

"ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2017 ГОД

Александр Иванович Бажанов, член-корреспондент Российской и Международной инженерных академий

В марте 2017 г. в выставочном центре "Сокольники" прошла XXVI Выставка старинных автомобилей и антиквариата "Олдтаймер-Галерея". На этот раз главным событием выставки стала экспозиция "Первые моторы России", посвященная 110-летию Собственного Его Императорского Величества гаража.

В выставочном зале, оформленном в стиле международных автомобильных салонов начала прошлого века, размещены автомобили и мотоциклы "царской коллекции", выпущенные до 1917 года и привезённые со всего мира. Сто лет назад последний русский царь владел самым многочисленным автопарком среди европейских монархов, по обыкновению тех лет называл свои автомобили "моторами" и всячески содействовал "моторизации" страны.

Не все автомобили-патриархи сумели пережить безумный и жестокий XX век, однако, войнам, революциям и пожарам назло, посетители выставки смогли увидеть давно не существующие автомобили Пузырёва и электрокэбы Романова, омнибусы "Дукс" и грузовики "Лесснер", спорткары кузовной фабрики Ильина и лимузины фирмы Ивана Брейтигама - на выставке была представлена уникальная коллекция из шестидесяти работ знаменитого художника и дизайнера Александра Николаевича Захарова, посвящённых романтической эпохе начала автомобилизма в России.

От тех времён мало что сохранилось - "наследие царского режима" у нас не берегли, поэтому каждая реликвия той блистательной эпохи имеет огромную историческую ценность. В витринах демонстрировались ранее не публиковавшиеся рисунки и документы, призовые кубки Императорских гонок, костюмы пионеров моторизации, карты автодорог, автомобильные игрушки, таблички исчезнувших заводов и накатные эмблемы - орлы со спилёнными коронами. На стенах - более ста редчайших фотографий, запечатлевших последнее десятилетие Российской Империи, сделанные придворными фотоаппаратами и членами царской семьи, в которой почти у каждого был фотоаппарат. Всё это былое величие создало атмосферу дореволюционной автомобильной России, позволило проникнуться реалиями безвозвратно ушедшей эпохи.

И, как всегда, традиционно, на выставке были представлены работы реставрационных мастерских и коллекционных бюро, клубов любителей автостарины и частных коллекционеров. Для них был отведён отдельный зал, в котором свой 90-летний юбилей отпраздновала компания Volvo, представив настоящие жемчужины шведской марки: P1800, Amazon, 244 и 960 Royal.

Воспользуемся ситуацией и неспеша пройдемся по залу с "царскими моторами".

Яковлев и Фрезе (Россия, 1896 год)

Первый российский автомобиль, построенный в 1896 году в Санкт-Петербурге и впервые продемонстрированный публике на XVI Всероссийской промышленной и художественной выставке в



Нижегородом летом того же года. В современной историографии именуется как "автомобиль Яковлева и Фрезе", так как построен в цехах экипажной фабрики Петра Александровича Фрезе с использованием двигателя, сконструированного и изготовленного на заводе Евгения Александровича Яковлева.

Одна из легенд о знакомстве Яковлева и Фрезе гласит, что оно состоялось на Всемирной выставке в Чикаго в 1893 году, где оба видели экспонировавшийся там "Бенц" модели "Виктория". Вероятнее всего, что именно он послужил образцом для создания первого русского автомобиля.

19 июля 1896 года на выставке в Нижнем Новгороде первый российский "самодвижущийся экипаж" демонстрировался в действии Николаю II и императрице Александре Фёдоровне. Путешественник Леонид Владимирович Колотилов, приехавший на выставку в Нижний Новгород из Санкт-Петербурга на велосипеде, оказался свидетелем этого показа и описал его в своей книге: "Во время пребывания Их Императорских Величеств на Всероссийской Выставке в Нижнем Новгороде, Его Императорское Величество Государь Император изволил обратить внимание на этот экипаж и г. министр финансов ст. секр. С. Ю. Витте доложил Государю, что это первый механический экипаж, построенный в



России. Его Императорскому Величеству благоудно было видеть его в действии. Тотчас-же владелец и фабрикант его г. Фрезе, проехал перед Их Императорскими Величествами, окруженными многочисленной свитой".

Дальнейшая судьба первого российского "самодвижущегося экипажа" неизвестна. На выставке представлена реплика автомобиля Яковлева и Фрезе, изготовленная реставраторами музея газеты "Авто-Ревю".

Stoewer Der grosse Motorwagen (Германия, 1899 год)

Автомобили под маркой Stoewer выпускались с 1899 по 1943 год в немецком городе Штеттин. Сегодня он является польским и называется Щецин. История предприятия Gebruder Stoewer, в переводе "Братья Штевер", типична для тех лет: сначала швейные и пишущие машинки, затем велосипеды, а потом и автомобили - легковые модели и грузовики. Название марки в нашей стране произносили по-разному - то "Стевер", то "Штевер".



Представители завода Gebruder Stoewer часто менялись. В 1905 году грузовики Stoewer предлагал петербургский торговый дом "Победа", затем представительство перешло к товариществу Т.И. Гаген, располагавшему отделениями в Санкт-Петербурге, Москве, Варшаве, Киеве и Одессе. Реклама 1912 года утверждала, что интересы марки в России представляет Санкт-Петербургское автомобильное товарищество.

К началу Первой мировой войны сеть представителей фирмы Stoewer была чуть ли не самой обширной и охватила многие города России: Санкт-Петербург, Москву, Ригу, Тифлис, Киев, Воронеж, Варшаву, Выборг, Лодзь, Одессу, Полтаву, Самару, Ярославль, Симферополь и Сочи. Реклама утверждала, что автомобили Stoewer "отличаются наивысшей простотой конструкции, внутренней точностью, долговечностью, высоким достоинством, изящным стилем выполнения, экономичностью в употреблении".

На выставке представлен экземпляр самой первой модели фирмы, название которой звучит как Der grosse Motorwagen или в переводе - "большой моторный экипаж".

De Dion-Bouton Model Z (Франция, 1905 год)

Французская фирма De Dion-Bouton была основана в 1883 году маркизом Де Дионом, механиком Жоржем Бутоном и инженером Шарлем-Арманом Трепарду под названием De Dion-Bouton et Trepardoux. Маркиз выступал в роли финансиста, Бутон работал сборщиком и технологом, а в лице Трепарду было представлено конструкторское бюро. Производство транспортных средств началось с паровых автомобилей, один из которых принял участие в первой в мире гонке Париж - Руан в 1894 году и даже пришел первым к финишу. Но он был дисквалифицирован судьями, и поэтому главный приз достался "Пежо" с бензиновым мотором.

Возможно по этой причине в 1895 году Де Дион и Бутон приняли решение заниматься только бензиновыми двигателями, а не-



согласный с ними Трепарду покинул фирму, название которой сократилось до De Dion-Bouton. Настоящим успехом в новом направлении стал одноцилиндровый мотор, ставший силовым агрегатом для первых моделей множества автопроизводителей, таких как немецкий Cudell, французские Delage, Peugeot, Renault и других. Легкие колясочки De Dion-Bouton, в которых пассажиры сидели напротив друг друга или vis-a-vis, стали самыми массовыми на рубеже веков: всего в 1899-1902 годах их сделали почти три тысячи экземпляров.

В дореволюционной России эту марку в обиходе называли "Дион-Бутон", и в самом начале XX века она являлась самой распространенной в Санкт-Петербурге. "Каждый проходивший по Невскому видел четырехместные коляски Дион-Бутон, то и дело мелькающие взад и вперед, пропагандируя идею механического передвижения". Так писал журнал "Автомобиль" в №3 за 1903 год. К тому времени фирма уже завоевала любовь российских "мотористов" своими трициклами, популярность которых пришла к самому концу XIX века, а также легкими колясочками с расположенным сзади двигателем. Марку De Dion-Bouton в Санкт-Петербурге представлял экипажный фабрикант Петр Александрович Фрезе, а в Одессе - барон Александр Александрович Рено. Позже представительство на юге перешло к Павлу Федоровичу Фаатцу.

Новейшим типом 1903 года стал De Dion-Bouton классической компоновки с расположенным спереди двигателем и кузовом типа "тонно": пассажиры в нем попадали на свои места через дверцу в задней стенке кузова. Именно такой автомобиль с одноцилиндровым двигателем мощностью 8 л.с. представлен на выставке.



Mercedes Simplex 28/32PS (Германия, 1905 год)



Название Mercedes появилось в 1902 году для обозначения легковой продукции Daimler Motoren Gesellschaft, именованной до того маркой Daimler - фамилией основателя фирмы Готлиба Даймлера. Вплоть до появления в 1926 году объединенной марки Mercedes-Benz имя Daimler продолжало использоваться на грузовиках и автобусах, а также для названия совместных предприятий: австрийского Austro-Daimler, британского Milnes-Daimler, итальянского De Luca-Daimler, российского "Лесснер-Даймлер" и других.

Первые поставки в Россию продукции Daimler Motoren Gesellschaft относятся к 1890 году - это были стационарные двигатели внутреннего сгорания и пожарные насосы. Первый автомобиль марки Daimler официально поставили в Россию в 1898 году, а в 1902-1904 годах производство двигателей внутреннего сгорания, легковых автомобилей Mercedes и грузовиков Daimler было налажено в Санкт-Петербурге на заводе Лесснера, который также выполнял и функции торгового представителя немецкого предприятия. Лицензионный выпуск "Даймлеров" и "Мерседесов" продолжался до 1909 года.

В 1910 году компания Daimler Motoren Gesellschaft открыла в Москве собственное отделение, отдав ему в подчинение всех российских торговых агентов. Отделение разместилось по адресу: Неглинный проезд, 17 - напротив здания Государственного банка. Здание конторы в стиле модерн спроектировал известный архитектор Вячеслав Олтаржевский. С открытием собственного отделения увеличились поставки в Россию. Если в 1908 году в нашу страну отправился только один автомобиль, то в следующем их уже девять, в 1910 году - 31, в 1911 году - 105, в 1912 году - 134, в 1913 году - 107 и за неполный 1914-й - 79. По этому показателю Россия оказалась в экспортных лидерах наряду с Великобританией, Австро-Венгрией и всей Южной Америкой.



С началом Первой мировой войны представительство Daimler Motoren Gesellschaft закрыли, а принадлежавшее ему имущество изыяли: "Мерседесы" были отправлены на службу в Русскую Императорскую армию.

На выставке представлен Mercedes Simplex модели 28/32PS, которая выпускалась с 1901 по 1905 год. Число цилиндров - четыре, мощность - 32 л.с., рабочий объем - 5315 см³, скорость - около 60 км/ч.

Berliet 40HP (Франция, 1906 год)

Автомобильная марка Berliet - фамилия отца-основателя предприятия Мариуса Берлие, представителя династии ткацких фабрикантов из Лиона, который в конце XIX века увлекся автомобилями и основал собственное предприятие по их выпуску. Модельный ряд "Берлие" был очень обширным: несколько типов легковых автомобилей, грузовики, автобусы и специализированная техника.

В России о марке "Берлие" впервые подробно написал журнал "Автомобиль" в 1907 году. На следующий год появился и первый российский представитель - им стал московский торговый дом "Георгий Жемличка и К", расположенный в Столешниковом переулке, дом 5. Жемличка был хорошо известен спортивной и технической Москве как велогонщик и торговец велосипедами, а позже мотоциклами и автомобилями. Как и многие торговцы, Георгий Жемличка поначалу являлся представителем нескольких марок, но в 1908 году сделал ставку только на "Берлие".

Хорошая репутация, активная реклама и победы в гонках быстро сделали "Берлие" самым популярным автомобилем в Москве - к 1914 году французская марка стала лидером по числу машин, опередив немецкие "Бенцы", "Мерседесы" и "Опели". Об автомобилях Berliet российские журналисты писали исключительно в восторженных тонах: *"В одной и той же машине соединены такие трудно совместимые качества, как недорогая цена и бесспорная прочность вместе с большой скоростью"*.

В Санкт-Петербурге автомобилями "Берлие" торговало товарищество "Политехник", расположенное по адресу Троицкая улица, дом 13, но такого успеха как Жемличка, оно не достигло. Еще одно представительство Berliet было в Одессе и называлось "Рено-Палас" по фамилии барона Александра Александровича Рено.

Автомобили "Берлие" присутствовали и в списках Собственного Его Величества гаража - в 1911-1912 годах закупили четыре грузовика этой марки для хозяйственных нужд императорского двора.



На выставке представлен Berliet 40HP с четырехцилиндровым мотором мощностью 40 л.с. и кузовом типа "лимузин", изготовленный в 1906 году.



Вуик Модел F (США, 1908 год)

Вуик Моутор Сомпану ведёт отсчет своей истории с 19 мая 1903 года, когда Дэвид Данбар Бьюик официально зарегистрировал компанию по производству автомобилей в городке Флинт, штат Мичиган. Первые модели обозначались буквами алфавита, но не по порядку, а начиная с В, потом последовали С, F и G. Таким образом, модель F стала третьей по счёту.

Модель F производилась с 1906 по 1910 год - за это время выпустили 3465 автомобилей. Конструкция Вуик Модел F принципиально не отличалась от предыдущих моделей: двухцилиндровый горизонтальный оппозитный мотор мощностью 22 л.с. и объемом 2610 см³, расположенный под сиденьем водителя, сцепление конического типа, планетарная коробка скоростей с двумя передачами и цепной привод на задние колеса. Скорость автомобиля составляла от 50 до 60 км/ч. Руль на всех "Бьюиках" до 1914 года располагался с правой стороны. Стоимость Вуик Модел F в 1908 году составляла \$1250.



Наличие планетарной коробки передач определило особый порядок управления, отличающийся от классической трансмиссии со сцеплением и механической коробкой передач. У модели F было четыре педали: педаль акселератора, парковочный тормоз на задние колёса, педаль включения низшей передачи, педаль включения заднего хода. Ещё один тормоз, так называемый "трансмиссионный", приводился длинным рычагом, расположенным на правой стороне кузова, и останавливал автомобиль путём обжатия лентами барабана на трансмиссионном валу. Этим тормозом водитель обычно пользовался при езде. Педаль акселератора дублировала "ручной газ" - один из двух рычажков на руле. Второй рычажок регулировал установку опережения зажигания - момент ранней или поздней искры.

В России до революции автомобили марки Вуик не получили широкого распространения - в Москве и Петербурге числилось по несколько машин. До революции и в раннее советское время существовало несколько вариантов написания марки на русском языке: "Буик", "Бьюик", "Бюик", но в итоге прижился вариант "Бьюик".


Делонау-Бельвилль 40HP (Франция, 1905 год)

В России название этой французской марки писали по-разному: "Делонэ-Бельвилль", "Делоне-Бельвилль", "Делане-Бельвилль" и даже слитно как "Делонебельвилль". Акционерное общество S.A. des Automobiles Delaunay-Belleville было основано в 1903 году в парижском пригороде Сен-Дени, но еще задолго до начала производства автомобилей это имя сделалось известным всему миру: предприятие изготавливало паровые котлы для боевых кораблей, состоящих на вооружении у разных стран, включая и Российский Императорский флот. Так, 24 горизонтально-водотрубных котла "системы Бельвиля" выработывали пар для двух трёхцилиндровых паровых машин тройного расширения, приводивших в движение императорскую яхту "Штандарт". Котлы делались не только для кораблей, но и для паровозов, а заработанная в этом деле отменная репутация стала самым главным начальным капиталом новой автомобильной марки Delaunay-Belleville.

Первые автомобили "Делоне-Бельвилль" были продемонстрированы в 1904 году на выставке в Париже. Уже на первых моделях появился фирменный стиль - радиатор круглой формы, оставшийся неизменным до Первой мировой войны и напоминающий об основной продукции.

В 1906 году один "Делоне-Бельвилль" приобрели для Николая II, а всего же в Собственном Его Императорского Величества гараже за все время его существования побывало восемь автомобилей Delaunay-Belleville. Кроме Николая II этой французской марке отдавали предпочтение великие князья Михаил Александрович, Александр Михайлович, Борис Владимирович и Сергей Михайлович. Из мировых правителей на Delaunay-Belleville ездили американский президент Теодор Рузвельт, президент Франции Пуанкаре, король Дании Фредерик VIII, греческий король Георг I, британский король Эдуард VII, австрийский эрцгерцог Франц-Фердинанд.

Любовь русского царя сделала Delaunay-Belleville самой русской из всех французских марок. В те годы такая репутация дорогого стоила: Российская Империя числилась не только главным союзником Французской республики, но и основным кредитором, а французские рантье свято верили, что в мире нет ничего надежнее золотого рубля и облигаций русского займа. Падение монархии в 1917 году эхом отозвалось в Сен-Дени, превратив процветающее предприятие в рядового автопроизводителя, прекратившего свое существование в 1948 году.

На выставке представлен Delaunay-Belleville 1909 года выпуска с двигателем мощностью 40 л.с., аналогичный тому, которым пользовался Николай II. 

(Продолжение следует.)

