03-378 Руссо-Балт С24/35 серия VII 4х2 4-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом ландоле, мест 6, снаряженный вес до 1.95 тн, 35 лс, до 70 км/час, вся серия VII 56 экз., РВБЗ г. Рига 1912-14 г.



На каком основании и с какой целью продавец из Херсона решил, что это автомобиль «выпущенный в 1912 году, из гаража Николая II»остается загадкой. Книги по истории ГОНа никак этого не подтверждают.

*Из статьи Руссо-Балт «Модель С» на http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-c.*

История создания

В конце мая 1909 года Руссо-Балтийский вагонный завод выпустил свою первую модель автомобиля с открытым двухместным кузовом спортивного типа, которую назвали Руссо-Балт С-24/30. Цифры в название автомобиля (24/30) означали следующее: 24 - расчетная мощность двигателя в лошадиных силах, а 30 - максимальная мощность. Эти обозначения использовали для последующих моделей Руссо-Балт.

Поскольку главным конструктором автомобильного отделения РБВЗ был швейцарец Жюльен Поттера ранее работавший на бельгийской фирме "Фондю" есть сведения, что при создании первого "Руссо-Балта" за основу был взят один из автомобилей той самой бельгийской фирмы (а те в свою очередь за основу брали Мерседес-24/30). Однако стоит заметить, что конструкция Руссо-Балта заметно отличалась от прототипа, к примеру, кузова делали в основном под заказ на специализированных мастерских, а в двигателе иным был даже ход поршней.

В начале июня 1909 года завод взял курс на производство трех легковых моделей, которые оснащались 4-цилиндровыми двигателями объемом объем 2211, 4501 и 7235 см3 соответственно. Их конструкция отвечала наиболее передовым тенденциям тех лет. Прочная лонжеронная рама с зависимой рессорной подвеской колес составляла основу машины. Двигатель и коробка передач монтировался отдельно друг от друга на дополнительном подрамнике.

Модель "С" являлась самой дорогой легковой моделью Руссо-Балтийского вагонного завода, ее стоимость составляла 7500 рублей. Для своего времени Руссо-Балт С-24/30 был не просто современным, но передовым автомобилем: картеры двигателя и коробки передач отливали из алюминия, вместо цепи применяли карданный вал. Это был не только самый дорогой автомобиль, но и самый массовый.

В 1911 году автомобиль подвергся модернизации, помимо прочих изменений изменили форму капота и шины. На шасси автомобилей модели "С" устанавливались кузова следующих типов: дубль-фаэтон, торпедо, лимузин, ландоле, были даже полугусеничные варианты, так называемые автосани. При этом они изготавливались как отдельными сериями, так и по индивидуальным заказам: двухместные спортивные, лимузин с внутренним управлением, купе и другие. Помимо легковых кузовов, Руссо-Балты семейства "С" оснащались специальными кузовами: фургоны для перевозки раненых, генераторные установки, кареты скорой помощи, грузовые платформы грузоподъемностью не более 1 тонны и другие.

Автомобили марки С-24 были известны по всему миру благодаря своим победам в престижных соревнованиях. О прочности машины говорит такой курьёзный случай: в одном из пробегов водитель наехал на избу, изба развалилась, а автомобиль остался почти невредимым.

Модель С-24/55 принимала участие в ралли в "Монте-Карло", точнее ее "прокаченный" вариант. Это был легкий автомобиль с открытым двухместным кузовом без ветрового стекла. Для защиты от непогоды использовался брезентовый складывающийся тент, который в итоге пригодился лишь однажды. В вытянутой хвостовой части машины размещался дополнительный 50-литровый бензобак. Упрощённые крылья, сиденья, облегчённые детали позволили снизить массу автомобиля до 1300 кг. Под капотом располагался «прокачанный» по сравнению с серийной версией пятилитровый двигатель мощностью 55 лошадиных сил. На хорошей дороге автомобиль мог развивать скорость до 113 км/ч. В ралли Россию представлял Андрей Нагель, который преодолел практически весь путь в авиационных очках и замотанным в шарф. Для движения по заснеженным дорогам российский экипаж взял с собой цепи противоскольжения на задние колёса и даже лыжи на передние, лыжи не принесли задуманной пользы.

РБВЗ выпускал автомобиля модели "С-24"вплоть до 1918 года, за эти 9 лет было выпущено 347 автомобилей из них 285 с открытыми кузовами торпедо, 17 лимузинов, 14 ландоле, 10 дубль-фаэтонов и 21 иных типов. Последний экземпляр модели "С" был сдан 26 апреля 1918 года окружной коллегии управления Воздушным флотом Петрограда. Эти машины с открытыми 6-местными кузовами широко использовались как штабные в русской армии.

Дизайн и конструкция

Главной особенностью машин серии "С-24" являлся двигатель, цилиндры которого отливались в двух блоках, а нижние клапаны располагались по обе стороны цилиндров. Для циркуляции воды в системе охлаждения служил центробежный насос. Топливо из расположенного сзади между рессорами бензобака поступало под давлением отработавших газов. Подвеска задних колес в целях обеспечения комфортабельной езды по булыжнику и грунтовым дорогам состояла из трех взаимосвязанных полуэллиптических рессор: двух продольных и одной поперечной. Машины всех изготовленных 9 серий заметно различались. Так, в 1911 году использовали шины одинакового размера для передних и задних колес(880x120мм). На следующий год завод отказался от карбюратора РБВЗ в пользу французского "Зенит" (Zenith) и изменил профиль кулачков распределительного вала, что позволило поднять мощность с 30 до 35 л.с. В том же 1912 году были удлинены рессоры, и колесная база увеличилась с 3160 до 3165 мм. Дальнейшее повышение мощности приходится на 1913 год вместе с внедрением 4-ступенчатой коробки передач и заднего моста с полуосями одинаковой длины. При этом завод стал делать рамы с увеличенной колесной базой 3305 мм для машин с закрытыми кузовами. В зависимости от типа кузова снаряженная масса автомобилей колебалась от 1540 до 1950 кг.

Модификации: С-24/30, С-24/35, С-24/40, Автосани на базе модели С-24/40, С-24/50, С-24/55, С-24/58, С-24/60

**Технические характеристики**

**Руссо-Балт С-24/30**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Кабриолет, торпедо, дубль - фаэтон, лимузин, ландоле. |
| Подвеска | Передняя и задняя, зависимая |
| Габариты мм | Длина - 4240, ширина - 1550, высота - 2200, база - 3160, колея - 1350 |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 4-тактный, водяного охлаждения, карбюраторный. Объем 4501 см3, мощность 30 л.с. при 1200 об/мин |
| Коробка передач | Механическая, 3-ступенчатая |
| Тормоза | Педальные на трансмиссию и рычажные на колодки задних колес |
| Макс. скорость | 75 км/ч |

**Руссо-Балт С-24/35**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Кабриолет, торпедо, ландоле. |
| Подвеска | Передняя и задняя, зависимая |
| Габариты | Длина - 4240 мм, база - 3160 мм |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 4-тактный, водяного охлаждения, карбюраторный. Объем 4501 см3, мощность 35 л.с. при 1200 об/мин |
| Коробка передач | Механическая, 3-ступенчатая |
| Тормоза | Задние колодочные, ручной на трансмиссию |
| Макс. скорость | 70 км/ч |

**Руссо-Балт С-24/40**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Лимузин, торпедо, ландоле, дубль-фаэтон. |
| Подвеска | Передняя и задняя, зависимая |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 4-тактный, водяного охлаждения, карбюраторный. Объем 4501 см3, мощность 40 л.с. при 1200 об/мин |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Тормоза | Передние и задние, механические колодочные |
| Макс. скорость | 70 км/ч |

**Руссо-Балт С-24/58**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Кабриолет, торпедо, ландоле. |
| Подвеска | Передняя и задняя, зависимая |
| Габариты мм | Длина - 4560, ширина - 1610, высота - 1430, база - 3305, колея - 1365. |
| Двигатель | 4-цилиндровый, 4-тактный, водяного охлаждения, карбюраторный. Объем 4939 см3, мощность 58 л.с. при 1800 об/мин |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Тормоза | Педальный на трансмиссию и рычажный на колодки задних колес. |
| Макс. скорость | 130 км/ч |

*Из Шугуров Л. М. «Погоня за Руссо-Балтом», М. 2004.*

Производство автомобилей на РБВЗ по сериям и моделям в 1909-18 г.

По данным заводского журнала сдачи готовой продукции.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Серия | Модели | | | | | | Всего | Поставки |
| С24 | К12 | Е15 | Д24 | М24 | Т40 | в армию |
| I | 2 | - | - | - | - | - | 2 | - |
| II | - | 2 | - | - | - | - | 2 | - |
| III | 10 | - | - | - | - | - | 10 | - |
| IV | 30 | - | - | - | - | - | 30 | - |
| V | - | 39 | - | - | - | - | 39 | 1 |
| VI | - | - | - | - | 6 | - | 6 | 5 |
| VII | 56 | - | - | - | - | - | 56 | 26 |
| VIII | - |  | - | - | - | - | 59 | 20 |
| IX | - | - | - | - | - | - | - | - |
| X | - | 1 | - | - | - | - | 1 | - |
| XI | - | 40 | - | - | - | - | 40 | 40 |
| XII | 54 | - | - | - | - | - | 54 | 41 |
| XIII | 86 | - | - | 12 | 3 | - | 101 | 65 |
| ХШ-бис | 53 | - | - | - | - | - | 53 | 52 |
| XIV | - | - | - | 6 | - | 20 | 26 | 19 |
| XV | - | - | - | - | 10 | - | 10 | 10 |
| XVI | 1 | - | - | 9 | - | - | 10 | 10 |
| XVII | - | - | 71 | - | - | - | 71 | 64 |
| XVIII | 53 | - | - | - | - | - | 53 | 49 |
| Всего | 345 | 141 | 71 | 27 | 19 | 20 | 623 | 402 |

За 9 лет РБВЗ выпустил 345 автомобилей «С-24», из них 285 — с открытыми кузовами торпедо, 17 лимузинов, 14 ландоле, 10 дубль-фаэтонов и 21 иных типов.

Характеристики автомобилей «Руссо-Балт» модельного ряда «С24».

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатели | 24-30 | С24-30 | С24-35 | С24-35 военный тип |
| Годы выпуска | 1909-10 | 1911-12 | 1912-14 | 1912-13 |
| Число мест | 5 | 5 | 6 | 6 |
| Число цилиндров | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Диаметр цилиндра, мм | 105 | 105 | 105 | 105 |
| Ход поршня, мм | 130 | 130 | 130 | 130 |
| Рабочий объём цилиндров, см3 | 4501 | 4501 | 4501 | 4501 |
| Расположение клапанов | БД | БД | БД | БД |
| Карбюратор | РБВЗ | РБВЗ | Зенит | Зенит |
| Максимальная мощность, л.с. | 30 | 30 | 35 | 35 |
| Частота вращения, об/мин. | 1200 | 1200 | 1200 | 1200 |
| Система смазки | Р | Р | Р | Р |
| Система охлаждения | Н | Н | Н | Н |
| Число передач | 3 | 3 | 3 | 3 |
| Главная передача | Ш | Ш | Ш | Ш |
| Размер шин, мм: |  |  |  |  |
| передних | 870x90 | 880х 120 | 880х120 | 880х120 |
| задних | 880х 120 | 880х120 | 880х120 | 880х 120 |
| Ручной т ормоз | ВЛ | ВЛ | ВК | ВК |
| Ножной тормоз | НК | НК | НК | НК |
| Подвеска колёс: |  |  |  |  |
| передних | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 | ПР-2 |
| задних | ПР-3 | ПР-3 | ПР-3 | ПР-3 |
| Колёсная база, мм | 3160 | 3160 | 3160 | 3165 |
| Место для кузова, мм | 2700 | 2700 | 2700 | 2700 |
| Колея колёс, мм | 1360 | 1360 | 1360 | 1360 |
| Ширина рамы, мм | 850 | 850 | 850 | 850 |
| Масса, кг: |  |  |  |  |
| шасси | — | — | — | 1230 |
| Торпедо | 1540 | 1850 | 1850 | 1880 |
| лимузина | 1800 | — | 2000 | — |
| Скорость, км/ч | 65 | 65 | 65 | 65 |
| Запас бензина, л | 55 | 55 | 43 | 43 |
| Расход бензина, л/100 км | 20-25 | 22-25 | - | - |