

История создания автомобиля.

Презентацию
подготовил: мастер п\о
Поляков Д.Н.

В 1765 г. русский механик Ползунов И. И. построил паровую машину автоматического действия, а в 1769 г. она перебралась на повозку.



Сделал ее французский инженер Никола Кюньо. По размерам и весу она не уступала современным тяжелым грузовым автомобилям.

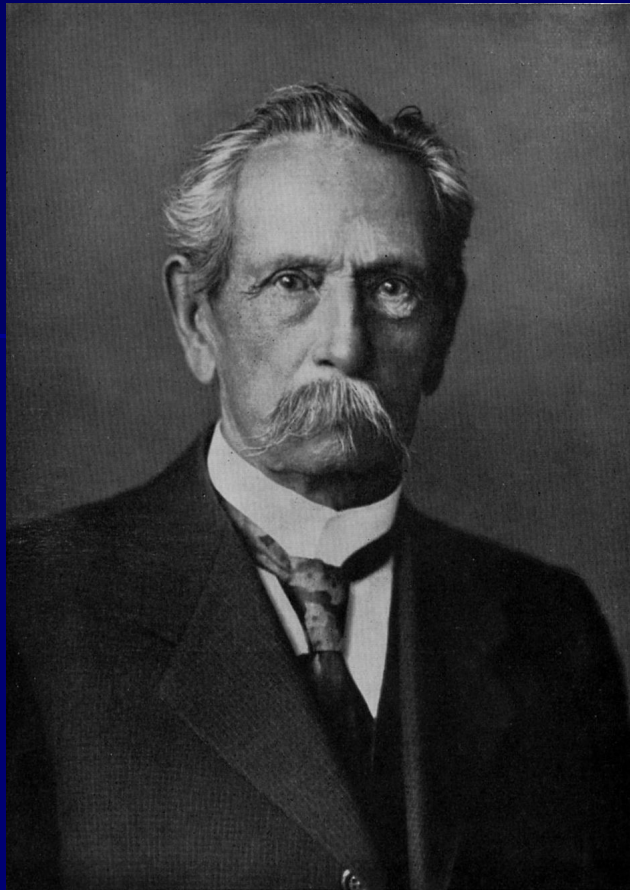


Повозка была грубой формы и предназначалась по замыслу ее создателя для перевозки артиллерии. У нее имелось три колеса, из которых одно впереди, ведущее и одновременно рулевое. Только вода и топливо, необходимые для движения, весили целую тонну.

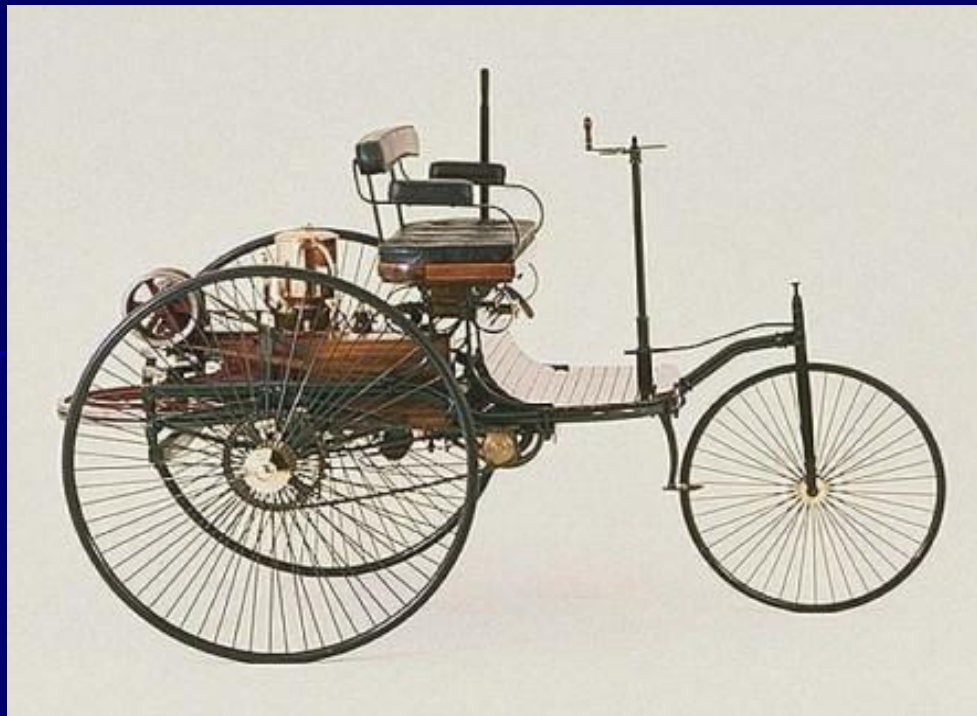
Тяжело нагруженное рулевое колесо было не под силу повернуть одному. С ним с трудом справлялись два человека. Медный котел с топкой висел тяжелой грушей впереди повозки и шипел, как Змей Горыныч, повозка ковыляла со скоростью не более 4 км/час.



1876 год, Николас Аугустин Отто запатентовал двигатель внутреннего сгорания, много толковых людей работали над его совершенствованием.



1885 год. немецкий инженер Карл Бенц получил патент № 37435 на свое творение — первый в мире автомобиль с бензиновым мотором.



В 1885 году Карл продемонстрировал бюргерам Мангейма свой трех колесный самодвижущийся экипаж с бензиновым двигателем.

Однако новинка вызвала не столько интерес, сколько раздражение.

Когда Бенц решил проехать по городу, шум мотора перепугал лошадь мясника. Она понесла, рассыпав по дороге груз. Чтобы замять скандал, Карл купил испорченный товар, поставил автомобиль под навес и принялся его совершенствовать.

Машину "угнали" ранним летним утром 1888 года, когда ее создатель спал.

Старший сын Евгений сел за руль, рядом с ним мать (Берта), сзади — младший брат. Они отправились к родственникам в маленький городок Пфорцхейм.

Впрочем, это был лишь предлог. Приключений и волнений в дороге было предостаточно. В то время бензин можно было купить только в керосиновых лавках, где его продавали как средство для чистки одежды от пятен. Неисправности приходилось устранять подручными средствами — для прочистки засорившегося бензопровода Берта использовала длинную шляпную булавку, а ленту от шляпки — для закрепления деталей системы зажигания.

Каждый раз, спускаясь под гору, мать волновалась за мальчиков — вдруг испортится деревянный тормоз. Приходилось не раз останавливаться и просить деревенских сапожников заново обивать его кожей. Цепи привода задних колес вытянулись и начали соскакивать с зубцов звездочек. Пришлось остановиться еще и у кузницы.

Но за все свои волнения путешественники были вознаграждены с лихвой. Жители Пфорцхейма сбегались толпами, чтобы поглазеть на трехколесную "безлошадную повозку".

О дальнем автопробеге Берты узнала вся Германия, пресса обратила серьезное внимание не только на ее путешествие, но и на автомобиль Карла Бенца. С этого времени и начался его путь к славе и успеху.



Первый автомобиль Бенца, сделанный в 1885 году, представлял собой трехколесный двухместный экипаж на высоких колесах со спицами. На него Бенц поставил свой новый четырехтактный бензиновый мотор с водяным охлаждением мощностью 0,9 л.с.

Цилиндр располагался горизонтально над осью огромных задних колес и приводил их в движение через одну ременную и две цепные передачи. Большой, горизонтально расположенный маховик находился под двигателем. Он соединялся с коленвалом конической передачей и использовался для создания равномерного вращения и для запуска мотора.

Электрическое зажигание питалось от гальванической батареи — это было более совершенное решение, чем калильные трубки Готлиба Даймлера, работавшего параллельно и независимо от Бенца (фирмы объединилась только в 1926 году, образовав компанию «Даймлер-Бенц АГ»).

В отличие от деревянной тележки Даймлера, **автомобиль Бенца имел раму**, спаянную из металлических трубок. Машина развивала смехотворную по нашим меркам скорость — 16 км/ч, но по тем временам это была весьма **прогрессивная конструкция**.

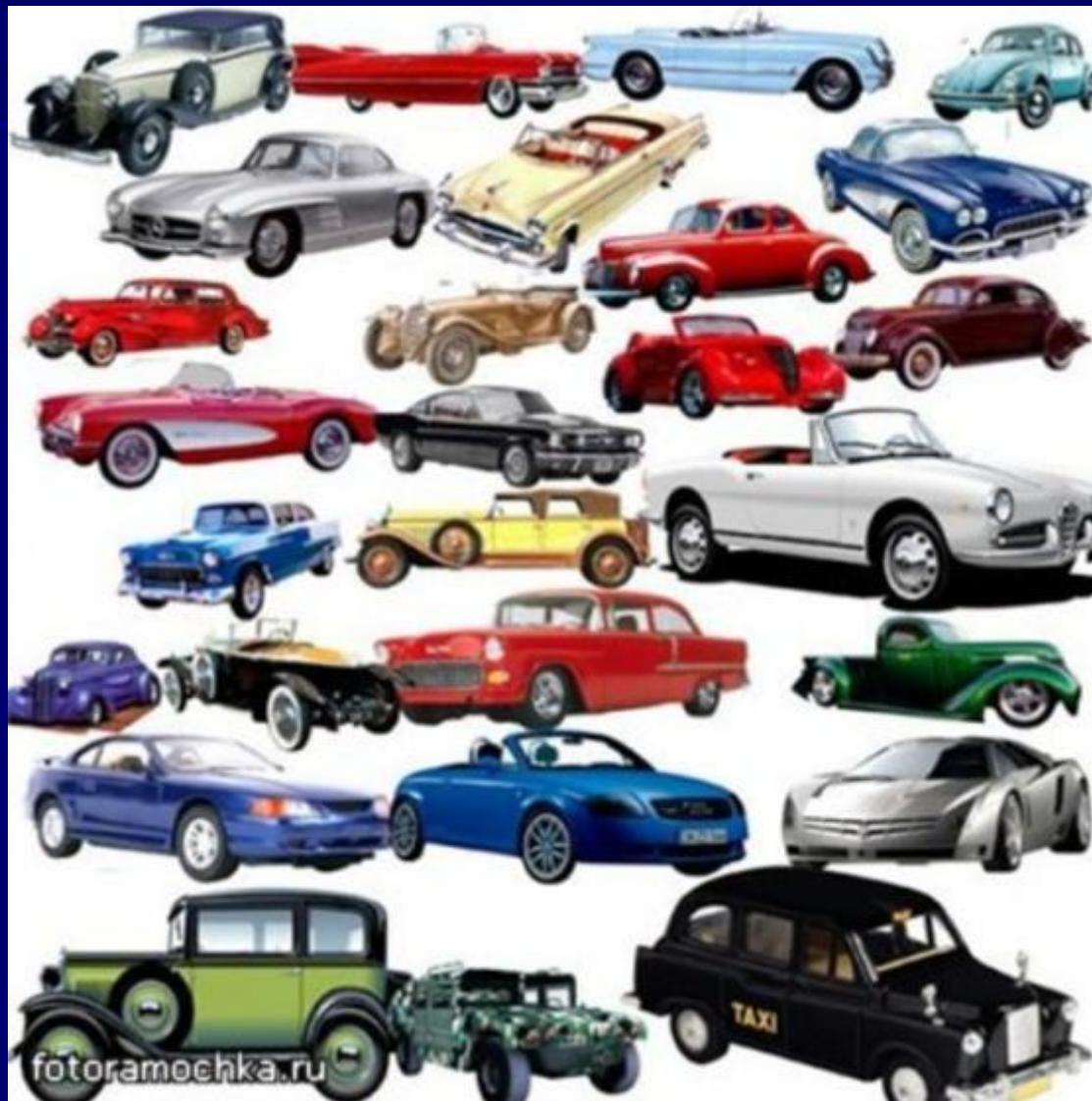
«Народный» автомобиль

В 1908 году Генри Форд воплотил в жизнь свою мечту, выпустив модель «Т» — надежный и недорогой автомобиль, который стал одной из самых массовых и популярных машин своего времени.



В 1913 году Генри Форд начал работу по внедрению и установке в цехах предприятия непрерывной линии по сборке автомобилей модели «Т». Это послужило началом настоящего индустриального переворота. Сборочная линия на первом заводе Форда в Хайдленд Парке в штате Мичиган (США) стала отправной точкой для развития массового производства во всем мире.

Массовое производство автомобилей



Самый дорогой автомобиль в мире



Bugatti Veyron \$1,700,000

5 января на LA Auto Show в Калифорнии был представлен Bugatti Veyron 16.4, самый быстрый, самый мощный и самый дорогой автомобиль в мире.

Техническое чудо под названием Bugatti Veyron 16.4 обладает мощностью в 1000 лошадиных сил и разгоняется до 407 километров в час. А для набора 100 км/ч с места Bugatti Veyron требуется всего 2,8 секунды, это быстрее одного из самых быстрых мотоциклов класса "супер-спорт" Suzuki GSX-R1000!