



Состоящая подъ высочайшимъ его императорскаго величества покровительствомъ

IV-я

МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

1913 года.



ПЕТРОГРАДЪ:

1915.

Fabbrica Italiana Automobili Torino (Fiat).

Фирма Фіатъ, основанная въ 1899 году, владѣетъ въ настоящее время крупнѣйшимъ итальянскимъ автомобильнымъ заводомъ, раскинувшимся на 140000 кв. м. и имѣющимъ до 4500 рабочихъ; годовое производство до

4500 шасси. Автомобили этой фирмы известны въ Россіи своими хорошими качествами, неоднократно принимали участіе въ пробѣгахъ по русскимъ дорогамъ и доказали свою прочность и выносливость. У себя, въ Италіи, заводы Фиатъ состоятъ одними изъ главныхъ поставщиковъ автомобилей для Военнаго Министертства.

Заводъ строитъ, какъ легковые и грузовые автомобили, такъ и автомобили спеціального назначенія, двигатели для воздухоплаванія и моторныхъ лодокъ.

Въ 1913 году заводъ выпустилъ 8 типовъ шасси съ двигателями слѣдующихъ мощностей и размѣровъ:

типъ	0 и 1	— 12 15	HP — 4	цил.		70 × 120 мм.
"	2	— 15.25	HP — 4	"		80 × 140 "
"	3-a и 3-ter	25 35	HP — 4	"		100 × 140 "
"	4	— 30 45	HP — 4	"		110 × 150 "
"	5	— 50 60	HP — 4	"		130 × 170 "
"	S. 61	— 90 100	HP — 4	"		130 × 190 "

На стандѣ были выставлены автомобили на шасси типовъ 0, 2, 3-a и 4.

Всѣ эти типы имѣютъ цилиндры двигателей, отлитыми въ одномъ блокъ. Верхняя часть алюминіевого картера, укрѣпляемая на рамѣ четырьмя лапками таврового сѣченія, несетъ всю тяжесть двигателя; три подшипника главнаго вала сдѣланы подвижными, нижняя часть картера служить только резервуаромъ для масла и кожухомъ. Подшипники какъ главнаго вала, такъ и головокъ шатуновъ—бронзовые съ баб-

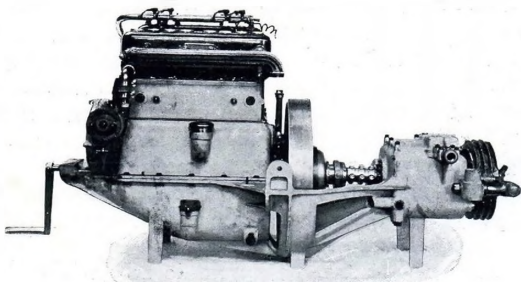


Рис. 126. Блокмоторъ Фиатъ.

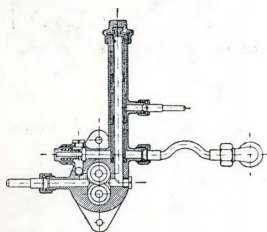


Рис. 127. Масляный насосъ Фиатъ.

битовой заливкой. Клапана всѣ одного діаметра, взаимосмѣняемые, расположены на одной сторонѣ и приводятся въ дѣйствіе однимъ кулачковымъ валикомъ, вращаемымъ зубчатками отъ главнаго вала. Масляный насосъ, водяная помпа и магнето приводятся во вращеніе отъ этого-же валика помощью геликоидальныхъ зубчатыхъ колесъ. Для облегченія осмотра водяного пространства блока и удобства очистки его отъ

накипи въ верхней части его имѣется плотно закрываемое стальной крышкой отверстіе. Радиаторъ сотовый; тяга воздуха усиливается вентиляторомъ только въ типѣ 0, а во всѣхъ остальныхъ роль вентилятора играетъ махо-

викъ, спицы котораго отлиты въ видѣ изогнутыхъ лопастей. Весь двигатель плотно закрытъ сверху крышкой, а снизу особымъ кожухомъ изъ листового желѣза, благодаря чему воздухъ всасывается маховикомъ исключительно черезъ радиаторъ, вентилируя въ то же время и все пространство подъ крышкой. Радиаторъ укрѣпленъ на рамѣ помощью шарнировъ и потому не чувствителенъ къ ея деформациямъ. Зажиганіе магнето Бошъ высокога напряженія. Опереніе заженія постоянно въ типѣ 0 и регулируется рукояткой на рулевомъ колесѣ во всѣхъ остальныхъ типахъ.

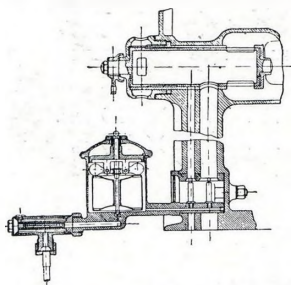


Рис. 128. Карбюраторъ Фіатъ.

Карбюраторъ своей собственной системы двухжиклерный. Онъ весь отлитъ въ блокѣ цилиндровъ, кромѣ поплавковой камеры съ жиклерами, которая вставляется сбоку и прикрѣпляется болтами. Постоянная смѣсь получается автоматически при помощи крана съ 4-мя фигурными окнами, сообщающимися съ всасывающей трубой двигателя, добавочнымъ воздухомъ и двумя каналами, идущими отъ жиклеровъ. Кранъ управляется акселераторомъ и рукояткою, которая помѣщена на рулѣ въ типахъ 0, 1 и 2, во всѣхъ же остальныхъ она перенесена на передній щитокъ. Бензиновый бакъ подвѣшенъ сзади рамы и бензинъ подается подъ давленіемъ, поддерживаемымъ отработавшими газами. Первоначальное давленіе въ бакѣ для пуска двигателя въ ходъ получается ручнымъ насосомъ, помѣщеннымъ на переднемъ щиткѣ. Двигатели начиная съ 30 HP снабжены декомпрессоромъ для облегченія пуска въ ходъ. Смазка двигателя—циркуляционная—насосомъ, всасывающимъ масло изъ картера и черезъ фильтръ нагнетающимъ его въ два трубопровода — одинъ ведетъ масло въ цилиндры, другой въ подшипники главнаго вала, откуда по просверленнымъ въ немъ каналамъ оно проходитъ къ шейкамъ вала и далѣе въ пальцы поршней. Давленіе масла послѣ фильтра указывается манометромъ.

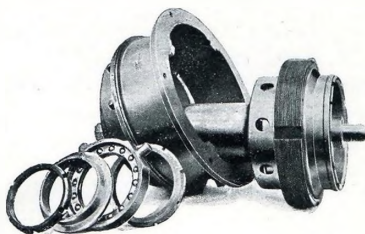


Рис. 129. Дисковое сѣпленіе Фіатъ.

Сѣпленіе стальными дисками, работающими въ маслѣ. Коробка передачъ скоростей составляетъ одинъ блокъ съ двигателемъ въ типахъ 0 и 2 и укрѣплена отдѣльно въ типахъ 3-а и 4. Въ послѣднихъ случаяхъ промежуточный валъ имѣетъ два карданныхъ соединенія. Всѣ коробки скоростей съ тремя передвижными шестеренными муфтами, дающими 4 скорости и задній ходъ. Передача вращенія дифференціалу коническими зубчатками. Задній мостъ представляетъ собою одинъ Т-образный футляръ, разъемный по горизонтали и снабженный для большей жесткости

укрѣпляющими ребрами. Обѣ его половины штампованы изъ стали. Хотя такой мостъ и обходится дороже обычной конструкціи изъ отдѣльных частей, свинченныхъ между собою, но зато онъ имѣетъ преимущества въ своей большей прочности и легкости. На переднемъ концѣ карданный кожухъ имѣетъ вилку, шарнирно соединенную съ поперечиною рамы, на которую онъ и передаетъ всѣ усилія и реакціи заднихъ колесъ.

Рулевое управленіе посредствомъ червяка и сектора съ защищенною соединительною тягою переднихъ колесъ; передняя ось вилкообразнаго типа. Тормазовъ—два. Педальный—на шкивъ расположенный позади ко-

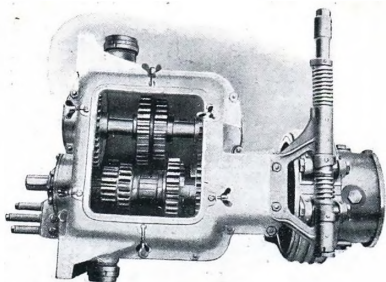


Рис. 130. Коробка скоростей Фіатъ.

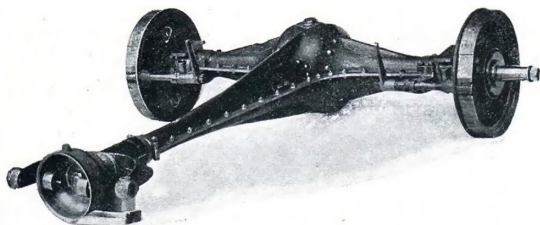


Рис. 131. Задній мостъ Фіатъ.

Педальные тормазы типа 3 и сильнѣйшихъ кромѣ того охлаждаются водою, заключенной въ особомъ бакѣ у правой продольной балки рамы, гдѣ поддерживается постоянное давленіе отработавшихъ газовъ и откуда вода вытекаетъ черезъ небольшой игольчатый клапанъ, открывающійся при нажимѣ на педаль. Ручной тормазъ, обычнаго раздвижнаго типа, дѣйствуетъ на заднія колеса. Ресоры половинныя впереди и трехчетвертные сзади. Колеса деревянные изъ ясеня.

робки скоростей, наружнаго сжимающаго типа. Колодки его снабжены снаружи ребрышками, назначеніе которыхъ способствовать охлажденію тормазъ.

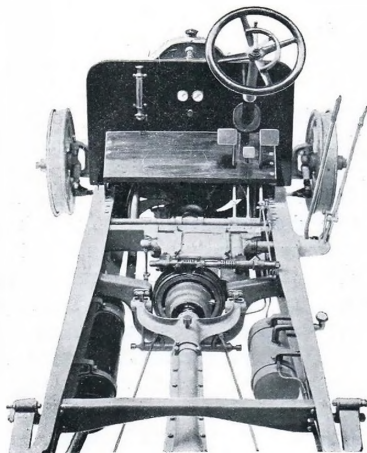


Рис. 132. Шасси Фіатъ.

Размѣры выставленныхъ шасси слѣдующіе:

Типъ.	Колея.	Разстояніе между осями.	Вѣсъ.	Шины.
0 12 HP	1200 мм.	2645 мм.	600 кг.	760X 90
2 15 HP	1400 "	2740 "	760 "	815X105
3-а 25 HP	1400 "	3140 "	1100 "	820X120
4 30 HP	1400 "	3140 "	1100 "	880X120

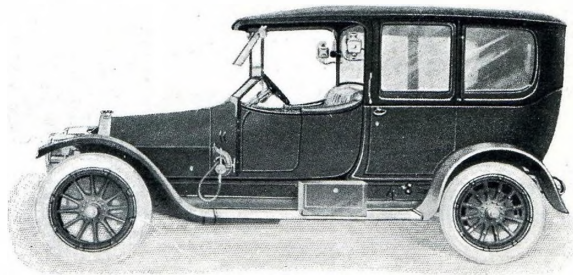


Рис. 133. Лимузинъ Фіатъ.

На стандѣ были выставлены: 2 торпедо, одно 12 HP четырехмѣстное, другое 25 HP — шестимѣстное съ корпусомъ работы П. Ильина въ Москвѣ, 15-ти сильный купэ-лимузинъ и 25 HP ландоле-лимузинъ — оба шестимѣстные съ корпусами собствен-

ной работы завода Фіатъ и большой двойной лимузинъ въ 30 HP съ корпусомъ работы завода Чезаре Сала въ Миланѣ.