**03-002 Руссо-Балт С24-35 или С24-40 4х2 3-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом типа Лимузин, мест 4+2, собственный вес 2 или 2.1 тн, 35 или 40 лс, 65 км/час, всех лимузинов 17 экз., РБВЗ г. Рига, 1912-14 г.**



*Из книги «АВТОМОБИЛЬ. Общедоступное руководство для владъльцевъ и шофферовъ», ПЕТРОГРАДЪ. Типография „ВИКТОР1Я". 1915.*

**Кузовъ (Кароссери).**

Верхняя часть автомобиля, въ которой помещается шофферъ, пассажиры или грузъ, называется к у з о в о м ъ (кароссери). Въ начале развития автомобильной техники кузову придавались различный формы, но постепенно выработались более однообразные типы, которые и считаются основными; главные изъ нихъ: фаэтонъ, лимузинъ и ландоле.

**Лимузинъ.**

Автомобиль съ закрытымъ кузовомъ (въ роде кареты), у котораго окна, подобно окнамъ железио-дорожныхъ вагоновъ, опускаются, носитъ название лимузинъ. Иногда лимузинъ для большого удобства устраивается такъ, что шофферское мъсто находится внутри закрытой кареты (*позже получил название «берлина»*). Маленький двухместный лимузинъ называется—купе.

**О Руссо-Балт серии С.**

*Из статьи «Первый серийный российский автомобиль: история Руссо-Балта» на www.zr.ru. Автор Сергей Канунников*.

В 1909 году в Риге из ворот Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) выехал первый автомобиль, который позднее стали называть Руссо-Балтом (в те годы писали, как правило, Руссо-Балтийский или вообще — Russo-Baltique). Именно на РБВЗ однотипные машины стали изготавливать сериями по несколько десятков штук. И главное — Руссо-Балты практически полностью изготавливали в Российской Империи, на современном заводе, а не собирали из импортных комплектующих.

Создавая первый Руссо-Балт, руководители автомобильного отдела РБВЗ не только взяли удачную бельгийскую конструкцию Fondu CF 24/30 1906 года, но и привлекли ее автора Жюльена Поттера для адаптации к российским реалиям и возможностям завода. Швейцарец проработал в Риге около трех лет и участвовал не только в модернизации автомобилей серии С, но и в создании следующих моделей.

Руссо-Балт С24/30 — солидный автомобиль с базой 3160 мм, вместительный и мощный. Большинство шасси комплектовали открытыми кузовами торпедо. Но существовали и иные кузова, например ландо или лимузин. Кузовное производство было полукустарным и по сути - заказным. Каждый кузов, особенно такого типа, строили индивидуально, сообразно пожеланиям заказчика и возможностям мастерской.

Шасси Руссо-Балта С24/30 практически копирует бельгийское. Передача - карданная, применяемая тогда далеко еще не на всех автомобилях. Характерный задний мост - со смещенной влево главной передачей и полуосями разной длины. От моста к поперечине рамы идет реактивная штанга. Также характерная деталь - третья поперечная рессора сзади. Такую конструкцию делали для улучшения плавности хода, особенно на плохих дорогах. Шасси Руссо-Балтов серии С несколько раз модернизировали. На модели С24/40 немного изменили раму, задний мост был уже симметричным. Но заднюю дополнительную поперечную рессору сохранили.

4-цилиндровый двигатель Руссо-Балта из двух блоков. Делали так по технологическим соображениям. При рабочем объеме 4,5 л (105×130 мм) мотор развивал 30 л.с. при 1200 об/мин. Позднее двигатель дважды модернизировали. Установив карбюратор Zenith вместо собственного, мощность повысили до 35 л.с. при 1200 об/мин. А с 1913 года на модели С24/40 мотор развивал 40 л.с. при 1500 об/мин. Тогда же на смену 3-ступенчатой коробке передач пришла 4-ступенчатая.

У завода были хорошие перспективы. Но развитие сдерживал очень низкий платежеспособный спрос, а потом началась война, и завод эвакуировали по частям в Петроград, Тверь и Москву. Последние автомобили собирали в Петрограде примерно до 1918 года. Всего изготовили немногим более 600 Руссо-Балтов, из них больше половины — серии С. Модернизированный Руссо-Балт С24/40 под именем Промбронь в 1922 году стал первым автомобилем Советской России.

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

**Руссо-Балт С-24/40**

|  |  |
| --- | --- |
| Компоновка | Переднемоторная, заднеприводная |
| Кузов | Лимузин |
| Мест | 4+2 |
| Масса, кг | 2000 и 2100 |
| 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 | 65 км/ч |

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