

Снять-поставить

Сколько лет моде на автомобили-модули



МОДНЫЕ нынче модули — во все не новое явление в автомобильном мире, а скорее возвращение к его истокам. Еще наши предки «легким движением руки» мечтали превратить не только брюки в шорты, но и один тип автомобиля в другой. Вот наш небольшой исторический экскурс на данную тему.

Модулем можно назвать даже самый первый автомобиль конструкции Готлиба Даймлера и Вильгельма Майбаха 1886 года — они взяли готовый конный экипаж и установили на него двигатель внутреннего сгорания. Этот же силовой агрегат можно было использовать и на моторной лодке, и на воздушном шаре. А сам экипаж сохранил места крепления конной упряжи и в случае чего мог бы передвигаться и на «овсяном моторе». Ну и чем не модуль?!

К концу XIX века появились и более сложные конструкции. Например, то, что в нашей прессе тех лет называлось «механический передок»: платформа, оснащенная бензиновым двигателем или электромотором с аккумуляторами, которая вместо лошадей тянула за собой кареты или экипажи. Передние колеса и оглобли, естественно, снимались, но при необходимости возвращались обратно. Издававшийся в Петербурге журнал «Самокат» рекомендовал приобретать такой «передок» владельцам конных экипажей и «в особенности же тем, кто все еще сомневается в удобстве автомобилей».

Со временем автомобиль перестал напоминать «безлошадный экипаж» и обрел собственные индивидуальные черты, в том числе и модульность, чему способствовал сам принцип изготовления тех лет. Сначала собиралась «тележка» с мотором, капотом и крыльями, а затем на нее водружали один из кузовов на выбор: фаэтон, ландоле, лимузин, а то и вовсе что-то экзотическое типа труа-баке. В ходу тогда даже было такое выражение, как «постройка автомобиля», как будто речь шла о доме или корабле. Лишь с появлением несущих конструкций и цельнометаллических кузовов эта ручная работа отошла в прошлое.



К слову, уже в начале прошлого века можно было приобрести автомобиль с двумя кузовами — открытым для летнего сезона и закрытым для зимы. Такие кузова крепились к раме несколькими болтами, а процесс их перестановки не занимал много времени. В США предприимчивый мистер Хаберер таким образом нажился на главном американском детище — Ford Model T, начав делать для этой модели различные кузова коммерческого назначения. Многие владельцы «жестянок Лиззи» были людьми деловыми и экономными, поэтому для них идеальным стал «вариант Хаберера», когда в рабочие дни машина используется как фургон или грузовичок, а в выходные превращается в родстер или фаэтон путем перестановки кузова на раме.

Другой принцип «сезонной автомобильной модульности» вообще родился в снежной России, когда сразу два изобретателя — полковник Свяцкий и цар-

ский шофер Кергесс — предложили идею съемного гусеничного движителя. Этот движитель представлял собой платформу, которая ставилась под автомобиль вместо задней оси, а на передние колеса надевались лыжи. Поскольку к царю ближе оказался Кергесс, а не Свяцкий, то именно ему посчастливилось воплотить идею в жизнь. Проходимость таких автосаней оказалась хорошей, а сама идея модульности — неудачной: однажды переоборудованный для зимы автомобиль так им и оставался, да еще служил недолго. Время показало, что снегоходы — это все же отдельный вид транспорта.

Зато принцип модульности хорошо показал себя во время Первой мировой войны, когда забранные у частных владельцев ландоле и лимузины надо было переоборудовать в санитарные автомобили. В мастерских быстро скидывали прежний кузов и ставили на его место деревянный ящик с носилками. После войны некоторые уцелевшие автомобили потом переоборудовали обратно. Этот же опыт затем повторили и во Вторую мировую.

Потом наступила эпоха массового производства, хотя и она оставляла возможности для фантазии. Так, съемная крыша-хардтоп легко превращала открытые Chevrolet Corvette или Mercedes-Benz W113 Pagoda из родстеров в купе. Сюда же можно отнести и съемную жесткую крышу для уазиков. Некоторые модульные конструкции, кажется, были всегда — например, седельный тягач с полуприцепом. В общем, как обычно, ничего нового в модульных автомобилях нет, просто они перешли на новый этап своего развития.

(«Ъ-Автопилот», № 10 от 24.12.2018)