***В этом году мы отмечаем столетие промышленного производства автомобилей в России – оно началось в 1909 году на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге. До той поры, когда производству помешали Первая мировая война и революция, на РБВЗ успели выпустить свыше 600 легковых и грузовых автомобилей. Это были наши колеса надежды…***

http://www.autoreview.ru/archive/2009/20/russobalt/Zakharov\_RussoBalt/100\_1024.jpgНачало этой истории положил конец Русско-японской войны в 1905 году. Длинные железнодорожные пути, что вели на Дальний Восток, были уже не так загружены, вагонов требовалось меньше, российская экономика переживала кризис… И на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге предстояло сокращать рабочих. А увольнения – это всегда проблема. Тем более еще свежи были в памяти стачки первой русской революции.

Железнодорожное оборудование Русско-Балтийскому вагонному заводу поставляла бельгийская фирма Fondu, которая делала еще и автомобили – правда, в ничтожном количестве. И когда в 1908 году на РБВЗ встал вопрос о диверсификации, руководство пригласило в Ригу главного автоконструктора Fondu 26-летнего швейцарца Жюльена Поттера и заключило с ним пятилетний контракт.

На брюссельской фирме Fondu делали две легковые модели Жюльена Поттера – Fondu C и K. Перебравшись в Ригу, инженер просто воспроизвел обе конструкции, и уже с 1909 года их начали выпускать под обозначениями Русско-Балтийский С и Русско-Балтийский К. Примечательно, что автомобили РБВЗ тоже стали делать по метрической системе, принятой в Европе, в том числе и на заводе Fondu, хотя в то время в России масса заводов оперировала дюймами, пудами и градусами Реомюра.

Интерес к Руссо-Балтам у российской публики был, и немалый: но спрос оказался совсем не таким, какой предполагал Поттера. Например, на Третьей международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге 1910 года было продано всего десять Руссо-Балтов. У меня есть ксерокопия книжечки «Автомобильное дело в России по данным Русско-Балтийского вагонного завода». Из нее следует, что в Петербурге было машин двадцать Руссо-Балтов, немного – в Екатеринодаре, Севастополе. Даже в Екатеринбурге действовал дилер Русско-Балтийского завода, который продал там несколько машин частным владельцам. А в Москве не было ни одного такого автомобиля.

Руссо-Балт модели К стоил 5500 рублей – прямо скажем, немало (для сравнения: автомобили Opel и Renault стоили от 5000 рублей). Модель С была еще дороже, от 7500 рублей, но продавалась лучше. Великий князь Константин Константинович Романов приобрел три Руссо-Балта, великая княжна Мария Павловна Романова пользовалась машиной модели К12–20 шасси №4 II серии. А согласно журналу сдачи готовой продукции РБВЗ, Собственный Его Императорского Величества гараж в 1910 году приобрел два Руссо-Балта – модель К12–20 под №217 и модель С24–40 под №270, оба с кузовом ландоле.

Вот только сам царь Николай II этими Руссо-Балтами не пользовался. Из 58 автомобилей гаража только десять обслуживали императора и августейшую семью, а остальные, включая и оба Руссо-Балта, были, назовем их так, лакейскими. То есть возили свиту – разных генералов, флигель-адъютантов и бог знает кого. Кстати, даже когда произойдет революция и императорский гараж расформируют, один из «царских» Руссо-Балтов передадут наркому просвещения Анатолию Васильевичу Луначарскому, а Ленина станут возить на Роллс-Ройсе.

Словом, сбыт Руссо-Балтов был ничтожен – и был бы еще ничтожнее, если бы не «госзаказ».

Военные заинтересовались автомобилями Русско-Балтийского вагонного завода очень скоро. На РБВЗ прибыл капитан Петр Иванович Секретев – инженер-технолог по образованию, он командовал учебной автомобильной ротой в Санкт-Петербурге. По сути, это был первый наш научно-исследовательский военный автомобильный институт. Наметанным глазом Секретев оценил потенциал завода. В частности, обратил внимание на два американских фрезерных станка для нарезки шестерен, прецизионный строгальный станок для чистовой отделки зубцов и станки для обработки конических зубчатых колес.

Во многом стараниями Секретева Русско-Балтийский вагонный завод был загружен заказами – из 623 выпущенных Руссо-Балтов 402 автомобиля, почти две трети, приобрела русская армия. Например, тот Руссо-Балт К12–20 пятой серии с номером шасси №73, что стоит в московском Политехническом музее, был заказан воздухоплавательной школой в Твери.

В Таллине, Риге, даже во Владивостоке – повсюду Руссо-Балты служили в воинских частях в качестве штабных машин. В армейском варианте Руссо-Балт С24–35 имел шестиместный кузов с тремя рядами сидений и высокими бортами, чтобы погоны офицеров не забрызгивались грязью из-под колес. На левой подножке стояла плетеная корзина для офицерских шашек, имелся выдвижной столик для карт, место водителя оснащалось зеркалом заднего вида, стеклоочистителем и прожектором-искателем. Причем эти изменения в армейский Руссо-Балт были внесены уже по предложению нового главного конструктора автомобильного отдела РБВЗ Эрнста Фалентина.

Руссо-Балт С24–35 с кузовом полный лимузин (или лимузин с внутренним управлением) предположительно принадлежал принцу Ольденбургскому. 1913 г. «Туристический» Руссо-Балт С24–30 шасси №14 III серии с кузовом по эскизам А.П. Нагеля. Бросаются в глаза защитные алюминиевые щитки колес, дополнительные электрические фары, запаски в фасонных чехлах, установленные в специальных выемках на крыле. 1912 г.

Фалентин – эту фамилию формально, по-немецки, нужно произносить именно так, хотя и пишется она как Valentin, – был низенький худенький человечек, до РБВЗ служивший на немецком автозаводе Rex-Simplex в городе Роннебурге (предприятие это существует до сих пор, во времена ГДР оно занималось штамповкой колес). Перед Фалентином поставили две задачи: во-первых, создать автомобили для российской армии, потому что только она могла быть серьезным заказчиком, а во-вторых, любой ценой разработать грузовое шасси, опять же в расчете на военные заказы.

Примечательно, что еще в заводском проспекте РБВЗ 1910 года был изображен грузовой автомобиль, а в 1911 году в газете Rigasche Rundschau (по населению Рига была скорее не латвийским, а немецким городом, и газеты там издавались на немецком языке) в большой статье о Русско-Балтийском вагонном заводе тоже упоминалось о грузовике. Но в своем отчете 1911 года Секретев написал, что производства грузовиков «не видел». По всей вероятности, руководство РБВЗ выдавало за собственную модель грузовик швейцарской фирмы Arbenz, предназначенный перевозить тяжести из цеха в цех.

Фалентин же спроектировал «свой» грузовой автомобиль – шасси модели Д 24–40 грузоподъемностью в одну тонну. Двигатель был взят от модели С, но вместо трехступенчатой коробки передач была разработана четырехступенчатая, более совершенная, а также новый задний мост. Самое занятное, что первыми заказчиками грузового Руссо-Балта модели Д стали… российские банки. Для них построили около 20 машин с кузовом лимузин – внутри размещались два мягких сиденья и ящик для перевозки денег. Это были первые русские инкассаторские автомобили!

Потом Фалентином были спроектированы и другие грузовики. В 1912 году на РБВЗ начали делать двухтонные модели М с тем же мотором, что и у легковой модели С, но с цепной главной передачей. А в 1913 году на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге государю показали грузовик модели Т, по тем временам считавшийся тяжелым – грузоподъемностью четыре-пять тонн. Двигатель рабочим объемом семь литров для модели Т был взят от так и не поставленного на производство роскошного лимузина, который проектировал еще Поттера и который было решено не выпускать из-за чрезмерной дороговизны.

Тяжелые грузовики Руссо-Балт Т40–65 тоже были заказаны русской армией, в том числе для создания зенитных установок с трехдюймовой (76,2 мм) пушкой системы Лендера-Тарнавского – такие делали и на шасси 3,5 – тонных американских грузовиков White. В ходе Первой мировой войны часть машин направят на фронт, а другие будут охранять Царское Село от налета «цеппелинов».

Наконец, в 1914 году Фалентин сконструировал новую легковую модель Е, в двигателе которой распределительный вал приводился не шестернями, а многорядной пластинчатой цепью. Но, по сути, это была просто копия автомобиля Rex-Simplex. Автомобили модели Е делались с санитарными кузовами для перевозки раненых, с ремонтными мастерскими для бронеавтомобилей… Были даже передвижные прожекторные установки, оснащенные прожекторами Siemens und Halske.

Так верно ли утверждение иных советских историков, что Руссо-Балты не только были копиями иностранных машин, но и почти все их детали делались в Германии?

И доклад Секретева, и описание армейских машин свидетельствуют, что автомобили РБВЗ комплектовались французскими карбюраторами Zenith, немецкими магнето Bosch и немецкими же шарикоподшипниками Hofmann. И все! Остальные комплектующие были собственного производства, включая рижские же шины Проводник, одни из лучших в мире. Даже знаменитые алюминиевые поршни для Руссо-Балта, занявшего девятое место в абсолютном зачете ралли Монте-Карло 1912 года, делало рижское предприятие Мотор, принадлежавшее эстонцу Теодору Калепу.

Вообще над автомобилями РБВЗ трудился пестрый коллектив. Среди сотрудников были эстонец Клаас, латыш Вейде, инженером-испытателем работал латыш Пуржелис. А большинство рабочих и инженеров были лифляндскими немцами, например главный компоновщик Маврикий Александрович фон Отто. Мастера-немцы Битенгольц и Бразау были известны своей строгостью – если рабочий дважды в день выходил покурить или засиживался в уборной, ему делали замечание, а то и уволить могли.

Но, конечно, не обходилось без русских. Без Дмитрия Дмитриевича Бондарева, на которого было возложено все руководство автомобильным отделом в 1914 году, когда после начала Первой мировой войны начались гонения на немцев и Фалентин уехал в Германию. И, самое главное, без генерального директора Михаила Владимировича Шидловского. Этот грузный господин носил окладистую бороду на два ручья, общепринятым тогда шляпам предпочитал кепку и не признавал финансовых документов – все деловые разговоры вел, не подписывая бумаг. Если Михаил Владимирович сказал, что будет заплачено столько-то, – заплачено будет именно столько-то. Ему верили. Кстати, Шидловский стал одним из основоположников стратегической авиации России. В 1918 году Шидловского, к тому времени генерал-майора, растерзала пьяная революционная матросня…

Бондарев, кстати, дожил до 1937 года. В 1915 году, когда немцы подошли к Риге и РБВЗ эвакуировали, он сначала стал директором трубочного завода в Петербурге (трубками называли взрыватели для снарядов шрапнельного типа), потом возглавил московский завод АМО, а после того как с ним чуть не расправились бастующие революционные рабочие, уехал в Харьков – был простым кассиром, потом служил главным инженером строительства авиационного завода в Ростове-на-Дону… А когда стройка была закончена, его арестовали и расстреляли.

Следы бывших сотрудников Русско-Балтийского вагонного завода можно отыскать на разных предприятиях нашей страны. Да и сам РБВЗ после эвакуации летом 1915 года дал жизнь множеству других предприятий. Вагонный завод переместился в Тверь, производство сельхозмашин и молотилок переехало в Таганрог. Другие рижские заводы, кстати, тоже были вывезены. Например, судостроительный и судомоторный завод Фельзер эвакуировали в Нижний Новгород – теперь это Красный двигатель, где делают судовые силовые установки. Велосипедное предприятие Лейтнера, выпускавшее велосипеды и мотоциклы под маркой Россия, переместили в Харьков – так возник Харьковский велосипедный завод. Рижское предприятие Мотор, известное тем, что изготовило алюминиевые поршни для Руссо-Балта, занявшего девятое место в абсолютном зачете ралли Монте-Карло 1912 года, отправилось в Москву, в Лефортово. И сейчас это ЦИАМ, Центральный институт авиационного моторостроения. Значительную часть оборудования РБВЗ увезли в подмосковные Фили – там заложили новый автозавод, который после революции был переименован в БТАЗ-1 (Бронетанкоавторемонтный завод №1), а затем превратился в известный всему миру завод имени Хруничева, выпускающий космическую технику. Интересно, что в 1922 году на БТАЗе №1 было построено пять машин «Промбронь», которые представляли собой Руссо-Балт С24–50 XVIII серии, а затем все автомобильное хозяйство было передано на БТАЗ №2 на Преображенской площади, где до 1925 года сделали 25 машин со штабным шестиместным кузовом для высших военачальников РККА.

Более того, когда российское правительство поняло, что немцы заняли Ригу и автомобили выпускать негде, было принято решение о строительстве сразу шести заводов: в Петрограде, Москве (Филях, Мытищах, Тюфелевой Роще), Ростове-на-Дону, Рыбинске. Предприятие в подмосковной Тюфелевой Роще выросло в АМО, ныне ЗИЛ, завод в Мытищах превратился в вагоностроительный (там еще делают самосвалы), предприятие Русский Рено в Рыбинске сейчас делает авиадвигатели, ростовский Аксай стал Красным Аксаем…

Увы, выпуск Руссо-Балтов был ничтожен по мировым меркам – всего 623 автомобиля с 1909 по 1918 год, а автомобильное производство существовало только благодаря армейским заказам. В целом Руссо-Балты являлись заимствованными и довольно заурядными по конструкции машинами. Хотя у них уже были карданная передача, алюминиевые картеры коробки передач и двигателя, с такими автомобилями, как популярный у русской знати Rolls-Royce 40–50HP или Crossley, который собирался делать завод Лебедева в Ярославле, Руссо-Балты не шли ни в какое сравнение.

Однако и забывать про них не стоит. Ведь когда в январе 1934 года на пленуме ВКП(б) Сталин заявил, что «у нас не было авиационной промышленности, у нас она есть теперь, у нас не было автомобильной промышленности, у нас она есть теперь», слово «Руссо-Балт» было вымарано отовсюду. Только в 1950 году на страницах советского журнала «Автомобильная и тракторная промышленность» появилась первая статья с рассказом о дореволюционных попытках производства автомобилей в России – о Яковлеве и Фрезе, о заводе Пузырева, предприятии Аксай…

И конечно, о Руссо-Балтах. Которые не вычеркнуть из истории России – хоть и остались они всего лишь колесами российской надежды.

**Первый русский**

Впервые автомобиль распугал бюргеров и сонных саврасок на рижских улицах в 1896 году. Это была французская машина, приобретенная за 2417 золотых рублей для нужд железной дороги, а первым рижским автоводителем стал управляющий Дорогой г-н Мажевский. А уже в 1899 в рижском журнале «Технические новости» появилась первая автомобильная реклама. Дальнейшая автомобилизация происходила у нас по обычному европейскому сценарию: передовые состоятельные люди выписывали себе машины из Парижа или Берлина. А технические энтузиасты закупали комплектующие и запчасти в Европе, и уже здесь на месте собирали из них самодвижущие экипажи.

Шанс стать автомобильной столицей Балтии и всей России Рига получила в 1908 году, когда по Высочайшему повелению на Русско-Балтийском вагонном заводе началась разработке первого российского автомобиля. Причем задача ставилась сразу комплексная и трудная – речь шла не о сборке десятка-другого машин из импортных деталей. Рижский автомобиль должен был быть как сейчас говорят серийным.

Русско-Балтийский вагонный завод представляла собой акционерное общество с русско-бельгийским капиталом. Главным конструктором автомобильного отделения стал бельгиец Жюльен Потер. И уже через год, 8 июня 1909 года первый российский автомобиль был готов. Конечно, в его конструкции применялись детали и агрегаты немецкого и французского производства, но в те времена иначе было нельзя.

Машина превзошла все ожидания конструкторов. Уже в следующем году на ралли в Монако авто с эмблемой «Руссо-Балт», к тому же на шинах производства рижского завода товарищества «Проводник» преодолел без единого прокола или поломки более трех тысяч километров и выиграл гонку. Это был триумф и национальная гордость.

С началом Первой мировой войны автопроизводство в Риге пришло в упадок, а Руссо-Балту как автомобильной марке наступил конец. Оборудование завода было вывезено в Подмосковье, и с него начался АМО, в последствии ЗИЛ. За те шесть лет в Риге было собрано 625 машин. Темпы для тех времен, сравнимы разве что с маркой Форда. Отметим, что за такой же период FIAT выпустил 612 авто, а Bugatti всего 140.

Сегодня в Риге о «Руссо-Балте» напоминает разве что надпись на фронтоне здания на Валмиерской улице, мемориальная табличка там же, за углом и пожарная машина, выпущенная под этой маркой в 1912 году, и пребывающая в настоящее время в рижском Мотормузее.

Акционерное общество **Русско-Балтийский вагонный завод** занималось производством вагонов, сельскохозяйственных машин, нефтяных и керосиновых двигателей, автомобилей разного назначения. История предприятия началась в 1869 году, когда бельгийско-немецкая фирма *Ван дер Зиген и Шарлье* открыла в Риге филиал для сборки железнодорожных вагонов. В 1874 году он был преобразован в акционерное общество РБВЗ. Завод был одним из крупнейших машиностроительных предприятий в России.

До 1908 года Русско-Балтийский вагонный завод выпускал пассажирские, товарные, трамвайные вагоны, сноповязалки и молотилки, плуги и двигатели для сельскохозяйственных машин и даже самолеты.
В 1908 году по инициативе ведущего члена правления завода *М.В. Шидловского* на **РБВЗ** был открыт автомобильный отдел, руководство которым поручили *И.Я. Фрязинскому*. Завод тесно сотрудничал с отечественными и зарубежными фирмами, в частности, с бельгийским предприятием *Фондю,* на котором с 1906 года строили автомобили. В 1908 году инженер из фирмы Фондю *Ж. Поттер* вступил в должность главного конструктора Русско-Балтийского завода.

На рижском заводе не хватало оборудования, материалов и квалифицированных рабочих. Для сборки первых машин приходилось детали и узлы заказывать за границей. Но в процессе работы инженеры завода смогли наладить производство практически всех узлов в стенах завода. Активно велось строительство новых цехов, испытательных лабораторий.

**26 мая 1909** года появился первый ***Руссо-Балт модели С24/30*** с открытым двухместным кузовом спортивного типа. Цифры 24/30 означали: 24 – расчетная мощность двигателя в лошадиных силах, а 30 – максимальная мощность. Эти обозначения использовали для последующих моделей *Руссо-Балт.*

В 1909 были изготовлены два легковых автомобиля *модели С24/30* первой серии: один – с кузовом дубль-фаэтон, другой – с закрытым кузовом. Двигатель четырехцилиндровый с размером цилиндра 105 на 130 мм. Цилиндры отлиты в два блока и имели Т-образные головки. Карбюратор системы Поттера, магнето Бош.

Топливо подавалось давлением отработавших газов. Сцепление имело поверхности трения в виде обратного конуса, обтянутого кожей. Коробка передач предусматривала три передачи переднего и одну передачу заднего хода. Применялась карданная передача. Как и у большинства автомобилей того времени было две тормозных системы, но действовавшие только на задние колеса: от педали – на трансмиссионный тормоз и от рычага – на тормозные механизмы задних колес. Колесная база – 3160 мм, колея – 1360 мм. Размер колес: передних – 870х90, задних – 880х120 мм, позднее ставили одинаковые колеса – 880 на 120 мм.

Затем была разработана новая серия *K 12/15* с рабочим объемом двигателя 2,2 литра. Цилиндры были отлиты в один блок и имели Г-образные головки. В двигателе использовался карбюратор собственной конструкции.

Колесная база – 2655 мм, колея – 1250 мм, размер колес – 810х90 мм. Модели серий С и К постоянно модернизировали и выпускали с тридцатью разными кузовами. В конце 1910 была приобретена фабрика *Фрезе,* которая стала кузовным филиалом РБВЗ в Петербурге. С 1912 значительная часть автомобилей РБВЗ поступала в армию.

К 1910 году максимальная мощность автомобилей серии К увеличили до 20 л.с. (К12/20). В 1913 мощность увеличилась до 24 л.с. (К12/24). В это же время появились новые модели *Руссо-Балт Е24/35 и Д40/60.*
В 1912 появилась модификация С24/35 12-й серии с двигателем размером 105х130 мм и частотой вращения 1200 об/мин, степень сжатия была повышена с 3,5 до 4. Было построено не менее 60 таких автомобилей. Следующей была модель С24/40 13-й серии с двигателем того же размера, но при 1500 об/мин он развивал мощность 40 л. с. Здесь была применена четырехступенчатая коробка передач.

Самой распространенной моделью стала С24. С 1909 по 1917 было выпущено 347 экземпляров. Моделей К12 было выпущено 141 экземпляр, Е15 – 71 экземпляр, Д24 – 18. Русско-Балтийский завод выпускал и грузовики, а также автобусы, пожарные, почтовые автомобили, вездеходы для армии, спортивные автомобили (максимальная скорость – 130 км/ч). Пятитонных грузовиков Т40 было произведено 20 штук, двухтонных М24 – 19, легких грузовиков Д24 – 9 штук.

РБЗВ стал первым российским заводом, на котором выпуск автомобилей был серийным. Автомобили выпускались сериями от 3 до 70 машин в каждой серии. Продукция завода отличалась высоким качеством, надежностью.

Точность обработки деталей была доведена до сотых долей миллиметра. За весь период существования автомобильного отделения с 1908 по 1919 завод производил капитальный ремонт своих автомобилей.

В августе 1909 года Руссо-Балт принял участие в состязаниях автомобилей в пробеге Петербург-Рига-Петербург (1177 км) и получил золотую медаль.

В 1910–1914 годах модели Руссо-Балт участвовали в 16 соревнованиях.

В 1911 году Руссо-Балт C24/30 стартовал в пробеге Петербург-Монако. В соревновании участвовало 87 машин. Руссо-Балт C24/30 (1909 года выпуска) успешно финишировал первым.

Автомобили Русско-Балтийского вагонного завода участвовали в пяти выставках, в том числе и в двух международных автомобильных салонах, и получили пять золотых медалей.

Развитие завода шло успешно и планомерно, выпуск автомобилей увеличивался, появлялись новые модели. За период с 1908 по 1919 год было выпущено 625 машин разного назначения. Первая мировая война сломала планы развития. Завод эвакуировали: автомобильный отдел перевели в Москву и Петроград, а вагонное отделение – в Тверь. В 1917 году РБВЗ в Петербурге выпустил 42 автомобиля модели С24/40, в 1923–1926 заводом Второй БТАЗ в Москве было изготовлено 22 автомобиля той же модели.

**Автомобили компании Руссо-Балт**

|  |  |
| --- | --- |
| 1909 | Руссо-Балт С 24/30 |
| 1909 | Руссо-Балт К 12/16 |
| 1910 | Руссо-Балт С 24/30 «Гран Туризмо» |
| 1911 | Руссо-Балт К 12/20 |
| 1911 | Руссо-Балт С 24/55 «Монте-Карло» |
| 1913 | Руссо-Балт К 12/24 |
| 1913 | Руссо-Балт К 12/30 |
| 1913 | Руссо-Балт С 24/58 «Огурец» |
| 1914 | Руссо-Балт С 24/40 |
| 1914 | Руссо-Балт С 24/40 «Кегресс» |

**26 мая 1909** года появился первый **Руссо-Балт модели С24/30** с открытым двухместным кузовом спортивного типа. Цифры 24/30 означали: 24 – расчетная мощность двигателя в лошадиных силах, а 30 – максимальная мощность. Эти обозначения использовали для последующих моделей ***Руссо-Балт***. Главным конструктором автомобильного отделения предприятия был ***Жюльен Поттера*** – швейцарец, работавший ранее на бельгийской фирме *«Фондю»*.

В 1909 были изготовлены два легковых автомобиля **модели С24/30** первой серии: один – с кузовом дубль-фаэтон, другой – с закрытым кузовом. Двигатель четырехцилиндровый с размером цилиндра 105 на 130 мм. Цилиндры отлиты в два блока и имели Т-образные головки. Карбюратор системы Поттера, магнето Бош.

Топливо подавалось давлением отработавших газов. Сцепление имело поверхности трения в виде обратного конуса, обтянутого кожей. Коробка передач предусматривала три передачи переднего и одну передачу заднего хода. Применялась карданная передача. Как и у большинства автомобилей того времени было две тормозных системы, но действовавшие только на задние колеса: от педали – на трансмиссионный тормоз и от рычага – на тормозные механизмы задних колес. Колесная база – 3160 мм, колея – 1360 мм. Размер колес: передних – 870х90, задних – 880х120 мм, позднее (начиная с 1911 года) ставили одинаковые колеса – 880 на 120 мм.

В различных сериях этих автомобилей производились незначительные модернизации. Первым серийным **Руссо-балтом** стала **модель С24/30 третьей серии**. Автомобили С24/30 выпускались с различными кузовами: *Дубль-Фаэтон, Торпедо, Ландоле* (Известно 2 варианта автомобиля С24–30 с кузовом Ландоле).

С 1910 по 1912 год выпускались автомобили **С24/30** с кузовом *Лимузин*.

В 1911 году на шасси **С24/30** была создана **передвижная ремонтная мастерская** (летучка) – это был первый подобный автомобиль в России.

В 1912 году военное ведомство заказало **Русско-Балтийскому вагонному заводу** партию легковых автомобилей для штабной службы. Это были первые армейские машины отечественного производства. Партия состояла из автомобилей **модели С24/30 седьмой серии**, укомплектованных прожекторами, выдвижными столиками для карт, ящиками для документов и плетеной корзиной на левой подножке для офицерских шашек.

**Технические характеристики**

|  |  |
| --- | --- |
| Двигатель: | рядный, четырехтактныий, карбюраторный, бензиновый |
| Число цилиндров: | 4 |
| Рабочий объем: | 4501 см3 |
| Мощность: | 30 л.с. при 1200 об./мин |
| Коробка передач: | механическая трехступенчатая |
| Кузов: | двухместный открытый; дубль-фаэтон, Торпедо, ландо, лимузин |
| Длина: | 4250 мм |
| Ширина: | 1600 мм |
| Высота: | 2250 мм |
| База: | 3160 мм |
| Колея: | 1360 мм |
| Максимальная скорость: | 70 км/ч |

«Гран-Туризмо» – это уникальный экземпляр «Руссо-Балта» модели «С24–30» (шасси №14 третьей серии, выпущенное весной 1910 года) принадлежавший редактору журнала «Автомобиль» Андрею Платоновичу Нагелю. За четыре года машина под его управлением прошла около 80 тысяч верст без поломок.

Нагель участвовал на этом автомобиле в подъеме на Везувий, пробегах по центральной части России, Европе, Северной Африке, а также в трех ралли.

В 1910 году на ралли *Санкт-Петербург-Киев-Москва-Санкт-Петербург* и в 1911 на ралли *Санкт-Петербург-Москва-Севастополь* А.П. Нагель получил золотые медали.

Весной 1912 года на автомобиль установлен выполненный по эскизам владельца специальный кузов для дальнего туризма. Его оборудование включало два бензобака на 250 литров, электрические сигнал и две фары (две были ацетиленовые), ящики для запасных частей и багажа, грязезащитные диски колес. Расход топлива составлял 13–16 л 100 км.

**Руссо-Балт К 12/20** Модернизированная версия модели ***К 12/16*** отличалась форсированным двигателем и увеличенными размерами.

Так как машины **К 12/20** являлись довольно легкими (около 1200 кг), то задние рессоры у них были не полуэллиптическими, а 3/4-эллиптическими. На ранних версиях машин колесная база составляла 2655 мм, в более поздних версиях была увеличена до 2855 мм.

Автомобиль выпускался с вариантами кузова *лимузин, ландоле, дубль-фаэтон*.

**Модель К-12** была самой дешевой среди автомобилей **РБВЗ**, и именно ее чаще всего приобретали в личное пользование. Известно, что владельцами таких машин с кузовами *ландоле* стали известный поэт, великий князь Константин Константинович, отставной премьер-министр граф Сергей Витте, князь Борис Голицын, промышленник Эдуард Нобель.