**02-196 Руссо-Балт М 24/40 XV серии 4х2 бортовой грузовик с цепной главной передачей гп 2 тн, мест 2, снаряженный вес 2 тн, 40 лс, 20 км/час, шасси: 10 экз. из всего 19 экз. модели "М", РБВЗ г. Рига,1913/14-15 г.**

*При помощи: Шугуров Л. М. «Погоня за Руссо-Балтом», М. 2004.*

Официально автомобили производства Акционерного общество Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) назывались «Русско-Балтийский», на радиаторах машин наносились также надписи «Русско-Балт.» и Russo-Baltique (франкоязычный вариант). В документации и прессе постепенно утвердилось название «Руссо-Балт», позднее оно стало традиционным и применяется практически повсеместно.

Одним из первых, наряду с моделью «Д», грузовых автомобилей РБВЗ стала модель "Руссо-Балт М24-35" грузоподъемностью 2 т, производство которой началось в последние месяцы 1912 г. Заказчиком грузовиков семейства "М" была армия.

У автомобилей модели «М» были те же, что и у автомобиля модели «С», двигатель, радиатор и рулевой механизм, но в остальном это была совершенно другая конструкция.

Автомобиль модели «М» был довольно высокий. Плоскость лонжеронов рамы лежала на высоте около 780 мм над дорогой, в то время как у модели «Д» этот размер был 715 мм, а у модели «С24-30» - 625 мм. Более широкая колея и более длинная колесная база по сравнению с моделью «Д» сделали «Руссо-Балт» модели «М» достаточно тяжелым автомобилем - его масса составляла 1970 кг. Задний мост от модели «Д» уже не годился - во всяком случае, из-за риска поломок полуосей. Поэтому главную передачу сделали не карданной, а цепной. Для автомобиля с такой значительной осевой нагрузкой (полная масса свыше 4 т, в том числе, приходящаяся на

заднюю ось - около 3 т), пневматические шины тогда не считались пригодными. Как следствие, автомобиль оснащали цельноформованными, резиновыми шинами - так называемыми грузолентами размером 900х100 мм. В свою очередь эти шины не позволяли продолжительное время двигаться со скоростью более 15-20 км/ч, что было учтено при выборе передаточных чисел в трансмиссии. Для тогдашних дорог России эта величина была оптимальной.

Грузовик имел 4-ступенчатую коробку передач, снаряженная масса модели "М24-35" равнялась 1965 кг, а расход бензина - 41 л/100 км.

В 1914 г. грузовой автомобиль «Руссо-Балт» модели «М» подвергся модернизации: получил двигатель в 40 л. с. от модели «С24-40», новый овальный радиатор от модели «Е» (высокий, с водомерным стеклом в верхнем бачке) и простейшую кабину с тентом для защиты водителя от непогоды. Снаряженный вес увеличился до 2 т.

В общей сложности изготовлено 19 грузовиков модели «М». В общей сложности, судя по заводской отчетности, из ворот РБВЗ вышло 66 грузовиков трех моделей.

*Из статьи «Производство 1,5-, 2- и 3-тонных грузовиков и автобусов «Руссо-Балт» на gruzovikpress.ru, автор Cтанислав Кирилец, ГП 10-2009.*

С «Руссо-Балтами» модели «М» полной ясности тоже пока нет. В некоторых документах они числились 2-тонными машинами, в других – 3-тонными. Опять же можно предположить, что инженеры РБВЗ, учитывая требования Военного ведомства о предпочтении для армейской службы 3-тонных «грузовозов», усилили раму автомобиля, повысив грузоподъемность до 3 т – эффективная мощность двигателя 30–35 л.с. допускала перевозку и 3 т груза. Все грузовые шасси «Руссо-Балт» VI серии внешне очень похожи на автомобили «Арбенц», только радиатор на них отличался, он имел форму типа «Фондю», как и на легковых машинах ранних серий, изготовленных на РБВЗ.

В 1913 году, после того, как немец Эрнст Валентин сменил Ж. Поттеру на посту главного конструктора РБВЗ (Э. Валентин прибыл в Ригу в сентябре 1912 года), в XIII серии было изготовлено еще три грузовых автомобиля модели М 24/35, а в 1914 году автомобиль кардинально модернизировали – модель «М» получила новый форсированный двигатель мощностью 40 л.с. и соответственно новый индекс М 24/40. Были внесены и другие изменения – на машину поставили новый капот и радиатор овальной формы от легковой модели «Е», деревянную кабину, удлинили раму и колесную базу, топливный бак, находящийся на ранних моделях сзади, поместили под грузовой платформой. В XV серии 1914 года по заказу Военного ведомства были изготовлены последние десять 2–3-тонных автомобилей «Руссо-Балт М 24/40». Восемь из них осенью 1914 года с началом Первой мировой войны были переоборудованы на Путиловском заводе в Петрограде в передвижные «зарядные ящики» для обслуживания зенитных автомобилей (восемь «автозениток» построили на шасси 5-тонных машин «Руссо-Балт Т 40/65») 1-й и 2-й Отдельных батарей для стрельбы по воздушному флоту. При этом четыре грузовика для перевозки снарядов на Путиловском заводе были частично забронированы, их отправили на фронт в составе 1-й батареи капитана Тарновского.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Серия | Модели | | | | | | | |
| С24 | К12 | Е15 | Д24 | М24 | Т40 | Всего | в армию |
| 1 | 2 | ' | ' | ' | - | - | 2 |  |
| 11 | ' | 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 |
| XIII-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 |