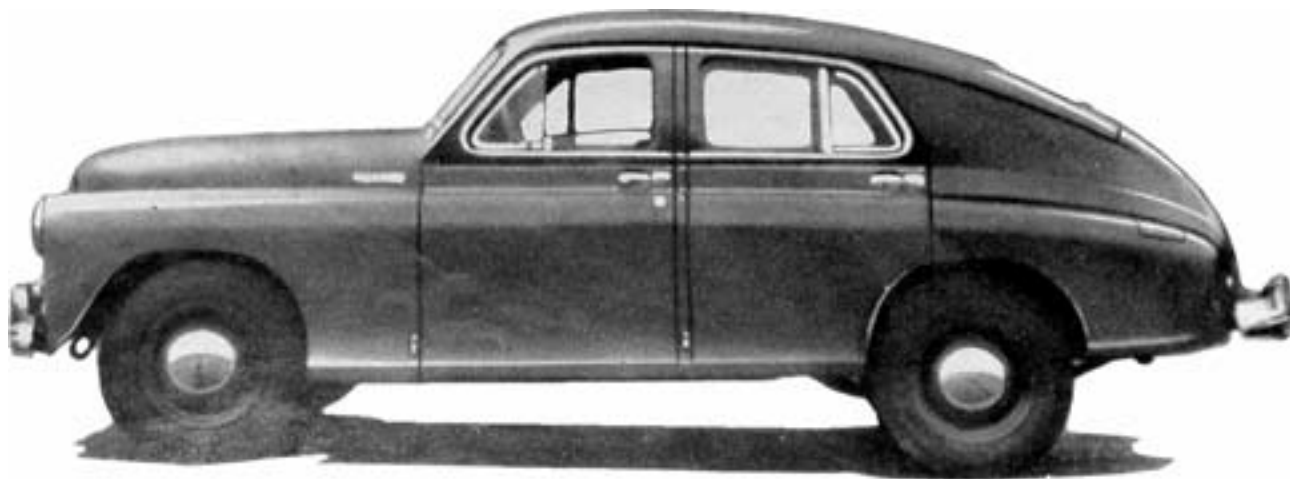


## Впечатления от



## РУССКОЙ ПОБЕДЫ

И. А. С. Кларенс

**А**ВТОМОБИЛЬ Победа, полностью русского производства, почти неизвестен в Западной Европе. Однако, недавно, благодаря любезности бельгийских агентов, автору статьи была предоставлена возможность вести одну из первых машин «Победа», импортированных в Бельгию.

«Победа» имеет некоторое внешнее сходство с автомобилем «Стандарт Вангард», и черта, обращающая на себя внимание — это очень большой клиренс, рассчитанный, без сомнения, на езду по исключительно плохим русским дорогам. Если не считать внешнего оформления, которое до некоторой степени имеет английский стиль, то во всей конструкции преобладает американское влияние. Двигатель четырехцилиндровый, нижнеклапанный, в некоторых отношениях похож на двигатель «Джип Виллис». При диаметре цилиндра 82 мм., ходе поршня 100 мм., этот двигатель развивает 50 л.с. при 3600 об/мин., имея степень сжатия 6,2 к 1. Налоговая мощность 11 л.с. для континента (15 л.с. R.A.C.) Как головка цилиндров, так и поршни выполнены из легкого сплава, масло циркулирует через полнопоточный масляный фильтр. Кнопка стартера, расположенная на панели пола, соединена с фильтрующим элементом из

витой проволоки таким образом, что каждый раз, как производится нажатие на стартер, фильтрующий элемент поворачивается, и в результате чего очищается. Топливо подается из 12-галлонного бака к карбюратору с падающим потоком при помощи насоса, приводимого в действие механически, а сам карбюратор, снабженный масляным воздухоочистителем, оборудован приспособлением, обеспечивающим быстрое изменение настройки главного жиклера.

Трехскоростная коробка передач с передаточными отношениями 5,125, 8,22 и 14,45 к 1 имеет синхронизатор на второй и третьей передачах и, в общем, работает плавно на двух верхних. Но переключение вниз со второй на первую чрезвычайно трудно произвести без неприятных шумов даже при двойном выжиме сцепления. Ускорение осуществляется посредственно, хотя, впрочем, нельзя было заставить машину показать свои предельные возможности, так как она не была вполне обкатана. Утверждается, что ее максимальная скорость составляет 73 мили в час — цифра, которая кажется слишком оптимистичной.



**ДОСТУП** к нижнеклапанному четырехцилиндровому двигателю имеется через широкий капот аллигаторного типа. Видны катушка и батарея на торпедо, а также карбюратор и масляный воздухоочиститель

Переключение с низких скоростей на высокие происходило медленно и создавало впечатление, что двигатель, который в диапазоне всех передач работает, с точки зрения современных требований, чрезвычайно шумно, является недостаточно мощным для автомобиля таких размеров.

По-видимому, самая сильная сторона «Победы» — это ее ездовые качества. Подвеска — передняя независимая рычажная с витыми пружинами и задняя — с полуэллиптическими зачехленными рессорами, передающими толкающие усилия — хорошо демпфирована при помощи гидравлических амортизаторов двойного действия.

Автор чувствовал, что можно не бояться вести «Победу» по плохой дороге даже при полной нагрузке. Езда по участку с плохой мостовой со скоростью 50 миль в час не имела никакого влияния на удобства и была едва замечена пассажирами. Довольно крутой поворот при скорости 45 миль в час вызвал свистящий звук в шинах и некоторый крен, но машина сохранила требуемое направление без каких-либо признаков недостаточной или избыточной поворачиваемости. Вращение руля легкое, рулевое управление имеет большое передаточное отношение. Рационально использован шкворня. Рулевой механизм типа червяк-ролик. Вперед установлен стабилизатор поперечной устойчивости.

### Многое электрифицировано

Тормоза имеют гидравлический привод, что касается фар, то они отвечают требованиям нормальной езды. Используется 12-вольтовая электросистема, батарея вполне доступна. Как багажник, так и подкапотное пространство снабжены освещением, предусмотрена розетка для подключения переносной лампы, которая имеется в комплекте инструмента. Двухскоростные стеклоочистители работают совершенно бесшумно.

Салон автомобиля обит синим материалом в рубчик среднего качества; как переднее, так и заднее сидение данного типа предоставляют достаточно места для 6 человек и вполне комфортабельны, хотя и не роскошны. Металлический приборный щиток имеет исчерпывающий комплект приборов, а именно: часы, спидометр, бензиновый и масляный указатели, амперметр и термометр для воды, расположенные так, что они ясно видны водителю. Кроме того, имеется перчаточный ящик, вентиляционный люк, встроенный отопитель, работающий от системы водяного охлаждения, два противосолнечных козырька, прикуриватель и место для установки радио. Все четыре двери оборудованы подлокотниками, но нет карманов. Отражение в зеркале

### ХАРАКТЕРИСТИКА «ПОБЕДЫ»

#### Двигатель

Цилиндры: четыре, диаметр 82 мм.; ход 100 мм., арбочий объем 2,120 куб.см. Клапаны: односторонние, степень сжатия 6,2:1 максимальная мощность 50 л.с., при 3600 об/мин. Масляный фильтр полнопоточный. топливный насос механический, карбюратор: один, с падающим потоком.

#### Передача

Передаточные отношения коробки передач: верхняя 5,125, вторая 8,22, первая 14,45.

#### Подвеска

Передняя: независимая, рычажная с витыми пружинами; Задняя: полуэллиптические рессоры; Амортизаторы: двойного действия, гидравлические.

#### Габариты:

Общая длина: 15 футов 4 дюйма; ширина: 5 футов 7 дюймов; высота: 5 футов 4 дюйма; колесная база: 8 футов 10 дюймов; Шины: 6,00-16, (синтетическая резина); Емкость бензобака: 12 галлонов

заднего вида искаженное и туманное — явление, обусловленное гнутым задним стеклом, расположенным под большим углом к зеркалу. Серо-зеленая отделка, хотя и не блестящего качества — отвечает стандарту недорогих европейских автомобилей; общая форма кузова такова, что шум от воздушного потока получается незначительный.

В заключении можно отметить, что конструкцией «Победы» предусматривается, прежде всего, надежность и возможность езды на далекие расстояния в стране, где дороги плохи, а пункты обслуживания малочисленны и расположены далеко друг от друга. Красота линий и высокие характеристики принесены в жертву практичности и утилитарным целям. Однако, несмотря на это, то обстоятельство, что уделено внимание таким деталям, как устройство прикуривателей, обогревателей и других внутренних удобств, свидетельствует о том, что такое оборудование ценится в России так же, как и всюду.

«Победа» стоит в Бельгии 133.000 бельгийских франков (950 фунтов стерлингов), включая только 12% налог с продаж, и, по-видимому, слишком дорога для западных рынков; несмотря на это она остается интересной машиной, если иметь в виду недавнее появление на свет русской автомобильной промышленности.



СХОДСТВО с более ранней моделью Стандарт Вангард заметно при виде спереди. На правом рисунке показан большой багажник и запасное колесо, помещенное в отделение под полом багажника.