

АВТОМОБИЛИ 1913 года.

Принятая подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
покровительство

IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

С.-Петербургъ, Май 1913 г.



Часть I.

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Изданіе 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 фабрику автомобилей на вполне 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 автомобилизмомъ. Для организаціи всего производства былъ приглашенъ одинъ изъ инженеровъ бельгійскаго завода автомобилей „Fondu“ г. Жюльенъ Поттера.

Въ настоящее время производство автомобилей на Русско-Балтійскомъ

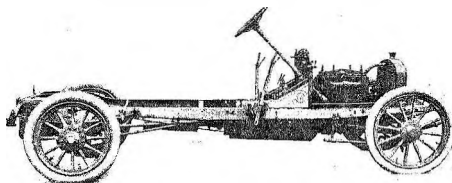


Рис. 89. Шасси Руско-Балтъ (видъ сбоку).

заводъ ведется серіями; 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 выпускаютъ автомобили въ совершенно готовомъ видѣ съ карросери любого типа.

Кроме легковых типов заводом изготавливаются в последнее время грузовики и автомобили специального назначения. Теперешняя производительность завода — до 350 машин в год, но производство быстро прогрессирует.

В 1913 году завод выпускает следующие типы шасси:

К 12/24 НР — 4 цил.	80 X 110 мм.
Е 15/35 НР — „ „	95 X 130 „
С 24/40 НР — „ „	105 X 130 „

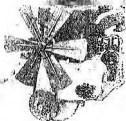


Рис. 90. Двигатель Руссо-Балт.

На своем stand'e Русско-Балтйский завод экспонировал 6 автомобилей на шасси типов К 12/24 НР и С 24/40 НР, разрывы цилиндров, поршней, образцы материалов и части.

Все двигатели — моноблок с клапанами, помещенными по одну сторону цилиндров за исключением С 24/40 НР, у которого цилиндры отлиты парно и клапана расположены по об'ёмным сторонам цилиндров. Клапана не имеют штифтов, закрывающих пружины, работают открытыми и лишь в последнее время тип С делается с закрытыми клапанами. Распределительный валик приводится во вращение зубчатыми. Алюминевый картер укреплен 4-мя лапками на вспомогательной раме, несущей на себе и коробку скоростей. Колёчатый вал, выкованный из хромоникелевой стали, вращается в 3-х подшипниках, залитых антифрикционным металлом. Смазка всех частей двигателя разбрызгиванием с добавлением свежаго масла при помощи насоса, помещеннаго в картер двигателя; насос подает смазку ко всем 4-м цилиндрам, пропуская ее предварительно через особую масленку, имеющую стекло для контроля. На подшипниках колёчатого вала сделаны, кроме того, особые карманы, в которые набирается смазка. Резервуар для масла находится под передними сиденьями и защищен от холода в зимнее время.

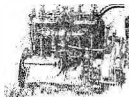


Рис. 91. Двигатель Руссо-Балт (со стороны карбюратора).



Рис. 92. Радиатор автомобилей Руссо-Балт.

Карбюратор системы Zenith; регулировка количества смеси производится рукояткой, помещенной на рулевом колесе, и независимо от этого акселератором. Зажигание смеси в цилиндрах от магнето высокого напряжения Бош с постоянным опережением у типа К и с регулировкой момента зажигания у типа Е — рычажком на рулевом колесе, а у типа С — рукояткой на переднем щитке. Двойного зажигания

заводъ обыкновенно не ставятъ. Радиаторъ пластинчатый—впередѣ 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 волномѣрное 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.

Сцѣпленіе обратнымъ кожанымъ конусомъ съ промежуточнымъ карданомъ на соединительномъ валу. Коробка перемены скоростей расположена посрединѣ 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.

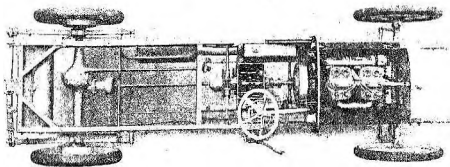


Рис. 94. Шасси Руссо-Бальт.
(видъ сверху).

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 управление — 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-

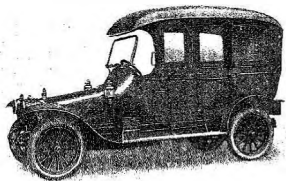


Рис. 95. Лимузинъ Руссо-Балтъ.

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 центровка. 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.	Цины.
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 стандартъ были:

1) Гонимая двухмѣстная машина, шасси К 12/24 НР, 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 НР съ американскимъ верхомъ и стекломъ--весьма удачный типъ легкаго кароссери для прогулокъ и города.

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

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

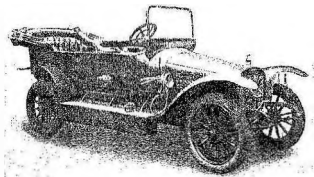


Рис. 96. Дубль-фазтонъ торпедо Руссо-Балтъ.

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

Всѣ машины оборудованы электрическими боковыми фонарями и ацетиленовыми фарами.

Стандъ № 19.

Panhard & Levassor. Paris.

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