС» и «СКАНИЯ» объединились.

Новое предприятие начало производство легковых автомобилей моделью «Скания-Вабис 18/20 НР» с рядным четырехцилиндровым двигателем. При диаметре цилиндра 85 мм и ходе поршня 100 мм он достигал объема 2270 см³. Четырехступенчатая коробка передач переносила привод на задний мост. Обе жесткие оси были снабжены полуэллиптическими рессорами. Модель «18/20» выпускалась всего один год.

После первой мировой войны фирма «Скания-Вабис» производила специальные и грузовые автомобили: пожарные машины, почтовые, грузовики и другие модели с различными кузовами.

Низкий спрос на продукцию этой марки в конце 20-х годов был причиной того, что в 1929-м из ворот завода выехал последний легковой автомобиль. Обе фирмы вернулись к старой производственной программе. «Скания» занялась выпуском велосипедов в рамках фирмы «Сааб», а «Вабис» продолжала заниматься железнодорожными вагонами.



ФИАТ ЗЕРО

Изготовитель: Фиат С. А., Турин, Италия

1912

Еще перед первой мировой войной, беря пример с Г. Форда из Детройта, европейские предприниматели начали массовое производство автомобилей. Фирма «Фиат» не осталась от этого в стороне. В 1910 году на улицах Турина появились прототипы автомобилей «Фиат Зеро». На рынок они проникли только в 1912-м, когда сборочные конвейеры, приспособленные для нужд массового производства, работали уже на полные обороты.

«Фиат Зеро» начинали выпускать после типа «I», но перед единицей он получил обозначение – Зеро. Эта мощная, надежная, выносливая и недорогая модель очень нравилась потребителям. При четырехцилиндровом двигателе мощностью в 11 кВт (15 л. с.), диаметре цилиндра 70 мм и ходе поршня 120 мм машина обладала рабочим объемом 1846 см³. Четырехступенчатая коробка передач воздействовала через приводной вал на задний мост. Классическая рама была оборудована спереди полуэллиптическими, а сзади – четвертьэллиптическими продольными рессорами. Первые модели с кузовом типа «торпеда» стоили менее 8000 лир. До 1915 года был выпущен 2041 экземпляр этой модели.

Условием благополучного серийного производства стал четко налаженный учет и унификация всех используемых материалов, а также готовых узлов, благодаря чему число используемых сортов стали уменьшено на 1/3, из тысячи металлических трубок применено только 36, из нескольких сотен подшипников выбрано 52. Регулирование упростило также снабжение, хранение запчастей и монтаж.

В 1915 -м появилась улучшенная версия «Фиата Зеро», с более сильным двигателем, развивающим мощность 14 кВт (19 л. с.) при 2000 об/мин. Автомобиль был уже снабжен электрическим оборудованием. При массе 900 кг он имел максимальную скорость 62 км/ч. По желанию клиента фирма поставляла шасси, на которое можно было монтировать кузов типа «спайдер» или «ландо». Новинкой была серийная комплектация передним стеклом. До тех пор водители считали лобовое стекло ненужным и опасным, т. к. в хорошую погоду оно мешало, в плохую – заслоняло видимость.



Испано-Сюиза Альфонсо

1912

Изготовитель: АО «Испано-Сюиза», Барселона, Испания

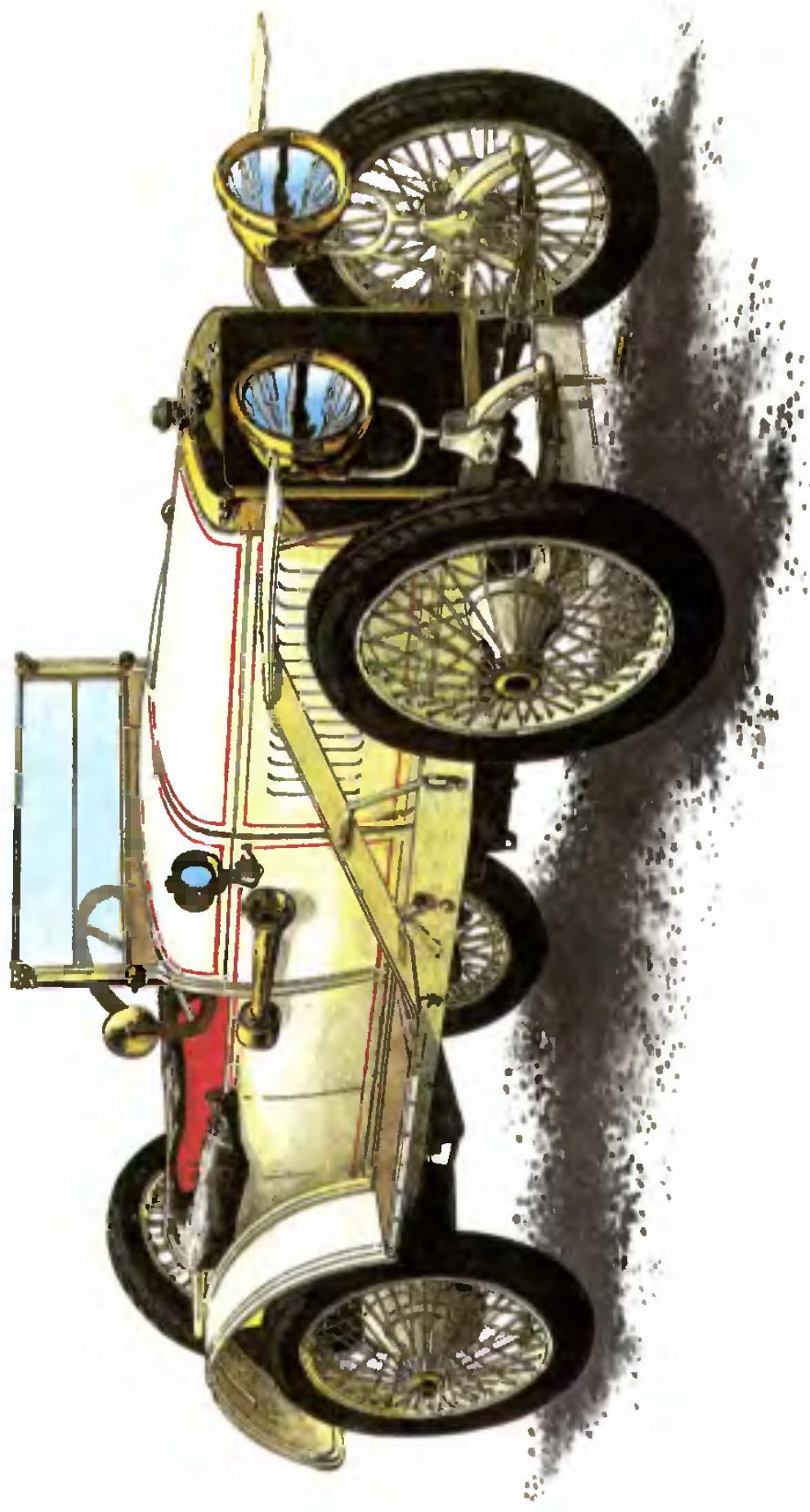
В начале первой мировой войны основная часть производства испанского предприятия «Испано-Сюиза» переместилась на новую фабрику в Буа-Коломб под Парижем. Это предприятие было известно своими авиационными двигателями, V-образными, восьмицилиндровыми, которые применялись в американских и английских, а прежде всего, во французских самолетах. Французская фабрика взяла на себя производство известной марки автомобиля «Испано-Сюиза Альфонсо».

Первую модель «Альфонсо» сконструировал еще в 1910 году основатель фирмы, молодой швейцарский инженер Марк Биркигт. При этом им были найдены такие конструкторские решения, которые через несколько лет получили всеобщее признание, как, например, головка цилиндров в форме буквы Т, алюминиевый блок со съемными цилиндрами и др.

Модель «Альфонсо» 1912 года имела рядный двигатель с водяным охлаждением, четырехцилиндровый, объемом 3622 см³. Необычайная гибкость двигателя достигнута благодаря оченьциальному ходу поршня – 200 мм в сравнении с 75 миллиметрами диаметра. Максимальная мощность 47,8 кВт (65 л. с.) при 2300 об/мин, трехступенчатая коробка передач, типа «Хочкисс». Классическая продольная рама была спереди снабжена полуэллиптическими, а сзади 3/4 эллиптическими продольными листовыми рессорами. Механические тормоза имели привод только на задние колеса типа «Радж Уитворт», которые были укреплены на центральной ступице. Автомобиль развивал достойную для того времени скорость 120 км/ч.

Фирма «Испано-Сюиза» активно участвовала в спортивных состязаниях. Находящийся в то время на троне король Альфонсо XIII был энтузиастом моторизации и заядлым гонщиком. В 1912 году он участвовал в заезде из Сан-Себастьяно до Мадрида именно на этой машине и установил на ней рекорд трассы. С тех пор модель носила его имя и была самым знаменитым спортивным автомобилем этой марки.

Кроме предприятия Буа-Коломб, автомобили собирали также на испанском заводе в Барселоне, где эта эксклюзивная спортивная модель выпускалась до 1920 года.



МОРРИС ОКСФОРД

Изготовитель: Моррис Моторс Лтд.,
Оксфорд, Англия.

1912

Богатый опыт, полученный Уильямом Моррисом во время работы в гаражах Лонгвалле, знакомство с конструкциями автомобилей разных марок, таких как: «Аррол-Джонсон», «Белсайз», «Энфилд», «Хумбер», «Сингер», «Хамбил», «Стандард» и «Уолслей», позволили ему уже с 1910 года строить планы создания собственного автомобиля. Моррис намеревался собрать машину из деталей, полученных с помощью кооперации, дешевую в эксплуатации, по низкой цене, имеющую хороший сбыт. Финансовую помощь для осуществления своей мечты он получил от графа Маклесфилда.

Прототип первого «Морриса» был создан в 1912 году в гаражах Оксфорда. Вскоре автомобили стали собирать в купленном здании бывшей армейской школы. «Моррис Оксфорд» состоял в основном из узлов, полученных от других фирм. Таким образом, четырехцилиндровый двигатель поставляла известная фирма «Уайт и Поппе». При диаметре 60 мм и ходе поршня 90 мм, его объем составлял 1080 см³; от этой же фирмы поступала трехступенчатая коробка передач. Колеса предоставил Сэквин, покрышки – Данлоп, а фары – «Пауэлл и Ханмер». Говорили, что «Моррис» – это автомобиль, соединяющий в себе опыт лучших британских автофирм. Несмотря на определенные недостатки в охлаждении двигателя и в системе управления, он занял хорошие позиции на рынке. Причиной этого стала достаточно большая мощность двигателя и дешевизна эксплуатации. В 1913–1917 годах выпущено 1475 экземпляров этой модели.

И все-таки «Моррис Оксфорд» не мог рассчитывать на растущую популярность, поскольку мощности его двигателя хватало лишь на двухместный кузов типа «коч», в то время как другие фирмы уже предлагали шестиместные кузова для всей семьи. Стремясь удовлетворить часть клиентов, «Моррис» выпустил новую, более крупную модель, которую называли из-за характерной формы радиатора bullnose cowley («нос быка»).



ШТУТЦ БИРКЭТ

1912

Изготовитель: Идеал Мотор Кар, Индианополис,
Индиана, США

Название этой знаменитой американской марки неразрывно со спортивными успехами. Фирма появилась в 1911 году под названием «Идеал Мотор Кар». Ее основатель, Гарри Д. Штутц, получил известность благодаря первым гонкам «500 миль Индианополиса», на которых стартовал на своем спортивном автомобиле, имеющем еще четырехцилиндровый двигатель «Висконсин» объемом 500 см³.

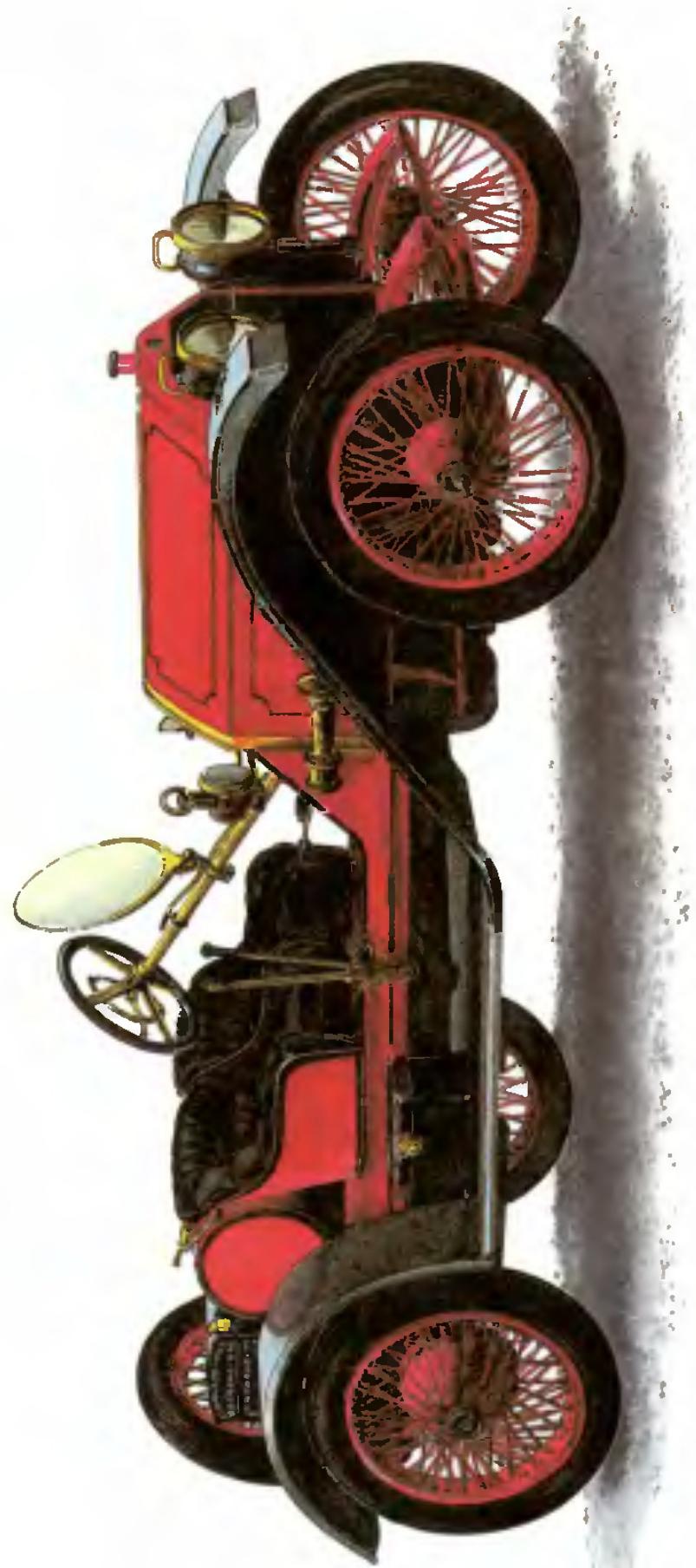
В 1912 году фирма, уже под названием «Штутц», выпустила на рынок модель «Биркэт», которая стала самым популярным американским гоночным автомобилем тех времен. У него был четырехцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением, объемом 6396 см³. Он развивал мощность 44,1 кВт (60 л. с.) при 1500 об/мин. Это была типичная гоночная модель, без кузова, в полном смысле этого слова, только с длинным капотом, двумя анатомическими креслами и закругленным лобовым стеклом, служившим только водителю. Задняя часть автомобиля — гигантский резервуар для топлива. К нему крепились запасные покрышки. Новинкой было соединение трехступенчатой коробки передач с демультипликатором в заднем мосту, который обрел новое назначение и новое название «Трансаксл».

Представленная на иллюстрации модель стоила в свое время 2000 долларов, а сейчас, разумеется, намного дороже. Она и двадцать аналогичных моделей марки «Штутц» находятся нынче в частной коллекции Харраха в городе Рено, штат Невада.

Интересной моделью был «Беркэт» с шестицилиндровым двигателем, который конкурировал с другим гоночным автомобилем — Рейсэбаут фирмы «Меркер».

Большой рекламной удачей фирмы «Штутц» стал в 1926 году автомобиль, снабженный гидравлическими тормозами на всех колесах. Рядный восемьцилиндровый двигатель с распределителем в головке цилиндра развивал мощность 67,7 кВт (92 л. с.) при 3200 об/мин. Следует упомянуть также центральную смазку шасси, рамку безопасности на переднем стекле. При покупке автомобиля фирма давала гарантию сроком на один год.

В 30-е годы фирма прекращает свое существование после неудачных испытаний люксового автомобиля типа DV («Дуал валвс»).



ДАРРАК-13

Изготовитель: Общество «Даррак», Сюрен, Франция

1913

В конце XIX века во Франции возникает ряд автомастерских, которые создали фундамент для автомобилестроения. Появились такие фирмы, как «Берльет», «Даррак», «Дековиль», «Де Дейтрих», «Морш» и др.

В 1897 году Александр Даррак основал в Сюрене предприятия акционерного общества «Даррак», которое вскоре имело свои филиалы в Великобритании, Италии и Германии.

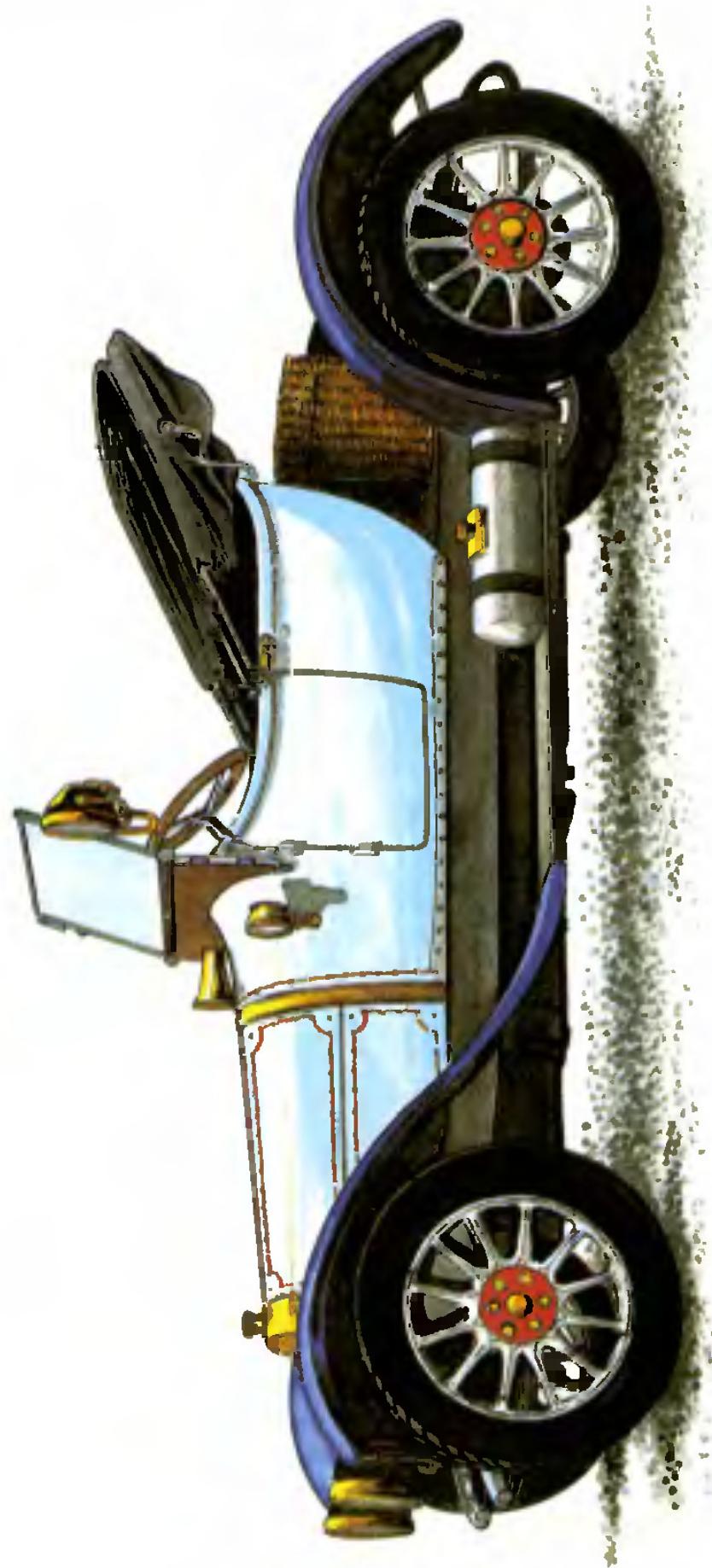
Братья Опель были первыми автомобилестроителями в Германии, которые стали выпускать автомобиль «Опель-Даррак» по французской лицензии.

Итальянский филиал «Даррак» превратился в 1919 году в «Анонимо Ломбардо Фабрика», из которого после первой мировой войны выросла известная фирма «Альфа Ромео».

Фирма «Даррак» первой сконструировала автомобиль с восьмицилиндровым двигателем, V-образным, с диаметром 160 мм, ходом 140 мм и объемом 22,5 литра, развивавшим достойную внимания мощность 147 кВт (200 л. с.) при 1200 об/мин.

Здесь можно вспомнить «Даррак» 1904 года. В 1952 году он стал героем фильма «Женевьев», темой которого была традиционная поездка ветеранов из Лондона в Брайтон, организованная по случаю отмены в Англии Закона Красного Флага. В 1913 году фирма представила новую модель «Даррак-13». Автомобиль имел четырехцилиндровый двигатель с емкостью цилиндров 1,4 литра, развивал мощность 9,6 кВт (13 л. с.) и достигал максимальной скорости в 70 км/ч. Классическое шасси с жесткими мостами имело полуэллиптические рессоры. Одна модель сохранилась до сих пор и находится в автомузее в Вестфалии.

Последний автомобиль «Даррак» был выпущен в 1928 году. Фирма проглотила французскую фабрику «Талбот» и объединилась с английским автозаводом «Санбим». В результате возникла компания «S. T. D».



ГРЭФ И ШТИФТ

1913

Изготовитель: Грэф и Штиф,
Автомобилфабрик Лг., Вена, Австрия

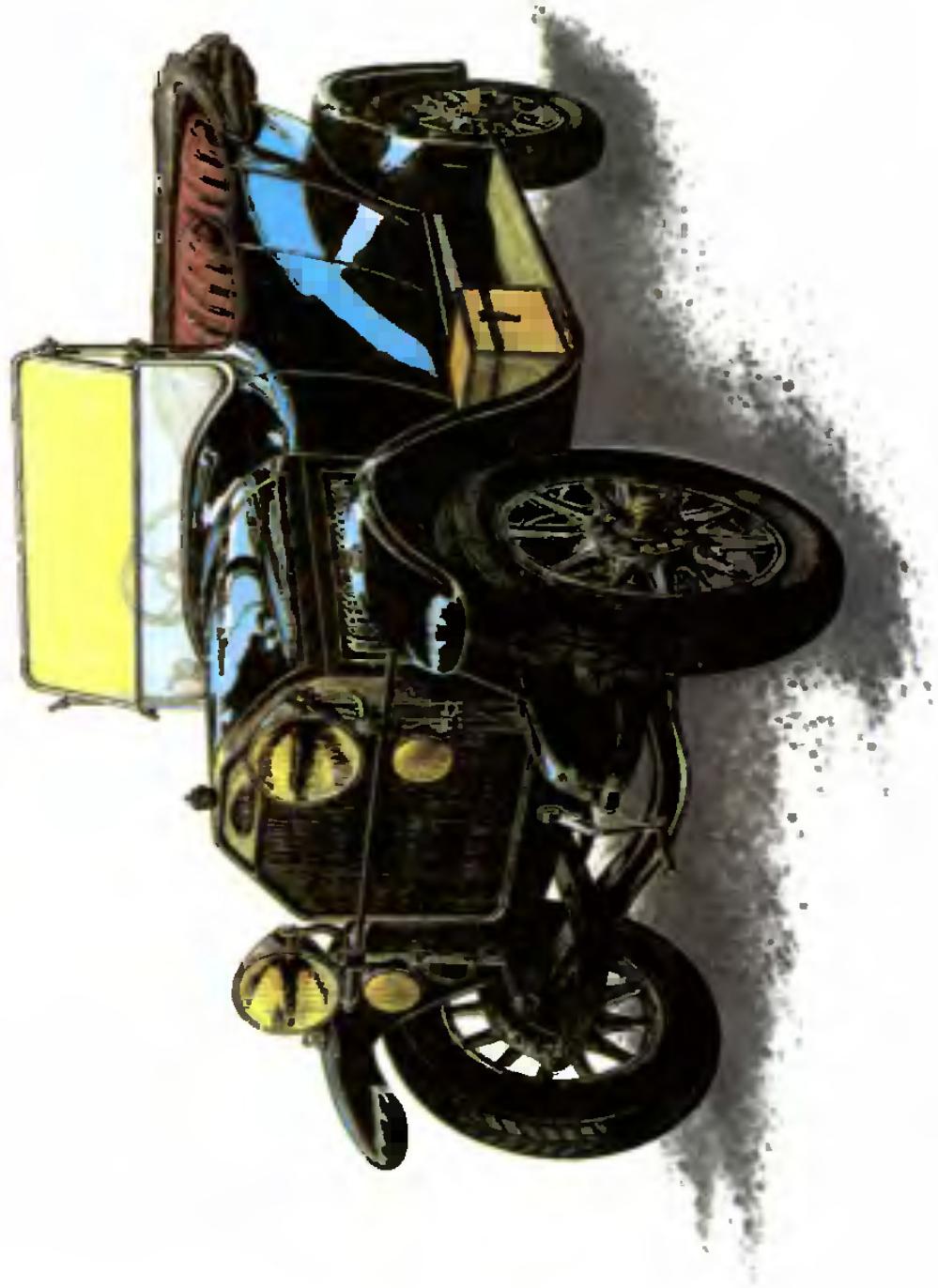
В Вене братья Карел, Франтишек и Хенрик Грэф, владельцы мастерской по починке велосипедов, в 1895 году сконструировали автомобиль, который, по-видимому, был первой моделью с передним приводом. Автомашина имела одноцилиндровый двигатель «Де Дион-Бутон» с объемом 402 см³ и мощностью 2,6 кВт (3,5 л. с.), а также двухступенчатую коробку передач. Привод переносился на две передние полуоси через приводной вал и дифференциал.

1 ноября 1901 года братья Грэф объединились с бывшим текстильным фабрикантом Вильгельмом Штифтом и начали производить автомобили, носящие с 1907 года марку «Шпиц». Арнольд Шпиц был венским торговцем автомобилями и одновременно самым крупным покупателем фирмы. Компания специализировалась на производстве прекрасно выполненных люксовых автомобилей, которые называли австрийскими «роллс-ройсами».

В 1911 году фирма «Грэф и Штифт» создала модель с четырехцилиндровым двигателем объемом 5,8 л и мощностью 23,5 кВт (32 л. с.) при 1400 об/мин. Автомобиль получил печальную известность: 28 июня 1914 года в таком двойном фатоне был застрелен в Сараево австрийский наследник престола—эрцгерцог Фердинанд. До 1916 года автомобиль был собственностью императора Франца Иосифа.

После первой мировой войны на рынке появилась новая интересная модель «Грэф и Штифт» — один из самых крупных автомобилей того времени — с шестицилиндровым верхнеклапанным двигателем, объемом 7–8 литров, который развивал мощность 80,9 кВт (100 л. с.) при 2400 об/мин. Новаторским было применение здесь двух карбюраторов «Зенит». Гигантский автомобиль с остроконечным радиатором и деревянными колесами со спицами имел собственную массу 2000 кг. Большая мощность в начале тридцатых годов была только у одного автомобиля — тип SP8. Новая модель с характерным знаком марки «Грэф и Штифт» — львом на радиаторе — имела уже восьмицилиндровый двигатель мощностью 92,5 кВт (125 л. с.). Его собственная масса составляла 2500 кг.

С 1938 года фирма ограничилась производством грузовиков.



Используя моду на маленькие, легкие автомобили, Пежо сконструировал новую модель «6 PS» тип Бебе. В первый раз машина появилась в 1901 году. Мотоколяска с собственной массой почти 270 кг не имела даже заднего хода. Удачное название «бебе» — «малыш», — сохранилось и для следующих маленьких моделей «Пежо».

В модели «6PS» тип Бебе в 1905 году впервые использованы амортизаторы — изобретение, запатентованное Арманом Пежо. Автомобиль имел одноцилиндровый четырехтактный двигатель с водным охлаждением, объемом 695 см³, мощностью 4,5 кВт (6 л. с.) при 1000 об/мин. Привод переносился на жесткий задний мост посредством муфты конического сечения, защищенной кожухом, и коробки передач с приводным валом. На шасси из стальных труб крепился деревянный кузов. Собственная масса машины не превышала 550 кг.

В 1912 году появился новый вариант модели Бебе. На этот раз конструкторские работы были доверены еще малоизвестному Э. Бугатти. Четырехцилиндровый двигатель имел цилиндры с диаметром 55 мм и ходом поршня 90 мм, расположенные в ряд. При объеме 856 см³ он развивал вполне достаточную мощность, учитывая его малую массу — 330 кг. Привод переносила двухступенчатая коробка передач. Задняя передача приводилась в действие отдельным рычагом. Автомобиль мог двигаться с максимальной скоростью 60 км/ч. Жесткая передняя ось была подвешена на продольных полуэллиптических первьевых рессорах, жесткий задний мост — на четвертьэллиптических. Наибольшую проблему представляли покрышки, которые быстро приходили в негодность и после 10000 км их приходилось менять. Еще одним недостатком было несовершенное управление колесами. Однако, вопреки этим обстоятельствам, выпуск модели «Бебе» продолжался до 1916 года и составил всего 3095 экземпляров. Затем тип Бебе сменился следующим — Квадрилетта, который был, с конструктивной точки зрения, усовершенствованием предыдущего.

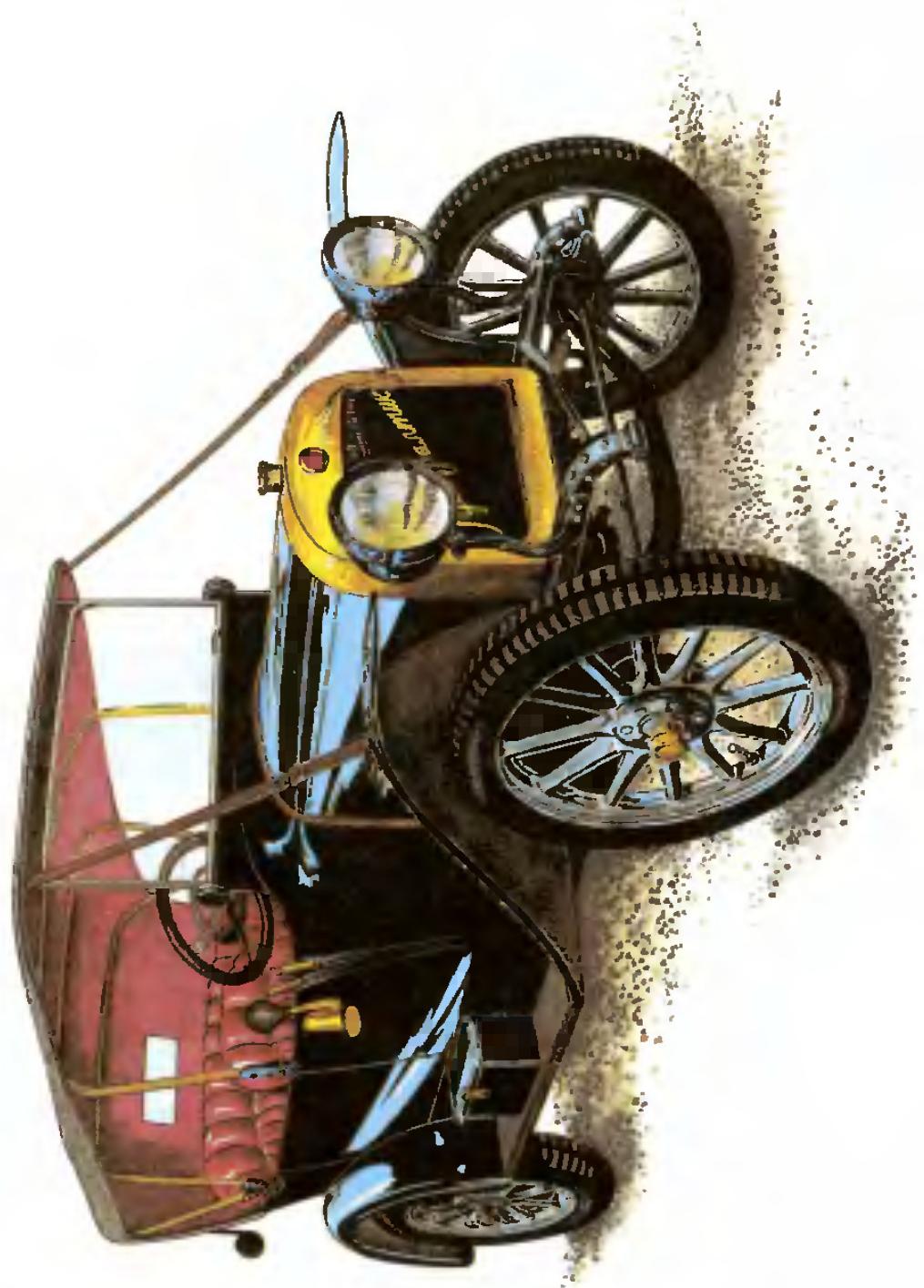


Изготовитель: Русско-Балтийский вагонный завод,
Рига, Россия

Первый российский автомобиль был представлен в мае 1896 года на Всероссийской художественно-промышленной выставке в Нижнем Новгороде. Это был двухместный «экипаж без коня» с одноцилиндровым двигателем мощностью 1,1 кВт (1,5 л. с.). Машина имела массу 300 кг и развивала максимальную скорость 20 км/ч. Производили ее два предприятия: мастерская по изготовлению экипажей П. Фрезе и завод двигателей Е. Яковleva. В это время в России оказалось много иностранных автомобилей, таких, как «Бенц», «Адлер», «Панар-Левассор», либо произведенных по лицензии фирм «Де Дион-Бутон», «Даймлер-Каннштадт», и, быть может, поэтому никто не интересовался собственным российским автомобилем.

В 1908 году начато производство автомашин на предприятии «Руссо-Балт» в Риге. Ежегодно из ворот завода выезжало от 100 до 140 автомашин. Это были четыре типа легковушек: модель «К» с двигателем мощностью 17,6 кВт (24 л. с.), модель «Е» с двигателем мощностью 29,4 кВт (40 л. с.), а также самая мощная модель «S» с двигателем мощностью 44,1 кВт (60 л. с.); и три типа грузовиков. Завод выпускал также специальные версии легковых автомобилей. Гоночный автомобиль «Руссо-Балт» в 1913 году развел на взлетной полосе скорость 128,5 км/ч. Известен также полукузничный «Руссо-Балт» 1915 года, который производился по патенту управляющего гаражами при царском дворе К. Кегресса специально для нужд армии.

В 1912 году на автомобиле «Руссо-Балт» стартовал в ралли «Монте-Карло» редактор журнала «Автомобиль» Андрей Нагель. Стартовал он в Санкт-Петербурге, длина трассы составляла 3257 км, и Нагель около 40 раз соскальзывал с покрытой снегом дороги. Это и подсказало ему сенсационное для того времени решение проблемы: кожаный ремень с гвоздями, накладываемый на покрышки (первые противоскользящие шипы).



ВОКСХОЛЛ «ПРИНЦ ГЕНРИ»

1914

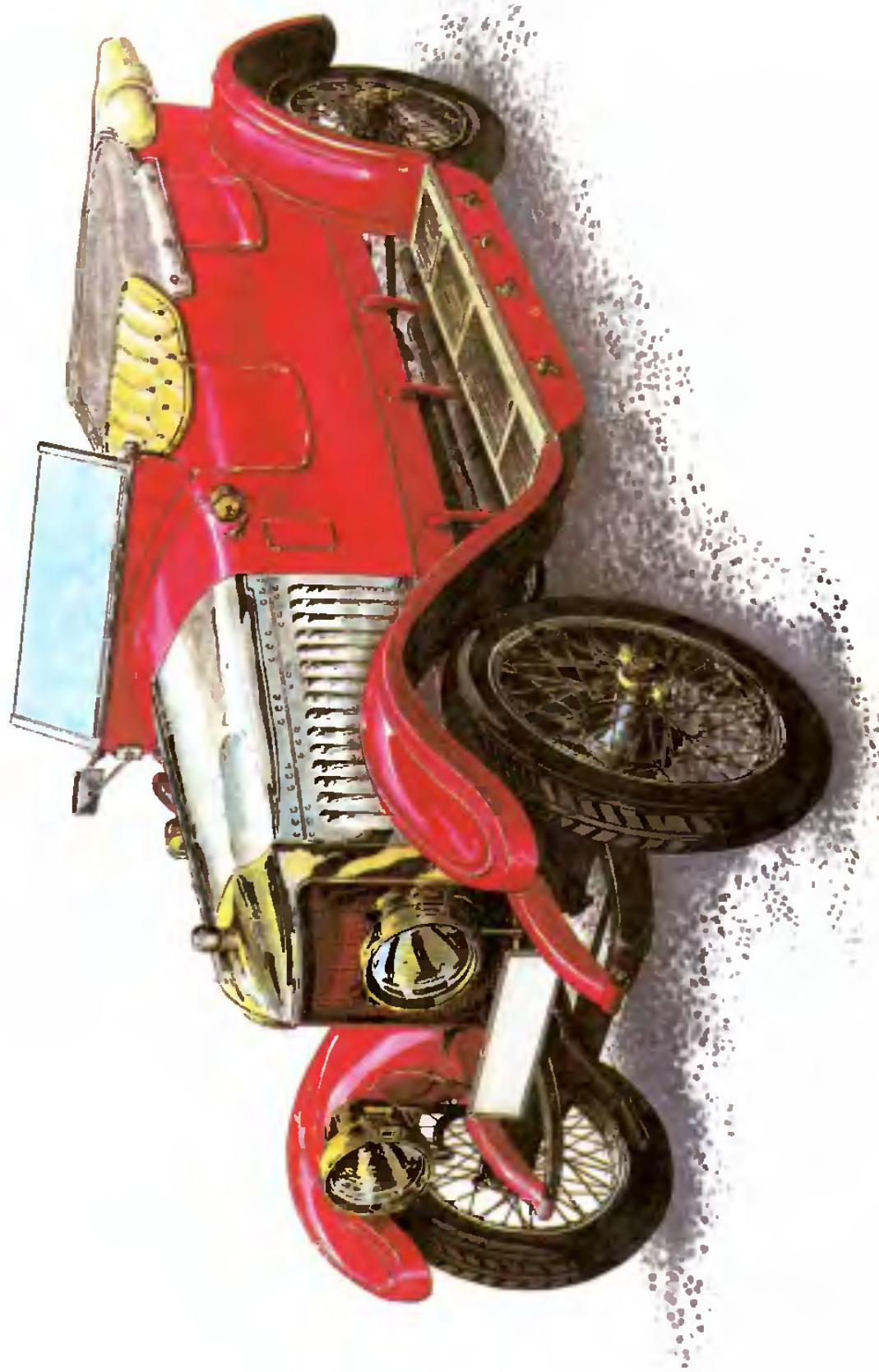
Изготовитель: Воксхолл Моторс Лтд., Лутон,
Бедфордшир, Англия

В 1857 году в лондонском районе Воксхолл молодой шотландский механик Александр Уилсон основал металлургическое предприятие «Воксхолл». Первый автомобиль собрали тут в 1903 году. Через два года предприятие было перенесено в Лутон, где образовалась компания «Воксхолл Моторс Лтд.» и началось серийное производство автомобилей под руководством конструктора Лоуренса Померо.

И уже в 1908 году автомобили этой фирмы победили в соревнованиях «200 миль». Марка «Воксхолл» побила все рекорды со скоростью 100 миль в час на автодроме в Брукленде.

В 1911 году Померой сконструировал известный автомобиль «Принц Генри», названный в честь рейда принца Генри в Германии. В разработке использован рядный четырехцилиндровый двигатель, объемом 3969 см³ с распределением SV и четырехступенчатой коробкой передач. Мощность двигателя составляла 55,2 кВт (75 л. с.) при 2000 об/мин. Имелись полуэллиптические первьевые рессоры, задняя кантileверная подвеска. Автомобиль достигал скорости 136 км/ч. В версии «Торпедо» он продавался за 605 фунтов стерлингов. Гоночный вариант «Принца Генри» участвовал в состязаниях «Хилл-Кляймб» в Шелсли Уолш в 1913 году. Автомобиль побил все рекорды, а его усовершенствованный тип под названием «Воксхолл 30/98» остался навсегда записанным в историю автомобилизма. Эта модель выпускалась до 1927 года.

В 1926 году компания «Воксхолл» вошла в состав концерна «Дженерал Моторс Корпорейшн».



Пирс Арроу

1915

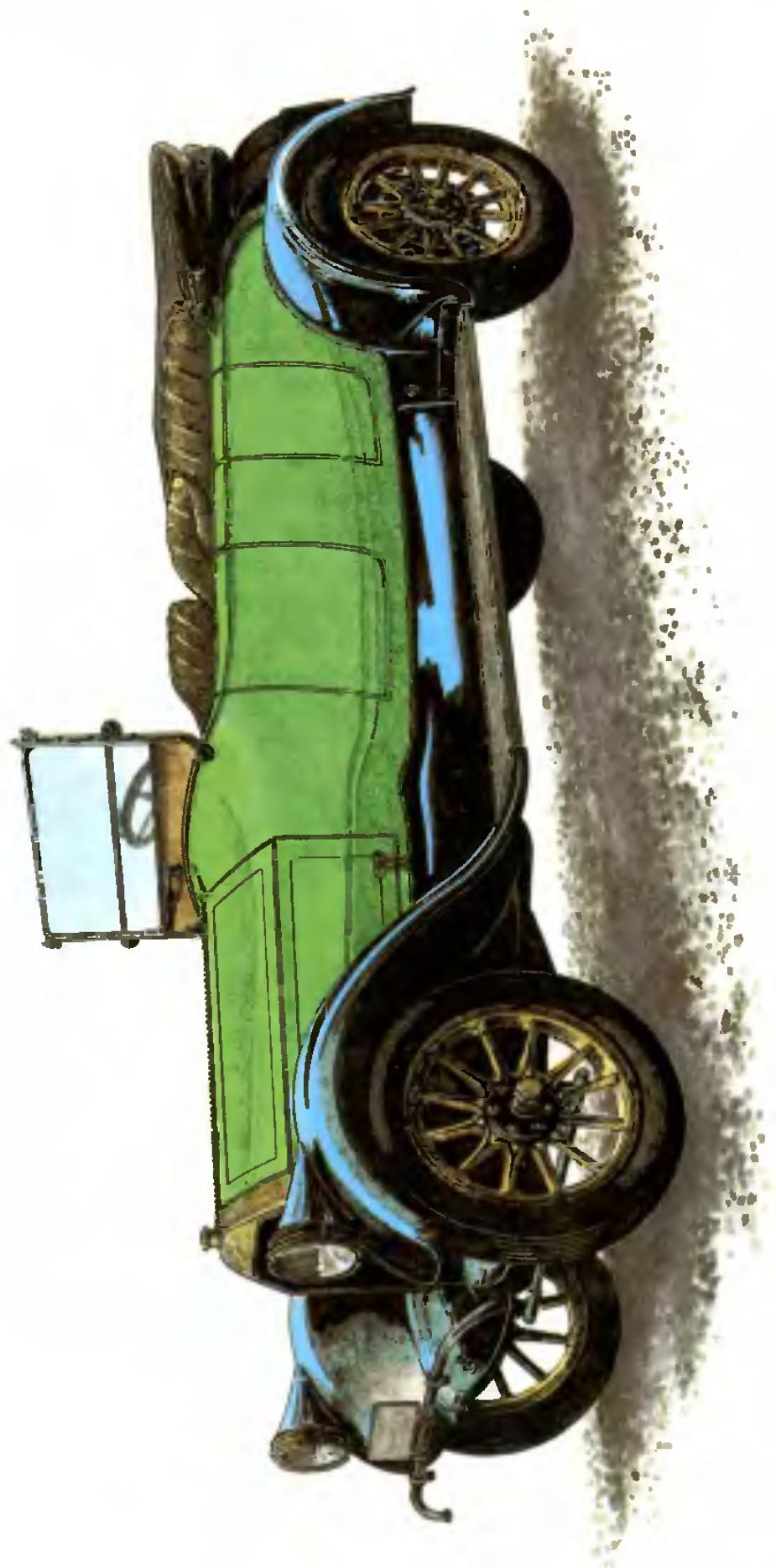
Изготовитель: Пирс-Арроу Мотор Кар Ко,
Буффало, Нью-Йорк, США

Автомобиль марки «Пирс Арроу» производил одно из наиболее оригинальных американских предприятий. Оно возникло в 1901 году, когда в городе Буффало Джордж Н. Пирс, владелец завода, выпускавшего велосипеды и другие предметы домашнего обихода, построил свой первый автомобиль «Пирс – Моторетто». Машина имела одноцилиндровый двигатель типа «Де Дион» с водяным охлаждением, производимый по французской лицензии. Однако Пирс не хотел останавливаться на маленьких автомобилях. Уже в 1904 году появилась на рынке новая модель «24/28», названная «Грейт Арроу» – «Большая стрела». Автомобиль с четырехцилиндровым двигателем емкостью 4400 см³ принес марке необычайный успех, благодаря которому она оказалась в одном ряду со знаменитыми фирмами такими, как «Лозьер», «Рек, Штернс», «Студебеккер» или «Мармон».

В 1909 году Пирс подчеркнул спортивный характер своих автомобилей, сделав изображение стрелы символом фирмы. С тех пор она носит название «Пирс Арроу Мотор Кар».

Важно подчеркнуть, что в 1913 году автомобили марки «Пирс-Арроу» представили новинку мирового масштаба – фары, встроенные в крылья. Конечно, пока еще не шла речь о «диктате» аэродинамики, это скорее был вопрос оригинальности формы. Такой характерный вид сохранили все последующие модели. По желанию клиента фирма поставляла также автомобили с фарами «классического» вида.

С 1919 года «Пирс Арроу» является типичным представителем люксовой категории, в которой данная марка заняла постоянное место. У автомобиля был рядный шестицилиндровый двигатель с водяным охлаждением, диаметр цилиндра 144,3 мм и ход поршня 139,7 мм, емкость 8577 см³. Таким образом двигатель достиг мощности 55,2 кВт (75 л. с.) при 2500 об/мин. Цилиндры были размещены в трех блоках по два цилиндра с нижнеклапанным распределением. Зажигание от магнето дублировано и в каждом цилиндре находились по две свечи, крутящий момент передавался от двигателя на задние колеса через четырехступенчатую коробку передач. Классическое шасси с двумя жесткими мостами имело спереди полуэллиптические рессоры, а сзади 3/4 эллиптические.



СИТРОЕН В2

1921

Изготовитель: АО «Андре Ситроен», Париж, Франция

В 1900 году Андре Ситроен основал завод по производству совмещаемых шестерен. Сложившийся впоследствии символ фирмы представляет собой две сцепленные шестерни.

Первым автомобилем марки «Ситроен» был тип А, в котором автор в полной мере использовал американскую технологию производства. Автомобиль в четырехместном варианте, в форме трехдверной «торпеды» был представлен публике в июле 1919 года. У него был четырехцилиндровый рядный двигатель с диаметром цилиндра 65 мм и ходом поршня 100 мм., емкостью 1327 см³. При максимальной мощности 13,3 кВт (18 л. с.) и 2100 об/мин он развивал скорость 65 км/ч. Комфорт в пути обеспечивало длинное осевое расстояние – 2825 мм. К интересным конструктивным элементам принадлежат: электрическое пусковое приспособление, электрическое освещение и комплект запасных колес – отпала необходимость монтировать и накачивать их. В 1919–1920 годах тип А стал приоритетным направлением деятельности фирмы.

В мае 1921 года появилась новая модель В-2 с более мощным двигателем. При увеличенном до 68 мм диаметре цилиндра объем достиг 1452 см³, а мощность выросла до 14,7 кВт (20 л. с.). Трехступенчатая коробка передач переносила привод на жесткую заднюю ось. При той же массе (850 кг) автомобиль развивал скорость 70 км/ч. «Ситроен В-2» производился в разных вариантах до 1926 года.

На автомобильном салоне 1921 года Андре Ситроен представил свою наиболее удачную модель из серии малых автомобилей. Это была «С-3», чаще называемая «Трефл» – «Трилистник» (по типовому расположению сидений). Несмотря на относительно слабый двигатель объемом 855 см³, автомобиль развивал скорость 60 км/ч и вскоре стал самой популярной моделью тех времен. Привод переносился из четырехцилиндрового двигателя с нижнеклапанным распределением и мощностью 8,1 кВт (22 л. с.) через трехступенчатую коробку передач на задние колеса. До 1926 года выпущено свыше 80000 экземпляров этой модели. Многие из них сохранились до сих пор.



АЛЬФА РОМЕО «РЛ СПОРТ»

1922

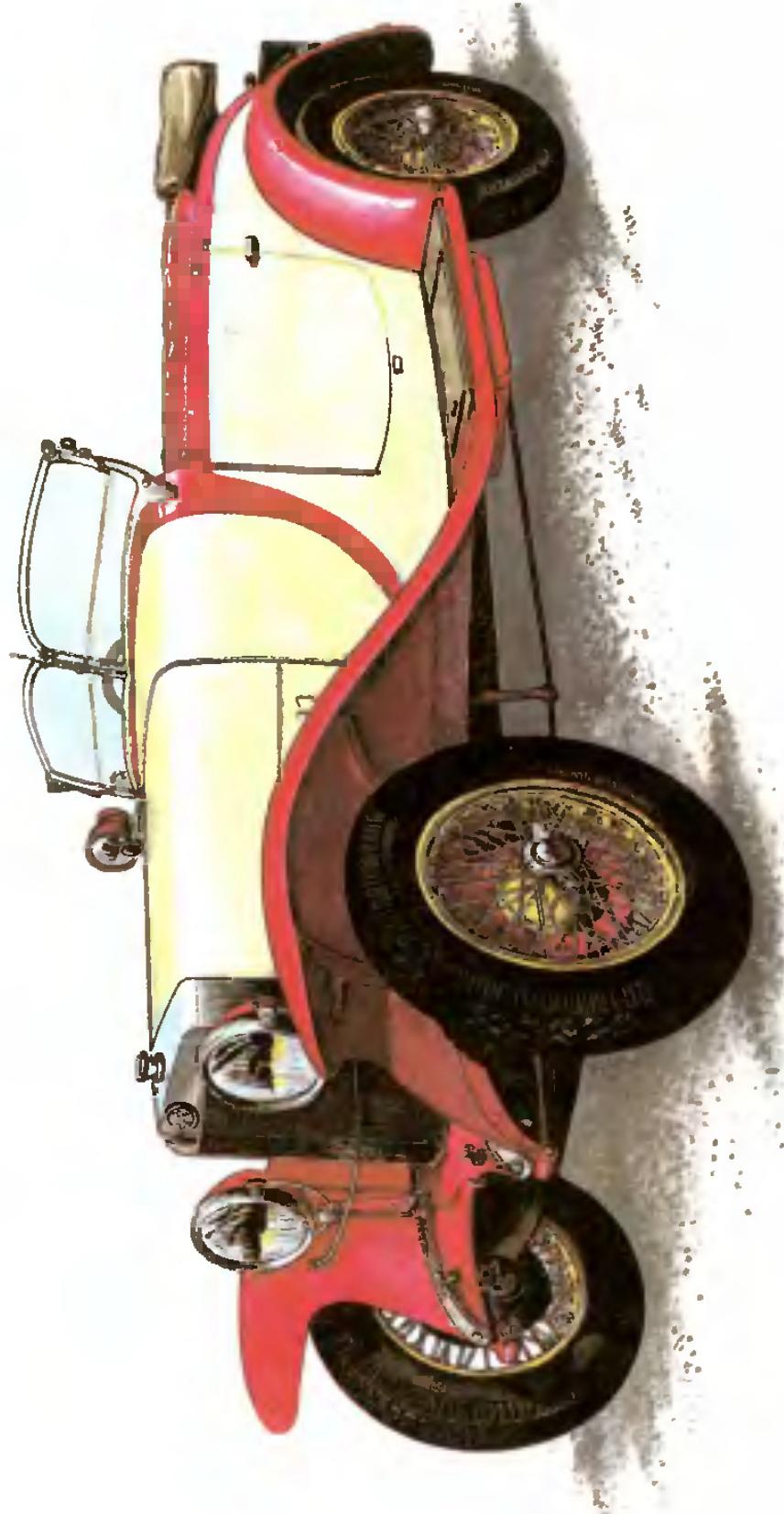
Изготовитель: СА Альфа Ромео,
Милан, Италия

В 1915 году, после того, как промышленник Николо Ромео принял на себя руководство заводом А. Л. Ф. А., изменилось не только название фирмы, но, прежде всего, ее экономическое состояние. Новое название «Альфа Ромео» стало символом пользующихся успехом спортивных автомобилей. Сразу после окончания первой мировой войны завод включился в спортивную деятельность, так как автогонки были гарантированной рекламой. Благодаря талантливым конструкциям Джузеппе Мерози и Витторио Яно, а также выдающимся гонщикам Аскари, Кампари, Нуволари, Хирону и Варзи автомобили этой марки одержали много побед.

Одной из старейших спортивных моделей является «Альфа Ромео РЛ». Рядный шестицилиндровый двигатель емкостью 2994 см³ постепенно достигал мощности 61 кВт (83 л. с.). Его создателем был геодезист Джузеппе Мерози. Перед нами очередной пример того, как удачные конструкции автомобилей создавались людьми, не являвшимися инженерами (Ф. Порше, В. Яно или А. Иссигонис). «Альфа Ромео РЛ» была выпущена сразу в дорожной и спортивной версиях. Автомобили 1-ой и 2-ой серии имели тормоза только на задних колесах. В 1923 году 3-я серия получила тормоза на все колеса. Дорожный вариант «Альфа Ромео РЛ» развивал максимальную скорость 115 км/ч. В спортивной версии тип «РЛ Спорт» достигал 150 км/ч. В 1923–1927 годах эта модель одержала 90 побед в категории автомобилей GT. В 1929 году выпускается уже 6-я серия, обозначенная «РЛ Супер-Спорт». До 1934 года произведено 2579 экземпляров этой модели. Представленная на иллюстрации модель «РЛ Спорт» получила кузов от знаменитой фирмы «Кастагна».

С 1924 года в состязаниях участвовали автомобили с форсированными двигателями. Одержаные победы дали возможность комплектовать машины компрессорами, в том числе — серийные шестицилиндровые автомобили. Великолепная модель «1750» и удачная «2300» перешли в тридцатые годы, когда марка «Альфа Ромео» господствовала на гоночных трассах.

В 1933 году завод по финансовым причинам отказался от участия в соревнованиях. Новые модели были отданы в распоряжение бывшему гонщику фирмы Э. Феррари, который вскоре после этого основал в Модене известную фабрику «Скудерии Феррари».



РЕНО 9,1 ЛИТРА

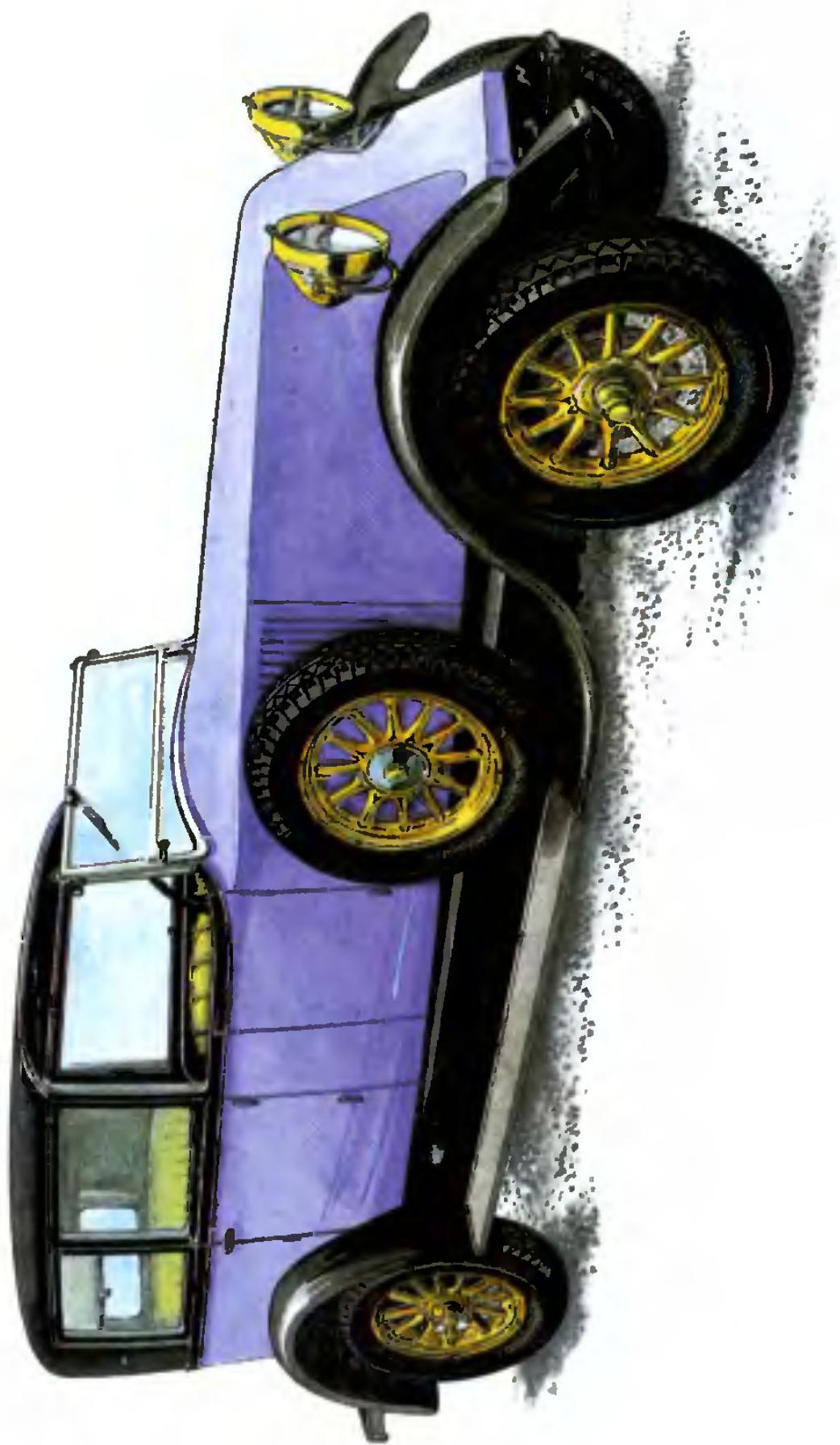
Изготовитель: АО «Заводы Рено», Бийанкур, Франция

1922

Шестиметровая модель «Рено» принадлежала в 20-е годы к суперлюксовым автомобилям мира. Этот почти трехтонный автомобиль, снабженный 9-литровым шестицилиндровым двигателем емкостью 9121 см³ приобретали себе главы государств, промышленники и кинозвезды. При мощности 103 кВт (140 л. с.) он развивал скорость, просто невероятную для тех времен,— 145 км/ч. При торможении использовались усиленные тормоза. На длинное шасси монтировался кузов в различных вариантах, представляющих в то время вершину парижской моды.

Фирма «Рено» гарантировала не только исключительное качество двигателя и кузова, но и исключительную надежность и мощность своих автомобилей. Поэтому «Рено» побил многие рекорды скорости.

Теперь в знаменитом павильоне Датского музея автомобилей он представлен коллекцией машин барона Й. О. Рабен-Леветзау.



ОСТИН СЕВЕН

1923

Изготовитель: Остин Мотор Со. ЛТД., Бирмингем, Англия.

В 1905 году Герберт Остин (позднее лорд Остин Лонгбриджский) на своей фабрике в Лонгбриdge приступил к конструированию автомобилей. К этому времени у него уже был богатый опыт работы на крупнейших английских автопредприятиях Уолсли.

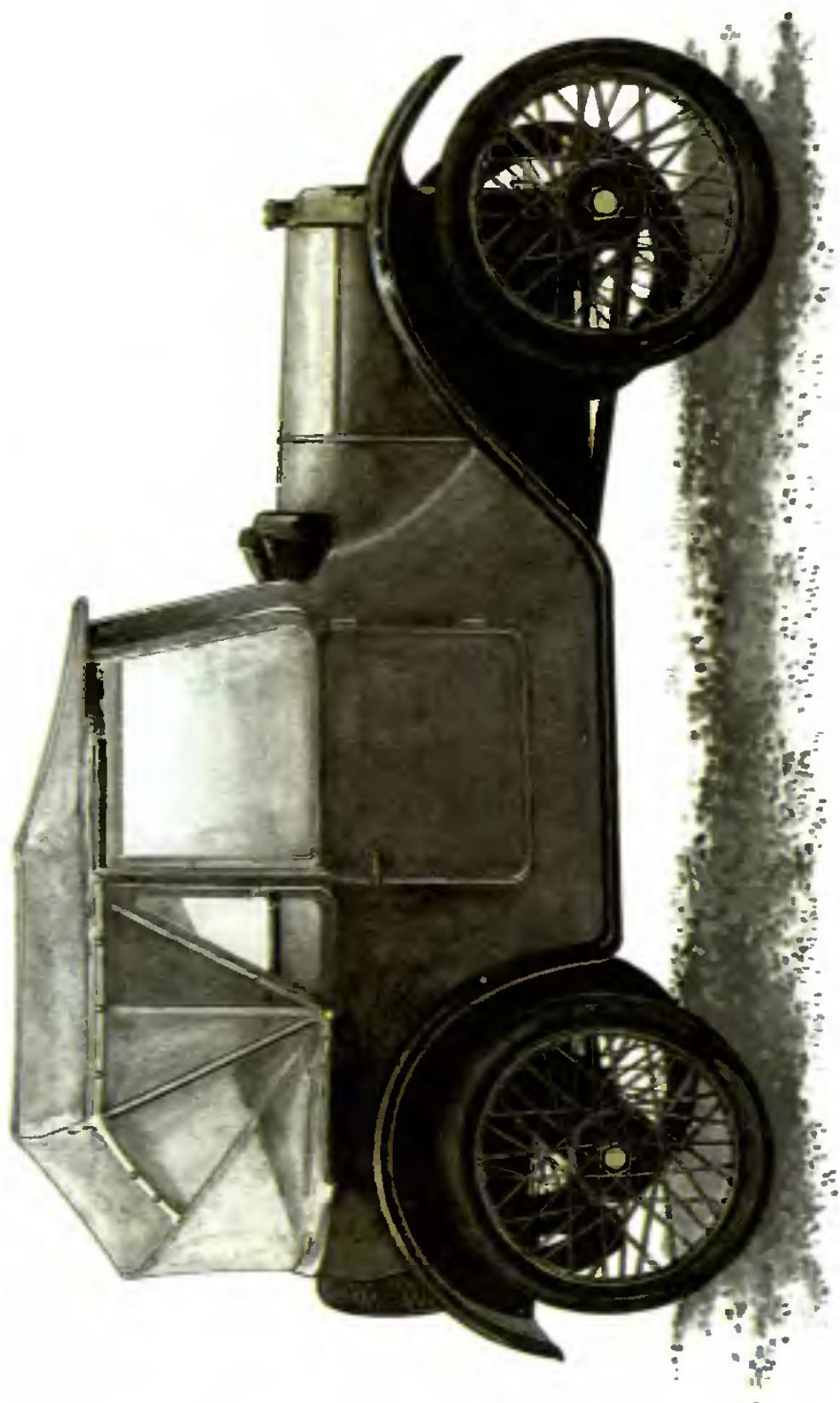
С намерением удовлетворить спрос на популярную технику, фирма «Остин» в конце 1922 года выпустила модель «Остин Севен». Первый «Остин Севен» имел четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением и съемной головкой цилиндра, с диаметром цилиндра 56 мм и ходом поршня 76,2 мм, что соответствовало емкости 747 см^3 . Двигатель развивал мощность 7,7 кВт (10,5 л. с.) при 2400 оборотах в мин. Коробка передач была трехступенчатой, жесткие передние мосты спереди подвешивались на поперечной полуэллиптической рессоре, сзади же — на продольных четвертьэллиптических рессорах. Кроме того, были установлены тормоза на четыре колеса, что в 1922–1923 годах еще повсеместно не распространялось. Ручной тормоз действовал на задние колеса, ножной — на передние. У колес были спицевые обода. Емкость топливного резервуара составляла всего 18 литров, но при потреблении 6 литров на 100 км этого количества хватало на долгое время. Из размеров (осевое расстояние — 1,90 м, колесное расстояние — 1,02) видно, что «Остин Севен» — миниатюрный автомобиль. Его масса составляла 360 кг. Четырехместный крытый кузов со складной крышей имел боковое окно из специального стекла. Электрический клаксон входил в комплектацию.

«Остин Севен» с многочисленными усовершенствованиями выпускался до июня 1938 года, иначе говоря, 16 лет. Первоначально он не имел электрических стартеров (их получила серия 1924 года). А в 1925 году увеличились размеры колес.

Ножной тормоз на все колеса введен будет только в 1931 году. Коробка передач до 1934 года оставалась несинхронизированной.

«Остин Севен» был «праородителем» многих четырехколесных «потомков». Во Франции он выпускался под названием «Розегард», в Германии — под названием «Дикси», в Японии был известен как «Датсун».

«Остин Мотор компани» в 1952 году объединилась с фирмой «Нуффельд» и вошла в состав концерна «Бритиш Мотор Корпорейшн».



ФИАТ-501

Изготовитель: ФИАТ С. А., Турин, Италия

1923

В 1919 году итальянской общественности был представлен автомобиль, который после модели «Фиат-Зеро» стал второй вехой на пути развития предприятия. После войны большинство итальянских промышленников возвращалось к опробованным моделям 1914 года. «Фиат» поразил всех абсолютно новым, сенсационным типом 501. Конструкция автомобиля была проста, но при этом он обладал большой мощностью, надежностью и экономичностью. Его стилистическое решение открывало новый путь в конструировании и стало образцом для европейских компактных автомобилей.

Модель с рядным четырехцилиндровым двигателем емкостью 1406 см³ сконструировал юрист Карл Кавалли, исполнявший функции технического директора «Фиата». Шедевром — «Фиатом 501» — этот талантливый и терпеливый человек доказал свое гениальное понимание механических конструкций, вопреки мнению окружающих, считавших его «человеком параграфов». В 1919-1926 годах произведено почти 70 тысяч экземпляров этого автомобиля, имеющего спрос также и на международном рынке. В 1924 году в версии «торпеда» он продавался за 31 тысячу лир. Автомобиль имел четырехступенчатую коробку передач, жесткие мосты на полуэллиптических рессорах. Он развивал максимальную скорость 70 км/ч. Выпущено 2614 экземпляров модели «501 S» с более мощным двигателем. Эти экземпляры развивали скорость до 100 км/ч.

Фиат не ограничивался производством только одной модели, он выпускал одновременно модель «505» с четырехцилиндровым двигателем емкостью 2,3 литра, а также модель «510» с шестицилиндровым двигателем, емкостью 3,5 литра. В 1921 году выдвинулся на первое место «Супер-Фиат-520» с двенадцатицилиндровым двигателем V-образной системы и емкостью 6805 см³ — гордость фирмы. Но произведено было всего лишь около пяти экземпляров модели.

«Супер-Фиат-520» развивал максимальную скорость 120 км/ч. Это был автомобиль, при стилистической разработке которого принимались во внимание правила аэродинамики. К сожалению, это направление развития форм автомобиля тормозил консерватизм покупателей.



ТАТРА-11

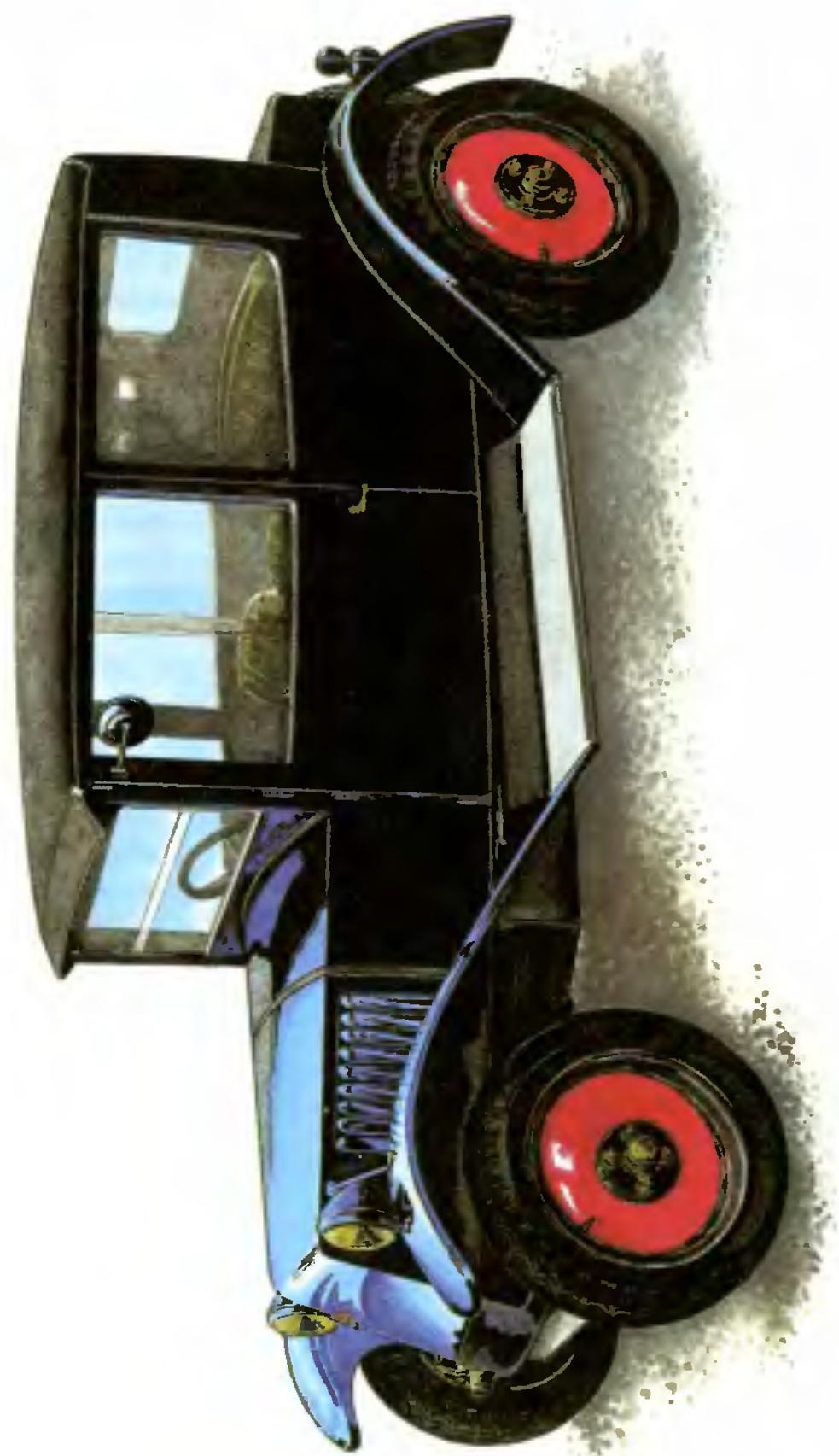
1923

Изготовитель: Заводы Татра, Акционерная компания,
Копршивница, Чехословакия

В тридцатые годы в конструкции ходовой части машин распространялась независимая подвеска колес. Роль пионеров в этой области выполняла чехословацкая фирма «Татра», выпустив в 1923 году тип «Татра-11» — первую серийную модель с независимой подвеской колес.

Этот автомобиль, созданный на автозаводе в Копршивнице, имел двухцилиндровый двигатель с воздушным охлаждением и клапанами в головке цилиндров. Двигатель при диаметре цилиндра 82 мм и ходе поршня 100 мм имел объем 1056 см³ и мощность 8,8 кВт (12 л.с.) при 2800 об/мин. Двигатель охлаждался при помощи вентилятора. Зажигание производилось от магнетса Боша. Блок двигателя с муфтой и коробкой передач был присоединен винтами к центральной трубчатой раме. Крутящий момент через сухое сцепление с тремя дисками и четырехступенчатую коробку передач переносился на задние подвижные полуоси. Современное шасси имело спереди и сзади полуэллиптические поперечные первьевые рессоры. До 1926 года в «Татре-11» тормоза монтировались только на задние колеса. Лишь новый тип «Татра-12» получил механические тормоза на все четыре колеса. Автомобиль производился в различных вариантах оформления кузова: кабриолет, лимузин, ландо, грузовой, спортивный и т.п. В двухместной версии «Татра» имела массу 760 кг и развивала скорость 70 км/ч.

Маленькая «Татра» получила признание и на спортивных дорожках. В 1924 году водитель Вержмировский на «Татре-11» завоевал главный приз в Штутгарте. Через год «Татра» победила на трассе Ленинград — Москва — Харьков — Ростов — Тбилиси длиной в 5300 км. При среднем потреблении топлива 7,6 литра на 1 км, она выдержала конкуренцию 78 автомобилей различных марок. Мировую известность фирма завоевала после того, как две «Татры-11» заняли первое и второе места в своем классе на знаменитых гонках «Тарга Флорио» в Италии. В 1927—1929 годах «Татра» участвовала в различных спортивных мероприятиях Польши.



ЛАНЧА «ЛЯМБДА-214»

1923

Изготовитель: Фабрика автомобили Ланча и Чиа, Турин, Италия

Шедевром Винченцо Ланчи был тип «Ланча Лямбда». Благодаря своей авангардной конструкции, он стал одним из наиболее заметных автомобилей этой марки.

Прототипы его были созданы в 1921 году, а 1922-ом впервые выставлены на автомобильном салоне в Париже. Массовое производство начато в 1921 году, после чего в 9-ти очередных сериях эта модель выпускалась до 1931 года.

В первой серии использован двигатель с диаметром цилиндра 75 мм и ходом поршня 120 мм, что составляло объем 2120 см³. Двигатель с 4-мя цилиндрами под углом 13 градусов был необычайно интересным конструктивным элементом автомобиля. Цилиндры устанавливались так, чтобы конструктивная длина двигателя была как можно меньше. В 1926 году 7-я серия «Лямбды» получила больший двигатель емкостью 2370 см³ и развивали мощность 50,7 кВт (69 л.с.) при 3500 об/мин. Клапанами управлял распределительный вал, находящийся в головке блока цилиндров.

Распространенная в то время ходовая часть, выполненная из профильных балок, сменилась штампованной из жести рамой фермной конструкции, благодаря чему достигалось снижение массы автомобиля до 780 кг. Следующим интересным конструкторским решением была независимая подвеска передних колес с вертикальными изолированными пружинами в комбинации с гидравлическими телескопическими амортизаторами. Жесткий задний мост был снабжен продольными первьевыми рессорами и штоковыми амортизаторами. С необычайно большим размахом осей – 3100 мм, увеличенным позднее до 3420 мм, «Лямбда» производила необычное впечатление, гарантировав одновременно превосходные ходовые качества. Механические тормоза на 4 колеса имели большие тормозные барабаны с реберным охлаждением и, благодаря малой собственной массе машины, имели отличные схватывающие качества. Ручной тормоз воздействовал на задние колеса. Первая из выпущенных серий достигала максимальной скорости 115 км/ч, остальные – 125 км/ч.

С 1923 по 1931 год произведено 12530 экземпляров «Лямбды», не очень сильно отличающихся друг от друга: у всех их кузов достигал почти пятиметровой длины, радиатор сохранял типовую форму, имелись 2 запасных колеса.



РОЛЛС-РОЙС «ФАНТОМ-1»

1925

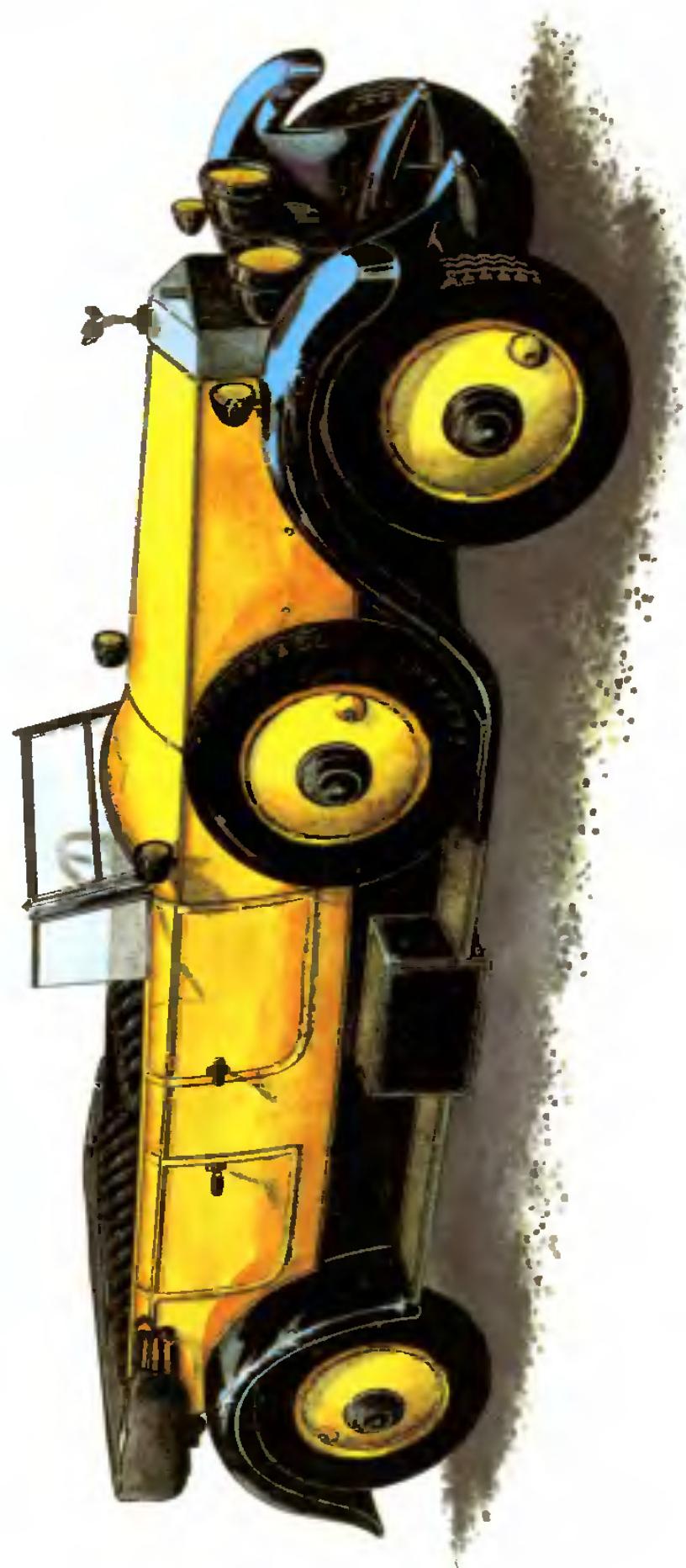
Изготовитель: Роллс-Ройс Лтд., Дерби, Англия

После успехов семилитровой модели «Серебряный призрак», без перерыва выпускавшейся с 1906 по 1924 год, появилась потребность в другой, меньшей модели. Тогда и был создан тип 20 с двигателем в 3,1 литра, шасси которого, стоявшее 1100 фунтов стерлингов, было наполовину дешевле большой модели. За кузов, производившийся отдельно, взимали тоже отдельную плату. Тип 20 взял у «призрака» четырехступенчатую коробку передач и тормоза с усилителем на все 4 колеса. В 1929 году емкость двигателя выросла до 3,7 литров. Модель, обозначенная «20/25» и производившаяся до 1937 года, была последним «Роллс-Ройсом», сведения о мощности двигателя которого сообщила фирма. Автомобиль весом почти в две тонны, благодаря своей мощности в 55,2 кВт (75 л.с.), развивал скорость 120 км/ч. В дальнейшем сотрудники фирмы на вопросы относительно мощности своих лимузинов отвечали лаконично: «Достаточная!»

Лучшие качества старшего брата – «Серебряного призрака» сохранила новая модель «Фантом-1», которая впервые была представлена публике в 1925 году. У автомобиля был рядный шестицилиндровый двигатель новой концепции с валиками распределения в головке цилиндров. При диаметре цилиндра в 105 мм и ходе поршня 140 мм, емкость достигала 7688 см³. При степени сжатия 5,25 мы можем оценить ее в 74 кВт (100 л.с.) при 3500 об/мин. Автомобиль имел множество интересных технических решений. Специальный регулятор удерживал постоянно избранную скорость движения. Система зажигания регулировалась за счет давления масла. Привод на задний мост переносила четырехступенчатая коробка передач. Американская версия «Фантома-1», выпускавшаяся в Спрингфилде (штат Массачусетс) до 1931 года, имела левосторонний руль и трехступенчатую коробку передач.

Классическая ходовая часть с листовыми рессорами имела механическое усиление тормозов и гидравлические амортизаторы. До 1929 года в Англии выпущено 2212 экземпляров этой модели, признаваемой наилучшей, с точки зрения качества, машиной мира.

Через четыре года появился «Фантом-2», а с 1936 года и до второй мировой войны выпускался «Фантом-3».



АУСТРО-ДАЙМЛЕР АД

1926

Изготовитель: Аустро Даймлер Гезальшафт, Вена, Австрия

Австрийская компания «Даймлер-Моторен-Гезальшафт», которая в 1899 году получила лицензию на производство автомобилей Даймлера, раньше занималась выпуском предметов домашнего обихода.

Пауля Даймлера, технического директора фирмы, сменил в 1905 году 30-летний Фердинанд Порше, и предприятие получило новое название: Аустро Даймлер Гезельшафт. С 1909 года фирма участвовала в состязаниях за приз принца Генриха Прусского, которые считались наиболее популярными состязаниями на выносливость. Порше оказался прекрасным конструктором, гонщиком и предпринимателем. Всего за 12 месяцев он построил для этих гонок автомобиль с четырехцилиндровым, верхнеклапанным ОНС двигателем, объемом 5,9 литра и максимальной скоростью 146 км/ч. Автомобили «Аустро-Даймлер» завоевали 3 первых места.

Во время войны фирма «Аустро-Даймлер» входила в концерн «Шкода», во главе которого стоял барон фон Шкода. После войны она выступила с автомобилем конструкции Порше, предназначенным на экспорт. Он имел марку «AD 617», объем двигателя 4420 см³, мощность 44,1 кВт (60 л.с.).

В 1923 году Порше оставил фирму, а его концепцию продолжал развивать Карл Рабе, под руководством которого типы AD развивались в различных вариациях. Тип AD приобрел двигатель объемом 2994 см³ и мощностью 80,9 кВт (110 л.с.).



МЕРСЕДЕС-630

1926

Изготовитель: Даймлер-Бенц АГ Штутгарт-Унтертурхайм,
Германия

Первые контакты между компанией «Даймлер Моторен-Гезельшафт» в Унтертурхайме и предприятием «Бенц и К°» в Мангейме датируются 1917 годом, но только 29 июля 1926 года «звезда» Даймлера соединилась с «лавровым венком» Бенца, образовав новую компанию «Даймлер-Бенц АГ».

За два года до объединения фирм появился предвестник знаменитых автомобилей «Мерседес» тип 630 (24/100/140). Его конструктором был д-р Фердинанд Порше, который в 1923 году перешел в фирму Даймлера. Раньше сын Даймлера, Пауль, работал над компрессором, однако после неудачи своего двухлитрового гоночного автомобиля в Индианополисе отказался от работы конструктора.

«Мерседес-630» снабжен рядным шестицилиндровым двигателем, объемом 6240 см³. Диаметр цилиндров 94 мм, ход поршня 150 мм, а отношение сжатия 4,7/1. Максимальная мощность составляла 73,5 кВт (100 л.с.) или 104 кВт (140 л.с.) с компрессором Рута при 3000 об/мин. Блок цилиндров, система распределения и поршневая группа выполнялись из легких алюминиевых сплавов, гильза цилиндра и головка цилиндров — из чугуна. Привод на задний мост переносила сегментная муфта и четырехступенчатая коробка передач. Ходовая часть имела механические тормоза с гидравлическим усилиением на все колеса. При осевом расстоянии 3750 мм и собственной массой почти 2500 кг, шести-, а особенно семиместный лимузин, производил великолепное впечатление.

Автомобиль стоил 26800 золотых марок. Покупали его не только богатые промышленники, но и популярные театральные актеры, певцы. Вскоре после «великой» модели появилась другая версия этого шестицилиндрового дорожного автомобиля — модель «400», емкостью 4 литра, с символами 15/70/100.



МИНЕРВА

1927

Изготовитель: Минерва Моторс,
Антверпен Мортсел, Бельгия.

В 1900 году в Бельгии существовало много фирм: «Германия», «FN», «Металлургиа», «Минерва», «Наже», «Тайп» и «Вивинус», производящих легковые автомобили. Наиболее известная из них — «Минерва» — начинала с производства велосипедов и мотоциклов. Первый автомобиль появился в 1900 году. Это была представленная голландским промышленником Кельвином де Лонга маленькая двухцилиндровая машина мощностью 4,5 кВт (6 л.с.). Интересной моделью оказалась также и «Минерветта», сконструированная специально для английского рынка. Одноцилиндровый двигатель объемом 636 см³ развивал мощность 3,7 кВт (5 л.с.). Но настоящий успех принесла шестицилиндровая модель 1906 года.

В 1907 году молодой американец Чарльз Найт изобрел бесклапанный двигатель. Впускные и выпускные клапаны были заменены цилиндрическими золотниковыми элементами, которые, в зависимости от положения коленчатого вала, открывали или закрывали впускные и выпускные отверстия. Золотниковый двигатель работал необычайно тихо и равномерно. Фирма «Минерва» купила патент на этот двигатель, и уже в 1906 году на автомобильном салоне в Брюсселе появилась модель с исключительно мягким ходом шестицилиндрового золотникового двигателя. Одним из первых этот двигатель приобрел Генри Форд.

После первой мировой войны «Минерва» специализировалась на выпуске крупных люксовых автомобилей с бесклапанными золотниковыми двигателями Найта. С 1921 года у всех моделей имелись тормоза на передних колесах, а с 1931 года тормоза были снабжены усилителями.

«Минерва-Торпедо» 1927 года имела шестицилиндровый двигатель Найта с золотниковым распределением и объемом 5344 см³, диаметром цилиндров — 90 мм, ходом поршня — 140 мм. Конусную муфту сменило дисковое сцепление. Автомобиль развивал максимальную скорость 120 км/ч.

В конце 20-х годов фирма «Минерва» находилась в финансовом затруднении. Тип AL 1930 года с восьмицилиндровым двигателем Найта был последним автомобилем с бесклапанным двигателем. В 1937 году произошло ее слияние с другой бельгийской фирмой «Империя», и автомобиль «Минерва» в последний раз появился в автомобильном салоне.



КАДИЛЛАК СЕРИЯ 314

1927

Изготовитель: Кадиллак Мотор Кар Ко, Детройт,
Мичиган, США

Генри Лиланд, генеральный директор фирмы «Кадиллак», кроме того, что со знанием дела управлял фирмой, находил время и для изобретений. Например, придумал машинку для стрижки волос. Он способствовал развитию автомобильной техники, сконструировав автоматический регулятор опережения зажигания и внедрив серийно устанавливаемый электростартер уже в 1911 году.

Лиланд не дал соблазнить себя выгодами, исходящими из массового производства, и решил создавать лучшие в мире автомобили. Поэтому в 1914 году он придумал модель, без сомнения, являющуюся первым восьмицилиндровым автомобилем, выпускавшимся серийно. За короткое время автомобили «Кадиллак» стали не только наиболее совершенными, но и наиболее дорогими американскими автомобилями.

Одной из суперлюксовых моделей второй половины 20-х годов была модель «314» 1927 года. Автомобиль приводился в движение восьмицилиндровым двигателем V-образного типа, емкостью 5,5 литров, который развивал мощность 56,8 кВт (80 л.с.) при 2000 об/мин. Интересным, с технической точки зрения, был маховик с динамостартером. Имелась несинхронизованная трехступенчатая коробка передач (первая синхронизированная появилась также благодаря фирме «Кадиллак», только в 1928 году). Классическая ходовая часть имела два жестких моста и перьевые рессоры, механические тормоза для всех колес, на задних колесах – двойные – ленточные и челюстные. При собственной массе в 2150 кг «Кадиллак-314» развивал максимальную скорость 130 км/ч. Кроме основных фар, автомобиль был снабжен вспомогательными, которые поворачивались соответственно изменению положения передних колес. При включении заднего хода включалось заднее освещение. Из богатой оснастки и оформления машины нужно особо отметить приборную панель, отделанную серебром; комбинированную обшивку двумя видами красной кожи; освещение подножки при открывании дверей и насос для подкачки шин.



Изготовитель: Франклин Аутомобиле Ко,
Сиракузы, Нью-Йорк, США

В городе Сиракузы, в американском штате Нью-Йорк, Герберт Франклин основал в 1901 году фирму «Франклин». Джон Уилкинсон, конструктор удачных автомобилей этой марки, использовал в своих моделях только двигатели с воздушным охлаждением. По его мнению, водяное охлаждение двигателя было излишне сложным. Уже в 1902 году Франклин представил на рынок автомобиль с воздушным охлаждением. Этот автомобиль двумя годами позднее в рейде Сан-Франциско — Нью-Йорк побил тогдашний рекорд выносливости, составляющий 61 день. У новой модели был рядный шестицилиндровый двигатель емкостью 2 литра и мощностью 10,3 кВт (14 л.с.). Двигатель охлаждался при помощи вентилятора, расположенного в маховике, и имел магнето, которое в то время было наиболее распространенной системой зажигания. Внимания заслуживала деревянная рама шасси, обе жесткие оси которой были снабжены эллиптическими рессорами. Характерной чертой автомобиля стал «фальшивый» радиатор. Он монтировался только по желанию консервативных покупателей. Привод на задний мост переносила трехступенчатая коробка передач. На задний мост воздействовал внутренний ленточный тормоз. Собственная масса автомобиля составляла 760 кг, а максимальная скорость — 75 км/ч, при расходе топлива 12 литров на 100 км.

В 20-х годах Г. Франклин с помощью конструктора Глена Шумахера построил новую модель с двенадцатицилиндровым четырехтактным двигателем, емкостью 6585 см³. Это был двигатель с верхнеклапанным распределением (OHV). Автомобиль с двухступенчатой коробкой передач развивал максимальную скорость 150 км/ч. Жесткие оси были соединены с рамой полуэллиптическими рессорами. Имея массу 3 тонны, автомобиль был противоположностью первых моделей Франклина. Он предлагался за 4200 американских долларов.

В 30-х годах фирма разработала новую двенадцатицилиндровую модель «Сериес-17», которая по причине экономического кризиса стала последней моделью. Сегодня мы можем найти 72 экземпляра этой оригинальной марки в автомобильной коллекции Харреха в американском городе Рено.



ШЕВРОЛЕ «КАПИТОЛЬ»

1927

Изготовитель: Шевроле Мотор Ко,
Детройт, Мичиган, США

Луи Шевроле, известный гонщик спортивных автомобилей марки «Бьюик» решил построить завод и выпускать автомобили собственной конструкции. Таким образом в Детройте, штат Мичиган, появилось автомобилестроительное предприятие «Шевроле Мотор Ко», которое вскоре приобрело мировую известность. Свой первый автомобиль фирма сконструировала в 1912 году.

В 1917 году, то есть через 5 лет, фирму купил у Шевроле Уильям Грэйп Дюран, основатель концерна «Дженерал Моторс», благодаря чему марка «Шевроле» присоединилась к таким известным иуважаемым маркам, как «Бьюик», «Олдсмобил», «Кадиллак», «Окленд».

В 1922 году новым директором завода «Шевроле» стал Уильям Кнудсен, датчанин по происхождению. Кнудсен перенял от Форда идею конвейерной сборки продукции. За короткое время заводы «Шевроле» под руководством талантливого Кнудсена начали производить по той же цене лучшие и более крупные автомобили, чем «Форд». Фирма выдвинулась на первое место в американском автомобилестроении.

К удачным моделям этого периода относятся «Шевроле Капитоль». Автомобиль поставлялся с рядным четырехцилиндровым двигателем объемом 2760 см³ с верхнеклапанным распределением (OHV). Двигатель с водяным охлаждением развивал мощность 19,1 кВт (26 л.с.) при 1800 об/мин. Привод на задние колеса осуществлялся трехступенчатой коробкой передач. Классическая продолговатая рама имела жесткие мосты, снабженные продольными листовыми рессорами. У «Шевроле Капитоля» не было тормозов на передних колесах, поскольку фирма считала, уповая на большую массу автомобиля, что это не обязательно. «Капитоль» с двухдверным кузовом типа «коч» развивал максимальную скорость 80 км/ч. Импонировали размеры автомобиля: длина 3900 мм, ширина 1500 мм, высота 1600 мм, но это вело к большому расходу топлива — около 12 литров на 100 км.

Только в 1928 году фирма «Шевроле» начала монтировать тормоза на передние колеса своих автомобилей, что стало необходимым в связи с интенсивностью движения на улицах американских городов.



ВОЛЬВО OV4

1927

Изготовитель: АВ Вольво Кар Дивижю, Гетеборг, Швеция

У истоков производства автомобилей в фирме «Вольво» стояли двое молодых людей: торговец Ассар Габриельссон и конструктор Густав Ларсон. В 1927 году, когда Генри Форд прекратил производство своей успешной модели «Т», на другом берегу Атлантики, в Гетеборге, сошел с ленты конвейера первый серийный автомобиль марки «Вольво». Его товарный знак был «OV», но эта машина больше известна под прозвищем «Якоб».

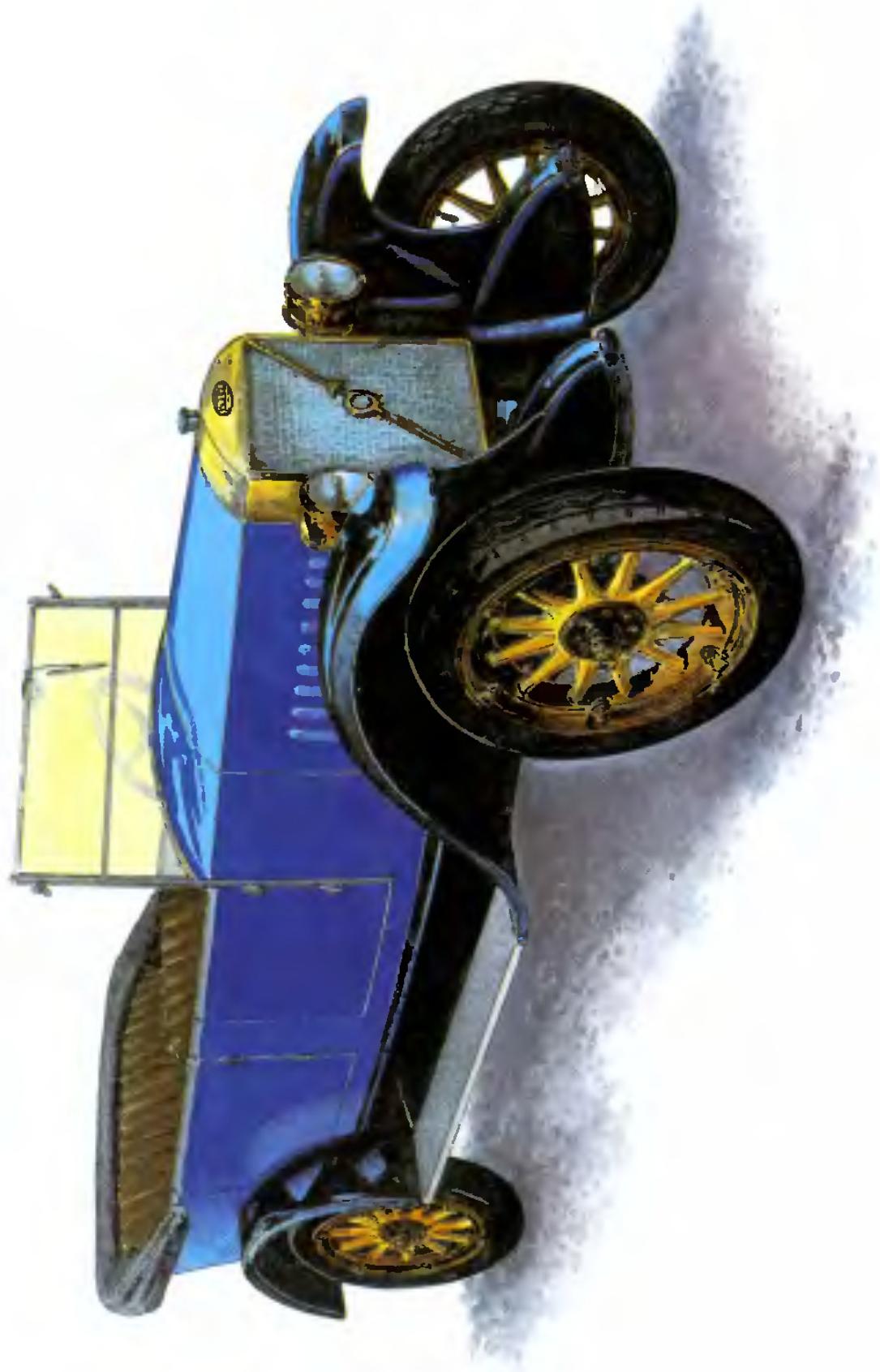
У «Якоба» был четырехцилиндровый, охлаждаемый водой двигатель объемом 1944 см³. Имея мощность 20,7 кВт (28 л.с.), этот элегантный пятиместный автомобиль достигал максимальной скорости 60 км/ч. Деревянный кузов «кабриолет» был облицован жестью. Хотя эта надежная, долговечная конструкция и была предназначена для плохих скандинавских дорог, открытый кузов не слишком годился для климатических условий Швеции. В целом было выпущено 205 экземпляров этой модели. Позднее начали изготавливать версию «PV4» с закрытым кузовом. На этот раз торговля пошла успешнее, и фирма «Вольво» начала заниматься экспортом в соседние страны – Финляндию и Норвегию.

В 1929 году появляется первый шестицилиндровый оригинальный двигатель. Рядный, охлаждаемый водой, он имел мощность 40 кВт (55 л.с.). Автомобиль с таким двигателем, гидравлическими тормозами и синхронизированной коробкой передач развивал максимальную скорость 110 км/ч.

Свой первый автомобиль с обтекаемым аэродинамическим кузовом – модель «Кариока» – фирма представила автолюбителям в 1935 году. У него был шестицилиндровый двигатель с мощностью 62 кВт (84 л.с.). Независимая подвеска передних колес обеспечивала максимальное удобство и хорошие ходовые качества. Так как цена этого автомобиля была высокой, с 1938 года выпущено всего лишь 500 экземпляров.

В центре внимания посетителей автомобильной выставки, проходившей в 1944 году в Стокгольме, стала модель «PV 444» с несущим кузовом и экономичным четырехцилиндровым двигателем мощностью 30 кВт (40 л.с.). Появился и новый элемент, обеспечивающий безопасность, – лобовое стекло «триплекс». Конструкторы нашли удачные решения в области дизайна, и на автомобильной выставке в Гейдельберге машина получила премию за красоту. Первое время у серийной модели была даже ваза для цветов на приборном щитке. В такой же концепции автомобиль выпускался вплоть до 1965 года.

С 1959 года фирма первой среди автомобильных заводов мира стала снабжать свои серийные модели ремнями безопасности.



ПРАГА ГРАНД

1927

Производитель АО Чешкоморавское
Колбен-Данек, Прага, Чехословакия

Название столицы Чехословакии – Прага – с 1909 года стало также названием марки автомобилей, которые выпускались пражским автомобильным заводом

В 1912 году возник новый легковой автомобиль этого типа – более мощная модель обозначением «Гранд». Из первой серии три автомобиля приняли участие в международных Альпийских гонках протяженностью 2 700 км, где они победили и опередили такую признанную марку, как Ролль-Ройс. «Прага Гранд» первой серии располагала четырехцилиндровым двигателем с водяным охлаждением объемом 2 824 см³, достигающим мощности 33,1 кВт (45 л с). После успеха модели в Альпийских гонках венгерский вагоностроительный подал заявление с просьбой о предоставлении права на выпуск и продажу этих автомобилей в Венгрии.

В 1927 году фирма расширила свою производственную программу. Модель «Гранд» получила восьмицилиндровый двигатель с газораспределительным механизмом «SV». С отверстием 70 мм и подъемом 110 мм его общий объем составлял 3 384 см³. С двумя горизонтальными карбюраторами мощность двигателя составляла 44,1 кВт (60 л с). Шасси классической концепции располагало жесткими осями, подпрессоренными полуэллиптическими пружинами. Автомобиль массой 1900 кг достигал максимальной скорости 100 км/ч. Достоинством было и то, что оборудование автомобилей зависело от пожеланий заказчиков. Наиболее раскошные автомобили имели колеса с плетением, телефон для водителя, компрессор для накачки шин, освещение подножек, автоматический возврат указателей поворота и т.п. Интерьер был богато украшен интарсией и оснащен несессерами. Кузов устанавливался также согласно пожеланиям заказчика от кабриолета с открытой крышей до «закрытого» варианта. Позже отверстие цилиндров увеличилось до 80 мм и объем восьмицилиндрового двигателя составил 4 429 см³. Мощность автомобиля повысилась до 66,2 кВт (90 л с) и скорость вращения до 3 000 об/мин. В 1934 году был выпущен последний автомобиль «Прага Гранд». Сегодня представитель этого импозантного автомобиля выставлен в Национальном техническом музее в Праге.



БМВ «Дикси»

Изготовитель: Дикси Верке, Эйзенах, Германия

1928

Автомобильная фабрика в Эйзенахе была основана в 1896 году как акционерное общество. Самым крупным акционером был Генрих Эрхардт, которого в Германии называли «второй пушечный король».

Первые автомобили вышли на суд автолюбителей в связи с выставкой в Дюссельдорфе в 1898 году, однако успеха не имели. Поэтому фирма «Эйзенах» в 1898 году заключила договор о лицензии с французской фирмой «Дековиль» и начала выпускать их апробированные автомобили под названием «Варбург-Моторваген». В 1904 году Эрхардт покинул фабрику в Эйзенахе и потерял право на выпуск лицензионной продукции.

Уилли Сек, известный конструктор-автомобилист, пообещал фирме свое сотрудничество в техническом развитии. Перед этим он работал в фирме «Шрайбер», в Аахене. Для того, чтобы автомобили из Эйзенаха продавались под собственным названием, было выбрано латинское слово «Dixi», т.е. сказал, изрек, как символ решительности.

Первая половина двадцатых годов означала для «Дикси-Верк» период напряженной конкуренции. В то время мечтой большинства автомобильных заводов был массовый выпуск маленького, но мощного автомобиля. На фабрике «Дикси» отказались от долговременных и дорогостоящих исследовательских работ и остановились на фирме «Остин Мотор К°» из Бирмингема, где с 1922 года выпускалась модель «Остин Севен». Это был самый удачный английский маленький автомобиль. В начале 1928 года «Остин» предстал перед общественностью как «Дикси 3/15». Сразу же после этого началось его серийное производство. У «Дикси 3/15» был модернизированный, охлаждаемый водой двигатель объемом 748 см³. С этим двигателем мощностью 11 кВт (15 л.с.) он развивал скорость до 80 км/ч при среднем потреблении топлива 5–6 литров на 100 км. Ручной тормоз воздействовал на передние колеса, в то время как ножной — на задние. Вместо английского магнето в Эйзенахе пользовались батарейным зажиганием. Сначала автомобиль производили в открытом варианте, а позже — в варианте лимузина. Цена его колебалась, в зависимости от исполнения, между 2500 и 3000 марок.

С 1928 года, когда завод «Дикси» приобрела фирма «БМВ», до 1932 года было выпущено в целом 25365 экземпляров этой известной модели, но уже под названием «БМВ-Дикси». В апреле 1932 года окончилось лицензионное производство модели «Остин», и в Эйзенахе увидел свет первый настоящий автомобиль БМВ АМ 4.



ИЗОТТА-ФРАСКИНИ ТИП 8А

1929

Изготовитель: Автомобильная фабрика Изотта-Фраскини,
Милан, Италия

Сдвоенные названия «Роллс-Ройс», «Испано-Сюиза» и «Изотта-Фраскини» представляли собой в двадцатые годы символ всего самого лучшего, что существовало в автомобильном мире. «Изотта-Фраскини», изготовитель престижных, мощных автомобилей с двигателями большого объема, была первой в мире фирмой, которая поставила в своих моделях тормоза на все колеса и ввела в серийное производство рядные восьмицилиндровые двигатели.

Эту восьмицилиндровую фирма открыла в 1919 году моделью под обозначением тип 8, которую сменила в 1924 году усовершенствованная модель тип 8А. Цилиндры первоначального двигателя имели увеличенный диаметр 95 мм, а это, при ходе поршня 130 мм, составляло общий объем 7300 см³. Весь блок двигателя был одной алюминиевой отливкой, так же, как это практиковалось фирмой в производстве авиационных двигателей. Поршни тоже изготавливались из алюминиевого сплава. У двигателя было верхнеклапанное распределение (OHV). Достойной внимания особенностью двигателя были два карбюратора типа «Зенит». Для того, чтобы снизить уровень шума работающего двигателя (основным источником шума являлся карданный вал на десяти подшипниках), машина комплектовалась гасителем инерционных колебаний. Мощность двигателя составляла от 81 до 88 кВт (110–120 л.с.) при числе оборотов 2400 в минуту. Момент движения переносился на задний мост за счет многодискового сцепления и трехступенчатой коробки передач при помощи карданного вала. Уже стали обычными тормоза на всех колесах с индикатором нижнего порога давления. Ручной тормоз действовал тоже на все четыре колеса. Традиционная ходовая часть с жесткими мостами была укомплектована полуэллиптическими рессорами и фрикционными амортизаторами. Собственная масса ходовой части составляла 1500 кг и стоила она 25000 немецких марок. Отличительной особенностью этого типа было то, что фирма изготавливала только ходовые части и по желанию заказчика производила окончательную доводку ходовой части. Так называемое «Купе де Виль» с американским кузовом было и у известного киноактера Рудольфо Валентино.

Изображенную здесь модель укомплектовала кузовом миланская фирма «Чезаре Сола». С 1928 года фирма выпускала и полностью укомплектованные автомобили.

В конце двадцатых годов «Изотта-Фраскини» решила заниматься производством не только самых люксовых, но и самых быстрых автомобилей. Поэтому фирма вышла на рынок с новой моделью, обозначенной тип 8А SS. Двигатель с наиболее высокой степенью сжатия, с большим числом клапанов и двумя карбюраторами имел мощность 100–110 кВт (135–150 л.с.). Крутящий момент позволял осуществлять движение в режиме третьей передачи при перепадах скоростных характеристик от 8 до 180 км/ч.



МЕРСЕДЕС-БЕНЦ СС

1929

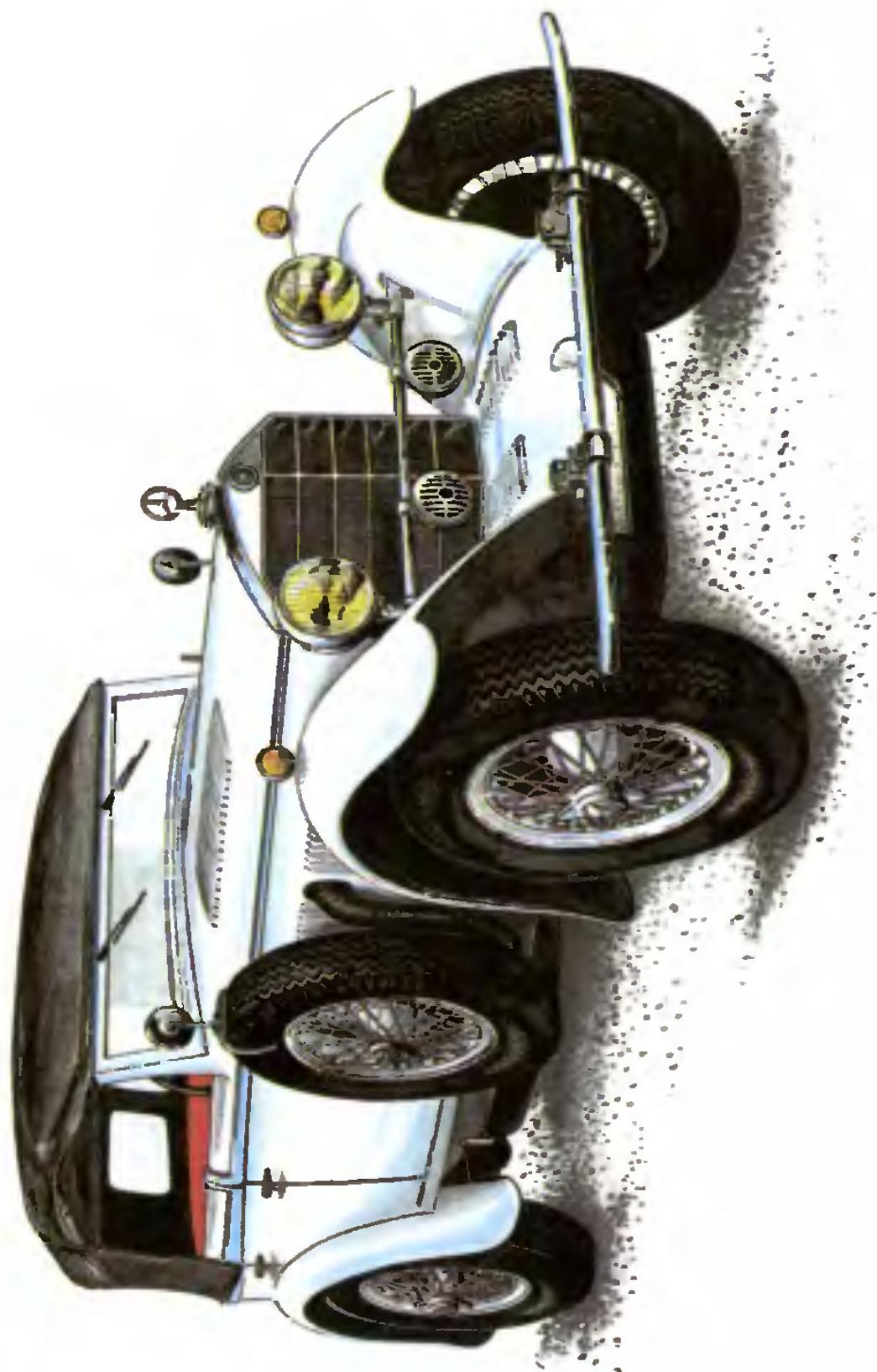
Изготовитель: Даймлер-Бенц АГ.,
Штутгарт-Унтертурхайм, Германия

После того, как Пауль Даймлер, сын Готлиба Даймлера, ушел с должности главного конструктора в Унтертурхайме, которую он занимал с 1907 года, в фирме появилось новое имя — Фердинанд Порше. Порше разработал новые двухлитровые восьмицилиндровые двигатели, мощность которых была 95,53 кВт (130 л.с.), соответственно в версии с компрессором — 110,2 кВт (150 л.с.). Этими двигателями укомплектовывали гоночные автомобили. Одновременно Порше конструировал абсолютно новые шестицилиндровые двигатели, предназначенные для серийных автомобилей. Это был тип 400 с объемом двигателя 4 литра и мощностью 51,48 кВт (70 л.с.), соответственно с компрессором 73,47 кВт (100 л.с.), и тип 600 с объемом 6,3 литра, мощностью 73,5 кВт (100 л.с.) или с компрессором 102,3 кВт (140 л.с.). В 1926 году фирмы «Даймлер» и «Бенц» объединились в акционерном обществе «Даймлер-Бенц АГ».

Новый автозавод, быстро реагируя на направления развития автомобилестроения в 1927 году, которое представлено автомобилями массой 2500 кг на высоких колесах, создал свой тип 630К. «К» не означало компрессор, а указывало на укороченную ходовую часть (Курц). За типом 630 последовал тип 680S, который, благодаря легкому шасси, стал основой для популярных гоночных автомобилей. Объемы двигателей продолжали расти. Масса ходовой части колебалась в пределах 1500–1270 кг. Появился тип 710SS, двигатель которого имел объем 7065 см³. При диаметре 100 мм и ходе поршня 150 мм двигатель достигал мощности 124 кВт (170 л.с.), делая 2900 об/мин, соответственно 150,61 кВт (225 л.с.) при 3300 об/мин в версии с компрессором. Двигатель отличался современной конструкцией. Блок, коробка передач, крышка головки цилиндров и поршни были изготовлены из легких сплавов. Вкладыши и головки цилиндров — из чугуна, а распределительный вал — из хромоникелевой стали. Для уплотнения двигателя была использована только одна прокладка — под головку цилиндров. Спортивные победы машин этого типа были налицо уже во время их первого старта в 1927 году на «Нюрнбургринге», где автомобили «Мерседес» завоевали первое, второе, третье и пятое места.

В 1928 году Фердинанд Порше ушел из фирмы. Сменивший его Ганс Нибель, также выдающийся конструктор, решавшим образом повлиял на дальнейшее развитие автозавода.

Начиная с 1929 года, в соревнованиях принимали участие главным образом укороченные версии с обозначением «SSK», в то время как на тип SS монтировались стандартные кузова. Всего в 1928–1934 годах было выпущено приблизительно 300 автомобилей типа A, SS, SSK и SSKL. Цена на них колебалась в пределах 30000 немецких марок.



АЛЬФА РОМЕО 6 С 1750 ГРАН СПОРТ 1930

Изготовитель: АО «Альфа Ромео», Милан, Италия

Название марки «Альфа-Ромео» ассоциируется у нас со спортивными успехами, которых достигла фирма с 1923 года, когда она начала систематически заниматься спортивной деятельностью. Кроме исключительных гоночных автомобилей типа Р2, об успехе фирмы позабочились гонщики, сидевшие за рулем этих спортивных автомобилей, а также прославленные «дуэли» автомобилей известных марок, таких, как «Бугатти», «Мерседес-Бенц», «Мазерати», «Авто Юнион», «Делаж» и «Талбот».

Вдохновленный популярностью типа Р2, главный конструктор фирмы Витторио Джано начал производство нового типового ряда высокомощных спортивных автомобилей. Первые шестицилиндровые двигатели с одним валом в головке цилиндра имели объем двигателя 1,5 литра. Благодаря его мощности в 44,1 кВт (60 л.с.) при 4500 об/мин автомобили с таким двигателем достигали скорости 120 км/ч.

Самой интересной автомашиной из этой серии была, безусловно, шестицилиндровая модель «Гран Спорт» с объемом двигателя 1752 см³. Двигатель этого автомобиля был так прекрасно сделан, что технически опередил во многом даже великолепные «Бугатти». У охлаждаемого водой двигателя цилиндры с диаметром 65 мм и ходом поршня 88 мм были размещены в ряд. Вращение двух распределительных валиков в головке цилиндров обеспечивалось вертикальным валом с коническими шестернями. Нагнетающий компрессор Ротса позволял двигателю развивать мощность 62 кВт (84 л.с.) при 4500 об/мин. Момент движения передавался посредством сухого многодискового сцепления. У традиционной ходовой части, выполненной из лучших материалов, оба жестких моста были снабжены полуэллиптическими листовыми рессорами. Простой, но элегантный кузов с характерными, высоко размещенными подножками был создан известным стилистом Загато. В громоздкой задней части кузова была емкость на 110 литров горючего, два аккумулятора и большой багажный отсек. Автомобиль развивал скорость 145 км/ч.

У последней серии типового ряда 6 С 1750 «Гран Спорт» двигатель имел мощность 77,2 кВт (105 л.с.), что позволяло этой модели развивать максимальную скорость 170 км/ч при ускорении от 0 до 100 км в течение 10 секунд.

В целом до 1934 года выпущено 320 экземпляров этой знаменитой модели. На ней выступал и гонщик Энцо Феррари. С 1965 года кузовной завод Загато стал выпускать несерийный «Гран Спорт», используя ходовую часть модели 1750.



БУГАТТИ-35 В

1930

Изготовитель: Автомобили Эттори Бугатти, Молсгейм, Франция

На «Гран-При» Франции в 1924 году появился новый «Бугатти-35», работы над которым начались еще зимой 1923 года.

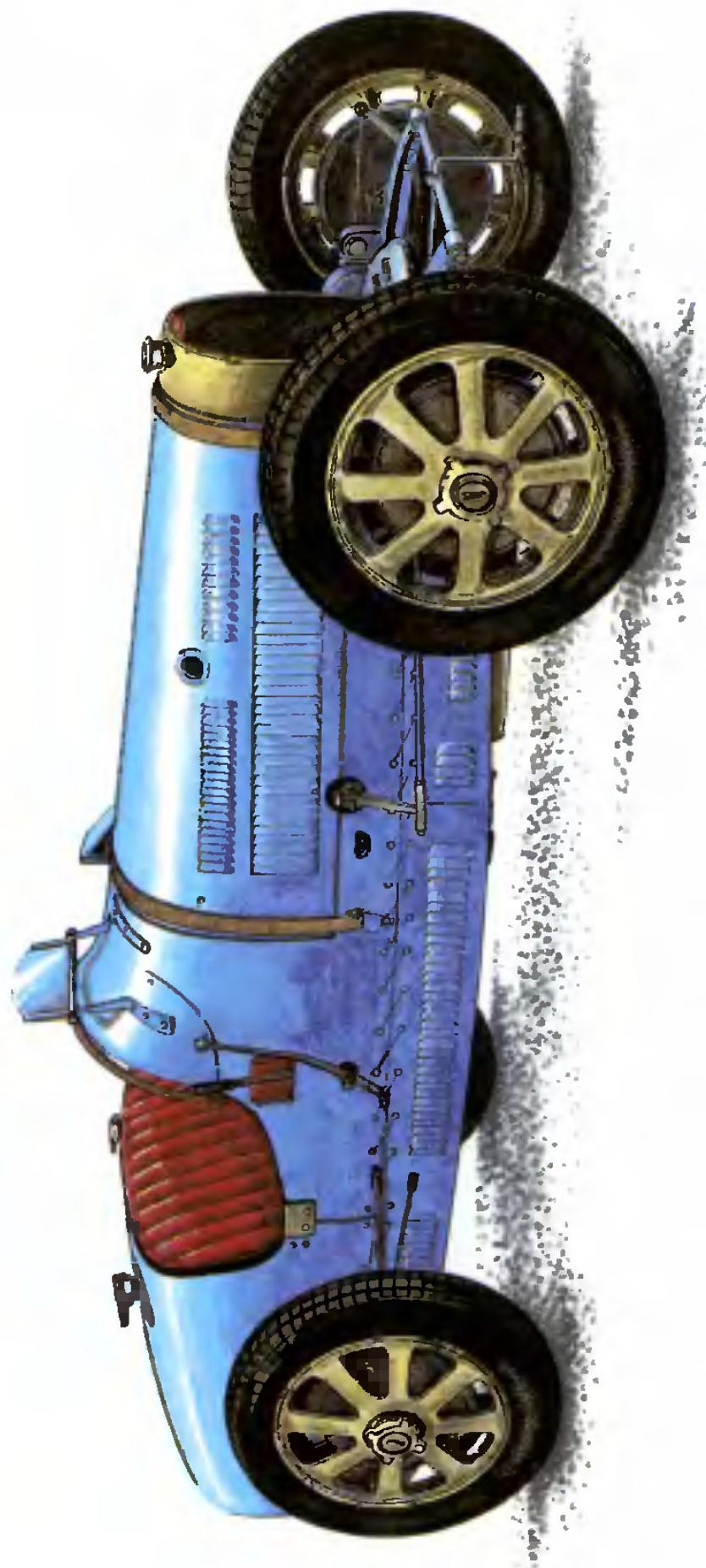
Автомобиль был оснащен рядным восьмицилиндровым двигателем с одним распределительным валом в головке цилиндра, созданном в 1922 году для типа 30. Этот надежный, двухлитровый двигатель с диаметром 60 мм и ходом поршня 88 мм лег в основу знаменитой серии «35».

Восьмицилиндровый двигатель складывался из двух чугунных блоков, по 4 цилиндра в каждом. У каждого цилиндра было два впускных и один выпускной клапан. Был также в двигателе маленький радиатор, которому не требовался вентилятор даже для пробега по горной трассе «Тарга Флорио». Масляный резервуар выполнял функцию охладителя масла. В резервуаре было 13 медных трубочек, по которым проходил под напором холодный воздух. Наиболее дорогой частью автомобиля можно считать собранный из девяти комплектующих вал: он стоил в 1927 году столько же, сколько целая ходовая часть типа «Бугатти-40».

Достоинством автомобиля стала исключительная ходовая часть со стабилизатором поперечной устойчивости и легким управлением. Традиционной была подвеска заднего моста на четвертьэллиптических зеркально расположенных рессорах без блокирующих систем. Шедевром кузнечного ремесла стала полая передняя ось с круговым профилем, выкованная из цельного куска. Ось постепенно обтачивали, сверлили, изгибали, закаляли и полировали. Тормоза были механическими, с автоматической регуляцией параметров тормозной системы при неравномерном износе. Барабаны и челюстной механизм тормозов охлаждались благодаря вентилирующему воздействию колес. Облицованный деревом четырехспицевой руль диаметром 424 мм обеспечивал установку колес в крайнее положение за один поворот. Сборка и рихтовка четырехсекционного алюминиевого кузова производилась вручную.

С стилистической точки зрения, автомобили были эстетически и гармонически уравновешены. С большим вниманием дизайнеры «Бугатти» производили отбор всех деталей, и мы до сих пор удивляемся красоте их формы и механическому совершенству.

Всего было выпущено 200 экземпляров модели 35, «35 В» с двигателем объемом 2261 см^3 и «35 С» с компрессором. Обозначение «35 Т» возникло после блестящей победы Константини на гонках «Тарга Флорио» на Сицилии в 1926 году. «Бугатти-35» считался самым лучшим творением Патрона, несмотря на то, что и после было сделано много замечательных автомобилей.



БЕНТЛИ 4,5 ЛИТРА

1931

Изготовитель: Бентли Моторс Лтд., Дерби, Англия

Уолтер Оуэн Бентли относился к лучшим автоконструкторам своей эпохи. Уже первое изобретение, казалось бы, должно было финансово обеспечить его до конца жизни. Бентли изобрел двигатель с алюминиевыми поршнями, которые нашли себе применение в производстве самых лучших авиационных двигателей в период первой мировой войны. В «награду» ему дали звание лейтенанта. После войны Бентли снял небольшую мастерскую и занялся изготовлением автомобилей. Первый прототип 1919 года имел четырехцилиндровый двигатель объемом 3000 см³. У цилиндров было по две свечи и сдвоенные впускно-выпускные клапаны.

Серийное производство началось в 1922 году. Трехлитровая модель сразу же стала «шлягером» автомобильной промышленности. Фабрика Бентли давала на этот автомобиль пятилетнюю гарантию. В отличие от автомобилей «Роллс-Ройс», эта машина годилась для тех водителей, которые отдавали предпочтение спортивным качествам автомобиля.

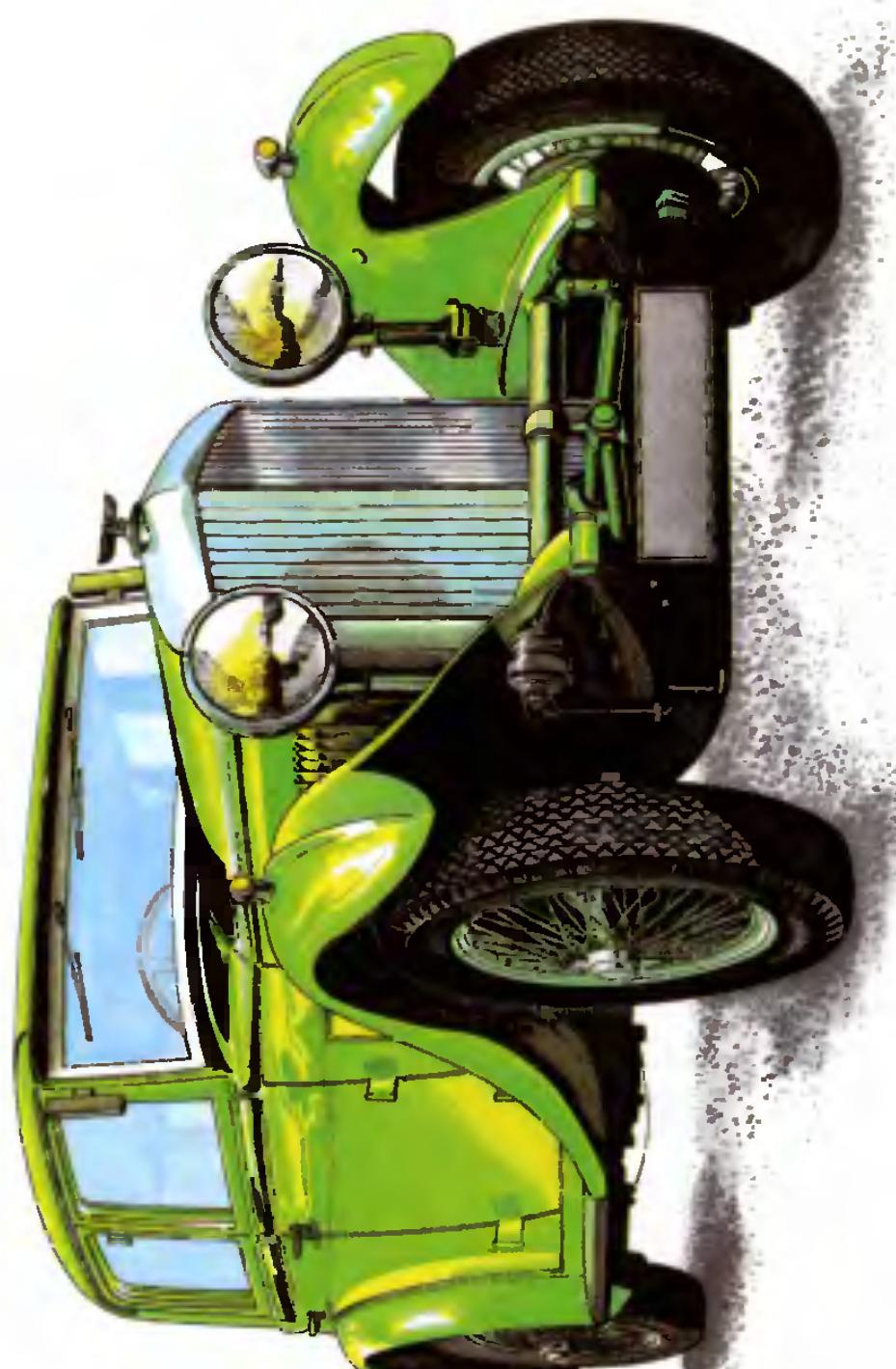
Объем сбыта автомашин увеличивался, и Бентли выпускал уже восемь штук еженедельно. Самой знаменитой из трехлитровых моделей была Ред Лейбл. Она легла в основу многих последующих моделей, например, Грин Лейбл с укороченной ходовой частью, более мощный и массивный Блю Лейбл. Из 1600 созданных автомобилей еще и сегодня существует около 500. На материале трехлитровой модели Спид Сикс возник новый тип с увеличенным объемом — свыше 4,5 литров. Его четырехцилиндровый двигатель с диаметром 100 мм и ходом поршня 140 мм имел объем цилиндров 4398 см³.

В 1926 году появился новый автомобиль с 6,5 литровым шестицилиндровым двигателем, с диаметром 100 мм и ходом поршня 140 мм, аналогично двигателю автомобиля «Испано-Сусса».

Следующий тип продолжал прежнюю линию, ориентируясь на большие объемы. На этот раз — восьмилитровый автомобиль, с шестицилиндровым двигателем. Бентли не любил экспериментов. Он не старался выпускать особо комфортабельные автомобили. Его принципом были габариты, мощность и солидность. И пути развития его моделей свидетельствуют о том, что он остался верен своим принципам.

Несмотря на большую популярность своих моделей, фирма оказалась в затруднительном финансовом положении. В конце концов, промышленный кризис вынудил Бентли объявить распродажу.

Кроме завода Бентли потерял все свое имущество, в том числе — свой собственный автомобиль «Бентли». Долги оплатила фирма «Роллс-Ройс», которая приняла бывшего конструктора Бентли на работу, однако только на должность демонстратора новых моделей.



Самой сильной страстью в жизни Бентли были автомобильные гонки. Знаменитые ралли в Оултон-Парке давали возможность одновременно увидеть 200 автомобилей марки «Бентли», так как эти состязания, если можно так сказать, принадлежали исключительно им.

Когда в 1923 году несколько автолюбителей решили устроить 24-часовые состязания, они выбрали местом их проведения французский город Ле-Ман. В первый же год автомобиль «Бентли», за рулем которого был гонщик-любитель, получил четвертый приз. Годом позже победу одержал профессиональный гонщик, а после 1927 года последовала непрерывная серия побед, вплоть до 1930 года. Автомобили «Бентли» с крылатым «В» на радиаторе, казалось, были гарантированы от аварий и неудач вообще. Пока конкуренты простоявали в гаражах из-за поломок двигателей, автомобили «Бентли» одерживали победы. За рулем в 1927, 1928, 1929 и 1930 годах менялись пары водителей с громкими именами, такими, как Бенджифилд и Дэвис, Барнато и Рубин, Барнато и Биркин, Барнато и Кидстон. В 1929–1930 годах наибольшее количество побед одержали 4,5-литровые модели, которые Этори Бугатти называл самыми быстрыми грузовыми автомобилями в мире. Они имели мощность 147 кВт (200 л.с.) и достигали максимальной скорости 180 км/ч.

Однако годы удач неожиданно закончились. Новая восьмилитровая модель оказалась практически непродажной. Период экономического кризиса не был самым подходящим временем для продажи люксовых автомобилей. Бентли ушел из фирмы. Свои конструкторские идеи он попробовал воплотить в фирме «Лагонда». Он сконструировал мощный автомобиль с двенадцатицилиндровым двигателем, так называемый «Лагонда Бентли». После судебного вмешательства фирмы «Роллс-Ройс» марка «Бентли» перестала быть независимой.



БУГАТТИ-41 РОЯЛ, КУПЕ ДЕ ВИЛЬ

1931

Изготовитель: Автомобили Эттори Бугатти,
Молехейн, Франция

Конструктор этого «королевского автомобиля» Эттори Бугатти уже давно был увлечен идеей сконструировать мощный, большой, тихий и быстроходный люксовый тип в элегантном исполнении. Он верил, что способен создать шедевр. Экономическое положение, благодаря победам на соревнованиях, было довольно благоприятным для осуществления этого грандиозного замысла. Последним толчком послужило замечание одной англичанки, которая утверждала, что Бугатти, конечно, делает самые быстрые автомобили, но если кто-нибудь хочет иметь самый лучший автомобиль, то должен обратиться в «Роллс-Ройс».

Первоначально Бугатти планировал выпуск примерно 25-ти автомобилей «Роял», на которые намеревался поставить двигатели с объемом цилиндров 15 литров. Однако, по самым разным причинам было сделано лишь 7 экземпляров. Первый прототип, который делали в течение четырех лет, появился в июне 1928 года. При объеме двигателя 14726 см^3 и с размахом осей 4,57 м он был сенсацией года.

Последующие модели имели объем двигателя, уменьшенный до 12763 см^3 и размах осей, укороченный до 4,3 м.

Восьмицилиндровый двигатель возник на базе шестнадцатицилиндрового авиационного двигателя Бугатти времен первой мировой войны. Его длина была почти 1,5 м, а масса – 380 кг. Один только кривошипный вал весил 137,5 кг. Двигатель с распределением ОНС достигал мощности 220 кВт (300 л.с.) при 1700 об/мин. Первая ступень коробки передач была предназначена для начала движения и максимально крутого подъема. Вторая ступень, благодаря конструкции двигателя, могла использоваться при скорости движения до 150 км/ч. Максимальная скорость колебалась, в зависимости от вида кузова, в пределах 200 км/ч. Действительно, трудно представить себе легковой автомобиль, общая длина которого достигает 6,5 м при длине капота 2 м и диаметре пневматических шин 970 мм. Размах осей 4310 мм до сих пор остался непревзойденным современными автомобилями. Особого внимания заслуживает передняя ось, сделанная из цельного куска нержавеющей стали, полая изнутри. Внутри ее были помещены и заклинены на концах листовые рессоры.

Из всех двигателей «Бугатти Роял» только семь было использовано в автомобилях. Оставшиеся установили на специальные «скорые поезда», так называемые «Авторалли». Авторалли «Президент» с четырьмя двигателями «Роял» достигал максимальной скорости 196 км/ч.

Из шести существующих на настоящий момент автомобилей два находятся во Франции, а остальные четыре – в Америке.



Изготовитель: Дюзенберг Мотор Ко,
Индианаполис, Индиана, США

Когда братья Фред и Август Дюзенберги, потомки выходцев из Германии, начали в 1919 году выпускать автомобили, без сомнения, никто из них и не помышлял, что через несколько лет их продукция будет пользоваться самым большим спросом в Америке тридцатых годов.

На автозаводе, находящемся в Индианаполисе, машины производились индивидуально, включая кузов. При этом за все время существования фирмы было выпущено не более 650 экземпляров спортивно-дорожных моделей.

В программе моделей «J» применялся новый, с жидкостным охлаждением, рядный, четырехклапанный восьмицилиндровый двигатель с OHС-распределением и объемом 6882 см³, который при 4200 об/мин и степени сжатия 5,2 достигал мощности 195 кВт (265 л.с.). Он шел в комплекте с карбюратором Шеблера и аккумулятором. Массивная ходовая часть была классической концепции с центральной системой смазки. Жесткие мосты подвешены на полуэллиптических рессорах с фрикционными амортизаторами Ватсона. Учитывая то, что общая масса автомобиля составляла 2100 кг, а максимальная скорость – 190 км/ч, гидравлические тормоза имели усилитель. Несмотря на свои габариты, автомобиль разгонялся с 0 до 160 км/ч за 21 секунду.

Примечательной особенностью этого автомобиля была его приборная панель, на которой, кроме привычного оборудования, были установлены альтиметр, барометр, индикатор давления воздуха в пневматических шинах и контрольная лампочка – указатель регулярной замены масла на каждые пройденные 700 миль. Имелся индикатор воды в аккумуляторе и радиаторе, указатель уровня тормозной жидкости. Заказ на поставку кузовов для этих люксовых автомобилей оспаривали лучшие кузовные фирмы, такие, как «Мерфи», «Брайн», «Барон Дерхэм». Салон автомобиля отделялся по желанию заказчика кожей или парчой. Можно было заказать специальное освещение, телефон, бар и т.п. Автомобили марки «Дюзенберг» предназначались определенному кругу заказчиков, поэтому фирма не обязана была соблюдать ограничения, обязательные для остальных автомобилей, например, – дозволенную в городе скорость, предписанное освещение и др.

Цена этого автомобиля составляла 15000–25000 долларов, и позволить себе купить его могли только короли, магараджи и кинозвезды. По имени одного из первых владельцев этой машины, известного актера Гарри Купера, тип получил название «Купер».

Сегодня самую полную коллекцию автомобилей типа «J» можно увидеть в «Наррах Автомобиль Колекшн» в Рено (Невада). Там находится одиннадцать автомобилей этой марки.



КРАЙСЛЕР СД

1931

Изготовитель: Крайслер Корпорейшн Детройт, Мичиган, США

В сравнении с остальными основателями автомобильных заводов Уолтер Крайслер, благодаря своей предприимчивости и инициативе, является одним из крупнейших промышленников своего времени.

Он начинал как механик на железной дороге и в возрасте сорока лет стал президентом самого крупного автомобильного концерна «Дженерал Моторс». Однако его взгляды, к сожалению, расходились с интересами Уильяма Дюрана, и Крайслер решил проблему, покинув концерн.

В 1924 году к нему присоединились три молодых техника: Фред Зедер, Оуэн Скелтон и Карл Брир. Таким образом возник новый самостоятельный автомобильный завод «Крайслер Корпорейшн», который вскоре обрел известность благодаря исключительному качеству своей продукции.

Шестицилиндровый автомобиль, который создали на этом автозаводе, уже в следующем году выпускался в серии 100000 экземпляров. Его двигатель с SV-распределением достигал мощности 50 кВт (68 л.с.) при 3800 об/мин. Мировой новинкой было использование гидравлических тормозов системы «Локхид» на всех четырех колесах в серийной продукции.

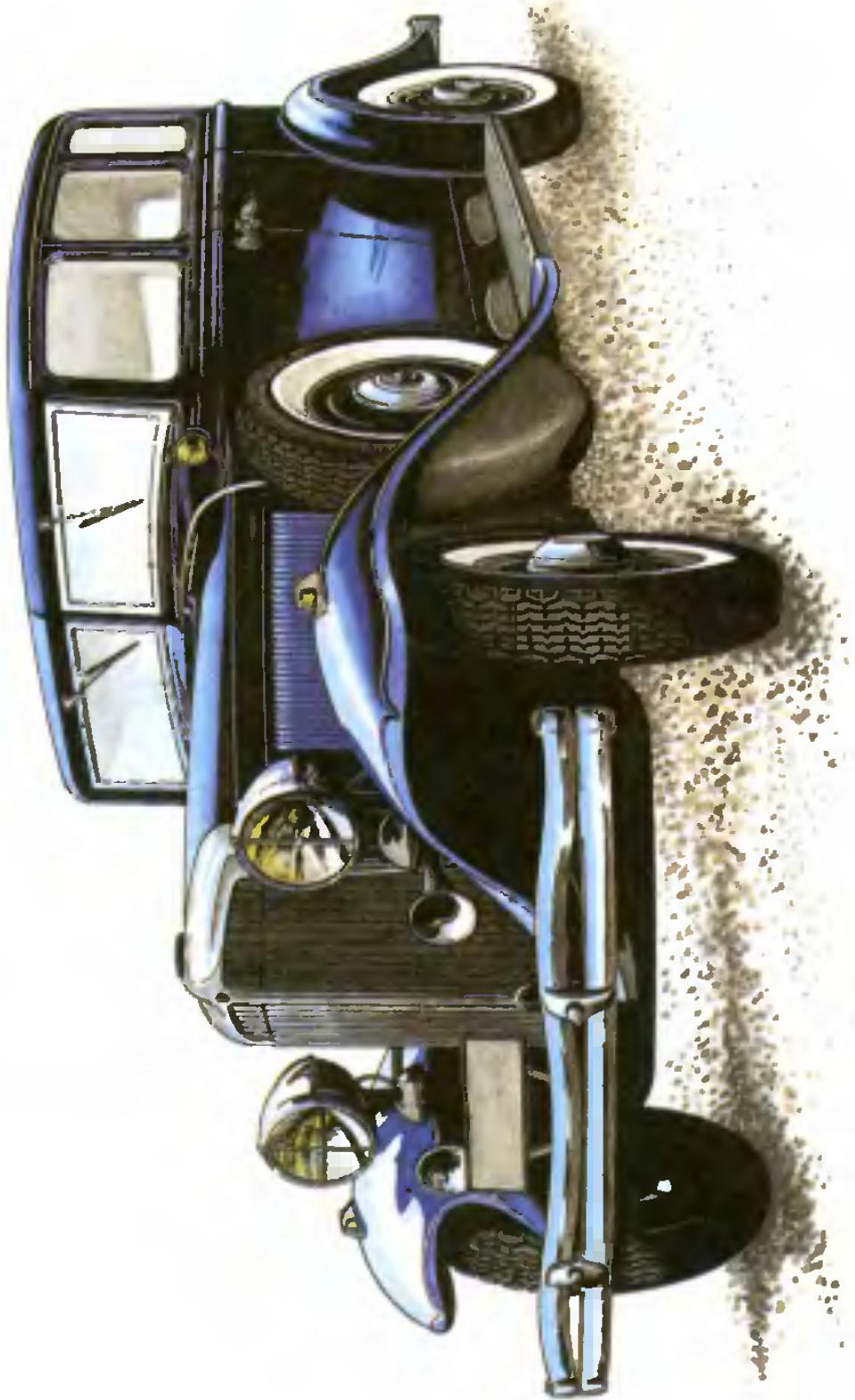
Известна модель «50», которая появилась в 1927 году. Двухместное «купе» на съемных деревянных колесах имело рядный четырехцилиндровый двигатель с объемом 2790 см³, с термосифонным охлаждением, электрическим стартером и дисковым сцеплением. К традиционно предоставляемым удобствам относились стеклоочистители, электрический звуковой сигнал, зеркало заднего вида и даже охранная система. Это был полностью укомплектованный, по представлениям Уолтера Крайслера, автомобиль.

После смерти братьев Додж Крайслер купил «Додж Мотор Компани» и, таким образом, стал третьим крупнейшим производителем автомобилей в Америке после концернов «Дженерал Моторс» и «Форд».

Модель «СД», изготовленная в 1931 году, имела рядный, восьмицилиндровый двигатель с объемом 4396 см³, снабженный топливным насосом. Чем-то само собой разумеющимся были гидравлические тормоза, радиатор с терmostатом и четырехступенчатая коробка передач. В то время автомобиль продавался за 1565 долларов.

Одной из самых оригинальных, но и самых дискутируемых моделей стала «Эрфлау», получившая свое название по аэродинамичному кузову. Общественность приняла модель с оговорками, что нашло отражение в количестве проданных автомобилей. За четыре года производства было реализовано всего лишь 30000 экземпляров.

Уолтер Крайслер умер в 1940 году, но фирма, которую он построил, до сих пор занимает значительное место среди таких огромных концернов, как «Форд», «Дженерал Моторс».



МЕРСЕДЕС-БЕНЦ SSK

1931

Изготовитель: Даймлер Бенц, Штутгарт-Унтертурхайм,
Германия

Фирма «Даймлер» уже в 1921 году была представлена на Берлинской автомобильной выставке своей первой моделью, оснащенной компрессором. Это был тип 6/25/40, производство которого означало для фирмы мировое первенство в серийном производстве автомобилей с компрессором.

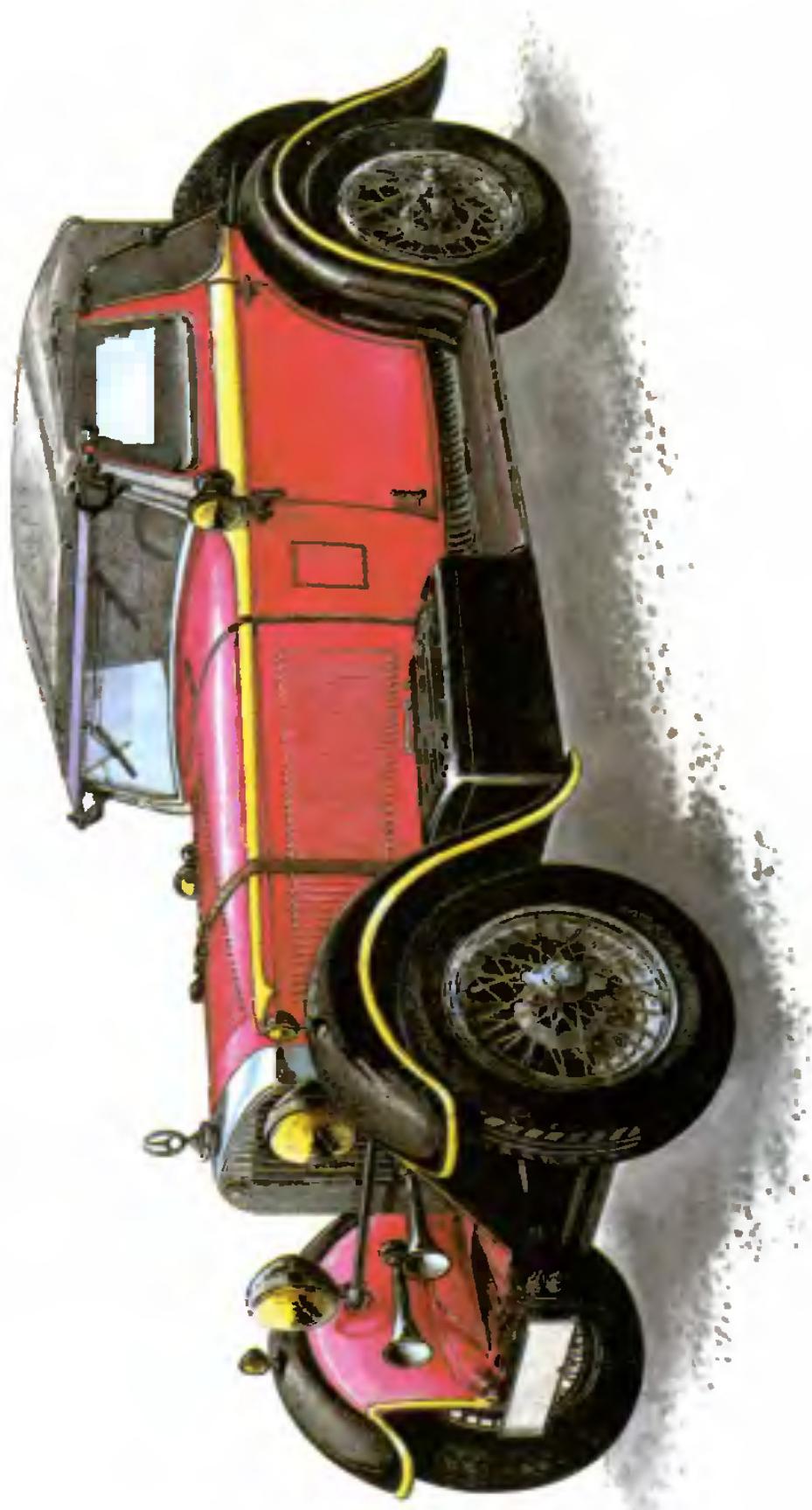
У автомобиля был двигатель объемом 1570 см³, диаметром 68 мм и ходом 108 мм. Распределительный вал размещался в головке цилиндра. Автомобиль достигал максимальной скорости 136 км/ч. Компрессор «Рутс» приводился в движение специальной муфтой при резком нажатии педали акселератора до упора.

В 1929 году на рынке появился тип SSK. Первоначально его двигатель соответствовал типу SS – объем 7065 см³ (диаметр 100 мм, ход – 150 мм). В серийной версии двигатель достигал мощности 125 кВт (170 л.с.) при 2900 об/мин., соответственно 166 кВт (225 л.с.) при 3300 об/мин.

В то время серийные автомобили могли использоваться и в соревнованиях «Гран-При». Среди них тип SSK начинал свою серию успехов в гонках. По этим причинам ходовая часть типа SS укорочена с 3400 мм до 2930 мм, что и отражало ее название SSK (Super Sport Kurz – Супер Спорт Короткий). Мощность этого спортивно-гоночного автомобиля стала более высокой. Двигатель такого же объема имел мощность 133 кВт (180 л.с.) при 2900 об/мин, соответственно с компрессором 184 кВт (250 л.с.) при 3300 об/мин. Автомобиль достигал за счет коробки передач скорости 200 км/ч. Ходовая часть для дорожной и гоночной версий комплектовалась различными типами кузовов, выполненных в видах «родстер» и «кабриолет». Гоночные версии требовали, чтобы их масса была как можно более низкой, ввиду чего и возникла облегченная версия «Мерседеса» типа SSKL – Супер Спорт Короткий, легкий.

Проще всего было снизить массу ходовой части за счет отверстий в раме. По расположению отверстий и их исполнению судят об оригинальности и подлинности типа SSKL, поскольку машин типа SSK и SSKL было изготовлено 42 экземпляра.

В 1930 году Ганс Нибель, создатель этих успешных моделей, употребив вновь компрессор, повысил их мощность до 220 кВт (300 л.с.) при 3400 об/мин. Настала эра гоночных автомобилей «Мерседес». Справиться с этим монстром при помощи прямого, без гидроусилителя, управления с жестким переключением ступеней коробки передач и с тормозной системой, действие которой не соответствовало параметрам автомобиля, и одновременно с излишне чувствительной муфтой компрессора, удавалось лишь немногим гонщикам, среди которых был Рудольф Карраччиола, Манфред фон Браухич и Ганс Штук.



ПИРС-АРРОУ-41

1931

Изготовитель: Пирс-Арроу Мотор Кар Со.,
Буффало, Нью-Йорк, США

Автозавод «Пирс-Арроу» выступал в 1928–1933 годах как самостоятельная фирма в рамках компании «Студебеккер», с которой соединилась в результате финансовых трудностей.

Компания «Студебеккер» переместила в период кризиса американской автомобильной промышленности свои фабрики на территорию Канады, но даже этот шаг не смог сохранить надолго фирму, чье имя с 1966 года навсегда отошло в прошлое.

Фирма «Студебеккер» первоначально выпускала известные пионерские повозки для первых покорителей Запада. Знаменитую модель «Конестог» 1850 года, которую называли также «кораблем прерий», «Студебеккер» поставлял Юни, и, как считал генерал Гранд, эти повозки решили исход войны Юга против Севера. Однако компания вовремя сумела понять, что ее продукция безвозвратно принадлежит истории, и перешла к производству автомобилей. Одной из достойных внимания моделей фирмы с характерной эмблемой, изображающей стрелку из лука на радиаторе, была «Пирс-Арроу-41» 1931 года. У автомобиля под капотом длиной 1,5 м был размещен рядный восьмицилиндровый двигатель с диаметром 89 мм и ходом поршня 127 мм. Его общий объем составлял 6360 см³. Движущая сила мотора с водяным охлаждением мощность 97 кВт (132 л.с.) переносилась трехступенчатой коробкой передач. Расположенные друг напротив друга клапана были составной частью распределения SV. Надлежащий состав топливной смеси обеспечивал карбюратор фирмы «Стромберг». Ходовая часть, в основу которой легла прямоугольная рама, была классической концепции. Передняя и задняя оси подвешивались на полуэллиптических листовых рессорах, длина которых (1500 мм) обеспечивала такой уровень удобства в пути, который был желателен в машинах люксового класса. На шасси массой 350 кг монтировались кузова разных фирм. Неотъемлемой частью были фары, установленные в передние крылья, с которыми фирма вышла на рынок уже в 1913 году. Среди других интересных новинок была приборная панель, закрытая цельным стеклом. Автомобиль достигал максимальной скорости 140 км/ч. Сегодня модель 41 находится в коллекции Харреха в Рено, штат Невада, среди других 24 моделей этой несуществующей сегодня марки.



Изготовитель: Алвис Кар and Интипилинг Ко. Лтд.,
Ковентри, Англия

Фирма «Алвис» возникла в 1920 году, когда Томас Георг Джон взял в свои руки руководство компанией «Холли Браззерс Ко. Лтд.», которая выпускала поршни из легких сплавов. Фирма освоила производство мотоциклов и автомобилей. Первой моделью был четырехцилиндровый автомобиль с объемом двигателя 1,4 литров, за ней последовали типы с большим объемом двигателя — 4,6 литров.

С самого начала своей деятельности фирма «Алвис» принимала участие в спортивных мероприятиях. Фирма специализировалась на автомобилях с передним приводом. У первой гоночной машины был четырехцилиндровый двигатель с объемом 1,5 литра, который с компрессором имел мощность 74 кВт (100 л.с.). Автомобиль обладал малой массой, всего 475 кг, был достаточно быстрым и на соревнованиях (кольцевой гонке) в Брукленде достиг средней скорости 169 км/ч. Примечательна необычайно длинная передняя часть. В ней находилась четырехступенчатая коробка передач, за которой следовал передний дифференциал, независимая подвеска. Фирма со своими автомобилями участвовала в кольцевых гонках «Брукленд». Однако она не могла угнаться за автомобилями таких марок, как «Бугатти», «Деляж» или «Талбот-Даррак». Последняя неудача в 1927 году заставила фирму принять решение о прекращении выпуска автомобилей для «Гран-При» и заставила ориентироваться на дорожные и спортивные автомобили. В этот период производился «Алвис» 1,5-литровый с четырехцилиндровым двигателем объемом 1482 см³, с кулачковым валом, расположенным в головке цилиндра. Он достигал мощности 37 кВт (50 л.с.) без компрессора и 55 кВт (75 л.с.) с турбонаддувом. Автомобиль имел независимо подвешенные передние и задние колеса. Четырехместная дорожная модель без компрессора продавалась за относительно высокую цену в 14000 марок. В результате финансовых трудностей в 1929 году фирма отказалась от производства автомобилей с передним приводом.

Среди классических заднеприводных типов следует упомянуть модель «Спид Туэнта» («скоростная двадцатка»), которая успешно принимала участие в различных гонках и до сих пор является одним из редчайших коллекционных экземпляров этой спортивной модели.

В 1936 году название автозавода изменилось на «Алвис Лтд». Фирма, производственная программа которой предлагала выпуск авиационных двигателей, прекратила свою деятельность в 1967 году.



БУГАТТИ-50 Т

1932

Изготовитель Автомобили Эттори Бугатти , Молсхейм , Франция

В конце двадцатых годов автомобили с компрессорами заняли ведущее место в гоночном автомобильном спорте. Ни одна из тех марок, что выиграли «Гран При», была ли это «Альфа Ромео», «Мазерати», «Делаж», «Талбот» или «Бугатти», не появлялась на гонках без компрессорного двигателя.

Эттори Бугатти, который поначалу не желал признавать этого факта, еще в 1924 году, после успехов модели 35, заявлял, что его автомобилям не нужен компрессор для того, чтобы победить,— в 1926 году понял неизбежность повышения мощности двигателя посредством компрессора.

Автомобили «Бугатти» продавались частным лицам в том же исполнении, что и модели, предназначенные для гонок. Так что компрессорный двигатель появился и в тех машинах, которые использовались в быту.

В 1930 году «Бугатти» вышел на рынок с новым спортивным автомобилем, оснащенным компрессором. Это был тип 50. Двигатель абсолютно новой конструкции впервые имел два кулачковых вала, расположенных в головке цилиндров. С диаметром 86 мм и ходом 107 мм, общий объем двигателя достигал 4972 см³. Двигатель с восемью цилиндрами имел лучше проработанную камеру сгорания, чем предыдущий двигатель того же объема, благодаря чему достигал мощности 166,5 кВт (225 л.с.) при 4000 об/мин. Для подготовки смеси употреблялись два карбюратора Шеблера. Наполнение осуществлялось компрессором «Рутс». Трехступенчатая коробка передач была частью жесткого заднего моста, снабженного четвертьэллиптическими рессорами.

Механические тормоза действовали на все четыре колеса. Бугатти не случайно выбрал колеса, отлитые из алюминиевого сплава в виде лопаток турбины. Такая конструкция обеспечивала охлаждение тормозных барабанов за счет собственной турбулентности вращающихся колес.

Имея массу 1700 кг, «Бугатти-50» развивал максимальную скорость 185 км/ч.

В 1932 году появилась дорожная версия — «50Т», с менее мощным двигателем — 147 кВт (200 л.с.) и большим осевым расстоянием — 3500 мм, вместо исходных 3100. Автомобиль достигал скорости в 175 км/ч. Особенностью этой туристско-спортивной машины, которая по сей день принадлежит к наиболее дорогим ветеранам, является великолепно решенный кузов «купе» с оригинальной постановкой лобового стекла. Изображенная на рисунке модель — из коллекции Харреха в Неваде, США.

Всего в 1930—1934 годах было произведено лишь 100 экземпляров этой модели, которая уже носила на себе черты сильного влияния Жана Бугатти — сына Патрона.



КОРД L 29

1932

Изготовитель: Аубурн Автомобиле Ко, Аубурн, Индиана, США

Эррет Лоббан Корд был в свое время необычайно удачливым торговцем. Уже в возрасте 35 лет он сумел стать президентом огромной компании, которая владела фирмами «Аубурн Корд» и «Дюзенберг». Корд сознавал, что против жесткой конкуренции должен предпринять нечто исключительное, почему и попросил известных конструкторов гоночных машин из Индианополиса Генри Миллера и Корнелия В. ван Ранста спроектировать дорожный автомобиль с передним приводом. Так возникла модель «L 29», внешне напоминающая «Дюзенберг». Однако под капотом таились существенные различия. В основном, они затрагивали передний привод, который в Америке того времени не был распространен. В качестве движущего агрегата использован рядный восьмицилиндровый двигатель с объемом 4934 см³ и мощностью 92 кВт (125 л.с.) при 3300 об/мин. Выпускались две версии двигателя с компрессорным наполнением 5,25 и 6,5:1. Распределвал собирался на пяти подшипниках. Воздушно-топливная смесь поставлялась карбюратором фирмы «Шеблер».

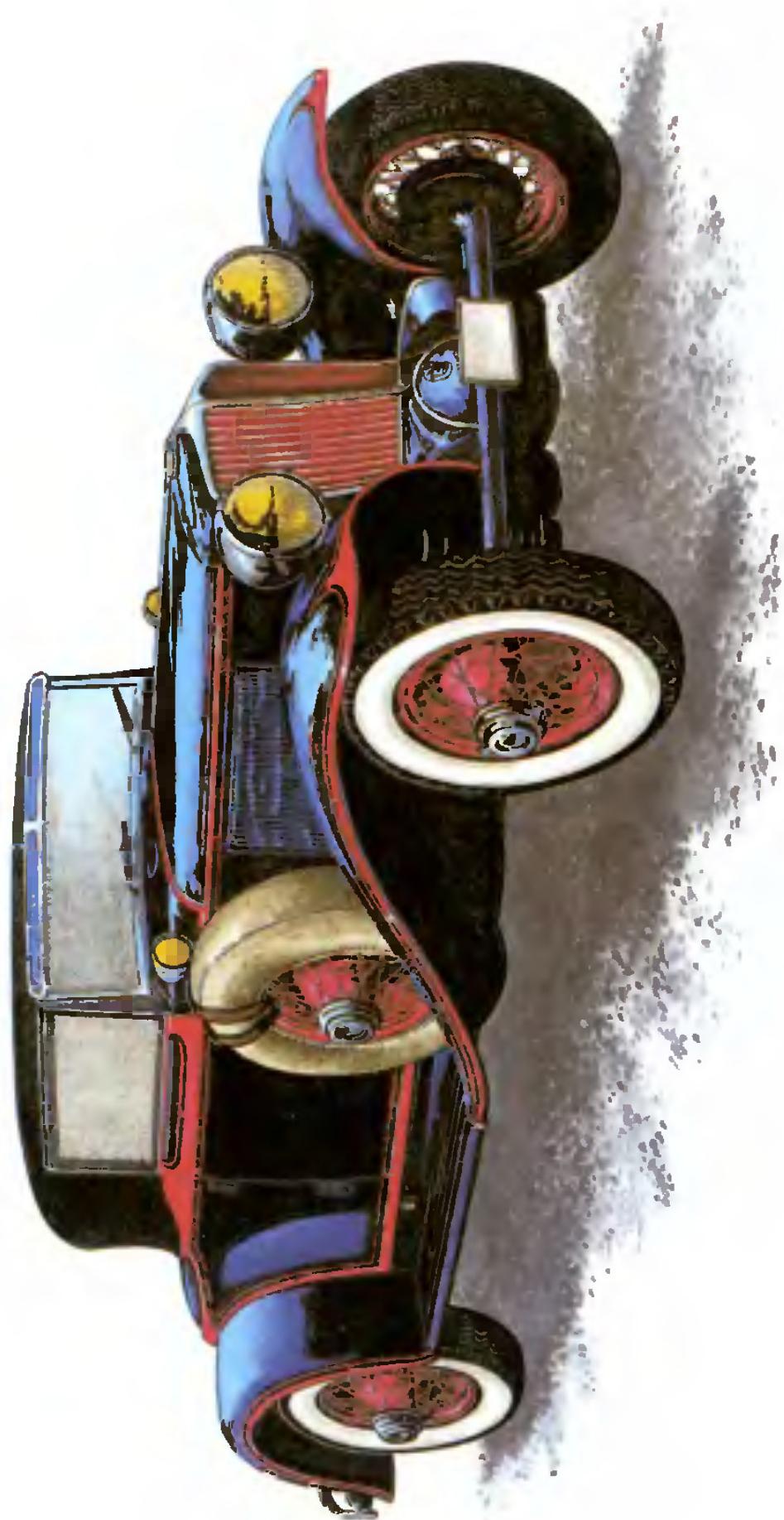
Коробка передач располагалась в передней части машины, между двигателем и дифференциалом и управлялась рычагом на приборной панели. Приборная панель сама по себе оказалась достаточно интересной деталью автомобиля. Большое число различных индикаторов — температуры воды, уровня масла и его давления, насыщенности зажигания и температуры воздуха в воздухозаборнике — подтверждают это.

Ходовая часть комплектовалась листовыми рессорами — четвертьэллиптическими спереди и полуэллиптическими сзади. Барабанные тормоза большого диаметра (300 мм спереди и 381 мм сзади) обеспечивали необходимый тормозной эффект.

В движении «Корд» производил несколько иное впечатление, чем автомобили 30-х годов. С одной стороны, он был на 250 мм ниже своих предшественников, с другой — передний привод в сочетании с большими пневматическими шинами размером 7,00–18 давал даже на поворотах ощущение необычайной стабильности. По этой причине его весьма ценили «гитманы», водители гангстерских банд.

Невысокий коммерческий успех автомобиля объясняется не только его высокой ценой, но и «черной пятницей» на нью-йоркской бирже.

Было выпущено приблизительно 5000 машин, из которых сохранилось малое число экземпляров.



ФОРД А

Производитель Форд Мотор Ко
Дипборн, Мичиган США

1927

Весной 1927 года весь автомобильный мир удивило сообщение, что Форд остановил производство автомобилей на всех своих заводах Генри Форд хотел создать автомобиль, который никогда не старился бы и который с помощью запасных частей в любой момент можно было бы омолодить и модернизировать. Форд закрыл завод, чтобы попытать счастья с совершенно новой моделью вместо модели «Т» – модель «А».

Новый автомобиль располагал шестицилиндровым двигателем с механизмом газораспределения клапанного типа «SV». Двигатель объемом 3 285 см достигал мощности 29,4 кВт (40 л с) при скорости вращения 2200 об/мин. Движущая сила передавалась через дисковую муфту и трехступенчатую коробку передач на заднюю ось. Классическое шассис с жесткими осями было подпрессорено поперечными полуэллиптическими пружинами. Проволочные колеса имели механические тормоза. Лимузин массой 1 075 кг достигал максимальной скорости 100 км/час. Новая модель выпускалась по известной схеме Форда: 4 000 штук в первый год, 800 000 – во второй год, а дальше – 1,8 миллиона штук в год.

Форд, чтобы избежать высоких таможенных сборов в Европе, основал заводы в Англии и Германии. В 1930 году в Кельне над Рейном он заложил основы самого современного автомобильного завода в Европе. Под европейские условия была разработана также малая двухлитровая модель мощностью 20,6 кВт (28 л с) со скоростью вращения 2 200 об/мин. Вместе с понижением мощности Форд понизил также цены. Лимузин с двумя дверями с такой же мощностью двигателей, как его американский двойник, стоил 3 745 марок.



АЭРО 662

1933

Изготовитель: Аэро – производство самолетов др. Кабеш,
Прага – Высочаны, Чехословакия

Авиафабрика «Аэро», расположенная в Праге, в период относительно низкого уровня сбыта стремилась к расширению своей производственной программы. В 1925 году она получила лицензию на выпуск кузовов по патенту Веймана. Доктор Кабеш, владелец предприятия, смог обеспечить и заказы на кузова для иностранных автомобилей.

Первые автомобили «Аэро» возникли на базе запасных частей к автомобилю «Энка», который в 1928 году перестала производить фирма «Копаржи». Первый автомобиль «Аэро-500», сконструированный инженером Новотным, был изготовлен в течение 5 месяцев. Он имел одноцилиндровый двухтактный двигатель объемом 499 см³, мощностью 7,35 кВт (10 л.с.) при 2700 об/мин.

В 1931 году фабрика освоила двухцилиндровый, двухтактный двигатель, который при диаметре 75 мм и ходе поршня 75 мм имел объем 662 см³ и мощность 13,2 кВт (18 л.с.) при 3000 об/мин. Типовое обозначение автомобиля было принято по объему двигателя – 662. Двигатель характеризовался чугунным исполнением цилиндров, алюминиевой съемной головкой и термосифонным охлаждением. Имелось аккумуляторное двухфазное зажигание, предусматривающее два режима работы, в зависимости от избранной скорости движения. На автомобиле монтировался карбюратор «Эмал» английского производства. Крутящий момент передавался сцеплением на трехступенчатую коробку передач, расположенную у заднего моста. Оба жестких моста были снабжены четвертьэллиптическими рессорами, спреди – компенсаторами.

Машины выпускались в различных версиях. Основным исполнением был двухместный «родстер» с третьим сиденьем под задним капотом. Цельнометаллический кузов имел в первой серии 1931 года только одну дверь (причем с правой стороны, поскольку в то время в Чехии существовало левостороннее движение) и был смонтирован из жестяных штампованных заготовок, сваренных электросваркой. Кроме двухместных «родстеров», выпускались также открытые четырехместные кузова, четырехместный «Тюдор» и специальные дополнительные модификации.

Модель «Аэро-662» в исполнении «родстер» имела массу 500 кг и достигала максимальной скорости в 85 км/ч. Расход топлива, приведенный изготовителем, составлял примерно 7 литров на 100 км. У автомобиля имелись дисковые колеса размером 4,50–18 и механические тормоза, действующие только на заднюю пару колес.

В ходе производства тип 662 претерпел множество изменений, ввиду чего существовало несколько различных вариантов модели, различающихся деталями, например, лобовым стеклом и т.д. У последних моделей был тормозным и передний мост, а некоторые типы были снабжены дифференциалом. Выпускалась модель «750» с более мощным двигателем.

Тип «Аэро» существовал до 1933 года.



ДЕЛЯЖ Д8

1933

Изготовитель: Автомобили Деляж, Курбвуд, Франция

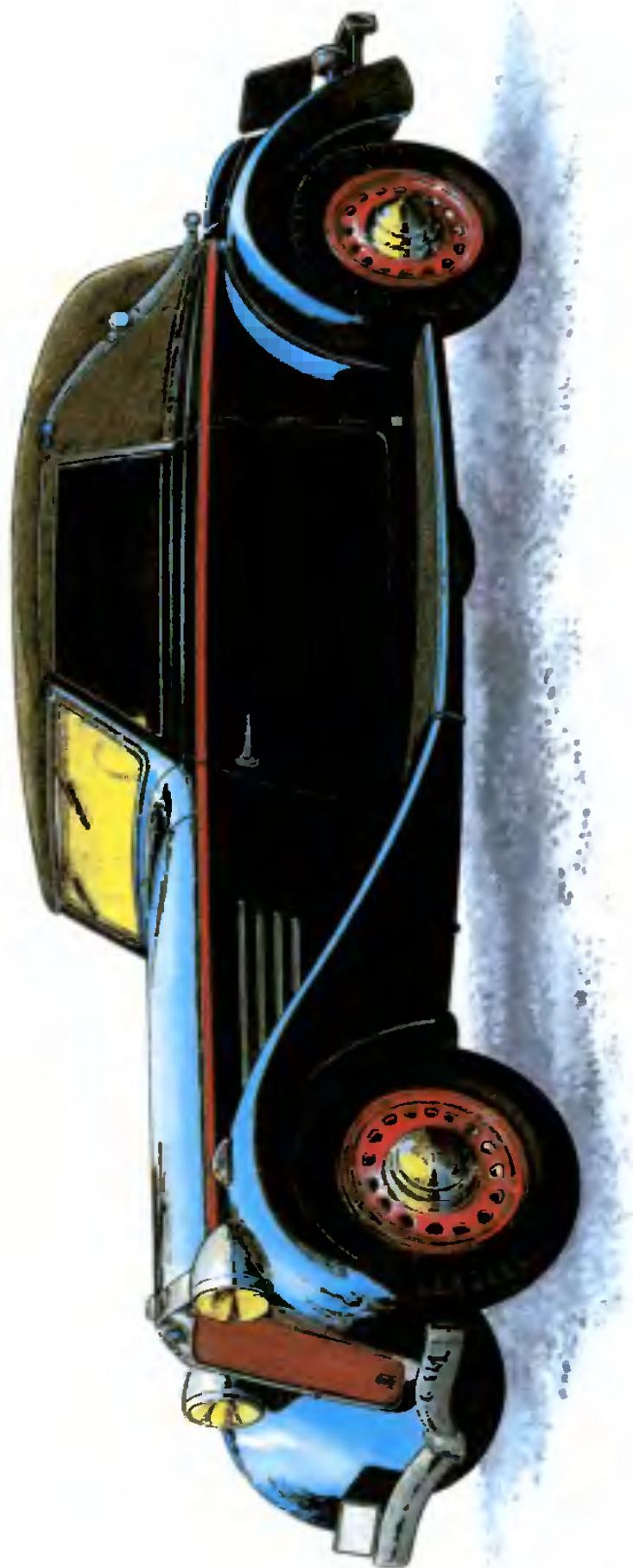
Деятельность автозавода «Деляж» с момента его возникновения в 1903 году связана с гонками. Уже с первой одноцилиндровой машиной «Луиза» фирма приняла участие в состязаниях. Затем последовали четырех- и шестицилиндровые модели классической концепции.

После первой мировой войны фирма стремилась выступить в качестве производителя люксовых автомобилей. С этой целью был создан большой шестицилиндровый автомобиль, каждый цилиндр которого имел объем 100 см³. Распределительный вал, расположенный в головке, приводил в движение вертикальный вал. Автомобиль, однако, торгового успеха не имел. Тем значительнее были успехи Деляжа в автоспорте. На «Гран-При» Франции, в Лионе, в 1924 году автомобили «Деляж» заняли 2 и 3 место, а годом позже выдающийся гонщик Роберт Бенойст выиграл эти гонки. В 1927 году он выиграл «Гран-При» в Монклери, в Монце, в Сан-Себастьяно, в результате чего автомобили «Деляж» стали лучшими гоночными автомобилями года.

Спортивная деятельность фирмы не мешала ей помнить о популярных конкурсах элегантности. На автосалоне в Париже в 1929 году она представила новую модель «Д8». Восьмицилиндровый рядный двигатель имел при диаметре 77 мм и ходе поршня 109 мм общий объем 4060 см³. В туристической версии мощность двигателя достигала 59,2 кВт (80 л.с.), а в спортивной она увеличилась до 66,2 кВт (90 л.с.). Четырехступенчатая коробка передач была блокирована с двигателем. Жесткая передняя ось снабжена полуэллиптическими рессорами. Автомобиль имел массу 1440 кг.

В 1934 году двенадцатицилиндровый «Деляж» получил «Гран-При» совершенства на конкурсе в Каннах (где был выставлен в исполнении «купе де вилль»). «Деляж Д 8/120» в 1939 году очаровал жюри в Монте-Карло, и оно присудило кабриолету «Вилларс» первую премию.

Несмотря на достигнутые успехи, фирма претерпевала финансовые трудности. И в 1935 году Луи Деляж был вынужден продать ее автозаводу Делахайе. Этот завод производил автомобили с 1894 года и был известен тем, что, кроме легковых автомобилей высшего класса, выпускал большие моторные лодки и такси, которые поставляла в Нью-Йорк. Фирма «Деляж» в рамках фирмы «Делахайе» сохранила производственную программу и название. Обе фирмы прекратили существование в 1954 году.



ПАККАРД «ТВЕЛВ»

1933

Изготовитель: Паккард Мотор Кар Ко., Детройт, Мичиган, США

История этой фирмы берет свое начало из города Варрен в американском штате Огайо, где два предпринимателя Дж. У. Паккард и Джодж Вейс основали мастерскую по производству электроприборов. Но молодой Паккард, очарованный двигателями, понял, что будущее за производством автомобилей, и совместно с братом основал автозавод. В 1899 году возник первый «Паккард», обозначенный как тип А, а затем каждый год появлялся новый автомобиль, обозначенный одной из букв алфавита.

К самым известным моделям фирмы принадлежит «Двойная шестерка» 1915 года — первый американский автомобиль с двенадцатицилиндровым двигателем, созданным по образцу удачного авиационного Либерти. Этот автомобиль позволил фирме «Паккард» стать в первые ряды производителей самых люксовых моделей, таких, как «Пирс-Арроу» и «ПирЛесс», что было, в основном, заслугой главного конструктора Джесса Винсента, который уделял внимание каждой детали автомобиля, его удобству, эстетике и, не в последнюю очередь, экономичности.

После успеха в категории люксовых автомобилей фирма постаралась показать себя и в спортивной деятельности. Было поставлено несколько рекордов на специально сконструированных гоночных автомобилях с передним приводом.

Одним из профилей завода было производство кузовов. В их разработке принимали участие известнейшие американские проектировщики: Дитрих, Ле Барон, Брюстер. На автомобили монтировались индивидуальные кузова, которые делались на заказ.

У модели «Паккард Твельв» был двенадцатицилиндровый двигатель объемом 7300 см³, водяное охлаждение обеспечивалось за счет центробежного насоса и вентилятора с термостатом. Двигатель имел полностью синхронизированную коробку передач и центробежное сцепление. Жесткие оси прямоугольной рамы прихватывались полуэллиптическими листовыми рессорами. Механические барабанные тормоза имели привод на все колеса. Автомобиль развивал скорость до 160 км/ч. Подъем крыши над четырехместным кузовом «Граф Сакроффски» спроектирован таким образом, чтобы получить преимущества открытой машины, не теряя удобств закрытого кузова.

В 1954 году произошло слияние фирм «Студебеккер» и «Паккард» и объединение их производственных программ. В 1958 году фирма «Паккард» прекратила свое существование.



ПИРС-АРРОУ СИЛЬВЕР АРРОУ

1933

Изготовитель: Пирс-Арроу Мотор Кар Ко.,
Буффало, Нью-Йорк, США

Крах на нью-йоркской бирже и последовавшие за ним годы экономического кризиса, получившие название «годы саранчи», не затормозили технический прогресс, а, скорее, наоборот. В автомобильной промышленности бытовало мнение, что потерянный финансовый эффект можно компенсировать за счет производства только крупных люксовых и оригинально решенных автомобилей. По этой причине многие известные автоФирмы выпускали автомобили самого высокого класса с восьмицилинзовыми («Крайслер», «Дюценберг», «Корд»), двенадцатицилинзовыми («Паккард», «Линкольн», «Франклайн») и даже с шестнадцатицилинзовыми («Мейрмон», «Кадиллак») – двигателями.

После пяти лет сотрудничества с компанией «Студебекер» фирма «Пирс-Арроу» стремилась снова проявить себя в люксовой категории самых дорогих и крупных американских автомобилей. Впервые это произошло, когда на американском рынке был представлен «Пирс-Арроу» с шестицилинзовым двигателем невиданного объема – 13,6 литров. В Америке это был, вероятно, самый большой серийно выпускаемый автомобиль всех эпох.

Чтобы автозавод смог попасть в люксовый класс, были созданы две специальные модели с двенадцатицилинзовыми двигателями мощностью 110,3 кВт (150 л.с.). Для Всемирной выставки в Чикаго был выпущен самый большой «хищник» фирмы – модель «Серебряная стрела». Само собой разумеется, с двенадцатицилинзовым двигателем с водяным охлаждением, который достигал грандиозной для того времени мощности в 128,7 кВт (175 л.с.). Автомобиль имел независимую подвеску колес и усиленные тормоза. Соответственно мощности была назначена и цена на этот уникальный автомобиль. Его предлагали за 10000 долларов. Но в целом, автомобиль не оправдал надежд фирмы на продажный успех, и пять изготовленных экземпляров не могли пополнить полупустую кассу фирмы. Несмотря на прилагаемые усилия, положение фирмы ухудшалось. Руководители предприятия так и не смогли, как и многие другие американские автомобилестроители: «Дюценберг», «Мейрмон», «Франклайн», понять, что для гарантированного успеха необходимо изменить производственные принципы: из люксового, дорогого, сделать автомобиль предметом повседневного употребления. Постоянно усиливающиеся финансовые трудности были причиной того, что в 1938 году фирма прекратила свое существование.



СИТРОЕН-11

1934

Изготовитель: АО Андре Ситроен, Париж, Франция

«Ситроен» был первым переднеприводным автомобилем во Франции, производимым большими сериями.

Прототип Ситроена «Траксьон Аван», впервые представленный общественности под типовым обозначением «7», имел двигатель объемом 1300 см³. Автомобиль с цельнометаллическим аэродинамичным кузовом, предложенный американскими инженерами, не был похож ни на одну из существующих тогда моделей. Первый автомобиль «без традиционных подножек» вызвал сильное волнение в автомобильном мире.

Несмотря на хороший сбыт типа 7, Андре Ситроен обратился к конструкторам с новыми требованиями: «Разрежьте «семерку» вдоль и расширьте ее на 12 см. Через два месяца я хочу видеть прототип». И действительно, в июне 1936 года с автозавода выехала новая модель «11». В первой серии еще стоял двигатель с объемом 1300 см³, мощность которого достигала всего лишь 23,5 кВт (32 л.с.), что для лимузина массой 1000 кг было явно недостаточно. Поэтому осенью была запущена новая серия с двигателем объемом 1623 см³ и мощностью 26,5 кВт (36 л.с.), а вслед за ней — третья, с объемом двигателя 1911 см³ и мощностью 34 кВт (46 л.с.). Только эта версия принесла фирме успех, который длился непрерывно до 1957 года, когда был изготовлен последний экземпляр.

В конструкции автомобиля использовался ряд прогрессивных технических решений, достойных упоминания. Целый агрегат: двигатель — сцепление — коробка передач можно было легко демонтировать, что сильно облегчало ремонтные работы. Агрегат крепился к раме длинными винтами. Плоскостная рама была жестко соединена с кузовом. Подвеска обеспечивалась системой торсионов, запатентованной Ф. Порше. Имелаась независимая подвеска передних колес. Автомобиль удлиненной формы с низкорасположенным центром тяжести сохранял отличную устойчивость на трассе.

Благодаря своим исключительным ходовым качествам «Ситроен» пользовался популярностью среди гангстеров и даже получил прозвище «гангстерского лимузина». Это представление оказалось настолько прочным, что название «гангстерский лимузин» со временем отодвинуло официальное типовое определение на второй план. «Ситроен-11» производился почти исключительно как четырехдверный лимузин, хотя существовало несколько исполнений «родстер» и «купе», которые до сих пор представляют немалую ценность для коллекционеров.



ИСПАНО-СЮИЗА ТИП 68

1934

Изготовитель: Общество Французская Испано-Сюиза,
Буа-Коломб, Франция

«Испано-Сюиза» в 20–30 годах являлась таким же гигантом автомобильного мира, как «Роллс-Ройс» в Англии, «Майбах» в Германии или «Изотта-Фраскини» в Италии.

Сразу после первой мировой войны фирма представила великолепную модель «Н6», исполненную оригинальных конструкторских решений. Рядный шестицилиндровый двигатель с клапанным распределением в головке цилиндра по системе ОНС имел объем 6597 см^3 и достигал при 2400 об/мин мощности в 100 кВт (135 л.с.). Семиопорный кривошипный вал не был традиционно выкован, а вытачивался из цельного куска стали и имел массу 350 кг. Управление двойным вертикальным карбюратором осуществлялось посредством рулевой стойки. Сам рулевой вал состоял из пяти концентрических трубок, соответственно обработанных, сквозь которые были проложены системы зажигания и звукового сигнала. Классическая ходовая часть с рамой прямоугольной формы и жесткими осями была снабжена исключительно длинными листовыми рессорами. Масса одной только ходовой части составляла 1250 кг. Вместе с кузовом автомобиль достигал массы в две тонны и максимальной скорости в 135 км/ч. Для такого колосса понадобились усиленные тормоза. Тормозные барабаны из легких сплавов с целью лучшего охлаждения были ребристыми. Бак для топлива располагался за задним мостом и вмещал 100 литров. Надежность сдвоенной системы зажигания обеспечивали два аккумулятора.

После слияния фирмы «Испано-Сюиза» с автозаводом общества Балло в 1931 году была выпущена выдающаяся машина «Испано-Суиса-68», которую специалисты автомобилестроения считали королевской среди автомобилей. Двигатель с диаметром и ходом поршня 100 мм имел общий объем 9424 см^3 . Апробированная конструкция двенадцатицилиндрового V-образного двигателя заимствовалась из авиационных систем. Автомобиль швейцарского конструктора Марка Биркигла имел мощность 147 кВт (200 л.с.), что позволяло машине набирать скорость от 0 до 100 км/ч за 11,5 секунд. При движении по прямой этот мощный автомобиль достигал скорости в 170 км/ч.

Несмотря на свою грандиозную мощность, тип 68 не имел рыночного успеха, так как после периода депрессии рынок стал больше ориентироваться на автомобили меньших объемных классов.



ДЮЗЕНБЕРГ SJ

1935

Изготовитель: Дюзенберг Мотор Ко.,
Индианополис, Индиана, США

В том, что фирма «Дюзенберг» имела добрее имя, заслуга, в первую очередь, гоночных моделей. Уже в 1921 году Джимми Мерфи выиграл первый послевоенный «Гран-При» Франции на автомобиле «Дюзенберг» с двигателем «Миллер». В 1924, 1925, 1927 годах «дюзенберги» одерживали победы и в Индианополисе. После завершения производства типового ряда «А», в разработке которого участвовал и Эррет Лоббан Корд, братья Фред и Оджи стремились создать высокомощный люксовый автомобиль – «монументальный ответ» на требование богатой Америки иметь лучшее, что могут предложить на данный момент инженеры и художники. Так возник суперавтомобиль типового ряда «J». Журнал «Венити Фэа» дал автомобилю «Дюзенберг» титул «лучшего автомобиля мира». Эта лестная оценка действительна лишь в американском масштабе.

В 1932 году автозавод разработал новую, более мощную модель «SJ». Двигатель – рядный восемьцилиндровый, позаимствованный из типа «J» с двумя распределителями ОНС и 4 клапанами в каждом цилиндре, имел лопастной нагнетатель, посредством которого развивал мощность 235,4 кВт (320 л.с.) при 4750 об/мин. Трехступенчатая коробка передач соединялась с двигателем посредством двойной муфты сцепления. Ходовая часть классической концепции имела жесткие мосты с полуэллиптическими рессорами. Гидравлические тормоза с усилителем низкого давления в качестве рабочей жидкости использовали смесь глицерина и воды. Автомобиль достигал скорости 210 км/ч.

В 1937 году окончилась самостоятельная история фирмы, и фабрика стала членом недавно возникшего общества «Корд-Обурн-Дюзенберг».

Август Дюзенберг умер в 1955 году. Спустя десять лет после его смерти Фред Дюзенберг-младший намеревался обновить славу семейной фирмы. Он сконструировал люксовый автомобиль с двигателем Крайслера и эксклюзивным кузовом «Virgala Exnera». Однако высокая цена оказалась неприемлемой для общества, и это явилось окончательным поражением фирмы, которая была ярким представителем технического уровня Америки 30-х годов.



ЛАГОНДА РАПИЕР

1935

Изготовитель: Рапиер Карс Лтд.,
Хаммерсмит, Лондон W6, Англия

Вильбурн Гупп, который первоначально производил мотоциклы, основал в конце прошлого века автомобильную фирму «Лагонда». Ее изделия долгое время представляли собой 3 и 4,5-литровые, солидные автомобили с массой в несколько тонн. Период увлечения люксовыми моделями длился в фирме до 1933 года, пока на Лондонском автосалоне в павильоне «Лагонды» не появился новый маленький спортивный автомобиль «Рапиер 9,5 HP».

Обозначение «HP» возникло по аналогии с налоговой классификацией, которая исходила в то время из суммарной площади цилиндров. Автомобиль имел рядный четырехцилиндровый двигатель с объемом 1086 см³, два распределительных вала, расположенных в головке блока цилиндров, управляемые клапанами (ОНС). Двигатель, оснащенный двумя карбюраторами типа «SLL» достигал мощности 33 кВт (45 л.с.). Эту величину можно было повысить до 51,5 кВт (70 л.с.) — с таким показателем мощности автомобиль участвовал в гонках. Перенос крутящего момента осуществлялся за счет четырехступенчатой коробки передач с промежуточными ступенями. Ходовая часть классической концепции с двумя жесткими мостами была снабжена полуэллиптическими рессорами. Колеса с металлическими спицами имели гидравлические тормоза Герлинга. Автомобиль с обычным двигателем достигал скорости 120 км/ч. В версии «кабриолет», автомобиль имел массу 900 кг и потребность в топливе 9–12 литров на 100 км. Изображенный на рисунке «родстер» принадлежит к тем нескользким моделям, кузова которых устанавливала английская фирма «Уиттингтон и Митчелл».

Английский автомобильный журнал «Автокар» писал: «Этот автомобиль имеет имя, и не будет нескромностью сказать, что это имя автомобилисты будут произносить только уважительно».

Однако «Рапиер» не принес фирме «Лагонда» ожидаемого финансового эффекта, а потому его производство в 1937 году было прекращено. Невыполненные заказы взяла на себя специально созданная для этой цели фирма «Рапиер Карз Лимитед». Под руководством бывшего конструктора «Лагонды» У. Н. Отса она снабдила серийные автомобили компрессорами, что дало возможность владельцам машин принимать участие в гонках без особых изменений конструкции. В этой версии «Рапиер» достигал максимальной скорости 144 км/ч. В целом было произведено 300 экземпляров популярных спортивных машин.

Фирма «Лагонда» слишком поздно пришла к пониманию того, что с маленьким автомобилем можно достичь значительных успехов на рынке. В 1947 году «Лагонду» купила компания «Дэвид Браун», известная своими спортивными моделями «Астон-Мартин».



МЕРСЕДЕС-БЕНЦ 500 К

1935

Изготовитель: Даймлер – Бенц АГ. Штутгарт – Унтертюрхайм,
Германия

«Мерседес-500 К» являлся классическим представителем семьи солидных и надежных автомобилей 30-х годов. Он увидел свет в 1934 году и в течение двух лет его сменил более мощный тип 540 К. Модель «500 К» выпускалась с различными кузовами, такими, как нормальный «родстер», специальный «родстер», открытый дорожный автомобиль, «кабриолет» в модификациях А, В и С, спортивное «купе» или «лимузин». Отдельные варианты отличались друг от друга количеством мест, боковых окон и дверей. В Унтертюрхайме производственная программа предусматривала создание и аэродинамического «купе», т.н. «курьер автострад», а также бронированных вариантов для военных нужд. Каждая версия оценивалась, без учета употребленного кузова, в 22 тысячи немецких марок.

Автомобиль был снабжен рядным восьмицилиндровым двигателем с объемом 5019 см³. При низкой степени сжатия, определенной минимально в 5,5, двигатель достигал устойчивой мощности 73,5 кВт (100 л.с.), максимальная мощность с компрессором составляла 117,7 кВт (160 л.с.) при 3400 об/мин. В числе других конструкторских элементов следует отметить девятисекционный коленчатый вал, двойной карбюратор собственной конструкции и, в особенности, компрессор Рутса. Например, он включался при скорости 30 км/ч на третьей передаче и отключался по достижении 3400 об/мин, что соответствовало скорости в 100 км/ч. Таким образом, он был предназначен для достижения большего ускорения. При постоянной скорости компрессор работал в полуавтоматическом режиме за счет экономичной скоростной системы Майбаха.

Рамная ходовая часть имела переднюю независимую подвеску колес, сзади же – комплектовалась компенсирующими пружинами. Колеса «Радж» с проволочными спицами были снабжены пневматическими шинами низкого давления диаметром 7,00–17.

Изготовитель указывал в документации максимальную скорость в 175 км/ч, на деле же она была 160 км/ч при ориентировочном расходе топлива 26–35 литров на 100 км. Масляный резервуар объемом 10 литров подлежал заправке после каждого 1500 км пробега, что для тех времен не представлялось значительным.

Всего было изготовлено 354 экземпляра этой престижной спортивной машины.



Изготовитель: Заводы Татра а.о. Копршивнице, Чехословакия

Стремление конструкторов создать автомобиль с максимально высокой мощностью при одновременном сохранении низкого уровня потребления топлива вело к новым направлениям в развитии автомобилестроения. Одним из них было улучшение аэродинамических свойств кузова. На Международной выставке в Берлине было представлено четыре автомобиля, про которые можно было сказать, что они у начала процесса развития аэродинамических конструкций. Это, прежде всего, «Татра-77», а затем — «Крайслер-Эрфлау», «Штейр-32 PS» и «DKW-1 литр». У каждой из четырех моделей техники решили проблему аэродинамики собственным путем.

Прототип «Татры-77», первый серийно выпускаемый автомобиль с аэродинамичным кузовом, имел восьмицилиндровый V-образный двигатель с воздушным охлаждением, расположенный за задним мостом. Доступ к нему становился удобным через задний капот. Коробка передач находилась перед задним мостом, и это классическое расположение до сих пор применяется почти во всех машинах с задним расположением двигателя. Рама представляла собой основную коробчатую балку, на боковой арматуре которой жестко закреплялся аэродинамичный кузов. Ширина его была такова, что на заднем и переднем сиденьях могли разместиться по три человека. Выставленный прототип имел расположенный в центре приборной доски руль, причем сиденье рядом с водительским было сдвинуто несколько назад, чтобы ногам не мешали скаты колес. За задним сиденьем располагалось большое багажное отделение. Запасное колесо и аккумуляторы размещались между передними колесами.

77-я модель «Татры» доказала, что производство двигателей с воздушным охлаждением более не является технической проблемой. С диаметром цилиндров 75 мм и ходом поршня 84 мм 3-литровый двигатель достигал мощности 44,1 кВт (60 л.с.) при 3500 об/мин — этого было достаточно для достижения скорости в 145 км/ч. После завершения серии в 100 экземпляров, выпущенных в 1934 году, диаметр цилиндров был увеличен до 80 мм, что повышало объем до 3,4 литра и, соответственно, мощность до 54 кВт (70 л.с.). В 1935—37 годы были выпущены остальные 250 экземпляров.

Более мощная модель «87» прославила своих инженеров. Ганзелку и Зигмунда прославило и успешное кругосветное путешествие за рулем, во время которого в полном объеме проявились качества их прогрессивной конструкции — мощность, надежность, долговечность, нетребовательность.



ПАНАР-ЛЕВАССОР ДИНАМИК

1936

Изготовитель: АО «Ансьен Этаблиссман Панар и Левассор»,
Париж, Франция

В 1936 году фирма «Панар-Левассор» представила общественности модель, которую многие считали только прототипом либо уникальным кузовным исследованием. Однако это был серийный автомобиль, который с 1937 года выпускался в качестве единственной модели фирмы.

Фирма «Панар-Левассор», одна из последних в Европе, упорно придерживалась золотникового типа двигателя, лицензию на которую получила еще в 1907 году от американца Чарльза Найта. Двигатели его модели применялись в автомобилях многих европейских марок («Морс», «Войгин», «Пежо», «Клемент», «Минерва» и даже на английском и немецком «Даймлере»).

Золотниковое распределение означает исключительно тихий ход двигателя, однако ценой огромных производственных трудностей. По этой причине многие фирмы во времена финансовых затруднений и растущих требований к мощности автомобилей отошли от этой системы.

Модель «Dinamic» поставлялась с двумя видами двигателей с разными характеристиками мощности и объема. Шестицилиндровый бесклапанный двигатель при объеме 2,9 литра достигал мощности 58,8 кВт (80 л.с.) и выше, 3,8-литровый – 73,5 кВт (100 л.с.). У автомобиля был несущий кузов, независимая подвеска передних колес, сзади – система колеблющихся полуосей с компенсаторами. Аэродинамические характеристики кузова в духе парижской проектной школы, которые должны были подчеркнуть динамические качества модели. Угловое окно загнутой формы обеспечивало водителю лучший обзор, однако в этом случае были необходимы панорамные стекла. Сиденье водителя до 1939 года было размещено в центре автомобиля.

Даже после второй мировой войны фирма «Панар-Левассор» не потеряла ничего из своего авангардного подхода к автомобильной технике. В 1945 году талантливый конструктор Дж. А. Грегори, известный как пропагандист переднего привода, предложил прототип малого автомобиля с двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения и объемом цилиндров 600 см^3 . Фирма «Панар-Левассор» получила лицензию на этот удачный тип двигателя и применила его в новой модели, которая получила название «Дина-Панар».

Последними моделями фирмы, перед ее слиянием с фирмой «Ситроен» в 1965 году, были типы «17 Figre» и «Панар 24 С».



АУБУРН 851 SC

1937

Изготовитель: Аубурн Автомобил Ко., Аубурн,
Индиана, США

«Аубурн» – одна из известных фирм в американской автомобильной промышленности 30-х годов, которая не занималась серийным производством автомобилей. Ее изделия носили, скорее, эксклюзивный характер и относились к люксовой категории.

Фирму основал в 1889 году Чарльз Экхарт, немецкий эмигрант, который привнес в нее свой опыт работы в фирме «Студебеккер». Фирма получила название по местности в штате Индиана, где была построена.

По отцовским следам пошли Франк и Моррис Экхарты, которые после первых экспериментов с двухцилиндровыми двигателями наметили себе работу с большими объемами – четырех- и шестицилиндровыми двигателями. Финансовое положение фирмы, однако, не улучшалось, и завод взял под свой контроль Уильям Врайгли.

Успех пришел к фирме только в 1924 году под руководством Эррета Лоббано Корда, который ее приобрел. Этот прогрессивный предприниматель в возрасте 29 лет стал директором «Аубурна» и президентом всей компании, которой принадлежали марки «Аубурн», «Корд» и «Дюзенберг». Для автозавода «Аубурн» наступило золотое время, в результате чего появился удачнейший тип фирмы «Аубурн-851 SC».

С двигателем «ликоминг» он достигал мощности 84,5 кВт (155 л.с.), соответственно с компрессором – 110,3 кВт (150 л.с.). Рядный, с водяным охлаждением восьмицилиндровый двигатель объемом 4590 см³ имел нижнеклапанное распределение (S.V.). На блоке цилиндров, выполненном из чугуна, была смонтирована алюминиевая головка. Гидравлические тормоза имели привод на все колеса. Задний мост приводился в движение посредством трехступенчатой коробки передач и карданного вала. Рамная ходовая часть снабжалась полуэллиптичными листовыми рессорами. Автомобиль достигал скорости в 160 км/ч.

В 1937 году была выпущена последняя модель с двенадцатицилиндровым двигателем, после чего Корд ликвидировал свою фирму.



БМВ-328

1937

Изготовитель: Бейерих Моторен Верк АГ,
Мюнхен, Германия

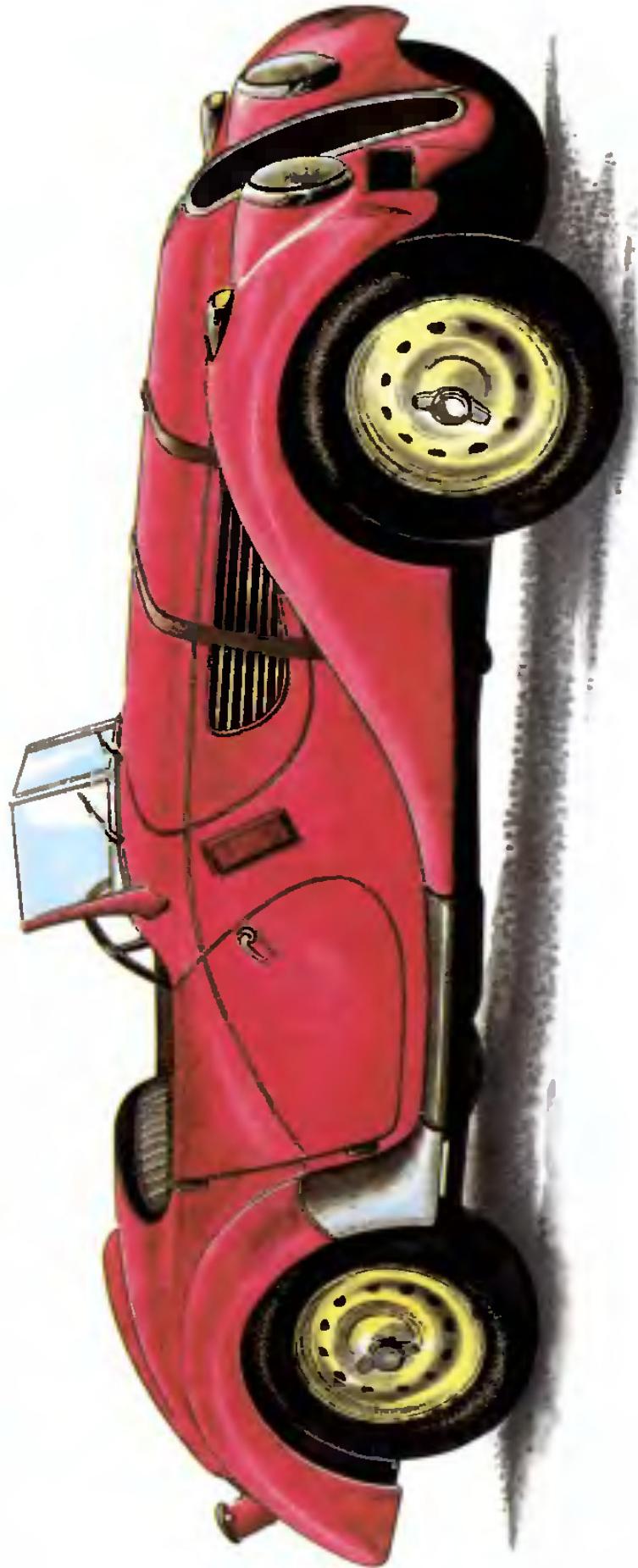
Вершиной предвоенного автомобилестроения на фабрике БМВ был, бесспорно, тип БМВ-328.

Основу для производства автомобилей с шестицилиндровым двигателем заложил тип 315 1934 года, который имел двигатель объемом 1490 см³ и мощностью 25 кВт (34 л.с.). На базе этого типа годом позже был создан прекрасный двухместный «родстер» -«315». В последующие годы были созданы более крупные типы – 319 и 319/1 с шестицилиндровыми двигателями и тремя карбюраторами «Солекс».

Эти двигатели монтировались и на удачную спортивную модель БМВ-328. Мощность двигателя с объемом цилиндров 1971 см³, тремя карбюраторами «солекс» и полукруглой камерой сгорания была 58,8 кВт (80 л.с.) при 4000 об/мин. Гидравлические тормоза имели привод на все колеса, которые были снабжены пневматическими шинами 5,50–16. Двухместный «родстер» продавался в Германии за 7400 немецких марок. Тип 328 достиг выдающихся спортивных успехов в 1939-40 годах. Он выиграл гонки «Милье-Миглеа», «24 часа Ле-Ман», «Гран-При-Брест», «24 часа Франкошамп». За рулем находились гонщики с известными именами, такие, как Биро, Лурони, Хенне и др. В исполнении «Милье-Миглеа» с обтекаемым алюминиевым кузовом «спайдер» и мощностью 73,46 кВт (100 л.с.) он достигал максимальной скорости выше 200 км/ч.

Серийно выпускаемые автомобили, первоначально предназначенные для повседневного употребления, своими спортивными амбициями и конструктивными особенностями принадлежали к наиболее интересному типу автомобильной продукции, несмотря на то, что они не были самыми дешевыми. Эти автомобили представляли собой образцы высшего качества немецкой автомобильной промышленности.

Конструкция типа 328 была успешной и с международной точки зрения. По лицензии его выпускала английская фирма «Фазер-Н».



КОРД-810

1937

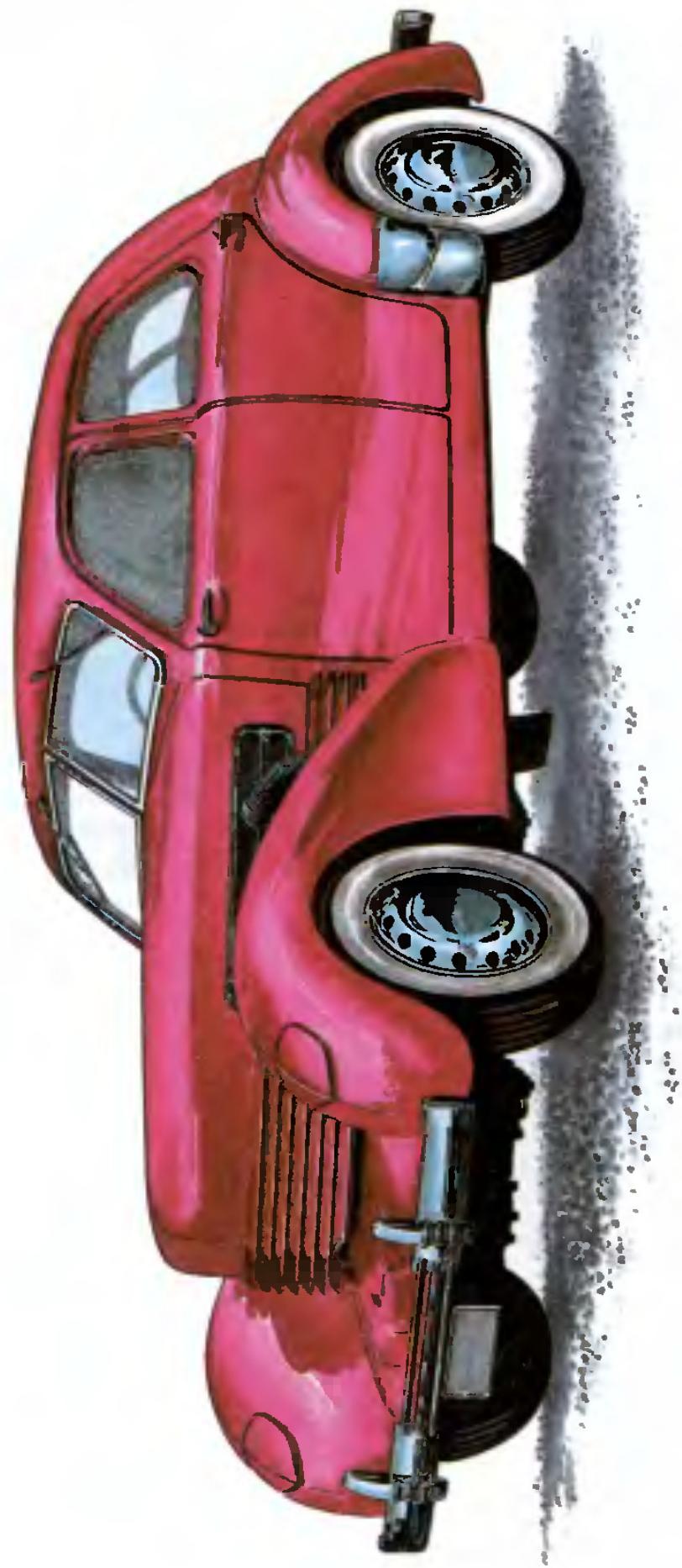
Изготовитель: Аубурн Аутомобил Ко., Аубурн,
Индиана, США

Эррет Лоббан Корд был коммерсантом в автомобильной технике с прогрессивным складом ума. Его идеалом был автомобиль с передним приводом.

После неудачи с первым типом Е 29, когда, вследствие слабой загрузки переднего моста, голливудским звездам пришлось ездить на Беверли-Хиллз задним ходом, в 1935 году появился тип 810.

Новый «Корд» происходил от типа Л 29. В передней части кузова располагался реберный радиатор, и поэтому модель в просторечии называли «холодильником на колесах». Новая ходовая часть имела переднюю ось с плечевым механизмом и размещенную перед ней коробку передач. Осевое расстояние составляло 3175 см. Двигатель «Ликоминг V-8» объемом 4,073 литров достигал мощности 91,9 кВт (125 л.с.) при 3500 об/мин. V-образный восьмицилиндровый двигатель имел SV распределение. Четырехступенчатая коробка передач имела электромагнитное устройство с предпозицией. Особенностью кузова, имевшего массу почти 2 тонны, были утопленные фары. Тормозная система и система управления были улучшены, что способствовало удобству во время движения. В стандартном исполнении дорожный автомобиль имел открытый кузов.

В 1936 году двигатель был оснащен компрессором Камминга и в этом состоянии достигал мощности 125 кВт (170 л.с.) при 4250 об/мин. Но это уже был новый тип «Корд-812». В глазах современников производящий экстравагантное впечатление автомобиль был не только лучше, но и дешевле, чего нельзя сказать о его несчастливом предшественнике «Л 29». Однако и ему тоже не очень улыбалось счастье. Во время подготовки к производству возникли трудности, поставки запоздали более чем на полгода, и торговые договора оказались сорванными. Всего было изготовлено 2300 экземпляров «холодильников». Е. Л. Корд, однако, ко всеобщему удивлению, прекратил их производство, а впоследствии закрыл и само предприятие. В 1938 году прекратилось производство и на заводах «Аубурн» и «Дюзенберг».



СС ЯГУАР-100

1937

Изготовитель: СС «Карс Лимитед», Ковентри, Англия

В 1924 году владельцу фирмы «СС Карс Лимитед», Уильяму Лионсону удалось найти двух выдающихся конструкторов двигателей из фирм «Хамбер» и «Бентли» – Уильяма Хайнезе и Гарри Уислэйк. Это наконец дало ему возможность укомплектовывать машины собственными двигателями.

Гарри Уислэйк, который считался одним из крупнейших специалистов по проектированию двигателей, был создателем автомобиля «Бентли». На двигатель «стандарт» он сконструировал новую головку блока цилиндров с верхним распределителем (OHV). Двигатель достигал мощности 73,5 кВт (10 л.с.) и стал основой нового типового ряда автомобилей «SS Ягуар». Производственная программа фирмы в это время включала лимузины и кабриолеты с двигателями объемом 1,5; 2,5; 3,5 литров, а также спортивные автомобили «SS Ягуар-100» с двигателями объемом 2,5–3,5 литров.

Одной из самых известных моделей, благодаря своим гоночным успехам, стал автомобиль «SS Ягуар 100/3,5». Это был первый автомобиль марки, скорость которого превышала 100 км/ч. Степень сжатия двигателя составляла 7,5, а потребность в топливе – 8 литров на 100 км. «SS Ягуар» хорошо зарекомендовал себя в гонках и соревнованиях. Австралиец Мак Эвой выиграл на нем «Гран-При» в Ремеже, а португалец Д'Оливейра – гонки Вилла Риал Интернасьона. Впоследствии автомобиль снискал себе лавры в известных европейских соревнованиях, таких, как «Альпийское ралли», «ралли «Монте-Карло» и RAC ралли.

Изображенный на иллюстрации тип – двухместный спортивный автомобиль классической концепции с шестицилиндровым двигателем объемом 2664 см³ и мощностью 75 кВт (102 л.с.) при 4600 об/мин. Два электрических насоса поставляли топливо в двойной карбюратор типа SU. Коробка передач имела четыре ступени. На прямоугольной раме крепились два жестких моста, которые были подвешены на продольных листовых рессорах и снабжены компенсационно-фрикционным механизмом. Колеса «Радж-Витворт» были зажаты центральными гайками. Мощные механические тормоза «Гирлинг» были способны значительно замедлить движение автомобиля на максимальной скорости 160 км/ч. Средняя потребность в топливе колебалась между 12 и 17 литрами на 100 км.

Всего было произведено в 1935–1940 годах 315 автомобилей «SS Ягуар-100». Из них 117 – с 3,5-литровым двигателем. Популярность этого самого успешного типа марки «Ягуар» не падает до сих пор. Фирма «Пантер» использует ее при продаже своей «реплики» уже с современным 12-литровым двигателем «Ягуар».



ЛАНЧА АПРИЛИА

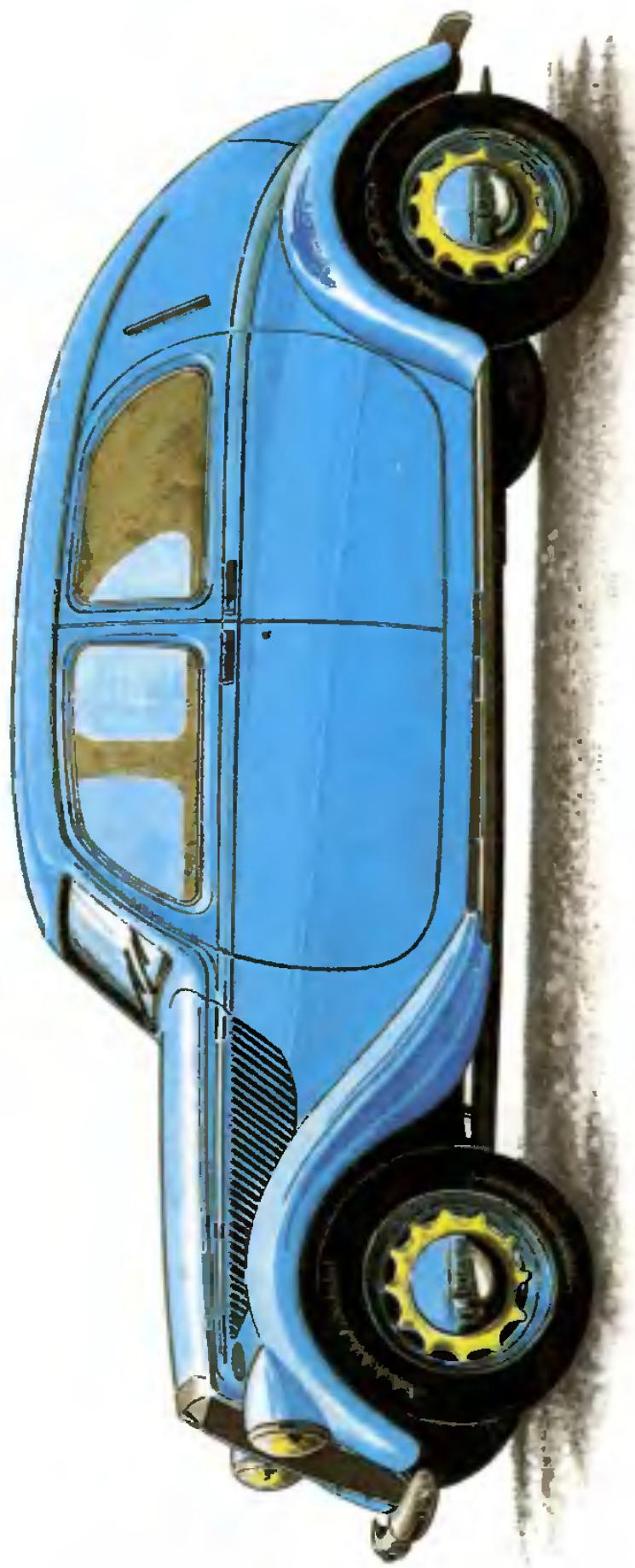
1937

Изготовитель: Фабрика Автомобили Ланча Чиа,
Турин, Италия

Автозавод «Ланча» всегда отличался тем, что вводил на своем производстве прогрессивные конструкторские элементы. Был ли это электрический стартер модели «тета», независимо подвешенные передние колеса модели «лямбда» или регулятор тормозной системы «суперйоле». Фирма не могла оставаться в стороне. Новая модель «Априлиа», представленная автомобильной общественности в 1937 году, не была исключением. Ее несущий аэродинамический кузов решал поставленную конструкторами задачу на снижение сопротивления воздуха, что дало бы возможность повысить скорость автомобиля. Хотя форма кузова и была предметом непрерывных дискуссий, он соответствовал нормам аэродинамики, и, исходя из аэродинамического коэффициента сопротивления C_x , равному для него 0,47, был наиболее удачно решенной моделью среди серийных автомобилей.

Руководствуясь успехом двигателя типа «лямбда», в «Априлии» был использован V-образный, с углом развала цилиндров 17° четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением, имеющий диаметр цилиндра 73 мм и ход поршня 83 мм. Его общий объем составлял 1351 см^3 . Блок двигателя и головка цилиндров были выполнены из легкого алюминиевого сплава. Двигатель «Априлии» достигал мощности в 34,5 кВт (47 л.с.). Передняя независимая подвеска была осуществлена за счет пружин и телескопических гидравлических амортизаторов. Задний мост был снабжен системой рычажных гидравлических амортизаторов. «Ланча Априлиа» стала первым в мире автомобилем, ходовая часть которого не имела ни одного «мажущегося» участка. Рулевые тяги были заключены в сайлентблоки, а передние телескопические амортизаторы смазывались автоматически. Оригинальным было решение четырехдверного несущего кузова. Чтобы облегчить посадку в машину и выход из нее, между дверями была убрана средняя стойка. Двери в этом случае, конечно, открывались друг против друга. Автомобиль развивал скорость 125 км/ч благодаря «быстрому» кузову фирмы «Пенин Фарина».

«Ланча Априлиа» стала одним из наиболее известных и популярных типов туринского автозавода. Всего было выпущено более чем 27000 автомобилей. На базе качественных ходовых частей испытывали свое искусство проектировщиков такие выдающиеся кузовные мастера, как Борсами, Бертоне, Загато, Касаро, Тауринг, Савро, Кастаньо и др.



МАЙБАХ ЦЕППЕЛИН

1937

Изготовитель: Майбах Моторенбау ГмБН,
Фридрихсафен, Германия

Сотрудник Даймлера и создатель первого «Мерседеса» Вильгельм Майбах имел богатый опыт в конструировании мощных автомобилей с многоцилиндровыми двигателями. После первых побед «мерседесов» в различных гонках известный французский финансист и автолюбитель Ротшильд будто бы хотел заманить Майбаха во Францию, имея целью построить самый большой и лучший автозавод в мире. Однако Майбах от приглашения отказался.

В 1909 году Майбах уехал во Фридрихсафен, городок на берегу Бодомского озера, где вместе со своим сыном Карлом основал собственное предприятие — «Майбах Моторенбау Лтд». Это была сестринская компания фирмы «Люфтшиффбау Цеппелин», чьи воздушные корабли получили признание во всех странах, где авиаторы занимались воздухоплаванием.

Первоначально Майбах намеревался производить только двигатели, предлагая их потом другим автозаводам. Этими двигателями снабжал свои автомобили, например, голландский «Спикер».

Первый собственный автомобиль Майбах построил в конце 1921 года. Это был тип W 3 с шестицилиндровым рядным двигателем мощностью 53 кВт (72 л.с.). Двухступенчатая планетарная коробка передач была разработана в сотрудничестве с фабрикой, производящей подшипники в Фридрихсафене. За типом W 3 последовал тип W 5. Его двигатель имел увеличенный объем и достигал мощности 88,3 кВт (120 л.с.).

Майбах конструировал исключительно люксовые автомобили, отличающиеся большими двигателями и специальными ходовыми частями. Кузова на свои автомобили он заказывал преимущественно в фирме «Каросserieфабрик Шполм». В 30-е годы Майбах создал один из самых крупных немецких автомобилей. Это был тип DS 8, известный под названием «Цеппелин». Его ходовые качества и удобства можно было сравнить разве что с изделиями «Роллс-Ройса». Двенадцатицилиндровый двигатель с объемом цилиндров 7977 см³ обладал мощностью 147 кВт (200 л.с.) при 3200 об/мин. Планетарная коробка передач «2F — Майбах» имела семь передач и управлялась рычагом на рулевой колонке.

Только одна ходовая часть «Цеппелина» в 1936 году стоила 27000 немецких марок. Цена же лимузина в целом достигала 34 тысяч марок.

Вильгельм Майбах, которому была присуждена степень почетного доктора наук, умер в Каннштадте в 1929 году. Фирма перешла в 1960 году к компании «Даймлер-Бенц».



БУГАТТИ-57 С

1938

Изготовитель: Автомобили Эттори Бугатти,
Молхейм, Франция

Последний автомобиль серийного производства фирмы — «Бугатти-57» был представлен на рынок в 1934 году. В его со-здании принимал активное участие Жан Бугатти. Тип 57 выпу-скался в различных версиях: 57 С, 57 S, 57 SC до 1940 года.

Первая модель типового ряда 57, известная как «нормал», имела 8-цилиндровый двигатель с объемом 3257 см³. В головке цилиндров были расположены два кулачковых вала. Мощность автомобиля составляла 100 кВт (135 л.с.) при 5000 об/мин передавалась на четырехступенчатую коробку передач при по-мощи однодискового сцепления. Зазор клапанов регулировался колпачками различной толщины на стеблях кла-панов. В технической документации было написано: «Регули-ровка клапанов производится редко, поэтому удобнее послать автомобиль в наши мастерские, где одновременно произвести очистку двигателя». Декарбонизация, однако, требовала ком-плексного демонтажа двигателя (головка цилиндра не была съемной), а потому ожидание ремонта для заказчика скраши-валось итальянским колоритом гостиницы «Отельри дю пюр сан», напитками собственного ликерного завода и посещением галереи произведений Рембрандта, принадлежащей младше-му брату Бугатти Этторе.

С 1938 года можно было приобрести тип 57 в более мощ-ной версии с компрессором. Благодаря нагнетателю, двига-тель модели «57 С» достигал мощности в 118 кВт (160 л.с.) при 5000 об/мин. Ходовая часть была выдержанна в традиционной молсгеймской манере — с жесткими мостами. Передняя ось имела квадратное сечение, была выполнена из цельного куска стали, а сквозь нее проходили продольно вложенные рессоры. Модели «57 С» уже имели двухдисковую тормозную систему. На шасси основного типа монтировались прекрасные кузова работы Гандоффи или Галтбьери.

В 1935 году появились последующие модели типового ряда 57 — дорожный спортивный автомобиль «Бугатти-57 J». От ос-новного он отличался укороченным размахом осей (2950 мм) и более мощным двигателем. Посредством повышения степе-ни сжатия до 8,5 и изменения формы клапанов была достигнута мощность 125 кВт (175 л.с.) при 5500 об/мин. Автомобиль до-стигал максимальной скорости в 200 км/ч. Модель «57 S», полу-чившая название «SurBaisse» (сжатый) была выставлена на Парижском автосалоне в 1936 году. Кузов делал Жан Бугатти. Примечательным было общее капотирование передних колес, часть которого при повороте вращалась вместе с колесами.

Самой красивой моделью Бугатти считался, однако, тип 57 SC «Атлантик», который, благодаря своему экзотическому ку-зову, стал одним из наиболее очаровательных автомобилей то-го времени.



ХОРХ-951 А

Изготовитель: Хорх Уэрк Аг, Цвикау, Германия

1938

Династию восьмицилиндровых автомобилей Хорха открыл тип 303, который был впервые представлен общественности на Берлинском автосалоне в 1926 году. В Германии это был первый серийно производимый автомобиль с восьмицилиндровым двигателем. Конструктором двигателя был ни кто иной, как Пауль Даймлер.

На базе этого двигателя объемом 3 литра были созданы последующие варианты с объемами двигателей, разнящихся на 0,5 л. Кроме того, возникла типовая программа с использованием шести двигателей на двух различных ходовых частях. Автозавод Хорха стал в 30-е годы предприятием, обладающим наибольшим опытом в производстве восьмицилиндровых двигателей. Всего их было выпущено более 30000 экземпляров.

В 1932 году возникла компания «Автоунион АГ». В этом концерне «Хорх» занимал место в верхнем люксовом классе с объемом двигателя более 3 литров. Изображенная на рисунке модель «951 А» — флагман производственной программы «Хорха» 1938 года.

Под алюминиевым капотом был расположен двигатель, тщательно отработанной и настолько простой конструкции, что казался изделием Бугатти. Двойной карбюратор «Солекс», бензонасос и бензопровод располагались с одной стороны, выхлопная система — с другой. Вентилятор крутил не ремень, а вал. Интересны были два распределительных вала, которые действовали непосредственно на клапаны. Их двигал вертикальный вал. Конструктивной особенностью были отлитые попарно цилиндры, с тем чтобы между ними не протекала охлаждающая жидкость. Такое техническое решение позволяло укоротить двигатель. Это удалось и благодаря малому диаметру цилиндров и длинному ходу. 8 цилиндров имели суммарный объем 4944 см³ и мощность двигателя 88,17 кВт (120 л.с.) при 3400 об/мин. Четырехступенчатая коробка передач имела 3 синхронизированные передачи. Отдельно следует сказать о массе этого автомобиля, которая была рекордной среди легковых моделей. Масса ходовой части составляла 1850 кг, а автомобиля в целом — 2650 кг.

Благодаря таким моделям, марка «Хорх» заслужила репутацию исключительной солидности, необыкновенной надежности и элегантности.



ПЕЖО-302

1938

Изготовитель: Общество «Автомобили Пежо»,
Сото-Монбельяр, Франция

Одно из последних семейных автомобильных предприятий – фирма «Пежо». Она обязана своей исключительной живучестью многим факторам. Налицо была особенная традиция – осмотрительная консервативность органично сочеталась с чутьем на конструктивные новинки. Вошла в поговорку надежность произведенных фирмой автомобилей. Качество «Пежо» обеспечило статус завода в Сошо в Монбельяре, краю, издавна славящемся своей часовой промышленностью.

Доверие к фирме стало причиной того, что на заводе можно было найти три поколения одной семьи, работающих рядом. Такие повторяющиеся имена, как Жан-Пьер I, II, III и т.д., напоминали королевские династии. Фирму часто упрекали за консерватизм, но анализ и подробный разбор преуспевания завода показал, что фирма приходила с новинкой всегда вовремя, т.е. тогда, когда благоприятно складывалась конъюнктура.

Так обстояло дело и в конце 30-х годов, когда «Пежо» приступил к разработке новых моделей по признакам их аэродинамических качеств. Передние фары, запущенные под маску радиатора, закрытые задние колеса, плавно закругленная задняя часть должны были снизить сопротивление воздуха, что повлекло бы за собой меньший расход топлива и увеличение максимальной скорости.

Самая слабая из моделей – двухдверный лимузин N 2 имел четырехцилиндровый двигатель объемом 1133 см³. При этом его масса не превышала 800 кг.

Тип N 3 представлял собой пятиместный «седан» с четырехцилиндровым двигателем OHV. Крутящий момент на заднюю ось переносился трехступенчатой коробкой передач.

Изображенная модель получила на Парижской выставке 1938 года титул «самый красивый автомобиль автосалона». Этот элегантный четырехместный лимузин имел четырехцилиндровый двигатель с водяным охлаждением, который с диаметром 83 мм и ходом поршня 99 мм имел общий объем 2142 см³. Автомобиль поставлялся с механической трехступенчатой коробкой передач либо, по желанию, с автоматической четырехступенчатой коробкой передач «котал». В исполнении «седан», автомобиль имел массу 1186 кг.

В истории автозавода нет моделей, которые фирма должна была исключить из производственной программы уже через несколько лет. Причиной тому не только известная всем надежность, но и стилистическое решение автомобиля, которое всегда несло в себе все признаки стабильности. Об этом свидетельствует модель «302», которая выпускалась в неизменном виде до 1949 года.



АЛЬФА РОМЕО 8 С-2900

1939

Изготовитель: Альфа Ромео Спа., Милан, Италия

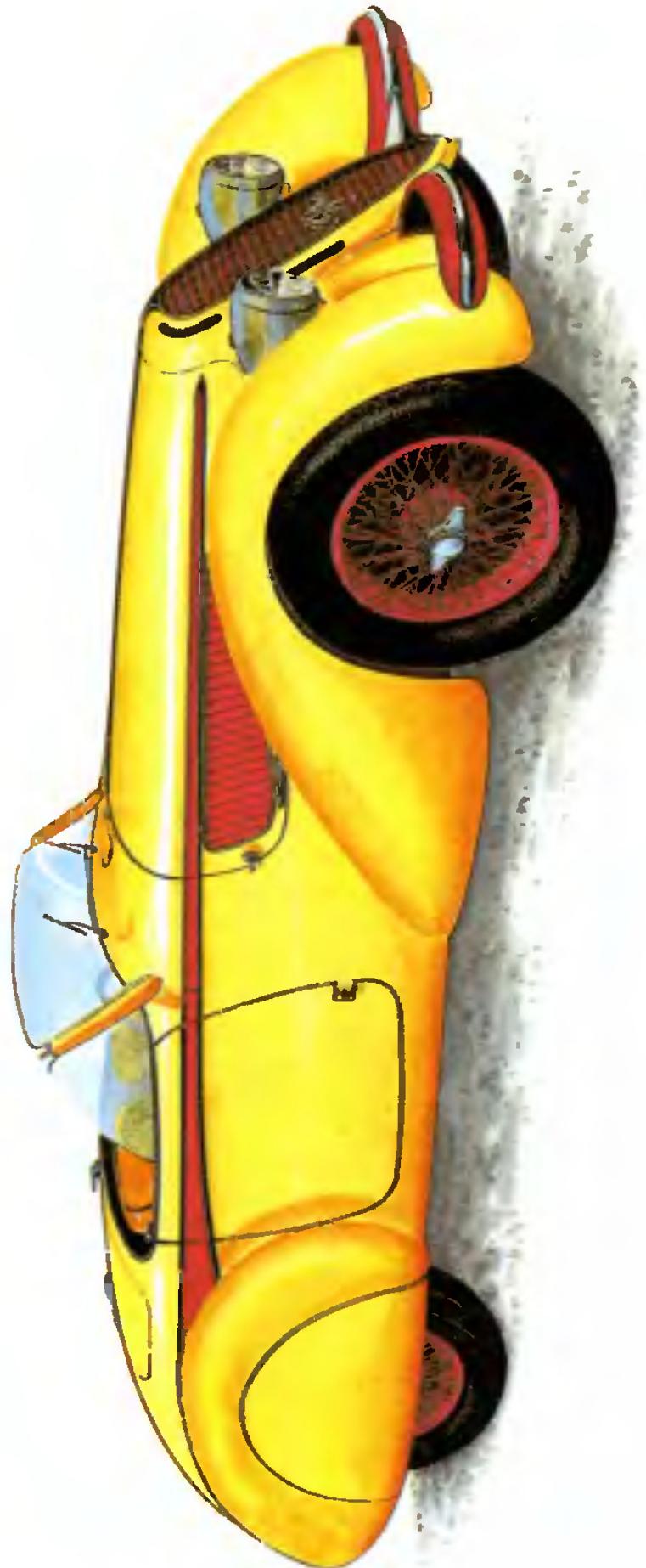
Несмотря на большой успех шестицилиндровой модели 1750, которая непрерывно выпускалась с 1934 года, фабрика «Альфа Ромео» вступила в 1931 год с новым автомобилем того же типового ряда. При сохранении размера цилиндров предыдущей модели, т.е. диаметр 65 мм и ход 88 мм, число цилиндров было увеличено до восьми, кроме того, двигатель с двойным распределительным валом и компрессором имел объем 2330 см³, достигал мощности в 103 кВт (140 л.с.) при 5400 об/мин. Двигатель складывался из двух блоков цилиндров и составного коленчатого вала из двух частей. Компрессор, динамо и распределительные валы приводились в движение зубчатой передачей.

Модель «8 С-2300 Монца» 1931 года характеризовалась повышенной мощностью двигателя – 12163 кВт (165 л.с.) при 6400 об/мин. Эластичный восьмицилиндровый двигатель с компрессором в гоночной версии поставлялся в комплекте со съемными крыльями и специальными фарами. Своим именем он был обязан победе Нуволари и Кампари в 10-часовых гонках «Гран-При Италии» в Монце. Его ходовая часть была классической для целого ряда спортивно-дорожных автомобилей, отличавшихся прежде всего в «Милье Миглеа» и в «24 часа Ле-Ман».

В 1932–1933 годах автомобили «Альфа Ромео» стали самыми успешными спортивными моделями, отодвинув с этой позиции марку «Бугатти». Выдающиеся гонщики Нуволари, Борласчини, Каррачиола, Хирон, Фаджиоли и другие победили в шести из восьми «Гран-При» и выиграли «Тарга Флорио», «Кора Асербо» и другие значительные состязания. В 1932 году они заняли три первых места на «Гран-При AGF» в Ремеже и на «Гран-При» Германии в Нюрнберге.

В 1937 году автозавод представил более мощную версию восьмицилиндрового типа – модель «8 С-2900». Увеличением объема двигателя до 2905 см³ удалось достичь мощности в 132,3 кВт (180 л.с.), что позволило достичь максимальной скорости – 200 км/ч. За время двухлетнего производства было выпущено 30 автомобилей.

Последующие модели, среди которых был наиболее известный тип 6 С-2500, сохранили характер спортивных дорожных автомобилей и сохраняют его до сих пор.



АДЛЕР «АВТОБАН»

1939

Изготовитель: Адлерверк Ворм Х. Клейер А.Г.,
Франкфурт-на-Майне, Германия

Фирма «Адлер» известна в автомобилестроении с 1902 года. Она дала о себе знать прогрессивным решением ходовой части и аэродинамичным кузовом.

В 1936 году «Адлер» представил на Берлинском автосалоне новое спортивное «купе», которое отличалось многими техническими новинками. Алюминиевый кузов аэродинамической формы был укреплен на трубчатых профилях, жестко соединенных с рамой. Двигатель был позаимствован из апробированной концепции 1,7-литрового двигателя «Триумф», который показал себя с лучшей стороны в автоспорте. Это был рядный четырехцилиндровый двигатель SV, объемом 1645 см³ и мощностью 33 кВт (45 л.с.) при 4000 об/мин.

После успеха в гонках «24 часа Ле-Ман» «Адлер» переориентировался на шестицилиндровый двигатель, и модель «Автобан» стала применима и для шоссейного движения. С объемом двигателя 2494 см³, который имел мощность 42,6 кВт при 3800 об/мин, автомобиль мог достичь скорости в 125 км/ч. В спортивной версии с двигателем мощностью 58,8 кВт (80 л.с.) модель легко достигала скорости в 150 км/ч. Клапанное распределение SV было безупречно до набора двигателем максимальных оборотов – 4200 об/мин. В отличие от других моделей «Адлера», автомобиль имел ведущую заднюю ось. Вероятно, утверждения «знатоков», что автомобиль имеет передний привод, исходили из того, что рычаг хода выступал над приборной панелью по аналогии с известными типами «Ситроен» и «ДКВ». Два, а позже три горизонтальных карбюратора с регистром от фирмы «Солекс» смогли удовлетвориться 17 литрами топлива на сто км, что для этого быстрого и большого автомобиля, массой 1310 кг, является умеренным потреблением.

Хорошим ходовым качествам способствовали обе разрезные оси. Передние колеса были подвешены на плечах рычажных амортизаторов и поперечных четвертьэллиптических рессорах. Само собой, имелись гидравлические компенсаторы гибких деформаций и гидравлические тормоза на всех четырех колесах.

Фирма представляла средний класс и не сумела войти в класс «великих», какими были «Хорх» или «Майбах». Скорее всего, это был не вопрос качества, просто модели ее были недостаточно дорогими.

Название «Автобан» модель получила по опытным и рекордным заездам на берлинском «Авусе», которые нераздельно были связаны с модой 30-х годов.



ФОЛЬКСВАГЕН

1940

Изготовитель: Фольксвагенверк ГтвН, Вольфсберг, Германия

Гениальный автомобильный конструктор Фердинанд Порше создал первоначальный тип «Фольксвагена» в годы экономического кризиса, точнее, в 1932 году. Конструктивные обоснования он продал тогда фирме «NSU», но одновременно один экземпляр с сопроводительным листом он отослал имперским властям. В ответном письме представители властей выразили пожелания к будущей модели — автомобиль должен был быть пятиместным, жесткой конструкции с воздушным охлаждением двигателя и мог бы совмещать отличные скоростные качества на шоссе со способностью стабильно двигаться по проселку. Особенное значение придавалось простоте конструкции, чтобы имелась возможность легко исправлять неисправности. Цена автомобиля не должна была превышать 1000 марок.

В 1936 году на автосалоне в Берлине Порше продемонстрировал два экспериментальных образца, обозначенные как тип 3. Представители автомобильной промышленности критиковали форму и общую концепцию как излишне дорогую. «Фольксваген» должен был стоить максимум 1000 марок, а Порше не смог сделать машину дешевле 1200. Поэтому он уехал в Детройт, чтобы изучить американский автомобильный рынок. Там он закупил обрабатывающие станки и автоматику на 50 миллионов марок.

26 мая 1938 года был заложен, наконец, фундамент нового завода. Первый камень в фундамент положил лично Адольф Гитлер. В 1939 году был собран первый серийный автомобиль, названный «KdF-wagen». Он имел четырехцилиндровый оппозитный двигатель с воздушным охлаждением объемом 985 см³, который достигал мощности в 17,5 кВт (24 л.с.) при 3000 об/мин. Вентилятор направлял охлажденный воздух на ребристые цилиндры. Масляный радиатор обеспечивал хорошие смазочные качества, так что автомобиль мог ездить со скоростью 100 км/ч. Коробка передач имела 4 передачи и была блокирована с дифференциалом. Рама автомобиля штамповалась из стали. Передняя ось складывалась из двух трубок, в которые были вложены торсионы. Наклоненные полуоси задних колес располагались на широких рычагах, соединенных с амортизаторами кольцевого сечения. Амортизацию обеспечивали спереди фрикционные, а сзади гидравлические рычажные амортизаторы. Цена на автомобиль была установлена в размере 990 марок.

Непрерывным успехом и количеством выпущенных экземпляров этот наиудачнейший немецкий автомобиль превзошел даже легендарную «Жестянку Лиззи» Форда. Несмотря на то, что «фольксваген» до сих пор выпускается в Мексике, его первые модели принадлежат к ветеранам.



АВТОМОБИЛИ И ИСТОРИЯ

1490 Леонардо да Винчи создал механическую машину с ручным приводом.

1545 Джеронимо Кардано, итальянский механик, изобрел всесторонне подвижный крестообразный шарнир (кардан).

1673 Кристиан Гюйгенс, голландский физик, сконструировал паровую поршневую машину (станок).

1769 Джеймс Уатт, шотландский механик, получил патент на паровую машину с конденсатором.

Николас Джозеф Куньо, французский военный инженер, создал трехколесную паровую машину, которая двигалась вперед со скоростью 4,5 км/ч.

1806 Исаак де Риваз, швейцарский майор, сконструировал самодвижущуюся машину со взрывным двигателем и электрическим зажиганием.

1841 Жозеф Уитворт, английский механик, разработал единую систему нарезки.

1844 Чарльз Гудьир, американский химик, осуществил вулканизацию сырого каучука.

1845 Уильям Томпсон,edinбургский торговец, придумал и запатентовал пневматику.

1859 Р. Дж. Планте, французский физик, изобрел свинцовый аккумулятор.

1860 Жан Жозеф Этьен Ленуар, французский официант, сделал газовый двигатель с зажиганием.

1866 Вернер Сименс, немецкий электротехник, придумал динамо.

1875 Зигфрид Маркус собрал автомобиль с бензиновым двигателем и электромагнитическим зажиганием.

1876 Николаус Август Отто, кельнский торговец, продал патент на двухтактный газовый двигатель.

1885 Карл Бенц выпустил трехколесный автомобиль.

Готлиб Даймлер сконструировал первый в мире мотоцикл.

1886 Даймлер продемонстрировал свою первую четырехколесную машину.

1887 Бенц создал зажигание для двигателей низкого давления.

1888 Джон Бойд Данлоп, ирландский ветеринар, получил патент на пневматические шины для велосипеда.

1893 Вильгельм Майбах, немецкий конструктор, и Донат Банки, венгерский изобретатель, создали независимо друг от друга поплавковый карбюратор.

1895 В Европе (Париж – Бордо – Париж) и в Америке (Чикаго – Вокуган – Чикаго) стартовали первые автомобильные гонки.

Был основан автомобильный клуб во Франции.

1896 Ф. У. Ланкастер создал первую английскую машину.

Француз Эдуард Мишлен применил съемные пневматические шины.

1897 Рудольф Дизель продемонстрировал общественности свой двигатель с воспламенением от сжатия.

1898 Первая автосалон в Париже.

1899 Бельгиец Камиль Джонаци впервые преодолел рубеж скорости 100 км/ч на электромобиле Джеймса Контента.

1900 Был создан прототип первого «Мерседеса», который уже имел все признаки сегодняшнего автомобиля.

1901 Г. Хонольд получил патент на принцип компрессорного наполнения двигателя.

1903 Первый полет американских пионеров авиации, братьев Райт.

1904 В Англии возник дамский автоклуб.

1905 Окончилась эра машин, относящихся к категории «Антик».

1906 Первый «Гран-При» Франции.

1907 Состоялась первое ралли «Пекин – Париж».

1908 Был основан самый крупный автомобильный концерн «Дженерал Моторс Корпорейшн».

1910 Был введен налог на автомобили в Англии.

Созданы первые серийные автомобили с тормозами на всех колесах.

1911 Созданы первые серийные автомобили «Кадиллак» с электрическим стартером.

1916 Ежегодный выпуск автомобилей в Америке превзошел 1000000 экземпляров.

1918 Кончилась эра машин, принадлежащих к категории «Ветеран».

1919 Началась эра автомобилей, принадлежащих категории «Винтидж».

1921 На американских автомобилях стали устанавливать гидравлические тормоза.

1922 Расширилось применение пневматических шин низкого давления.

1923 Повсеместно стали употребляться тормоза для всех четырех колес.

1924 Генри Форд стал кандидатом на пост президента США.

1926 Фирмы «Даймлер» и «Бенц» объединились в акционерное общество «Даймлер Бенц АГ».

1927 Было введено октановое число бензина.

В Америке появилось первое радио для автомобиля.

1929 «Черная пятница» на нью-йоркской бирже и начало экономического кризиса.

1930 Началась эра автомобилей, принадлежащих классу «Пост Винтиджи».

1931 Первый двухтактный «DKW»-автомобиль с передним приводом.

1932 Пневматические шины низкого давления вытеснили аэростатные шины.

1933 Начались воплощающиеся принципы аэродинамики на серийных моделях.

1935 Сэр Мальcolm Кемпбелл поставил мировой рекорд скорости 485,175 км/ч.

1936 Выпущен первый личный автомобиль «Мерседес» с форсированным двигателем внутреннего сгорания.

1938 Был положен первый камень в фундамент завода Фольксваген.

1939 Каждая вторая американская семья имеет автомобиль.

1940 Окончилась эра автомобилей, принадлежащих к категории «классические автомобили».

Справочное издание

Малая энциклопедия

Старинные автомобили: 1885–1940.

Руководитель проекта *Виктор Лясковский*
Ответственные за выпуск
Артур Рабинов и Ирина Болотова



Подписано в печать 12 05 95 Формат 84 x 108 I/32 Бумага офсетная
Печать офсетная Гарнитура журнально-рубленая Усл.печ.л. 7,0
Уч.-изд.л. 14,0 Тираж 13 000 экз

000 „ЛИЛЬТ“
220050, г. Минск, ул. Кирова, 3,
тел./факс/ 0172/264272