

# "ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2017 ГОД

**Александр Иванович Бажанов**, академик Международной инженерной академии

(Продолжение. Начало в № 2 - 2017)

## **Le Zebre Type A (Франция, 1910 год)**

Le Zebre - марка французских малолитражных автомобилей, существовавшая с 1909 по 1931 год. Основали марку Жюль Соломон и Жорж Ришар благодаря финансовой помощи Жака Бизе - сына известного композитора Жоржа Бизе. Заводские цеха Societe anonyme des automobiles Le Zebre располагались в парижском пригороде Пюто.

Автором первой модели Type A был Жюль Соломон. Машина получилась компактных размеров - её колесная база равнялась 1800 мм, одноцилиндровый мотор объемом 600 см<sup>3</sup> развивал 5 л.с., а цена составляла всего 3000 франков. Оба компаньона - Соломон и Ришар решили не давать автомобилю свои имена, тем более, что марка Georges Richard уже существовала, и назвали марку Le Zebre.



За свою историю фирма представила шесть моделей. Следом за Type A в 1912 году последовал Type B, и так до литеры E, после которой в 1924 году появился сразу Type Z, ставший последней моделью "Зебры". Производство не прекращалось даже во время Первой мировой войны, так как французское военное министерство заказывало для армии и малолитражные автомобили.

В дореволюционной России у марки Le Zebre не было своего торгового представителя, но один такой автомобиль числился в списках автовладельцев с 1911 по 1913 год. Обладателем "Зебры" являлся некий Арман Францевич Азибер, проживавший на Старо-Петергофском проспекте, 44, но и он в 1913 году продал машину своему соседу Эрнесту Генриховичу Унгебауну. Возможно, Азибер привез "Зебру" из Франции или приобрёл при посредничестве какой-либо технической конторы по продаже подержанных машин. Дальнейшая судьба автомобиля неизвестна.



## **Phanomobil 4/9PS (Германия, 1911 год)**

Необычная трехколесная конструкция автомобиля с мотором на переднем управляемом колесе - одна из попыток создать простое и доступное транспортное средство. Название Phanomobil произошло от предприятия Phänomen Werke Gustav Hiller AG, основанного Густавом Хиллером в 1888 году и существовавшего первые годы под различными вывесками. Первой продукцией под маркой Phänomen стали велосипеды, за ними последовали мотоциклы, а потом и автомобили, продававшиеся под маркой Phanomobil.



Первые "Феномобили" появились в 1907 году и были двухцилиндровыми. Мощность мотора первоначально составляла всего 6 л.с., но затем увеличилась до девяти. В 1912 году начала выпускаться и модель с четырехцилиндровым мотором мощностью 12 л.с., которую с различными изменениями выпускали до 1927 г. Несмотря на нелепый вид, "Феномобили" могли развивать скорость до 50..60 км/ч, что по тем временам считалось хорошим показателем.

В России "Феномобилями" торговала техническая контора Л.Я. Выгодского, расположенная в Санкт-Петербурге на Александринской площади, дом 9. "Самые экономные, как по цене, так и по содержанию автомобили. Последняя новинка автомобильной техники" - так утверждала реклама Выгодского. На складе конторы всегда находились в наличии несколько "Феномобилей", которые, впрочем, не получили в нашей стране широкого распространения - в 1913 году из 2036 частных автомобилей в Санкт-Петербурге насчитывалось только пять марки Phanomobil. Самым известным в городе стал развозной фургончик газеты "Речь", часто мелькавший на улицах столицы и в журнальной рекламе.



### "Русско-Балтийский" тип К 12/20 (Россия, 1911 год)

Русско-Балтийский вагонный завод (РБВЗ) в Риге являлся крупнейшим производителем автомобилей в дореволюционной России. Кроме автомобилей завод также выпускал железнодорожные вагоны, стационарные двигатели внутреннего сгорания, обозный транспорт, сельскохозяйственную технику и аэропланы. РБВЗ был основан в 1869 году как сборочный филиал немецко-бельгийского завода Van der Zypen und Charlier и поначалу занимался сборкой вагонов, получая детали и части из-за границы. В 1875 году РБВЗ начал самостоятельный выпуск вагонов, качество которых оказалось настолько высоким, что завод дважды, в 1882 и 1896 годах, удостоился права изображать на своей продукции государственный герб России.



Автомобильный отдел РБВЗ начал свою деятельность в 1909 году, когда был собран первый "Русско-Балтийский", разработанный швейцарским инженером Жюльеном Поттера, специально приглашенным в Ригу для организации производства автомобилей. Жюльен Поттера создал две модели - тип С и тип К.

Первый - тип С - станет самым массовым и "долгоиграющим", его будут собирать и при советской власти. "Русско-Балтийский" тип К представлял собой компактный автомобиль с двигателем небольшой мощности - за все время производства модели она составляла от 16 до 24 л.с., а также невысокой налоговой ставкой. Сумма ежегодного транспортного налога для типа К составляла 27 рублей, а для типа С - 54 рубля, исходя из "налоговых сил", высчитываемых по специальной таблице, по соотношению диаметра цилиндра и хода поршня. В 1913 году тип К с кузовом дубль-фаэтон типа "торпедо" стоил 5500 рублей.

Большинство "Руссо-Балтов" отправлялись на службу в армию, в том числе и небольшие тип К. Отечественные автомобили пользовались популярностью в Санкт-Петербурге и провинциальных городах, а вот в Москве не было ни одного "Русско-Балтийского" в частном пользовании. Два "Руссо-Балта" находились в Собственном Его Величества гараже, но числились по разряду свитских, а не императорских автомобилей.

Единственный сохранившийся легковой "Русско-Балтийский" является экземпляром тип К 12/20, выпущенным в 1911 году. Автомобиль приобрела Офицерская воздухоплавательная школа в Гатчине, сформированная в 1910 году для обучения офицеров летному делу.



### Baby (Франция, 1912 год)

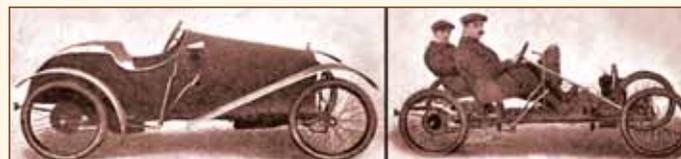
Братья Анри и Акилле Фурнье начали заниматься производством автомобилей в 1909 году, представив небольшую двухместную модель легкого типа. Журнал "Автомобиль" в 1911 г. писал о модели Baby, что это "нечто среднее между мотоциклеткой и автомобилем". Такие машины, массой не более 750 английских фунтов (337 кг) и с мотором объемом не более 70 кубическим дюймам (1147 см<sup>3</sup>), в те времена назывались термином *cyclecar*. В России их называли словами "циклекар" или "сайкль-кар".

Модель "Бэйби" представляла из себя типичный "сайкль-кар" - комплектовалась одноцилиндровым мотором мощностью 8 л.с., а её трансмиссия была фрикционного типа: передаточное отношение менялось путем перемещения одного из двух перпендикулярных дисков.

Водитель и пассажир сидели рядом, но с небольшим смещением пассажира назад. Легкий кузов открытого типа обходился без дверей: чтобы сесть в "Бэйби" достаточно было перешагнуть через борт.

В дореволюционной России у фирмы Fournier не было собственного представителя, но в журналах печаталась реклама модели Baby с указанием адреса французского агента. Рекламный слоган гласил, что автомобиль "вне конкуренции в отношении цены, конструкции, легкости, экономности, силы". Также в рекламе указывалось, что "требуются агенты-концессионеры для всей России", но торговать "сайкль-карами" так никто и не решился.

Экземпляр "Бэйби", представленный на выставке, попал в Россию еще до революции. К сожалению, от автомобиля сохранилось только шасси без мотора, а его история неизвестна, поэтому приводим фотографии внешнего вида автомобиля "Бэйби" того времени и размещение водителя и пассажира в "салоне".



### Benz 18/24PS (Германия, 1912 год)

До появления объединенной марки Mercedes-Benz в 1926 году, Mercedes и Benz существовали отдельно и конкурировали друг с другом. Первый автомобиль Benz появился в 1886 году и являлся одновременно еще и первым в мире автомобилем с двигателем внутреннего сгорания, появление которого официально закреплено патентом на имя Карла Бенца. В 1894 году "Бенц" стал первым автомобилем, появившимся в России, а всего в 1894-1897 годах фирма поставила в нашу страну 19 машин, отправленных в Москву, Петербург, Одессу, Николаев и Варшаву.

В дореволюционной России марка Benz быстро стала одной из самых распространенных. В 1913 году в Санкт-Петербурге из 2036 частных автомобилей 201 были марки Benz. Россия в те годы занимала второе место в экспортной строке фирмы после Южной Америки: в 1912-1913 годах в нашу страну отправили 304 автомобиля Benz.

Фирма была одной из немногих, кто предпочитал работать в России без посредников в виде технических контор и торговых домов, а напрямую через собственные отделения. "Бенц и К, акционерное общество газомоторных двигателей Мангейм - Гатгенау для устранения посредников между фабрикой и покупателями открыло Санкт-Петербургское отделение" - сообщала реклама из журнала "Автомобиль" №6 за 1911 год. Вслед за Петербургом собственное

отделение Benz & Cie в 1912 году появляется и в Одессе на Ришельевской улице, дом 11. И только в Москве марку представлял Густав Лист - известнейший и уважаемый промышленник.

С началом войны все отделения закрыли, а находящиеся в них "Бенцы" реквизируют, передав в собственность казны. Попавшие в автомобильные войска Русской Императорской армии "Бенцы" служили долго и исправно - настолько высоким оказалось их качество. Некоторые экземпляры пережили не только Первую мировую, но ещё и революцию, и Гражданскую войну.

На выставке представлены фрагменты автомобиля "Бенц", найденные в Псковской области в районе города Великие Луки, причём, в двух разных деревнях: останки кузова в одной, а рама - в соседней.



**Ford Model T Delivery (САЩ, 1912 год)**

Такие фургоны начали рекламироваться в России в 1912 году. "Расход бензина 35 фунтов на 100 верст. Шины годны больше чем на 12000 верст. Цена 2800 рублей со всеми принадлежностями" - гласила реклама торгового представителя марки "Форд" Маркуса Фриде в журнале "Автомобиль".

В том же году один фордовский фургон принимал участие в пробеге легковых автомобилей Военного ведомства и, несмотря на поломки, добрался до финиша. В отчете о пробеге указывался весь перечень неисправностей: "Неоднократная замена свечей. Несколько раз кипела вода в радиаторе. При падении автомобиля в канаву была погнута рулевая тяга, заводная ручка и упорный треугольник передней оси. По исправлении вышеуказанных частей в поле, без посторонней помощи, и замены их новыми частями автомобиль продолжал участвовать в состязании. За д. Соловьевкой у переправы лопнула ведущая зубчатка кардана вследствие развинтившейся закрепительной гайки. После замены сломавшейся зубчатки автомобиль продолжал участвовать в пробеге. При осмотре автомобиля в Петербурге все оказалось в порядке".



По результатам пробега комиссия составила следующее заключение: "Автомобили "Форд" просты по устройству, компактны, испортившиеся части шасси заменяются без затруднения, сделаны из хорошего материала; легко берут подъемы, проходят по всяким дорогам и экономичны в расходе бензина и шин, благодаря своей легкости". Несмотря на такой положительный отзыв, автомобили "Форд" не закупались для Русской Императорской армии. Не получили широкого распространения и легкие коммерческие фургоны на базе Ford Model T - в Санкт-Петербурге в 1913 году был известен только один такой фургон, принадлежавший газете "Новое время".

**Lorraine-Dietrich (Франция, 1912 год)**

Двойное название марки появилось в 1907 году, а до этого автомобили выпускались под названием De Dietrich, доставшимся в наследство от завода по производству вагонов Эжена де Дитриха. "Лорен" на французском языке - Лотарингия, регион на северо-востоке Франции. Автомобили "Лорен-Дитрих" создавали самые выдающиеся конструкторы своего времени: Этторе Бугатти, Леон Тюрка и Симон Мери. Все трое впоследствии основали собственные автомобильные марки: Bugatti и Turcat-Mery.

Автомобили "Де Дитрих" начали рекламироваться в России еще в 1902 году. Потом возникла некоторая пауза, и вновь реклама появилась в 1907 году, уже марки "Лорен-Дитрих". На следующий год в Москве открылось собственное отделение фирмы на Большой Дмитровке, 30. "Этот магазин вполне соответствует значению известной фирмы "Лорен-Дитрих" и напоминает своей роскошью парижские магазины этого завода. В магазине выставлено много различных моделей лимузин- ландоэ и дубль-фаэтонов, и выбор их настолько значителен, что покупатели могут считать себя как бы в центре самого производства в Париже" - так писал о московском отделении фирмы журнал "Автомобиль".

В 1910 году фирма закрыла свое отделение на Дмитровке и передала свое представительство в Москве Адриану Люциановичу Нотомбу, магазин которого находился в Каретном ряду, дом 14. В Одессе торговым представителем Lorraine-Dietrich был гараж "Эмпедэ", названный так по инициалам своего владельца Михаила Петровича Дмитриева. Располагался гараж "Эмпедэ" на улице Белинского, дом 17.



Уже после революции марка Lorraine-Dietrich оказалась увековеченной в русской литературе. Именно "Лорен-Дитрихом" считал свою безродную машину самый известный шофер русской литературы Адам Козлевич: "В виде доказательства он приколотил к радиатору автомобиля медную бляшку с лорендитрихской фабричной маркой". Может быть эмблема попала ему случайно, а может он сделал это специально в память о старых временах, когда автомобили "Лорен-Дитрих" были известны и почитаемы в России.



**Lozier Type 77 (САСШ, 1912 год)**

В начале XX века в Америке производством автомобилей занимались сотни фабрик и заводов, но лишь единицы из них были представлены на российском рынке. Марка Lozier была в числе немногих, засветившихся в России еще до начала Первой мировой войны, её название произносили у нас как "Лозиэр".

Генри Лозьер начинал со швейных машинок и велосипедов, потом выпускал стационарные двигатели внутреннего сгорания, а в 1900 году занялся производством автомобилей. Ставка была сделана на представительский класс, поэтому "Лозьеры" стоили очень дорого, а выпускались небольшими партиями, примерно по 500 машин в год. Возможно по этой причине, уже в 1915 году Lozier Motor Company прекратила свое существование.



Самая ранняя известная реклама Lozier Motor Company на русском языке датируется 1911 годом - она публиковалась сразу в двух главнейших журналах - петербургском "Автомобиле" и московском "Автомобилисте". В рекламе автомобиля Lozier позиционировались следующим образом: *"Хотя "Лозиэр" не конструируется для гонки, однако, этот чудный автомобиль, благодаря представляемому им комфорту и роскоши, равно и приспособленности, в смысле мощности машины, к совершению поездок на значительные расстояния, остался в прошлом сезоне победителем самых больших гоночных автомобилей в Америке"*. Торгового представителя в России для Lozier Motor Company так и не нашлось, поэтому заказывать автомобиль надо было в Нью-Йорке.

**Mercedes 22/50PS (Германия, 1912 год)**

Автомобили "Мерседес" в дореволюционной России были одними из самых распространенных. В 1913 году в Санкт-Петербурге из 2036 частных автомобилей насчитывалось 95 "Мерседесов" - по популярности марка уступала только "Бенцу", "Опелю" и "Делоне-Бельвиллю". В Москве в 1913 году зарегистрировали 112 "Мерседесов", марка по популярности оказалась на третьем месте, уступив только "Берлие" и "Бенцу", а всего частных автомобилей было 1283.



"Мерседесы" находились в Собственном Его Величества гараже, а также в гараже великого князя Николая Николаевича - дяди Николая II. Более десятка "Мерседесов" держал в своем гараже "железнодорожный король" Николай Карлович фон Мекк. Владельцами автомобиля Mercedes до революции были композитор и пианист Сергей Рахманинов, вице-президент Императорского русского автомобильного общества Свечин и другие.

На выставке представлен экземпляр модели 22/50PS с кузовом дубль-фаэтон типа "торпедо". Модель 22/50PS выпускалась с 1912 по 1920 год, мощность 4-цилиндрового двигателя составляла 50 л.с. при 1300 об/мин, рабочий объем равнялся 5699 см<sup>3</sup>, в коробке скоростей было четыре передачи, автомобиль весил около двух тонн и разгонялся до скорости 70...75 км/ч.

**Studebaker Model 25 (САСШ, 1912 год)**

"Общество "Студебакер" в Америке имеет 12 фабрик и годовое производство в 50000 автомобилей. Такие цифры свидетельствуют о том, что производимые фабриками Общества автомобили имеют спрос и спрос большой, что, несомненно, вызвано хорошими качествами и прочностью их. Автомобили "Студебакер" по постройке схожи с машинами европейского производства, но прочнее их, так как рассчитаны для американских дорог, ничем не отличающихся от наших". Так писал о "Студебекерах" московский журнал "Автомобилист" в 1913 г.

Истоки будущей автомобильной марки Studebaker берут свое начало еще в XVIII веке. Семейство Студебекеров прибыло в Америку в 1736 году из немецкого города Золинген. В Германии многие поколения этой семьи занимались кузнечным и оружейным делом. В 1750 году Клемент Студебекер построил свой первый "фирменный" американский фургон с полукруглым тентом и большими колесами, а к концу XIX века Studebaker Brothers Manufacturing Company стала крупнейшим в Америке производителем транспортных средств на конной тяге, а с появлением моторных экипажей предприятие занялось и ими. В 1903 году появился Studebaker-Garford Model A, ставший результатом совместных усилий фирм Studebaker и Garford. Самостоятельной марка стала только в 1911 году, сменив вывеску на Studebaker Corporation. В России как только не писали и не произносили её название: "Студебакер", "Студебэккер", "Студебеккер".

В Санкт-Петербурге "Студебекерами" торговало товарищество инженеров "Покровский и Фейерабэнд", расположенное во дворе дома на углу Невского проспекта и Надеждинской улицы - ныне улицы Маяковского. Модель с двигателем мощностью 25 л.с. стоила 2800 рублей, а 35-сильная - 3800 рублей. На автомобили давалась гарантия сроком на 12 месяцев. Число "Студебекеров" в столице постоянно увеличивалось - если в 1912 г. в городе был только один автомобиль этой марки, то в 1913 году - уже семь.

К 1914 году торговые представители марки "Студебекер" работали не только в Москве и Петербурге, но и в Гельсингфорсе, Ревеле, Варшаве, Воронеже, Армавире, Одессе, Тифлисе и даже в Ташкенте. ▶

*(Продолжение следует.)*

