

ББК 39.32
Д79
УДК 656.13 000.93

Рецензент О. Д. Симоненко
Заведующий редакцией В. И. Лапшин
Редактор С. И. Белоцерковская

Дубовской В. И.
Д 79 Автомобили и мотоциклы России (1896—1917 гг.).—
М.: Транспорт, 1994. — 302 с.: ил.
ISBN 5-277-01576-0

Книга посвящена истории создания отечественных автомобилей и мотоциклов на фоне развития автомобильной техники за рубежом. Описываются конструкции первых автомобилей и мотоциклов, биографические данные их создателей. Приводятся сведения о фирмах, выпускавших автомобили и мотоциклы. В книге содержится большой иллюстративный материал.

Предназначена для широкого круга читателей, всех тех, кто интересуется историей автомобильной техники.

Д 3203030000-149 63-94
049(01)-94

ББК 39.32

ISBN 5-277-01576-0

© Дубовской В. И., 1994
© Иллюстрации, оформление,
издательство "Транспорт", 1994

"Бензиновые" и "паровые" автомобили "Дукс" с импортными двигателями

В феврале 1895 г. Юлий Александрович Меллер, выходец из Прибалтики, открыл в Москве на Садовой ул., 170 мастерскую по сборке велосипедов. До этого он, как и А. А. Лейтнер, имел опыт работы на английских велосипедных фабриках. Ю. Меллер дал своему предприятию название "Дукс", что по-латыни означает "вождь". Рамы велосипедов, изготавливавшиеся Меллером, делались первоначально по заказам покупателей с учетом их роста и массы, но важнейшие детали (оси, цепи и т. п.), по-видимому, вплоть до первой мировой войны поставлялись из Англии (в основном от фирмы БСА).

В июле 1900 г. на базе мастерской, ставшей фабрикой, возникло "Акционерное общество "Дукс" Ю. А. Меллер" (в дальнейшем фирма "Дукс"), как говорилось в его уставе "для производства самодвижущихся экипажей, как то велосипедов, автомобилей, дрезин и т. п.". Это новое "общество", открывшееся 24 ноября того же года, имело основной капитал 350 тыс. руб.

Выпуск "самодвижущихся экипажей" фабрика собиралась начать с производства "моторов" (трициклов), прототипом которых мог быть трицикл с двигателем "Де Дион-Бутон" мощностью 2,25 л. с. Были ли они построены пока установить не удалось. Их постройке мог помешать пожар, случившийся на фабрике. В мае 1901 г. состоялась закладка нового здания фабрики "Дукс" за Тверской заставой в Ямской слободке на ул. Дворцовой, 14. Возможно, что к концу этого года фабрика с установленным на ней первоклассным оборудованием вступила в строй. В изданном фирмой "Дукс" проспекте рекламировались "моторы" и была помещена фотография автомобиля (рис. 87). Автомобиль имел двигатель, расположенный сзади, спереди же находился декоративный фальшкапот. Прототипом, по-видимому, послужил 4-местный "Де Дион-Бутон" с двигателем мощностью 4,5 л. с. (размером 84×90 мм и рабочим объемом 0,499 л). Кстати, изображениям, помещенным в рекламных проспектах, не очень можно доверять. Некоторые из них могли быть сделаны с иностранных клише.

В рекламе "Дукс" 1902 г., помимо велосипедов, значились автомобили с 3-, 5-сильными двигателями. Не исключено, что экспонирующийся в московском Политехническом музее автомобиль "Де Дион-Бутон" был построен фирмой "Дукс". О том, что этот автомобиль был собран в Москве по заказу одного жителя Вятки, автору этой книги случалось слышать от старых работников музея. Кроме того, в 1960 г. при внимательном осмотре этого экспоната удалось увидеть на одной из рессор клеймо "Мохов. Москва".

В мае-июне 1902 г. в С.-Петербурге состоялась Всероссийская выставка предметов спорта. На ней фирма "Дукс" представила

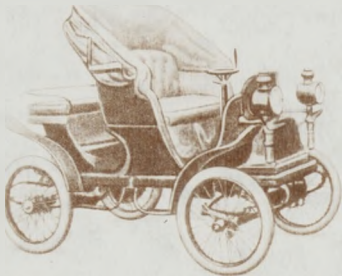


Рис. 87. Автомобиль из проспекта фирмы "Дукс" Ю. А. Меллера

американский паровой автомобиль фирмы "Локомобиль". Мы уже говорили в гл. I, что в 1901—1902 гг. эта фирма вышла на первое место по выпуску автомобилей в Америке. Успех фирмы создал ей рекламу, и ее паровые автомобили появились в Европе. Ю. А. Меллер после этой выставки решил начать постройку подобных "паромобилей". Одновременно с подготовкой производства "паровых" автомобилей фирма "Дукс" продолжала сборку "бензиновых". В рекламе 1902 г. сообщалось о велосипедах с моторами "Пайлер". Фирма также рекламировала мотоциклы "Вернер" с двигателями мощностью 2 и 2,75 л. с., а в 1904—1905 гг. — мотоциклы "Дукс" и "Олл Райт" (двигатель этого немецкого мотоцикла с английским названием сконструировал Келеком — создатель двигателей известных бельгийских мотоциклов ФН). Изготавливала ли фирма "Дукс" для этих мотоциклов какие-нибудь детали (рамы, колеса, крылья и т. п.), остается неизвестным.

Итак, фирма "Дукс" наряду с выпуском основной продукции — велосипедов строила автомобили разных типов.

В марте того же года фирма "Дукс" обратилась к Военному министерству, предложив ему свой "паромобиль" ценой в 1900 руб. С 20 по 25 марта 1903 г. были проведены его испытания. Поскольку городскими властями выпуск пара в атмосферу был запрещен, министерство предложило Ю. Меллеру установить на паромобиле конденсатор. По-видимому, из-за отклонения фирмой этого предложения (технически трудно исполнимого) в приемке паромобиля

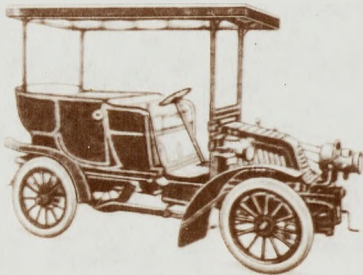


Рис. 88. Фаетон "Дукс" с боковым входом

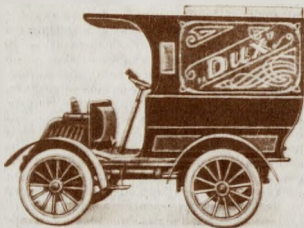


Рис. 89. Фургон фирмы "Дукс"

было отказано. Вместе с автомобилем были приложены чертежи, из которых можно было узнать некоторые его размеры (ЦГВИА, фонд 400, опись 24, дело 3721, листы 40—78).

Паромобиль имел компоновку короткобазного американского экипажа "багги": база 1500 мм и колея 1430 мм. Размер колес — 700×35 мм. На автомобиле был установлен котел "мгновенного парообразования" и 2-цилиндровая вертикальная паровая машина, развивающая мощность 6 л. с. (а на короткое время мощность до 12 л. с.). От коленчатого вала машины усилие передавалось на коронную шестерню дифференциала задней оси при помощи единственной роликовой цепи.

В 1906 г. в Москве эксплуатировалось несколько "Паромобилей-Дукс" (2-местные, 6-сильные и 4-местные, 10-сильные). Вот, что писал о Ю. А. Меллере журнал "Автомобиль" № 1, 1906 г.: "На паровом автомобиле "Дукс" он проехал весь Кавказ и Крым, преодолевая всевозможные препятствия, среди которых его поездка на вершину Ай-Петри в Крыму далеко не самая трудная".

Параллельно с постройкой автомобилей с импортными паровыми двигателями фирма изготавливает автомобили с импортными бензиновыми двигателями и другими агрегатами. Эти автомобили изображены в том же номере журнала "Автомобиль" и, следовательно, изготовлены до 1 января 1905 г. Это: "Фазтон с боковым входом" (рис. 88), похожий на "Де Дион-Бутон"; "Автомобиль для развозки товара" (рис. 89) — все с карданной передачей.

Вот, что пишет журнал о фирме "Дукс": "Заводом изготавлиются автомобили всевозможных типов, начиная с легких колясок американского типа, до тяжелых грузовых автомобилей, омнибусов. Двигатели на более крупных колясках ставятся заграничные,

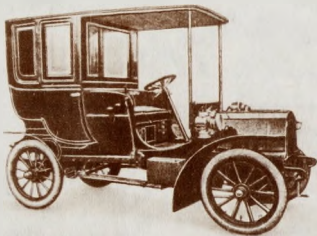


Рис. 90. Купе "Дукс" с боковым входом



Рис. 91. Тонно фирмы "Дукс"

снабженные самыми последними усовершенствованиями. Холодильники ставятся типа "соты" с вентилятором. Коляски — 8—12—16 и т. д. сил строятся по типу автомобилей, введенных в моду во Франции. Двигатель спереди, разобщение посредством конуса, перемена передач перестановкой зубчаток, передача к задним колесам карданом или цепями. Формы кузовов самые разнообразные: тонно, фазтоны, лимузины, купе, омнибусы и т. д. Отделка автомобилей не оставляет желать ничего лучшего" (с. 755). Приведем еще две фотографии: "Купе... с боковым входом. Двигатель в 12 HP" (рис. 90) и "Тонно... завода "Dux". Двигатель двухцилиндро-



Рис. 92. Автобус фирмы "Дукс" с двигателем "Панар—Левассор"

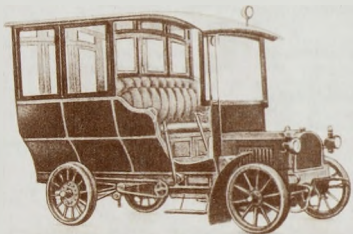


Рис. 93. Дрезина фирмы "Дукс" 1903 г.

ный в 12 HP" (рис. 91). Последний автомобиль, имеющий карданную передачу, больше всего похож на немецкий "Бенц" модели "Парсифаль", а не на автомобили "Панар-Левассор". Тем не менее, в рекламных объявлениях фирмы "Дукс" называлась только одна марка используемых ею двигателей — "Панар-Левассор". Вероятно, в 1903 г. появился "омнибус, построенный заводом "Dux" (рис. 92). Он действительно похож на "Панар-Левассор" с двигателем, охлаждаемым расположенным спереди змеевиком. Скорее всего это 15-сильный двигатель типа "Центавр" (размером 90×130 мм и рабочим объемом 3,3 л).

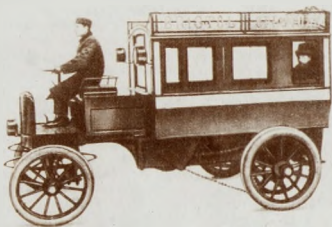


Рис. 94. Электробус "Дукс" гостиницы "Бристоль" в Москве

В 1903 г. была построена дрезина "Дукс" (рис. 93) с двигателем мощностью 24 л. с. (размерами 100×140 мм и рабочим объемом 4,4 л). Судя по фотографиям, все автомобили "Дукс" строились по случайным индивидуальным заказам с использованием самых разнообразных компонентов. Как писал сам Ю. Меллер в августе 1904 г., ежегодно таких автомобилей собиралось 13 штук и столько же планируется на последующие годы. При этом владелец фирмы упоминает двигатели мощностью 9, 12 и 20 л. с.

В рекламе 1905 г. говорилось: "Бесшумные автомобили "Дукс" системы "Панар-Левассор" от 6 до 40 сил. Шарабаны, коляски, кареты, омнибусы, грузовые, жел. дрезины". В газете "Новости дня" (Москва) от 13 марта 1905 г. называются цены автомобилей "Дукс" "французских типов": 6 л. с. — 1800 руб., 9 л. с. — 3000 руб., 12 л. с. двухцилиндровый — 4500 руб. и 24 л. с. 4-цилиндровый — 6000 руб. К числу автомобилей, изготовленных с применением импортных агрегатов, относится, по данным Политехнического музея, гостиничный электробус "Дукс" (рис. 94). Его постройку относят к 1902 г.

"Дуксмобиль" с отечественным двигателем

Дальнейшая деятельность фирмы "Дукс" была определена следующим обстоятельством. Оставив позади производителей электромобилей и паромобилей в 1903 г., американская фирма "Олдсмобиль" вышла на 1-е место, выпустив 4000 автомобилей с бензиновыми двигателями. Это были первые в мире автомобили массового производства. Фирма "Олдсмобиль" удерживала лидерство в США до 1905 г. включительно, пока ее не опередила фирма "Форд".

Автомобили фирмы "Олдсмобиль" появились на европейском рынке. Их стали в 1904—1906 гг. копировать другие автомобильные фирмы. Продажей автомобилей "Олдсмобиль" занялся в Петербурге торговый дом "Победа", а в Москве — аналогичное предприятие "Жемличка". Все это побудило Ю. А. Меллера в 1904 г. начать производство своей версии такого автомобиля, получившего название "Дуксмобиль" (рис. 95)*.

К этому времени существовали автомобили "Олдсмобиль" двух моделей — с двигателем мощностью 4 л. с. (цена в России 1800 руб.) и с двигателем мощностью 7 л. с. (ценой 2300 руб.). В основном "Дуксмобиль" был идентичен американскому автомобилю "Олдсмобиль": общая компоновка типа "багги" в сочетании с горизонтально расположенным двигателем с открытым маховиком большого диаметра (концепция К. Бенца). Автомобиль имел короткую базу 1750 мм и относительно широкую колею 1400 мм, что соответствовало условиям эксплуатации на плохих дорогах. Двигатель

* За рычагом управления "Дуксмобили" — Ю. А. Меллер.



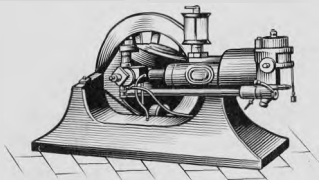
Рис. 95. "Дуксмобиль" фирмы "Дукс" Ю. М. Миллера 1905 г.

располагался высоко в центре автомобиля на короткой железной раме, которая покоилась на двух длинных рессорах. К концам рессор крепились передняя и задняя оси. Двигатель был одноцилиндровым горизонтальным с "атмосферным" впускным клапаном. Его изображение мы встречаем в рекламе фирмы "Дукс", помещенной в московской газете "Русское слово" от 19 января 1906 г.

Двигатель (рис. 96) представлен в стационарном исполнении (когда спрос на "Дуксмобили" упал, такие двигатели распродавались по 500 руб. за штуку). Если принять данные, указанные в "Санкт-Петербургском автомобильном справочнике" А. М. Пашкевича [13], издания 1911 и 1912 гг., то по крайней мере у двух "Дуксмобилей" двигатели имели размеры 115×140 мм, что давало рабочий объем 1,452 л (у оригинального 7-сильного "Олдсмобиля" был размер цилиндра 127×152 мм, или 5×6 дюймов). Двигатели были тихоходными. Они развивали частоту вращения около 750 об/мин. Зажигание осуществлялось от аккумулятора (как мы уже говорили, аккумулятор и индукционная катушка при пуске и при небольшой частоте вращения коленчатого вала себя вполне оправдывали).

На автомобилях "Дуксмобиль" более поздних выпусков наряду с аккумулятором устанавливали и магнето. Усилие от двигателя (мощностью 7 и 8 л. с.) передавалось на планетарную коробку передач, а от нее при помощи единственной цепи — на коронную шестерню дифференциала (такое же устройство главной передачи было и у "Паромобилей-Дукс", впрочем, как и компоновка в стиле "багги").

Описание производства "Дуксмобилей" содержится в журнале "Автомобиль", № 14, 1906 г. В нем сказано, что завод "Дукс" имеет два производственных корпуса, механическую мастерскую



САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ 9116,6,2
ДВИГАТЕЛЬ.
7 силъ. **Руб. 500.**
 Для мастерскихъ и электрич. освѣщенія.

Рис. 96. 7-сильный двигатель типа "Дуксмобиль"

для изготовления деталей двигателей (отливки для которых поступали со стороны) и цех для сборки моторов. Оттуда двигатели поступают на склад, затем проходят испытания на стенде для замера мощности. После этого их отправляют в отдел сборки шасси. Параллельно производится работа в кузовном и малярном цехах. После установки двигателей на шасси проводятся стендовые и дорожные испытания и лишь после этого — окончательная окраска и отделка автомобилей.

Наиболее интересная информация о деятельности и планах фирмы содержится в датированной 14 августа 1904 г. "Докладной записке по вопросу о расширении предприятия и увеличении основного капитала Акционерного общества "Дукс" Ю. А. Меллер". В "Записке" говорится, что изготовление автомобилей на заводе "Дукс" первоначально было лишь побочным видом производства и что это дело "постепенно развиваясь, достигло того фазиса, при котором необходимо переходить уже к массовой выработке установившегося типа". Суть "Докладной записки" состояла в получении "высочайшего соизволения" на увеличение основного капитала фирмы до 500 тыс. руб.

В "Записке" приводится интересное соотношение между числом выпускаемых автомобилей "Дуксмобиль", их ценой, доходом

и его процентом на основной капитал (при капитале в 500 тыс. руб.):

10	штук	по цене	1800 руб. — 101 350 руб. — 20,17%
20	"	"	1800 руб. — 110 350 руб. — 22,07%
40	"	"	1700 руб. — 113 350 руб. — 23,07%
60	"	"	1650 руб. — 128 350 руб. — 25,67%

Отсюда мы видим, что Ю. А. Меллер принял единственно рентабельную и перспективную экономическую политику, направленную на расширение производства, выгодную и производителю, и потребителю (взамен феодально-купеческой — "производить меньше и продавать подороже"). Эту политику он осуществил на деле, пустив свои "Дуксмобили" по цене 1800 руб., за 7-сильный автомобиль ("Олдсмобиль" с двигателем мощностью 4 л. с. продавался в России за 1800 руб., а 7-сильный за 2300 руб.)

Меллер также перенял американские методы производства: отдельные операции по изготовлению автомобиля выполняли разные группы рабочих, каждая из которых делала свои специфические операции (метод, скорее Генри Леланда, нежели Р. Олдса). Кроме того, он принял политику "одной модели" (раньше Г. Форда?) и идею Олдса о массовом производстве автомобилей.

По данным прессы, в 1905 г. было построено 30 "Дуксмобилей" полностью отечественного производства, а всего около сотни. К сожалению, Ю. А. Меллер повторил ошибку Р. Олдса, пытавшегося сделать автомобиль доступным широким массам населения за счет примитивности его устройства.

В 1905—1906 гг. получила широкое распространение концессия автомобиля "Мерседес", длиннобазного переднемоторного с радиатором, расположенным перед двигателем. Автомобили же "американского типа" с одноцилиндровыми двигателями, охлаждаемыми жмеетниками, достигающие скорости всего 35—40 км/ч, общественность признала устаревшими и окрестила их "олдсмогилами". Спрос на подобные автомобили упал, и их производство было прекращено. Результаты дальнейшей деятельности фирмы "Дукс" будут рассмотрены в заключительной главе книги.

4.5. Автомобили и мотоциклы других российских фирм

"Психо"

"Психо" — "Акционерное велосипедное и механическое общество" Старлей, фабрика велосипедов, автомобилей и лодок "Психо", С.-Петербург, Охта, Полюстровская наб., 5^а.

10 ноября 1894 г. петербургский предприниматель А. А. Аллан отправился из России в Англию, объявив, что через его посредство

*Здесь и далее в начале дается торговая марка изделия, затем полное наименование фирмы и ее адрес.