Розвиток автомобілів в 20 – 30-і роки ХХ століття

**Автомобіль** — самохідний безрейковий транспортний засіб, призначений для пересування по поверхні Землі. Для швидкого і комфортного пересування автомобілів будують спеціальні автомагістралі чи дороги с твердим покриттям.

Перші відомі креслення автомобіля (із пружинным приводом) належать Леонардо да Вінчі, однак ні діючого екземпляра, ні даних про його існування до наших днів не дійшло.

У 1769—1770 годах французький винахідник Ж. Кюньо побудував триколісний тягач для пересування артилерії. «Візок Кюньо» вважають попередником не тільки автомобіля, але і паровоза, оскільки він приводився в рух силою пару.

Поява легкого, компактного і досить могутнього двигуна внутрішнього згоряння відкрило широкі можливості для розвитку автомобіля. У 1885 году немецкий винахідник Г. Даймлер, а в 1886 году його співвітчизник К. Бенц виготовили і запатентували перші саморухаючі екіпажі з бензиновими двигунами.

Чималий внесок у поширення автомобільного транспорта вніс американський винахідник і промисловець Г. Форд, який застосував у 1913 році конвейерну систему зборки автомобілів.

Американці щорічно проводили зміну модельних рядів. Початок цьому поклала "Дженерал Моторс" десь наприкінці 20-х рр. "Форд" спочатку виявляв куди більший консерватизм: адже єдиною моделлю "Форда" з 1909 по 1927 р. був знаменитий Ford T.

Не будь конкурентів, Генрі Форд, відомий своєю упертістю і консерватизмом, продовжував би випускати цю модель до кінця століття. Проте "бляшанка Ліззі", як цю машину прозвали американці, зрештою цілком морально застаріла. Вона оснащувалася слабеньким 20-сильним мотором, не мала акумулятора, її фари живилися від магнето, потужність струму в який залежала від оборотів двигуна. Тому при вимушено неквапливій нічній їзді, коли потрібно особливо гарне освітлення, фари навпаки горіли в півнакалу, через що водії намагалися їздити на зниженій передачі. Паливо в мотор надходило самопливом - через це на крутих підйомах мотор глухнув. Але особливо архаїчним у "Форде-Т" було керування, рішуче відрізняючи від класичної схеми. Говорять, у деяких штатах навіть були потрібні спеціальні права на керування "Фордом-Т".

Фордові довелося переходити на випуск нової моделі. Нею став "Форд-А", що протримався на конвеєрі з 1928 по 1931 р. і мало змінився за цей час.

Але потім "Форд" рішуче включився в "гонку дизайну", що щосили розгорнулася після 1933 р. Схоже, саме в цей час автомобіль уперше став усвідомлюватися як єдине ціле, а не як збіговисько різномастих вузлів, прикріплених до рами. Машини 20-х років відрізнити друг від друга дуже складно, і лише в 30-і рр. автовиробники задумалися про те, як створити свій власний, ні на що не схожий стиль. Крім того, тоді ж усерйоз стали звертати увагу на аеродинаміку автомобіля. У результаті вигляд автомобіля перетерплював серйозні зміни від року до року, і вже наприкінці 30-х рр. американські машини радикально відрізнялися від тих, що випускалися десять років тому. І "Форд" був одним з лідерів цього процесу, фордовский дизайн того років часом відрізняється дуже радикальним і новаторським характером:

Як же мінявся стиль автомобілів з часом? Скільки-небудь загальні принципи конструкції і дизайну автомобілів склалися не відразу; спочатку, коли виготовлення автомобілів велося цілком кустарним способом, їх робили хто в що горазд.

Вважається, що першим автомобілем класичного компонування (мотор попереду, привід на задні колеса, кермове колесо, пасажири сидять за водієм) був французький "Панар-Левассор" (1897).

Прижилося це компонування не відразу. Наприклад, у "Кадиллака" 1906 року, незважаючи на наявність капота, мотор знаходився під сидінням.

Що ж знаходилося під капотом, крім радіатора? Джерела якось умовчують. Можливо, бензобак, а може бути, капот грав деяку декоративну роль. Так чи інакше, на той час автомобілі стали більш-менш походити один на одного. Основними типами кузовів в Америці тоді були два: runabout і touring Обоє минулого відкритими і розрізнялися в основному числом місць: у runabout'a звичайно два (і могли бути ще 1-2 додаткових), у touring - не менше 4, а те і до 7-8.

Закриті кузови були порівняно рідкими. Різкий перелом відбувся лише після 1923 року, коли з'явився суцільнометалевий седан "Додж".

Двох- і чотирьохдверні седани після своєї появи дуже швидко завоювали популярність. Незважаючи на велику розмаїтість різних кузовів, незабаром на їхню частку стало приходитися не менш половини всіх автомобілів, що випускаються. У той час машини різних марок ще слабко відрізнялися друг від друга і, загалом, як і раніше являли собою коробочки, поставлені на колеса. Типовим прикладом автомобіля кінця 20-х років може служити цей "Ессекс".

Але незважаючи на появу цільнометалевих кузовів, дерево в конструкції автомобіля використовувалося ще досить широко. Наприклад, чітко видно, що спиці на колесах цього "Б'юіка" - дерев'яні.

Подібні колеса аж ніяк не були рідкістю. Вони називалися "артилерійськими" і являли собою один із двох основних типів колеса, поряд з "велосипедними", з тонкими спицями.

Утім, уже тоді з'явилися і штамповані суцільні металеві диски. *(1927 Chevrolet)*

Між іншим, представлений вище Buick 26 відрізняється незвичайним для наших очей кузовом. Перед нами - кузов "купе" у його первозданному виді. Він смотрится незвично, тому що в нас у країні подібних машин ніколи не вироблялося. Купе були розраховані на двох чоловік, однак дуже часто оснащувалися додатковим відкидним сидінням, що одержало неформальну назву "тещине місце": "Шевроле" 1931 року.

Щоб полегшити пасажирам доступ на відкидне сидіння, до задніх крил прилаштовувалися спеціальні підніжки.

Конструкції відкидних сидінь часом бували дуже вигадливими. Наприклад, у цього автомобіля рідкої британської марки "Кьюбитт" відкидне сидіння оснащувалося спеціальним вітровим склом:

Класичний стиль тридцятих років, можна сказати, починається в 1933 році. Не знаю, чи випадково ні, що це був перший рік після Великої Депресії. Саме для моделей цього року характери похилі радіатори серденьком, похилі лобові стекла і взагалі куди більш обтічний і стрімкий силует, чим у машин попередніх років. Такий стиль був майже одночасно підхоплений ведучими американськими виробниками.

Узагалі питання про те, які механізми керують зміною автомобільної моди і чому який-небудь стиль стає дійсно віянням часу, підхоплюючись у той самий рік усіма ведучими фірмами, залишається відкритим. Не списувати ж так синхронізацію на одне тільки промислове шпигунство! Наслідуванням отут теж нічого не поясниш, тому що за одну ніч нову модель не скопіюєш: підготовка до її виробництва починається за рік, а те і більше, до того моменту, як перший зразок нової машини сходить з конвеєра. Однак факт є факт: не раз "велика трійка" одночасно уловлювала яку-небудь тендецию на ринку і давала на неї однотипну відповідь.

Про те, щоб додавати автомобілям обтічну форму, почали задумуватися дуже рано. Наприклад, бельгійський конструктор і гонщик Камиль Женатци установив на свій автомобіль "La Jamais Contente" ("Завжди незадоволена"), що у 1899 р. вперше в світі подолав рубіж швидкості 100 км/год, торпедоподібний кузов.

Але в принципі довгий час усі ці спроби були чисто емпіричними і стосувалися лише гоночних машин. Усерйоз поліпшувати аеродинаміку серійних автомобілів почали тільки наприкінці 20-х років. Відповідно до однієї версії, американські конструктори з'ясували, що автомобіль споживає найменше бензину, рухаючи заднім ходом, оскільки позаду в нього набагато менше усяких виступів, що заважають обтіканню повітря.

У 1921 р. німецький конструктор Румплер спорудив таку машину, що, як не дивно, дійсно мала дуже низький коефіцієнт лобового опору. Саме цікаве, що такі автомобілі випускалися серійно до 1927 р.

А в Америці в 1934 році з'явилася от така експериментальна потвора: (було побудовано 6 таких машин компанії McQuay-Norris).

У Європі в 30-і роки аеродинамічні кузови стали досить модними і частенько ставилися по індивідуальному замовленню на шасі шикарних спортивних машин. У той час багато компаній, що будували дорогі автомобілі (такі, як Rolls-Royce чи американський Duesenberg), робили тільки шасі, а кузова на них ставили спеціалізовані кузовные фірми. Аеродинамічні кузови 30-х відрізняються крайньою розмаїтістю і примхливістю форм. От кілька прикладів.

Помітне прагнення дизайнерів цілком усунути колесні ніші, хоча це явно заважало робити передні колеса що повертаються. Так чи інакше, відсутність ніш на передніх колесах залишилося рідкою екзотикою, а от закриті задні колісні ніші ввійшли в моду.

У 1936 році фари "Линкольнов" - точніше, моделі Lincoln-Zephyr убираються в корпус, більш звичним для нас образом - у крила.

Для "Фордів" 1938 року характерні кузови типу fastback - з округлої, "победообразной" задньою стінкою, що ховає в собі багажник з маленьким віконечком.

Нарешті, у 1939 році фари "Фордів" (модель DeLuxe) перебираються на крила:

"Дженерал Моторс" у цьому відношенні відставав. Спробу забрати фари в крила зробили лише на моделях 1940 року. Але горизонтальний радіатор цих моделей цілком відповідає віянням моди.

Також дуже незвичайні отут ґрати радіатора типу "водоспад". Взагалі для машин тих часів характерні сміливі експерименти в області дизайну.

Отже, у період з 1915 по 1940 рік автомобіль змінився невпізнанно: горизонтальний радіатор, кузов типу fastback, капот лише мало-мало виступає над крилами, що цілком інтегровані з кузовом, виявляючи тенденцію до повного зникнення, а підніжка стає не більш ніж фікцією.

Далі наступила довга перерва. Америка останньої з великих держав плюхнулася в безодню Другої світової війни, і виробництво легкових автомобілів припинилося більш ніж на три роки.