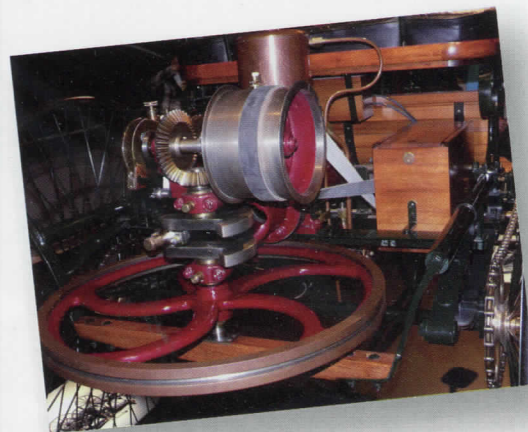




Bencas (Benz)

Karlas Frydrichas Bencas (Carl Friedrich Benz) gimė 1844 m. lapkričio 25 d. Miūlburge (Mühlburg), kuris dabar yra Karlsrūjės

(Karlsruhe) miesto dalis. Studijavo mašinų gamybą, po to užsiiminėjo variklių konstravimu. 1885 m. K.Bencas surinko pirmąjį automobilį, už kurį po metų gavo Reicho patentą. Nuo tada jis oficialiai laikomas automobilio išradėju. K.Bencas sėkmingai tęsė motorinių kariatų gamybą ir apie 1900 metus jau tapo stambiausiu automobilių gamintoju pasaulyje. Mirė 1929 m. balandžio 4 d. Ladenburge. Už sėkmę ir pasaulinę šlovę išradėjas buvo labai dėkingas savo žmonai Bertai, kuri finansavo jo sumanymus bei veiklą ir savo pastangomis padėjo nutiesti kelią vyro idėjų įgyvendinimui.



Nuotraukoje matome, kad K. Benco variklio smagratis, matyt, siekiant sumažinti triukšmą kelyje, montuojamas **horizontaliai**. Vieno cilindro variklis galėjo pasiekti 0,67 AG.

K. Benco sukurtas modelis „Velo“. Taigi labai apdairiai nebuvo nutraukta kariatų gamyba.

Nuo 1896 m. pradėti gaminti dviejų cilindrų, o nuo 1903 m. – ir keturių cilindrų automobiliai. K. Bencas jiems sukonstravo variklius su priešpriešais išdėstytais cilindrais. Pats autorius juos vadino „kontravarikliais“. Ankstesnieji modeliai turėjo svirtinį vairavimo mechanizmą, nes vairaratis triumfo žygį pradėjo tik 19 – ojo šimtmečio pabaigoje. Iš pradžių buvo stabdoma iš kariatų pasiskolintais trinkeliniais stabdžiais, veikiančiais tik galinius ratus. Atsižvelgiant į dar nedidelius to meto greičius, jų lyg ir pakako, tačiau pirmieji eismo įvykiai rodė, jog skubiai reikalingas didesnis stabdymo priemonių efektyvumas.

Variklių gamintojas Gotlybas Daimleris (Gottlieb Daimler) dirbo Nikolaus Otto firmoje „Deutz“, įsikūrusioje Kelne, tačiau troško turėti savo verslą.

Įgyvendindamas šį siekį, jis sugrįžo į tėviškę Švabijoje (pietvakarių Vokietija) ir

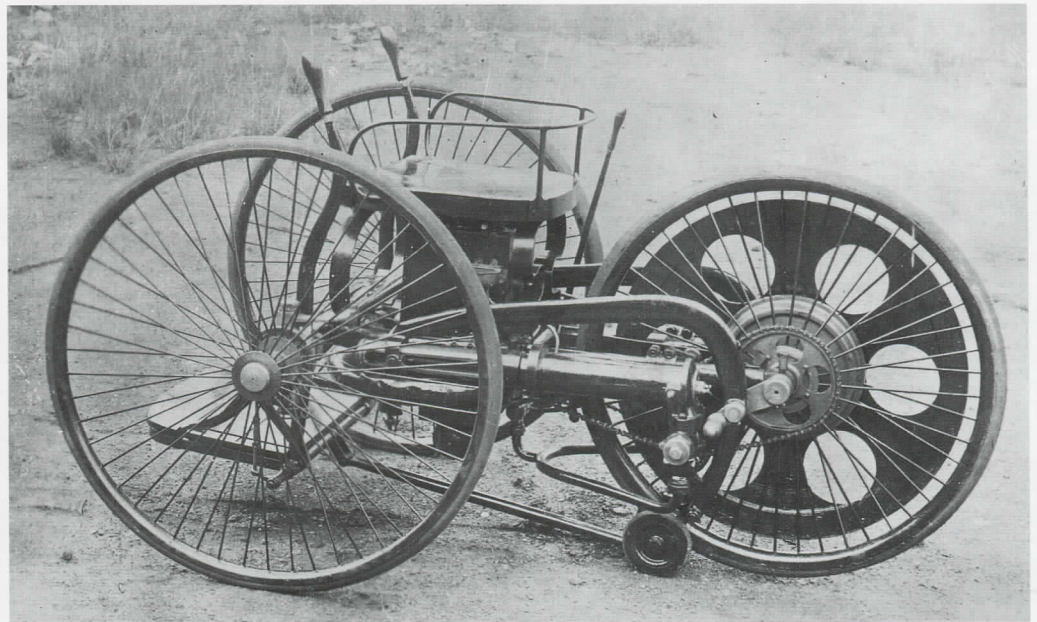
Šis „Mylord Coupé“ pagamintas 1901 m. Tuo metu K.Bencui priklausė didžiausias pasaulyje automobilių fabrikas.

Kanštate (Cannstatt) įsteigė eksperimentines dirbtuves. 1885 m. jis gavo patentą savo varikliui.

Vis dėlto pirmasis K. Benco bandymas pritaikyti vidaus degimo variklį transportui susijęs ne su automobiliu. Iš tikrųjų šiek tiek anksčiau jis kartu su bičiuliu Wilhelmu Maybachu (Wilhelm Maybach) sumeistravo „Jojimo vežimą“ (Reitwagen). Tai buvo



Šią pirmąją Didžiojoje Britanijoje transporto priemonę su vidaus degimo varikliu sukūrė **Edvardas Batleris (Edward Butler)**. Ypatingai paprastos konstrukcijos modelis turėjo tik tris ratus.



Pirmąją įstatymų pakeitimo pergalę H.J. Lousonas pasiekė 1896 metais: visoje Anglijoje nustatytas maksimalus 20 kilometrų per valandą greitis ir jau nebereikėjo lydinčio asmens su vėliavėle. Šia proga tų pačių metų lapkričio 14 d. H. J. Lousonas organizavo „Išsilaisvinimo kelionę“ („The Emancipation Run“) iš Londono į Braitoną (Brighton), kuri kasmet minima iki šiolei. „Daimler Motor Company“ turėjo neabejotinai didelę reikšmę D.Britanijos automobilių pramonei. Kai 1900 m. Velso princas, vėliau Karalius Edvardas VII, užsisakė „Daimler“ automobilį, šios firmos reputacija pastebimai pagerėjo.

„Daimler DB 18“ pasirodė 1939 m. Dėl šešių cilindrų variklio didelio darbo kameros tūrio jis dar vadintas „Daimler 2½“. Nuo 1949 m. šis modelis – „Daimler Consort“.



Modeliai legendiniais pavadinimais Po infliacijos

1924 m. pademonstruotas „Laubfrosch“ („Medvarlė“) modelis padėjo „Opel“ sulaukti didelio pirkėjų antplūdžio. Modelis su 4 AG varikliu buvo pirmasis bendrovės istorijoje, kurio gamybai pradėtas naudoti konvejeris. Ši naujovė praėjusio amžiaus trečiojo dešimtmečio pabaigoje padėjo „Opel“ aplenkti Vokietijos automobilių gamybos lyderį „Brennabor“.

Svarbų lūžį „Opel“ patyrė 1929 metais: ji tapo „General Motors“ kompanijos dalimi ir prarado Vokietijos automobilių gamintojo statusą. Be abejonės, Europos rinka nebuvo pamiršta, jai gaminti specialūs modeliai „Kadett“, „Kapitän“ ir „Admiral“, vėliau tapę legendomis.

Automobiliai iš Vartburgo Aizenachas, kuriame dabar gaminami „Opel Corsa“ modeliai, nuo seno garsėja kaip svarbus automobilių pramonės miestas. Čia 1898 m. buvo pagaminta kariatės formos motorinė transporto priemonė, sumontuota ant „Decauville“ firmos „Voiturelle“ važiuoklės. Modelis pavadintas „Wartburg“. Vėliau oru aušinamas pirmtako variklis pakeistas aušinamu vandeniu.

Aizenache gaminti ir elektromobiliai. Daugiausia tai buvo modeliai, surenkami pagal Prancūzijos firmos „Kriéger“ licenciją. 1903 m. pasirodė nauji modeliai pardavinėti „Dixi“ pavadinimu. Vėliau Aizenache pradėti gaminti ir didesni automobiliai su šešių cilindrų varikliais. 1928 m. gamyklą perėmė BMW, kuri čia tęsė automobilių gamybą.

„Vartburgo motorinė karieta“ („Wartburg Motorwagen“) licencijuota „Decauville“ firmos „Voiturelle“ modelio kopija. Pirmosios versijos dviejų cilindrų variklis aušinamas oru. „Vis-à-vis“ (priešpriešinio) sėdynių išdėstymo schema pasiskolinta iš karietų, tačiau automobiliams ji pasirodė netinkama.



Firminiame skydelyje nurodoma, kad matome automobilį, pagamintą Aizenacho transporto priemonių fabrike (Fahrzeugfabrik Eisenach). Važiuklės numeris – 88, variklis pasiekia 5 AG (HP), taigi priklauso antrajai kartai ir yra aušinamas vandeniu. Automobilio svoris – 315 kilogramų. Galime palyginti: priešais esančiame puslapyje demonstruojamas „Opel“ svėrė 525 kilogramus.





BMW logotipas simbolizuoja lėktuvo propelerį ir primena firmos veiklos pradžią aviacijos pramonės srityje: pirmieji jos gaminiai iš tikrųjų buvo lėktuvų varikliai.





Antrojo pasaulinio karo jie „pasipuošė“ milžiniškais „pelekais“ ne mažiau milžiniškoje galinėje automobilio dalyje su gausybe chromuotų detalių.

Šiuos prabangius automobilius mėgo ne tik milijonieriai ir aktoriai: Detroite transporto priemones aukšto rango pareigūnams užsakinėjo ir užsienio šalių vyriausybės. Taip beveik nepastebimai „Cadillac“ tapo padidintų reikalavimų automobilių tiekėja. Buvo sukurti modeliai, kurių vardai prabangių automobilių mėgėjams dar ir dabar tebeskamba kaip muzika: „Sixty Special“ (nuo 1938 m.), „Coupe DeVille“ (nuo 1949 m.), „Eldorado“ (nuo 1953 m.), „DeVille“ (nuo 1956 m.), „Eldorado Brougham“ (nuo 1957 m.), „Calais“ (nuo 1964 m.). Techninėms inovacijoms, kurios anksčiau buvo markės skiriamuoju ženklu, laikui bėgant, likdavo vis mažiau dėmesio. Svarbiausiu faktoriumi tapo prabanga, skatinanti pirkimą.

„Cadillac“ modelių **galinės dalies** „dabūnimas“ milžiniškais „pelekais“ praėjusio amžiaus šeštojo dešimtmečio pabaigoje pasiekė didžiausią mastą. Tai būta ekstravagantiško to meto stiliaus dizaino, demonstravusio pokario laikotarpiu sparčiai kylančią visuomenės gerovę. >>

Aukščiausios klasės prabangą demonstravo elegantiškos šio „**Cadillac Eldorado**“ kėbulo formos. Nei vairuotojas, nei keleiviai negalėjo skūstis vietos salone trūkumu. <<

Praėjusio amžiaus septintojo dešimtmečio viduryje „Cadillac“ dizaineriai vietoje apvalių pradėjo naudoti ir briaunotas formas. Priekiniai žibintai imti montuoti vertikaliai, tai leido naudoti platesnius radiatorius.

