

История создания автомобиля.

Презентацию
подготовила:
Давиденко О.Е.

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.



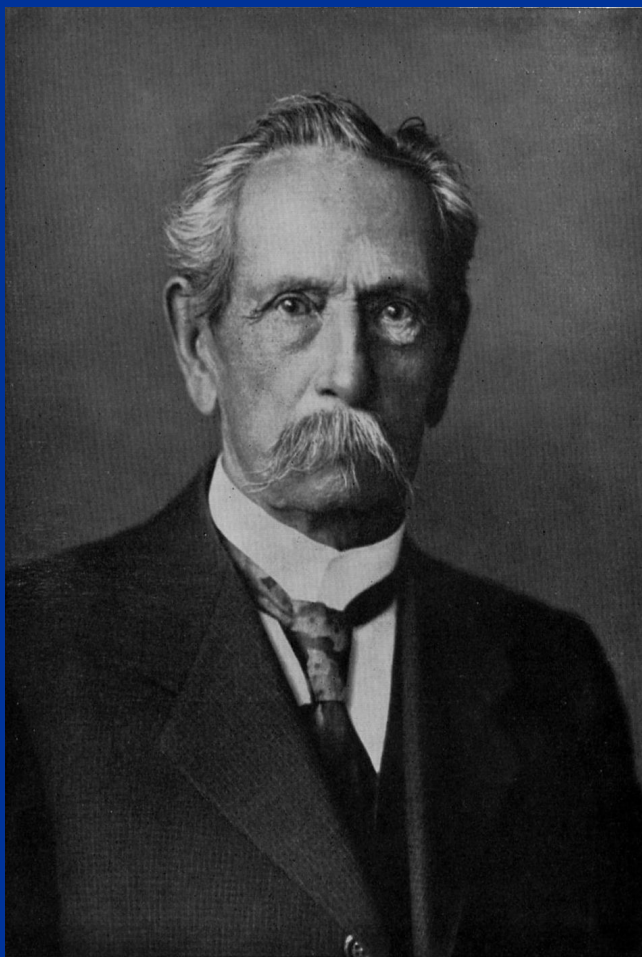
Повозка была грубой формы и предназначалась по замыслу ее создателя для перевозки артиллерии. У нее имелось три колеса, из которых одно впереди, ведущее и одновременно рулевое. Только вода и топливо, необходимые для движения, весили целую тонну.

Тяжелое груженное 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.

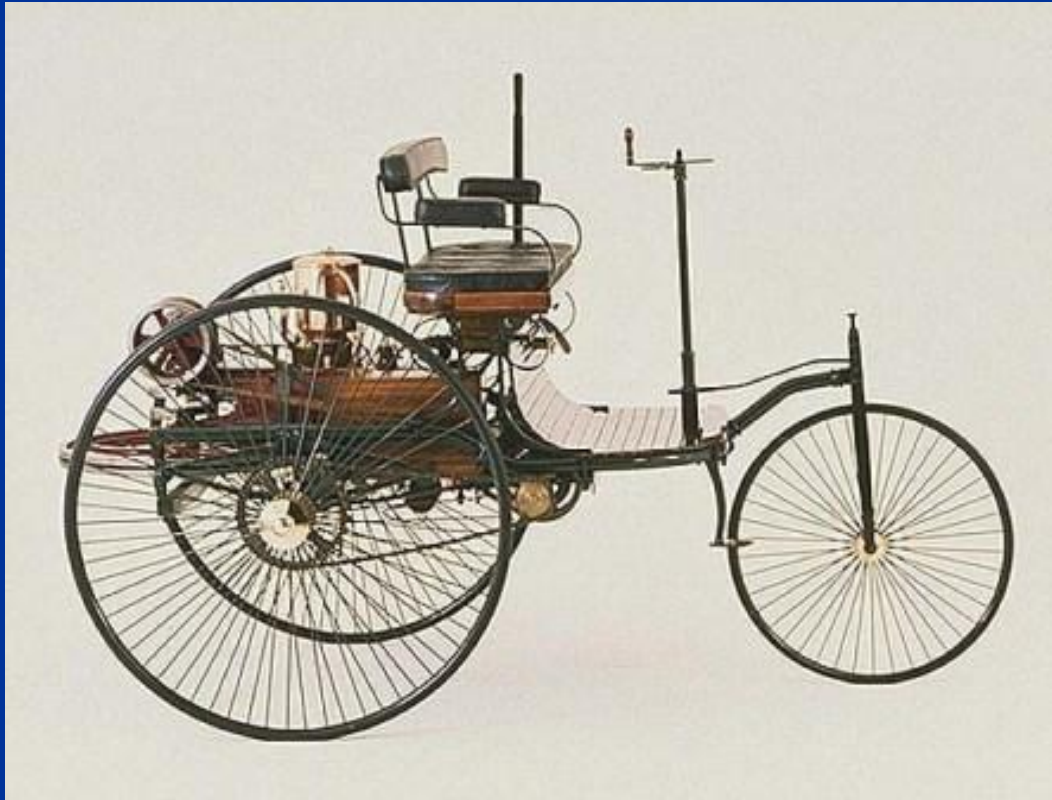


Карл Бенц



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 трехколесный 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.

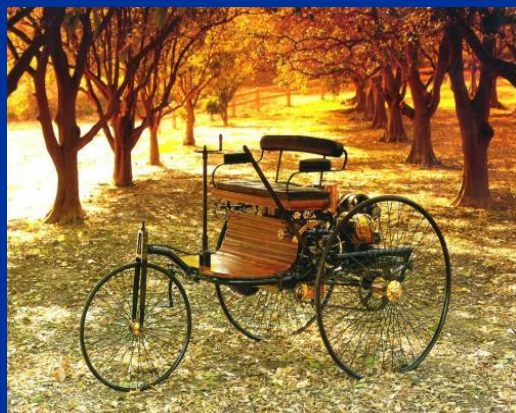
Машину "угнали" ранним летним утром 1888 года, когда ее создатель
спал



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.**

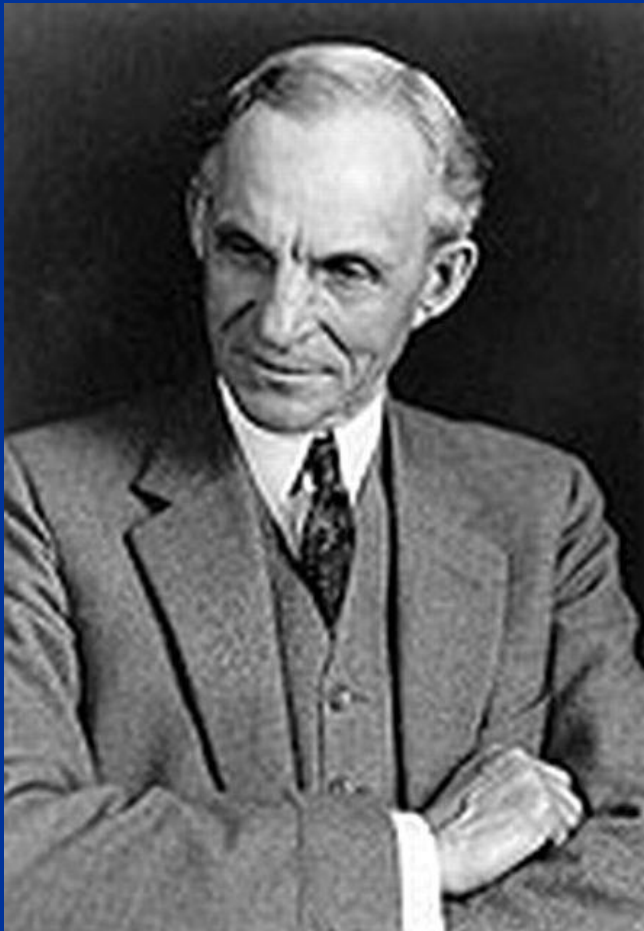


Цилиндр располагался горизонтально над осью огромных задних колес и приводил их в движение через одну ременную и две цепные передачи. Большой, горизонтально расположенный маховик находился под двигателем. Он соединялся с коленвалом конической передачей и использовался для создания равномерного вращения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

В 1872 году сын ирландского иммигранта упал с лошади во время работы на ферме своего отца близ города Дирборн. Именно в этот день он решил создать такое транспортное средство, которое бы не причиняло страданий и было бы надёжнее, чем использование силы животных.



Этим наездником-неудачником был Генри Форд (Henry Ford).

«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.

История отечественного автомобилестроения

Самыми распространенными
марками отечественных
автомобилей можно считать ГАЗ
и ВАЗ



ГАЗ

«Горьковский автомобильный завод» (GAZ), российская фирма по производству легковых автомобилей марок «Волга», «Чайка», а также грузовиков. Штаб-квартира находится в Нижнем Новгороде (до 1991 назывался Горький).



История открытого акционерного общества "ГАЗ" (ранее "Горьковский автомобильный завод") берет свое начало в 1929 г.

Первые автомобили моделей ГАЗ-А и ГАЗ-АА изготавливались по чертежам американской фирмы "Форд". Несмотря на это, они уже несколько отличались от американских прототипов: для российского варианта были усилены картер сцепления и рулевой механизм.

Так, в 30-е годы, впервые в СССР при технической помощи американских специалистов из "Ford Motor Company" было освоено конвейерное поточное производство автомобилей.



«ВАЗ», «Волжский автомобильный завод» (VAZ), российская компания, специализирующаяся на производстве легковых автомобилей марки «Жигули», «Лада» и «Нива» (повышенной проходимости).

За основу при выпуске малолитражного с пятиместным кузовом «ВАЗ-2101» был взят «ФИАТ-124». Мощность четырехцилиндрового двигателя составляла 60 л. с., максимальная скорость — 140 км/ч. «Жигули» задумывались как народный автомобиль, который при сравнительно невысокой цене мог бы насытить «ненасытный» советский рынок. Но конструкторы и заводские инженеры и механики в дальнейшем столкнулись с массой проблем, которые помешали эффективно решать поставленные задачи.



ВАЗ 2121



Вездеход "Нива" (ВАЗ 2121/2123/21213/2131) произвел сенсацию на мировом рынке в конце 1970-х - начале 1980-х годов. Тогда этот автомобиль испытывал трудности со сбытом на отечественном рынке. И это при вечном дефиците легковых автомобилей в бывшем Союзе. В 1980 автомобилю "ВАЗ-2121« присуждена золотая медаль 53-Международной ярмарки в Познани.

Какими будут машины будущего?



По мнению художников - дизайнеров, они
будут выглядеть именно так.

