

# "ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" 2017 ГОД

**Александр Иванович Бажанов**, академик Международной инженерной академии  
(Окончание. Начало в № 2-4 - 2017)

## **White (САСШ, 1916 год)**

История White Motor Company начиналась с паровых автомобилей - первую партию собрали в 1900 году. Через семь лет паровой "Уайт" появился в гараже Белого дома, им пользовался 26-й американский президент Теодор Рузвельт. В 1911 году выпуск паровых автомобилей прекратился, и компания занялась производством моделей с двигателями внутреннего сгорания.

В России легковые и грузовые автомобили "Уайт" получили известность в 1912 году, когда участвовали в пробеге Военного ведомства. Представителем компании был М.С. Фриде, торговавший также автомобилями марки "Форд". Но поставки грузовиков "Уайт" для Русской Императорской армии начались только во время Первой мировой войны, а к началу революции они стали самыми распространенными грузовиками. По состоянию на 1 июля 1917 года в армии числилось 8378 грузовых автомобилей, из них 2591 - марки "Уайт". Американские грузовики служили во всех родах войск - на шасси "Уайтов" устанавливались цистерны, походные мастерские, радиостанции, зенитные орудия, лебедки для аэростатов.

На выставке представлен санитарный автомобиль на полуторсионном шасси "Уайт" с кузовом конструкции доктора Климовича. В кузове на центральной продольной перегородке устанавливались по три откидных сиденья с каждой стороны для перевозки легкораненых, а для лежачих раненых предусматривалось четверо носилок, подвешенных на стойках. Даже при боковом наклоне автомобиля носилки оставались в горизонтальном положении, а установленные наискосок пружины смягчали не только вертикальные, но и боковые толчки. Автомобили оборудовались брезентовыми полами для защиты от дождя и снега. Подобные санитарные кузова изготавливала во время Первой мировой войны придворная экипажная фабрика "Ив. Брейтигам" в Санкт-Петербурге.



## **Ford Model T Ambulance (САСШ, 1917 год)**

За всё время производства Ford Model T рама, двигатель, трансмиссия и подвеска оставались прежними, но внешне автомобиль изменялся несколько раз. В 1917 году на смену капоту в форме пятигранной призмы пришел более скругленный капот с плавным переходом к моторному щиту. Немногом ранее на боковинах капота появилось шесть вертикальных прорезей-жалюзи. Обновились и формы предлагаемых кузовов.

Все эти изменения происходили во время Первой мировой войны, когда многие автомобили "Форд" были задействованы в армиях стран Антанты - России, Франции и Великобритании. Военных привлекала простота, надежность, ремонтпригодность и высокая проходимость автомобилей "Форд". В Русской Императорской армии их число было невелико, так как многие американские машины были освобождены от военно-автомобильной повинности из-за несоответствия принятым требованиям, в том числе и Ford Model T. В основном, "Форды" использовались в тылу для перевозки раненых - этим занимались общественные организации Всероссийский земский союз и Всероссийский союз городов. Специально для этого строились санитарные автомобили с кузовами, рассчитанными на четырех лежачих раненых, в которых носилки подвешивались одна над другой с каждой стороны



## **Моторный трицикл "Кудель" (Германия, 1899 год)**

В самом конце XIX века моторные трициклы стали одним из самых популярных и распространенных видов транспорта. Компонентная схема таких машин была достаточно проста: экипажная часть классического трицикла с педальным приводом; одноцилиндровый четырехтактный двигатель воздушного охлаждения устанавливался за задней осью и приводил в движение колеса через шестеренчатый механизм и дифференциал.

Первые трициклы были построены французской фирмой De Dion-Bouton ("Де Дион-Буто́н") в 1897 году. За два года до этого фирма начала выпуск одноцилиндрового мотора, настолько удачного по конструкции, что лицензии на его производство при-

обрели сразу несколько предприятий. Мощность 0,5 л.с. двигатель развивал при 1500 об/мин - такое высокое число оборотов было внушительным показателем для того времени. Весил мотор всего 20 кг.

Кроме самой фирмы De Dion-Bouton моторы и трициклы по лицензии производились в разных странах, в том числе и в Германии под маркой Cudell. Предприятие Cudell & Co в Аахене основал в 1898 году немецкий промышленник Макс Кудель специально для производства автомобилей и трициклов французской конструкции, которые он выпускал до 1904 года. К трициклам предлагались различные коляски для пассажиров, как цепляемые сзади в виде прицепа, так и спереди вместо колеса - в таком случае трицикл превращался в квадрицикл.

Представленный на выставке экземпляр трицикла "Кудель" изготовлен в 1899 году и, по некоторым данным, принадлежал одному из великих князей. Достоверно известно, что трицикл хранился в гараже Гатчинского дворца, откуда поступил на Ипатьевские военные склады, а в 1941 году был передан в Политехнический музей.



**"Россия" (Россия, 1903 год)**

Название "Россия" носили первые велосипеды и мотоциклы отечественного производства, которые выпускались на фабрике Александра Александровича Лейтнера, основанной в 1886 году в Риге. Десять лет спустя производство велосипедов достигло промышленного размаха и составляло от 1,5 до 2 миллионов в год. В 1895 году на фабрике был испытан мотоцикл, вероятнее всего, немецкого производства, и результат испытаний побудил Лейтнера заняться еще и моторным транспортом.



В 1899 году на фабрике "Россия" началось производство двух- и трёхколёсных моторных велосипедов, оснащенных моторами, сделанными на самой фабрике. Тогда же Лейтнер начал и сборку автомобилей, но построив всего семь машин, прекратил работы в этом направлении по причине невыгодности производства: таможенные пошлины на узлы и агрегаты были выше, чем на готовый автомобиль.

После неудачи с автомобилями Лейтнер вернулся к мотоциклам: для них требовался только двигатель, а всё остальное делалось в Риге. С 1903 по 1907 год на фабрике строили мотоциклы "Россия" с немецким четырехтактным одноцилиндровым двигателем Fafnir объемом 250 см<sup>3</sup> и мощностью 2,5 л.с. Машина в снаряженном состоянии весила 74 кг и развивала скорость до 40 км/ч. Привод на заднее колесо осуществлялся при помощи клиновидного ремня.

Представленный на выставке экземпляр мотоцикла "Россия" до революции служил в качестве наглядного пособия в Учебной автомобильной роте - поэтому его мотор имеет несколько разрезов, открывающих внутреннее устройство агрегата.

**Humber (Великобритания, 1912 год)**

Английская марка Humber известна в первую очередь своими велосипедами, получившими распространение и в дореволюционной России. В нашей стране Humber вопреки всем нормам произношения английских слов называли "Гумбер".

Фабрику по производству велосипедов основал в 1869 году Томас Хамбер, а в 1896 году появился и первый экспериментальный мотоцикл, но серийно производство началось только в 1902 году. Также фирма выпускала трициклы и квадрициклы. "Гумберы" считались одной из лучших существовавших на тот момент британских марок мотоциклов. Тщательно выверенная конструкция, изящество отделки, безукоризненное качество материала - всё это было присуще мотоциклам Humber. К тому же, они отличались высокой прочностью и были отлично приспособлены для езды по любым дорогам, а благодаря большой мощности мотора были пригодны для езды с коляской.



Велосипеды "Гумбер" начали продаваться в России в 1892 году - представителем фирмы в Москве являлся торговый дом "Георгий Жемличка и К". Мотоциклы "Гумбер" в Санкт-Петербурге можно было приобрести в торговом доме "Лир и Россбаум", расположенном по адресу: Гороховая улица, дом 46. Большое количество мотоциклов "Гумбер" находилось в Русской Императорской армии.

### **FN-4 (Бельгия, 1913 год)**

Бельгийская компания FN в 1904 году первой в мире создала и начала серийный выпуск мотоциклов с рядным 4-цилиндровым двигателем. На тот момент "эфэновская четверка" стала революцией в мототехнике, а мотоциклы FN - одними из самых быстрых в мире. Модель оказалась не только необычной по конструкции, но и надежной и ремонтпригодной.

В России представителем марки FN являлся петербургский торговый дом "Победа", владелец которого, Фёдор Иванович Танский, сам был большим энтузиастом автомобиля и мотоцикла и даже участвовал в состязаниях. В магазине торгового дома "Победа" на углу набережной Мойки и Кирпичного переулка продавались бельгийские мотоциклы FN, немецкие NSU и американские Indian.



На выставке представлен мотоцикл 1913 года с мотором объемом 500 см<sup>3</sup> и мощностью 6 л.с., оснащенный двухскоростной коробкой передач и приводом на заднее колесо посредством вала.



### **Indian Model G (САСШ, 1915 год)**

Мотоциклы марки Indian начали выпускаться в 1901 году в Спрингфилде, штат Массачусетс, компанией Hendee Manufacturing Company, основанной в 1897 году предпринимателем и бывшим велогонщиком Джорджем М. Хенди. Первоначально компания выпускала велосипеды, и экспортное название одной из моделей American Indian вскоре сократилось до Indian, и стало торговой маркой. Этим же именем назвали и первый мотоцикл Indian Single, созданный в 1901 году.

Indian Single отличался передовой для своего времени конструкцией - одним из первых на нём применялась цепная передача от двигателя к заднему колесу. В 1904 году компания начала



красить мотоциклы в красный цвет, который станет визитной карточкой марки Indian. Производство год от года росло, сначала только немного превышая 500 мотоциклов в год, и достигло пика в 1913 году на показателе 32 000 мотоциклов.



В России мотоциклами "Индиан" сначала торговал некий Франк

Гольден - его реклама встречается в журналах 1912 года, а затем представительство перешло к торговому дому "Победа". В Москве "Индианы" продавал А.Ф. Круминг, указывавший в рекламе адрес: 3-я Тверская-Ямская, дом 22. На мотоцикле "Индиан" в 1913 году гонщиком Владимировым был установлен всероссийский рекорд скорости - более 100 верст в час (107 км/ч). В ходе Первой Мировой войны мотоциклы Indian стали самой распространенной маркой в Русской Императорской армии.

### **Triumph Model H (Великобритания, 1915 год)**

Triumph - старейшая и одновременно самая молодая мотоциклетная марка Великобритании, появившаяся в 1902 году и вторично возобновленная в 1991 году. Первоначально под маркой Triumph выпускались велосипеды, а компания называлась Triumph Cycle Company. Основали её в 1887 году два эмигранта из Германии - Зигфрид Беттманн и Мориц Шульте. Первые велосипеды марки Triumph, изготовленные в Ковентри, появились в 1889 году.

В 1902 году появился первый мотоцикл "Триумф", получившийся настолько удачным, что его выпуск в первый же год составил более 500 экземпляров. Последующие несколько лет мотоциклы Triumph успешно продавались на родине, благодаря чему компания расширила производство. В 1906 году компания сфор-



мировала своё окончательное название Triumph Engineering Co. Ltd., которое оставалось таковым вплоть до 1983 года. В годы Первой мировой войны правительство Великобритании сделало

заказ 30 000 мотоциклов Triumph, тем самым серьезно поддержав производителя.

В России марка Triumph стала известной еще задолго до начала войны. В 1895 году велосипедами "Триумф" начал торговать в Москве Иосиф Эйзенвальд, упоминавший в рекламе о том, что в 1894 году за 18 дней на велосипеде этой марки был проделан путь от Петербурга до Парижа. Кроме Москвы и Петербурга велосипеды Triumph продавались в Киеве, Одессе и Варшаве. Мотоциклы Triumph впервые появились в продаже в 1912 году в Санкт-Петербурге - представителем британской марки являлся торговый дом "Роберт Гетц", расположенный на углу Садовой и Гороховой улиц.

Представленный на выставке Triumph Model H появился в 1915 году и выпускался до 1923 года. Двигатель был одноцилиндровым, с рабочим объемом 550 см<sup>3</sup>, его мощность составляла 4 л.с. - вполне прилично по тем временам. Эти мотоциклы, прозванные за свою надежность и неприхотливость Trusty или "верный", воевали на всех фронтах Антанты, в том числе и в Русской Императорской армии.



Чернильница

Рассказ о прошедшей XXVI Выставке старинных автомобилей и антиквариата "Олдтаймер-Галерея" продолжим в виде небольшого фотоотчета, в котором покажем наиболее интересные экспонаты, выставленные в соседнем зале.



Советский гусеничный трактор средней мощности марки СТЗ-5 разработан конструкторским бюро, сформированным из специалистов Сталинградского тракторного завода и НАТИ под руководством В.Я. Слонимского. Трактор спроектирован по обычной для артиллерийских тягачей схеме с передним расположением двигателя в кабине механика-водителя. Карбюраторный 4-цилиндровый двигатель 1МА имел объем 7460 см<sup>3</sup> и развивал мощность до 56 л.с. при 1200 об/мин. Мощности было достаточно для перевозки 1500 кг груза в кузове и буксировки прицепа массой до 7 т со скоростью 21,5 км/ч по шоссе



Завоевав признание в начале прошлого века, Cadillac на протяжении столетия подтверждал статус самого комфортабельного, самого мощного, самого стильного, самого харизматичного и самого неординарного автомобиля всех времен.

Эти качества как магнит притягивали к автомобилям данной марки многих выдающихся личностей (Франклина Рузвельта, Кларка Гэйбла, Сальвадора Дали, Элвиса Пресли и других).

Не прошли мимо и президенты США. Первым в своём гараже завёл такую машину 28-й президент США Вудро Вильсон, который купил Cadillac типа 51 в 1915 году. С тех пор большинство американских президентов пользовались только автомобильной маркой Cadillac. Основателем марки стал Генри Лилэнд. В свои 60 лет талантливый инженер-механик, проработавший на оружейной фирме "Кольт", а затем основавший компанию Leland & Faulconer по производству автомобильных двигателей и деталей подвески, сумел поставить фирму на ноги, уговорив Генри Форда не закрывать производство автомобилей.

Уже через пять лет после выпуска первого автомобиля Cadillac (1902 год), название марки прозвучало на весь мир, удостоившись "Трофея Дюара" - высшей награды в автомобилестроении. В 30-е годы Cadillac становятся эталоном классической американской роскоши и технического совершенства. Создание 12- и 16-цилиндровых V-образных двигателей, а также первых мощных тормозных механизмов с вакуумным усилителем вывело компанию в лидеры автомобильной индустрии, как с точки зрения объемов выпуска продукции, так и с позиции технологического превосходства. В последующие годы компания внедрила: плоское безопасное небьющееся стекло; изобрела первую в мире коробку передач с синхронизаторами; усилитель рулевого управления в качестве базового оборудования; автоматическую систему отопления и кондиционирования воздуха в салоне автомобиля; конструкцию рулевой колонки, регулируемой по высоте и углу наклона; создала самый большой в мире двигатель для легкового автомобиля (V-образный, 8-цилиндровый, объём 8,2 л, мощность 400 л.с.). В 1941 г. Cadillac первым в мире представляет гидромеханическую автоматическую коробку передач.

На фотографии представлен Cadillac 353, выпущенный в 1930 году. Его 8-цилиндровый V-образный двигатель объемом 5,8 л развивал мощность 95 л.с.



Покрытые кожей машины не раз появлялись на выставках олдтаймер, но у хот-рода, прибывшего на выставку в этот раз, помимо кузова в кожу зашили и элементы моторного отсека. Красиво жить не запретишь...

И в заключение отметим, что выставка организаторам удалась на славу. В ней приняло участие 170 экспонатов из 17 стран, и за 5 дней её успешно посетить 40 000 человек. 350 аккредитованных журналистов донесли информацию о выставке до своих читателей, слушателей и телезрителей. Нам же остаётся с нетерпением ждать очередную "Олдтаймер-Галерею", которая состоится 7-11 марта 2018 г. в КВЦ Сокольники. 