

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 2



НЕСТАНДАРТНЫЕ
«ЧАЙКИ»



АВТОМОБИЛЬНОЕ
КОЛЕСО



ДОРЕВОЛЮЦИОННЫЕ
АВТОПРОИЗВОДИТЕЛИ



12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



hachette

Легендарные советские автомобили 12+

Выпуск № 2, 2018

РОССИЯ

Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»

Главный редактор: Фрид Мария Александровна

Адрес учредителя, редакции:

127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2

Издатель: ООО «Ашет Коллекция»

Адрес издателя: 127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2

Адрес для писем: 127220, г. Москва, а/я 40

Отдел обслуживания клиентов: **8-800-200-72-12**

По техническим вопросам пишите на:

info@hachette-kolleksia.ru

Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций.

Свидетельство ПИ № ФС77-66578 от 21 июля 2016 г.

Распространение: ООО «ТДС»

E-mail: tds@BauerMedia.ru

БЕЛОРУССИЯ

Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск,

ул. Сурганова, 57 Б, офис 123. Тел.: +375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН

Распространение: ТОО «КазПресс»

Республика Казахстан, г. Алматы. Тел.: +7(727) 250-21-64

УКРАИНА

Учредитель и издатель: ООО «Ашетт Коллексьон Україна»

Юридический адрес: ул. Шелковичная, д. 42-44,

оф. 15 В, г. Киев, 01601

Распространение: ООО «ЭДИПРЕСС УКРАИНА»,

ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680

Заказать пропущенные номера (только для жителей Украины)

можно по тел.: 067 218-57-00, (044) 498-98-83

www.podpiska.edipresse.ua

E-mail: podpiska@edipresse.ua

Отпечатано в типографии:

LSC COMMUNICATIONS

Ul. Bema 2 C

27200 Starachowice

POLAND

Тираж: 30 200 экз.

Цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание. Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.

Все права защищены.

Copyright © 2018 Ашет Коллекция

Copyright © 2018 Hachette Collections

Copyright © 2018 Ашетт Коллексьон Україна

Периодическое издание. В каждом номере журнал

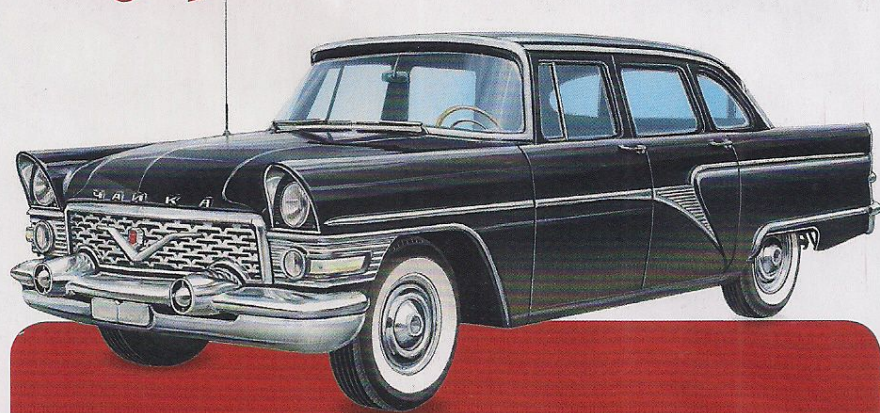
и масштабная модель автомобиля, являющаяся неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно. Хрупкие предметы коллекции. Коллекция для взрослых. Фотографии не служат для точного описания товара.

Подписано в печать: 17.11.2017.

Дата выхода в свет: 25.01.2018.

www.avtomobili-collection.ru

Содержание



МОДЕЛЬ НОМЕРА

3



ГАЗ-13 «Чайка»

МАШИНА И ВРЕМЯ

10

Нестандартные «Чайки»



МИР АВТОМОБИЛЯ

12



Автомобильное колесо

ОТЕЧЕСТВЕННОЕ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЕ

14

Дореволюционные автопроизводители



Фотографии и иллюстрации: 1 © фотобанк Лори; 3 © РИА Новости; 4 © М. О. Кондаков; 5 (вверху) © фотобанк Лори, (внизу) © ИТАР ТАСС; 6 © ИТАР ТАСС; 7 (вверху, в середине) © ИТАР ТАСС, (внизу) М. О. Кондаков; 8 (вверху, внизу) © ИТАР ТАСС, (в середине) © РИА Новости; 9 (вверху) © РИА Новости, (в середине) © фотобанк Лори, (внизу) © ИТАР ТАСС; 10 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © ИТАР ТАСС; 11 (вверху) © ИТАР ТАСС, (внизу) © РИА Новости; 12 (вверху, справа внизу) © AKG/East News, (слева внизу) © фотобанк Лори; 13 © AKG/East News; 14 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Fine Art Images/East News; 15 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Wikimedia Commons.

ГАЗ-13 «Чайка»

Модель номера



Представительский легковой автомобиль большого класса под названием «Чайка» Торьковский автомобильный завод производил чуть более 20 лет. За это время он выпустил 3179 экземпляров.

В мировом автомобилестроении 1950-е годы были периодом дизайнерского бума. Шел поиск новых стилистических решений, форм, материалов и технологий. Обратной стороной этого процесса было то, что большинство автомобилей, созданных в те годы, быстро морально устарели.

В эти годы конструкторы стали уделять больше внимания скоростным возможностям автомобиля. Дизайнеры, в свою очередь, старались через внешнюю форму машины и детали подчеркнуть ее высокие динамические качества. Именно в середине 1950-х годов достигла своего пика тенденция использовать авиационные мотивы в стайлинге. В легковых автомобилях этого периода зачастую напрямую скопированы различные элементы внешнего облика авиационной техники – как правило, боевых самолетов-истребителей.

Ничто не вечно под луной

Затронул этот процесс и советское автомобилестроение, несмотря на то, что в СССР процесс смены моделей на конвейере был существенно длиннее, чем за рубежом. Так, к середине 1950-х годов устарел советский автомобиль большого класса ГАЗ-12 ЗИМ. Его создатели ориентировались на тенденции достаточно динамичного американского дизайна. Однако в 1955 году в результате смены поколений и обновления модельного ряда на ведущих автозаводах США американский автомобильный дизайн резко изменился. На этом фоне строгий и консервативный ЗИМ стал смотреться откровенно архаично. Причем как внешне, так и с точки зрения заложенных в него технических решений. Поэтому руководство



автомобильной промышленности страны поставило вопрос о замене ЗИМа новым, более технически совершенным и современным автомобилем.

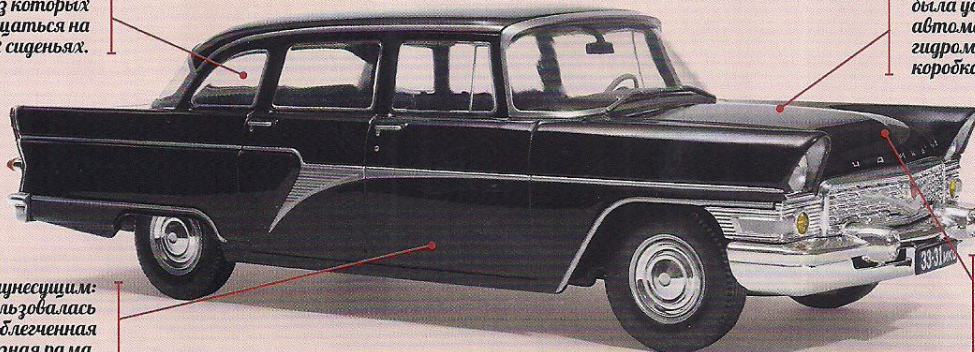
Попытка модернизации

Поначалу собирались обойтись модернизацией или, как сейчас говорят, рестайлингом. В 1955 году появился автомобиль ГАЗ-12В (ЗИМ-12В). Изменения затронули в основном внешний облик машины. Появились более изящные ободки фар, окрашенные снаружи под цвет кузова,

ГАЗ-13 «Чайка» принимает участие в автопробеге ретро-автомобилей «ГУМ-Автотралли Gorkyclassic-2016» на Васильевском спуске.

Модель автомобиля ГАЗ-13 «ЧАЙКА»

Салон «Чайки» вмещал семь человек, двое из которых могли размещаться на средних откидных сиденьях.

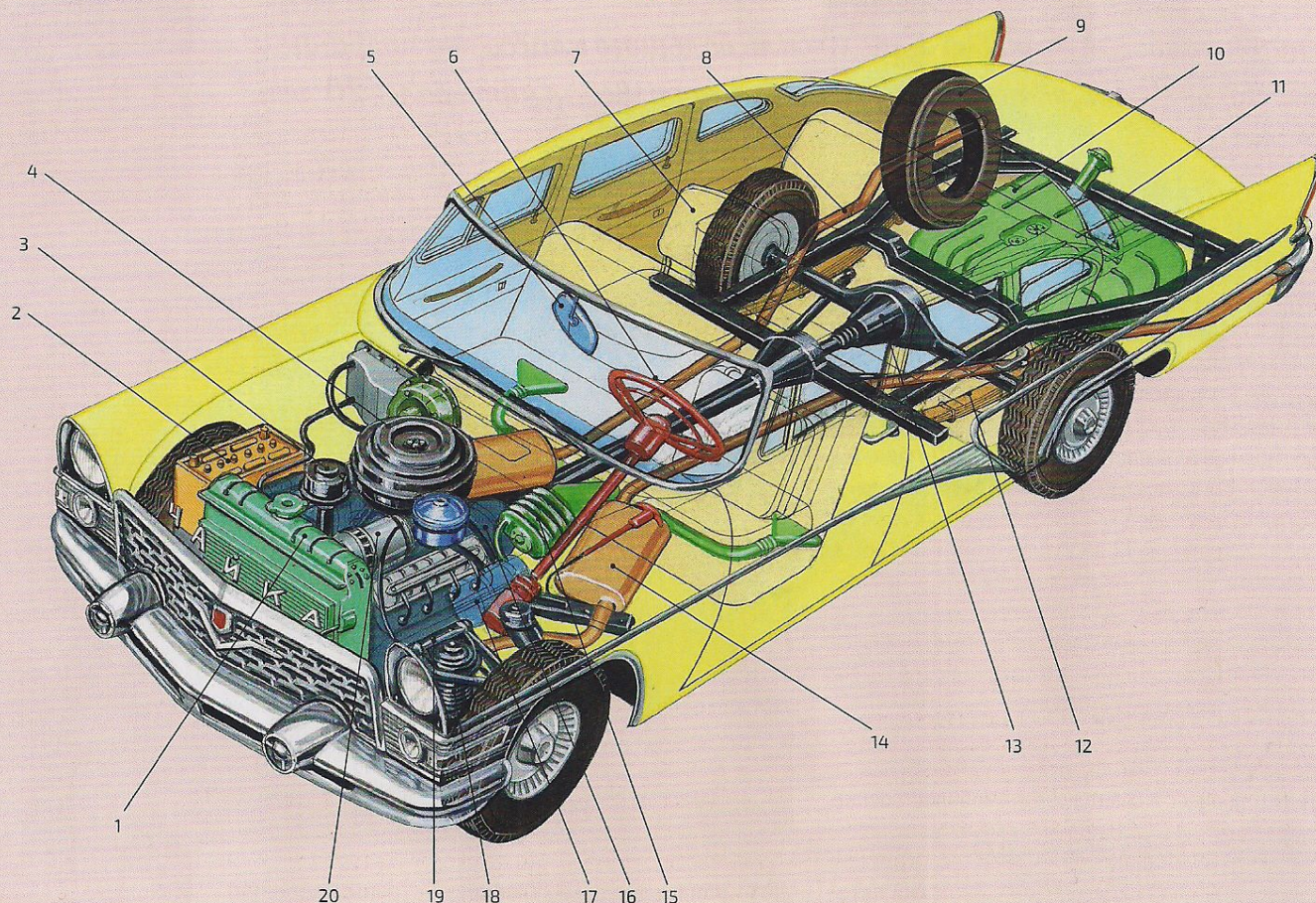


В блоке с двигателем была установлена авто.математическая гидро.механическая коробка передач.

Кузов «Чайки» был полунесущим: в нем использовалась оригинальная облегченная X-образная рама.

Блок цилиндров, головки и выпускной коллектор двигателя были выполнены из алюминиевого сплава.

Компоновочная схема автомобиля ГАЗ-13 «ЧАЙКА»



- | | | | | |
|----------------------------|----------------------|---------------------------|--------------------------|-------------------------|
| 1 - радиатор, | 6 - рулевое колесо, | 10 - топливный бак, | 15 - вакуумный усилитель | 19 - передняя подвеска, |
| 2 - аккумулятор, | 7 - дополнительное | 11 - несущая рама, | привода тормозов, | 20 - генератор, |
| 3 - маслосливной патрубок, | складывающееся | 12 - задняя рессора, | 16 - коробка передач, | 21 - восьмицилиндровый |
| 4 - воздушный фильтр, | сиденье, | 13 - задний ведущий мост, | 17 - стартер, | карбюраторный |
| 5 - зеркало заднего вида, | 8 - выхлопная труба, | 14 - глушитель, | 18 - пружина передней | двигатель. |
| | 9 - запасное колесо, | | подвески, | |

Технические характеристики ГАЗ-13 «ЧАЙКИ»

Число мест: 7

Масса автомобиля в снаряженном состоянии, кг:
 без нагрузки общая - 2100
 с нагрузкой 7 человек общая - 2660

Габаритные размеры, мм:
 длина - 5600 ширина - 2000
 высота - 1620 база - 3250

Дорожный просвет, мм: 180

Двигатель: ЗМЗ-13, четырехтактный, восьмицилиндровый, карбюраторный, V-образный, верхнеклапанный

Максимальная мощность, л. с.: 195 при 5600 об/мин

Рабочий объем, см³: 5526

Коробка передач: автоматическая трехступенчатая гидромеханическая

Тормоза: передние - дисковые, задние - барабанные

Рулевой механизм: шестерня - рейка с гидроусилителем

Подвеска передняя: независимая, амортизаторы гидравлические двухстороннего действия

Подвеска задняя: зависимая, амортизаторы гидравлические, двухстороннего действия

Размер шин: 8,5-15, бескамерного типа

Максимальная скорость, км/ч: 160

Время разгона до 100 км/ч, с: 20

Паспортный расход топлива, л/км: 14-21/100

Объем топливного бака, л: 80



Престижный ГАЗ-13 имеет три ряда сидений.

КОЛЛЕКТИВНАЯ РАБОТА

Над созданием «Чайки» работал большой творческий коллектив конструкторов, дизайнеров и испытателей завода: В. С. Соловьев, Н. А. Юшманов, Г. А. Пономарев, В. В. Гнетнев, П. Э. Сыркин, О. И. Пелюшенко, М. С. Мокеев, Б. В. Греков, Л. Д. Кальмансон, Б. С. Поспелов, Б. Б. Лебедев, Л. Э. Дуарте и др.

более локальная клетчатая решетка радиатора, цельное лобовое стекло, иные колпаки и молдинги на боковине, было изменено оформление задка и т. д. Впрочем, планировали увеличить мощность двигателя, усовершенствовать тормоза и внедрить автоматическую трансмиссию от «Волги». Но на двух построенных экземплярах этого не сделали. Зато появились характерная эмблема на решетке радиатора и название «Чайка». Существовал и еще один вариант имени новой модели – «Стрела», однако в конце концов остановились на «Чайке».

Вскоре стало ясно, что эти изменения не принесли желаемых результатов, – необходимо было создавать новый автомобиль.

Рождение «Чайки»

И ЗИМ, и «Чайка» относились к автомобилям представительского класса. В условиях СССР это означало, что они предназначались для перевозки партийных и государственных чиновников. В продажу эти машины не поступали, в лучшем случае их могли вручить особо отличившимся перед страной гражданам в качестве подарка от государства. Причем отличиться надо было особенно, так как в большинстве случаев в качестве таких подарков вручали «Победы» и «Волги».

В связи со столь ответственной функцией автомобиля к его внешности отнеслись с особой тщательностью и занимались ею довольно долго. В 1955 году были изготовлены два полноразмерных макета, мало похожих на будущий серийный автомобиль. Этой работой занимались конструктор кузова Л. Э. Дуарте и скульптор Б. Б. Лебедев. Спустя год изготовили первые ходовые прототипы, дизайн которых был уже ближе к серийной «Чайке».

Следует особо подчеркнуть, что, вопреки распространенному мнению, дизайн «Чайки» не имел прямого сходства с конкретной иностранной моделью автомобиля (в качестве таковой наиболее часто упоминают «Паккард»). Другое дело, что отечественные специалисты пристально следили за новинками мирового автопрома и в ряде случаев имели возможность с ними ознакомиться. Для этого закупали одиночные образцы зарубежных автомобилей. Именно поэтому найти сходство «Чайки» с конкретной моделью заграничного автомобиля невозможно. Это своего рода собирательный образ. Например, характерные козырьки над фарами были не только на «Паккардах», но и на «Линкольнах», «Плимутах» и др.

В итоге из использованных в «Чайке» стилистических решений, напоминающих (и то отдаленно)

Итальянская киноактриса Софи Лорен и советский актер Серго Закариадзе на фоне «Чайки». IV Международный кинофестиваль. 1965 г.



«Чайка» становится на крыло

В первую очередь для нового автомобиля был спроектирован новый двигатель – V-образная «восьмерка» вместо использовавшейся на ЗИМ рядной «шестерки». Он имел довольно прогрессивную для тех лет конструкцию. Достаточно сказать, что блок цилиндров, головки, впускной коллектор и поршни были выполнены из алюминиевого сплава – редчайшее по тем временам техническое решение (в США первые алюминиевые двигатели появились в начале 1960-х годов, но особого распространения в то время так и не получили). Верхнеклапанный двигатель объемом 5,5 л развивал мощность 195 л. с. Он мог разогнать весившую больше 2 т «Чайку» до 160 км/ч, при этом расход топлива составлял 21 л на 100 км. В блоке с двигателем была установлена полностью автоматическая гидромеханическая коробка передач, родственная той, что была создана для появившейся в то же время «Волги» ГАЗ-21. Помимо измененного коэффициента трансформации гидротрансформатора и передаточных чисел планетарной части, коробка передач «Чайки» отличалась и механизмом управления: выбор диапазона работы трансмиссии осуществлялся кнопочным селектором, расположенным слева на панели приборов. Он имел четыре кнопки: Н – нейтраль; Д – движение; Т – торможение; ЗХ – задний ход.

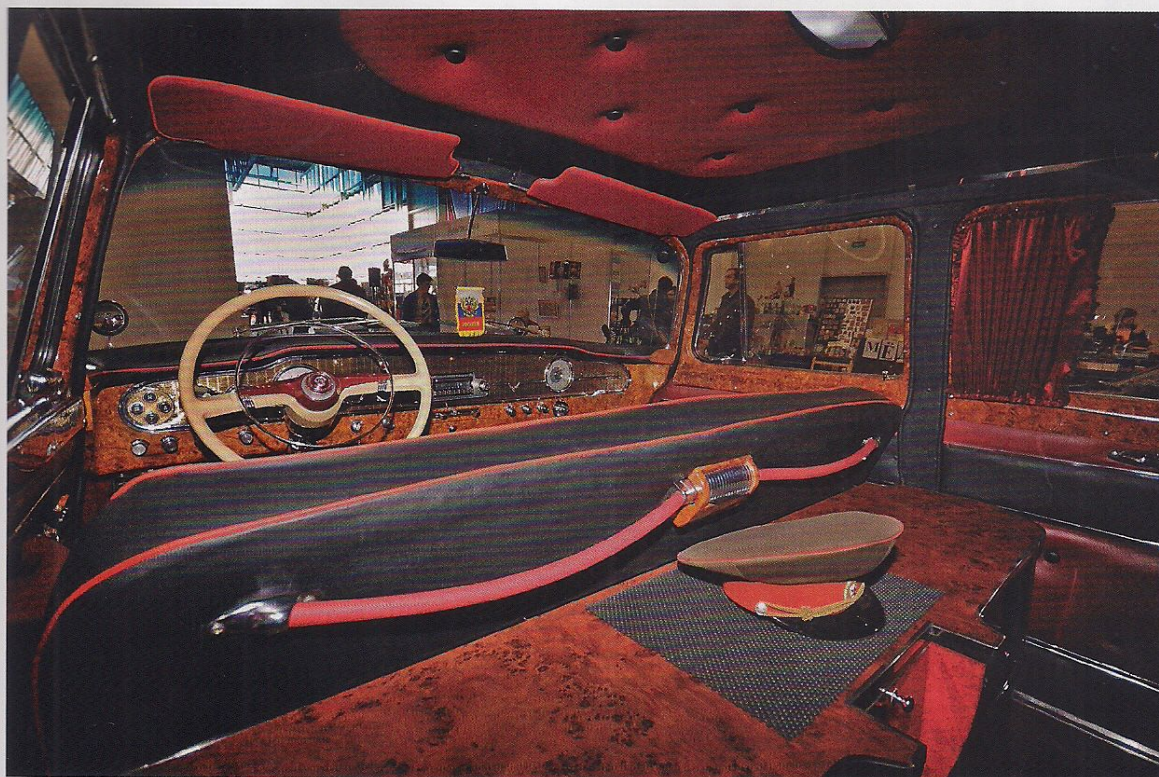
Управление режимами отличалось от современного. Так, кнопка Н включалась при запуске двигателя, а также на стоянке с работающим или неработающим мотором. Кнопка Д включалась при движении вперед, кроме случаев, когда необходимо тормозить двигателем. Например, при продолжительных спусках с гор. В таких ситуациях включалась кнопка Т. Ее можно было нажимать на ходу автомобиля при скорости не выше 60–70 км/ч. При нажатии кнопки ЗХ включался задний ход. Как во всех автомобилях с автоматической коробкой передач, в «Чайке» было только две педали, но вот педаль тормоза делали широкой, чтобы была возможность тормозить как правой, так и левой ногой.

«Чайка» у Центрального парка культуры и отдыха. Москва. 1963 г.

характерные для продукции фирмы «Паккард», можно назвать, пожалуй, лишь панель приборов, передние сигналы поворота и бампер с особыми клыками – «пулями». При этом панель приборов, хоть и имела золотистую отделку и перчаточный ящик по центру, как у «Паккарда», визуально была более легкой и немного напоминала также панели «Олдсмобилей» тех же лет. В остальном автомобиль, несмотря на то, что создавался с явной ориентацией на веяния американской моды, как и вся продукция ГАЗа тех лет, все же был полностью советской разработкой. Следует отметить, что и значительная часть европейских автомобильных фирм в те годы не чуралась заимствования отдельных идей у американцев. Во всяком случае в том, что касается больших автомобилей.



Встреча экипажа космического корабля «Восход». Советские космонавты Константин Феоктистов, Владимир Комаров и Борис Егоров (слева направо) следуют в «Чайке» к Красной площади. 19 октября 1964 г.

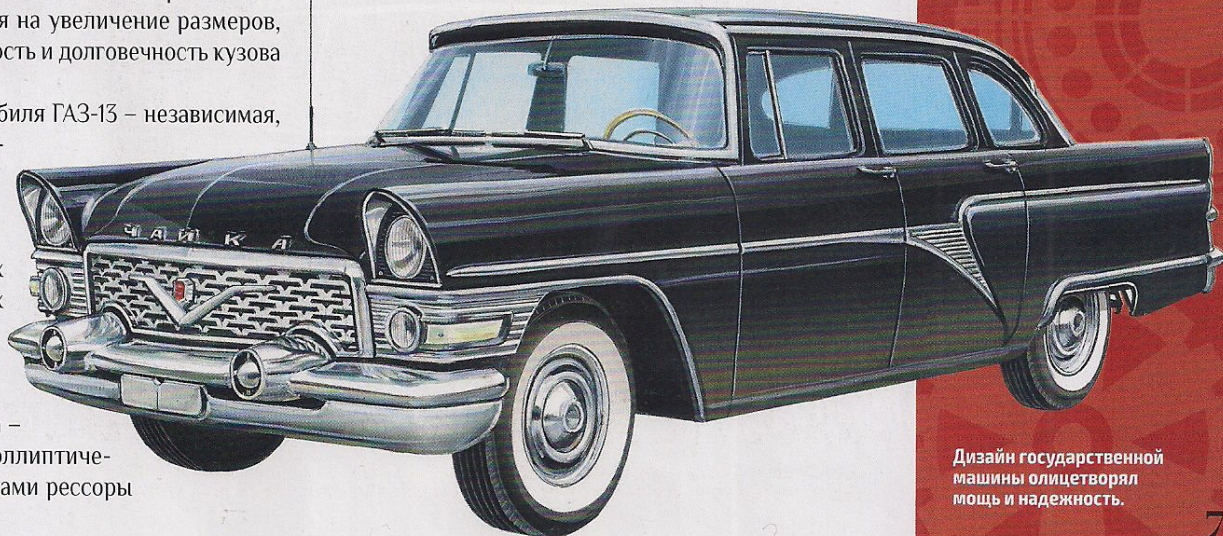


Дизайн государственной машины олицетворял мощь и надежность.

«Чайка» на автомобильной выставке. 1958 г.

Конструкторы «Чайки» решили использовать отдельную раму (в отличие от несущего кузова ЗИМ), хотя и облегченную по сравнению с традиционной лонжеронной. Рама была X-образной формы и весьма оригинальной для того времени конструкции. (В США впоследствии подобную раму получают модели General Motors, причем это произойдет только в самом конце 1950-х годов, уже после окончания цикла разработки «Чайки».) Кузов крепился к ней в 16 точках через виброизолирующие резиновые прокладки. По сути, он был полунесущим: его силовые элементы, такие как коробка порогов, также участвовали в восприятии нагрузок наряду с самой рамой, благодаря чему достигалось существенное облегчение конструкции в целом. «Чайка» была крупнее и тяжелее ЗИМа, так что использование несущего кузова было в данном случае нерационально. Кроме того, при эксплуатации ГАЗ-12 обнаружались проблемы именно с жесткостью его несущего кузова. Применение рамной конструкции позволило сохранить массу новой машины практически на уровне ГАЗ-12, несмотря на увеличение размеров, при этом крутильная жесткость и долговечность кузова существенно возросли.

Передняя подвеска автомобиля ГАЗ-13 – независимая, рычажная, на витых цилиндрических пружинах, установленных в передней части рамы. Нижние рычаги закреплены на двух отдельных поперечинах, приваренных к лонжеронам рамы, а оси верхних рычагов подвески – к приварным кронштейнам рамы. Задняя подвеска – на двух продольных полуэллиптических рессорах. Между листами рессоры



Дизайн государственной машины олицетворял мощь и надежность.



«Чайки» около Дома дружбы с народами зарубежных стран. 1967 г.

Представительский автомобиль «Чайка» чаще всего можно было встретить в самом центре Москвы. 1958 г.



Бензоколонка на Ленинском проспекте. 1974 г.

ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

В конце 1970-х годов начался выпуск автомобиля ГАЗ-14, в связи с чем претерпел некоторые изменения и ГАЗ-13. Так, в салоне с торпедо пропала латунная сетка, а вместо нее была установлена обивка, имитирующая дерево. Диваны и карты дверей стали велюровыми, по образцу ГАЗ-14, который имел подобные элементы салона горчичного цвета. Опять поменялся радиоприемник. Третий его вариант был уже не ламповым, а транзисторным, принимавшим короткие волны. Это, в свою очередь, повлекло за собой удаление трансформаторного блока из-под торпедо с правой стороны.

находятся короткие полиэтиленовые прокладки. Для гашения колебаний в задней подвеске установлены два телескопических амортизатора двустороннего действия. Впервые в продукции ГАЗ были использованы четырехкамерный карбюратор, гидроусилитель рулевого управления, вакуумный усилитель тормозов, электростеклоподъемники, радиоприемник с автопоиском и антенной с электроприводом.

Серийный выпуск и модификации

Серийное производство «Чайки» официально началось 16 января 1959 года. Первые же автомобили собрали еще осенью 1958-го. Они имели ряд незначительных отличий от последующих, вроде иного расположения надписи «Чайка» (сзади).

В 1961 году был разработан вариант с кузовом «кабриолет» (в других источниках – «фаэтон»), получивший обозначение ГАЗ-13Б. Машина получила складной тент с электрогидравлическим приводом. Рамки стекол дверей отсутствовали: вместо них на самих боковых стеклах





Элегантный вид «Чайки» как нельзя лучше соответствовал ее предназначению.

были легкие металлические окантовки, убравшиеся вместе с ними. В сложенном состоянии тент укладывался в ниши по бокам от заднего сиденья, поэтому на нем помещалось только два человека, а общее число посадочных мест снизилось до шести. Кроме того, с того же года в производственной программе появился и вариант с кузовом «лимузин», имевший перегородку в салоне. Эта модель получила

Летчик-космонавт СССР Павел Попович. 1962 г.



Решетка радиатора украшена стилизованным образом птицы.

индекс ГАЗ-13А. Выпущено таких автомобилей было немного. Достаточно сказать, что в настоящее время известно лишь около десяти сохранившихся кабриолетов и всего один лимузин.

Производство «Чайки» к этому времени достигло 150 штук в год и впоследствии оставалось примерно таким же. В 1962 году базовая модификация ГАЗ-13 получила незначительное техническое и внешнее обновление. В частности, появились карбюратор К-114 (вместо К-113), новый приемник с дополнительным регулятором громкости в левом подлокотнике заднего дивана, новые колеса с иными колпаками. Салоны автомобилей стали обшиваться сукном парадных офицерских шинелей серого цвета. В начале 1970-х годов «Чайка» получила боковое зеркало заднего вида на левой двери. Автомобили семейства ГАЗ-13 «Чайка» были сняты с производства в апреле 1981 года. ★

Нестандартные «Чайки»

Совсем небольшое число экземпляров этого автомобиля объяснялось его особым предназначением – для партийной советской элиты. Исключения были столь же необычны.

Если ЗИМ официально находился в свободной продаже населению (хотя и по очень высокой цене – в два раза выше цены «Победы»), то «Чайка» никогда не была товаром народного потребления. Она даже не имела установленной розничной цены. Никаких подтвержденных данных об автомобилях этой марки, попавших новыми в личное пользование граждан, нет. По некоторым источникам, «Чайки» получили писатель Михаил Шолохов, балерина Галина Уланова, космонавт Валентина Терешкова.

Особое применение

Седаны и кабриолеты «Чайка» использовали на парадах, подавали при встречах иностранных лидеров, видных деятелей и героев, применяли в качестве машин сопровождения. Служили они и в посольствах – как СССР за границей, так и других стран в СССР.

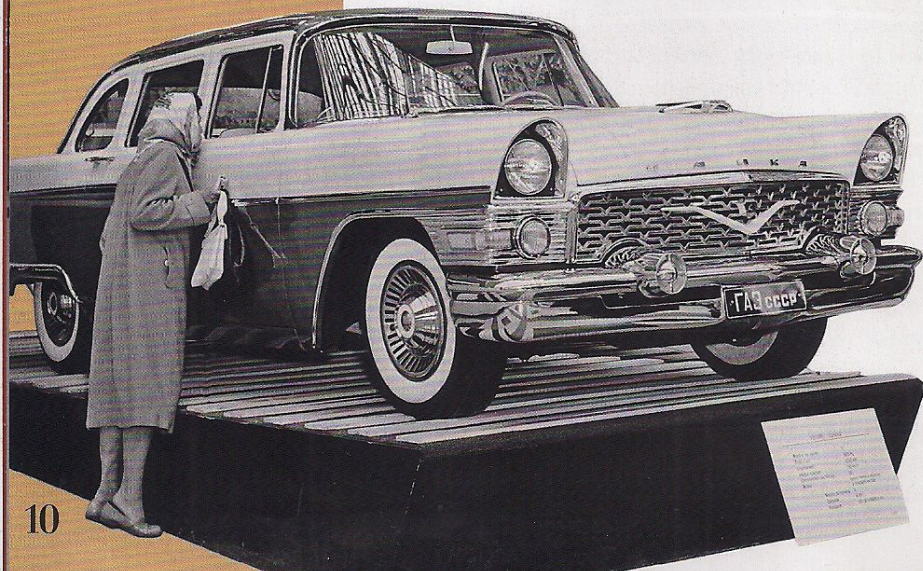


ТОЛЬКО ДЛЯ ИЗБРАННЫХ

Также «Чайки» поступали в «Интурист», где их могли заказать все желающие для использования в качестве свадебных автомобилей. Во всяком случае, так было в Москве. Правда, заказ свадебной «Чайки» был делом трудным. Так, в середине 1980-х годов для этой цели в Москве служило шесть машин. Заказ нужно было оформлять практически одновременно с подачей заявления в ЗАГС (за три месяца до свадьбы), а то и раньше.



Стенд с автомобилем «Чайка» в советском павильоне на Всемирной выставке в Брюсселе.



Многочисленные чемпионы мира по фигурному катанию Ирина Роднина и Александр Зайцев могли себе позволить свадебную «Чайку».

«Чайки» были персональным транспортом высшей номенклатуры (преимущественно министров, первых секретарей обкомов), который полагался им как составная часть установленного пакета привилегий. Однако были и исключения. Так, вопреки всем номенклатурным правилам, такой машиной пользовался начальник пожарной охраны Москвы. Она отличалась красным цветом кузова и была оборудована специальной связью.

Кино и скорая помощь

Помимо официальных серийных модификаций существовало еще несколько, так сказать, сторонних, то есть выпускавшихся не на заводе-изготовителе. На Рижской автомобильной фабрике (РАФ) в 1973–1982 годах были изготовлены 20 автомобилей с кузовом «универсал» для скорой помощи. Они комплектовались носилками, за водительским сиденьем была перегородка, левая задняя дверь была крышкой запасного колеса, крыша состояла из трех частей, задние рессоры были усилены двумя дополнительными листами, салонный фонарь имел круглую форму. Из-за ручной сборки практически все машины отличались друг от друга. Заказчиком медицинских «Чаек» было 4-е Главное управление Минздрава СССР. Машины предназначались для обслуживания медицинских учреждений, которые в народе называли «кремлевскими». Известен также универсал-катафалк.

Несколько «Чаек» были изготовлены как киносъёмочные машины. Два таких автомобиля служили на Мосфильме. Выбор «Чайки» в качестве кинооператорского автомобиля был не случаен. Дело в том, что ее плавный ход весьма



Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев у автомобиля «Чайка». 1972 г.

подходил для качественной съемки во время движения. Есть информация и о нескольких «передельных» парадных фаэтонах на базе ГАЗ-13. Например, лидеры ГДР – Вальтер Ульбрихт, а позднее Эрих Хонеккер – использовали парадную «Чайку» с высоким поручнем вокруг салона.

Ослобък

Так в народе окрестили необычный вариант автомобиля, который по заказу генералитета небольшой партией выпустили на одном из военных заводов. К кузову «Чайки» приваривали переднюю и заднюю части от ЗИМ. Получался закамуфлированный автомобиль высокого уровня комфортности. Таким образом внешне «табель о рангах» не нарушалась, но фактически чиновники, которым не положена была «Чайка», пользовались ею.

Высокопоставленные жертвы

С автомобилем ГАЗ-13 связано несколько громких аварий. Так, в 1966 году на этой машине попал в тяжелую аварию командующий Московским военным округом генерал армии А. П. Белобородов. В 1970 году в Минске на «Чайке» в ДТП погиб заместитель председателя Совета министров БССР Г. Я. Киселев. В 1976 году – председатель президиума Верховного Совета БССР Ф. А. Сурганов и командующий 26-й воздушной армией Л. И. Беда, которые ехали из Беловежской пуши. В 1980-м – первый секретарь ЦК Коммунистической партии Белоруссии П. М. Машеров. Возможно, именно последняя жертва и стала причиной скорого прекращения производства устаревшей к этому времени машины. ★

НЕОБЫЧНАЯ СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ

В 1982 году два автомобиля модифицировали с необычной целью – для эвакуации забальзамированного тела вьетнамского лидера Хо Ши Мина в том случае, если между Вьетнамом и Китаем начнется война.

Президент России Дмитрий Медведев с губернатором Калифорнии Арнольдом Шварценеггером ездили в Сколково на «Чайке», 2010 г.



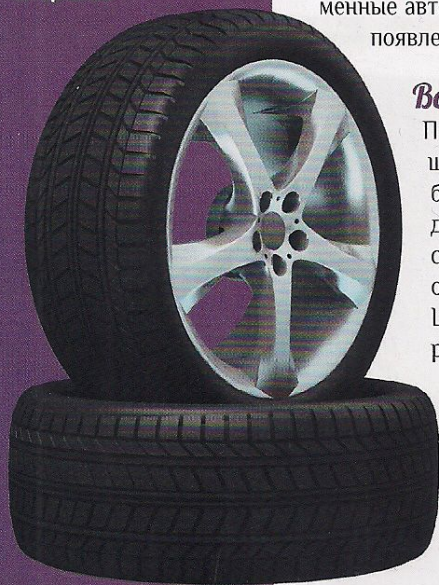
Автомобильное колесо

История автомобильного колеса неразрывно связана с пневматическими шинами, которым уже более 150 лет. Однако колесо как таковое гораздо старше: этому изобретению несколько тысяч лет.



Первый в мире автомобиль, построенный в 1885 году немецким изобретателем Карлом Бенцем.

Шины современного колеса имеют сложное строение и содержат несколько слоев природных и синтетических материалов.



Наиболее древние изображения повозок с колесами, обнаруженные археологами, датируются V тысячелетием до н. э. Поначалу и автомобильное колесо совсем не отличалось от своего предшественника, колеса для телеги, и было полностью выполнено из дерева. Но возрастающие нагрузки и скорость привели к тому, что сначала появился металлический обод, а затем – спицы. Колеса ранних автомобилей стали похожи на современные велосипедные. Впрочем, им-то современные автомобили и должны быть благодарны – за появление пневматических шин.

Воздушные колеса Томсона

Первую в мире резиново-парусиновую шину сделал в 1846 году англичанин Роберт Уильям Томсон. Она предназначалась для экипажей, которые тогда имели колеса с деревянными спицами и деревянным же ободом, обитым металлической полосой. Шина состояла из двух частей: камеры и наружного покрытия. Камера была сделана из нескольких слоев парусины, пропитанной и покрытой с обеих сторон натуральным каучуком или гуттаперчей в виде раствора. Наружное покрытие состояло из соединенных заклепками кусков кожи. Томсон провел успешные испытания «воздушных колес». Они показали, что

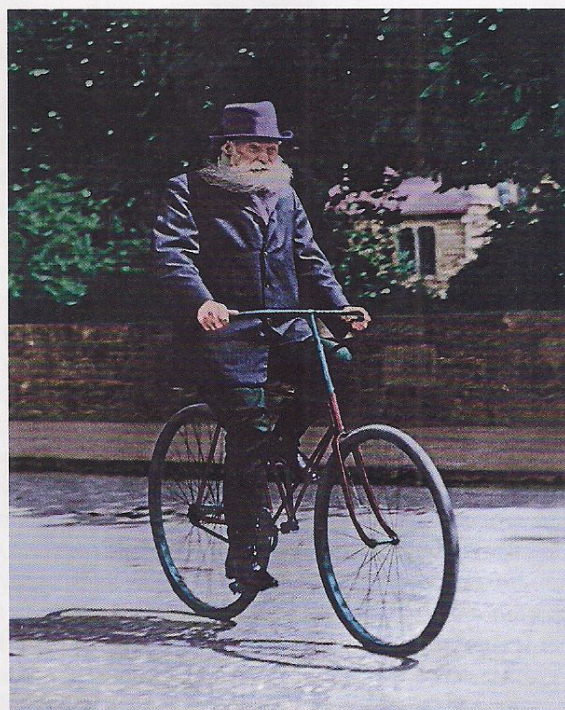
шины значительно облегчают езду и снижают уровень шума. Однако это изобретение тогда никого не заинтересовало и было забыто.

Пневматический обруч Данлопа

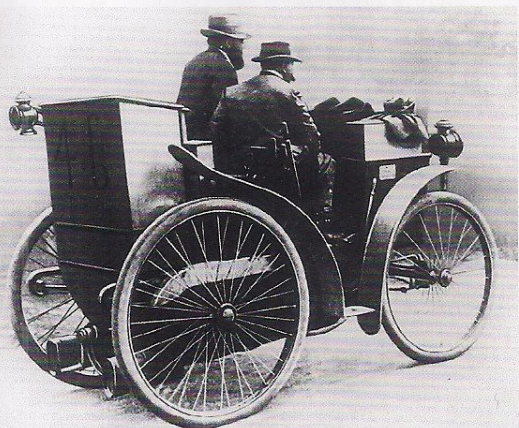
Вновь идея пневматической шины возникла через 42 года. Шотландец Джон Бойд Данлоп, наблюдая, как его сын катается на трехколесном велосипеде и как его неимоверно трясет на брусчатой мостовой, решил попытаться исправить положение с помощью... садового

ВЕЛОСИПЕДЫ – ВПЕРЕДИ!

Преимущества пневматической шины сначала оценили велосипедисты. В июне 1889 года на стадионе в Белфасте Уильям Хьюм выступил в гонках на велосипеде с пневматическими шинами. И хотя Хьюм был средним гонщиком, он выиграл все три заезда, в которых участвовал. В 1891 году в первом велосипедном марафоне Париж – Брест – Париж победил Чарльз Терронт на съёмных шинах «Мишлен».



Джон Бойд Данлоп, изобретатель пневматических шин. 1920 г.



Братья Мишлен на автомобиле со съёмными шинами.

шланга. Он склеил из него обручи и накачал воздухом. 23 июля 1888 года Данлоп получил патент на изобретение, а приоритет на применение «пневматического обруча» для транспортных средств подтверждал следующий патент, от 31 августа того же года. Камера из резины крепилась на обод металлического колеса со спицами путем обматывания ее вместе с ободом прорезиненной парусиной, образующей каркас шины, в промежутках между спицами.

Данлоп основал в Белфасте шинный завод. Спустя десятилетие компания превратилась в мировую корпорацию. И хотя ее основатель еще в 1896 году отошел от дел, фирма продолжала носить его имя.

Съемные шины Мишленов

Важную роль в совершенствовании и популяризации пневматических шин сыграли братья-французы Андрэ и Эдуард Мишлен, фактические прародители известной всем современным автолюбителям компании по производству автошин «Мишлен». Если шины Данлопа первые годы просто приклеивали к ободу, то братья Мишлен изобрели съемные.

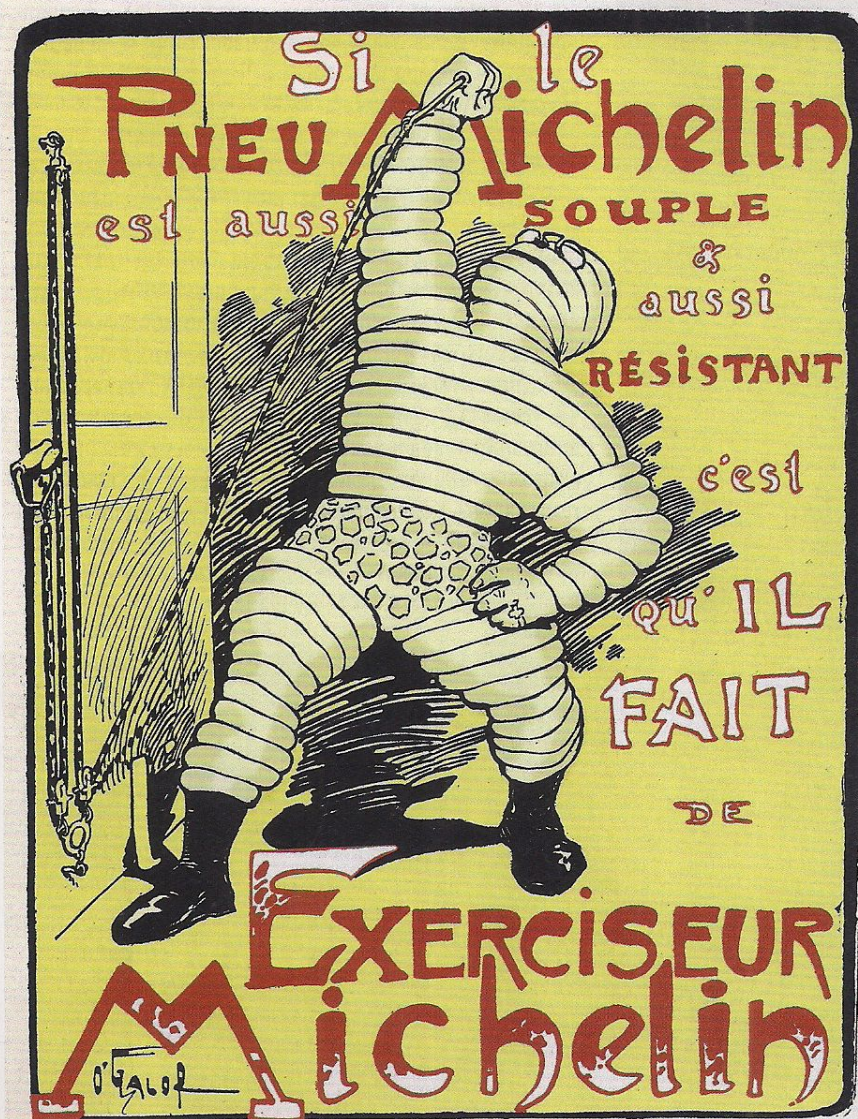
На своем автомобиле «Молния», «обутом» в пневматические шины, они в 1897 году участвовали в гонке Париж – Бордо – Париж. Трудно назвать первый результат применения таких шин на практике успешным, ведь братья пришли к финишу последними, хотя и уложились в положенный организаторами временной интервал. На пути к финишу Эдуарду и Андрэ пришлось менять проколотые шины более 60 раз! После окончания гонки они, естественно, подверглись нападкам и шуткам острословов и коллег по автомобильному ремеслу.

Однако братья не отчаивались и продолжали верить в будущее пневматических шин. Как показывает наше время, их надежды оправдались. Но в начале никто не хотел использовать такие шины. Братьям приходилось даже бесплатно раздавать комплекты шин парижским извозчикам, чтобы как-то популяризировать это изобретение. Постепенно, с развитием технологии изготовления и совершенствования конструкции пневматических шин, они окончательно вытеснили литую резину. А братья Мишлен организовали во Франции собственную фабрику по производству автошин.

Не только для красоты

Долгое время после того, как пневматическая шина заменила на дорогах литую резиновую, рисунку на протекторе не придавали большого значения. Это был просто элемент дизайна, который появлялся в том или ином виде, как правило, исходя из вкусов и предпочтений главного человека в компании. Пробуя различные варианты геометрических фигур на протекторе, никто не задумывался о практическом применении рисунка и его влиянии на качество и безопасность езды. И только спустя десятилетия пришло понимание огромной важности этого элемента авторезины для сцепления с дорожным покрытием. ★

На рекламах компании Мишленов фигурирует Бибендум – толстяк, составленный из шин.



ДИСКИ ВМЕСТО СПИЦ

В 1920-х годах колеса со спицами были вытеснены штампованными стальными дисками. Дело в том, что спицы, во-первых, требовали постоянной подтяжки, а во-вторых, перестали выдерживать нагрузки, возникающие при высокой скорости движения. Кроме того, диски оказались значительно дешевле в производстве. Позже появился и еще один вид дисков, хорошо знакомый современным автомобилистам, – легкосплавный алюминиевый.

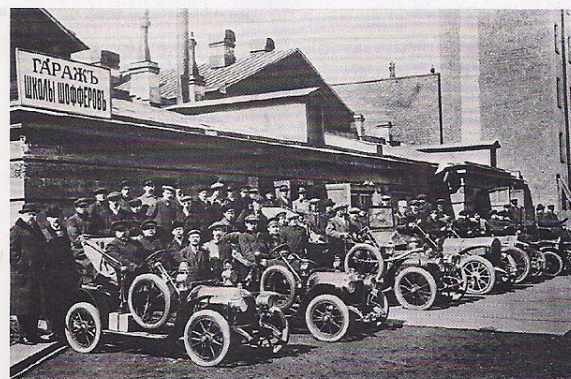
Дореволюционные автопроизводители

Вслед за Яковлевым, Фрезе и Лесснером строительством автомобилей увлеклись и другие промышленники-энтузиасты царской России. Причем не только в столице.

В 1908 году на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге был организован автомобильный отдел во главе с Иваном Александровичем Фрязиновским. С 1909 года здесь начинается выпуск машин известной марки «Руссо-Балт». За семь лет их произвели около 500. Отличительной чертой «Руссо-Балтов» были надежность и прочность: известен случай столкновения машины во время автопробега с бревенчатой избой, после которого автомобиль оказался практически не поврежден. Благодаря победам в престижных автомобильных соревнованиях марка стала широко известной. Ну а первое в истории покорение вершины Везувия автомобилем «Руссо-Балт» прогремело на весь мир.

Четыре года производства Пузырева

В 1910 году был открыт Русский автомобильный завод И. П. Пузырева. Его основатель считал необходимым, чтобы «русское производство не было бы только названием, а было бы действительно русским», и «завод выработывал самостоятельно все автомобильные части из русского материала, русскими рабочими и под руководством русских инженеров». Следует подчеркнуть, что Ивану Петровичу удалось достигнуть поставленной цели, организовав на заводе практически полностью самостоятельное производство. Пузырев стремился «выработать тип специально русского автомобиля, отвечающего требованиям перемещения в России, применительно к особенностям наших путей».



Учебные автомобили школы шоферов. Санкт-Петербург. 1912 г.

В 1911 году завод выпустил первый пятиместный легковой автомобиль с большим дорожным просветом. Машина оснащалась коробкой передач оригинальной для тех времен конструкции, разработанной на заводе Пузырева и защищенной привилегией (патентом). Впервые в мире передачи в трансмиссии включались кулачковыми муфтами, а рычаги переключения находились не снаружи, а внутри салона. Фактически это был прообраз коробки передач современных автомобилей. Еще одним новшеством было использование алюминия для картера двигателя, коробки передач, рулевого механизма и дифференциала, а также широкое применение шарикоподшипников. Серийная модель 28/40 развивала приличную для тех времен скорость – до 80 км/ч.

Реклама Товарищества автомобильного передвижения. 1910 г.

Реклама пневматических шин для всех видов транспорта. Начало XX в.



Грузовой автомобиль на Сенатской площади. 1901 г.

В 1913 году на IV Международной выставке автомобилей в Петербурге Пузырев представил пятиместный лимузин, семиместную машину с открытым кузовом «торпедо» и гоночный автомобиль. По свидетельствам специалистов, последний был оснащен передовым для своего времени и весьма компактным двигателем. Предприятие И. П. Пузырева завершило свое существование в 1914 году, когда значительная часть завода, в том числе восемь готовых автомобилей, была уничтожена возникшим по неизвестным причинам пожаром.



ДЕМОНСТРАЦИЯ НАДЕЖНОСТИ

На одном из автомобилей своего изготовления И. П. Пузырев совершил успешный пробег из Петербурга в Париж и обратно. В пути не произошло ни одной серьезной поломки. Кроме того, по свидетельству очевидцев, автомобиль производил весьма благоприятное впечатление, прежде всего своей внешней отделкой.



Орловская пятерка

Пытались собирать автомобили и в провинции. Так, пять автомобилей в 1909 году было выпущено в Орле в мастерских изобретателя-энтузиаста бывшего помещика Михаила Михайловича Хрущева. Он был одержим идеей создания отечественного автомобиля простейшей конструкции с двигателем воздушного охлаждения. Реализация этой идеи заняла почти два года и завершилась летом 1913 года постройкой действующей машины – правда, менее удачной, чем подобная же модель Форда.

Отложенное изобретение

Рассказ о зарождении российского автомобилестроения был бы неполным без упоминания имени признанного специалиста в области электротехники и электрических машин Ипполита Владимировича Романова. Ему принадлежит, помимо прочего, изобретение совершенной для своего времени аккумуляторной батареи, а также смелый проект подвесной электрической железной дороги, опытный образец которой функционировал с 1899 года в Гатчине.

В том же году в Петербурге состоялись испытания первого отечественного электромобиля конструкции Романова, прозванного «кукушка». Интересно, что машина имела привод на передние колеса и развивала скорость до 39 км/ч при запасе хода 64 км.

В 1901 году на столичных улицах появился опытный образец электрического 17-местного омнибуса – нового типа городского транспорта. Испытания показали надежность и безопасность конструкции машины. Романов планировал организовать десять маршрутов электрических омнибусов по самым оживленным магистралям города. Но Городская Дума отказалась финансировать изготовление этой техники. ★

Автомобиль «Руссо-Балт»
на ралли в Монте Карло.
1912 г.



В НОМЕРЕ 3

ЛЕГЕНДАРНЫЕ СОВЕТСКИЕ АВТОМОБИЛИ

В МАСШТАБЕ 1:24

№ 3

РЕКОМЕНДУЕМАЯ ЦЕНА: 1299 РУБ.



С ИМЕНЕМ И ЦЕНОЙ



ЛИПГАРТ И ЕГО ПОБЕДЫ



НОВЫЙ ОТДЕЛ
«РУССО-БАЛТА»

12+ КОЛЛЕКЦИЯ
ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2587-6570



★
ГАЗ-М20 «Победа»

★
С ИМЕНЕМ И ЦЕНОЙ

★
ЛИПГАРТ И ЕГО ПОБЕДЫ

★
НОВЫЙ ОТДЕЛ
«РУССО-БАЛТА»



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ!