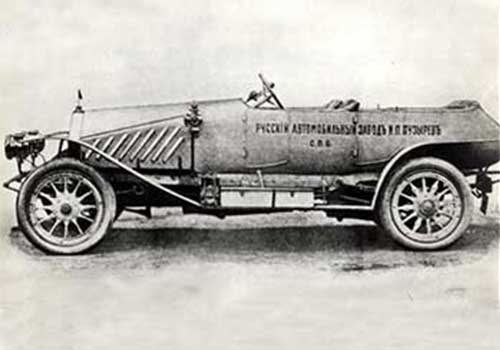
**03-383 Пузырев А-28/40HP 4х2 3-дверный заднеприводный автомобиль с кузовом дубль фаэтон, мест 5-7, снаряженный вес 1.9 тн, 40 лс, до 80 км/час, штучно, РАЗИПП г. Санкт-Петербург 1912 г.**

****

Судьба И.П. Пузырева не лишний пример не только патриотизма и неординарных предпринимательских способностей нашего народа, но и, как минимум, безразличия к своей Родине и близорукости нашей власти.

*Из статьи «Автомобиль Российской империи «Пузырев-А28/40» на* [*RussoAuto*](http://russoauto.ru/component/contact/contact/1)*. Спасибо неизвестному, к сожалению, автору.*

Годы производства: с 1911 по 1914 год

Производитель: «Русский автомобильный завод И.П. Пузырева»

**История создания**

Иван Петрович Пузырев начал свою деятельность 1907 году с продажи автомобильных принадлежностей и запасных частей. Затем стал заниматься ремонтом машин, постепенно изготовляя в собственных мастерских растущий ассортимент новых деталей.

Видя засилье иностранцев в русской промышленности, безостановочный рост числа представительств зарубежных автомобильных фирм по всей стране, Пузырёв задался целью - создать специализированный автомобильный завод. Причем поставить дело так, чтобы русское производство не было бы только названием, чтобы завод вырабатывал абсолютно и вполне самостоятельно все автомобильные части, из русского материала, русскими рабочими под руководством русских же инженеров.

Накопленные им практический опыт и финансы позволили в 1909 г. открыть Русский автомобильный завод И. П. Пузырева (**РАЗИПП**). К 1912 г. на предприятии, занимавшем земельный участок площадью 0,54 га, работало 98 человек. Завод все делал сам, покупал от зарубежных смежников только магнето, свечи и карбюраторы. Шины и заготовки лонжеронов рам он заказывал петербургским фирмам.

Основной моделью завода в 1911 году стал автомобиль «Пузырев-28-35», он был довольно прост по устройству, имел солидный запас прочности и был несколько тяжеловат. Через год его сменил модернизированный автомобиль "Пузырев А-28/40".

В январе 1914 года на заводе И.П. Пузырева произошел пожар, который сильно повредил несколько цехов, уничтожил восемь готовых автомобилей и 15 комплектов деталей, ожидавших сборки. Пузырев скоропостижно умер в сентябре 1914 года и после его смерти РАЗИПП больше не возвращался к автомобилестроению, сосредоточившись на ремонте и обслуживании автомобилей, выпуске 4-цилиндровых двигателей для прожекторных установок.

В общей сложности завод Пузырева с марта 1911 по январь 1914 года изготовил 38 автомобилей.

**Дизайн и конструкция**

На автомобиль "Пузырева" модели 28-35 устанавливали 4-цилиндровый двигатель объемом 5130 см3 и мощностью 35 лошадиных сил (при 1200 об/ мин). Цилиндры двигателя отливались в два блока, имели боковое расположение клапанов по обе стороны двигателя. Кулачковые валы, магнето, водяной и масляный насосы приводились набором из семи шестерен, довольно шумных в работе.

Трансмиссия автомобиля состояла из конусного сцепления, трехступенчатой коробки передач и карданной передачи к заднему мосту. Помимо ведомого конуса сцепления из алюминиевого сплава отливались картер и масляный поддон двигателя, картеры коробки передач и дифференциала. Задний мост отличался от большинства конструкций тех лет наличием полуосей полностью разгруженного типа.

Несмотря на довольно большую 3-метровую колесную базу (3000 мм) из-за довольно длинного двигателя в автомобиле «Пузырев-28-35» располагалось только 2 ряда сидений.

В 1912 году машину усовершенствовали. Прежде всего, вырос рабочий объем двигателя до 6325 см3, а мощность до 40 лошадиных сил. Коробка передач стала четырехступенчатой, и ее оригинальная конструкция была защищена привилегией. Новшество заключалось в том, что все шестерни коробки находились в постоянном зацеплении и включались скользящими кулачковыми муфтами. Такое решение упрощало переключение передач, уменьшая ударные нагрузки и шум при смене передач. В этом отношении машины РАЗИПП стояли выше автомобилей РБВЗ и зарубежных фирм. Другое преимущество заключалось в том, что **рычаг переключения передач находился внутри кузова**, в то время как на легковых «Руссо-Балтах» он до 1913 года **располагался снаружи**, за правым бортом.

Рама на машине образца 1912 года стала совершенно иной. Она получила выгиб над задним мостом, очень длинные (передняя – 1110 мм, задняя-1490 мм) и мягкие продольные полуэллиптические рессоры. На раме увеличенной длины оказалось возможным поместить кузов с тремя, а не двумя рядами сидений рассчитанных не на пять, а на восемь человек. Колесная база выросла до 3320 мм, а колея колес до 1400 мм.

Прочная рама, мягкая подвеска, большой дорожный просвет – 320 мм и колеса с шинами большого диаметра сделали этот автомобиль хорошо приспособленным для отечественных дорожных условий. Модернизированная машина получила индекс «А28-40». Ее снаряженная масса составляла 1900 кг, а скорость – около 80 км/ч.

На одном из автомобилей модели «А28-40» с пятиместным кузовом Торпедо сам И. П. Пузырев летом совершил без единой поломки пробег Петербург-Париж-Петербург. Он явился хорошей рекламой, и Пузырев предложил свои услуги военному министерству, которое в опытном порядке приобрело два автомобиля. Дальше дело не пошло, поскольку министерство имело прочные связи с РБВЗ и не хотело рисковать, заказывая близкие по характеристикам автомобили другому заводу.

Последней попыткой привлечь к себе внимание автомобилистов стала для РАЗИПП IV Международная автомобильная выставка в Санкт-Петербурге. Там он экспонировал два экземпляра усовершенствованной модели «А28-40» с подвеской задних колес на три четверти эллиптических рессорах. Одна машина – с открытым семиместным кузовом торпедо, другая – тоже семиместная, с полностью закрытым (включая место водителя) кузовом лимузин. Обе были роскошно отделаны. Кроме них на стенде Пузырева демонстрировалось шасси новой спортивной модели. На спортивную модель устанавливали двигатель объемом 3929 см3, а его цилиндры были отлиты в одном блоке и имели расположенные в головке клапаны.

Но и выставочные экспонаты не вызвали особого интереса. Вокруг машин РАЗИПП складывалось негативное мнение. Утверждали, что они очень низкого качества и собраны из заграничных частей. Для борьбы с этим предвзятым отношением Пузырев даже распространял специальную листовку, где говорилось:

Ввиду большого количества... выраженных сомнений, что не все части автомобилей завод изготовляет на месте... покорнейше прошу не верить распространяемым слухам...

**Модификации**

* Пузырев-28/35 - самый первый автомобиль завода (можно сказать прототип)
* Пузырев А-28/40 - модернизированная модель первого прототипа (с кузовом торпедо и лимузин)
* Спортивное шасси «Пузырева» с кузовом торпедо

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Количество мест | 5 и 8 |
| Габариты, мм | |
| Длина | 4700 |
| Колесная база | 3320 |
| Снаряженная масса, кг | 1840 |
| Двигатель | |
| Тип | Бензиновый |
| Количество цилиндров | 4 |
| Объем, см3 | 6325 |
| Мощность, л.с. | 40 |
| Коробка передач | Механическая, 4-ступенчатая |
| Максимальная скорость, км/ч | 80 |