

АВТОМОБИЛИ 1913 года.

Принятая подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
покровительство

IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

С.-Петербургъ, Май 1913 г.



Часть I.

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Издание ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества
1913.

Акціонерное Общество Русско-Балтійскаго Вагоннаго Завода въ Ригѣ.

Производство автомобилей въ Россіи носило раньше чисто случайный характеръ. и только въ 1909 году Русско-Балтійскій заводъ рѣшился организовать фабрикацію автомобилей на вполнѣ современныхъ началахъ. Несмотря на свой многолѣтній опытъ, заводу все-же пришлось столкнуться съ немалыми трудностями при организаціи этого новаго дѣла: не было ни конструкторовъ-инженеровъ, ни опытнаго персонала, ни подходящаго матеріала, ни станковъ, и потому заслуга Русско-Балтійскаго завода, преодолевшаго всѣ эти препятствія, особенно велика передъ отечественнымъ автомобиллизмомъ. Для организаціи всего производства былъ приглашенъ одинъ изъ инженеровъ бельгійскаго завода автомобилей „Fondu“ г. Жюльень Поттера.

Въ настоящее время производство автомобилей на Русско-Балтійскомъ

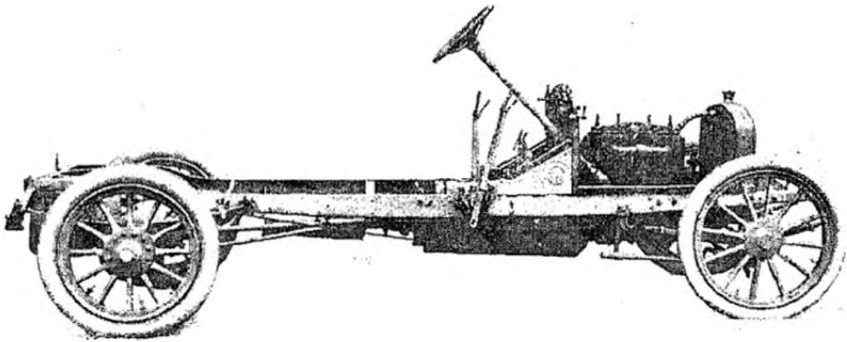


Рис. 89. Шасси Руссо-Балтъ (видъ сбоку).

заводѣ ведется сериями; матеріалы для каждой серіи испытываются, каждая отдѣльная часть обмѣрывается въ провѣрочныхъ самымъ строгимъ образомъ и лишь послѣ этого поступаетъ въ сборку. Каждый двигатель до установки на шасси подвергается испытанію на тормазѣ въ особой лабораторіи завода, послѣ чего онъ испытывается вмѣстѣ съ шасси и, наконецъ, совершенно готовый автомобиль окончательно провѣрывается ѣздой. Такая организація контроля даетъ возможность заводу выпускать весьма солидныя, прочныя машины, безусловно подходящія для русскихъ дорогъ, что не разъ подтверждалось результатами пробѣговъ.

Мастерскія завода выпускають автомобили въ совершенно готовомъ видѣ съ карросеріи любого типа.

Кромѣ легковыхъ типовъ заводомъ изготовляются въ послѣднее время грузовики и автомобили спеціального назначенія. Теперешняя производительность завода — до 350 машинъ въ годъ, но производство быстро прогрессируетъ.

Въ 1913 году заводъ выпускаетъ слѣдующіе типы шасси:

К 12/24 НР — 4 цил. 80 × 110 мм.

Е 15/35 НР — „ „ 95 × 130 „

С 24/40 НР — „ „ 105 × 130 „

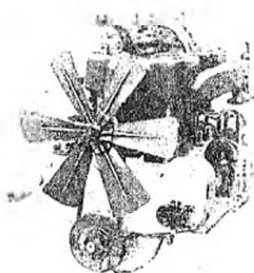


Рис. 90. Двигатель Руссо-Балтъ.

На своемъ стандартѣ Русско-Балтійскій заводъ экспонировалъ 6 автомобилей на шасси типовъ К 12 24 НР и С 24 40 НР, разрѣзы цилиндровъ, поршней, образцы матерьяловъ и части.

Всѣ двигатели — моноблокъ съ клапанами, помѣщенными по одну сторону цилиндровъ за исключеніемъ С 24/40 НР, у котораго цилиндры отлиты попарно и клапана расположены по обѣимъ сторонамъ цилиндровъ. Клапана не имѣютъ щитковъ, закрывающихъ пружины, работаютъ открытыми и лишь въ послѣднее время типъ С дѣлается съ закрытыми клапанами. Распределительный валикъ приводится во вращеніе зубчатками. Алюминіевый картеръ укрѣпленъ 4-мя лапками на вспомогательной рамѣ, несущей на себѣ и коробку скоростей. Колѣнчатый валъ, выкованный изъ хромониккелевой стали, вращается въ 3-хъ подшипникахъ, залитыхъ антифрикціоннымъ металломъ. Смазка всѣхъ частей двигателя разбрызгиваніемъ съ добавленіемъ свѣжаго масла при помощи насоса, помѣшеннаго въ картерѣ двигателя; насосъ подаетъ смазку ко всѣмъ 4-мъ цилиндрамъ, пропуская ее предварительно черезъ особую масленку, имѣющую стекло для контроля. На подшипникахъ колѣнчатого вала сдѣланы, кромѣ того, особые карманы, въ которые набирается смазка. Резервуаръ для масла находится подъ передними сидѣньями и защищенъ отъ холода въ зимнее время.

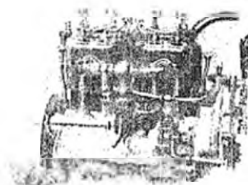


Рис. 91 Двигатель Руссо-Балтъ. (со стороны карбюратора).



Рис. 92. Радиаторъ автомобилей Руссо-Балтъ.

Карбюраторъ системы Зенитъ; регулировка количества смѣси производится рукояткой, помѣщенной на рулевомъ колесѣ, и независимо отъ этого акселераторомъ. Зажиганіе смѣси въ цилиндрахъ отъ магнето высокаго напряженія Бошъ съ постояннымъ опереженіемъ у типа К и съ регулировкой момента закиганія у типа Е — рычажкомъ на рулевомъ колесѣ, а у типа С — рукояткой на переднемъ щиткѣ. Двойного закиганія

заводъ обыкновенно не ставитъ. Радиаторъ пластинчатый—впереди двигателя; тяга воздуха усиливается вентиляторомъ, приводимымъ во вращеніе ременной передачей. Циркуляція воды у 12 24 НР термосифономъ, у другихъ — центробѣжнымъ насосомъ. На новѣйшія модели заводъ ставитъ радиаторъ, нѣсколько отличающійся отъ обычной формы, значительно большаго размѣра и имѣющій сверху вошомѣрное стекло, позволяющее судить о количествѣ находящейся въ немъ воды. Новый типъ радиатора укрѣпляется на рамѣ подвижно, что предохраняетъ его отъ поломокъ въ случаѣ погнутія рамы; старый же типъ укрѣпляется наглухо болтами.

Соединеніе обратнымъ кожанымъ конусомъ съ промежуточнымъ карданомъ на соединительномъ валу. Коробка перемѣны скоростей расположена посерединѣ шасси.

Зубчатки коробки скоростей изготовляются изъ хромоникелевой и марганцевокремнистой стали, валы вращаются на шариковыхъ подшипникахъ. Шасси 12 24 НР имѣютъ 3 скорости и задній ходъ, остальные—4; большія скорости у всѣхъ типовъ въ прямой передачѣ. Перестановка скоростей рычагомъ, ходящимъ въ кулиссномъ секторѣ. Коробка скоростей посредствомъ кардана, работающаго въ густой масляной ваннѣ, соединена съ



Рис. 93. Задній мостъ шасси Руссо-Бальт.

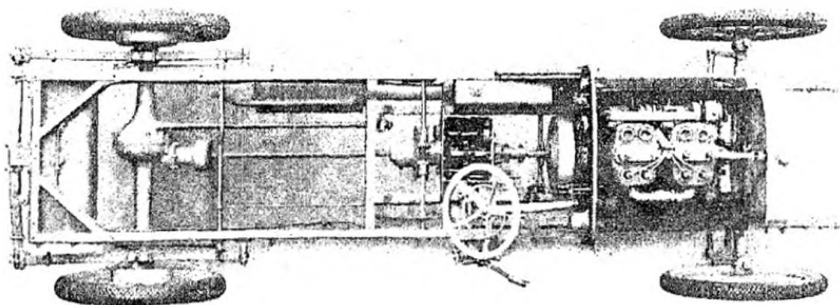


Рис. 94. Шасси Руссо-Бальт.
(видъ сверху).

передаточнымъ валомъ, вращающимъ дифференціалъ. Карданный валъ заключенъ въ трубу, воспринимающую и передающую толкающее усиліе заднихъ колесъ на главную поперечину рамы. Такая конструкція вполне освобождаетъ карданный валъ отъ вредныхъ напряженій. Задній мостъ состоитъ изъ двухъ почти одинаковыхъ частей, отлитыхъ изъ стали, отличающихся отъ обычной конструкціи тѣмъ, что въ нихъ всѣ укрѣпляющія ребра отлиты внутри трубъ, а не снаружи. Рессоры укрѣплены на мосту наглухо

и воспринимаютъ всѣ скручивающія усилія. Типъ 24/40 имѣетъ передачу двойнымъ карданомъ — въ этомъ случаѣ толкающія усилія передаются рессорами, а скручивающія особой штангой съ пружиннымъ упоромъ на поперечинѣ рамы.

Тормазовъ два: одинъ — педальный наружный, дѣйствуетъ на тормазной шкивъ, сидящій на валу за коробкой скоростей, и другой — ручной внутренний, на тормазные барабаны заднихъ колесъ. Рулевое управленіе — червякомъ и зубчатымъ секторомъ, работаетъ въ масляной ваннѣ; соединительная тяга помѣщена сзади оси и, благодаря этому, защищена отъ случайныхъ поврежденій; необратимость червяка и сектора предохраняетъ правящаго автомобилемъ отъ всѣхъ толчковъ и ударовъ. Рама состоитъ изъ продольныхъ и поперечныхъ швеллеровъ, штампованныхъ изъ листовой стали. Передняя часть рамы сужена, что даетъ возможность дѣлать самые крутые повороты, а сзади часть ея приподнята для лучшей игры заднихъ

рессоръ. Рессоры сдѣланы спереди половинными, сзади — у типа 12/24 НР трехчетвертная, у остальныхъ половинныя рессоры снабжаются для большей мягкости поперечной, укрѣпленной на рамѣ кронштейномъ. Передняя ось двутаврового сѣченія выкована изъ особаго сорта стали; головки и шейки ея выштампованы изъ ник-

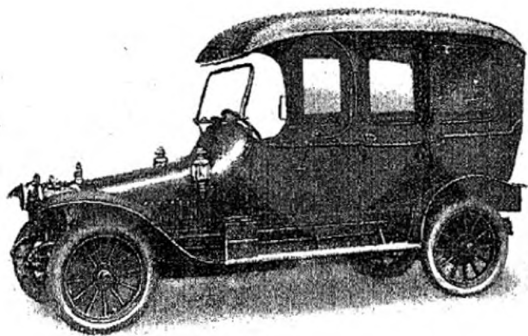


Рис. 95. Лимузинъ Руссо-Балтъ.

келевой стали и работаютъ на шариковыхъ подшипникахъ. Колеса дѣлаются изъ просушеннаго дерева твердой породы; обработка частей и сборка ихъ производится машиннымъ способомъ, чѣмъ достигается ихъ правильность и точная центрировка. Бензиновый бакъ располагается въ зависимости отъ типа кароссеріи: или сзади подъ рамой, или подъ передними сидѣньями.

Основные размѣры выставленныхъ шасси слѣдующіе:

Типъ.	Колея.	Разстояніе между осями.	Шины.
К 12/24	1260 мм.	2855 мм.	810 × 100
С 24/40	1375 .	3165 .	880 × 120

Переходя къ выставленнымъ типамъ кароссеріи, нельзя не обратить вниманія на то, что въ дѣлѣ выдѣлки ихъ заводъ использовалъ свой богатый опытъ по работѣ вагоновъ. Кароссеріи Русско-Балтійскаго завода не бытъ на эффектъ своими какими-нибудь невѣроятными очертаніями „модернъ“, какъ это часто практикуется другими фирмами, но тѣмъ не

менѣе правильность и строгость формъ, прочность и вполнѣ современный видъ не могутъ не заинтересовать любителя.

На стандѣ были:

1) Гоночная двухмѣстная машина, шасси К 12/24 HP, имѣла вполнѣ спортивный видъ. Заостренная спереди, съ глубокими сидѣньями, сильно наклоненнымъ рулемъ и сигарообразной задней частью, эта машина можетъ постоять за себя на любой гонкѣ, будучи въ то же время вполнѣ пригодной и для городской ѣзды.

Автоматическій пускъ въ ходъ двигателя посредствомъ пружиннаго стартера дополняетъ оборудование машины.

2) Особенно распространенный типъ торпедо - спортъ на шасси 12/24 HP съ американскимъ верхомъ и стекломъ—весьма удачный типъ легкаго кароссери для прогулокъ и города.

3) На такомъ же шасси К 12/24 HP было кароссери ввидѣ 4-хъ мѣстнаго купэ съ двумя добавочными сидѣньями.

4) Слѣдующая машина, выставленная заводомъ, былъ спортивный 4-хъ мѣстный дубль-фаэтонъ торпедо съ двумя добавочными сидѣньями, американскимъ верхомъ и переднимъ стекломъ. Этотъ типъ наиболѣе подходитъ для туризма, такъ какъ его сильный двигатель 24/40 HP не боится никакихъ препятствій. Оборудование вполнѣ пригодно для продолжительнаго и труднаго путешествія.

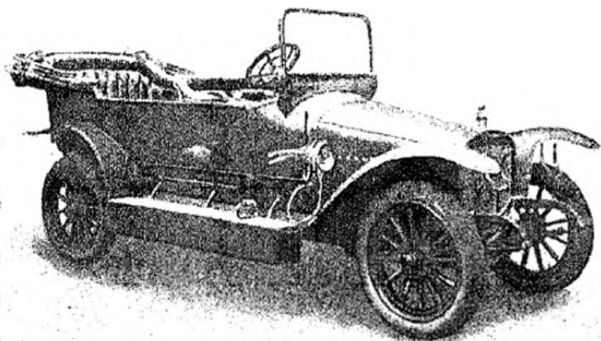


Рис. 96. Дубль-фаэтонъ торпедо Руссо-Бальт.

5 и 6) Два лимузина С 24/40 HP, оба четырехмѣстные съ 2-мя добавочными сидѣньями и роскошной внутренней отдѣлкой. Одинъ изъ лимузиновъ съ внутреннимъ управленіемъ.

Всѣ машины оборудованы электрическими боковыми фонарями и ацетиленовыми фарами.

Стандѣ № 19.

Panhard & Levassor. Paris.

Эта едва-ли не старѣйшая французская фирма давно уже извѣстна своими машинами, неоднократно занимавшими во время состязаній лучшія мѣста; еще въ 1894 и 95 годахъ Левассоръ, одинъ изъ основателей фирмы, выигрываетъ гонки Парижъ-Руанъ и Парижъ-Бордо на автомобилѣ