



Состоящая подъ высочайшимъ его императорскаго величества покровительствомъ

IV-я

МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

1913 года.



ПЕТРОГРАДЪ.

1915.

тѣмъ самымъ мертвый ходъ въ случаѣ износа зубцовъ. Соединительная тяга переднихъ колесъ лежитъ впереди оси, но помѣщена выше ея. Бензиновый бакъ укрѣпленъ въ задней части рамы и давленіе въ немъ поддерживается небольшимъ воздушнымъ насосомъ, работающимъ отъ распределительнаго валика. Колеса ставятся или деревянные или съемныя Руджъ-Витвортъ.

Размѣры шасси слѣдующіе :

Типъ.	Колея.	Разстояніе между осями.	Шины.
15 HP	1435 мм.	2990 мм.	880 × 120
30 HP	1425 „	3150 „	895 × 135
45 HP	1425 „	3100 „	895 × 135

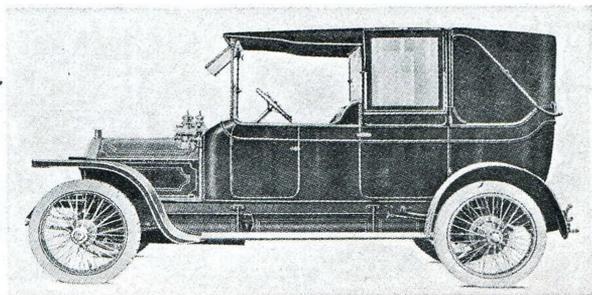


Рис. 124. Ландоле Нэпиръ.

Шасси 15 HP, типа colonial, съ уширенною колеєю, было поставлено на высокія колеса съ цѣлью поднять раму такъ, чтобы ея низшая точка имѣла не менѣе 290 мм. разстоянія отъ земли. Автомобили на подобныхъ шасси обслуживаютъ англійскую армію какъ въ метрополиі, такъ и въ колоніяхъ. Рама снизу закрыта металлическимъ кожухомъ

предохраняющимъ всѣ механизмы отъ пыли и грязи. На всѣхъ выставленныхъ шасси были монтированы ландолеторпедо работы фирмы „Sunard“. Сдѣланы они были съ обычной англійской тщательностью и снабжены всѣми предметами удобства и комфорта.

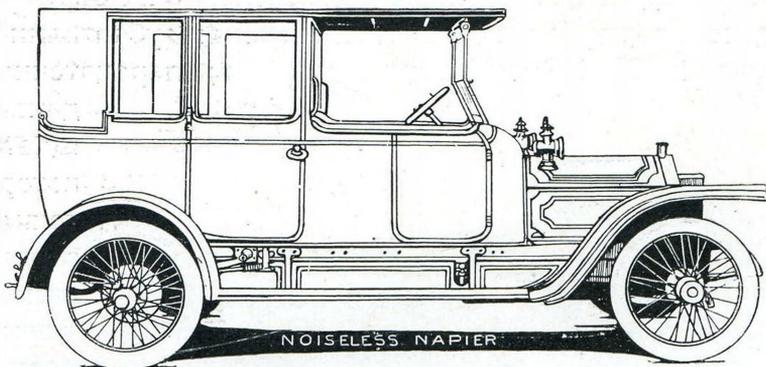


Рис. 125. Лимузинъ Нэпиръ.

Стандъ № 23.

Fabbrica Italiana Automobili Torino (Fiat).

Фирма Фіатъ, основанная въ 1899 году, владѣетъ въ настоящее время крупнѣйшимъ итальянскимъ автомобильнымъ заводомъ, раскинувшимся на 140000 кв. м. и имѣющимъ до 4500 рабочихъ ; годовое производство до

4500 шасси. Автомобили этой фирмы известны в России своими хорошими качествами, неоднократно принимали участие в пробѣгахъ по русскимъ дорогамъ и доказали свою прочность и выносливость. У себя, вь Италіи, заводы Фиатъ состоятъ одними изъ главныхъ поставщиковъ автомобилей для Военнаго Министерства.

Заводъ строить, какъ легковые и грузовые автомобили, такъ и автомобили спеціального назначенія, двигатели для воздухоплаванія и моторныхъ лодокъ.

Вь 1913 году заводъ выпустилъ 8 типовъ шасси съ двигателями слѣдующихъ мощностей и размѣровъ:

типъ 0 и 1	— 12/15	HP — 4	цил.	70 × 120	мм.
„ 2	— 15/25	HP — 4	„	80 × 140	„
„ 3-а и 3-тер	25/35	HP — 4	„	100 × 140	„
„ 4	— 30/45	HP — 4	„	110 × 150	„
„ 5	— 50/60	HP — 4	„	130 × 170	„
„ S. 61	— 90/100	HP — 4	„	130 × 190	„

На стандѣ были выставлены автомобили на шасси типовъ 0, 2, 3-а и 4.

Всѣ эти типы имѣютъ цилиндры двигателей, отлитыми вь одномъ блокѣ. Верхняя часть алюминіевого картера, укрѣпляемая на рамѣ четырьмя лапками тавроваго сѣченія, несетъ всю тяжесть двигателя; три подшипника главнаго вала сдѣланы подвѣсными, нижняя часть картера служитъ только резервуаромъ для масла и кожухомъ. Подшипники какъ главнаго вала, такъ и головокъ шатуновъ—бронзовые съ баб-

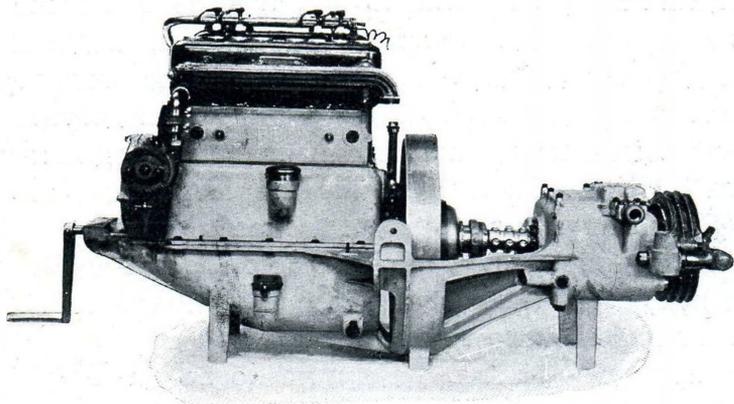


Рис. 126. Блокмоторъ Фиатъ.

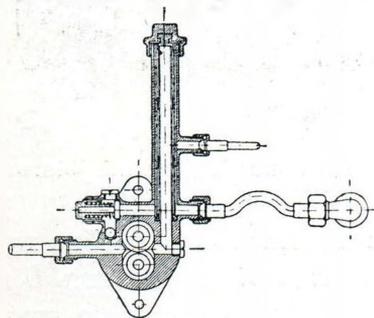


Рис. 127. Масляный насосъ Фиатъ.

битовой заливкой. Клапана всѣ одного діаметра, взаимосмѣняемые, расположены на одной сторонѣ и приводятся вь дѣйствіе однимъ кулачковымъ валикомъ, вращаемымъ зубчатками отъ главнаго вала. Масляный насосъ, водяная помпа и магнето приводятся во вращеніе отъ этого-же валика помощью геликоидальныхъ зубчатыхъ колесъ. Для облегченія осмотра водяного пространства блока и удобства очистки его отъ

накипи вь верхней части его имѣется плотно закрываемое стальной крышкой отверстие. Радиаторъ сотовый; тяга воздуха усиливается вентиляторомъ только вь типѣ 0, а во всѣхъ остальныхъ роль вентилятора играетъ махо-

викъ, спицы котораго отлиты въ видѣ изогнутыхъ лопастей. Весь двигатель плотно закрытъ сверху крышкой, а снизу особымъ кожухомъ изъ листового желѣза, благодаря чему воздухъ всасывается маховикомъ исключительно черезъ радиаторъ, вентилируя въ то же время и все пространство подъ крышкой. Радиаторъ укрѣпленъ на рамѣ помощью шарнировъ и потому не чувствителенъ къ ея деформациямъ. Зажиганіе магнето Бошъ вы-

сокаго напряженія. Опереженіе заживанія постоянно въ типѣ 0 и регулируется рукояткой на рулевомъ колесѣ во всѣхъ остальныхъ типахъ.

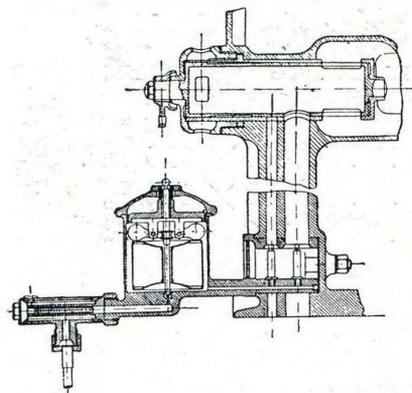


Рис. 128. Карбюраторъ Фіатъ.

Карбюраторъ своей собственной системы двухжиклерный. Онъ весь отлитъ въ блокѣ цилиндровъ, кромѣ поплавковой камеры съ жиклерами, которая вставляется сбоку и прикрѣпляется болтами. Постоянная смѣсь получается автоматически при помощи крана съ 4-мя фигурными окнами, сообщающимися съ всасывающей трубой двигателя, добавочнымъ воздухомъ и двумя каналами, идущими отъ

жиклеровъ, Кранъ управляется акселераторомъ и рукояткою, которая помѣщена на руль въ типахъ 0, 1 и 2, во всѣхъ же остальныхъ она перенесена на передней щитокъ. Бензиновый бакъ подвѣшенъ сзади рамы и бензинъ подается подъ давлениемъ, поддерживаемымъ отработавшими газами. Первоначальное давление въ бакѣ для пуска двигателя въ ходъ получается ручнымъ насосомъ, помѣщеннымъ на переднемъ щиткѣ. Двигатели начиная съ 30 HP снабжены декомпрессоромъ для облегченія пуска въ ходъ. Смазка двигателя—циркуляционная—насосомъ, всасывающимъ масло изъ картера и черезъ фильтръ нагнетающимъ его въ два трубопровода — одинъ ведетъ масло въ цилиндры, другой въ подшипники главнаго вала, откуда по просверленнымъ въ немъ каналамъ оно проходитъ къ шейкамъ вала и далѣе въ пальцы поршней. Давленіе масла послѣ фильтра указывается манометромъ.

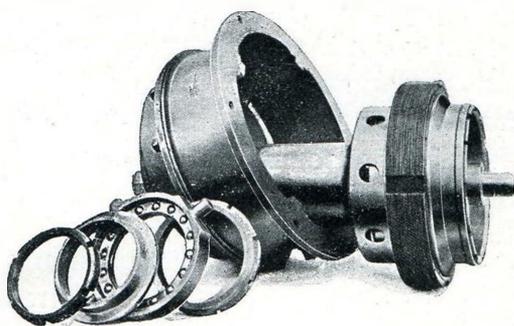


Рис. 129. Дисковое сцѣпленіе Фіатъ.

Сцѣпленіе стальными дисками, работающими въ маслѣ. Коробка перемѣны скоростей составляетъ одинъ блокъ съ двигателемъ въ типахъ 0 и 2 и укрѣплена отдѣльно въ типахъ 3-а и 4. Въ послѣднихъ случаяхъ промежуточный валъ имѣетъ два карданныхъ соединенія. Всѣ коробки скоростей съ тремя передвжными шестеренными муфтами, дающими 4 скорости и задній ходъ. Передача вращенія дифференціалу коническими зубчатками. Задній мостъ представляетъ собою одинъ Т-образный футляръ, разъемный по горизонтали и снабженный для большей жесткости

укрѣпляющими ребрами. Обѣ его половины штампованы изъ стали. Хотя такой мостъ и обходится дороже обычной конструкціи изъ отдѣльных частей, свинченныхъ между собою, но зато онъ имѣетъ преимущества въ своей большей прочности и легкости. На переднемъ концѣ карданный кожухъ имѣетъ вилку, шарнирно соединенную съ поперечиной рамы, на которую онъ и передаетъ всѣ усилія и реакціи заднихъ колесъ.

Рулевое управленіе посредствомъ червяка и сектора съ защищенной соединительной тягою переднихъ колесъ; передняя ось вилкообразнаго типа. Тормазовъ—два. Педальный—на шкивъ расположенный позади ко-

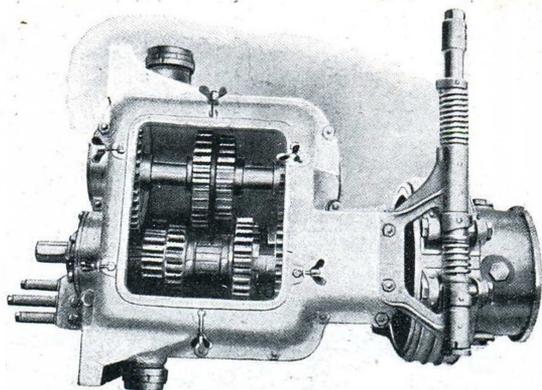


Рис. 130. Коробка скоростей Фиатъ.

робки скоростей, наружнаго сжимающаго типа. Колодки его снабжены снаружи ребрышками, назначеніе которыхъ способствовать охлажденію тормаза.

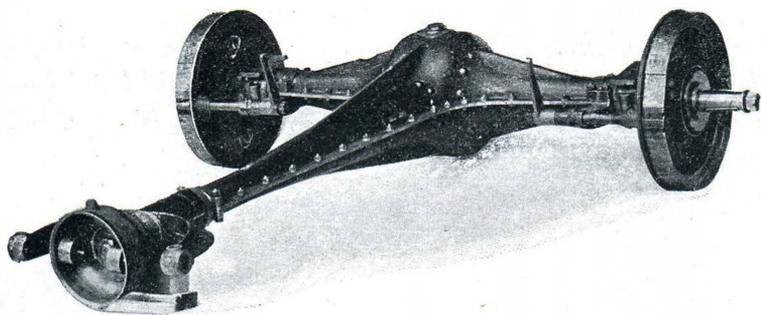


Рис. 131. Задній мостъ Фиатъ.

Педальные тормазы типа 3 и сильнѣйшихъ кромѣ того охлаждаются водой, заключенной въ особомъ бакѣ у правой продольной балки рамы, гдѣ поддерживается постоянное давленіе отработавшихъ газовъ и откуда вода вытекаетъ черезъ небольшой игольчатый клапанъ, открывающійся при нажимѣ на педаль. Ручной тормазъ, обычнаго раздвижнаго типа, дѣйствуетъ на заднія колеса. Рессоры половинныя впереди и трехчетвертные сзади. Колеса деревянные изъ ясеня.

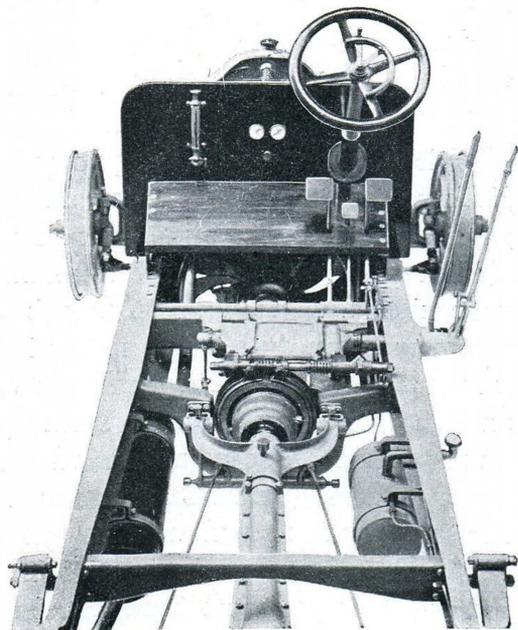


Рис. 132. Шасси Фиатъ.

Размѣры выставленныхъ шасси слѣдующіе:

Типъ.	Колея.	Разстояніе между осями.	Вѣсъ.	Шины.
0 12 HP	1200 мм.	2645 мм.	600 кг.	760×90
2 15 HP	1400 "	2740 "	760 "	815×105
3-а 25 HP	1400 "	3140 "	1100 "	820×120
4 30 HP	1400 "	3140 "	1100 "	880×120

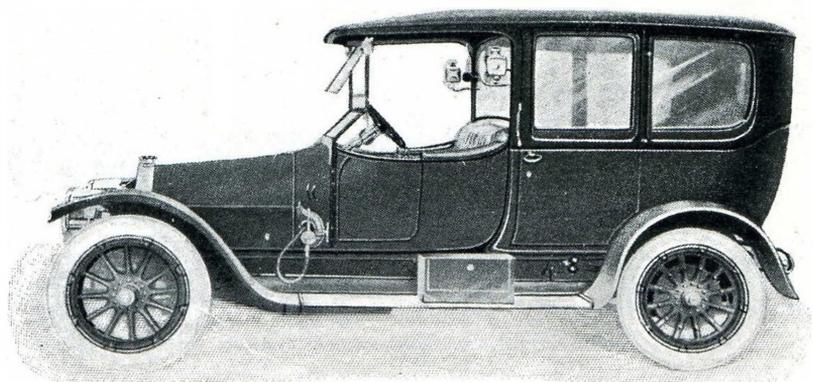


Рис. 133. Лимузинъ Фіать.

ной работы завода Фіать и большой двойной лимузинъ въ 30 HP съ корпусомъ работы завода Чезаре Сала въ Миланѣ.

На стандѣ были выставлены: 2 торпедо, одно 12 HP четырехмѣстное, другое 25 HP — шестимѣстное съ корпусомъ работы П. Ильина въ Москвѣ, 15-ти сильный купэ-лимузинъ и 25 HP ландоле-лимузинъ — оба шестимѣстные съ корпусами собствен-

Стандъ № 24.

The Daimler Motor Company Ltd. Coventry.

Всего лишь 9 лѣтъ тому назадъ основалось Общество автомобилей Даймлеръ, но за это короткое время оно успѣло занять одно изъ лучшихъ мѣстъ въ европейской автомобильной промышленности. Первые автомобили Даймлеръ строились съ клапанными двигателями, какъ и всѣ автомобили того времени, но уже въ концѣ 1908 года на выставкѣ въ Лондонѣ заводъ демонстрировалъ свой первый безклапанный двигатель, построенный по патенту Knight'a. Выпустивъ въ свѣтъ совершенно новый типъ двигателя, заводъ Даймлеръ былъ заинтересованъ въ производствѣ официального испытанія его, которое подтвердило-бы тѣ качества и преимущества, которыми онъ долженъ былъ отличаться отъ обычнаго типа клапаннаго двигателя, дотолѣ единственно употреблявшагося въ автомобильномъ строительствѣ. Об-во Даймлеръ обратилось въ Королевскій Англійскій Автомобиль-Клубъ съ просьбою произвести испытаніе двигателя Найтъ. Въ апрѣлѣ 1909 года это испытаніе состоялось по слѣдующей программѣ: 1) двигатель долженъ былъ работать на тормазѣ безъ одинаго перерыва въ продолженіе 130 часовъ, 2) при скорости поршня въ 305 метровъ въ минуту его мощ-