

# АВТОМОБИЛИ 1913 года.

Принятая под ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОГО ВЕЛИЧЕСТВА  
покровительство

## IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

С.-Петербургъ, Май 1913 г.



Часть I.

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ.

Издание ИМПЕРАТОРСКОГО Россійскаго Автомобильнаго Общества  
1913.

боковыя стѣнки сдѣланы изъ дорогого дерева и украшены инкрустаціями. Въ нихъ вѣдѣлано нѣсколько ящиковъ для несессеровъ, флаконовъ и т. п.

3) Затѣмъ фирма выставила б-ти мѣстный дубль-фаэтонъ двойное торпедо спортивнаго типа 40 50 HP съ динамо для электрическаго освѣщенія. Въ задней стѣнкѣ переднихъ сидѣній сдѣланы ящики, имѣющіе всевозможныя дорожныя вещи, несессеры, щетки и т. д. Два добавочныхъ сидѣнья, открывающіяся въ сторону хода коляски. Съемное стекло, американскій верхъ въ

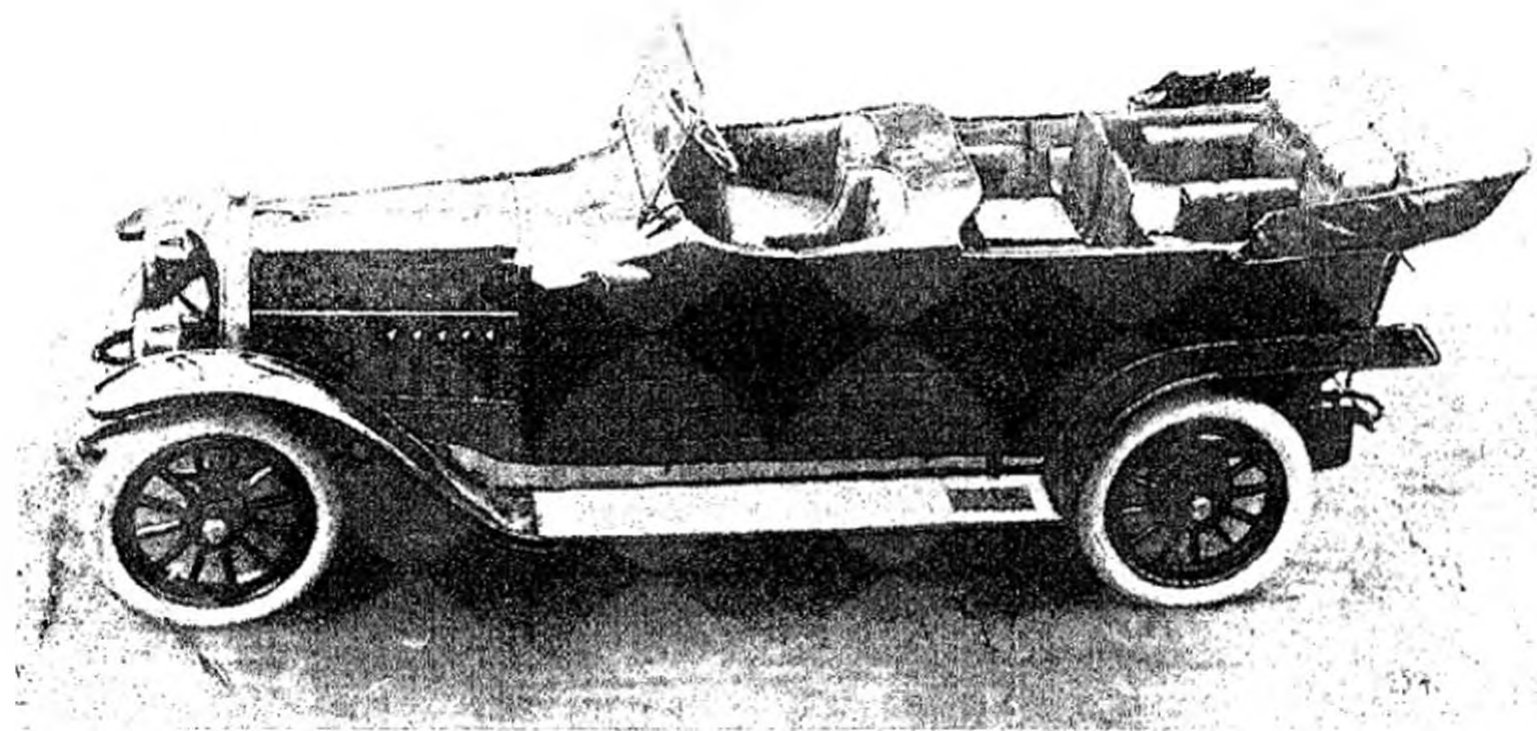


Рис. 51. Дубль-фаэтонъ двойное торпедо Хорхъ.

чехлѣ, скамейка для ногъ. Освѣщеніе передними прожекторами и боковыми электрическими фонарями.

4 и 5) Наконецъ, на стандѣ фирмы выставлены два легкихъ автомобиля 20/24 HP съ карроссери типа дубль-фаэтонъ-спортъ, имѣвшихъ полное оборудованіе какъ приборами контроля, такъ и предметами роскоши и комфорта.

Стандъ № 9.

## Автомобильный Заводъ И. П. Пузыревъ, СПБ.

По времени своего основанія заводъ И. П. Пузырева является третьимъ русскимъ автомобильнымъ заводомъ и первымъ, основаннымъ исключительно для производства автомобилей. Желаніе выработать свой собственный типъ автомобиля, наиболѣе подходящій къ русскимъ условіямъ, и стремленіе избѣгать всякихъ услугъ иностранцевъ заставили заводъ въ первое время по своему основаніи заняться главнымъ образомъ ремонтомъ автомобилей,

для того, чтобы выяснить какія части и конструкціи иностранныхъ машинъ наиболѣе пригодны для Россіи; параллельно съ ремонтомъ заводъ началъ постройку своихъ первыхъ шасси. Свои литейная, кузнечная и механическая мастерскія позволяютъ заводу всѣ части шасси, даже самыя мелкія, производить самому, арматурное отдѣленіе изготовляетъ баки и радіаторы, а корпуса выдѣлываются въ своихъ же корпусныхъ, малярныхъ и обойныхъ мастерскихъ.

Въ настоящее время заводъ остановилъ свой выборъ на шасси

28.40 HP — 4 цил. . . . . 120 X 140 мм.

каковой и принять имъ за нормальный типъ, наиболѣе отвѣчающій русскимъ условіямъ. На стандѣ кромѣ семимѣстнаго торпедо и лимузина съ внутреннимъ управленіемъ, выставленныхъ на подобныхъ шасси, было продемонстрировано еще шасси спортивнаго типа, выстроенное по спеціальному заказу.

Цилиндры, отлитые изъ спеціального чугуна поларно, имѣютъ симметрично расположенные по обѣимъ сторонамъ клапана. Колѣнчатый валъ, покоящійся на трехъ бронзовыхъ подшипникахъ, не выгибается, а выдѣлывается изъ цѣлаго куска, что въ значительной степени увеличиваетъ его прочность. Кулачковый валикъ, приводимый во вращеніе зубчатками, вытачивается изъ цѣлаго куска и лежитъ въ пяти подшипникахъ. Смазка двигателя разбрызгиваніемъ съ контролемъ масла капельницами. Зажиганіе—магнето высокаго напряженія съ регулируемымъ опереженіемъ. Радіаторъ, помѣщенный впереди двигателя, сдѣланъ изъ гофрированныхъ трубочекъ, имѣющихъ при большой поверхности охлажденія малый вѣсъ. Бензинъ подается къ карбюратору изъ задняго бака подъ давленіемъ отработавшихъ газовъ; первоначальное давленіе при пускѣ въ ходъ получается при помощи ручного насоса.

Сцѣпленіе прямымъ конусомъ, покрытымъ спеціальною тканью, не подверженной сгоранію. Коробка скоростей даетъ 4 скорости и задній ходъ помощью трехъ передвижныхъ кулачковыхъ муфтъ. Зубчатые колеса постоянно находятся въ сцѣпленіи и свободно вращаются на своихъ валахъ. Закрѣпленіе же ихъ и перемѣна скоростей производятся упомянутыми кулачковыми муфтами, помѣщенными между шестернями. Валы разгружены отъ изгибающихъ усилій, появляющихся при включеніи зубцовъ, и вслѣдствіе этого при сохраненіи одинаковыхъ размѣровъ сравнительно съ обычными типами, они получились несравненно болѣе прочными и жесткими, совершенно не подверженными вибраціямъ. Переключеніе скоростей стало болѣе легкимъ, а вся конструкція болѣе прочной, такъ какъ кулачки, работающіе даже въ самыхъ невыгодныхъ условіяхъ, гораздо прочнѣе зубцовъ, которые иногда при неумѣломъ обращеніи срѣзаются. Кромѣ того поломка одного зубца въ коробкѣ обычнаго типа уже выводитъ изъ строя одну передачу, тогда какъ поломка одного кулачка въ коробкѣ этой системы, не будетъ препятствовать включенію данной скорости.—все при условіи, что отломившаяся часть не испортитъ весь механизмъ. Коробка

скоростей, благодаря такой системѣ переключеній, получилась очень короткой и компактной. Всѣ валы вращаются въ шариковыхъ подшипникахъ.

Передача на дифференціалъ валомъ съ двумя карданами. Карданныя соединенія большихъ размѣровъ совершенно закрыты отъ пыли и грязи и работаютъ въ хорошихъ условіяхъ смазки. Задній мостъ несетъ на себѣ шариковые подшипники колесъ, благодаря чему валы совершенно разгружены отъ изгибающихъ усилій. Рулевое управленіе — типа червяка и сектора, всѣ тяги и кулаки выкованы изъ цѣлыхъ кусковъ. Соединительная тяга переднихъ колесъ помѣщена за осью и защищена ею отъ поврежденій. Передняя ось двутавроваго сѣченія кована изъ никкелевой стали. Тормаза всѣ внутренняго расширительнаго типа, большихъ размѣровъ и легко регулируются. Ножной тормазъ дѣйствуетъ на барабанъ, помѣщенный на передаточномъ валу у коробки скоростей, а ручной на барабаны на заднихъ колесахъ: одинаковое нажатіе его колодокъ регулируется автоматически. Рессоры изъ спеціальной стали — половинныя впереди и трехчетвертныя сзади. Колеса деревянные съ шинами 880 X 120.

Выставленное на стандѣ торпедо военного типа, окрашенное въ защитный цвѣтъ, было снабжено необходимымъ комплектомъ сигнальныхъ и освѣтительныхъ приборовъ. Складной американскій верхъ и переднее стекло давали необходимую и достаточную защиту отъ вѣтра и непогоды.

На такомъ-же 40-сильномъ шасси былъ выставленъ лимузинъ съ внутреннимъ управленіемъ, роскошно отдѣланный внутри сѣрой матеріей и снабженный всѣми предметами комфорта и удобства.

Приготовленное по спеціальному заказу для спорта шасси было снабжено четырехцилиндровымъ двигателемъ 90 X 180 мм. Цилиндры отлитые въ одномъ блокѣ имѣютъ клапана, расположенные въ головкахъ и закрытые алюминіевымъ кожухомъ, что придаетъ двигателю весьма простой и компактный видъ. Во всѣхъ остальныхъ деталяхъ шасси это схоже съ обычными типами этого завода.

На автомобилѣ типа 28/40 HP въ 1912 году владѣльцемъ завода была совершена поѣздка въ Парижъ и обратно безъ поломокъ. Пробѣгъ этотъ показалъ правильность выбора указаннаго типа и на полную его пригодность для большихъ поѣздокъ.

---

Стандъ № 10.

## „Dux“ Polyphon-werke A. G., Leipzig-Wahren.

Фабрика „Полифонъ“, выдѣлывающая главнымъ образомъ музыкальные инструменты, около 6 лѣтъ тому назадъ открыла у себя отдѣленіе для производства автомобилей.