**03-004 Руссо-Балт модели С24-30 4х2 2-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом ландоле, мест 2 + 2-4, снаряженный вес до 2 тн, 30 лс, до 65 км/час, РБВЗ г. Рига, модель 1911 года.**



 Отдел автомобилей РБВЗ выпускал в Риге в 1909–1915 годах серийно легковые и грузовые автомобили типов C, K, D, E, M и T. Велись разработка и опытная сборка перспективных моделей B, H, L и P. С целью унификации разных типов в 1912 году был разработан промежуточный (общий) тип – О, узлы и агрегаты которого в разных сочетаниях в

дальнейшем использовались на всех автомобилях РБВЗ. Всего автомобилей под маркой «Руссо-Балт» было выпущено 623 шт., такую цифру дает Л. Шугуров в книге «Погоня за Руссо-Балтом». Моделей С -24 было выпущено 345 шт., К-12 – 141 шт., Е-15 - 71 шт., Д-24 - 27 шт., М-24 - 19 шт., Е-40 - 20 шт.

*Из главы IV «Алексей Петрович знакомится с «С24» в книге Шугурова Л. М. «Погоня за Руссо-Балтом», М. 2004.*

 Модель «С24-30», формально говоря, выпускалась с июня 1909 г. по август 1915 г. Но ежегодно вносимые технические изменения привели к тому, что модификации 1909 и 1915 г. значительно отличались по конструкции. Некоторые из важнейших изменений перечислены ниже.

**1910 г**. Пересмотрена конструкция рамы автомобиля модели «24-30»: отказались от поперечины позади коробки передач, усилили раскосами задние углы рамы.

**1911 г.** Впервые в обозначение модели введена буква С. Модель теперь именуется «С24-30».

Расширены верхние полки рамы в месте изменения её ширины. Поперечина №2 рамы усилена косынками. В конце года увеличен с 870x90 мм до 880x120 мм размер передних шин - они стали одинаковыми с задними. С конца года капот двигателя стал наклонным, а не горизонтальным, как прежде. Появились передние крылья характерной для РБВЗ формы. 1912 г. Часть автомобилей стали комплектовать спидометром, часами, карбюраторами «Зенит». Кроме того, появились модификации с удлиненной колесной базой (3305 мм), главным образом для установки закрытых кузовов.

**1913 г.** Модель «С24-35». Карбюратор РБВЗ заменен карбюратором «Зенит». Изменен профиль распределительных валов, поднята до 4,0 единицы степень сжатия, что привело к росту

фактической мощности двигателя с 30 до 35 л. с. (отражено в индексе модели). Введены регулируемые толкатели клапанов и защитные кожухи клапанных пружин. Усовершенствован масляный насос. Сделаны более доступными маслозаливные горловины двигателя. Изменены конфигурация и размеры лопастей вентилятора, введено шарнирное крепление радиатора к раме. На части автомобилей появился новый радиатор овальной формы, у которого была увеличена охлаждающая поверхность и в верхний бачок было встроено водомерное стекло. Пусковая рукоятка двигателя сделана фиксирующейся в вертикальном положении.

 Увеличена поверхность накладок сцепления. Рычаг переключения передач расположен внутри

кузова. Усовершенствован передний шарнир карданного вала. Введена заливная пробка на крышке коробки передач. Усилены вилки переключения коробки передач и полуоси. Рулевая колонка смещена вправо на 30 мм с тем, чтобы сошка и крепящая ее гайка находились снаружи правого лонжерона рамы - вал сошки проходил через отверстие в нем. Педали снабжены регулируемыми по углу наклона площадками. Усилены кронштейны задних рессор, и для рессор использована сталь с более высокими качествами. Введен уравнитель в приводе колесных тормозов, а тормозные накладки сделаны цельными вместо составных. Топливный бак закреплен более надежно стальными лентами. Борта открытого кузова сделаны выше, сиденья стали шире, а откидные сиденья устанавливают не поперек, а по направлению движения автомобиля. Увеличены размеры ветрового стекла. Исключены штабики вдоль боковин кузова. Введено на части автомобилей зеркало заднего вида.

 На IV Международной автомобильной выставке и в проспекте РБВЗ модель «С» именовалась как «С24-40», а не «С24-35», причем в фирменном каталоге, несмотря на то, что колесная база и

размеры шасси остались неизменными, приведена увеличенная (с 2700 до 2900 мм) длина рамы для установки кузова.

*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.

 **Л а н д о л е.**

Автомобиль съ кузовомъ, форма котораго есть среднее между кузовомъ лимузина и фаэтона, носитъ название ландоле. Кузовъ ландоле состоитъ изъ двухъ половинъ: передней—жесткой, всегда поднятой, и задней, которая можетъ быть опущена.

 *Из брошюры «Первые русские автомобили и их эксплуатационные качества», автор Ю. А. Хальфан, Автотрансиздат — Москва, 1960.*

 На шасси автомобилей устанавливались 4-местные кузова различных типов: дубль-фаэтон (торпедо) со складным «американским» верхом и поворотным ветровым стеклом, лимузин, лимузин с внутренним управлением (в соответствии с более поздней терминологией - берлина, седан) и ландоле. Закрытые кузова и открытый кузов на шасси модели С снабжались двумя добавочными (откидными) сиденьями.

 Кузова отличались правильными и строгими формами, имели вполне современный (по тогдашним понятиям) вид, были прочны и комфортабельны, а в отдельных случаях снабжались роскошной внутренней отделкой. При изготовлении кузовов завод использовал богатый опыт по производству железнодорожных вагонов.

 Все автомобили оборудовались воздушными звуковыми сигналами (гудками) с резиновой грушей, боковыми фонарями и фарами (ацетиленовыми или электрическими).

 *Из статьи «Руссо-Балт - автомобильный производитель при царской России», автор Remkuzov на zen.yandex.ru.*

 Название Руссо-Балт закрепилось вследствие сокращения названия на французском языке — Russo-Baltique (Руссо-Балтик). Первая серийная модель автомобильного отдела Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) получила название С-24/30. Её производство было начато 26 мая (8 июня) 1909 г. выпускалась вплоть до 1918 года. Последний её экземпляр был сдан 26 апреля 1918 года окружной коллегии управления Воздушным флотом Петрограда. Индекс модели расшифровывается так: 24 — расчетная мощность двигателя в лошадиных силах, 30 — максимальная мощность. Объем двигателя составлял 4501 см³. В дальнейшем выпускались модификации: С-24/35 (1912—1914) и С-24/40 (1913—1918), с 35-сильным и 40-сильным моторами соответственно. Главной особенностью машин серии «С-24» являлся двигатель, цилиндры которого отливались в двух блоках, а нижние клапаны располагались по обе стороны цилиндров. Для циркуляции воды в системе охлаждения служил центробежный насос. Топливо из расположенного сзади между рессорами бензобака поступало под давлением отработавших газов. Подвеска задних колес в целях обеспечения комфортабельной езды по булыжнику и грунтовым дорогам состояла из трех взаимосвязанных полуэллиптических рессор: двух продольных и одной поперечной.

 Машины всех изготовленных 9 серий заметно различались. Так, в 1911 году использовали шины одинакового размера для передних и задних колес (880x120мм). На следующий год завод отказался от карбюратора РБВЗ в пользу французского «Зенит» (Zenith) и изменил профиль кулачков распределительного вала, что позволило поднять мощность с 30 до 35 л. с. В том же 1912 году были удлинены рессоры, и колесная база увеличилась с 3160 до 3165 мм. Дальнейшее повышение мощности приходится на 1913 год вместе с внедрением 4-ступенчатой коробки передач и заднего моста с полуосями одинаковой длины. При этом завод стал делать рамы с увеличенной колесной базой 3305 мм для машин с закрытыми кузовами. В зависимости от типа кузова снаряженная масса автомобилей колебалась от 1540 до 1950 кг.

 За 9 лет РБВЗ выпустил 347 автомобилей «С-24», из них 285 — с открытыми кузовами торпедо, 17 лимузинов, 14 ландоле, 10 дубль-фаэтонов и 21 иных типов.

 В 1918 году завод национализирован и постановлением Совета Народных Комиссаров переименован в Первый государственный бронетанковый завод. В 1922 году было выпущено 4 или 5 автомобилей «Промбронь», являющихся, по сути, немного переделанными «Руссо-Балтами С-24/40» (в частности, спицованные колёса были заменены на цельнолитые).