

# ЗА РУЛЕМ



Фот. А. Сидоркин

**Л Е Д О Х О Д  
И ВЕСЕННЕЕ ПОЛОВОДЬЕ  
ЭКЗАМЕН И УГРОЗА  
НАШИМ МОСТАМ!**

Фидермат на мосту через реку в Пермской области. — Водные работы  
на мосту через реку в Пермской области. — Водные работы  
на мосту через реку в Пермской области, которые  
выполняются, позволяют на них проезд, но значительные расходы

**6**

**1929**

# КУЗОВА ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

**В** СССР да настоящего времени не имеется сколько-нибудь определенной классификации кузовов (кароссерии) легковых автомобилей; для некоторых типов нет даже обозначений.

Мы делаем попытку установить такую номенклатуру на основании данных европейских и американских стандартов и данных отдельных фирм, занимающихся постройкой кузовов для легковых автомобилей.

Все легковые автомобильные кузова делятся на три основных отдела: двух-трех- и многоместные.

Каждый из этих отделов распадается на группы закрытых и открытых кузовов.

Отделы и группы в свою очередь подразделяются на подотделы и подгруппы.

Первый отдел составляют двухместные кузова с одним поперечным сидением для шофера и для одного пассажира. За сидением устраивается отделение для багажа, в котором нередко устанавливаются дополнительные сменные или откидные сидения.

Группе закрытых кузовов этого типа присвоено общее название — купе. В зависимости от выполнения, кузова носят название — купе (совершенно застекленный закрытый кузов), купе-кабриолет (закрытый кузов с совершенно раскидывающимся верхом) или купе-ландоле (закрытый кузов с откидной спинкой).

Открытые кузова этого отдела называются фаэтнами. В Англии двухместные кузова обычно называются „Родстерами“; открытые кузова часто снабжаются парусиновым верхом, известным у нас под именем „американского верха“.

Второй отдел составляют трехместные кузова с сидениями в виде отдельных кресел, расположенных по типу — два впереди и одно сзади.

Кузова этого типа под названием „Клеверлиф“

(клеверный лист, трехлистник) получили большое распространение в Англии; у нас в Советском Союзе они почти неизвестны.

Разбивка кузовов этого типа вполне тождественна с разбивкой кузовов двухместных.

Третий отдел — кузова с четырьмя и больше местами. В этих кузовах, кроме основных, часто имеются добавочные сменные или откидные сидения.

В некоторых моделях задние сидения настолько широки, что на них помещаются три человека, и весь кузов становится пяти-семиместным.

Отдел многоместных кузовов составляется из следующих типов:

1. „Салон“ или „Седан“ — совершенно застекленный кузов, состоящий из одного отделения, общего для пассажиров и шофера.

Интересно заметить, что название „Седан“, введенное впервые американскими фирмами, вызвало большие нападки со стороны французов, у которых слово „Седан“ связано с невеселым для французов историческим событием. Американские кузова этого типа только из-за своего названия подвергались во Франции бойкоту, пока одна из американских фирм через прессу не дала объяснения, что название „Седан“ никакого намека в себе не содержит и происходит от названия старинного типа носилок — паланкина, с креслами внутри.

Как и у двухместных кузовов мы встречаем у „Салонов“ (Седанов) все три характерные подгруппы: „Салон“ (Седан) — совершенно закрытый, „Салон-кабриолет“ (Седан-кабриолет) — полностью раскидывающийся, и „Салон-ландоле“ (Седан-ландоле) с откидывающейся спинкой. „Салоны“ бывают с двумя и четырьмя дверями.

Открытых кузовов этого типа не существует.

2. „Берлин“ — кузов, также совершенно застекленный, но отделения в нем



*Родстер*



*Салон-кабриолет (Седан)*



*Салон-Зоншайн*



*Салон (Седан)*



*Лимузин*



разделены стеклянной перегородкой. В переднем отделении помещается шофер и один из пассажиров, во втором — только пассажиры.

Подобно „Салонам“ этот тип разделяется на: Берлины — „Берлин-кабриолеты“ и, наконец, „Берлин-ландоле“.

Открытых „Берлинов“ также не бывает.

3. „Лимузин“ подобен „Берлину“; он состоит из двух отделений под общей крышей; но первое отделение, в котором помещается шофер, открыто, и застеклено только заднее.

Из закрытых моделей „Лимузины“ имели всюду наибольшее распространение, в том числе и у нас в Союзе; за последнее время их, однако, все больше вытесняют „Берлины и Салоны“.

На ряду с „Лимузином“ необходимо упомянуть „Лимузин-кабриолет“ и „Лимузин-ландоле“, часто называемый просто „Ландоле“.

Открытые кузова этого типа, носящие название „Дубль-фаэтонов“, обычно снабжаются съемным американским верхом и боковинками из слюды, превращающими его в дождливую погоду в закрытый кузов.

4. В „Бруме“, — кузове названном так по имени англичанина, впервые введенные эти кареты в обращение, первое отделение совершенно открыто (без крыши), иногда с откидывающимся верхом, второе — под крышей и застеклено.

В остальном „Брум“, „Брум-кабриолет“ и „Брум-ландоле“ от „Лимузина“ не отличаются.

Все вышесказанное сведено к таблице, помещенной в конце статьи на следующей странице.

В настоящее время встречаются закрытые кузова разных типов с открывающимися люками в крыше, так называемые „Зоншайны“ (открытые для доступа солнца).

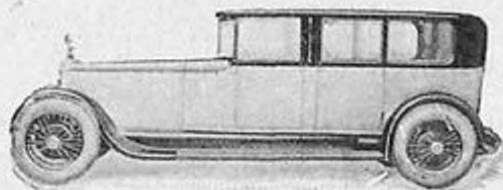
В общем, как выше было сказано, все основные типы



*Купе*



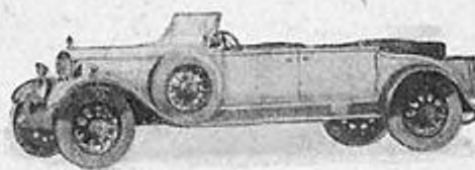
*Брум*



*Берлин*



*Лимузин-ландоле*



*Дубль-фаэтон*



*Купе-кабриолет (раскрытое)*

кузовов вкладываются в приведенную группировку, но в практике все же встречается еще целый ряд кузовов переходных типов, отличающихся от основных некоторыми побочными признаками. Например: салоны могут быть с двумя и четырьмя дверцами; ландоле и кабриолеты делаются обычно с двумя боковыми стеклами, но встречаются также ландоле и кабриолеты с дополнительными, третьими, боковыми стеклами, в этом случае называемые трипль-кабриолетами и трипль-ландоле, словом, получающих приставку трипль к соответствующему названию типа: салона, лимузина или берлина.

Одно время были в моде и имели значительное распространение кузова с насадками для превращения открытых моделей в закрытые. Такие кузова имели особенно широкое распространение в Германии, где экономный и практичный немец летом пользовался открытой машиной, а зимой спасался от холодов в закрытой.

Кроме перечисленных типов, встречаются еще специальные кузова легковых автомобилей — напр. спортивные, — длинные и узкие, и для туризма — со специальными и разнообразными устройствами.

Кузова гоночных машин обычно представляют собой двухместные сильно вытянутые фаэтоны (торпедо) с очертаниями, представляющими наименьшее сопротивление встречному воздуху на больших скоростях.

В нашей статье не место, конечно, разбирать такие кузова-монстры, которые строят для своих сверх-гоночных машин, например, Кэмпбелл, Сигрейв и т. д. Эти кузова строятся по специальному заказу и чертежу и типизированы быть не могут.

В настоящее время встречаются еще кузова специальных машин автомобильного типа, как то гусеничных, азросаней и т. п., формы которых зависят в значительной степени от конструкции машин и не поддаются какой либо классификации.



	I отдел		III отдел			
	Двухместные	Трехместные	Многоместные			
	Родстер	Кловерлиф	Салон (Седан)	Берлин	Лимузин	Брум
1 группа — закрытые						
1 подгруппа — совершенно закрытые . . . . .	Купе	Купе	Салон (Седан)	Берлин	Лимузин	Брум
2 подгруппа — закрытые, но раскидывающиеся . . . . .	Купе-кабриолет	Купе-кабриолет	Салон-кабриолет (седан-кабриолет)	Берлин-кабриолет	Лимузин-кабриолет	Брум-кабриолет
3 подгруппа — закрытые, с откидной спинкой . . . . .	Купе-ландоле	Купе-ландоле	Салон-ландоле (седан-ландоле)	Берлин-ландоле	Ландоле (лимузин-ландоле)	Брум-ландоле
2 группа — открытые	Фазтон (Родстер)	Фазтон	—	—	Дубль-фазтон	

Разумеется, нашу попытку следует рассматривать только как первый опыт работы в обла-

сти систематизации типов современных автомобильных кузовов.

А. К. и С. Т.

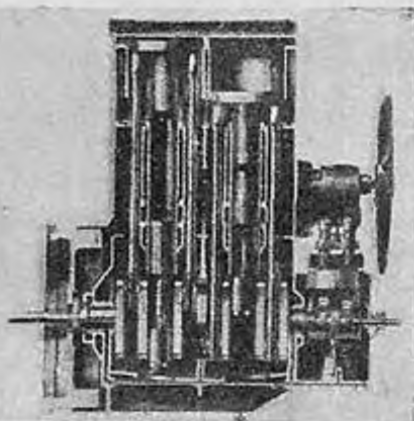
## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЗЕЛЬ-МОТОРЫ

**П**ОЛЬЗУЮЩИЙСЯ всемирной известностью немецкий завод Юнкерса в Дессау, с 1900 года работающий по усовершенствованию нефтяных двигателей Дизеля, идя все время по пути постепенного их облегчения, в 1927 году выпустил такой мотор весом, при весьма компактных размерах, всего  $6\frac{1}{2}$  кг на 1 лошадиную силу, т. е. вполне удовлетворяющий требованиям автомобильного мотора. Эти моторы оказались настолько удачными, что в настоящее время известный французский автомобильный завод Пежо (в Лионе) приобрел право на их производство и выпустил первые в мире  $4\frac{1}{2}$ -тонные грузовики с дизель-моторами Юнкерса, работающими на сырой нефти. О том, какое это имеет значение в деле стоимости автотранспорта говорит уже то, что для пробега 100 км  $4\frac{1}{2}$ -тонный грузовик с обыкновенным мотором расходует около 35 литров бензина, а такой же грузовик с мотором Юнкерса — всего 18 литров сырой нефти.

Автомобильные дизель-моторы Юнкерса устроены по тому же принципу, как и стационарные тяжелые его дизеля. В каждом цилиндре имеются два поршня, из которых нижний сочленен с коленчатым валом — шатуном обычного типа, а верхний — парюю особым длинным шатуном, идущим снаружи цилиндра и соединенных с

кривошипом противоположным кривошипу нижнего поршня. В результате, каждый цилиндр мотора Юнкерса работает, как 2 цилиндра мотора обычного типа. Двигатель — двухтактный, с продувкой, при чем поршень компрессора непосредственно соединен с верхним поршнем рабочего цилиндра. Двигатель работает по циклу Дизеля и не нуждается ни в магнето, ни в карбюраторе.

Эти двигатели выпущены двух типов: двухцилиндровый в 45 л. с. и трехцилиндровый в 65—70 л. с. Оба двигателя, совершенно одинаковые по своей конструкции, развивают 1.200 оборотов в минуту и расходуют 175—180 г сырой нефти



Внешний вид и разрез мотора Юнкерс-Пежо в 45 лш. сил

на лш. силу — час. Мотор, даже будучи холодным, легко пускается в ход сжатым воздухом.

Другой автомобильный дизель-мотор, не нашедший пока еще себе применения, построен тоже прославившимся своими дизелями немецким заводом Кёртинг. Этот мотор — четырехтактный, бескомпрессорный, шестицилиндровый. Цилиндры имеют диаметр 130 мм и ход поршня 180 мм. При 1.200 оборотах мотор развивает 90 л. с. и расходует около 200 г сырой нефти на 1 лш. силу-час. Мотор весит 1.000 кг или немного более 10 кг на 1 л. с., что для автомобильного мотора теперь считается тяжеловатым.

Ленинград

Н. Фаусек