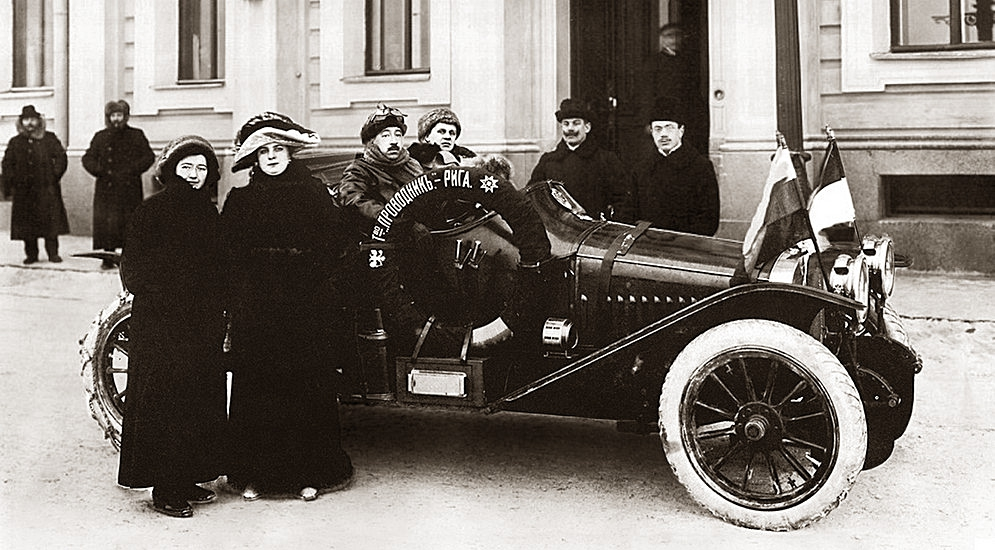
**03-199 Руссо-Балт С24-55 (вариация 2) 4х2 гоночный автомобиль для "Rallye-Automobile-Monaco" на шасси С24/30 серии III №9, снаряжённый вес 1.5 тн, РБВЗ 4939 см3 55 лс, 113 км/час, экипаж А. Нагель и В. Михайлов, г. Рига 1911 г.**



Автомобиль Руссо-Балт С24/55 — пожалуй, первый отечественный серийный автомобиль, профессионально подготовленный к ралли. Вообще, по сути, этот автомобиль, существовавший в единственном экземпляре, был создан для одной единственной гонки — ралли "Монте-Карло" 1912 года. Инициатором строительства спорт-кара был Андрей Платонович Нагель, редактор-издатель Петербургского журнала "Автомобиль", и он же пилотировал его в ралли.

Сам Нагель вообще был ярым поклонником автомобилей Руссо-Балтийского Вагонного Завода, и преклонение соотечественников перед зарубежными производителями (а их уже и в те годы было представлено на Российском рынке немало — "Мерседес", "Адлер", "Бенц", "Рено", "Лаурин-Клемент", "Опель", "Фиат" — вот лишь самый именитые из них) весьма задевало редактора. В Российский автомобиль не верил никто! В одной из статей в журнале "Автомобиль" (1910, N18, с. 3184) Нагель писал: "Для среднего провинциального русского клиента не столько важно получить автомобиль "новейшей марки", сколько автомобиль, приспособленный к тем условиям, в каких ему придется работать".

Сам шеф-редактор с 1910 года владел "мотором" С24/30 серии III, под номером 14. За рулем этого автомобиля летом 1910 г., на ралли Санкт-Петербург-Киев-Москва-Санкт-Петербург (3000 км), Нагель завоевал золотую медаль. Осенью того же года он совершил поездку по странам Европы, побывав в Берлине, Риме, Неаполе, пересек Альпы и поднялся на Везувий. Таким образом, Европа впервые увидела русский автомобиль. Затем последовал 1911 год — ралли Санкт-Петербург-Москва-Севастополь. Снова А. Нагель отмечен золотой медалью за выступление на той же машине "РБВЗ" N14. Словом, к концу 1911 года издатель имел славу одного из самых именитых гонщиков Российской Империи.  
Отчасти по этой причине, а отчасти оттого, что председатель правления РБВЗ Михаил Владимирович Шидловский был старинным приятелем журналиста, честь представлять Россию в старейшем ралли-рейде планеты выпала на долю А. Нагеля. Само ралли проводилось с 1911 года в самое суровое время года — зимой. Одна из легенд гласит, что время проведения было выбрано не случайно: именно зимой в казино Монте-Карло затишье, да и на пляжах пустовато… не сезон, что еще можно сказать? Для маленького государства, живущего, в основном, за счет туристов — настоящая катастрофа! Ежегодный дефолт. Вот и родилась у председателя крупнейшей в княжестве компании — "Общества морских купаний", идея, поддержанная принцем Монако — проведение ежегодных автомобильных заездов. Так и родилась на рубеже 1910 и 1911 года традиция, продолжающаяся и по сей день — "Rallye-Automobile-Monaco".

Суть соревнования заключалась в следующем: из разных стран и городов в разное, строго определенное с учетом дальности пути время, стартовали экипажи участников. Финиш находился в одном месте — Монте-Карло, обычно на набережной Кондамин. Расчет велся исходя из средней скорости движения (в 1911 году — 10 км/ч, в 1912 году — 20 км/ч), с обязательным прохождением контрольных пунктов. Ремонтировать двигатель и детали шасси по ходу гонки было запрещено, и поэтому они пломбировались. В общем, это было, так называемое, ралли "со звездным сбором", которое получило впоследствии огромную популярность.

В этой гонке и предстояло участвовать А. Нагелю и детищу РБВЗ. Для старта журналист выбрал Петербург — самый удаленный, по сравнению с остальными участниками, город от Монте-Карло, справедливо надеясь на приз за дальность перехода. Расчеты показали, что стартовать необходимо… 31 декабря 1911 года! Интересная дата, не правда ли?

Итак, морозное, раннее утро 31 декабря 1911 года, Московская застава. Комиссия в последний раз проверяет пломбы, Андрей Нагель в своем неизменном котелке и его напарник Вадим Михайлов в огромной кепке позируют перед столичными фотографами, сидя в надраенном до блеска С24/55…

А что, вообще представлял из себя этот Руссо-Балт?

Типичная конструкция модели С24/30 — лонжеронная рама с зависимой рессорной подвеской задних колес, червячный рулевой механизм, конусное сцепление, механические тормоза, зажигание от магнето. Силовой агрегат — 4501 см. куб., нижнеклапанный распределительный механизм, несъемная головка блока цилиндров. Тормоза — барабанные сзади, спереди — никаких!

Но это Руссо-Балт С24/55 (в девичестве С24/30) серии III под №9, естественно, был "доведен до ума". Объем двигателя был увеличен до 4939 см3 еще в 1910 году для участия в Киевском пробеге, но тогда его создатель, главный конструктор РБВЗ Жульен Поттера, не добился значительных успехов (хотя, взял реванш на этом же автомобиле в верстовых гонках в Риге 7 июня 1911 года, показав максимальную скорость 120 км/час при старте с ходу, и среднюю — 105 км/ч). Для той гонки степень сжатия подняли с 4,0 до 5,5 единиц, что позволило выжать 55 л.с. Удельная мощность — около 35 л.с. на тонну веса! Целых 11 лошадиных сил с литра объема! Это была первая вариация С24/55 .

К "Rallye-Automobile-Monaco" автомобиль готовился еще более основательно — крутящий момент на ось передавался через карданный вал, а не цепь, а поршни..! Поршни, впервые в истории автомобилестроения были изготовлены из алюминия! Их получили с Рижского завода "Мотор", где инженер Теодор Калеп в середине 1911 года начал эксперименты по применению алюминиевых поршней в авиационных двигателях. Кроме того, был установлен новейший французский карбюратор "Зенит" (Zenith), шестерни с уменьшенным передаточным числом, благодаря чему планировалось развить скорость до 105 км/ч (у серийного С24/30 — 70 км/ч), мощные ацетиленовые фары "Фракония" с трехсекционным ацетиленовым генератором, электрическое освещение от динамо-машины и аккумуляторов. Кузов облегчили по максимуму — убрали даже ветровое стекло! Но установили дополнительный 50-литровый бак. Свечи двигателя были герметически закрыты колпачками, изобретенными лично А. Нагелем.  
"Обувка" соответствовала автомобилю — лучшие шины фабрики "Проводник" — "Колумб"! Учитывая особенности погодных условий, на задние колеса одели цепи, для передних колес предусмотрели специальные лыжи (создатели считали что лыжи облегчат управляемость на заснеженной дороге). В систему охлаждения, вместо воды, залили чистый спирт.

Это — что касается агрегатного тюнинга, а как же стайлинг? Не обошлось и без этого. Радиатор украшали латунные буквы Russo-Baltique на французском языке. На передней части кузова разместили эмблему Императорского Российского автомобильного общества, а спереди и сзади установили таблички, где красными буквами на белом фоне было написано: "Rallye-Automobile-Monaco". Впереди разместили бело-сине-красный российский флаг и красно-белый флаг Монако. Так появилась вторая вариация С24/55.

Старт стал не совсем удачным — мотор дал обратную вспышку (такие казусы случались часто до внедрения электростартеров.), и Вадим Михайлов сломал руку. Остаться в Петербурге Михайлов отказался наотрез, и отправился в путь лишь с одной действующей рукой — левой.

Условия гонки были нечеловеческими — бури, снежные заносы, двигаться, порой, приходилось буквально на ощупь. Фонари, даже такие мощные, как "Фракония", не справлялись. "Освещали только белое пятно" — со слов самого Нагеля. Михайлов не раз выступал проводником, бредя по снегу с фонарем в руке. За ним брел автомобиль. На разных участках журналист то тащился со скоростью черепахи, то гнал по максимуму — все 105 км/ч! На территории Франции автомобиль въехал в полосу тумана, густого, как вата. Но и это препятствие было с честью преодолено.  
Но следующее едва не заставило поставить крест на гонках. Обледенелые подъемы и спуски Бельфора машина с малым передаточным числом в заднем мосту не брала. Цепи износились и порвались и от них не было никакого толку. Выручила вылазка в ближайшую деревню. Но продать им цепи никто не смог — их не было. Наконец, кто-то посоветовал обратиться к местному виноделу. Он, мол, возит вино на продажу в бочках и обвязывает их цепями, когда везет на телеге. Винодел долго упрямился, но цепи продал. Они очень выручили на обледенелых подъемах. (Согласно другой легенде А. Нагель обул колеса в кожаные ремни с гвоздями, изобретя первые шипованные шины).

И вот, наконец, спустя 195 часов 23 минуты со старта, миновав 3257 километров со средней скоростью 16,7 км/ч, израсходовав около 600 л бензина (18л/100 км), проделав весь путь без единой поломки и привезя с собой в шинах "перербургский" воздух, Руссо-Балт финишировал в Монте-Карло. Первым! Второй участник финишировал лишь спустя 6 часов. Всего из 83 стартовавших финишировало 59 экипажей.

Начался подсчет очков — дело, как и в любом ралли, далеко не самое простое. А. Нагель получил 1-й приз маршрутов (как он и рассчитывал!), 1-й приз выносливости и 9-й приз по общей классификации (поскольку комиссией учитывалось число комфортабельных мест на автомобиле и удобства, количество перевозимого багажа, элегантность, чистота и т.п. — бред!). Награду по общей классификации вообще едва ли можно считать присужденной правильно, так как оргкомитет ралли, определяя нормы и время пробега, не принял в расчет трудности зимнего пути в России, дороги которой заметно уступают дорогам Западной Европы.

После объявления результатов, награждений, банкета и официального закрытия ралли в Монако А. Нагель и В. Михайлов прокатились на "Руссо-Балте" еще около 1000 верст по югу Франции и Италии. А в Лионе они запаковали машину в ящик и отправились по железной дороге в Санкт-Петербург.

Более высокую награду получил А. Нагель в России. По докладу царю Николаю II вице-президента ИРАО флигель-адъютанта В. Свечина, Андрей Платонович с "высоты Престола" был награжден орденом Святой Анны III степени. Это была первая государственная награда, полученная за спортивные успехи в автомотоспорте! Со своей стороны ИРАО, желая отметить одержанную А. Нагелем победу, поднесло ему почетный подарок и устроило 23 февраля 1912 года товарищеский обед.  
 РБВЗ так же получил свое — продажи автомобилей резко подскочили! Два Руссо-Балта (ландоле моделей "С24-40" (N270, ХIII серии) и "К 12-20" (N 217, Х серии), были приобретены даже имперским гаражом! Сработал принцип, озвученный несколько позже Генри Фордом: в воскресенье побеждай, в понедельник продавай.

На этом победы Андрея Нагеля не заканчиваются! В 1912 г. неутомимый журналист на своем "Руссо-Балте" занял второе место на международном ралли "Сан-Себастьян" и получил специальный приз за выносливость. В августе 1913 г. Нагель совершил на автомобиле N 14 с кузовом "гран туризме" пробег длиной 7 тыс. км по дорогам Центральной и Южной России, а в декабре отправился в путешествие по странам Южной Европы и Северной Африки. К началу 1914 г., то есть за неполных четыре года безжалостной эксплуатации, его "Руссо-Балт" покрыл 80 тыс. км без серьезного ремонта! Далеко не каждый современный автомобилист ухитряется делать в год в среднем по 20 тыс. км.

История уникального экземпляра N 9 не заканчивается тем более! 14 мая 1913 года около двух часов дня в Санкт-Петербурге на Волховском шоссе состоялись гонки автомобилей на дистанцию в одну версту с ходу. Учет времени прохода дистанции велся при помощи прибора, называемого телехроном, изобретенного инженером и страстным автомобилистом П.Б. Постниковым. Запись на финише вел доктор Всеволожской, член Санкт-Петербургского автомобиль-клуба. Учет победителей проводился по семи категориям.

Среди "Бенцев", "Мерседесов", "Опелей" и других автомобилей-участников выделялся зеленый автомобиль с обтекаемым кузовом. Да! Это был Руссо-Балт-С24-55 III серии (экземпляр N 9) — то самый, принесший победу А. Нагелю в 1912 году в "Rallye-Automobile-Monaco"! Пилотировал его на сей раз 24-летний фирменный гонщик РБВЗ — Иван Иванович Иванов.

Поменялся не только пилот, но и сам болид, уже в третий раз. Такие излишества, как ацетиленовые фонари, дополнительные аккумуляторы, генераторы и топливные баки на верстовых гонках были попросту не нужны, и от них избавились. Как и от многих кузовных деталей — бамперов, крыльев, брезентового складного верха. В результате вес автомобиля сократился. Сам кузов получил характерную обтекаемую форму, за что (естественно, и за цвет!) и получил прозвище "Русский огурец". К сожалению конструктора в то время еще не знали о вихревых воздушных возмущениях, возникающих от спиц вращающихся колес, иначе, вполне возможно, результат И. И. Иванова оказался бы выше.

А так — второе место. Наилучший результат показал г-н Хернер на "Бенце", установив последний в истории Царской России рекорд скорости — 189,5 версты в час (около 201 км/ч), преодолев версту с ходу за 19 секунд (для сравнения — Lambotghini Diablo SV преодолевает первый километр за 25 секунд). Однако жюри, принимая во внимание исключительные качества его автомобиля, выделило г-на Хернера вне конкурса.

Таким образом победителем был признан г-н Донье на "Мерседесе", развив скорость в 134 версты в час и преодолев версту за 26,8 секунды. Приз, как выигранный три раза подряд, перешел в собственность Донье. Второе место было присуждено И.И. Иванову на "Русском огурце".

26 мая 1913 года состоялись первые в России кольцевые гонки. Впрочем, то "кольцо" весьма далеко от этого понятия сегодня. Маршрут проходил через Волховское шоссе, Александровну, Красное Село и Литовское шоссе, образуя "круг" длиной 37 верст. По регламенту предлагалось пройти это кольцо 7 раз, таким образом общее расстояние составило 230 верст или 276 километров.

Заявки на участие подал 21 экипаж, в числе которых были такие именитые гонщики тех лет, как г-н Слупский на наиболее мощной из машин-участниц "Эксцельсиоре"; г-н Суворин на автомобиле BENZ; г-н Рене Нотомб на красивейшем автомобиле "Металлуржик", называемом "Красным демоном", и, разумеется, заводской пилот РБВЗ г-н Иванов на "Огурце".

К сожалению, для погоды, в отличие от любителей автомотоспорта, этот день не значил ровным счетом ничего, и в самом начале гонки прошел проливной дождь и разыгрался сильный ветер, почти сносивший авто с дороги. В результате из 19 стартовавших экипажей до финиша добралось меньше половины — всего 9. К чести РБВЗ, экземпляр N9 был в их числе, заняв второе место, и отстав от призера — Г.М. Суворин на "Бенце" — всего на 2 минуты и 6 секунд.

В начале 1914 года гоночный «Руссо-Балт» подвергся дальнейшей, четвёртой, реконструкции. Рабочий объем его двигателя увеличился с 4939 до 5033 см3 и мощность  
поднялась с 58 до 60 л. с. Модернизация этого автомобиля заключалась и в установке мощного радиатора, состоящего из двух половин, образующих тупой угол, и в выведении отработавших газов непосредственно в атмосферу через четыре коротких патрубка. Полностью новым стал кузов по образцу английских гоночных машин, в частности «Воксхолла». Масса автомобиля немного увеличилась. В перестройке машины активное участие приняли мастера Рябов, Степанов, Иванов, инженер Фрязиновский.

Когда началась первая мировая война, Петербургское отделение РБВЗ перешло на ремонт автомобилей. А спортивный автомобиль, на котором выступали Ж. Поттера, А. Нагель и Иванов И. И., в 1915 г. снова переделали в обычный, снабдив его щестиместным открытым кузовом и серийным 40-сильным двигателем. Так произошло последнее, пятое перевоплощение знаменитого автомобиля, который «обернулся» моделью С24-40. Его передали военному ведомству, и он попал в действующую армию для несения штабной службы. На фронте этот автомобиль пропал без вести.

Да, пусть Руссо-Балт и не так часто занимал первые места, но значимость этого автомобиля сложно переоценить как для завода, так и для отечественного автомотоспорта. Автомобили РБВЗ получили широкое признание не только у гражданских покупателей — пошли и военные, и государственные заказы, а инженера и конструктора завода имели столь высокую репутацию, что разработку первого отечественного гидроплана доверили именно Руссо-Балтийскому Вагонному.

Кроме того, экземпляр N9 стал первым отечественным спорт-каром, профессионально подготовленным для соревнований заводом-изготовителем. Путь первых, как известно, нелегок, но по их следам идут другие.