

# KLASIKINIŲ AUTOMOBILIŲ AUKSO AMŽIUS

*Nuo XX a. pradžios iki  
7-ojo dešimtmečio pabaigos*



Projekto vadovas  
Valeria Manfredi De Fabianis

Grafikos dizainerė  
Maria Cucchi

# Turiny

|   |     |  |     |
|---|-----|--|-----|
| Nepakartojama istorija                        | 8   | 6-asis dešimtmetis: nuostabus gyvenimas        | 152 |
| XX a. 3-iasis dešimtmetis: technologijų aušra | 16  | 1950 Morgan Plus 4                             | 154 |
| 1920 Mercer Series 5 Sporting                 | 18  | 1953 Cadillac Eldorado Convertible             | 158 |
| 1922 Lancia Lambda                            | 20  | 1953 Chevrolet Corvette C1                     | 162 |
| 1924 Isotta Fraschini Tipo 8A                 | 24  | 1953 Maserati A6 GCS/53                        | 166 |
| 1925 Rolls-Royce Phantom I                    | 30  | 1954 Lancia Aurelia B24 Spider                 | 170 |
| 1927 LaSalle 303 Roadster                     | 34  | 1954 Porsche 550 Spyder                        | 174 |
| 1928 Duesenberg Model J                       | 36  | 1955 Alfa Romeo Giulietta Spider               | 178 |
| 1928 Mercedes-Benz Typ SSK                    | 42  | 1955 Mercedes-Benz 300 SL Gullwing             | 182 |
| 1929 Cord L-29                                | 46  | 1955 MG MGA                                    | 188 |
| 4–5-asis dešimtmečiai: aukso amžius           | 48  | 1956 Porsche 356A Speedster                    | 190 |
| 1930 Cadillac V16                             | 50  | 1957 Chevrolet Bel Air II                      | 194 |
| 1932 Hispano-Suiza J12                        | 52  | 1957 Ferrari 250 California LWB                | 200 |
| 1932 Auburn V12 Boattail Speedster            | 58  | 1959 Austin-Healey 3000                        | 204 |
| 1932 Lincoln KB                               | 66  | 7-asis dešimtmetis: apie juos sklando legendos | 208 |
| 1936-1937 Cord 810/812 SC                     | 72  | 1961 Jaguar E-Type                             | 210 |
| 1936 Auburn 852 SC Speedster                  | 78  | 1962 Ferrari 250 GTO                           | 216 |
| 1936 BMW 328                                  | 80  | 1962 Triumph Spitfire                          | 220 |
| 1936 Delahaye 135 M                           | 84  | 1963 Aston Martin DB5                          | 224 |
| 1936 Mercedes-Benz 540K Roadster              | 92  | 1963 Chevrolet Corvette C2 Sting Ray           | 228 |
| 1936 Rolls-Royce Phantom III                  | 100 | 1963 Mercedes-Benz 230 SL                      | 232 |
| 1936 SS Cars (Jaguar) SS 100                  | 106 | 1963 Porsche 911                               | 236 |
| 1937 Alfa Romeo 8C 2900 B Lungo               | 110 | 1964 Ford Mustang                              | 240 |
| 1937 Delage D8-120S                           | 116 | 1966 Alfa Romeo Spider (Duetto)                | 244 |
| 1937 Horch 853 A                              | 120 | 1966 Lamborghini Miura                         | 246 |
| 1938 Bugatti Type 57SC Atlantic Coupe         | 124 | 1966 Shelby 427 S/C Cobra                      | 250 |
| 1938 Talbot-Lago T150C SS                     | 130 | 1967 Alfa Romeo 33 Stradale                    | 254 |
| 1939 Alfa Romeo 6C 2500 SuperSport            | 134 | 1967 Maserati Ghibli                           | 260 |
| 1939 Lincoln-Zephyr                           | 138 | 1969 Ferrari Dino 246 GT                       | 264 |
| 1948 Delahaye 175 S                           | 140 | Rodyklė – nuotraukų šaltiniai                  | 268 |
| 1948 Jaguar XK120                             | 146 |  |     |



# Nepakartojama istorija

*Ši knyga skiriama nuostabioms keturratėms transporto priemonėms, kurios buvo gaminamos nuo XX a. pradžios iki 7-ojo dešimtmečio pabaigos. Bene labiausiai įkvepiančiu istorijos laikotarpiu transporto priemonių inžinerijoje galėjo pasireikšti kūrybiškumas ir moksliniai tyrinėjimai. Tebūnie tai duoklė įspūdingai automobilių istorijai.*





8 p. Įspūdingas 1953-ųjų laidos „Cadillac Eldorado Convertible“: ištaigingiausias ir brangiausias automobilis, gamintas Amerikoje 6-ajame dešimtmetyje; 5,6 m ilgio transporto priemonė su 5425 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, V8 tipo varikliu pasiekdavo 210 AG.

10–11 p. Rafinuotas 1932-ųjų laidos „Auburn V12 Boattail Speedster“ salonas, aptrauktas oda. Šis automobilį itin mėgo Holivudo žvaigždės. Jame buvo montuojamas milžiniškas 6407 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, V12 tipo variklis „Lycoming“.

Jie apibrėžė visą epochą. Iš tiesų jie reiškė šlovingiausius ir puikiausius automobilių gamybos laikus. Kai technologinė revoliucija perėjo nuo arklių traukiamo vežimo prie arklio galių, laikotarpis nuo XX a. pradžios iki pat 7-ojo dešimtmečio pabaigos tapo savotiška scena, kurioje sužibėjo vieni nuostabiausių kada nors sukurtų automobilių modelių. Tuomet klasikiniai automobiliai tapo istorijos dalimi. Jie patys savaime yra istorija. Jais važinėjo valstybių vadovai, pramogų pasaulio įžymybės, garsūs lenktynininkai ir verslininkai, todėl jų amžininkai svajoto apie tokius automobilius, o vėlesnių kartų atstovai iš nuostabos net išsižiodavo. Kadangi grožis, darna, menas ir techniniai patobulinimai peržengia laiko ribas, šie automobiliai yra amžini. Būtent tokiai amžinybei skiriama ši knyga.

Pirmiausia apžvelgsime tokius modelius kaip 1920-ųjų laidos „Mercer Series 5 Sporting“ su torpedos tipo kėbulu ir, tęsdami pažintį su kitais automobiliais, keliausime iki pat 1969 m., kai buvo pristatytas „Ferrari Dino 246 GT Berlinetta“. Šiuo laikotarpiu nuostabiai reikėsi talentai technologijų ir dizaino srityje, tačiau būta ir stagnacijos etapų, kuriuos lėmė sumažėjęs menininkų susidomėjimas automobiliais bei pakrikęs pilietinis gyvenimas: dviejų pasaulinių karų ir 1929 m. prasidėjusios Didžiosios depresijos metu milijonai žmonių atsidūrė pavojuje. Taigi šie įvykiai neišvengiamai paveikė automobilių pramonės vystymąsi. O ji nuo savo pradžios iki 7-ojo dešimtmečio pabaigos apibūdino ir atspindėjo kiekvieną epochą. Automobiliai išties tapo gyvenimo būdo atspindžiu. Iš paprasčiausių vežimų jie virto tikromis svetainėmis ant ratų, skirtomis tų laikų elitui. Jie įkūnijo ne tik optimizmą ir troškimą atgimti, eksperimentuoti, vystytis – visa tai buvo būdinga laikotarpiui po Antrojo pasaulinio karo, bet ir pasidarė tikromis legendomis, į kurias žiūrėta su pagarba, kurias imta kopijuoti vėlesniais metais. Automobilis yra ne vien transporto priemonė, bet ir iššūkis. Iššūkis konstruktoriams, dizaineriams, vairuotojams ir automobilių entuziastams. Jis yra epochų variklis. Tai – pats gyvenimas.

Iš per penkis dešimtmečius sukurtų modelių atrinkome tokius, kurie reprezentuoja perėjimą, evoliuciją ir pasistūmėjimą į priekį. Būtent jie tapo nepamirštamų skyriumi storoje automobilių pramonės istorijos knygoje. Žavimės kai kurių modelių nepamirštamais kontūrais: ar tai būtų ankstyvųjų laikotarpių kampuotos formos, ar 4-ojo bei 5-ojo dešimtmečių lašo formos kėbulai, ar neišdildomos tokių šedevrų formos kaip 1962-ųjų laidos „Ferrari 250 GTO“. Kitus šloviname už pasiūlytus sprendinius, kurie praplėtė technologijų horizontus: nuo paprastų stačiakampių rėmų su skersiniais iki vientisų nešančiųjų kėbulų, nuo karbiuratorinių degalų tiekimo sistemų iki tiesioginio įpurškimo, nuo plieninių iki aliumininių detalių. Ilgainiui gamintojai išrasdavo vis tobulesnes pakabas, našesnius variklius ir visiškai naujas technologijas. Netgi iš to, kaip atrodė ir kokie sudėtingi buvo automobiliai, galima pastebėti, kaip jie atspindi tam tikrą epochos laikotarpį: kartais jų išvaizda būdavo linksma ir svajinga, o kartais jie būdavo praktiški ir racionalūs. Jie atskleidė po Antrojo pasaulinio karo prasivėrusią prarają tarp Jungtinių Amerikos Valstijų, triumfuojančios valstybės nugalėtojos, ir Senojo Pasaulio, kuris privėlė susitelkti ir įveikti tuos siaubingus karo padarinius bei pamiršti puikavimąsi. Jungtinėse Amerikos Valstijose pasireiškė galia – išimtinė stipriųjų teisė, todėl buvo gaminami įspūdingi V8 tipo varikliai, o Europoje vyravo lengvumas, iškilęs į aukštumas kartu su Anglijoje gamintais spiderio tipo automobiliais. Tokie skirtumai, išskyrus retus atvejus, kai vieni darydavo įtaką kitiems, atitinkamai žymi kiekvieno regiono tradicijas, išsaugotas nuo tų laikų iki pat šiandienos.

Už kiekvieno automobilio slypi visas pasaulis. Už kiekvienos transporto priemonės slypi jėga, investicijos, tyrinėjimai, eksperimentai, džiaugsmas ir nusivylimai. Knygoje apžvelgti kai kurie į istoriją įėję modeliai. Šiuo leidiniu pagerbiame ir automobilius, ir juos sukūrusius žmones, kurių vardai niekada nebus užmiršti.

# XX a. 3-iasis dešimtmetis: technologijų aušra



## ARKLIUS KEIČIA GARO MAŠINOS, ĮSIBĖGĖJA EKSPERIMENTAVIMAS, O KIEKVIENAS AUTOMOBILIS TAMPA NEPAKARTOJAMU EGZEMPLIORIUMI, SAVITU MEISTRYSTĖS ŠEDEVRU.

Garas tapo elementu, atlikusiu svarbų vaidmenį XIX a. pramonės revoliucijoje. Dėl to užtikrintai ėmė vystytis susisiekimas, o gabenimas jau vyko nebe gyvuliais, t. y. atsisakyta arklių. Šiaip ar taip, automobilių išvaizda dažniausiai likdavo nepakitusi, išlaikydavo tradicinių karietų formas ir nebuvo panaši į mums įprastus šiuolaikinius automobilius. Prasidėjus naujam šimtmečiui, padvelkė permainingomis. Ryškimis permainingomis. Revoliucinių sprendimų laikotarpiu žadėjo būti pirmieji du XX a. dešimtmečiai. Greitis tapo neatsiejama kasdienio gyvenimo dalimi, jis keitė erdvės, laiko ir nuotolio sampratą. Dėl jo kito mainai, prekyba ir santykiai tarp žmonių. Taigi pirmieji automobilių konstruktoriai gimė tuo laiku, kai buvo paplitusios amatininkų dirbtuvės. Aukščiausio lygio darbininkai, įmantrių korpusų gamintojai, genialūs dizaineriai, išvalgūs technikai, bebaimiai vairuotojai, nesutramdomi vairuotojai bandytojai ir drąsūs verslininkai darbavosi kartu petys petin, kurdami naujovę, kuri labiau nei bet koks kitas išradimas įkūnijo ateitį, pažangą ir novatoriškumą. Jie kūrė automobilį. Tuo metu svarbiausiais dalykais tapo brėžiniai, eskizai, įrankiai, šablonai, detalės, mediena ir plienas. Didelių žinovų rankose šios paprastos medžiagos atgydavo, įgaudavo formą, tapdamos originaliais kūriniais. Iki pat Pirmojo pasaulinio karo automobilių gamyba klestėjo, nes darniai vystėsi meistriškumas ir pramonė.

Automobiliais visi žavėjosi ir jų geidė, bet tuo metu jie buvo didelės pagarbos ir prabangos ženklas. Juos įsigyti įstengdavo nedaugelis, išskyrus aristokratus ir valdovus. Viena vertus, automobiliai buvo pasakiškai brangūs, kita vertus, reikėjo turėti daug pinigų, kad pajėgtum juos techniškai prižiūrėti. Automobilis buvo daugiau nei transporto priemonė – tai tikra svetainė ant ratų. Pagalvok apie įmantrių 1925-ųjų laidos „Rolls-Royce Phantom I“ arba apie visiškai kitokius automobilių prototipus ir egzempliorius, skirtus kone tik garsioms sporto varžyboms. Šiuo atžvilgiu „Mercedes-Benz Typ SSK“ buvo tikrai nepamirštamas, nes jį varė neįprastas vienaeilis 6 cilindru, 7065 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio variklis, be to, jis naudojo benzina, turėjo „Roots“ tipo mechaninį kompresorių ir galėjo išvystyti 300 AG. Automobilių, skirtų plačiajai visuomenei, tiesiog nebuvo. Demokratinis požiūris dar turėjo įsigalėti keturračių transporto priemonių srityje. Dėl tos pačios priežasties kalbėti apie spaiderio arba kupė tipo automobilius, kaip mes juos suvokiame šiais laikais, buvo visiškai neįmanoma. Per pirmuosius du XX a. dešimtmečius dažniausiai buvo gaminami fąjetonai ir torpedos tipo kėbulai. Pastaruosius imta leisti su duralėmis, priekiniu stiklu ir sparnais, todėl netrukus jie labai išpopuliarėjo dėl geresnių techninių charakteristikų ir pasiūlyto didesnio komforto.

Tuo metu serijiniai automobiliai neegzistavo. Visi automobilių gamintojai surinkdavo tokį komplektą, sudarytą iš variklio ir stačiakampio rėmo su skersiniais. Tais laikais profesionalūs kėbulų gamintojai gaudavo progą sukurti automobilio linijas ir bruožus. Tas pats modelis įgaudavo vis kitokį kėbulą. Visi jie buvo tokie skirtingi kaip pagal aukštosios mados standartus ir užsakovo pageidavimus pasiūtos suknelės. Kiekvienas automobilis buvo išskirtinis, nepanašus vienas į kitą, netgi tie, kurie bent jau pradžioje turėjo atrodyti lyg dvyniai. Dauguma to meto automobilių turėjo panašų pakabų techninį išdėstymą: galines ašis, lakštines linges ir „Houdaille“ svirtinius hidraulinius amortizatorius – visa tai buvo žymus patobulinimas, nes amortizatorių alyvą spaudė besisukantis vožtuvas, o ne jau įprastas stūmoklis. Tik tokie amortizatoriai galėjo tinkamai veikti važinėjant to laikmečio prastos kokybės keliais. Dėl šios priežasties XX a. 3-iajame dešimtmetyje užfiksuoti tikrai įspūdingi sportinių automobilių rezultatai. Pavyzdžiui, tokie modeliai kaip vokiškas „Mercedes-Benz SSK“ galėjo išvystyti daugiau nei 180 km/h. Tokie pasiekimai atrodo dar labiau stulbinami, turint omenyje, jog buvo plačiai naudojami mediniai ratlankiai ir prieštvaniniai mechaniniai būgniniai, o ne hidrauliniai stabdžiai.

Prasidėjus Pirmajam pasauliniam karui, automobilių gamyba civiliams sustojo, bet tuo pačiu metu ėmė sparčiai plisti vidaus degimo varikliai. Lyg feniksas, pakilęs iš pokario pelenu, elito sluoksniuose atgimė naujo gyvenimo, modernumo, žaidimų ir malonumų poreikis. Būtent siautulingasis 3-iasis dešimtmetis išsiskyrė inovacijomis, kurios, be abejo, tapo istorinės. Pavyzdžiui, „Lancia Lambda“, kuri lenkė to meto technologijas bent trimis dešimtmečiais, tapo pirmuoju automobiliu pasaulyje su plieniniu nešančiuoju kėbulu, o ne stačiakampio rėmu su skersiniais, ant kurio būdavo montuojamas kėbulas. Šis technologinis sprendimas nuolat tobulinamas ir taikomas iki pat šių dienų. Už Atlanto toks pat istorinis tapo dizainerių sprendimas kuriant modelį „Cord L-29“ – pirmąjį serijinį automobilį Amerikoje su priekiniais varančiais ratais. Taigi buvo atlikti parengiamieji darbai prieš prasidedant siautulingajam 3-iajam dešimtmečiui.

# Mercer Series 5 Sporting *1920*





JAV bendrovė „Merker“ buvo viena pirmųjų automobilių gamintojų per visą istoriją, kurios specializacija – lenktyniniai automobiliai. Pasaulis apie juos sužinojo 1910 m., kai dienos šviesą išvydo „Type 35-R Raceabout“. Tai buvo greitas automobilis, galėjęs pelnyti pergales lenktynėse be didesnių modifikacijų. Didžiausias greitis siekdavo 140 km/val. Jame montuotas 4800 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, 4 cilindrų benzininis variklis su T formos galvute, išgaudavęs 55 AG. Po virtinės avarių lenktynėse, kai žūdavo vairuotojai, gamintojas ėmė specializuotis ir kurti ne tokius greitus automobilius. Visgi modelis „22-70 Raceabout“ buvo neįtikėtinai greitas tuo laiku. Jis buvo surenkamas ant dviejų skirtingo tipo rėmų, buvo galima pasirinkti iš keturių kėbulo variantų. Jame montavo naujo tipo 4 cilindrų, 4888 cm<sup>3</sup> variklį su L formos galvute, apatiniais vožtuvais ir skirstomuoju velenu. Teigta, kad jis išvysto 70 AG, bet tikrasis galingumas artėjo prie 90 AG. Pakaba išsiskyrė lakštinėmis lingėmis ir „Houdaille“ svirtiniais hidrauliniams amortizatoriams. Verta pastebėti, kad smūgio slopinimas vykdavo per besisukantį vožtuvą, o ne per stūmoklį. Po žymiojo modelio 22-70 atsirado patobulintų variantų, kuriuos gamintojai pavadino 22-72 ir 22-73, o 1920 m. buvo pristatytas „Series 5“. „Sporting“ komplektacijos automobilis turėjo priekinį stiklą ir dureles – šių naujovių niekas nebuvo matęs ankstesniuose modeliuose. Surinkta vos 14 automobilių. 1923 m. pirmą kartą pasirodė modelis „Series 6“ su 6 cilindrų varikliu. Pasikeitus savininkams, 1925 m. įmonė „Merker“ nutraukė veiklą.



## TECHNINIAI DUOMENYS

### VARIKLIS

|                        |  |
|------------------------|--|
| Pozicija               | priekyje, išilgai                          |
| Cilindrai              | 4 (viena eile)                             |
| Skersmuo ir stūm. eiga | 95,3 × 171,5 mm                            |
| Darbinis tūris         | 4888 cm <sup>3</sup>                       |
| Didžiausia galia       | 70 AG, esant 2800 aps./min.                |
| Didž. sukimo momentas  | –  |
| Vožtuvų sistema        | apatiniai vožtuvai, 1 skirstomasis velenas |
| Vožtuvai               | 2 vožtuvai cilindrui                       |
| Degalų tiekimas        | 2 karbiuratoriai „Zenith“                  |
| Aušinimas              | vandeniu                                   |

### TRANSMISIJA

|                  |  |
|------------------|--|
| Varantieji ratai | galiniai                               |
| Sankaba          | daugiadiskė sausoji                    |
| Pavarų dėžė      | mechaninė, 4 pavaros + atbulinė pavana |

### VAŽIUOKLĖ

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Kėbulo tipas              | torpeda  |
| Rėmas                     | plieninis stačiakampis su skersiniais  |
| Priekinė pakaba           | vientisa ašis, pusiau elipsinės, išilginės lakštinės lingės, „Houdaille“ hidrauliniai amortizatoriai |
| Galinė pakaba             | vientisa ašis, pusiau elipsinės, išilginės lakštinės lingės, „Houdaille“ hidrauliniai amortizatoriai |
| Vairo konstrukcija        | sliekinis mechanizmas su kulise  |
| Stabdžiai priekyje / gale | būgniniai (tik ant galinės ašies)  |
| Ratai                     | 23" mediniai stipininiai ratlankiai su 6 × 23" padangomis priekyje ir gale                           |

### MATMENYS IR SVORIS

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Važiuoklės bazė          | 3352 mm        |
| Tarpvėžė priekyje / gale | 1422 / 1422 mm |
| Ilgis                    | 4780 mm        |
| Plotis                   | 1727 mm        |
| Aukštis                  | –              |
| Svoris                   | 1050 kg        |
| Degalų bakas             | 95 l           |

### PARAMETRAI

|                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| Didžiausias greitis       | daugiau nei 120 km/val. |
| Įsibėgėja iki 100 km/val. | –                       |
| Svorio ir galios santykis | 15 kg/AG                |

18–19 p. 1920-ųjų laidos automobiliai „Merker Series 5 Sporting“ turėjo priekinį stiklą ir dureles. Tokie „aksesuarai“ XX a. 3-jojo dešimtmečio pradžioje nebuvo įprasti torpedos tipo kėbului.

# Mercedes-Benz Typ SSK 1928



Šis automobilis visai nebuvo panašus į W06 serijos modelius, kuriems priklausė. Tiesą sakant, jo sukūrimas turėjo vienintelį tikslą – įveikti kitus paprastus kelių automobilius važiavimo į kalną lenktynėse. Būtent todėl jį sukonstravo taip, kad būtų neįtikėtinais mitrus ir manevringas važiuojant ilgais, vingiuotais keliais. Jis gerokai skyrėsi nuo tos pačios įmonės automobilių „Typ S“ („Sport“) ir „Typ SS“ („Super Sport“). Akronimas SSK reiškia „Super Sport Kurz“. Kurz, išvertus iš vokiečių kalbos, reiškia „trumpas“. Modelio SSK važiuoklės bazė buvo sutrumpinta 48 cm, o varžybose leistina masė sumažinta 500 kilogramų. Automobilio konstrukciją keitė pats Ferdinandas Porsche, tuo metu ėjęs techninių reikalų direktoriaus pareigas įmonėje „Mercedes“ (1931 m. jis įkūrė ir savo vardu pavadino automobilių gamintoją). Netrukus modelis SSK tapo labai paklausus. Iš dalies sėkmę lėmė automobilyje montuotas itin geras variklis. Tai buvo 7065 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio benzininis, vienašis 6 cilindrus variklis su viršutiniu skirstomuoju vėliu, 2 vožtuvais cilindrai ir mechaniniu kompresoriumi. Šis variklis galėjo išgauti net 300 AG ir 562 Nm sukimo momentą – viskas priklausė nuo suregulavimo. Tais laikais tai buvo didžiulė galia ir naujausių technologijų apraška. Automobilis galėjo išvystyti didesnę nei 188 km/val. greitį. Dėl tokių pasiekimų modelis SSK pelnė greičiausio automobilio nominaciją XX a. 3-iajame dešimtmetyje. Buvo pagaminta mažiau nei 40 automobilių, iš jų tik nedidelė dalis išliko iki šių dienų. Rašant knygą šių automobilių kaina išaugo iki 5,5 mln. eurų (7 mln. JAV dolerių).

42–43 p. 1928-ųjų laidos modelį „Mercedes-Benz Typ SSK“ suprojektavo asmeniškai Ferdinandas Porsche, tuo metu ėjęs techninių reikalų direktoriaus pareigas įmonėje „Mercedes“.



## TECHNINIAI DUOMENYS

### VARIKLIS

|                        |                                      |
|------------------------|--------------------------------------|
| Pozicija               | priekyje, išilgai                    |
| Cilindrai              | 6 (viena eile)                       |
| Skersmuo ir stūm. eiga | 100 x 150 mm                         |
| Darbinis tūris         | 7065 cm <sup>3</sup>                 |
| Didžiausia galia       | 300 AG, esant 3300 aps./min.         |
| Didž. sukimo momentas  | 561,99 Nm, esant bent 1900 aps./min. |
| Vožtuvų sistema        | 1 viršutinis skirstomasis velenas    |
| Vožtuvai               | 2 vožtuvai cilindrui                 |
| Degalų tiekimas        | 2 karbiuratoriai „Mercedes-Benz“     |
| Aušinimas              | vandeniui                            |

### TRANSMISIJA

|                  |  |
|------------------|--|
| Varantieji ratai | galiniai                               |
| Sankaba          | daugiadiskė sausoji                    |
| Pavarų dėžė      | mechaninė, 4 pavaros + atbulinė pavara |

### VAŽIUOKLĖ

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Kėbulo tipas              | dvivietė barketa (it. <i>barchetta</i> – laivelis)   |
| Rėmas                     | plieninių vamzdžių karkasas ant rėmo   |
| Priekinė pakaba           | vientisa ašis, pusiau elipsinės, išilginės lakštinės lingės, „Houdaille“ hidrauliniai amortizatoriai |
| Galinė pakaba             | vientisa ašis, pusiau elipsinės, išilginės lakštinės lingės, „Houdaille“ hidrauliniai amortizatoriai |
| Vairo konstrukcija        | sliekinis mechanizmas su krumpliaračiais   |
| Stabdžiai priekyje / gale | būgniniai  |
| Ratai                     | 20" stipiniai ratlankiai su 6,5 x 20" padangomis priekyje ir gale                                    |

### MATMENYS IR SVORIS

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Važiuoklės bazė          | 2949 mm        |
| Tarpvėžė priekyje / gale | 1425 / 1425 mm |
| Ilgis                    | 4250 mm        |
| Plotis                   | 1700 mm        |
| Aukštis                  | 1730 mm        |
| Svoris                   | 1700 kg        |
| Degalų bakas             | 120 l          |

### PARAMETRAI

|                           |                     |
|---------------------------|---------------------|
| Didžiausias greitis       | 188 km/val.         |
| Įsibėgėja iki 100 km/val. | daugiau nei 14 sek. |
| Svorio ir galios santykis | 5,67 kg/AG          |







44–45 p. Šis modelis palengvintas siekiant laimėti kilimo į kalnus lenktynes, kuriose galėjo dalyvauti tik kelių automobiliai. Modelyje SSK buvo montuojamas 6 cilindry, 7065 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio variklis, kuriame naudotas mechaninis kompresorius. Jis iššystydavo 300 AG ir 190 km/val. greitį.



Delage D8-120S

1937



Prancūzų gamintojas „Delage“ pasiryžo kurti aukščiausios kokybės automobilius, rafinuotus ir prabangius, tokius kaip Anglijos įmonė „Rolls-Royce“ bei tautiečiai – „Bugatti“ kolektyvas. Ši prancūzų įmonė buvo įkurta 1905 m., bet galiausiai bankrutavo dėl 1929 m. prasidėjusios ekonomikos krizės. Vėliau įmonę nupirko konkurentė – įmonė „Delahaye“. Ji toliau leido kelis „Delage“ modelius, visų pirma žymiausią sedaną D8. Ypač variantas 120S iš visos serijos modelių atrodė it sportinis automobilis. Jis išsiskyrė trumpesne važiuoklės baze, atitinkančia nustatytą standartą, taip pat 4 pakopų pusiau automatine pavarų dėže „Cotal“ ir moderniu vienaeiliu 8 cilindru varikliu, kurio darbinis tūris siekė 4743 cm<sup>3</sup>, jo konstrukcijoje buvo vienas viršutinis skirstomasis velenas ir du vožtuvai cilindrui. Kaip įprasta to meto aukščiausios klasės automobiliams, modelis D8-120S buvo parduodamas surinkus tik rėmą ir variklį. Kūrybinė užduotis – sukurti automobilio kontūrus – tekdavo to laikotarpio profesionaliems kėbulų gamintojams. Iš jų ypač išsiskyrė prancūzų kolektyvas „Figoni & Falaschi“, išgarsėjęs dėl lašo formos detalių, kurias jie numatė didelei daliai savo kūrinii. Verta paminėti arteles „Pourtout“ ir „Letourneur & Marchand“. Po 1940 m. Vokietijos intervencijos gamintojui „Delahaye“, o kartu ir prekių ženklui „Delage“ atėjo galas. Iš viso buvo surinkta 100 automobilių. Tarp jų buvo vienas modelis su atverčiamu stogu, kurį pagamino artelė „Saoutchik“. Šis automobilis išliko sveikas po Vermachto įsiveržimo, o po Prancūzijos išlaisvinimo tapo generolo Charles'io de Gaulle'io tarnybiniu automobiliu.









## TECHNINIAI DUOMENYS

### VARIKLIS

|                        |                                   |
|------------------------|-----------------------------------|
| Pozicija               | priekyje, išilgai                 |
| Cilindrai              | 8 (viena eile)                    |
| Skersmuo ir stūm. eiga | 85 x 107 mm                       |
| Darbinis tūris         | 4743 cm <sup>3</sup>              |
| Didžiausia galia       | 122 AG, esant 4200 aps./min.      |
| Didž. sukimo momentas  | 245,13 Nm, esant 2000 aps./min.   |
| Vožtuvų sistema        | 1 viršutinis skirstomasis velenas |
| Vožtuvai               | 2 vožtuvai cilindrui              |
| Degalų tiekimas        | 1 karbiuratorius                  |
| Aušinimas              | vandeniu                          |

### TRANSMISIJA

|                  |  |
|------------------|--|
| Varantieji ratai | galiniai                                       |
| Sankaba          | vienadiskė sausoji                             |
| Pavarų dėžė      | pusiau automatinė, 4 pavaros + atbulinė pavara |

### VAŽIUOKLĖ

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Kėbulo tipas              | kupė; kabrioletas  |
| Rėmas                     | plieninis kėbulas ant rėmo   |
| Priekinė pakaba           | nepriklausomoji dviejų svirčių pakaba, lakštinės lingės, hidrauliniai amortizatoriai     |
| Galinė pakaba             | vientisa ašis, pusiau elipsinės, išilginės lakštinės lingės, hidrauliniai amortizatoriai |
| Vairo konstrukcija        | sliekinis mechanizmas su krumpliaračiais   |
| Stabdžiai priekyje / gale | būgniniai  |
| Ratai                     | 18" stipiniai ratlankiai su 6,5 x 18" padangomis priekyje ir gale                        |

### MATMENYS IR SVORIS

|                          |                       |
|--------------------------|-----------------------|
| Važiuklės bazė           | 3302 mm               |
| Tarpvėžė priekyje / gale | 1422 / 1448 mm        |
| Ilgis                    | 5360 mm               |
| Plotis                   | 1880 mm               |
| Aukštis                  | 1664 mm               |
| Svoris                   | 1680 kg (kabrioletas) |
| Degalų bakas             | –                     |

### PARAMETRAI

|                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| Didžiausias greitis       | 160 km/val.               |
| Įsibėgėja iki 100 km/val. | 17,6 sek.                 |
| Svorio ir galios santykis | 13,77 kg/AG (kabrioletas) |

116–117 p. 1937-ųjų modelyje „Delage D8-120S“ buvo montuojama 4 pakopų pusiau automatinė pavarų dėžė „Cotal“ ir modernus 4743 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, vienaeilis 8 cilindrų variklis, galintis išvystyti 122 AG.

118–119 p. Modeliui „Delage D8-120S“ kėbulus kūrė geriausi to meto gamintojai. Tarp jų buvo tokie kolektyvai iš Prancūzijos kaip „Figoni & Falaschi“, išgarsėję dėl automobiliuose naudotų lašo formos detalių.





Chevrolet Corvette C2  
Sting Ray  
1963



## TECHNINIAI DUOMENYS

### VARIKLIS

|                        |   |
|------------------------|---|
| Pozicija               | priekyje, išilgai                           |
| Cilindrai              | 8, V tipo (90° kampu)                       |
| Skersmuo ir stūm. eiga | 101,6 × 82,6 mm                             |
| Darbinis tūris         | 5354 cm <sup>3</sup>                        |
| Didžiausia galia       | 360 AG, esant 6000 aps./min.                |
| Didž. sukimo momentas  | 476,57 Nm, esant 4000 aps./min.             |
| Vožtuvų sistema        | 1 skirstomasis velenas su svirties strypais |
| Vožtuvai               | 2 vožtuvai cilindrui                        |
| Degalų tiekimas        | mechaninis įpurškimas „Rochester“           |
| Aušinimas              | vandeniui                                   |

### TRANSMISIJA

|                  |  |
|------------------|--|
| Varantieji ratai | galiniai                               |
| Sankaba          | vienadiskė sausoji                     |
| Pavarų dėžė      | mechaninė, 4 pavaros + atbulinė pavara |

### VAŽIUOKLĖ

|                 |  |
|-----------------|--|
| Kėbulo tipas    | kupė; rodsteris  |
| Rėmas           | kėbulas ant rėmo   |
| Priekinė pakaba | nepriklausomoji dviejų svirčių pakaba, cilindrinės spyruoklės, teleskopiniai amortizatoriai, traukės |

|                           |   |
|---------------------------|---|
| Galinė pakaba             | nepriklausomoji dviejų svirčių pakaba, statramsčiai, skersinės lakštinės lingės, teleskopiniai amortizatoriai |
| Vairo konstrukcija        | su rutulinių guolių užpildu   |
| Stabdžiai priekyje / gale | būgniniai (279 mm skersmens)  |
| Ratai                     | 15" diskiniai ratlankiai su 6,7 × 15" padangomis priekyje ir gale   |

### MATMENYS IR SVORIS

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Važiuklės bazė           | 2489 mm        |
| Tarpvėžė priekyje / gale | 1435 / 1454 mm |
| Ilgis                    | 4453 mm (kupė) |
| Plotis                   | 1768 mm (kupė) |
| Aukštis                  | 1265 mm (kupė) |
| Svoris                   | 1373 kg (kupė) |
| Degalų bakas             | 76 l           |

### PARAMETRAI

|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Didžiausias greitis       | 240 km/val. (kupė) |
| Įsibėgėja iki 100 km/val. | 5,9 sek. (kupė)    |
| Svorio ir galios santykis | 3,81 kg/AG (kupė)  |



Praėjus dešimtmečiui po pirmojo modelio „Corvette“, bendrovė „General Motors“ nusprendė sukonstruoti visiškai naujo pavyzdžio pirmąjį sportinį „Chevrolet“ modelį. C2, antrosios kartos, modeliui didelę įtaką turėjo automobilis „Jaguar E-Type“, modelio „Corvette Sting Ray“ prototipas ir atlantinio pilkšvojo ryklio išvaizda. Šiame automobilyje galima įžvelgti daugybę naujoviškų konstrukcinių tendencijų, iš kurių verta paminėti atverčiamus priekinius žibintus. Šis išskirtinis sprendimas išliko stilingas nuo tos akimirkos iki pat 2004 metų. Pirmą kartą pasirodė ir kupė kėbulo fastbeko variantas su kietu stogu, kurio galinis langas buvo padalintas į dvi dalis. Itin pastebimas akcentas buvo į žiaunas panašios butaforinės grotelės ant priekinių sparnų. Smailėjantis, nuožulnus automobilio galas priminė prieškariu kurtas „Bugatti“ ir kitų Prancūzijos konstruktorių mašinas. Žvelgiant techniniu aspektu, buvo išlaikyta ankstesnių variantų stiklo pluošto kėbulo konstrukcija, bet ją papildomai sutvirtino plieno elementais. Galinė pakaba visiškai atnaujinta, todėl ten atsirado nepriklausomųjų ratų konstrukcija su dvigubomis trikampėmis svirtiniais ir skersinėmis lakštinėmis lingėmis. 1962 m. gamintuose modeliuose C1 montuoti įvairūs varikliai. Vienas jų buvo 5354 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, V8 tipo variklis, kurio skirtingos versijos galėjo išgauti nuo 250 iki 360 AG (su degalų įpurškimo sistema). Buvo galima pasirinkti skirtingas pavarų dėžes: 3 arba 4 pakopų mechanines arba 2 pakopų automatines pavarų dėžes. 1965 m. būgninius stabdžius pakeitė diskiniai ir tais pačiais metais pasirodė galingasis 6500 cm<sup>3</sup>, V8 tipo variklis, 425 AG. Antros kartos modelis „Corvette“ buvo gaminamas iki 1967 m.

*228–229 ir 230–231 p. 1963-ųjų laidos „Chevrolet Corvette C2 Sting Ray“ buvo montuojamas 5354 cm<sup>3</sup> darbinio tūrio, V8 tipo variklis, komplektuotas su 3 pakopų mechanine arba su 2 pakopų automatine pavarų dėže.*



Šis automobilis turėjo du pranašumus. Modelį „Cobra“ bendromis jėgomis sukūrė anglų įmonė „AC Cars“ (7-ajame dešimtmetyje gaminusi vikrujį rodsterį „Ace“) ir amerikiečių dizaineris, vairuotojas bei verslininkas Carrollas Shelby. Jis labai gerai nuspėjo, kad lengvame britiškame automobilyje reikia sumontuoti galingą V8 tipo „Ford“ variklį. Pirmieji automobiliai 1962 m. buvo komplektuojami su 4,3 l, o vėliau – su 4,7 l varikliais. Ketindamas dalyvauti lenktynių „Grand Tour“ kategorijoje, Shelby suprato, jog automobiliui trūksta geresnės pakabos, tvirtesnio rėmo ir galingesnio variklio. Taigi jis ėmė šalinti trūkumus: įrengė nepriklausomas pakabas su trikampėmis svirtimis ir priekyje, ir gale. Karkasas buvo sukonstruotas iš vamzdžių, kurių skersmuo siekė 102 mm, kartais net 76 mm. Ir svarbiausia – sumontuotas 431 AG išvystantis V8 tipo variklis „Ford Type 427 Side Oiler“. Šio motoro darbinis tūris siekė 6997 cm<sup>3</sup>. Bendradarbiaujant su automobilių gamintoju iš Detroito, AC modelio rėmas buvo tinkamai pritaikytas, o mašina gavo naują pavadinimą „Mark III“. Taip atsirado modelio „Cobra“ trečioji karta. Iš esmės tai buvo lenktyninis automobilis, bet dėl pasikeitusių varžybų taisyklių Shelby privalėjo perdaryti modelį „427 Series“, kad juo būtų galima važinėti gatvėmis. Štai kaip atsirado versija S/C („Semi Competition“). Tai buvo vienas ekstremaliausių kada nors pagamintų superautomobilių. Buvo išleistas tik 31 automobilis, o šiandien juos tiksliai atkuria mažų dirbtuvių britų ir anglų meistrai.

250–251 p. Po galingojo 1966-ųjų laidos modelio „Shelby 427 S/C Cobra“ gaubtu slypėjo V8 tipo variklis „Ford Type 427 Side Oiler“, galintis išvystyti 431 AG. Motoro darbinis tūris siekė 6997 cm<sup>3</sup>. Automobilis svėrė 1035 kilogramus.





Shelby 427 S/C Cobra

1966









## TECHNINIAI DUOMENYS

### VARIKLIS

|                        |   |
|------------------------|---|
| Pozicija               | priekyje, išilgai                           |
| Cilindrai              | 8, V tipo (90° kampu)                       |
| Skersmuo ir stūm. eiga | 107,7 × 96 mm                               |
| Darbinis tūris         | 6997 cm <sup>3</sup>                        |
| Didžiausia galia       | 43 l AG, esant 6000 aps./min.               |
| Didž. sukimo momentas  | 65 l,2 Nm, esant 3700 aps./min.             |
| Vožtuvų sistema        | 1 skirstomasis velenas su svirties strypais |
| Vožtuvai               | 2 vožtuvai cilindrui                        |
| Degalų tiekimas        | 2 karbiuratoriai „Holley“                   |
| Aušinimas              | vandeniu                                    |

### TRANSMISIJA

|                  |  |
|------------------|--|
| Varantieji ratai | galiniai                               |
| Sankaba          | vienadiskė sausoji                     |
| Pavarų dėžė      | mechaninė, 4 pavaros + atbulinė pavara |

### VAŽIUOKLĖ

|                           |  |
|---------------------------|--|
| Kėbulo tipas              | rodsteris  |
| Rėmas                     | plieninių vamzdžių konstrukcija  |
| Priekinė pakaba           | nepriklausomoji, trikampės svirtys, cilindrinės spyruoklės, teleskopiniai amortizatoriai |
| Galinė pakaba             | nepriklausomoji, trikampės svirtys, cilindrinės spyruoklės, teleskopiniai amortizatoriai |
| Vairo konstrukcija        | krumpliaratis ir krumplastiebis  |
| Stabdžiai priekyje / gale | diskiniai (priekyje 297 mm skersmens, gale 273 mm skersmens)                             |
| Ratai                     | 15" magnio lydinio ratlankiai su 205 × 15" padangomis priekyje ir gale                   |

### MATMENYS IR SVORIS

|                          |                |
|--------------------------|----------------|
| Važiuoklės bazė          | 2286 mm        |
| Tarpvėžė priekyje / gale | 1422 / 1422 mm |
| Ilgis                    | 3962 mm        |
| Plotis                   | 1727 mm        |
| Aukštis                  | 1245 mm        |
| Svoris                   | 1035 kg        |
| Degalų bakas             | 68 l           |

### PARAMETRAI

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Didžiausias greitis       | 262 km/val. |
| Įsibėgėja iki 100 km/val. | 4,3 sek.    |
| Svorio ir galios santykis | 2,4 kg/AG   |

252–253 p. Iš pradžių lenktynėms sukurto modelio versija „427 SIC Cobra“ turėjo iš plieno vamzdžių suvirintą rėmą ir pakabas su trikampėmis svirtimis.