

"ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2017 ГОД

Александр Иванович Бажанов, академик Международной инженерной академии

(Продолжение. Начало в № 2, 3 - 2017)

Bebe Peugeot (Франция, 1913 год)

Семья Пежо из французского городка Валантине начинала в XVIII веке с мануфактурного производства, а в 1840 году начала производство ручных кофемолок и мельниц для перца и соли. За ними последовали зонты со стальными каркасами, лезвия для пил, спицованные колёса и велосипеды конструкции Армана Пежо, которому фирма обязана появлением автомобильной марки Peugeot. Его первые конструкции являлись паромобилями, а в 1890 году появился первый Peugeot с двигателем внутреннего сгорания. Еще через два года началось серийное производство.

В конце XIX века в России марку Peugeot знали в основном как производителя велосипедов, продававшихся во многих городах - Москве, Санкт-Петербурге, Минске, Нижнем Новгороде, Варшаве, Одессе и Тифлисе. Первая реклама автомобилей Peugeot на русском языке появилась в книге Николая Песоцкого "Самодвижущиеся экипажи", изданной в 1898 году. Прошло еще десять лет, и в 1908 году автомобили Peugeot впервые экспонировались на II Международной автомобильной выставке в Москве, что способствовало популярности марки в нашей стране.

В дополнение к стандартному модельному ряду фирма в 1912 году начала выпуск малолитражной модели Bebe Peugeot, сконструированной Этторе Бугатти. Возможно, поэтому автомобиль хоть и получился маленьким, но не являлся примитивом как многие его конкуренты - в этом и заключался секрет его успеха. Даже внешне "Бебе Пежо" напоминал уменьшенную копию большого автомобиля и, пожалуй, был самым изысканным малолитражным автомобилем своего времени. Его четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 856 см³ развивал 10 л.с. - этой мощности хватало, чтобы разогнаться до скорости 65 км/ч.

В России "Бебе Пежо" впервые демонстрировался на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге в мае 1913 года. Через год такой маленький автомобиль подарили на день рождения цесаревичу Алексею, и он часто катался на нем по аллеям Александровского парка в

Царском Селе. Дальнейшая судьба автомобиля цесаревича неизвестна.



На выставке представлен "Бебе Пежо" 1913 года выпуска, являющийся собственностью московского коллекционера Александра Ивановича Хлупнова. Автомобиль попал в Россию еще до революции, а семье Хлупновых принадлежит с 1940 года.

Wanderer W1 5/12PS "Puppchen" (Германия, 1913 год)

Название немецкой марки "Вандерер" переводится как "путник" или "странник". Такое имя для своей продукции выбрали Йохан Баптист Винклхофер и Рихард Адольф Иенике - совладельцы фабрики по производству пишущих машин, велосипедов и мотоциклов, основанной в 1896 году в Хёмнице. В 1911 году марка Wanderer стала еще и автомобильной - на фабрике создали небольшую двухместную модель, прозванную Puppchen.

Автомобиль получился очень оригинальным: водитель и пассажир располагались не рядом, а друг за другом. Двигатель объемом 1147 см³ развивал 12 л.с. и разгонял машину массой 500 кг до скорости 70 км/ч. Расход бензина составлял 8 литров на 100 км.

В России марка Wanderer сначала стала известна по велосипедам - в Санкт-Петербурге их



продавал Генрих Гётц в магазине на Гороховой улице, дом 44. Затем представительство перешло к торговому дому "Лир и Россбаум", располагавшему двумя магазинами - на Литейном, 40 и на той же Гороховой улице, но в доме №48. Торговый дом "Лир и Россбаум" предлагал весь ассортимент продукции марки Wanderer - велосипеды, мотоциклы и автомобили. В 1914 году "куколка" стоила 2500 рублей, а в рекламе отмечалось, что "цены заводские".

В Германии Wanderer W1 5/12PS рекламировался в прессе изображенным на фоне памятника Петру I на Сенатской площади. Несколько таких постеров журналы успели напечатать до начала Первой мировой войны.

Ford Model T Speedster (САСШ, 1914 год)

Спидстер - тип легкого спортивного или гоночного автомобиля, не имеющего кузова как такового. На раме спидстера, как правило, устанавливались только два сиденья - водителя и пассажира, а также бензобак. Иногда на рулевой колонке крепилось круглое ветровое стекло небольшого размера. В модельном ряду Ford Motor Company такой тип кузова не присутствовал, зато можно было приобрести отдельно шасси с мотором и к нему комплект для постройки спидстера.

Рама Ford Model T представляла собой два продольных швеллера, концы которых соединялись выгнутыми вниз штампованными поперечинами, к которым крепились поперечные рессоры подвески. Двигатель на спидстеры ставился такой же, как и на все "Форды" - четырёхцилиндровый, рабочим объёмом 2993 см³ и мощностью 20 л.с., но иногда форсированный. Трансмиссия оставалась прежней - двухступенчатой, планетарного типа. Переключение между первой и второй передачами, а также передачей заднего хода, осуществлялось водителем при помощи двух ножных педалей и рычага ручного тормоза, имевшего три положения.

Левая педаль управляла сцеплением и переключала передачи. Для того, чтобы тронуться при работающем двигателе, водителю надо было, удерживая левую педаль нажатой наполовину, передвинуть рычаг вперед от себя и выжать педаль до упора - так включалась первая передача. Чтобы перейти на вторую, надо было рычажком на рулевой колонке добавить газа и полностью отпустить левую педаль. При замедлении водитель сбавлял газ и нажимал на педаль до упора, включая первую передачу, или ловил промежуточное положение, включая "нейтраль".

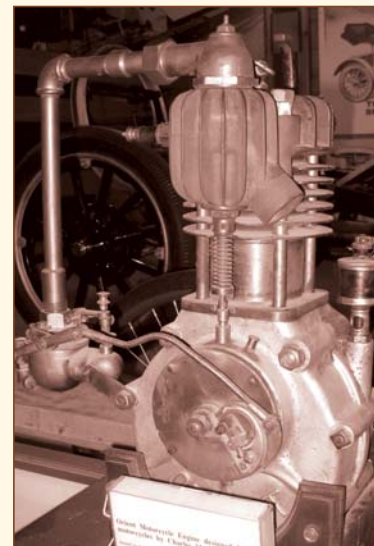
Средняя педаль включала задний ход при рычаге ручного тормоза в среднем положении. Правая педаль воздействовала на трансмиссионный тормоз, которым водитель пользовался при езде, причем, нажимать на педаль можно было без перемещения рычага ручного тормоза. Ручной тормоз действовал только на задние колёса - чтобы затормозить, надо было потянуть рычаг на себя.

Также в движении водителю требовалось следить за опережением зажигания, выставляя его при помощи рычажка на левой стороне рулевой колонки. На холостом ходу он находился наверху, а по мере набора скорости его надо было перемещать вниз.



Metz Model 22 (САСШ, 1914 год)

Век американской марки Metz оказался недолгим - автомобили под таким названием выпускались с 1908 по 1921 год, но даже за тринадцать лет своего существования компания сумела отметиться в истории благодаря неординарной конструкции своих моделей. Как это часто бывало на заре автомобильной эры, Metz - это фамилия основателя компании. Чарльз Мец начал с велосипедов. В 1886 году в возрасте 23 лет он занялся производством велосипедных частей, а в 1893 году вместе с тремя компаньонами основал собственное производство - Waltham Manufacturing Company. Компания выпускала велосипеды марки Orient, запасные части и аксессуары. В 1898 году Мец приспособил к велосипедному тандему двигатель внутреннего сгорания - так появился один из первых американских мотоциклов. Затем последовали опыты с трициклами и квадроциклами. В 1901 году появился автомобиль Orient Runabout, растиражированный в количестве 50 экземпляров, но после Мец вернулся к производству мотоциклов Marsh-Metz.

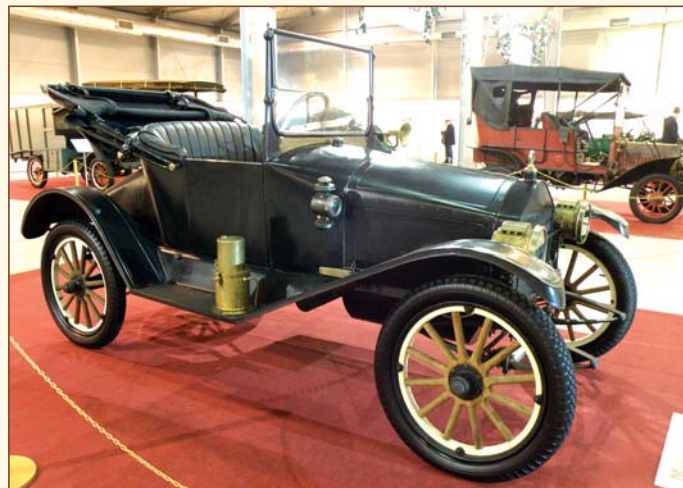


В 1908 году Чарльз Мец предложил новую для американского рынка идею - The Metz Plan, ставший прообразом современного набора кит-кар. Автомобиль теперь продавался не целиком, а по частям, запакованный в 14 ящиков, каждый из которых стоил \$25. Будущий автовладелец покупал их один за другим, собирая автомобиль по мере своих финансовых возможностей.

В 1911 году появилась самая известная и самая массовая модель фирмы - Metz Model 22. Цифры в названии означали мощность двигателя - 22 л.с., а её главной отличительной чертой стала трансмиссия: Мец применил фрикционную передачу: крутящий момент передавался на ведущий диск, с которым перпендикулярно соприкасался ведомый, и его перемещением изменялось передаточное отношение. Весил автомобиль около 400 кг. Первоначально "Мец" предлагался за 600 долларов, но затем цена была понижена сначала до 495, а затем и до 475 долларов.



В 1913 году марка Metz официально появилась в России -



шасси модели 22 экспонировалось на IV Международной автомобильной выставке, прошедшей с 7 по 19 мая в Санкт-Петербурге. Представителем фирмы стал торговый дом "Михайловский, Кох и Ко", предлагавший автомобиль за 1950 рублей. Но даже благодаря такой низкой цене "Мец" не смог завоевать российский рынок. По состоянию на 13 августа 1913 года в Санкт-Петербурге из 2036 зарегистрированных автомобилей было только три "Меца" и куда больше других американских машин низшей ценовой категории, например, "Митчелл" или "Форд".

Бронеавтомобиль Кавказской туземной конной дивизии (Россия, 1914 год)

На выставке представлена реплика бронеавтомобиля, построенного в 1914 году в мастерских Собственного Его Величества гаража и служившего в Кавказской туземной конной дивизии. Бронеавтомобиль построен на базе грузовика из состава Собственного Его Величества гаража, пожертвованного для этих целей Николаем II.

История бронеавтомобиля началась 17 октября 1914 года, когда полковник Каменский сообщал в Главное управление Генерального Штаба, что *"Государю-императору благоугодно было пожаловать Кавказской Туземной конной дивизии один грузовик, с тем, чтобы он был покрыт бронёй и оборудован для установки на нем 3 пулемётов".* В связи с этим Каменский просил Управление выделить полковнику Добржанскому средства и пулемёты (два тяжёлых и один облегчённый) для постройки бронеавтомобиля на указанном шасси. Бронирование было произведено по типу бронеавтомобиля "Руссо-Балт тип С".

Бронеавтомобиль был построен в конце 1914 года и отправился на Кавказский фронт, где воевал как минимум до 1916 года, о чём свидетельствует фотография в журнале "Нива".



Также бронеавтомобиль упоминается в докладе начальника штаба Кавказской Туземной конной дивизии полковника Юзефовича от 7 апреля 1915 года: *"При команде состоит бронированный автомобиль-пулемет, оборудованный собственным гаражом ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА".*



Кавказская туземная конная дивизия, известная также под названием "Дикая дивизия" - кавалерийская дивизия в составе Русской Императорской армии, была сформирована 23 августа 1914 года и на 90% состояла из добровольцев-мусульман - уроженцев Северного Кавказа и Закавказья, которые, как и все жители Кавказа, по законодательству Российской Империи не подлежали призыву на военную службу. Командовал Кавказской туземной конной дивизией великий князь Михаил Александрович - младший брат императора Николая II.

Chevrolet Series 490 Roadster (САСШ, 1915 год)

Автомобильная марка Chevrolet - одна из немногих ныне существующих, чей возраст превышает 100 лет. Отсчет истории марки ведется с 3 ноября 1911 года, а её название - фамилия автогонщика Луи Шевроле.

Chevrolet Series 490 запустили в производство в 1915 году - модель должна была составить конкуренцию Генри Форду и его знаменитому Ford Model T. В цифровом индексе модели зашифровали её стоимость в 490 долларов, что было всего лишь на 5 долларов меньше, чем цена Ford Model T. Под капотом стоял двигатель мощностью 24 л.с., с которым родстер массой 825 кг разогнался до внушительных 90 км/ч.

В России марка Chevrolet появилась в 1914 году. Журнал "Автомобиль" писал о ней так: *"Автомобили Шервролэ можно назвать полуамериканским-полуевропейским автомобилем - дело в том, что сам Шервролэ - француз, изучавший автомобильное дело в Европе и только несколько лет назад переселившийся в Америку, где он также занялся своим любимым делом - именно постройкой автомобилей, для чего образовал компанию, сначала он только занимался сборкой автомобилей, а с этого 1914 года эта компания выстроила собственный завод в городе Флинте - т.е. в центре автомобильной промышленности Америки и вот здесь-то сам Шервролэ спроектировал автомобиль, который соединяет в себе одновременно новейшие усовершенствования и данные европейских колясок, а также все нововведения, появившиеся на американском рынке. При этом система постройки чисто американская - все модели строятся сериями, следовательно, точность и взаимозаменяемость частей полная, всё делается по лекалам, материал также высокого качества, конечно. Завод оборудован самыми новейшими станками, имеющимися на американском рынке - это специальные станки для постройки автомобилей. Сам Шервролэ, проектируя свои коляски, не только руководствуется теоретическими данными, лабораторными экспериментами и математическими выкладками, мнениями других, ездивших на этих машинах, но и в основу всех конструкций ставит свой личный опыт, а опыт у него большой - он сам опытный автомобильный гонщик".*



Chevrolet Series H Royal Mail Roadster (САСШ, 1915 год)

Серия Н появилась в модельном ряду Chevrolet в 1914 году, а вместе с ней и хорошо всем знакомая эмблема в виде галстука-бабочки. По легенде глава General Motors Билли Дюрант впервые увидел этот рисунок на обоях в парижской гостинице и оказался настолько впечатлён его простотой и genialностью, что вырезал кусок себе на память. И через несколько лет этот кусок обоев ему пригодился.

Chevrolet Series H предлагался в нескольких вариантах кузовов, в том числе и в двухместной открытой версии Royal Mail Roadster. "Королевский почтовый" отличался спортивным обликом с низким силуэтом и аккуратным декором в виде цирюков на бортах и капоте. По желанию заказчика устанавливалась сверкающая стальная облицовка радиатора, в то время как большинство родстеров обходились крашеной.

Конструкция "Шевроле" тех лет отличалась прогрессивностью. Цилиндры отливались в единый блок, а распределительный вал с клапанами находился сверху - таких смелых и ставших впоследствии распространенными решений европейские автомобильные производители в 1915 году еще побаивались. Первоначально система зажигания приобреталась у американского завода фирмы Bosch, но в дальнейшем её место заняла продукция "корпоративной" марки Delco, поставлявшей электрооборудование для автомобильных марок, входящих в General Motors. Автомобили комплектовались стартером и электрическими фарами, что в Европе встречалось лишь на дорогах автомобилях или продавалось как дополнительное оборудование.

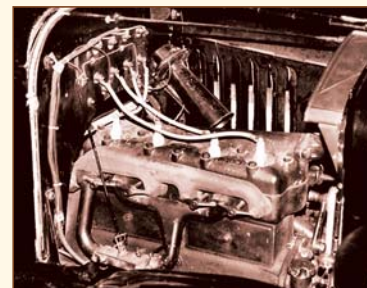
Несколько устаревшим, но вполне приемлемым решением была размещенная отдельно от двигателя трехскоростная коробка перемены передач. Традиционными как для Америки, так и для Европы были продольные рессоры в подвеске, как и тормоза только на задних колесах. Все машины на заводе комплектовались съемным верхом, звуковым сигналом, указателем скорости, а также запасным ободом с камерой и покрышкой.

В России автомобили Chevrolet начали продаваться с 1914 года. Представительство компании располагалось в Санкт-Петербурге на Александринской площади, дом 5 - сейчас это площадь Островского.


Ford Model T Touring (САСШ, 1915 год)

Модель Т выпускалась с 1908 по 1927 год и была растражирована в количестве более 15 миллионов экземпляров. По общему признанию, Генри Форд "посадил Америку на колёса", создав простой, доступный и массовый автомобиль, а также одним из первых применив конвейерный метод производства.

Несмотря на упрощённую конструкцию, Ford Model T по техническим характеристикам, комфорту и оснащению не уступал большинству автомобилей своего времени, а по габаритным размерам и мощности двигателя соответствовал современным ему моделям среднего класса. В течение девятнадцати лет производства автомобиль снабжался четырёхцилиндровым двигателем рабочим объёмом 2893 см³ и развивавшим мощность 20 л.с., которой хватало, чтобы веселый немногим более полутонны "Форд" мог развить скорость 60...70 км/ч.



Легенда о том, что все "Форды" красились исключительно в чёрный цвет, верна только применительно к автомобилям 1914-1927 года, когда для окраски автомобилей конвейерной сборки стал применяться "японский" чёрный лак, высыхающий за 48 часов. До этого чёрный цвет вообще отсутствовал - поначалу "Форды" красились только в красный, серый и зелёный цвета, но в соответствии с типами кузовов. С 1912 года все машины красились в синий цвет, но с черными крыльями и подножками и только с 1914 года стали целиком чёрными.

В России автомобили "Форд" впервые демонстрировались публике на I Международной выставке автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта, прошедшей в Санкт-Петербурге в 1907 году. На стенде товарищества "Политехник" среди автомобилей других марок можно было увидеть Ford Model N - предшественник модели Т. В августе 1909 года "Форд" успешно выступил в пробеге Петербург - Рига - Петербург, пройдя всю дистанцию без серьезных поломок. Представителем фирмы стал Маркус Фриде, который сразу же начал вести активную рекламную кампанию, а также отправлять "Форды" на самые разные пробеги и гонки. К 1913 году в Санкт-Петербурге насчитывалось 72 "Форда" из 2036 частных автомобилей, что можно назвать хорошим показателем, учитывая, что в 1910 году их было всего 26, то в 1911-м - 48, а на следующий год - 63. Автомобили "Форд" пользовались популярностью и в Москве, а также на юге России, особенно в Одесской, Бессарабской, Херсонской и Таврической губерниях. ▶

(Продолжение следует.)

