

Выставки и первый российский автомобиль.

Историческая справка к 125-летию создания первого русского автомобиля

Позитивная роль выставок в развитии промышленности хорошо прослеживается в истории создания первого русского автомобиля.

1. В 1893 году во Всемирной выставке в Чикаго участвовали два русских изобретателя — отставной лейтенант императорского флота Евгений Александрович Яковлев и горный инженер Петр Александрович Фрезе. Оба получили бронзовые медали — Яковлев за газовые двигатели изготовленные на «Первом русском заводе газовых и керосиновых двигателей», а Фрезе за совершенные образцы конных повозок, выпускаемых «Экипажной фабрикой Фрезе и К°».

На этой же выставке был также впервые представлен один из первых в мире автомобилей серийного производства — немецкий «Бенц» модели «Вело». Машина привлекла к себе внимание русских инженеров. Именно тогда они решили создать подобный автомобиль, но уже в России.

2. В июле 1896 года на XVI Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде состоялся публичный показ первого русского автомобиля. В то время это была самая крупная в стране выставочная площадка, на которой демонстрировались лучшие отечественные достижения в области промышленности. Выставку курировал лично российский император. Совместная разработка Фрезе и Яковлева не затерялась среди множества замечательных и интересных экспонатов, император Николай II побывал в отделе экипажного дела и осмотрел автомобиль в действии.



Яковлев и Фрезе талантливо воплотили в жизнь свои собственные изобретения и многие идеи, которые применялись в мировом автомобилестроении конца XIX века, создав автомобиль со следующими характеристиками.



Тип кузова — фаэтон (двухместный).

Колесная формула — 4x2 (заднеприводный).

Габаритные размеры: длина — 2450 мм, ширина — 1590 мм, высота — 1500 мм (со сложенным тентом).

Колеса деревянные на цельнорезиновых шинах: передние радиусом 780 мм и 836 мм задние.

Колея передняя — 1200 мм, колея задняя — 1250 мм.

Масса — 300 кг.

Силовая установка — одноцилиндровый бензиновый двигатель мощностью 2 л.с.

Максимальная скорость — до 20.

Для охлаждения двигателя на автомобиле была реализована испарительная система, в которой использовалась вода, а роль теплообменников выполняли латунные баки емкостью 30 литров, размещенные вдоль бортов в задней части корпуса.

За приготовление топливной смеси отвечал простейший испарительный карбюратор, который представлял собой емкость, заполненную бензином, во время работы двигателя бензин нагревался отработавшими газами и испарялся, соединяясь с воздухом. При помощи специального смесителя можно было легко изменить состав смеси. В автомобиле использовалось электрическое зажигание на базе батареи и индукционной катушки.

На автомобиле было два тормоза. Основной из них был ножным и действовал непосредственно на ведущий вал коробки передач. Второй тормоз был ручным, он прижимал резиновые бруски к цельным шинам задних колес автомобиля. Ременная трансмиссия из многослойной прорезиненной ткани обеспечивала две передачи: вперед и холостого хода.

Дополнял простую конструкцию автомобиля двухместный деревянный кузов типа фаэтон со складным кожаным верхом. Рессоры состояли из достаточно большого числа листов, которые, взаимодействуя между собой, гасили резкие колебания и толчки во время движения автомобиля. Использование данной конструкции не требовало установки амортизаторов, но заставляло поворачиваться рессоры в такт с колесами, вращение которых обеспечивали специальные металлические втулки.

Колеса автомобиля были достаточно громоздкими (передние колеса меньше задних) и, как и их спицы, были изготовлены из дерева. Колеса были покрыты цельными резиновыми шинами.

Продажи автомобиля Яковлева и Фрезе в Российской империи стартовали спустя один год после первой демонстрации на выставке в Нижнем Новгороде, однако, сколько именно экземпляров машины было выпущено и продано неизвестно. По некоторым данным, ценник на автомобиль Яковлева-Фрезе начинался с отметки в 1500 рублей. Это было наполовину дешевле стоимости автомобиля Бенца и примерно в 30 раз дороже стоимости обычной лошади.

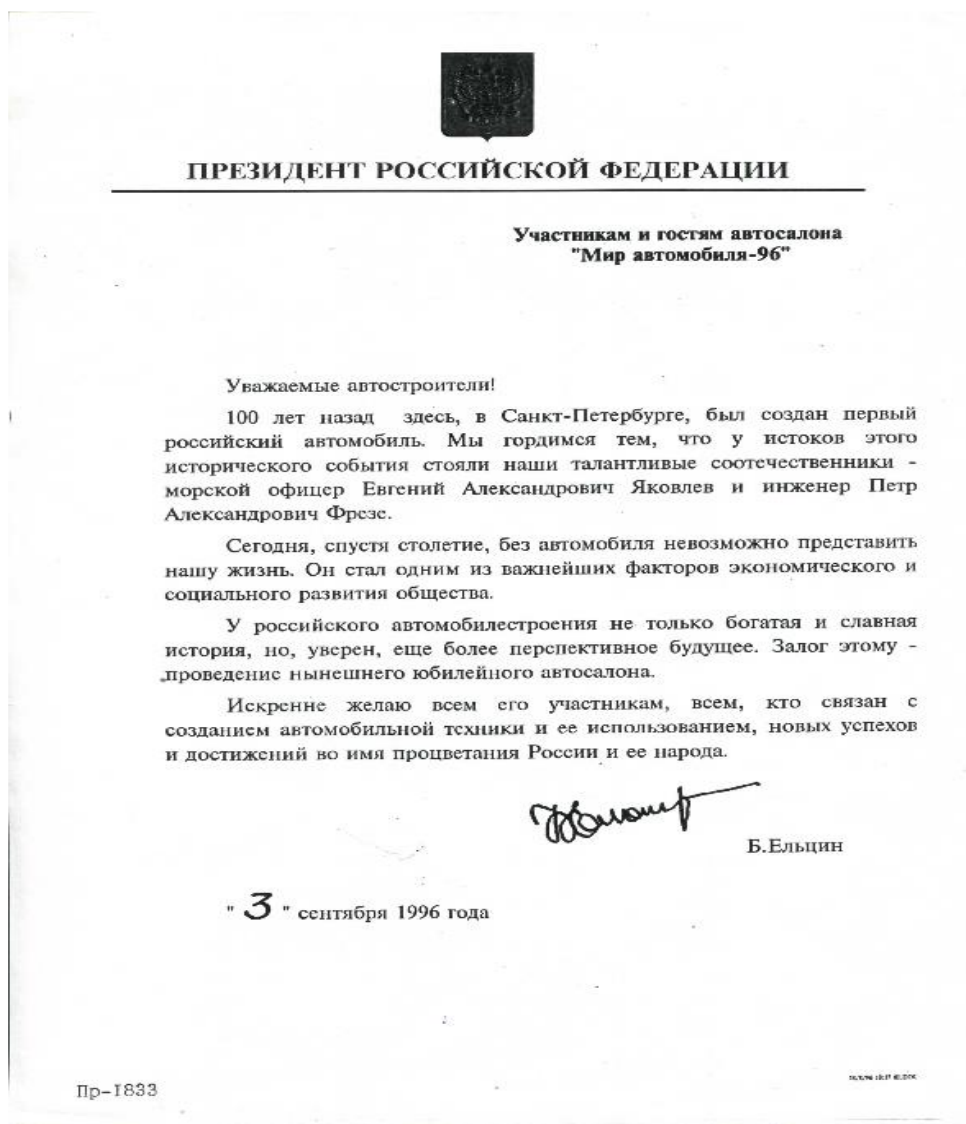
После безвременного ухода из жизни Евгения Яковлева в 1898 году его компаньоны приняли решение перепрофилировать завод, отказавшись от производства двигателей внутреннего сгорания. Петр Фрезе заключил договор на поставку моторов с французской фирмой «Де Дион Бутон», с которой тесно сотрудничал вплоть до 1910 года, после чего продал свою фабрику Русско-Балтийскому заводу, принявшему эстафету производства российских автомобилей.

3. В 1996 году отмечалось 100-летие создания российского автомобиля. Идея проведения юбилейного автосалона на родине первого автомобиля в год его 100-летия, принадлежащая правительственным структурам Санкт-Петербурга и выставочной компании ООО «Ортикон» (с 2000 г ООО «Фарэкспо», Санкт Петербург), была

поддержана ОАО «АСМ холдинг» (Москва), объединяющим автопроизводителей из стран бывшего СССР и международной выставочной компанией «ITE» (Лондон).

Международная организации производителей автомобилей (OICA), в честь этого события, включила традиционную петербургскую выставку «Мир автомобиля» в официальный календарь автосалонов OICA (4-8 сентября 1996 года).

Президент Российской Федерации Б.Н. Ельцин направил приветствие участникам юбилейной выставки в Санкт-Петербурге.



К вековому юбилею автомобиля Яковлева - Фрезе, в научно-техническом центре российской газеты «Авторевю» была создана его точная копия. Модель стала центральным экспонатом ретроспективной экспозиции отечественного автопрома, эксклюзивным спонсором которой являлся «Автобанк». В настоящее время реплика находится в процессе реставрации на технической площадке газеты «Авторевю».



В юбилейной выставке приняли участие ведущие производители автомобилей и автокомпонентов из России и стран СНГ: АМО «ЗИЛ», Авто ВАЗ, ГАЗ, АвтоАЗ, БелавтоМАЗ, КамАЗ, КрАЗ, Заволжский моторный завод, Уральский автомобильный завод, Ульяновский автомобильный завод и др.

Иностранные производители были представлены компаниями: Вольво Тракс (Швеция), Дэу Корпорейшн (Корея), Шкода (Чехия), а также дистрибьюторами и дилерами большинства признанных мировых автомобильных брендов. Участники выставки продемонстрировали автооборудование, запчасти и аксессуары производства более 100 компаний из 17 стран. Выставку посетило более 60 000 человек.



4. В 2021 году исполняется 125-лет со времени создания в Санкт-Петербурге первого российского автомобиля. Проведение автомобильной выставки в юбилейный год на родине первого автомобиля является хорошим информационным поводом для привлечения внимания всех заинтересованных государственных и коммерческих структур к активизации отечественной автомобильной отрасли и автомобильного рынка.

«Петербургский международный автосалон ПМАС 2021» посвященный 125-летию создания первого российского автомобиля под эгидой Губернатора Санкт-Петербурга и при официальной поддержке Минпромторга РФ пройдет с 8 по 11 апреля 2021 года в самом современном российском выставочном комплексе КВЦ «ЭКСПОФОРУМ».



На одной выставочной площадке ПМАС 2021 представит панораму развития отечественного автомобилестроения - модель автомобиля Яковлева-Фрезе, ретроэкспозицию автомобилей российского и советского производства, современные серийные автомобили и новинки российского автопрома, а также инновационные разработки автотранспорта ближайшего будущего в рамках «Стратегии развития автомобильной промышленности России до 2025 года», утвержденной Распоряжением Правительства РФ № 831-р от 28 апреля 2018 года.

Выставка станет не только ярким праздником для всех автолюбителей и профессионалов автомобильной отрасли, но и практическим инструментом для дальнейшего развития и подъема российского автомобилестроения и автомобильного рынка.