

*Л. СУСЛАВИЧЮС*

# ЭТОТ МНОГОЛИКИЙ АВТОМОБИЛЬ

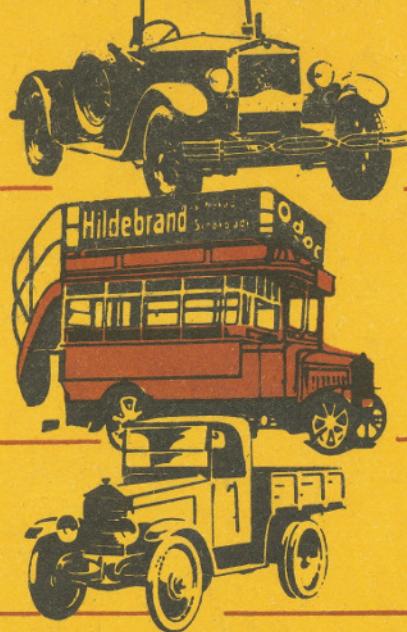
Перед вами  
серия очерков  
об автомобилях —  
легковых  
и автобусах,  
грузовых  
и специальных,  
коммунальных  
и внедорожных.  
Книжка  
написана для тех,  
кто неравнодушен  
к автомобилю,  
его прошлому,  
настоящему  
и будущему.



• ЭТОТ МНОГОЛИКИЙ АВТОМОБИЛЬ

*Л. СУСЛАВИЧЮС*

# ЭТОТ МНОГОЛИКИЙ АВТОМОБИЛЬ



ББК 39.32  
С 90  
УДК 629.113 (023)

Заведующий редакцией В. И. Лапшин

Редактор Л. А. Мостицкий

Сусловичос Л.  
С 90      Этот многогликий автомобиль. — М.: Транс-  
порт, 1993. — 223 с.  
ISBN 5-277-01141-2

Автор книги размышляет о разнообразных, порой не-  
ожиданных "профессиях" автомобилей, областях их приме-  
нения. Повествование о каждой категории современных ав-  
томобилей он предваряет ретроспективой развития конст-  
рукции и завершает попыткой заглянуть в будущее, а так-  
же рассказывает о влиянии автомобилизации на общество  
и окружающую среду.

Книга будет интересна не только широкому кругу авто-  
мобилистов, но и молодежи, выбирающей профессию.

С 3203030000-054  
049(01)-93      113-92

ББК 39732

ISBN 5-277-01141-2

© Л. Сусловичос, 1993

## МЫ И АВТОМОБИЛИ

В конце XIX века как логический сплав новых технических  
идей и накопленного опыта появляется автомобиль — новое средство  
транспорта, "безлошадный экипаж".

В начальный период он — просто игрушка для богатых чудаков,  
позднее — один из многих видов транспорта, а сейчас — важнейшее  
звено транспортной системы, неизменный спутник человека в совре-  
менном мире. Дело в том, что автомобиль не просто средство преодо-  
ления расстояний. Его особое отличие от других транспортных  
средств в том, что он позволяет, в определенных рамках, конечно,  
каждому из нас, а не только профессионалам почувствовать радость  
быстрого движения на управляемом тобою сложном техническом ус-  
тойстве. Одновременно автомобильное производство самым значи-  
тельный образом почти полвека определяет пути повышения произ-  
водительности труда, развития новых технологий, первую очередь  
технологий массового производства. Именно производство легковых  
автомобилей, осуществляющееся уже в 20-е годы сериями до 1 ми-  
лиона в год, определило основные принципы современного массового  
производства самых разнообразных изделий. В последнее 10-летие  
именно автомобилестроение привело к массовому появлению про-  
мышленных роботов и гибких производственных систем.

Но не это самое главное. Особая роль принадлежит автомобилю  
в тех изменениях нашего образа жизни, которые произошли в XX,  
"автомобильном" веке. Если обратить внимание на образ жизни че-  
ловека начала нашего столетия, то окажется, что зачастую его каж-  
додневная жизнь проходила на сравнительно небольшом пространст-  
ве города между домом, местом работы и ближайшим рынком или  
магазином. Люди в те времена для передвижения использовали в  
основном конные повозки.

Но вот появился автомобиль, и расстояния и время стали снача-  
ла медленно, а потом все быстрее сокращаться. Люди, ранее годами не  
выезжавшие дальше пригорода, стали запросто отправляться в по-  
ездки за сотни километров не по необходимости, а просто отдохнуть,  
полюбоваться природой. Фермеры, знаявшие лишь нескольких бли-  
жайших соседей, стали частыми гостями в городах.

Стало формироваться автомобильизированное общество со своими, конечно же связанными с автомобилем традициями, культурой и даже искусством. И уже не только автомобиль стали приспособливать к человеку, как в первые годы, но и образ жизни людей — к автомобилю. Появились широкие, прямые и ровные скоростные дороги, прорезавшие равнины, пересекающие леса и горы. Появились многополосные улицы и стоянки на сотни мест, для которых сносились целые кварталы домов, под натиском автомобилизации часто исчезали скверы, бульвары, речки. Их "загоняли" в трубы, а поверх прокладывали улицы. Крупные рынки и магазины строились за пределами исторических центров городов для удобства подъезда к ним на автомобиль. Появились рестораны и кинозалы для автомобилистов, появился автомобильный спорт.

За Америкой, которая, кажется, начинает пробуждаться от автомобильного "опьянения", автомобилизация захлестнула Старый Свет, а теперь и мы вступаем, хотя и с трудностями, в век развитого автомобилизма, повторяя путь (и ошибки), уже пройденный другими. Только сейчас мы начинаем понимать и на практике ощущать все положительные и отрицательные стороны массовой автомобилизации.

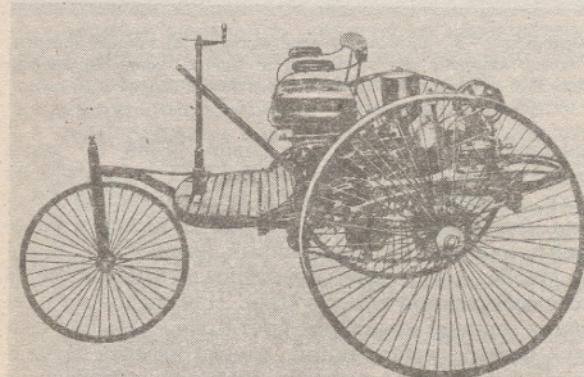
В автопрописствиях гибнут и получаютувечья миллионы людей, автомобили загрязняют окружающую среду отработанными газами, насыщенными опасными для здоровья химическими соединениями. При этом в огромных количествах расходуется топливо, производимое из дорогого и имеющего ограниченные запасы сырья — нефти. Под асфальтом исчезают значительные площади пригодной для земледелия или просто для зеленых насаждений земли. Наконец, сам человек, все больше времени проводя в автомобиле, меняется, и, увы, не в лучшую сторону, как физически, так и психологически. И совершенно закономерно возникает вопрос — он, автомобиль, все-таки друг нам или враг? Трудно ответить на него однозначно, но все же, с учетом той роли, которую автомобили играют в нашей жизни, тех работ, которые сейчас ведутся во всем мире по совершенствованию его конструкции, снижению вредного влияния на окружающую среду, повышению безопасности и экономичности, наращивается оптимистический ответ.

Автомобиль как техническое устройство обладает уникальными свойствами — высокой скоростью передвижения, хорошей приспособляемостью к различным дорожным условиям, большими грузоподъемностью, энергонасыщенностью и вместительностью. Эти свойства позволяют автомобилю иметь множество самых разнообразных профессий, чему в значительной степени и посвящена эта книжка.

## АВТОМОБИЛЬ — СТОЛЕТНИЙ ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ

Вопрос — действительно ли более 100 лет назад, в 1886 г. Карл Бенц и Готлиб Даймлер изобрели автомобиль — сейчас, когда во всем мире отмечено столетие автомобиля, может показаться по меньшей мере странным. Но еще более неожиданным будет ответ — они не были ни первыми, ни единственными изобретателями "самобеглых колясок", которые позднее стали называться автомобилями.

Но несомненная заслуга немецких изобретателей в том, что они построили первые РАБОТОСПОСОБНЫЕ автомобили, с которых началась лавинообразная



Трехколесный "патент-моторваген" К. Бенца. Мощность однцилиндрового двигателя рабочим объемом 984 см<sup>3</sup> была всего 0,9 л. с. при "скромных" 400 об/мин, а скорость экипажа — 15 км/ч