ЖУРНАЛ МВХАНИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА.

ИЗДАТЕЛЬСТВА

"MEXAHNYECKNŮ TPAHENOPT"

при Ц. К-те ВПСТР.

MOTOP

РЕДАКЦИЯ
И ГЛАВНАЯ КОНТОРА:
МОСКВА,
2-й д. Советов (б. Метрополь),
пом. Мссавтокнуба,

Телефон 2-38-92.

"M O T O R".

Zeitschrift für Mechanischen Transport
(zu Lande, Wasser und in der Luft).
Schriftleitung und Verlag:
Russland, Moskau, Metropol, Mosautoklub.

-MOTOR".

Journal of the Mechanical Transport (on Land, Water and in the Air).

Editorial and Business Department Russia, Moscow, Metropol Mosautoclub.

"MOTEUR".

Journal du Transport Mecanique (sur Terre, Eau et dans l'Air).

Redaction & Administration: Russie, Moscou, Metropol Mosautoclub.

Представительства: в Петрограде, Архангельске, Харьнове, Ниеве, Одессе, Ростове н/Д., Симферополе, Смоденске, Н.-Новгороде, Енатеринбурге, Ново-Нинолаевске, Чите, Ташкенте, Тифлисе, Баку, Оренбурге и других городах.

Собственные норреспонденты: в Англии, Германии, Франции и Чехо-Словании.

Год издания 1-й.

1923 год.

Nº 6-7

От реданции.

Состоявшиеся в течение второй половины сентабря и первых чисел октября Всероссийские Испытательные Автомобильные и Мотоциклетный пробеги оказались первой попыткой путем об'единения ведомственных, профессиональных и общественных организаций, вызвать автомобилизм к широкой самодеятельности.

Если возникавшие неоднократно попытки организации испытательных пробегов не увенчались ни разу успехом, то это должно быть об яснено исключительно отсутствием здоровых самодеятельных организаций в центре и на местах.

Каждое всероссийское начинание неизбежно натыкалось на целый ряд препятствий в виде отсутствия необходимых сил и средств, в виде неизбежности организовать дело на местах обязательно из центра.

Достаточно указать, что принявшие активное участие в этих пробегах общественные и спортивые организации: как Московский Автомобильный Клуб, Московское Общество Мотоциклистов и Велосипелистов и другие автомобильные и мотоциклетные портивные общества и клубы возникли или вомновили свою работу лишь в прошлом и, главым образом, в имнешием году.

Видную долю участия в пробеге внесли повенвшиеся на территории России, пренмущетельно в текущем году, государственные, сметельные и частиме торгово-промышленные предвятия автомобильного и частично автомобильзаго характера.

К числу их следует отнести: Автопромторг, Резинотрест, Главное Управление по Топливу. Вот когда все разработанные проекты смогли найти свое реальное осуществление и когда все начинания государственных и профессиональных органов могли получить свое претворение в дело.

Достигнутые результаты могли бы приобрести еще большее значение, если бы удалось осуществить намеченный план в желательном масштабе. Но в силу целого ряда причин масштаб этого предприятия получил несколько суженный характер и все таки его результаты имеют громадное значение для развития автомобилизма в России.

Пробег помог осветить целый ряд спорных и остававнихся неразрешенными вопросов автомобильной действительности, он помог об'единить заинтересованные в успехе автомобильного дела государственные, профессиональные, общественные, научно-технические и спортивные организации, он сумел подтвердить жизненность автомобилизма в России, и наконец, он позволил перебросить мостик между иностранной и русской автомобильной техникой.

Но все эти результаты сумеют найти самое широкое и прочное осуществление только тогда, когда весь поступательный теми не остановится в своем движении и получит дальнейшее свое развитие.

Необходимо сейчас же закрепить достигнутое и немедленно приступить к подготовке дальнейших испытательных пробегов.

Вот почему, разрабатывая программу будущего года, мы должим вокруг нее об'єдинить возможно больше организаций, предприятий и работников, заинтересованных в успехе автомобильного дела у нас, и в этом заключается одна из очередных задач автомобильного строительства.

ставили наши старые русские машины в более худшие условия по огношению к новым иностранным и им приходилось совершать весь путь на 4-х покрышках тогда, как все иностранные машины вмехи не менее 2-х, а в некоторых случаях и по 4 запасных колеса, вследствие чего совершали весь путь на 6-ти и даже 8 покрышках.

Из 31 автомобиля, тедших на иностранной резине—17 были по весу ниже среднего, 10 машин имеле средний вес и тяжелых было только 4 машины, тогда как из 18 автомобилей, тедших на русских шинах, было 15 тяжелых, 3 выше среднего и ниже среднего ни одного.

Из ездоков, ехавших на русской резине — 3 иностранца и 15 русских, на заграничной — 22 иностранца и 9 русских.

Приниман во внимание большую опыт-

ность иностранцев в гонках и пробегах, на что указывают имена участвующих—К. Зейлер, Каньо, Шолль, Цербст, Бертольд и др, а также присутствие старших инженеров-конструкторов и лучших механиков заводов в пробеге, заинтересованность их соответствующей резиновой фирмой, на фабрикате коей опи ехали, дает возможность утверждать, что опыт этих лиц в управлении автомобилем безусловно ваходился в тесной связи с работой пневматиков.

Несмотря на некоторые положительные условия, в коих находилась иностранная резина, нижеприведенные

сравнения дают наглядное представление о работ нашей резины в сравнении с иностранной на одина ковых автомобилих. Ilз 4-х автомобилей "Мерседес" наиболее тяжелых по весу, 3 были монтированы ши нами "Петерс-Упион" и один русскими шинами. Первые 3 имели 19 проколоз и 6 пробитых покрышек т. є в среднем на 1 автомобиль 6 1/8 проколов и 2 про

битых покрышки., 4на шинах "Резинотре ста" имел 2 прокола: 1 пробитую покрышку Другой пример: из автомобилей "Стевер": шли на шинах "Ков типенталь -- Корд" : вмели 68 проколов, пробитых покрышен т. е. в среднем на автомобиль 81/2 прово лов и 7/в пробитых по крышек, тогда как 9-й шедший нарусских ши нах, не имел ни одног прокола и ни одно смены покрышек.

Из числа 18 машин монтированных тина ми Резинотреста, 5 при

шли с Московским воздухом, тогда как из 31 автомо биля, шедших на иностранной резине, лишь оди "Фиат" на шинах "Пирелли" пришел с тем же результатом.

Общая сводка всего испытания ясно показывает что русская резина, как покрышки, так и камеры, п качеству и выносливости не только не уступает заграничной, но дала значительно лучшие результаты, не жели заграничная, что подтверждают не только представители отдельных ведомств, но также и иностранцы



Машины, прошедшие всю дистанцию пробега без смены шин (на русских шинах).

Описание машин, участвовавших в пробеге.

РОССИЯ.

"РУССО-БАЛТ" (Промбронь).

Постройка легковых автомобилей Русского производства начата была в Республике в августе 1921 года на І-м Броне-Танко-Автомобильном Заводе "ПРОМБРОНИ" Русско-Валтийский Завод) в Филях опытной серией в 5 машин, причем в основу конструкции положен был легковой тип С 24/40 Русско-Балтайского Завода. Вместе с этой сервей приступлено было к заготовительным работам для 58 однотипных вышин при наличин уже имеющихся заготовок частично на 300 машин. Однако, работы по постройке этих машин должны были быть временно приостановлены ввиду передачи Завода в апреле 1923 года в концессию заводу И Ф А. Все имевшиеся заготовки и полуфабрикаты вместе с готовыми деталями в настоящее время хранятся "ПРОМ-ВРОНЬЮ" на складах 2-го Броне-Танко-Автонобильного Завода до монента получения нового автомобильного завода, к чему приняты соответствующие меры. Две последние машины опытной серии были закончены постройкой на 2-ои Броне-Танковом Заводе.

Харантеристина легкового автомобиля типа 24-40.

1. Мотор. Нормальное часло оборотов 1800 в минуту, мощность 45 л. с. Максимальния скорость—85 версг в час.

Дваметр цилиндра—105 м/м.. Ход поршия—130 м/м.. Колев чатый вал вз хромо-виккелевой стали большого сопротивления покоится на 3-х подшинниках, прикрепленных к верхве части станины. Двигатель установлен на вспомогительно раме.

- 2. Карбюратор. Автоматический, системы "Зенит "42" с подогревом от выпускной трубы, с регулирование интенсивности нагрева. Регулировка количества смеси производится рычажком на рулевом колесе и малой ножной подалью.
- 3. Магнето. "БОШ" Z E4 высокого напряжения левым вращением. Порядок зажигания I, III, IV, II.
- 4. Смазна. Циркуляционная, под давлением, провзыдится зубчатым насосом, находящимся в нежней части ст нины.
- 5. Охлаждение. Водяное, состоящее из центрально насоса и голодильника типа "соты", снабженного вентил тором. Холодильник установлен на шаровых цапфах.

 Сцепление. Обратным конусом, алдоминисевым, обтянутым кожей. Соединение между конусом и коробкой снабжено карданными сочленениями.

7. Коробка сноростей. 4 скорости переднего хода и заднего. Коробка установлена на вспомогательной раме.

- 8. Передача. Карданный вал, защищенный кожухами. Дифференциал с передаточным отношением шесгерен 1: 3. (в дальнейшем предполагается по подтверждении положительных результатов, производившехся в настоящее время опытов, перейти на соотношение 1: 4.)
- Тормаза. Два независимых тормаза: 1) центральный, действующий на нал коробым скоростей и приводимый в дей-

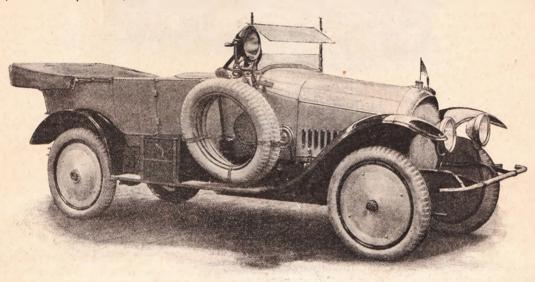
ствие ножной педалью, 2) действующий на тормазные барабаны задвих колес—приводимый в действие рычагом на правой стороне шасси.

- 10. **Колеса.** С металлическими ободами и деревянными спицами. Шины пневматические, размера 880 х 120 м/м..
- Рессоры. Задняя подвеска автомобиля произведена при помощи поперечной рессоры.

12. Кузов. Торпедо, шестиместное, включая место для

шоффера. Ам риканский верх с брезентовым чехлом.

13. Общие размеры. Наибольшая длина—4.690 м/м. наибольшая ширина—1.630 м/м.. Расстояние между осями—3.200 м/м., расстояние между колесами—1.365 м/м.



Автомобиль "РУССО-БАЛТ" 24/40 Н. Р. с кузовом Торпедо.

Автомобили и др. изделия Русско-Балтийского Завода были неоднокрагно премированы на Русских и Международных Выставках и пробегах.

Получены высшие награды за изделия на следующих выставках: Государственный Герб на Всероссийской Промышленной Выставке в Москве в 1882 году.

Государственный герб—на Всероссийской Промышленной Выставке в Нижнем-Новгороде в 1896 году.

ГРАН-ПРИ — на Всемирной выставке в Милане в 1906 г. Вольшая Золотая медаль— на 3-й Международной Автомобильной Выставке в Петербурге в 1910 году.

Большая Золотая медаль — на 1-й Международной Воздухоплавательной Выставке в Петербурге в 1911 году.

Большая Золотая медаль — на царскосельской Юбилейной Выставке в 1911 году.

Вольшая Золотая медаль—на Сельско-хозяйственной Выставке в Ростове н/Дону в 1912 году.

Вольшая Золотая медаль — на 2-й Международной Воз духоплавательной Выставке в Москве в 1912 году.

Получены награды и призы:

Золотая медаль за пробег С.-Пет рбург — Рига — С.-Петербург в 1909 году.

Приз Членов Российского Автомобильного О-ва-за пробет Петербург-Киев-Москва-Петербург в 1910 году. Почетный приз Московского Автомобильного О-ва на одноверстной гонке в Риге в 1911 году.

1-й приз 1-й категорин — на километровой гонке в Митаве в 1911 году.

1-й приз — за пробег Петербург — Севастополь в 1911 г. Признаны превосходными — на Военном пробеге Петербург — Москва — Гродно — Петербург в 2.800 верст в 1912 г.

1 й приз Туризма в пробеге Петербург—Монако в 1911— 1912 году.

1-й приз маршрутов — за маршрут Петербург — Монако (3.257 верст) на Международном состязании С. Себастьян— (Испания) в 1912 году.

1-й приз—Кубок Выносливости, — а также 2-й и 3-й призы—за расстояние 4.492 килопотра (Москва — С. Себастьян).

В Всероссийском пробеге приняли участие машины типа С 24—40. 2 машины опытной серии № 1 и 3, из коих 1-й сохранено передаточное число дифференциала 1 : 3, но 2-й же произведена пробная установка дифференциальных местерен с отношением 1 : 4. 3-я машина, принимавшая участие в пробеге, постройки Русско-Балтийского Завода в гор. Риге № 610—отремонтирована капитальным ремовтом на 2-м Броне-Танко-Автомобильном Заводе.

Кузова на машинах опытной серви заготовлены по образцу прежнего типа; следующие машины предполагается снабжать кузовами по типу новейших европейских марок.