ВЕНСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

TECHNISCHES MUSEUM WIEN

В 2009 ГОДУ МЕНЯ ЗАНЕСЛО В ВЕНУ И, СООБРАЗУЯСЬ СО СВОИМИ ПРЕДПОЧТЕНИЯМИ ПРОВЕДЕНИЯ СВОБОДНОГО ВРЕМЕНИ, ЗАЕХАЛ В ВОЕННЫЙ МУЗЕЙ АВСТРИИ И ВЕНСКИЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ. ПОЗЖЕ, ПОСЛЕ ПОСЕЩЕНИЯ МУЗЕЯ В ПРАГЕ И ИЗУЧЕНИЯ КНИГ КОЧНЕВА О ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЯХ, РЕШИЛ ПОСМОТРЕТЬ, ЧТО Я ВИДЕЛ В ВЕНЕ. ОКАЗАЛОСЬ, ЧТО ДОСТАТОЧНО МНОГО ИНТЕРЕСНОГО И ОЧЕНЬ ИНТЕРЕСНОГО ИЗ ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ. ОБЪЕДИНИЛ ВСЕ ПО ГОДАМ ВЫПУСКА И ДОБАВИЛ НЕМНОГО ТРАНСПОРТА ИЗ ВОЕННОГО МУЗЕЯ ВЕНЫ (WWW.HGM.AT).

Около 1870 года в Вене изобретатель **Зигфрид Маркус** поместил жидкостный двигатель внутреннего сгорания на простую тележку, что сделало его первым человеком, использовавшим транспортное средство на бензине. Сегодня этот автомобиль известен как **«первая машина Маркуса»**.

В 1883 году Маркус получил немецкий патент на низковольтную систему зажигания типа **магнето**. Это был его первый автомобильный патент. Данная технология использовалась во всех дальнейших двигателях, в том числе в четырехместной *«второй машине Маркуса»* в 1888/89 годах. Зажигание в сочетании с *«карбюратором с вращающимися щетками»* сделали конструкцию второго автомобиля инновационной. Историки из Австрии относят его к 1875 году. Самое главное доказательство того, что машина была построена позже 1885-го, – это тот самый патент на магнето, который был получен в 1883 году, но уже стоял на автомобиле. Хотя, с другой стороны, что мешало Маркусу применять непатентованное изделие? Это только **Бенц** не хотел выпускать без патента свою машину в люди. Автомобиль был настолько важен для австрийцев, что **его перед аншлюсом спрятали от немцев, замуровав в комнате, и только после освобождения нашими он был возвращен в музей**.

Итак, примем более интересную для всех версию: 1875 год – первый реальный бензиновый автомобиль.

Первый производитель автомобилей в мире – *Лихтенштейнский машиностроительный завод*, г. Адамов, Австро-Венгрия (сейчас Чешская Республика).

Конструкция кузова состояла из деревянной рамы с двумя поперечинами. Передняя ось, выкованная из стали, при управлении поворачивалась вокруг стойки руля. Под-

Marcus-Wagen. 1875

рессоривание осуществлялось посредством полуэллиптических рессор. Задняя ось была жесткой, смонтированной на двух подшипниках, подрессорена только резиновыми сайлентблоками. На стальные обручи задних колес действовала тормозная колодка.

Одноцилиндровый двигатель с объемом 1 570 куб. м достигал мощности 0,73 кВт (1 л. с.) при 300 об/мин. Обороты регулировались при помощи вентиля. Охлаждением служил естественный оборот воды, поступающей из большого резервуара под задним сиденьем. В 1898 году автомобиль приобрел *Австрийский клуб автолюбителей*.

Benz Victoria. 1893

Первый зарегистрированный в *Австро-Венгерской империи* автомобиль – **Benz Victoria** 1893 года (второй можно увидеть в *Праге, в Политехническом музее*, причем той же марки).

Марка машин **Грэф (Gräf)** больше известна как **Gräf & Stift** – после объединения в 1904 году двух австрийских фирм. А до этого **Gräf** успела с 1897 года выпустить несколько автомобилей, в том числе инновационный – с передним приводом. Итак, 1898 год, по мнению австрийских музейных работников, – первый

Gräf front wheel. 1898

в мире автомобиль с передним расположением двигателя и приводом на передние колеса – *Gräf*. В 1900 году фирма получила патент на это решение. Всего выпущено два прототипа, один – в музее.

Вторая часть фирмы – *Stift* – начала выпускать автомобили в 1900 году. Компания специализировалась на легких и спортивных машинах **Celeritas**, что значит *«скорость»*.

В конце XIX века вместе с бензиновыми автомобилями развивались **электро- и паромобили**.

Фирма по производству электромашин *Vereinigte Elektrizitäts AG vorm. B. Egger & Co.* и производитель экипажей *Lohner-Werke* из Вены начали совместный выпуск **электромобилей**. Компания известна тем, что именно в ней, в отделе испытания двигателей, в 1898 году свою деятельность начал **Фердинанд Порше (Ferdinand Porsche)**. Представленная машина получила на выставке в Берлине в 1899 году золотую медаль. Это был чистый электромобиль – **Egger-Lohner-Electromobil**.

Egger-Lohner-Electromobil. 1899

Уже через год после начала работы, в 1899-м, фирму переименовали и фамилия Порше появилась на рынке как **Lohner-Porsche**. В самом *Музее Порше* в Штутгарте только реплика мотор-колеса, а здесь выставлен полноценный автомобиль **Lohner-Porsche-Electromobil** (1900 г.).

Lohner-Porsche-Electromobil. 1900

Как известно, **Татра** (точнее *Nesselsdorfer Wagenbau-Fabriks-Gesellschaft*) была австрийским заводом в небольшом моравском городке *Копривнице*. И после «**Президента**» (**Nesselsdorf Präsident**, который экспонируется в *Музее техники в Праге*) начала выпуск по модной системе с буквенными обозначениями – *Nesselsdorfer A, B…*

И хотя в музее автомобиль обозначен как **Nesselsdorf II**, здесь выставлена, скорее всего, машина типа **Nesselsdorf A – Vierer II** (1900 год). Великий

Nesselsdorfer Model II. 1900

Austro-Daimler. 1920

Austro-Daimler ADM-E. 1922

конструктор **Ганс Ледвинка (Hans Ledwinka)** сконструировал коробку передач.

Так закончилось время младенчества, и началось время конкуренции – 20-е годы XX века.

Кроме **Gräf & Stift**, вторым ведущим производителем автомобилей, двигателей и всего с ними связанного был «**Аустро-Даймлер**» **(Austro-Daimler)**, переживший мировую войну. Грузовые автомобили в Австрии начали собирать в 1898 году на механическом заводе **Йозефа Эдуарда Биренца (Joseph Eduard Bierenz)** и **Эдуарда Рихера (Eduard Richer)** по лицензии немецкой фирмы **«Даймлер» (Daimler)**. 11 июля 1899 года на базе этого предприятия был образован первый зарубежный производственный филиал *«Даймлера»*, получивший название *«Эстерайхише Даймлер-Моторен-Гезельшафт Биренц, Рихер унд Ко.» (Österreichische Daimler-Motoren-Gesellschaft Bierenz, Richer & Co.)* или просто *«Аустро-Даймлер»* – *«Австрийский Даймлер»*. Именно в этой компании оригинальные автомобили строил **Фердинанд Порше**, ставший ее главным конструктором после возвращения в 1905 году *«Даймлера»* в Германию.

После *Первой мировой войны* уникальные грузовые машины *«Аустро-Даймлера»* были забыты: военные заказы прекратились, и фирма угодила в полосу неудач. Единственное, что компания могла предложить в 1921 году, – это грузовой электромобиль, не имевший особого успеха. Затем **Фердинанд Порше** покинул предприятие.

Последним автомобилем Порше перед уходом в *«Мерседес»* в Штутгарте стала модель **ADM-E** на базе представительского автомобиля **ADM**. Еще в 1920 году Порше начал разработку модели **AD-617**, которая должна была стать автомобилем высочайшего класса. Модель была оснащена 6-цилиндровым двигателем из легких сплавов объемом в 4,4 л.

Steyr typ 5. Sport Double Phaeton. 1924

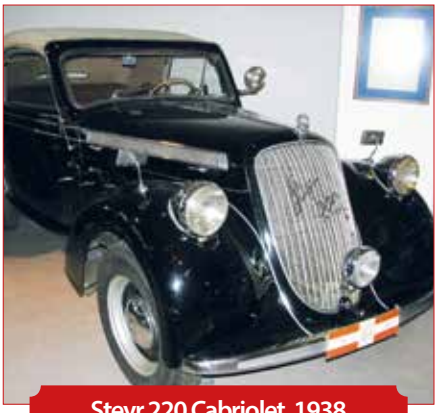
В 1923 году была выпущена легковая модель **ADM-1** (10/50 HP), максимальная скорость которой достигала 100 км/ч. Двигатель этого автомобиля оснащался одним карбюратором и одним верхним распределительным валом.

ADM-E имел оригинальное исполнение трансмиссии – у автомобиля не было классического сцепления и коробки передач, был реализован вариант электрической автоматической трансмиссии, который не получил развития из-за сложности модели и высокой цены. Но интерес Порше ко всем типам применения электричества в автомобилях остался вплоть до конца *Второй мировой войны*.

Третья крупнейшая автомобильная компания Австрии – **Steyr**. Ее история связана с **Гансом Ледвинкой (Hans Ledwinka)**, который, покинув в 1915 году *Nesselsdorfer-Wagenbau*, стал конструктором автомобильного подразделения оружейного концерна *Steyr Österreichische Waffenfabriks-Gesellschaft (Steyr AG)*. В музее представлены две машины (обе в отличном состоянии) – одни из первых автомобилей типа *GT – Гран Туризмо*. Это дорожные автомобили, построенные на базе спортивных.

Austro-Daimler ADR. 1930

Steyr 55 Baby. 1938



Steyr 220 Cabriolet. 1938

В 1927 году конструктор **Карл Рабе** подготовил новую длиннобазную модель **ADR**. Она отличалась центральной рамой-трубой с консольными поперечинами и задней независимой подвеской в комбинации из трех рессор с качающимися ведущими полуосями (при передней зависимой подвеске). Все рессоры имели прогрессивную жесткость и обеспечивали высокий комфорт при полной нагрузке и на большой скорости. Двигатель мощностью 70 л. с. опирался на переднюю вильчатую оконечность рамы. У короткобазных спортивных версий *«12/100»* мощность двигателя была доведена до 100 л. с.

В 1934 году фирмы *«Штайр»*, *«Аустро-Даймлер»* и *«Пух» (Puch)* объединились в концерн **«Штайр-Даймлер-Пух»**. После этого *«Штайр»* изменила свою политику и стала ориентироваться на более популярные и дешевые машины. Первым реальным результатом объединения стала легкая модель **«Штайр-100»** с 4-цилиндровым двигателем объемом в 1 385 куб. см. Миниатюрный автомобиль **«Штайр-55»** с запоминающимся дизайном появился в 1938 году, сменив **«Тип-50»** с 4-цилиндровым оппозитным верхнеклапанным двигателем с рабочим объемом 984 куб. см. На новой машине рабочий объем мотора увеличили до 1 158 куб. см. Это очередной *«убийца» VW Beetle* **Фердинанда Порше**. Причем нужно отметить, что сам Порше работал в *«Штайре»* несколько лет после ухода из *«Мерседеса»*.

«Штайр-50» был более качественно сконструирован, чем **«Битл»**. Он был короче, чем VW, но при этом имел больший салон, более прогрессивный двигатель, полностью металлический кузов. После аншлюса машина стала конкурентом VW, а завод перешел на выпуск военной продукции. В итоге было выпущено около 13 тыс. экземпляров автомобилей.

Steyr-220 («Штайр-220») появился в 1937 году и выпускался вплоть до 1941 года. Он стал логическим продолжением модели **Steyr-100** (конструктор – *Ганс Ледвинка*), которая своими аэродинамическими формами буквально вызвала ажиотаж среди покупателей.

RSO Ost. 1943

«Штайр-220» был оснащен 6-цилиндровым рядным двигателем с рабочим объемом 2 260 куб. см и мощностью 55 л. с. Передняя подвеска выполнялась независимой на поперечной рессоре, а задняя имела две четверть-эллиптические рессоры. Коробка передач была четырехступенчатой. Автомобиль с кузовом *четырехдверный лимузин* – весил 1 250 кг. *Двухдверный кабриолет* был на десять килограммов тяжелее.

Вся эта красота закончилась с началом *Второй мировой войны*.

В это время австрийское автомобилестроение занималось выпуском тягачей **Raupenschlepper Ost (RSO)**. Это был гусеничный тягач, разработанный как **Radschlepper Ost («Восточный тягач»)**. Он предназначался для использования в условиях заснеженных и размытых дорог на *Восточном фронте*. **RSO** был разработан австрийской компанией **Steyr** в течение 1942 года и использо-

Steyr-Puch 500D. 1959

Mercedes W196 Silver Arrrow. 1954

ШАССИ W196 (ИХ НАЗЫВАЛИ STROMLINIEN ИЛИ «ТИП МОНЦА») ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ ФОРМУЛЫ–1 ИМЕЛИ ПОЛНОСТЬЮ ЗАКРЫТЫЙ КУЗОВ, ФОРМУ КОТОРОГО ОПРЕДЕЛЯЛИ В ХОДЕ ИСПЫТАНИЙ В АЭРОДИНАМИЧЕСКОЙ ТРУБЕ.

Kaimann Mk-IV Formel-V. 1970

вал трансмиссию стандартного грузовика **1 S-tonne**. Ходовая часть была полностью гусеничной, но выполнена она довольно грубо, в результате чего на ходу чувствовалась сильная вибрация. Дорожные колеса делали из стали без использования резиновых ободов. Подвеска оборудовалась четверть-эллиптическими рессорами. Клиренс составлял 55 см, что давало машине возможность передвигаться в очень плохих дорожных условиях либо вовсе без дорог. Рулевое управление заключалось в простом блокировании левой или правой гусеницы без использования какого бы то ни было дифференциала. Это не позволяло полностью контролировать точность управления. Тем не менее машина имела полезную нагрузку 1,25 т и тяговое усилие 2 т.

RSO был предназначен для замены всех остальных легких полугусеничных тягачей. **RSO/01** выпускался с 1942 года, а **RSO/03** – с 1944 года. Оба варианта оставались в использовании до конца войны. В основном они служили в качестве тягачей для 50-мм или 75-мм орудий *PaK*, легких гаубиц и даже для 88-мм орудий *PaK33* в подразделениях *Volksgrenadier*. Компаниями **Steyr**, **Klockner-Deutz-Magirus**, **Wanderer** и другими было выпущено более 28 тыс. таких тягачей.

После *Второй мировой войны* австрийскому автомобилестроению не удалось выйти на довоенные объемы производства. **Steyr** долго искал партнеров и в конце концов занялся выпуском супермикроавтомобиля **Fiat500** под собственной маркой.

Mercedes-Benz W196 – спортивный автомобиль, разработанный под руководством **Ханса Шеренберга** и построенный командой *Daimler Benz AG*. Участвовал в чемпионатах мира *Формулы–1* сезонов 1954 и 1955 годов. Шасси W196 (их называли *Stromlinien* или «*тип Монца*») впервые в истории *Формулы–1* имели полностью закрытый кузов, форму которого определяли в ходе испытаний в аэродинамической трубе. Дебют машины состоялся на *Гран-при Франции* 1954 года. **Хуан-Мануэль Фанхио** и **Карл Клинг** заняли два первых места в квалификации и финишировали в том же порядке, опередив остальных соперников на круг.

Шасси с закрытыми колесами очень удачно выступали на скоростных автодромах типа *Монца*. На трассах с большим количеством медленных поворотов они были неэффективны, поэтому команда подготовила шасси с традиционным вариантом кузова с открытыми колесами.

За два сезона пилоты команды выиграли 9 из 12 гонок чемпионата мира, а **Фанхио** дважды выиграл зачет пилотов.

Попытка создания в 70-х годах народной формулы – **Формула–V**. В 70-х за год в Австрии выпускалось до 500 автомобилей **Kaimann** (4-цилиндровый боксер, объем – 1 285 куб. см, мощность – 60 л. с. при 5 500 оборотах). Этакая *Формула 1300*.

Кроме автомобилей, в **Венском техническом музее** *(14 р-н Вены, Mariahilfer Straße 212)* представлены редкие модели самолетов, паровозов, станков.

Источник: www.rcforum.ru/showthread.php?p=1076454