

АВТОМОБИЛИ 1913 года.

Принятая подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
покровительство

IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

С.-Петербургъ, Май 1913 г.



Часть II.

АВТОМОБИЛИ СПЕЦІАЛЬНАГО НАЗНАЧЕНІЯ,
ПРИНАДЛЕЖНОСТИ И ПР.

Издание ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.
1913.

АВТОМОБИЛИ ОСОБАГО ПРИМѢНЕНІЯ.

Стандъ № 152.

Русско-Балтійскій Вагонный Заводъ. (Авто-сани Кегресса).

На стандѣ Балтійскаго завода демонстрировались двое авто-саней Кегресса. Однѣ сани имѣли шасси Мерседесъ и участвовали въ зимнемъ состязаніи авто-саней 20-го января 1913 года, устроенномъ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ, причемъ показали ско-

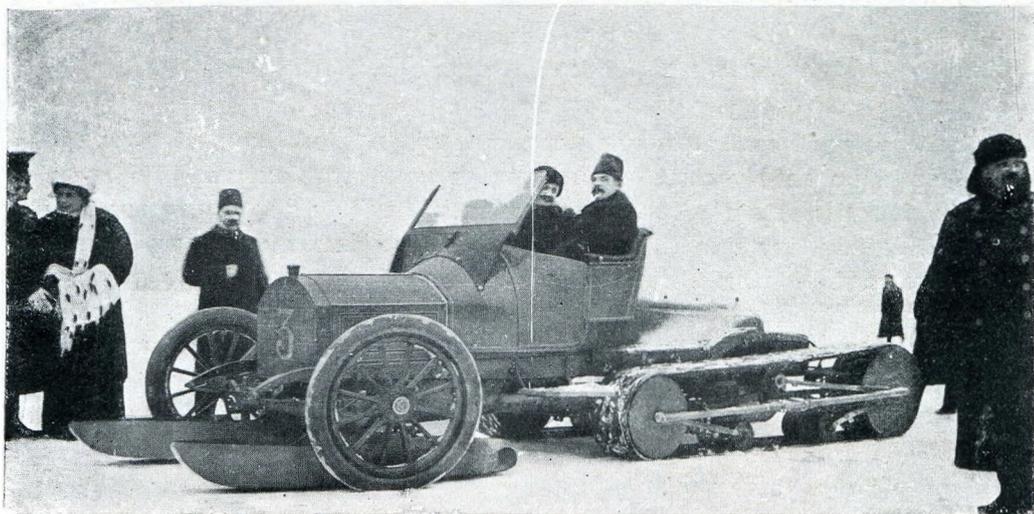


Рис. 132. Авто-сани Кегресса. (Состязаніе И. Р. А. О. 20-го января 1913 г.).

рость въ 62,3 километра; другія, совершенно новыя, были монтированы на шасси Русско-Балтійскаго завода типа С 24/40 НР.

Устройство саней въ общемъ сводится къ слѣдующему: вмѣсто каждаго задняго колеса имѣются два барабана, на которыхъ ходитъ широкая резиновая безконечная лента, поддерживаемая рядомъ роликовъ разной величины; для лучшаго сцепленія съ почвой наружная поверхность ленты сдѣлана ребристой. Съ внутренней стороны переднихъ колесъ прикрѣплены

широкія лыжи съ загнутыми передними концами, служащія для направленія саней при движеніи и не позволяющія автомобилю зарываться въ снѣгу, но не препятствующія ходу колесъ по твердому грунту. Система саней такова, что не требуетъ спеціальной перестройки всей машины и допускаетъ сравнительно легко приспособить для ѣзды по снѣгу обыкновенный автомобиль. Сани могутъ передвигаться по обыкновеннымъ грунтовымъ дорогамъ и даже по мостовой. Движеніе ихъ по снѣгу возможно при любомъ состояніи пути — какъ по накатанной дорогѣ, такъ и по совершенно рыхлому снѣгу и ухабамъ; глубина снѣжного слоя также не имѣетъ для этихъ саней никакого значенія.

Стандъ № 186.

Laurin & Klement a. s. v Mladé Boleslavi.

Выставленный на стандѣ бензиновый катокъ для шоссейныхъ дорогъ привлекалъ вниманіе спеціалистовъ, такъ какъ представлялъ собою одну изъ попытокъ примѣненія автомобильнаго двигателя въ этомъ вопросѣ. Какъ и сельско-хозяйственные паровые тракторы, паровые катки являются машинами слишкомъ громоздкими, сложными по уходу и обращенію съ ними и требующими постоянный подвозъ воды и топлива. Какъ и тамъ замѣна паровой машины двигателемъ внутренняго горѣнія напрашивалась сама собою и, будучи осуществлена, дѣйствительно оправдала возлагаемыя на нее надежды. Хотя выставленный катокъ и принадлежалъ къ одному изъ первыхъ типовъ, построенныхъ заводами Лауринъ и Клементъ и Пражскимъ машиностроительнымъ, и въ настоящее время въ конструкцію его внесены многія измѣненія, все же онъ съ успѣхомъ работалъ у насъ въ Россіи и показалъ свои хорошія качества.

Катокъ приводится въ дѣйствіе четырехцилиндровымъ двигателемъ автомобильнаго типа, дающимъ при 900 оборотахъ въ минуту около 16 HP. По конструкціи онъ схожъ съ двигателемъ автомобилей Лауринъ и Клементъ; зажиганіе, смазка, охлажденіе, карбюраторъ также вполне подобны. Передаточный механизмъ состоитъ изъ коробки перемѣны скоростей и цѣпного привода на задній катокъ. Коробка даетъ по двѣ скорости впередъ и назадъ — 1,5 и 4 версты въ часъ. Сцѣпленіе приводнаго механизма съ двигателемъ совершается помощью конуса тренія, автомобильнаго типа, дѣйствующаго отъ педали.

Для остановки катка служатъ два тормазы — ручной бандажный на задній катокъ и ножной на шкивъ коробки скоростей. Рулевой механизмъ дѣйствуетъ цѣпями съ амортизаторами на передній катокъ, который укрѣпленъ на шкворнѣ съ сильной спиральной пружиной для того, чтобы рельефъ пути и толчки не отражались на рамѣ и всемъ механизмѣ.