

Автомобільний світ: історія і сучасність



*Хлопець, який винайшов перше колесо, був ідіотом,
але хлопець, який винайшов інші три, був генієм.*

Сід Сизар

американський комедійний актор і сценарист

- Скажіть, для чого наші предки встали на ноги?
- Щоб звільнити руки.
- Навіщо?
- Я думаю, для того, щоб побудувати автомобіль. Як тільки вони зробили два перші кроки по землі, вони зрозуміли, що пішки далеко не втечеш.
- І з чого вони почали?
- По-перше придумали колесо. На це пішло всього кілька тисячоліть. Минуло ще кілька століть, і вони поставили на колеса двигун. От і все.
- Як просто! І, по суті, нічого не змінюється: автомобіль і зараз - колеса плюс двигун.

Зараз вже багато людей не уявляє свого життя без автомобіля. Проте так було не завжди. Історія виникнення автомобіля - це тернистий шлях багатьох винахідників. З тих якнайдавніших часів, коли було придумано колесо, люди мріяли про швидку їзду. Пошуки були довгими. Результат їх чудовий: нині мало місць на земній кулі, де б не з'являвся автомобіль. Наш «друг» автомобіль не тільки їздить по шосе, він навчився долати глибокі сніги і бездоріжжя, плавати і навіть літати.

Само по собі слово «автомобіль» представляє собою з'єднання грецького слова «аутос» («сам») і латинського слова «мобіліс» («рухливий»). Тобто автомобіль можна перевести як «самохідний». Історія цього, такого звичного нам транспорту становить всього лише кілька століть, але вона дійсно представляє інтерес.

Як же відбувся автомобіль? Ми зібрали для вас цікаві факти з історії виникнення автомобіля та його еволюції і хочемо про них розповісти вам.



Отже, усе почалося з колеса.

З появою перших цивілізацій у людей відразу ж виникла потреба у швидшому і комфортнішому переміщенні по землі.

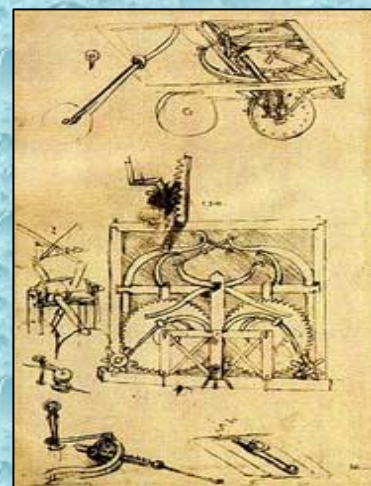
Першим винаходом у сфері автомобілебудування, поза сумнівом, являється колесо. Ніхто не знає, коли воно з'явилося. Більшість учених припускають, що колесо (чи круг) уперше застосували близько 3500 р. до н. е. в Месопотамії або в Центральній, або Східній Європі. Перший датований документ про використання колеса для перевезення - месопотамська мозаїка (3200 р. до н. е.). На ній зображений віз на цілісних колесах, сполучених металевими скобами.



*Месопотамська мозаїка
(3200 р. до н. е.)*



Перші відомі креслення автомобіля належать Леонардо да Вінчі, проте ані діючого екземпляра, ані відомостей про його існування до наших днів не дійшло. У 2004 році експерти Музею історії науки з Флоренції змогли відновити по



кресленнях цей автомобіль, довівши правильність ідеї Леонардо.

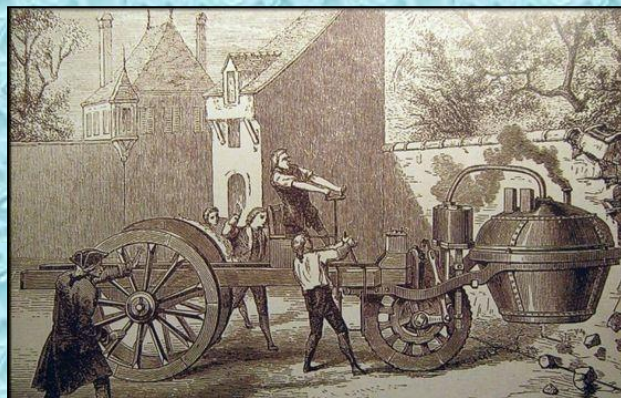


Прообразом першого автомобіля стала самохідна іграшка для китайського імператора, створена членом єзуїтської громади в Китаї Фердинандом Вербістом близько 1672 року. Ця машина не призначалася для людини, її довжина становила всього 65 сантиметрів.

Дуже важливу роль в розвитку автомобілебудування зіграв винахід парового двигуна. Винайшли його близько 300 років тому, і дія

ґрунтувалася на «зовнішньому» згоранні. Птоза двигуном згорало вугілля або дерево, і при цьому закипала вода, утворюючи пару. Оскільки пара може зайняти об'єм у 2000 разів більший, ніж вода, то його силу можна використати для штовхання поршнів. Таким чином, ідея створення прототипу автомобіля витала в повітрі ще з середніх віків.

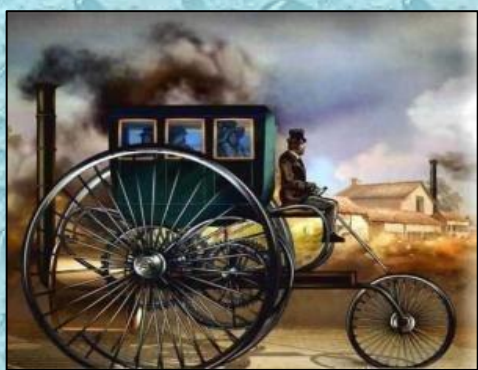
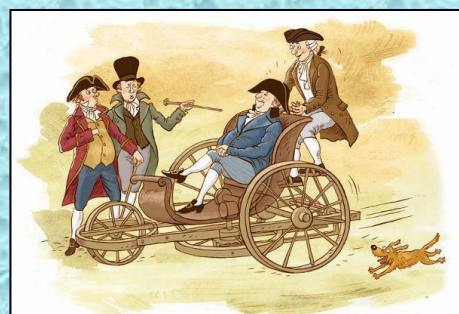
У 1769 р. французький військовий інженер Ніколя Жозеф Кюньо створив паровий візок, який був спроможний перевозити вантаж понад 3,5 т. Це був перший неповороткий, величезний паровий автомобіль з важким керуванням. Кермом візка доводилось повертати не лише переднє колесо, а й важкий паровий котел, що був з'єднаний з ним.



Потужність двигуна складала 2 кінських сили. Диво-машина рухалася зі швидкістю 5 км/год., тобто зі швидкістю пішохода. Щоб забезпечити машині рух, необхідно було наповнити котел водою і розпалити під ним багаття, так як власної топки в ній не було, проте води і пари в ній вистачало всього на дванадцять хвилин руху. А головною проблемою автомобіля було відсутність гальм.



У 1791 році російський винахідник Іван Кулібін побудував візок-самокатку, що приводиться в рух попередньо розкоченим маховим колесом. Цей автомобіль мав гальмо, коробку швидкостей, підшипники кочення.



Відома також модель парової карети, яку було побудовано в 1784 році Вільямом Мердоком. А трохи пізніше, в 1801 році, з'явилася повнорозмірна вісьмимісна машина (перший автобус) Річарда Тревитіка, якою винахідник, як зазначають джерела, їздив англійським

графством Кембріджшир. Пихкаючи і гуркочучи, «дракон Тревитика», як охрестили цю машину, повільно рухався вперед.

Подібні транспортні засоби якийсь час були в моді, і протягом наступних років послідовно вдосконалювалися. Зокрема, були розроблені такі нововведення як багатоступенева трансмісія, ручне гальмо і більш зручне рульове управління. Отримавши широке поширення, машини з паровим двигуном використовувалися для перевезення людей. Керуюча нею людина називалася водієм, того ж, хто розпалював паровий казан, називали шофером.

Деякі з англійських самохідних конструкцій на парових двигунах навіть мали комерційний успіх, але потім громадськість стала обурюватися - ці машини їздили занадто швидко і нерідко збивали людей. В результаті в Англії в 1865 році був прийнятий **Locomotive Act** - дивний закон,

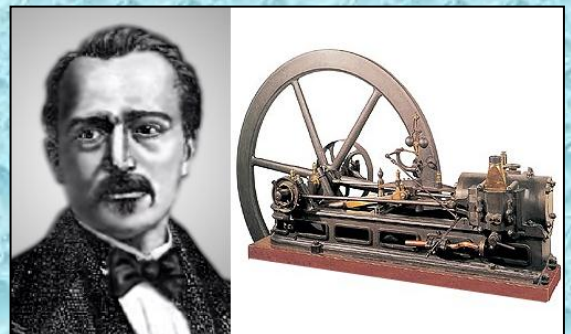


який наказував кожному власнику парової машини наймати спеціальну людину, яка буде бігти перед машиною з червоним прапорцем і дути в сигнальну дудку. Ніхто, звичайно, не бажав кататися зі швидкістю пішохода під постійний звук дудки. Locomotive Act на десятиліття

призупинив розвиток автомобілів в Англії. Скасували цей закон тільки в 1896 році.

Поступово нові машини стали витіснити громіздкі авто з паровими двигунами. Якими ж були перші автомобілі з двигуном внутрішнього згорання?

Винахідником двигуна внутрішнього згорання вважається Е. Ленуар, який у 1860-му році вперше створив двигун, в якому паливо спалювалося усередині циліндра двигуна. Цей винахід зіграв найважливішу роль в автомобілебудуванні.



В цілому є відомості про чотириста з гаком конструкцій, які теоретично можуть претендувати на звання першого автомобіля. Для вирішення цього спірного питання фахівцями було сформульовано чотири необхідних критеріїв. Перший критерій - розробка конструкції, другий -

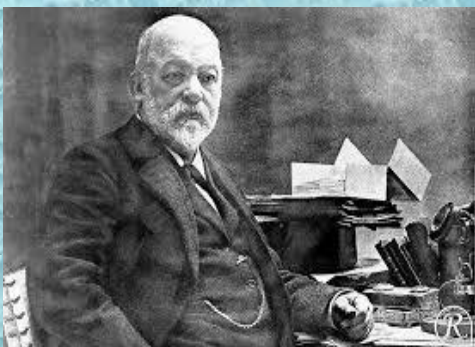
оформлення патенту або іншого документа, що закріплює право на винахід. Третій критерій - існування реальної працездатної моделі і проведення її випробувань на публіці. І нарешті останній критерій - організація більш-менш масового виробництва.



І виходить, що першим всі критерії виконав німецький інженер Карл Бенц. Свою кар'єру він почав у велосипедній майстерні, яку відкрив разом з Августом Ріттером. У 1883 році на основі цієї майстерні він створив фірму Benz & Company Rheinische Gasmotoren-Fabrik, де і побудував перший автомобіль (з двотактним двигуном внутрішнього згоряння), патент на який отримав 29 січня 1886 року.

Власники ідеального за своїми формами і оснащенням Mercedes-Benz можуть бути неабияк здивовані, якщо їм запропонувати, натомість їх бездоганної за зовнішнім виглядом машини, велосипед з двигуном внутрішнього згоряння. Але саме цей пристрій разом Карлом Бенцем стояв біля витоків не тільки автомобілебудування, але і марки Mercedes-Benz.

Ще в 1885 році Карл показував жителям Мангейма свій триколісний самохідний екіпаж. Втім, ця демонстрація обернулася провалом. Шум двигуна автомобіля Бенца, коли той їхав по місту, сильно налякав коня м'ясника. Він пострибав щодуху, перекинувши віз з товарами. Карл змушений був придбати зіпсований товар, а автомобіль поставив на місце і продовжив працювати над ним. На рубежі століть його чотириколісний винахід, що отримав назву Motorwagen, користувався великою популярністю і продавався із надзвичайним успіхом.

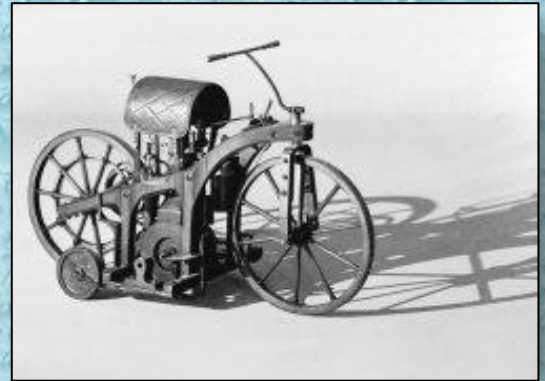


Діяльність Бенца збіглася з кар'єрою інженера і винахідника Готтліба Даймлера і за часовими параметрами і географічно. Даймлер жив і працював у Німеччині. З 1872 року предметом його досліджень був двигун внутрішнього згоряння. Ще в юності Даймлер познайомився з Вільгельмом Майбахом. Згодом цей

тандем стане відомим на всю Німеччину, а Майбах перетвориться в основного однодумця і друга Даймлера.

Разом вони займалися дослідженнями, в результаті яких визначили, що паливом для їх двигуна повинен стати продукт переробки нафти. Сталося це в 1882 році. В ті часи вже існували такі продукти, як гас, мастило і бензин. Однак їх використовували зовсім для інших цілей - чистка одягу, освітлення та інше. Так як бензин запалювався найпростіше, цей продукт і було обрано в якості палива для отримання енергії в двигуні.

У 1885 році, коли двигун внутрішнього згорання був повністю сконструйований Даймлер і Майбах встановили його на велосипед з дерев'яною рамою і ремінною передачею. Так з'явився перший мотоцикл - Reitwagen. Незважаючи на свою недосконалість, винахід розвивав швидкість 12 км/год.



У 1890 році на світ з'явилася компанія Daimler Motoren Gesellschaft (DMG), яка під керівництвом Даймлера зайнялася масовим виробництвом. Приблизно в цей же час було створено автомобіль, який був здатний розвивати швидкість 80 км/год. Усередині нього функціонував двигун потужністю 24 к. с., в якому було чотири циліндри. Недоліком цього транспортного засобу була велика вага і громіздкість, що робило автомобіль погано керованим.



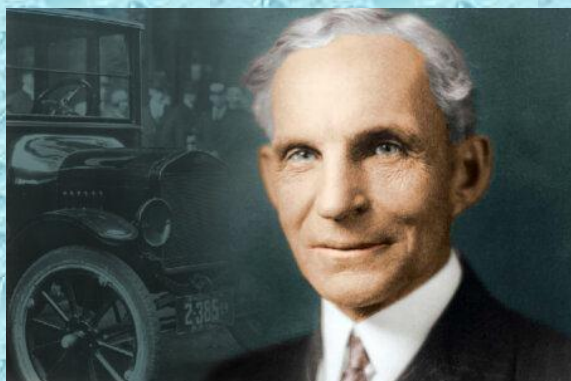
Щоб виправити ці недоліки, Даймлер продовжував дослідження. В результаті в 1890 році на світ з'явився перший автомобіль Мерседес, який отримав ім'я дочки Даймлера. У 1926 році відбулося злиття компаній Бенца і Даймлера, в результаті якого утворився альянс Daimler-

Benz AG, що існує і донині у Франції. При об'єднанні компанія Бенца і Даймлера стала відома як Mercedes-Benz.

Емблемою компанії було обрано зірку з трьома променями, укладена в коло. Вона означала, що компанія виготовляє двигуни для трьох стихій: для землі, води і для неба.



Починаючи з часів Олександра Дюма, жіноче ім'я Мерседес уособлює найкращі жіночі якості, але в розумінні Mercedes-Benz набуло зовсім інший контекст. Сучасна машина цієї марки є символом стрімкості, потужності, відрізняється умінням долати будь-які відстані і перешкоди.



«Колір авто може бути будь-яким, за умови, що він чорний»

Цей знаменитий вислів належить мільярдерові, філантропу, геніальному керівникові і винахіднику, який більше 100 років тому «придумав» автопромисловість. Один з піонерів в області автомобілів, Генрі Форд прожив яскраве життя і помер у віці 83 років, залишивши після себе спадщину у вигляді компанії Ford Motor Company. Його суперечлива біографія з невід'ємним елементом таємниці досі поповнюється чутками і домислами, а автомобілі марки Ford в цей час колесять дорогами планети.

Ще будучи підлітком, Генрі Форд проявив неабиякий інтерес до техніки. Тому у віці 16 років втік до Детройту, де влаштувався працювати в «Електричну компанію Едісона». На цьому підприємстві Форд пройшов шлях від рядового інженера-механіка до головного інженера. Однак його стихією були автомобілі, тож у 1893 році талановитий Генрі зібрав свою власну машину.

У 1899-1902 роках Форд був одним з власників «Детройтської автомобільної компанії». А у 1903 році він створює власну фірму Ford Motor Company, яка налагодила виробництво автомобіля Ford A. Та найбільший успіх Форду принесла легендарна модель Ford T, що з'явилася на світ 1908 році.

Цей автомобіль був першим у світі, який випускався мільйонними серіями. У підсумку, на думку багатьох істориків, Генрі Форд «посадив Америку на колеса», зробивши нову легкову машину доступною для людини середнього класу.

«Я маю намір будувати автомобілі для широкого вжитку. Вони будуть досить



великі, щоб в них містилися сім'ї, але і досить малі, щоб одна людина могла керувати таким. Мій автомобіль буде зроблений з найкращого матеріалу, побудований першокласними робітниками і сконструйований за найпростішими методами, які тільки можливі в сучасній техніці. Незважаючи на це, ціна буде така низька, що кожна людина, яка отримує пристойний заробіток, зможе придбати собі автомобіль, щоб насолоджуватися зі своєю сім'єю відпочинком на вільному, чистому повітрі», - сказав Форд в 1909 році.

Його головне дітище - модель Ford-T була названа «автомобілем століття», а сам Генрі Форд - кращим бізнесменом ХХ століття. Його мрія про те, що коли-небудь автомобіль стане невід'ємною частиною життя, збулася.



У 1860-х роках Арман Пежо долучився до роботи в сімейній компанії "Пежо", де займався випуском велосипедів. У 1889 році він вже представив триколісний автомобіль на паровій тязі, а вже у 1892 році налагодив випуск машин, оснащених бензиновими моторами Daimler.

Через два роки піонер французького автомобілебудування почав виробляти авто з уже своїми моторами на власному підприємстві. До 1903 компанія «Пежо» випускала 50% автомобілів у Франції, а сьогодні займає в Європі другу позицію по випуску машин після концерну Volkswagen.

За час існування конкурсу Європейський Автомобіль Року автомобілі Пежо п'ять разів ставали золотими призерами. Відзначені найвищою нагородою були моделі: в 1969 - Peugeot 504, в 1988 - Peugeot 405, в 2002 - Peugeot 307, в 2014 - Peugeot 308, в 2017 - Peugeot 3008.



На сьогодні автомобілі концерну Peugeot продаються в 150 країнах світу. У кожній точці світу ви їх обов'язково впізнаєте за його «левою» емблемою. Перший раз фігурка лева Еміль в Пежо була зареєстровано 20 листопада 1850 р.

Жюль і Еміль Пежо - засновники компанії Peugeot Frères, запропонували ювеліру і граверу Жульєну Белезеру створити логотип, який би відрізняв продукцію Peugeot від конкурентів. За своїм характером зображення лева найкращим чином підходило до властивостей ріжучих інструментів Peugeot.

Протягом багатьох років зображення лева змінювалося: від величного образу тварини, що прогулюється по стрілі, до зображення голови, оберненою в ліву сторону. Найчастіше використовувався лев, що рухається по стрілі, повернений в ліву сторону.



У 1882 році леву змінили зачіску, а сам лев наростив м'язи. Через деякий час цар звірів став єдиним зареєстрованим символом Peugeot. За весь час зображення лева на емблемі змінювалося кілька разів. Наступним поколінням емблеми стало зображення царя звірів в контурі. Пізніше лев був розміщений на чорній підкладці. На сьогоднішній день емблема Льва стало міжнародним атрибутом фірми, а зображення царя звірів стало невід'ємним логотипом концерну Peugeot.

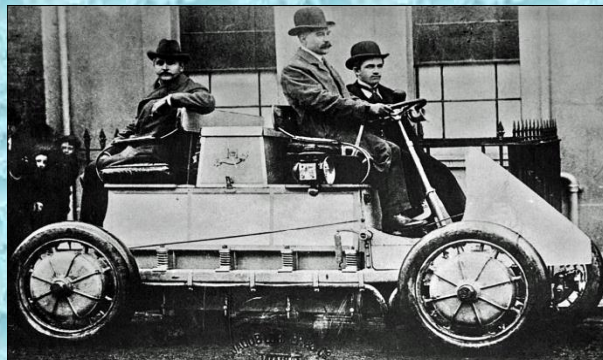


«Все почалося з того, що я озирнувся навкруги і, не побачивши автомобіля своєї мрії, вирішив сконструювати його сам ...»

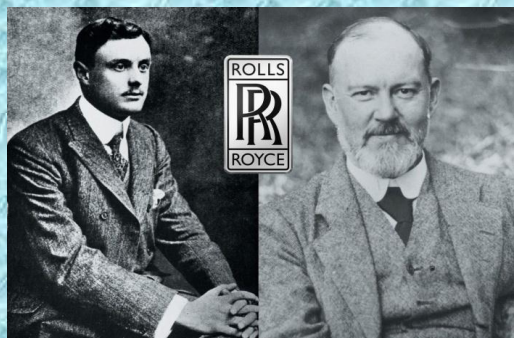
Фердинанда Порше не даремно називають одним з найталановитіших конструкторів за всю історію автомобілебудування. Саме він є творцем «Жука» - наймасовішою моделлю за всю історію автомобілебудування. Кажуть, якби Порше створив тільки «Жука», він все одно став би відомий як геній машинобудування.

Але «Жуком» його досягнення не обмежуються. У 1898 році Порше задався революційною ідеєю - побудувати автомобіль на електричній тязі, яку він зовсім скоро втілює - машина, яка була оснащена ємнісними свинцевими акумуляторами, могла розігнатися до значних на той час 40 км/год, при цьому на одній зарядці була здатна проїхати близько години.

Дебют автомобіля в 1900 році викликав справжній фурор, в результаті чого Фердинанд отримав посаду головного конструктора в компанії Hofwagenfabrik Ludwig Lohner & Co і можливість доопрацювати свій винахід. У 1901 році він представив машину з гібридною силовою установкою, що складається з ДВЗ, батарей і електродвигуна. У 1931 році Порше відкриває конструкторське бюро Porsche, яке сьогодні ми знаємо як виробника культових спортивних авто.



Крім того, не можна не згадати той факт, що знаменитий "Жук" - це дітище Порше, створене ним на особисте замовлення Гітлера. «Народний автомобіль», як його називали, широко пропагувався нацистським урядом Німеччини, автомобіль став на конвеєр (він випускався навіть під час війни).



Про цих людей не можна говорити окремо, адже їх об'єднувало дещо більше, ніж родинні зв'язки. Історія компанії Rolls-Royce розпочинається 1 травня 1904 року, після того як у фешенебельному ресторані м. Манчестера «Мідленд-Готелю», відбулася зустріч двох джентльменів. Один чоловік мав гроші і хотів швидкісне авто, а інший грошей не мав, але знав, як це авто сконструювати. Британський аристократ, спортсмен та спадкоємець багатомільйонного статку Чарльз Роллс шукав авто, на якому б він зміг подорожувати континентом. А зустрівся він з підприємцем, сином мірошника, інженером, Генрі Ройсом. У результаті ця зустріч закінчилася «бізнес-союзом» - вже наприкінці 1904 року вони виробили перше дослідне авто під маркою Rolls-Royce, в 1906 році почали повномасштабне виробництво автомобілів.



У новоствореній компанії Ройс відповідав

за інженерну частину, Роллс - за фінанси та продажі. Починаючи з 1907 року, їхні автомобілі почали брати участь у перегонах і регулярно завойовувати перші місця.

Зараз творіння Чарльза Роллса і Генрі Ройса користуються особливою популярністю у сильних світу цього. Це улюблена автомобільна марка британської королівської родини, а середня вартість Rolls-Royce складає сотні тисяч доларів. Що ж, за надійність та комфорт, перевірені сотнею років, доведеться добряче заплатити! Адже Rolls-Royce став символом достатку, успіху, надійності, витривалості і ще десятків та сотень епітетів, які не втомлюються надавати вдячні користувачі своїм «залізним коням».

* * *

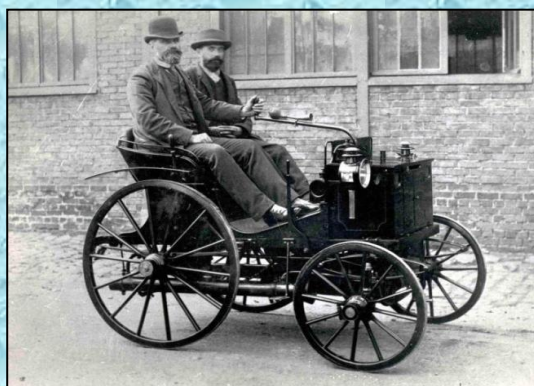
Трохи про історію автомобілів в Україні

Історія українського автопрому вельми цікава. Восени 1891 року на Єкатерининську площу в Одесі виїхав невеликий відкритий екіпаж. Єдине, що вирізняло його на фоні інших - це відсутність запряжених коней. Машина проїхала площею кілька кіл, а потім зникла за рогом. Такою була перша поява автомобіля в «перлині біля моря». Вона ж була першою і в Україні, і навіть в усій Російській імперії.

У диво-машині, яка з'явилася на Єкатерининській площі, сиділо двоє: шофер і сам власник автомобіля. Ним був редактор газети «Одеський листок» Василь Васильович Навроцький - людина, яка жваво цікавилася технічними новинками. Якось у Франції він побачив автомобіль і відірвати погляд від нього

вже не зміг: купив машину і привіз додому, в Одесу.

Точилися дискусії з приводу того, якої ж марки був автомобіль. Довгий час вважалося, що це був Benz. Але в 1981 році з'явилася стаття одесита І. Батищева. Він стверджував, що в підшивках «Одеського листка» знайшов інформацію про те, що машина називалася Panhard-Levassor (Панар-Левассор). За доказ слугувало фото



з цієї газети за 1906 рік. На користь і однієї, й іншої версії свідчать чимало фактів, однак і до сьогодні достеменно не відомо, що саме за автомобіль бачили того дня одесити. Безперечним є лише той факт, що саме він і був першим автомобілем в Україні.

Тісніше в Києві з'явилися декілька приватних автомобілів іноземного виробництва. 30 червня 1897 року, газета «Киевлянин» вмістила коротку замітку під заголовком «Саморушний екіпаж». Ось повний текст (мовою оригіналу):

«Третього дня большую сенсацию произвело на Подоле появление изящного экипажа, бойко катившего по улицам без лошадей. Экипаж приводился в движение скрытым в нем керосиновым двигателем. В этом оригинальном экипаже катались три пассажира. Это первый в Киеве самодвижущийся экипаж».



За кермом «Берліє» Іван Подборський. Київ, 1912 рік

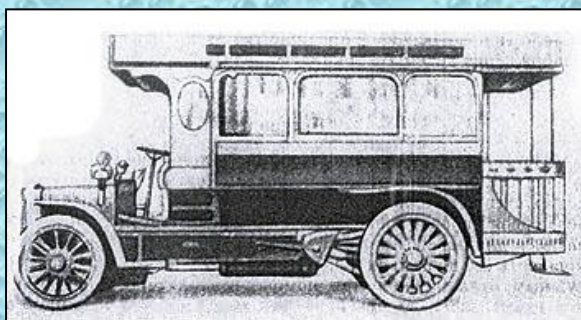
Іван Подборський — один з перших київських автомобілістів, дворянин, вихованець Університету св. Володимира. Подборський, палко закоханий у спорт, був душею багатьох цікавих спортивних заходів у Києві: веслування й вітрильники в яхт-клубі на Дніпрі, легка атлетика та автомобільна справа. Він викладав в Олександрівському ремісничому училищі та у Першій школі шоферів В. В. Термінова, що містилася на Жиланській, 34. Предмет викладання так і називався — автомобілізм. Адже з самого початку автомобільної справи водії (по-тодішньому — шофери) були професіональні і аматори. Перші возили когось або щось, заробляючи на життя, другі возили себе, родину і своїх друзів, насолоджуючись технічними можливостями своїх авто та власною вправністю, змагаючись спортивно, тобто чесно. То були справжні панове, джентльмени, глибоко порядні особистості. Негідна поведінка виключалася як несумісна з поняттями честі й моралі. Хизуватись дорогим авто вважалося неприпустимою невихованістю, поважне товариство так само не сприймало пихатості — то був не їхній стиль життя.

Вже в 1902 році Київською міською думою була прийнята обов'язкова

постанова про «Порядок пасажирського і вантажного руху по місту Києву на автомобілях». В 1904 році було створено елітний клуб автолюбителів. При вступі до товариства сплачувалося 25 рублів, а членський внесок на рік становив 50 рублів — гроші, як на тоді, досить серйозні.

Зростання промислового виробництва в містах викликало урбанізаційні процеси. Значно збільшувалась чисельність міського населення. Посилилась міграція і відповідно зросли перевезення пасажирів. В 1906 році відкрилось автобусне сполучення на маршруті Київ-Житомир, на якому працювали два автобуси на 12 і 16 пасажирів. В один кінець пасажири діставалися за 5-6 годин, а проїзна плата складала 5 рублів.

На початок 1910 року в Україні вже налічувалось 618 автомобілів, зокрема в губерніях: Київській - 119, Полтавській - 33, Таврійській - 168, Харківській - 61, Херсонській - 145, Чернігівській - 31, Волинській - 28 і Подільській - 33.



Історія створення першого українського автомобіля почалася знову ж в Одесі, а якщо точніше - в майстерні інженера В. Н. Стасюлевича. Саме він у 1909 році, на основі креслення зарубіжної вантажівки, побудував перший автобус на території України.

Наступна глава автомобільної історії була написана вже в УРСР, коли в 1922-му році на засіданні Подільського губернського комітету постановили створити у Вінниці, Проскурові та Кам'янці-Подільському авторемонтні цехи. Сюди зі всієї губернії звозили автохлам, з якого іноді вдавалося змайструвати авто на ходу.



В лідери швидко висунувся завод «Мотор» з Кам'янця-Подільського (на фото колектив заводу «Мотор») — із запчастинами для вантажівок проблем не було, а ось автобусів катастрофічно не вистачало. Тоді інженери підприємства всього за чотири місяці розробили схему і налагодили виробництво автобуса власної

конструкції. Хоча шасі і двигун були запозичені від американської вантажівки «Уайт», але багато вузлів і кузов умільці виготовили самі. Перший 12-місний автобус під назвою «Кам'янецький мотор» був представлений громадськості напередодні листопадових свят 1923 року, а через два місяці була зібрана друга машина. Новинки курсували за маршрутом Кам'янець-Подільський — Проскурів — Вінниця. Швидкість не вражала — 30 км/год, тому до Проскурова автобус йшов чотири години, там робив двогодинну технічну зупинку і відправлявся в 5-годинну подорож до Вінниці.

Харківський автозбірний завод не відставав і в 1931 році випустив вантажівку «Україна-4». Всього було випущено дві такі машини. Але й вони запам'яталися надовго. Справа в тому, що при складанні не врахували той факт, що агрегати були злегка завеликі для розмірів цеху. Ось і довелося виламати стіни, щоб машини змогли виїхати з території заводу. Але великим плюсом залишається для заводу те, що обидві ці машини були зроблені з вітчизняного матеріалу. І було ж чим пишатися - 70 кінських сил, максимальна швидкість досягала 70-ти км/год., а вантажопідйомність в 4 тони.



У тодішній столиці України, місті Харкові, в 1931 році на святковій демонстрації, обидві вантажівки представили народу. У подальшій роботі обидва автомобілі показали себе з найкращого боку.



У автотранспортній промисловості також виділилось і місто Луцьк. Перший свій автомобіль, Луцький автомобільний завод випустив в 1960 році, це був ЛумЗ-827 (на той момент він називався: Луцький механічний завод). Успіх виробництва продовжився модифікацією ЛумЗ-827Б і випускався до 1967 року. Завод випустив ще

7 марок ЛумЗів, які проводилися до 1970-х років включно.

1959 рік - початок легкового автомобілебудування в Україні, коли з'явився перший справді український автомобіль. Це був ЗАЗ-965, більш відомий у народі, як «горбатий запорожець». Прототипом першого українського автомобіля був італійський FIAT 600. Запорізьке дітище отримало вітчизняний двигун з повітряним охолодженням і потужністю 27 кінських сил.



Родоначальник українських автомобілів припав до душі споживачам завдяки простоті і доступності (в перший рік випуску він коштував 1800 рублів, а в завершальний - 2200). «Горбату» прощали дрібні технічні витівки - перегрів двигуна, примхливу «під», недовговічну підвіску. А ще це була перша машина, яку держава масово (і безкоштовно!) видавала інвалідам.

Усього, з 1960 до 1969 року, з конвеєра ЗАЗу зійшло 322106 таких автомобілів. «Горбатий» став справжньою легендою, він і сьогодні має величезну кількість фанатів як в Україні так і за її межами. Створюються автоклуби власників цього справді народного автомобіля і навіть відбуваються перегони на «горбатих запорожцях».

Наступний був ЗАЗ-966. Новому «Запорожцю» швидко придумали прізвисько: «вухатий» - за повітрозабірники, які стирчали. Габарити виросли, але цей український автомобіль не став більш престижним - він як і раніше замикав ієрархічні щаблі радянського легкового типу. Перший «вухатий» вирізнявся економічністю - всього 5,9 л / 100 км.



1988 рік - починається серійне виробництво легкових автомобілів сімейства «Таврія» в Запоріжжі. Передньопривідний ЗАЗ-1102 стояв у черзі на конвеєр цілих дев'ять років. І проблеми були далеко не технічного характеру: в той же час налагодився випуск ВАЗ-2108 на Волзькому автогіганті, і всі грошові ресурси автопрому були спрямовані туди. Але цей український автомобіль все-таки випустили, і його навіть

експортували, в тому числі в Європу. У 1998 році, після створення СП «АвтоЗАЗ-Деу», машина була модернізована за участю корейських фахівців. З метою поліпшення техніко-експлуатаційних показників і усунення виявлених недоліків було внесено близько 300 змін. Модернізації були піддані практично всі вузли та агрегати.



«Таврія» відразу позиціонувалася як виключно економічний автомобіль. У 1989 році Мінавтопром СРСР було випущено рекламний ролик для західного ринку, в якому водій заправляє «Таврію» з своєї запальнички.

Одну з головних проблем «Таврії» - скромну місткість повинна була вирішити ЗАЗ-1103 «Славута». Цікаво, що спочатку ЗАЗ-1103 планувався як седан, але в підсумку споживачі отримали більш практичний автомобіль з кузовом ліфтбек. Це остання машина власної розробки «ЗАЗу», яка пішла з конвеєра в історію. «Славута» була надійною і доступною, а українські автомобілі отримали першу сімейну модель.

«Славута» стала першим і наразі єдиним легковиком, розробленим у незалежній Україні. Це була версія із найпотужнішим у цій моделі інжекторним двигуном обсягом 1,3 л потужністю 66 к.с. Максимальна швидкість авто - 157 км/год. Машину випустили на базі «Таврії». Її пустили у виробництво у 1999 році, коли АвтоЗАЗ співпрацював із корейською компанією "Деу". Всього за одинадцять років серійного виробництва випустили 140614 «Славути».



«Славута» була найдешевшим автомобілем не тільки на ринку України (38 880 грн.), але й найдоступнішим авто в Європі. Тим не менше, попит на неї невпинно падав, а експорт був геть несуттєвим. Ситуацію рятувало лише держзамовлення. «Славути» охоче купувало Міністерство соціального забезпечення в якості автомобіля для інвалідів.

В Україні «Славута» швидко завоювала популярність завдяки універсальному кузову, п'ятидверній конструкції, компактним габаритам, низьким витратам палива, а головне - дуже доступній ціні. На момент своєї появи на ринку «Славута» коштувала близько 15 000 грн.

У 2011 році з конвеєра Запорізького автомобільного заводу зійшла остання ЗАЗ 1103 «Славута».



На зміну застарілому сімейству «Таврія-Славута» з 2011 року на Запорізькому автозаводі почався випуск нового автомобіля - ZAZ Forza. Технічно модель є аналогом китайської Chery A13, але містить більше 50% українського праці та комплектуючих (зварювання, фарбування кузова, збірка автомобіля, вітчизняні салон, вихлопна система, збірка двигуна і т. д.).

Перший електромобіль був виготовлений у Києві в 1935 році автовідділом Головдортрансу. Це був 4-хмісний автомобіль, кузов виготовили з алюмінію, а колеса були підвішені на незалежних пневмобалонах. Сім акумуляторних батарей живили два електромотора потужністю по 3 кВт, кожен з яких приводив в рух по колесу. Автомобіль був лише експериментальною моделлю і не увійшов у серійне виробництво.

Все це, зрозуміло, не зробило Україну автомобільною державою, але цілком характеризує потенціал наших інженерів і техніків.

* * *

Далі цікаві історичні та сучасні факти про автомобілі, які допоможуть по-іншому поглянути на звичний засіб пересування. Сьогодні міські дороги заповнені машинами різних марок, кольорів. Вони комфортні і зручні в управлінні. Машини можна порівнювати за багатьма показниками. Наприклад, визначати краще авто по витраті палива, або найдешевші автомобілі. Але все ж головне, за що цінують коней, в тому числі і сталевих - це швидкість.



Koenigsegg Agera RS - найшвидший автомобіль у світі. В 2017 році шведський гіперкар вдалось розігнати до 447 кілометрів на годину.

З численного списку моделей, створених світовими автовиробниками за всю історію їх існування, можна виділити японську **Toyota Corolla**, як найбільш популярну серед споживачів на всіх континентах. Найбільш продаваний автомобіль світу вперше зійшов з конвеєра в 1966 році і зараз японці продають вже 11 покоління седана.

Ще в 1974 році Toyota Corolla потрапила в Книгу рекордів Гіннеса, ставши найбільш продаваною моделлю в світі. А в 2013 році було зафіксовано кількість проданих машин даної моделі на позначці понад 40 мільйонів одиниць. І через багато років Toyota Corolla залишається популярною моделлю, багато в чому завдяки своєму іміджу економічного і доступного автомобіля.



Найдорожчий автомобіль у світі - новинка Lamborghini Veneno. Позаду пілота і пасажирів - 12-циліндровий двигун-монстр з робочим об'ємом 6,5 літра. У парі з ним працює надшвидка 7-ступінчаста трансмісія з 5 режимами водіння. В результаті автомобіль отримав ураганну динаміку: до сотні - за 2,8 секунди. Коштує \$3,9 мільйона.

Найменша модель машини випущена в 2011 р. у Великобританії і занесена в Книгу рекордів Гіннеса. Це Peel P50 від компанії Peel Engineering. Розміри машини: Довжина - 137, ширина - 99 см. Розгонявся до 64 км / год. Цікаво, що вона не мала задньої передачі - тягати потрібно було руками за собою. Вага 59 кг.



Найдовша машина - це лімузин American Dream. Довжина становить 30,48 метрів! У авто 26 коліс, воно складається навпіл і має дві кабіни управління з обох кінців. Всередині розташовується басейн, ліжко, а на даху - майданчик для вертольота. American Dream було створено спеціально для кінозйомок, і він досі тримає рекорд Гіннеса як найдовший в історії лімузин.



* * *

Безпілотні автомобілі: реальність і фантастика



Автомобілі майбутнього дедалі більше нагадують прибульців з інших планет. Вони вже можуть їздити без допомоги людини і здатні на такі функції, про які ще кілька років ніхто і мріяти не міг.

Автомобільна індустрія з популяризацією електрокарів переживає серйозні зміни. Уже зараз зрозуміло, що через 10-20 років звичні машини стануть зовсім іншими як за функціональністю, так і за необхідністю.

Згадки про літаючі і самокеровані автомобілі з'явилися ще на початку ХХ століття. В них вірили мрійники, про них писали фантасти. Добігає кінця друге десятиліття ХХІ століття, але повноцінно літаючі автомобілі так і не з'явилися. З самокеруванням справи йдуть краще. Провідні компанії активно тестують і вдосконалюють безпілотні автомобілі. За інформацією ЗМІ, США готуються дозволити повністю автоматизоване - без необхідності контролю з боку шофера - водіння від 2019-го року.

Одна з цілком реальних новинок майбутнього - безпілотні самокеровані автомобілі. У минулому році десятки компаній презентували свій концепт самокерованої машини, в тому числі - авто без керма. Відзначимо, що поняття «самокерований» у багатьох випадках

перебільшене, оскільки не всі автомобілі можуть повністю обходитися без водійського контролю. Однак перевага безпілотних автомобілів очевидна - вони дійсно здатні скоротити кількість аварій. За різними оцінками, безпілотні автомобілі стануть нормою до 2022-2025 років.

Над створенням безпілотного автомобіля в даний час працюють багато автовиробників: Audi, BMW, General Motors, Ford, Mercedes-Benz, Nissan, Tesla, Toyota, Volkswagen, Volvo. Їм активно допомагають компанії Apple, Autoliv, Bosch, Continental, Delphi, Google, Mobileye, Vislab і ін.

Другий рік поспіль французький автомобільний бренд Renault проводить конкурс "Life Designed", в якому беруть участь студенти в галузі промислового дизайну.



Левітаційний автомобіль у формі міхура було оголошено переможцем цього конкурсу. Проект створили студенти французького вишу для дизайнерів Central Saint Martins. Конкурс спонукав студентів розглянути майбутнє автономного та модульного дизайну автомобілів для міської інфраструктури, яка швидко і різко змінюється. Дизайн

авто поки виглядає занадто футуристично. Ми ще не встигли повністю звикнути до електротяги, левітація - це явно не завтрашній день. Але рівень студентських робіт французького університету вражає. В Україні дуже не вистачає конкурсів для дизайнерів такого рівня.

Величезний внесок у популяризацію електрокарів зробила Tesla під керівництвом Ілона Маска.

Автомобілями, які працюють від електрики, вже нікого не здивувати. Однак на даний момент їх кількість ще не настільки велика, щоб домінувати над звичайними автомобілями. У багатьох країнах відсутня інфраструктура для електрокарів, через що скорочується кількість бажаючих їх придбати.

Незважаючи на це, продажі електрокарів ростуть. Tesla за 2017 рік збільшила поставки електромобілів на 33%. Також у 2018 році компанією була



презентована електровантажівка. Найбільші автовиробники вже зрозуміли, що майбутнє за електрокарами, тому готові вкладати будь-які гроші, щоб встигнути за Tesla.



Експерти відзначають, що перед масовим переходом на електромобілі людям будуть запропоновані гібриди і машини з водневим двигуном. Як відомо, українська поліція пересувається саме на гібридних автомобілях Toyota Prius. Також для повного переходу на електричні двигуни державам доведеться переглянути енергетичну політику і активніше розвивати відновлювальну енергетику.

Автомобілі поступово втрачають свій статус і стають не більше ніж засобом для пересування. Суспільство і уряди розвинених країн серйозно налаштовані на боротьбу із забрудненням навколишнього середовища. Все це в найближчі 10-20 років приведе до того, що автомобіль перетвориться в елемент інфраструктури. Чи підніметься автомобіль у повітря? Покаже час.

Доля автомобілів багато в чому подібна до людської: одні з'являються і безслідно зникають, інші залишають свій слід в історії, Але є і такі, які ще за життя стають легендами, вони стають родоначальниками династій і часом випускаються під одним і тим самим ім'ям понад півстоліття. Пройшовши довгий історичний шлях, автомобіль отримав суспільне визнання і на цьому його рух не зупиняється!

Використані джерела із фондів НТБ

Аксенов, И. Я. Транспорт: история, современность, перспективы, проблемы [Текст] / И. Я. Аксенов ; АН СССР ; отв. ред. Т. С. Хачатуров. - Москва : Наука, 1985. - 176 с.

Долматовский, Ю. А. Автомобиль за 100 лет [Текст] / Ю. А. Долматовский. - Москва : Знание, 1986. - 240 с. : ил.

Долматовский, Ю. А. Беседы об автомобиле [Текст] / Ю. А. Долматовский. - Москва : Мол. гвардия, 1976. - 208 с.

Крещенецький, В. Л. Тенденції та перспективи літаючих автомобілів [Текст] / В. Л. Крещенецький, В. Й. Зелінський, А. В. Дмитрієва // IV міжнародна науково-практична конференція "Сучасні технології та перспективи розвитку автомобільного транспорту", 24-26 жовтня 2011 року : збірник тез доповідей / МОНМС України, ВНТУ, ЖДТУ. - Вінниця, 2011. - С. 43-44.

Салмин, В. Автомобили в анфас и профиль [Текст] / В. Салмин // Наука и жизнь. - 2012. - №4. - С. 97-103.

Самохин, М. Куда катится автомобиль? [Текст] / В. Самохин // Наука и жизнь. - 2013. - №10. - С. 102-106.

Форд, Г. Моя жизнь, мои достижения [Текст] / Г. Форд ; Предисл. Н. С. Лаврова; Послесл. И. Л. Андреева. - Москва : Финансы и статистика, 1989. - 206 с. - (Как надо работать).

Шугуров, Л. М. Автомобили Страны Советов [Текст] / Л. М. Шугуров, В. П. Ширшов. - Москва : Изд-во ДОСААФ, 1980. - 105 с.

Використані електронні джерела

Історія автомобільного транспорту України [Електронний ресурс] // Україна Інформаційно-довідковий сайт «Україна». - Режим доступу : http://proukraine.net.ua/?page_id=447 (дата звернення: 12.12.19). - Загол. з екрану.

Історія створення першого автомобіля [Електронний ресурс] // Острів знань: вебсайт. - Режим доступу: <https://bit.ly/2YEGPjj> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.

Історія українського автомобіля [Електронний ресурс] // Автопарк: вебсайт. - Режим доступу : <https://bit.ly/2PAУХХi> (дата звернення: 11.12.19). - Загол. з екрану.

Євдокимов, О. Сім легендарних батьків засновників, які змінили автомобільний світ [Електронний ресурс / О. Євдокимов // Українські автомобільні новини: вебсайт. - Режим доступу: <https://bit.ly/35gCvJt> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.

Малаков Дмитро З історії автомобіля на вулицях Києва. До 115-річчя появи в столиці головного засобу пересування [Електронний ресурс] / Д. Малаков // газета «День» Україна Incognita : вебсайт. - Режим доступу : <https://bit.ly/2YENeLn> (дата звернення: 10.12.19). - Загол. з екрану.

Найперші автомобілі в світі [Електронний ресурс] // Best facts: вебсайт. - Режим доступу: <https://bestfacts.com.ua/najtsikavishe/najpershi-avtomobili-v-sviti.html> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.

Пішло, поїхало: хто і коли створив перший автомобіль [Електронний ресурс] // ZNAJ.UA: вебсайт. - Режим доступу: <https://bit.ly/2LNfjLg> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.

Ремовська Олена Автомобілі майбутнього: розумні і без водія [Електронний ресурс] / О. Ремовська // Радіо Свобода : вебсайт. - Режим доступу: <https://www.radiosvoboda.org/a/25017838.html> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.

«Славута» відійшла в історію [Електронний ресурс] // Історична правда : вебсайт. - Режим доступу : <https://www.istpravda.com.ua/short/2011/02/12/24089/> (дата звернення: 17.12.19). - Загол. з екрану.

Суханов Максим З вітерцем! Першому українському авто виповнилося сто років [Електронний ресурс] / М. Суханов // Lenta.UA : вебсайт. - Режим доступу : <https://lenta.ua/ua/z-vitertsem-pershomu-ukrayinskomu-avto-vipovnilosya-sto-rokiv-7929/> (дата звернення: 18.12.19). - Загол. з екрану.

Широкун Константин Украинские автомобили - история выпуска [Електронний ресурс] / К. Широкун // Автоцентр : вебсайт. Режим доступу : <https://www.autocentre.ua/ua/news/sobytie/ukrainskie-avtomobili-istoriya-vypuska-270008.html> (дата звернення: 16.12.19). - Загол. з екрану.

Хто створив перший автомобіль [Електронний ресурс] // DOVIDKA.BIZ.UA: Довідник цікавих фактів та корисних знань : вебсайт. - Електронні текстові дані. - Режим доступу: <https://dovidka.biz.ua/hto-stvoriv-pershiy-avtomobil/> (дата звернення: 04.09.19). - Загол. з екрану.



Матеріал зібрали та впорядкували завідувачка відділу обслуговування навчальною літературою Суровенко Ганна та провідний бібліотекар Васюта Світлана.