

# АВТОМОБИЛЮ В ЛИТВЕ – 110 ЛЕТ



Люциус СУСЛАВИЧЮС,  
г. Вильнюс (Литва)

Автомобилисты Литовской Республики в этом году будут отмечать не только всемирный юбилей – 120 лет со дня выдачи 29 января 1886 г. Карлу Бенцу германского имперского патента DRP Nr. 37435 на самодвижущийся экипаж с двигателем внутреннего сгорания. У них есть и свой, «домашний» юбилей – 110 лет со дня появления на дорогах Литвы, в то время Северо-западного края Российской империи, первого автомобиля. Точный день его первого выезда на дорогу неизвестен, но где он ездил, мы знаем, как и то, что это был за автомобиль.

Итак, в тот далёкий от наших дней год для контроля над содержанием стратегически важной дороги Рига–Шауляй–Тауреге для 2-ой Шауляйской дистанции пути тогдашнее Министерство путей сообщения выделило деньги на приобретение новейшего по тем временам транспортного средства – автомобиля. Документы, в своё время обнаруженные одним из членов Литовского клуба старинных автомобилей «Reduva» в шауляйском архиве, открыли нам, что этим автомобилем был французский Panhard et Levasseur 4CV, доставленный в Шауляй из Франции. Стоимость его, включая доставку, составляла 2417 руб. 25 коп. Выбор этой модели, по видимому, не был случаен – за год до этого на аналогичном автомобиле Эмиль Левассёр (Emil Levasseur) выиграл гонку Париж–Бордо–Париж протяжённостью 1150 км, преодолев трассу за 48 час 47 мин. Кроме того, это был второй (после модели Benz Victoria) автомобиль, производившийся серийно.

Для нас этот старинный Panhard интересен ещё и тем, что он был первым в истории автомобилем классической компоновки, имевшим двигатель, расположенный спереди, а не под сиденьем

сзади. Он ещё сильно напоминал карету – деревянная, обитая железом рама, эллиптические передние и полуэллиптические задние рессоры, колёса разного размера – спереди 31,5 дюйма, сзади – 42 дюйма. Спереди под коротким угловатым капотом находился построенный по лицензии Г.Даймлера V-образный 2-цилиндровый двигатель, рабочим объёмом 1,344 л и мощностью в 4,5 л.с. при 800 об/мин. Зажигание – от калильной трубки с нагревом от внешней горелки. Спереди торчала несъёмная заводная рукоятка для запуска двигателя – не забудьте, до изобретения электростартера было ещё 10 лет... Сцепление – коническое, с кожаными накладками. Коробка передач – 4-ступенчатая, с подвижными блоками шестерён. Далее крутящий момент передавался на главную передачу и полуоси. От звёздочек на концах этих полуосей крутящий момент передавался на задние колёса роликовыми цепями. Тормозов было два – ленточный ножной, действовавший на правую полуось, и ручной, системой тяг прижимающий тормозные колодки к ободам задних колёс. Рулевого колеса Panhard не имел, вместо этого водитель левой рукой держал румпель вроде применяемого на яхтах, что требовало для управления автомобилем значительных навыков, силы и выносливости. Как-либо приборов для контроля над двигателем не было, вместо них на передней панели красовалась целая батарея ручных насосов для смазки, которые надо было нажимать через определённые промежуточные временя, чтобы смазать узлы шасси и трансмиссии. Автомобиль с двумя пассажирами весил около 750 кг и на ровной дороге развивал скорость до 30 км/ч. Автомобиль был коротким и высоким – длина около 2 м, ширина – 1,6 м, высота



Panhard&Levasseur 4CV

без тента – 1,65 м.

Panhard et Levasseur 4CV стал служебным автомобилем начальника дистанции пути инженера Мажевского и, может быть, первым автомобилем на государственной службе во всём регионе. Автомобиль был сделан качественно и прослужил в дистанции пути целых 12 лет. Но к 1908 г. автомобиль износился настолько, что уже не мог, как было написано в рапорте в вышестоящую инстанцию «преодолевать подъёмы на дороге между Шауляем и Тауреге». Начальство решило его списать и продать с торгов, так как на ремонт по подсчётам требовалось около 700 руб. После 1908 г. следы первого автомобиля в Литве теряются...

Модели Panhard&Levasseur от Minialuxe

