

«Бразье» – авто великих князей



XIX век остался в памяти человечества в первую очередь как время технического прорыва. Именно тогда возникло многое из того, что сейчас кажется неотъемлемой частью нашего быта. Особенно революционным было развитие в области транспорта. В XIX столетии появились суда с металлическим корпусом и собственным двигателем, железные дороги, метрополитены, затем трамваи. Но, без сомнения, важнейшая конструкция той эпохи – повозка с двигателем внутреннего сгорания, то есть автомобиль.

От Германии до Франции

Честь создания первого автомобиля оспаривают немецкие инженеры Готлиб Даймлер и Карл Бенц, которые получили патенты в 1885 и 1886 годах соответственно. Вскоре в Германии началось промышленное изготовление новых транспортных средств. Уже в 90-е годы XIX века возникло значительное число фирм, производящих автомобили. Помимо Германии, они возникали во Франции, Бельгии, Швейцарии, Италии, Швеции, США.

Особое место в истории автомобилестроения в то время занимала Франция. Здешние инженеры активно внедряли в производство новинки собственного изобретения. Например, именно французские инженеры впервые снабдили автомобиль резиновыми шинами. Французская фирма «Панар-Левассор» стала первой в мире чисто автомоби-

лестроительной компанией – до этого автомобильное производство для многих предпринимателей было побочным, наряду с моторостроением, производством велосипедов, арифмометров и других механических приспособлений. Кстати, именно этой фирме мы обязаны появлением четырехцилиндрового двигателя.

К началу XX столетия Франция имела собственную полноценную автомобилестроительную промышленность. Французские машины активно экспортировались во все страны мира, бойко расходились и лицензии на производство французских моделей. По сути, в те годы именно Франция стала законодателем автомобильной моды для всего мира.

Ришар и Бразье

Видное место среди французских автомобильных компаний начала XX века занимала «Бразье». Начало фирме было положено в 1897 году, когда инженер Жорж Ришар приобрел лицензию у германской фирмы «Бенц». В ту эпоху революционные новшества внедрялись в автомобили ежегодно, и вскоре лицензионная модель безнадежно устарела. Поэтому в 1900 году Ришар был вынужден приобрести новую лицензию, на этот раз у бельгийской фирмы «Вивинус». Небольшие маломощные автомобильчики, изготавливавшиеся Ришаром по бельгийскому образцу, также быстро устарели.

Естественным выходом из ситуации стало налаживание производства автомобилем собственной конструкции. В 1901 году Ришар попытался запустить в производство первый оригинальный автомобиль, но быстро понял, что ему нужен компаньон.



В 1902 году он пригласил к сотрудничеству талантливого инженера Анри Бразье. Фирма получила двойное название – «Ришар-Бразье». Первые машины под новой маркой отличались мощными моторами, что позволило выиграть дважды, в 1904 и 1905 г., популярные тогда гонки на Кубок Гордона Бенетта. В 1905 г. Ришар покинул фирму, основав новую – «Юник» (она получит известность как производитель грузовиков). Соответственно, старая фирма стала называться просто «Бразье».

Знаменитый «Бразье»

Используя победы в гонках как элемент рекламной раскрутки, Анри Бразье добился определенной популярности своих машин. Этому способствовало и то, что он сделал ставку на увеличение комфортабельности. Собственно, в то время автопроизводителям этого было добиться нелегко, так как они продавали не готовые машины, а только шасси с мотором. Кузов изготавливала отдельная фирма по заказу конкретного покупателя. Но Бразье предусмотрел уширение в задней части шасси, которое позволяло делать кузов более вместительным. Поэтому шасси «Бразье» вызывали повышенный интерес у состоятельных людей, готовых платить дополнительные деньги за комфорт.

Посмотрим, как выглядел модельный ряд «Бразье», скажем, в 1908 году. Тогда фирма предлагала покупателям шесть моделей, отличающихся в первую очередь мощностью двигателя. Собственно, в те годы моделям не было принято присваивать, как сейчас, собственные имена или цифровые индексы. Тогда они различались по количеству лошадиных сил, причем в названии через дробь указывалась стандартная и максимальная мощность. Соответственно, в 1908 году существовали «Бразье» 12/15, 16/26, 25/40, 30/40, 32/40 и 45/60. Первые четыре модели оснащались 4-цилиндровыми, а последние две – 6-цилиндровыми двигателями. Интересно, что в то время цилиндры

объединялись попарно, так как они нередко выходили из строя и дешевле было заменить пару, чем целый блок.

Аккумулятор на машины «Бразье» не ставили, а зажигание осуществлялось посредством магнето собственной конструкции, которое запускалось механически, посредством стальной шестерни рабочего вала. Сцепление было наиболее совершенным в то время – в виде фрикционного конуса с применением кожи, благодаря чему, как утверждала реклама, «перемена скоростей происходит с замечательной мягкостью». Интересно, что, помимо заднего хода, у машин с 4-цилиндровым двигателем было четыре передачи, а с 6-цилиндровым – только три. Привычная нам карданная передача крутящего момента на колеса была только у самой маломощной модели, все остальные снабжались ременной.

Если количество педалей и их расположение соответствовало современным нормам, то вот два рычага справа от водителя для нас необычны. Первый из них отвечал за переключение передач, а второй соответствовал современному ручному тормозу, блокируя тормоза на втулках задних колес. Что же касается средней педали, то при нажатии на нее задействовался тормоз на дифференциале.

Отметим два самых принципиальных момента – скорость и цену. Самые дешевые машины разогнались до 55 км/ч, подороже – до 65, те, у которых максимальная мощность составляла 40 л.с., достигали 80 км/ч. Самые дорогие и мощные модели могли мчаться со скоростью 100 км/ч. Что же касается стоимости, то заводские цены на шасси колебались в диапазоне от 9 до 25 тысяч франков. Плюс к этому стоило прибавить провоз и пошлины, а также установку кузова.

«Бразье» и «Победа»

В России основным дилером «Бразье» был торговый дом «Победа». Он был основан в 1893 году Федором Танским и поначалу занимался продажей велосипедов. Со временем в



ассортименте торгового дома появились мотоциклы и автомобили. «Победа» стала дилером многих крупных авто- и мотопроизводителей: немецкого «Опель», бельгийского FN, французского «Панар-Левассор». К 1908 году главный торговый зал фирмы располагался в самом сердце делового Петербурга – на углу Мойки и Кирпичного переулка (сейчас там находится «Бонч», или ЛЭТИ, то есть университет телекоммуникаций).

С 1901 г. «Победа» работала с «Бразье» (тогда еще с приставкой «Ришар»), производя даже сборку машин из запчастей. В 1909 г. петербургский журнал «Автомобиль» по итогам опроса читателей выяснил, что самой популярной маркой в российской столице являлась «Бразье». Состоятельные россияне привлекало характерное сочетание комфорта и мощности. В «Победе» приобрел «Бразье» с самым мощным мотором великий князь Михаил Александрович, брат императора Николая II. Покупали «Бразье» и другие члены царской семьи, что позволило «Победе» получить почетное звание «Поставщика императорского двора».

САМЫЙ РАСПРОСТРАНЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЭТО – БРАЗЬЕ

Редакция журнала «Автомобиль» разослала членам автомобильных обществ и своим подписчикам анкету, в которой г.г. автомобилистам предлагался целый ряд вопросов.

Добытый материал позволяет отметить тот факт, что

САМЫЙ РАСПРОСТРАНЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ЭТО – БРАЗЬЕ

Представитель этого знаменитого французского завода «БРАЗЬЕ» состоит

ПОСТАВЩИКЪ Двора Его Императорского Величества

Торговый дом «ЛОВЬДА»

процветание «Победы» длилось вплоть до Первой мировой войны. А окончательно фирма закрылась после октябрьского переворота 1917 г. Физическое уничтожение большевиками большей части потенциальной клиентуры и национализация частных предприятий поставили крест на импорте дорогих машин «Бразье» в нашу страну.



«Бразье» убила Великая депрессия

Первая мировая война, погубившая Россию, отрицательно сказалась на экономике всех стран мира. Жизнерадостная, полная безоглядной веры в прогресс предвоенная эпоха сменилась истеричными 20-ми годами. Благосостояние европейцев, даже победителей-французов, в целом понизилось. Ориентация на дорогие автомобили, эффективная для начала века, после войны оказалась проигрышной. Поэтому снабженная электрическим стартером модель «18 CV» (CV – французский аналог нашего л.с.) с мотором вместительностью 3404 кубических сантиметра, которую предлагал «Бразье», продавалась не очень хорошо.

«Бразье» попытался следовать примеру «Форда», предлагая покупателям доступный автомобиль. В 1920 году вместо «18 CV» в магазинах появилась более дешевая «12 CV» с менее мощным мотором в 2120 куб. см. Однако и это не спасло положения. В 1924 объем мотора пришлось снизить до 1,5 литров, но и новая модель «9 CV» не стала хитом продаж. Оказавшись на грани краха, фирма в 1926 г. объявила о банкротстве и была куплена семейством Шенье, владевшим велосипедным производством. Хозяева новоявленной «Шенье-Бразье» попытались вернуться к производству машин класса «люкс». Увы, за четыре года работы новая фирма также не снискала успеха. Окончательно добила «Бразье» начавшаяся в 1929 году Великая депрессия, и в 1930 году фирма закрылась.

Денис Алексеев, к.и.н.