

The background of the slide is a solid orange-brown color with a pattern of stylized, overlapping autumn leaves in various shades of brown and orange. The leaves are scattered across the frame, creating a textured, seasonal feel.

Рижский автомузей (1-я часть)



- Музей основан в 1989 году на базе Клуба Антикварных Автомобилей Латвии. У самого клуба тоже есть своя история. Он появился в 1972 году, объединив 20 человек, увлеченных восстановлением старинных автомобилей. Эти же люди изначально мечтали создать на основе клуба музей, добиваясь этой возможности много лет. Строительство музея началось в 1986-м году, а спустя три года он принял первых посетителей.

Здание музея находится достаточно далеко от центра Риги, в окраинном спальном районе Межциемс, автобус №15 идет сюда от центра города приблизительно полчаса.

- Вход в музей.



- «Москвич»-401-420. Автомобиль 1954-го года выпуска. Данная модель планировалась как практически полная копия выпускавшегося в конце 1930-х годов в Германии Opel Kadett K38. В СССР этот автомобиль производился под названием «Москвич»-400. Выбор в пользу именно этого автомобиля в качестве основы для массового производства вскоре после великой отечественной войны сделал сам Иосиф Виссарионович. Им же был сделан запрет на внесение изменений в конструкцию немецкого прообраза – видимо, вождь не слишком верил в советский автомобильных инженеров. Выпуск измененного 401-го «Москвича» был начат уже после смерти вождя в 1954-м году и свернут еще два года спустя.

Представленный в музее «Москвич»-401 отличается от первоначального 400-го варианта, главным образом, более мощным двигателем (26 л.с.)

В СССР это было второй попыткой сделать массовый малолитражный автомобиль (первым подобным проектом, свернутым из-за войны, был автомобиль КИМ-10). Впрочем, и «Москвичи» 400 и 401 по ряду причин так и не стали по-настоящему массовыми. Одна из причин – дороговизна автомобиля для большинства людей. При средней зарплате в 600 рублей этот относительно недорогой автомобиль стоил запредельные для многих советских граждан 9 000 рублей, а ведь нельзя забывать, что и более насущные вещи в первые послевоенные годы были дорогими.

- Всего было выпущено чуть более 11 тысяч таких машин. 400-й «Москвич» стал первым автомобилем, выпускаемым под этой маркой.



- Steyr-Puch 500. Выпуск 1962 года. Австрийский вариант очень массово распространенного в те годы автомобиля Fiat-500 (австрийская компания выпускала свой вариант Фиата по лицензии). 1962-й год стал последним годом производства последней из трех существовавших модификаций Steyr-Puch 500. Автомобиль с таким названием производился с 1957 года.

После своего рода разогрева, переходим непосредственно к основной экспозиции музея. Сразу возле входа находятся довоенные автомобили производства Германии.





- Mercedes-Benz 380, 1933-й год выпуска. Первая спортивная модель «Мерседеса». Достаточно редка - всего было выпущено чуть более 6 тысяч таких автомобилей с учетом всех модификаций, при этом изначальных 380-х вышло не многим более полутора сотен. По одной из версий, выставленным в музее автомобилем владел шеф железных дорог гитлеровской Германии. Mercedes-Benz 380 имел 3,8-литровый движок и четырехступенчатую коробку передач. Автомобиль мог разгоняться до 135-145 километров в час. К разработке передних фар для модели была привлечена знаменитая до сих пор фирма, специализирующаяся на оптике - Carl Zeiss.

Mercedes-Benz 320. 1937 г. Очень современный и комфортный для своего времени автомобиль. Выпущено этих автомобилей было не так и много.





- Mercedes-Benz 230, 1939-й год. Очень хорошая для своего времени автомашина. Цельнометаллический кузов, полностью синхронизированная четырехступенчатая коробка передач, Х-образная рама, двигатель с алюминиевой головкой. Из-за начавшейся войны было выпущено лишь порядка 4-х тысяч автомобилей этой модели. Все немецкое производство стало в значительной степени ориентироваться под военные нужды, а число гражданских автомобилей в Германии год от года сокращалось.



- Mercedes-Benz 170V, 1939-го года выпуска. Первая массовая модель «Мерседеса». Выпускалась с 1935-го по 1942-й год и предлагалась покупателю под девизом «Автомобиль для повседневных поездок и для каждого!». Всего было выпущено 74 964 таких автомобиля. Впервые в истории концерна «Мерседес», автомобиль имел четырехцилиндровый двигатель и X-образную раму. В 1943-м году многие производственные линии Mercedes-Benz были разрушены при авианалетах союзных войск, противостоявших Германии. Модифицированные автомобили на базе 170-го стали выпускаться только с 1946-го года, а окончательно история этой модели завершилась еще 9 лет спустя.

Mercedes-Benz 170V в кузове кабриолет. Достаточно редкая модификация данного автомобиля, в силу не самой большой распространенности кузова.



- BMW 326 1939 года выпуска. Самая комфортабельная из моделей «БМВ» выпускавшихся до войны. В 1941 году производство модели было приостановлено после выпуска около 16 000 машин. В 1945-м производство возобновилось, но очень низкими темпами. Последние авто этой модели сошли с конвейера в 1948-м.

Модель отличалась мощным для того времени мотором объемом 2 литра и мощностью 50 л.с. Другие достоинства - центральная смазочная система шасси, рама коробчатого типа скрепленная с кузовом, комфортабельный салон. Автомобиль был одним из престижнейших по тем временам и, разумеется, дорогостоящим. Несколько ставших известными впоследствии моделей BMW базировались на 326-м. Представленный в музее экземпляр автомобиля сохранился в хорошем оригинальном состоянии, в силу того, что практически не использовался.





- Opel Admiral. 1938-1 год. Автомобиль представительского класса, выпускаемый с 1937-го по 1939-й год. Из-за начавшейся войны, машин этой модели выпущено было немного. Впрочем, был и свой ренессанс: модель производилась также и в период с 1964-го по 1977 год, конечно, в значительно обновленном варианте. Всего было выпущено больше сотни тысяч автомобилей.





- Steyr-220, австрийский автомобиль 1938-го года выпуска. Очень хорошая для своего времени модель. С учетом близких «родственников» Steyr-120 и Steyr-125, было выпущено только немногим более 6000 таких автомобилей. Производство было остановлено в 1941-м году, и не возобновлялось после войны. Легковые автомобили под маркой Steyr не выпускаются с послевоенного времени. Компания полностью переключилась на выпуск двигателей и грузовых автомобилей, продаваемых под маркой MAN.



- Norch-951A, 1939-й год. Элегантный представительский лимузин, один из самых престижных автомобилей конца 1930-х годов. Мощный (объем 4,9 л, 120 л.с.) верхнеклапанный 8-цилиндровый мотор, передний мост, задняя независимая подвеска, комфортабельный салон, элегантный дизайн. Всего было выпущено лишь 212 таких автомашин, одна из которых представлена в музее. До помещения в музей, еще во времена Латвийской ССР, автомобиль принадлежал начальнику тюрьмы г. Валмиера. Фирма Norch находилась в острой конкуренции с Mercedes-Benz, особенно на уровне машин представительского класса, к которым относится и Norch-951A. Этот автомобиль по настоящему не был серийным, так как каждый экземпляр изготавливался по заказу. Серийно выпускались разве что шасси, а остальное делалось или модифицировалось в соответствии с пожеланиями заказчика.

Wanderer W240, называвшийся с 1933 по 1935 года Wanderer W22, а с 1936 еще раз переименованный в Wanderer W40. Автомобиль, представленный в музее, 1935 г. выпуска. Автопроизводителя Wanderer не существует с 1941 года, но в свое время эта марка автомашин была очень известной и успешно конкурировала даже с

«Мерседесом».



- Наномег Тур 13, 1939 года выпуска. В настоящее время ганноверская фирма Наномег не выпускает легковых автомобилей, сосредоточившись на производстве спецтехники. Но перед войной автомобили этой марки были достаточно популярны. Наномег Тур 13 был очень современным автомобилем в те годы, в частности, в нем впервые была использована новая технология вулканизации резины к металлу.





Бензоколонка фирмы Shell. В 30-е годы большинство бензоколонок Латвии были именно такими. В предвоенное время Латвия была достаточно развитой промышленной страной, имеющей даже собственную сборку автомобилей. С обретением независимости путем отделения от СССР, Латвия вскоре получила часть того, что ушло с 1930-ми годами: Shell вернулась в страну с тем же бизнесом. В 2000 году Shell была представлена в Латвии девятнадцатью бензоколонками – это было примерно 10% местного рынка. Однако компания несла убытки и продала все свои заправочные станции не только в Латвии, но и во всех странах Балтии.



- Ford Vairogs. 1938-го года. В переводе с латышского - «Форд Щит». Это собиравшаяся в Латвии копия производившегося в Великобритании Ford 10 Junior. Все основные детали автомобиля прибывали в Ригу с заводов «Форд», а сборка осуществлялась уже на месте, на заводе Fenikss. Перед войной успели собрать около 300 легковых автомобилей. После войны завод стал известен на весь СССР как Рижский Вагоностроительный Завод, крупнейший производитель трамвайных и железнодорожных вагонов. Но вот автомобили здесь уже больше не производились. Впрочем, интересно, что это своего рода возврат к более ранней истории. До 1915 года в Риге работал Русско-Балтийский вагонный завод, который был эвакуирован вскоре после начала первой мировой войны из-за серьезной угрозы захвата германскими войсками. Обретя после той войны независимость, на месте бывшего вагонного завода стали делать сначала вагоны, а только потом - автомобили.

**Еще одна модель Ford Vairogs - Ford Vairogs V8 De Luxe, 1938-й год.
На модели Ford De Luxe впервые в истории фирмы Форд были
установлены гидравлические тормоза.**



Источник

- https://ru.wikipedia.org/wiki/Рижский_мотор_музей