

ПЕРВЫЙ АВТОМОБИЛЬ «МЕРСЕДЕС»: НОВАЦИЯ ИЛИ КОМПИЛЯЦИЯ?

АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ ФИРСОВ

*Институт исследований научно-технического потенциала
и истории науки имени Г. М. Доброва НАН Украины
Украина, 01032, Киев, бул. Тараса Шевченко, д. 60
E-mail: firsov2010@gmail.com*

В статье путем анализа литературных, документальных и патентных источников сделана попытка разобраться в истории создания первого автомобиля «Мерседес» и выяснить, была ли его конструкция революцией в автомобилестроении и повлияла ли она на дальнейший ход развития этой отрасли. Отмечается, что первый автомобиль «Мерседес» был изготовлен немецкой компанией «Даймлер-моторен-гезельшафт» (ДМГ) по проекту австрийского бизнесмена Э. Еллинека. Руководил постройкой автомобиля немецкий инженер В. Майбах, который в то время был техническим директором ДМГ. Установлено, что конструкция автомобиля «Мерседес» и его двигателя не были инновационными. Они создавались на основе уже известных конструкций и изобретений, в том числе изобретений инженера Б. Г. Луцкого, который в то время работал в ДМГ. Отмечается, что основные элементы конструкции автомобиля «Мерседес» и его двигателя — стальная штампованная рама, ножная педаль акселератора, наклонно установленный руль, сотовый радиатор, 4-цилиндровый двигатель рядного вертикального типа, механически управляемые впускные клапана, зажигание от магнето низкого напряжения «на отрыв», Т-образная головка цилиндров — уже были известны и использовались компаниями «Панар э Левассор» и «Моторфарцойг-унд моторенфабрик Берлин». Показано, что в создании первого автомобиля «Мерседес», кроме Еллинека и Майбаха, принимали участие и другие инженеры ДМГ, в частности, Браунер и Линк.

Ключевые слова: «Мерседес», автомобиль, двигатель, компания «Даймлер-моторен-гезельшафт», Б. Г. Луцкий, В. Майбах, Э. Еллинек.

DOI: 10.7868/S0205960618020039

THE FIRST MERCEDES CAR: INNOVATION OR COMPILATION?

ALEKSANDR VLADIMIROVICH FIRSOV

*G. M. Dobrov Institute for Scientific and Technological Potential
and Science History Studies, National Academy of Sciences of Ukraine*

Bul. T. Shevchenko, 60, Kiev, 01032, Ukraine

E-mail: firsov2010@gmail.com

Based on the literary, documentary and patent sources, the paper attempts to understand the history of the creation of the first Mercedes car and to determine whether its design was “revolutionary” and influenced further development of the automotive industry. The first Mercedes car was manufactured by a German company Daimler-Motoren-Gesellschaft (DMG) to a design by an Austrian businessman Emil Jellinek. Wilhelm Maybach, a German engineer and the then Technical Director of DMG, supervised the construction of the car. It is established that the Mercedes car design and engine had not been innovative. They were developed based on the already known designs and inventions, including those of engineer B. G. Loutzky (Loutzkoy, Lutskii) who at the time worked for DMG. The main elements of the Mercedes car design and engine – stamped-steel frame, accelerator foot pedal, inclined steering wheel, honeycomb radiator, four-cylinder in-line vertical engine, mechanically controlled intake valves, low-voltage magneto ignition, and T-shaped cylinder head – had been already known and used by Panhard et Levassor and Motorfahrzeug- und Motorenfabrik Berlin. It is shown that, besides Jellinek and Maybach, other DMG engineers, particularly Brauner and Link, also participated in creating the first Mercedes car.

Keywords: Mercedes, car, engine, Daimler-Motoren-Gesellschaft, Boris Loutzky, Wilhelm Maybach, Emil Jellinek, the history of creation, little-known facts.

В 2017 г. исполнилось 115 лет с момента регистрации немецкой компанией «Даймлер-моторен-гезельшафт» (*Daimler-Motoren-Gesellschaft*, ДМГ) торговой марки «Мерседес» (*Mercedes*), которая на протяжении многих десятилетий является синонимом качества. Сегодня по всему миру в пользовании находятся более 10 миллионов автомобилей «Мерседес». Ввиду этого неудивительно, что события, связанные с созданием автомобилей этой марки, вызывают устойчивый интерес историков автомобилестроения.

Официальная версия истории создания «Мерседеса» компании «Мерседес-Бенц» (*Mercedes-Benz*) изложена на ее сайте (<https://www.mercedes-benz.com/en/mercedes-benz/classic/history>). Однако после публикаций немецкого историка Гарри Нимана¹ о компании ДМГ, Готтлибе Даймлере, Вильгельме Майбахе и других сотрудниках этой компании возникли сомнения по поводу правдивости официальной информации, озвучиваемой компанией «Мерседес-Бенц». Ниман в период с 1989 по 2008 г. возглавлял исторический архив

¹ *Niemann, H.* Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag. Stuttgart: Motorbuch-Verlag, 1995; *Niemann, H.* Gottlieb Daimler: Fabriken, Banken und Motoren. Bielefeld: Delius Klasing Verlag, 2000.

компании, и у него была возможность ознакомиться с до сих пор неопубликованными документами. На их основании он опубликовал много новой информации о Даймлере, Майбахе и компании ДМГ, которая существенно отличалась от официальной. В этой связи автор данной статьи сделал попытку на основании литературных и архивных источников разобраться в истории создания первого автомобиля «Мерседес» и пролить хоть немного света на так называемую «загадку Мерседеса»: кто является его создателем?

Отвечая на этот вопрос, современные немецкие историки отдают приоритет Майбаху, который в то время работал техническим директором компании ДМГ в Каннштатте. Главный «арийский» историк автомобилестроения Пауль Зиберц (директор архива компании «Даймлер-Бенц акциенгезельшафт» (*Daimler-Benz Aktiengesellschaft*) во времена Гитлера) назвал создателем автомобиля «Мерседес» компанию ДМГ, которая использовала идеи Даймлера при его конструировании. Майбаха он упомянул в своих публикациях только как способного помощника Даймлера, который воплощал в реальность его идеи ².

Французские историки, в частности, Шарль В. Бишоп в книге «Франция и автомобиль», отмечают, что «Мерседес слишком элегантен, чтобы быть немецким» ³. Бишоп высказывает предположение о возможном участии в создании автомобиля «Мерседес» гонщика компании «Пежо» (*Peugeot*) Альберта Леметра (*Albert Lemaitre*) и барона Анри де Ротшильда (*Henri de Rothschild*). При этом он сослался на Р. Уоллеса, который писал:

Ясно, что многочисленные усовершенствования обязаны своим происхождением предложениям, сделанным бароном Анри. Автомобили «Мерседес» полны французскими идеями и являются, естественно, разработанными французами ⁴.

Однако к окончательному выводу Бишоп так и не пришел. В заключение он пишет, что «остается тайна, которую в течение многих лет исследований мне разгадать так и не удалось» ⁵.

Среди возможных создателей первого автомобиля «Мерседес» в зарубежных СМИ фигурируют имена и других конструкторов, однако среди них нет имени инженера Бориса Григорьевича Луцкого, который в то время работал в компании ДМГ и вклад которого в создание автомобилей этой компании был весьма значительным ⁶.

Необходимо отметить, что в конце XIX в. Луцкий был одним из самых известных конструкторов и изобретателей Европы, его называли гением

² Siebertz, P. Gottlieb Daimler: ein Revolutionär der Technik. Berlin: J. F. Lehmann, 1942. S. 193.

³ Bishop, Ch. W. La France et l'automobile. Paris: M.-Th. Génin, 1971. P. 208.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid.

⁶ Фирсов А. В. Российский инженер Борис Луцкий — один из создателей автомобилей «Даймлер» и «Мерседес» // Питання історії науки і техніки. 2012. № 4. С. 42–49 (см. также: http://pamjatky.org.ua/wp-content/uploads/2013/12/2012_04.pdf).

моторостроения и автомобилестроения ⁷. Приведем лишь одну цитату из авторитетного немецкого технического журнала «Динглера политехническое издание», в котором описываются сразу 12 (!) транспортных средств, представленных Луцким на Первой международной автомобильной выставке в Берлине (1899):

Среди представленных на выставке немецких экспонатов видное место занимают изделия «Общества по строительству автомобильных экипажей системы Луцкого», в которых воплотился многолетний опыт этой фирмы [...] Хорошо продуманные и остроумные конструкции автомобилей созданы в результате десятилетних исследований гениального инженера Б. Луцкого, имеющего высокую репутацию в автомобильных кругах. На выставочном стенде этого общества, который располагался прямо напротив главного входа, эти автомобили сразу бросались в глаза каждому, кто заходил на выставку. На стенде были представлены: 1. Два автомобиля. 2. Два моторных трицикла. 3. Четыре прицепные коляски и четыре почтовых автомобиля ⁸.

Транспортные средства «Общества по строительству автомобильных экипажей системы Луцкого» были признаны лучшими в своих классах и награждены золотыми медалями ⁹. Эти же автомобили представляли Германию в 1900 г. на Всемирной выставке в Париже и также были награждены призами и медалями. Кстати, автомобили компании ДМГ в этой выставке участия не принимали ¹⁰.

Как известно, торговая марка «Мерседес» была официально зарегистрирована 26 сентября 1902 г. Это произошло после того, как 30 июня 1902 г. на общем собрании акционеров компании ДМГ из Каннштатта и консорциума «Моторфарцойг-унд моторенфабрик Берлин» (*Motorfahrzeug-und Motorenfabrik Berlin*, ММБ) из Берлина было принято решение о слиянии этих фирм. В целях сохранения традиций объединенное акционерное общество сохранило название «Даймлер-моторен-гезельшафт».

Согласно официальной версии ряда немецких историков ¹¹, торговая марка «Мерседес» возникла благодаря заядлому гонщику и богатому австрийскому бизнесмену, генеральному консулу Австро-Венгрии в Ницце Эмилю Еллинеку (*Emil Jellinek*). Произошло это следующим образом. Впервые имя «Мерседес» прозвучало 21 марта 1899 г. Именно в этот день Еллинек принял участие в соревнованиях в Ницце на автомобиле «Даймлер» под псевдонимом «Мерседес»

⁷ Pöhlmann, C. Die unmittelbare Umsteuerung der Verbrennungskraftmaschinen. Berlin: Verlag von Leonhard Simion Nf., 1914. S. 159; Die Internationale Motorwagenausstellung zu Berlin 1899 // Dinger's polytechnisches Journal. 1899. Bd. 314. Nr. 7. S. 106.

⁸ Ibid.

⁹ Berlin Motor Exhibition, 1899 // The Automotor and Horseless Vehicle Journal. 1899. Vol. 4. No. 39. P. 105.

¹⁰ Фирсов А. В. Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже // Питання історії науки і техніки. 2011. № 3. С. 39–46 (см. также: http://pamjatky.org.ua/wp-content/uploads/2012/10/2011_03.pdf).

¹¹ Buchner, C. Die Wirkung von Produktvielfalt auf die Markenstärke: theoretische Überlegungen, empirische Befunde und Handlungsempfehlungen am Beispiel des Premiumsegments des Automobilmarktes. München: FGM-Verlag, 2008. Bd. 71. S. 11; Fersen, O. Ein Jahrhundert Automobiltechnik: Personenwagen. Düsseldorf: VDI-Verlag, 1986. S. 21.

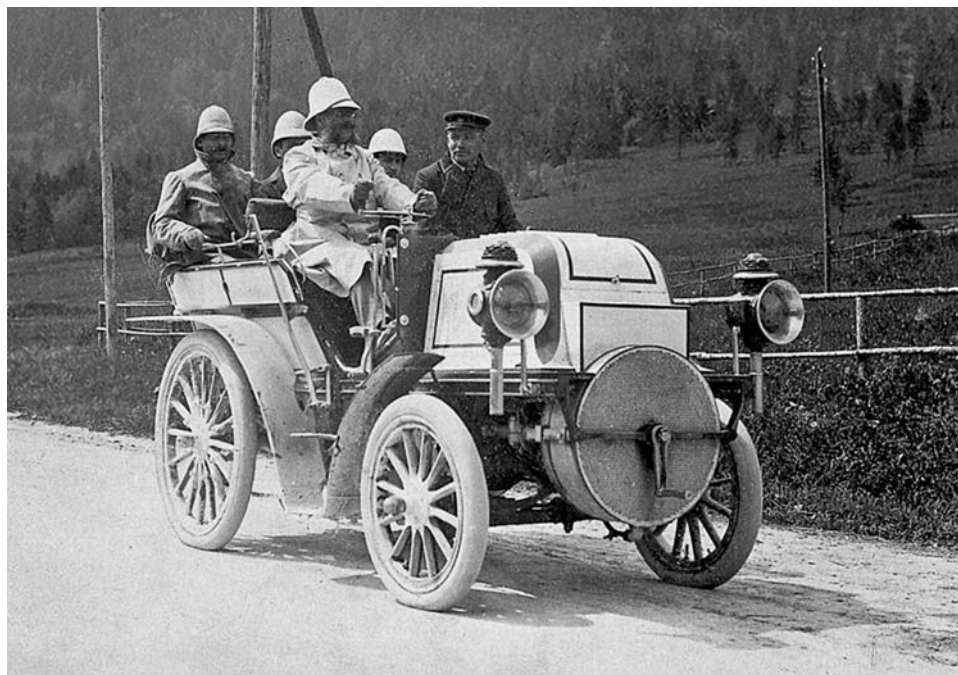


Рис. 1. Эмиль Еллинек за рулем автомобиля «Даймлер», 1899 г.

и победил в классе туристических автомобилей. На рис. 1 показан автомобиль-победитель, на котором был установлен 16-сильный двигатель «Феникс» (*Phoenix*). За рулем автомобиля Еллинек, рядом с ним — Герман Браун (*Hermann Braun*). В классе гоночных автомобилей на этих соревнованиях победил француз Леметр на автомобиле компании «Пежо».

Мерседес — это имя, которым любящий отец Эмиль Еллинек называл свою дочь Мерседес Адрианну Рамону Мануэлу, испанку по матери. В переводе с испанского имя означает «вознаграждение, дар, милость».

Через год на соревнованиях в Ницце приняли участие туристические и гоночные автомобили «Даймлер-Феникс» (*Daimler-Phoenix*). Водители этих автомобилей взяли себе псевдонимы «Мерседес-1» и «Мерседес-2». На рис. 2 представлен туристический автомобиль, который принимал участие в гонке по маршруту Ницца — Драгиньян — Ницца длиной 296 км. Этот автомобиль стартовал под номером 106 и показал лучший результат. Гонка проходила 27 марта 1900 г. Победителями в категории туристических автомобилей стали Е. Т. Сед (*E. T. Stead*) и Вильгельм Бауэр (*Wilhelm Bauer*) (он за рулем автомобиля). Как видно из рисунка, на автомобиле был установлен трубчатый радиатор круглой формы.

30 марта 1900 г. в горной гонке, которая проходила по маршруту Ницца — Ля-Тюрби, приняли участие два гоночных автомобиля Еллинека модели «Даймлер-Феникс» (рис. 3). Под псевдонимом «Мерседес-1» выступал Бауэр, а под псевдонимом «Мерседес-2» — Вильгельм Вернер (*Wilhelm Werner*). Оба гонщика потерпели аварию, причем один из них — Бауэр — погиб. Он был смертельно



Рис. 2. Туристический автомобиль «Даймлер-Феникс», 1900 г.

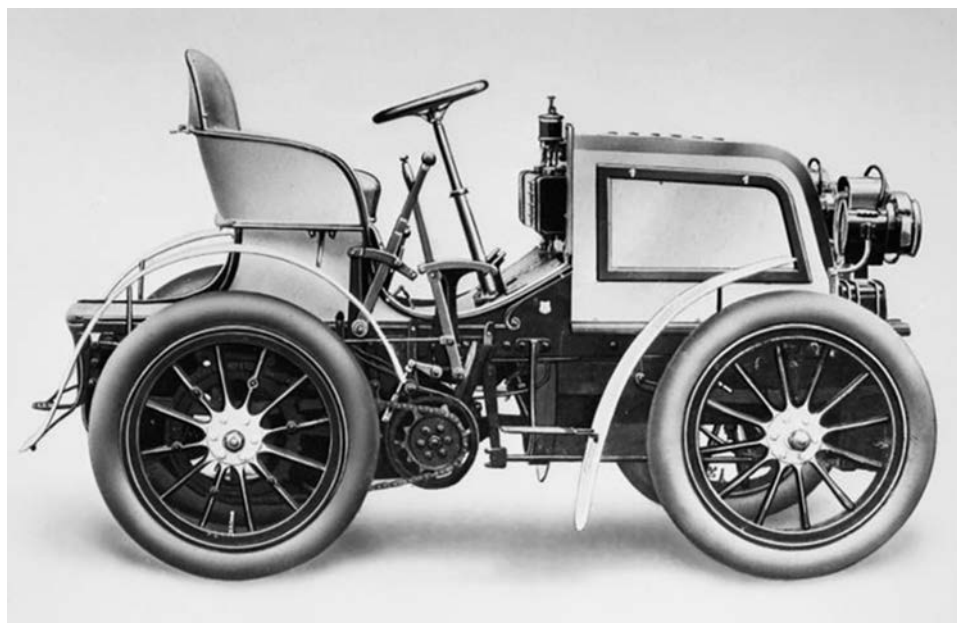


Рис. 3. Гоночный автомобиль «Даймлер-Феникс», 1900 г.



Рис. 4. Фотография катастрофы, произошедшей с автомобилем Вильгельма Бауэра

ранен на пути между Ниццей и Ля-Тюрби (рис. 4). Как видно из рисунка, на автомобиле установлен сотовый радиатор квадратной формы, который был более эффективным по сравнению с круглым трубчатым радиатором. Помимо различия в применяемых радиаторах туристические автомобили отличались от гоночных еще и колесами. У туристических автомобилей задние колеса были большего диаметра, чем передние, а у гоночных — одинакового размера.

После неудачной и трагической гонки в Ницце Еллинек 2 апреля 1900 г. заказал у компании ДМГ новый, более без-

опасный и мощный гоночный автомобиль. Он строился под руководством технического директора ДМГ Майбаха с учетом требований Еллинека. Из них основными были удлиненная колесная база, широкая колея, низкий центр тяжести и двигатель мощностью 35 л. с. Кроме этого, он попросил назвать новый двигатель именем «Даймлер-Мерседес». Чтобы руководство компании ДМГ в лице Макса Дуттенхофера (*Max Duttendorfer*) и Вильгельма Лоренца (*Wilhelm Lorenz*) согласилось удовлетворить эту просьбу, Еллинек кроме гоночных автомобилей заказал у компании еще 36 обычных туристических автомобилей «Даймлер-Феникс» на огромную по тем временам сумму — 550 000 золотых марок.

Новый гоночный автомобиль был построен и протестирован 22 ноября 1900 г., а 22 декабря отправлен Еллинеку в Ниццу. Впервые этот автомобиль с 4-цилиндровым вертикальным рядным двигателем мощностью 35 л. с. был представлен широкой публике в марте 1901 г. на соревнованиях в этом городе (рис. 5). Именно здесь имя «Мерседес» впервые появилось не как имя гонщика или команды, а как новая модель автомобиля.

На состязаниях в Ницце «Мерседес» одержал ряд блестящих побед, показав бесспорное превосходство над автомобилями других компаний. По этому поводу генеральный секретарь французского автомобильного клуба Поль Мейан (*Paul Meyan*) заявил: «Мы вступили в эпоху “Мерседеса”»¹².

Немецкие историки считают автомобиль «Мерседес» 1901 года первым современным автомобилем¹³. Основным отличием этого автомобиля от других, по их мнению, были удлиненная колесная база, широкая колея

¹² First Mercedes Model Series, 1900/1901 // <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/First-Mercedes-model-series-19001901.xhtml?oid=5899>.

¹³ Ibid.; Fack, D. Automobil, Verkehr und Erziehung: Motorisierung und Sozialisation zwischen Beschleunigung und Anpassung 1885–1945. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH, 2000. S. 454.

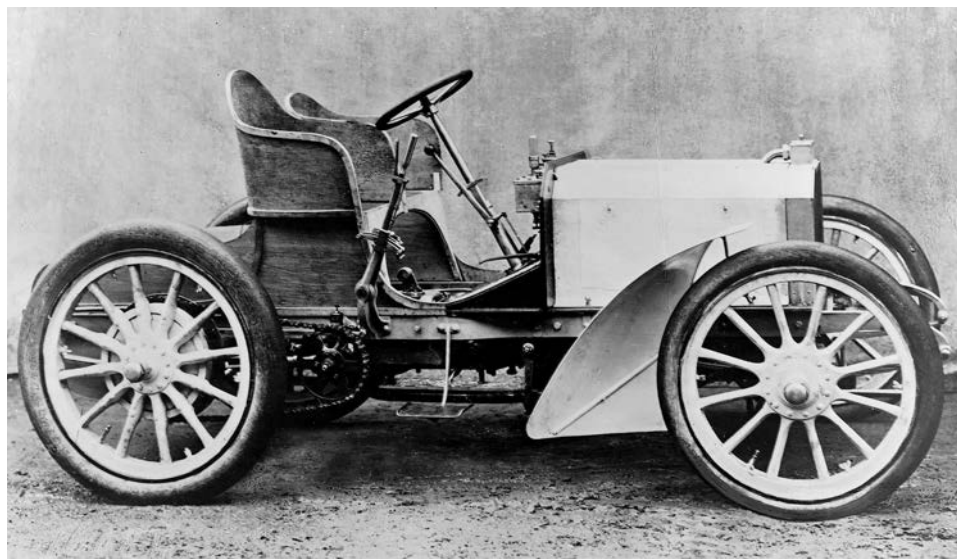


Рис. 5. Гонимый автомобиль «Даймлер-Мерседес», 1901 г.

и низкий центр тяжести. Они пишут, что эта новая архитектура автомобиля создала основу для комфортного и безопасного вождения и поэтому многие автопроизводители того времени стали копировать эту инновационную концепцию, которая доказала свое превосходство над другими концепциями.

Вначале хочется сделать некоторые уточнения в отношении информации об истории создания первого автомобиля «Мерседес», которую большинство немецких исследователей приводят в своих публикациях. Прежде всего о дате — 2 апреля 1900 г. Немецкие историки пишут, что в этот день Еллинек заказал у компании ДМГ новый гоночный автомобиль и 36 туристических (серийных) автомобилей на общую сумму в 550 000 золотых марок. Возможно, что Еллинек действительно в этот день в устной форме и сказал сотрудникам компании ДМГ Майбаху и Фишеру (*Vischer*) о своем намерении купить у компании эти автомобили. Однако в действительности 2 апреля 1900 г. — это дата создания компании Еллинека в Монако, а реально Еллинек сообщил о своем желании купить туристические автомобили у компании ДМГ с целью дальнейшей их перепродажи 17 апреля 1900 г. На это указывает Роберт Дик:

17 апреля 1900 г., спустя две недели после создания компании Еллинека в Монако, поступил большой заказ из Ниццы. Фишер и Майбах отправили телеграмму для Лоренца: «Председатель Дуттенхофер переносит встречу на пятницу после обеда и субботнее утро. Ваше присутствие было бы очень желательным. Еллинек заказывает 36 автомобилей на сумму в 550 000 марок»¹⁴.

Нужно подчеркнуть, что Еллинек заказал 17 апреля 1900 г. у компании ДМГ туристические автомобили еще старой модификации — «Даймлер-Феникс».

¹⁴ Dick, R. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895–1915. Jefferson, NC; London: McFarland. 2005. P. 41.

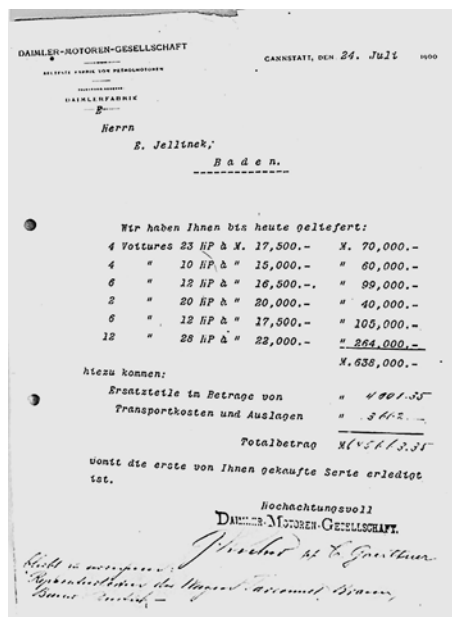


Рис. 6. Фрагмент договора на поставку 34 туристических автомобилей

Ему нужно было чем-то торговать от имени новой фирмы, зарегистрированной в Монако. На рис. 6 представлен договор между Еллинеком и компанией ДМГ на поставку туристических автомобилей, подписанный 24 июля 1900 г.¹⁵ В нем ДМГ обязалась поставить Еллинеку 34 туристических автомобиля с двигателями различной мощности от 10 до 28 л. с. на сумму 638 000 золотых марок, а также запасные части. С учетом транспортных и других накладных расходов общая сумма договора составила 645 663 золотые марки.

В вышеупомянутой телеграмме Лоренцу фигурирует количество автомобилей — 36. Вероятно, Фишер и Майбах имели в виду общее количество заказанных Еллинеком автомобилей с учетом двух гоночных. Как видно из рис. 6, окончательная сумма договора на поставку 34 туристических автомобилей

к 24 июля 1900 г. возросла до 638 000 золотых марок вместо первоначально запланированных 550 000. Это было связано с тем, что богатые клиенты Еллинека, такие как барон Анри де Ротшильд, барон Артур де Ротшильд, Жорж Леметр, принц Любецкий, Клод Лорейн Барроу и др., внесли изменения в заказанные ими автомобили, и поэтому их цена увеличилась. Изменения касались в основном замены элементов кузова, сидений, использования дорогой обшивки и т. п. Несмотря на существенное увеличение стоимости автомобилей, Еллинек неплохо заработал на этой сделке. Он продал автомобили своим богатым друзьям по цене, превышающей закупочные цены на 5000 золотых марок.

Что касается названия «Мерседес», то немецкие историки пишут, что Еллинек назвал этим именем автомобили в честь своей дочери. Это соответствует действительности, однако основной причиной, по которой Еллинек вместо имени «Даймлер» использовал имя «Мерседес», послужило то, что в те времена во Франции с предубеждением относились к любому немецкому названию и имя «Даймлер» «сильно резало слух французам»¹⁶. Кроме того, таким образом Еллинек пытался скрыть свое немецкое происхождение (он родился в Германии в 1853 г.). Была еще одна причина, по которой Еллинек попросил компанию ДМГ вначале дать название «Даймлер-Мерседес» двигателю, а затем «Мерседес» автомобилю. Дело в том, что при продаже автомобилей «Даймлер-Феникс» во Франции у Еллинека возникли юридические проблемы:

¹⁵ Daimler-Motoren-Gesellschaft // http://www.liveauctioneers.com/item/6388313_1379-daimler-motoren-gesellschaft-emil-jellinek-gust.

¹⁶ Life of Wilhelm Maybach — Contd. // The Motor. 1942. Vol. 81. P. 214.

французские компании «Панар э Левассор» (*Panhard et Levassor*) и «Пежо» уже владели лицензиями на право изготовления и продажи двигателей и автомобилей «Даймлер» во Франции и Еллинек не имел права под этим же именем продавать свои автомобили, купленные в Германии. Чтобы обойти это препятствие, Еллинек решил изменить название продаваемых им во Франции автомобилей. Но этого было недостаточно, надо было, чтобы эти автомобили чем-то отличались от автомобилей французских компаний. В этой связи Еллинек решил наладить в Германии производство новых двигателей и автомобилей. При этом автомобили должны были оснащаться 4-цилиндровыми двигателями – именно такие автомобили уже выпускали «Панар э Левассор» и «Пежо». Еллинек считал, что реальные деньги он сможет заработать на продаже автомобилей именно такого типа.

Необходимо отметить, что Еллинек еще в 1898 г. решил заняться автомобильным бизнесом во Франции вместе со своим деловым партнером Леоном Дежавю (*Leon Dejavu*). Но поскольку во Франции этим бизнесом уже занимались многие компании и все уже было распределено между ними, Еллинек решил поехать в Каннштатт, чтобы там договориться о поставке ему автомобилей по более низким ценам. Дик в вышеупомянутой книге пишет:

Еллинек и его французский деловой партнер Леон Дежавю понимали, что реальные деньги могут быть заработаны только на продаже автомобилей с четырьмя цилиндрами системы «Панар». Но реальные дистрибьюторы уже назначены везде. Итак, на Каннштатт! Конечно, Дуттенхофер и его менеджер по маркетингу Густав Фишер с удовольствием приняли заказ на шесть совершенно новых «Фениксов»¹⁷.

Использование нового имени «Мерседес» позволило Еллинеку решить возникшие юридические проблемы и получить эксклюзивные дистрибьюторские права на продажу своих автомобилей во Франции, Австрии, Венгрии, Бельгии и США.

Современные немецкие историки называют автомобиль «Мерседес» 1901 года «революционным», утверждая, что именно с этой модели более 115 лет назад началась новая эпоха в автомобилестроении. Так ли это на самом деле? И вообще, мог ли быть «революционным» этот автомобиль, если компания ДМГ изготовила его всего через полгода после начала работ (в апреле автомобиль был заказан, а в ноябре уже построен). Еллинек спешил с изготовлением этого автомобиля, так как хотел успеть его использовать на гонках в Ницце. Разумеется, за такой короткий промежуток времени компания не могла разработать новую, тем более «революционную» конструкцию автомобиля и двигателя.

Кроме того, нужно отметить очень важный, но малоизвестный факт из истории компании ДМГ: в период с марта 1897 по март 1900 г. она не занималась инновационной деятельностью из-за разногласий, возникших между Даймлером и ее руководством (Дуттенхофером и Лоренцом)¹⁸. Даймлер был очень недоволен условиями своего нового контракта, заключенного между ним и ДМГ 15 марта 1897 г., и постоянно настаивал на его изменении. Он редко появлялся

¹⁷ Dick. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque... P. 29.

¹⁸ Фирсов А. В. Готтлиб Даймлер и «Даймлер-Моторен-Гезельшафт»: итоги сотрудничества // ВИАТ. 2017. Т. 38. № 1. С. 60–93.

на работе и, кроме того, запрещал своим подчиненным, в частности Майбаху, заниматься инновационной деятельностью¹⁹. Из-за Даймлера в ДМГ сложилась нездоровая атмосфера, которая негативно влияла на работу²⁰. До конца своей жизни он так и не уладил свои отношения с Дуттенхофером и Лоренцом. Он умер 6 марта 1900 г. в Каннштатте.

Возникает вопрос: если Даймлер и вся компания ДМГ не занимались инновационной деятельностью, то могла ли быть конструкция автомобиля «Мерседес» и его двигателя «революционной»? Немецкие историки относят к «революционным» инновациям, используемым в автомобиле «Мерседес», следующие:

- архитектуру автомобиля: удлиненную колесную базу, широкую колею и низкий центр тяжести;
- стальную штампованную раму;
- ножную педаль «акселератора», используемую вместо ручной рукоятки газа;
- наклонно установленный руль;
- сотовый радиатор, расположенный высоко перед двигателем автомобиля;
- 4-цилиндровый двигатель рядного вертикального типа большой мощности – 35 л. с.;
- механически управляемые впускные клапаны;
- зажигание от магнето низкого напряжения «на отрыв»;
- Т-образную головку цилиндров.

Рассмотрим, были ли эти конструктивные элементы автомобиля «Мерседес» 1901 года инновационными. Прежде всего коснемся элементов архитектуры автомобиля, которые повышали его устойчивость и снижали склонность к опрокидыванию, – удлиненной колесной базы, широкой колеи и низкого центра тяжести.

Необходимо отметить, что такие элементы архитектуры автомобилей в 1901 г. уже не были инновационными. Первым поднял проблему необходимости повышения устойчивости и управляемости автомобилей еще в 1899 г. Луцкий. Об этом он сообщил в докладе «О газовых моторах и автомобилях системы Луцкого», который был сделан им в Берлинском политехническом обществе в марте 1899 г. Вот его слова:

Раньше я строил одно- и двухместные машины, к тому же трехколесные. Примерно полтора года назад я показывал построенный мною одноместный четырехколесный автомобиль. У этой машины, аналогично французским трициклам, основная нагрузка приходилась на заднюю ось, за которой был расположен бензиновый мотор. Из-за этого передняя часть автомобиля получалась недостаточно загруженной, и управлять машиной было трудно, а на скользких дорогах практически невозможно. Чтобы решить эту проблему, я загрузил передок экипажа свинцом, но это был не самый рациональный выход из положения. В последней модели я поместил мотор между осями, масса автомобиля распределилась равномерно и управление стало возможным²¹.

¹⁹ *Jellinek-Mercédès, G.* My father, Mr. Mercédès. Philadelphia: Chilton Books, 1966. P. 80.

²⁰ *Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure...* S. 106.

²¹ *Loutzky, B.* Ueber Gasmotoren und Motorwagen System Loutzky // *Der Motorwagen*. 1899. Bd. 2. Nr. 5. S. 44–46.

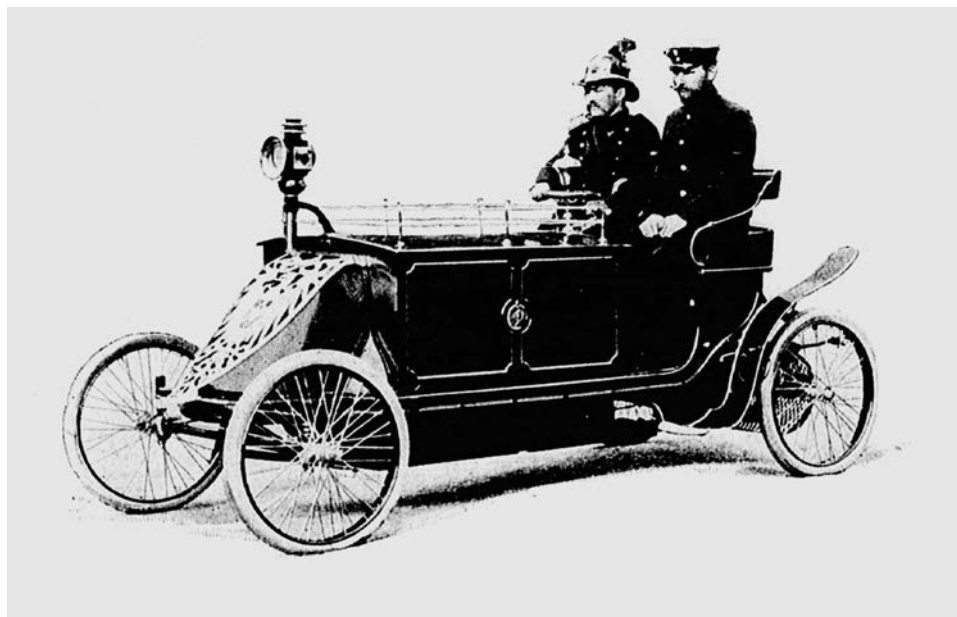


Рис. 7. Почтовый автомобиль Луцкого

Для решения проблемы устойчивости Луцкий при проектировании своих автомобилей закладывал в их конструкцию, кроме равномерного распределения нагрузки, удлиненную колесную базу, широкую колею и пониженный центр тяжести.

В качестве примера приведем фотографию почтового автомобиля Луцкого, который был показан им на Первой международной автомобильной выставке в Берлине в 1899 г. (рис. 7). Как видно из рисунка, этот автомобиль имеет удлиненную колесную базу, широкую колею и пониженный центр тяжести (длина – 3400 мм, ширина – 1250 мм, высота – 1400 мм). Для сравнения, автомобиль «Мерседес» 1901 года имел колесную базу 2245 мм. Кстати, на почтовом автомобиле Луцкого радиатор уже был установлен высоко спереди автомобиля (на фотографии он скрыт за императорской эмблемой). Таким образом, такое расположение радиатора на модели «Мерседес» 1901 года не было инновационным.

На то, что это так, указал и известный историк автомобилестроения В. И. Дубовской, который в течение многих лет занимался исследованием жизни и деятельности Луцкого. Он отмечал следующее:

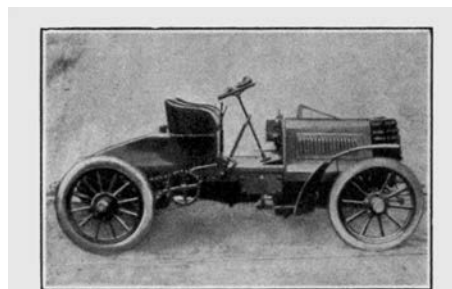
Что же касается установки сотового радиатора высоко перед двигателем, то оказалось, что «Мерседес» 1900 г. вовсе не был первым. Впервые такую позицию занял радиатор другого автомобиля, построенного в 1900 г. Это – гоночный автомобиль с 4-цилиндровым 28-сильным двигателем, именуемый Феникс²².

²² Дубовской В. И. Автомобили и мотоциклы России (1896–1917 гг.). М.: Транспорт, 1994. С. 97.



Рис. 8. Гоночный автомобиль «Панар э Левассор», 1900 г.

Кроме Луцкого вышеописанную архитектуру автомобилей раньше ДМГ использовала и французская компания «Панар э Левассор». На рис. 8 показан ее гоночный автомобиль с двигателем мощностью 12 л. с., который на соревнованиях 18 февраля 1900 г. стал победителем гонки. На рис. 9 изображен гоночный автомобиль, ставший 29 мая 1901 г. победителем знаменитой гонки на кубок Гордона Беннетта (*Gordon Bennett Race*).



Panhard et Levassor 40 h.p. Winner of 1901 Gordon-Bennett race, Paris to Bordeaux, 351 miles, average speed 37 miles per hour; and second in the Paris-Berlin race

Рис. 9. Гоночный автомобиль «Панар э Левассор», 1901 г.

Как видно из рис. 8 и 9, гоночные автомобили компании «Панар э Левассор» имели такую же архитектуру, как и автомобиль «Мерседес». При этом необходимо отметить, что автомобиль «Панар э Левассор» 1901 года имел двигатель мощностью 40 л. с. В этой связи мощность двигателя автомобиля «Мерседес» в 35 л. с. также нельзя назвать самой большой среди автомобилей того времени.

Необходимо также отметить, что в 1901 г. именно автомобили «Панар э

Левассор», а не автомобили «Мерседес» были победителями основных международных гонок. 17 февраля 1901 г. в гонке «Юго-западное кольцо» (*Circuit du sud-ouest*) победил Морис Фарман (*Maurice Farman*), 29 мая 1901 г. в самой престижной гонке на кубок Гордона Беннетта — Леон Жирардо (*Léonce Girardot*), 30 июня 1901 г. в гонке на кубок Италии (*Coppa Italia*) — Гвидо Адами (*Guido Adami*).

В 1902 г. автомобили компании «Панар э Левассор» также были основными победителями на большинстве гонок. В частности, 16 мая 1902 г. в гонке «Северное кольцо» (*Circuit du nord*) победил Фарман, 31 июля в гонке «Арденнское кольцо» (*Ardennes circuit*) — Шарль Жарро (*Charles Jarrott*), 14 сентября в гонке «Провансальский турнир» (*Cratérium de Provence*) — Поль Шошар (*Paul Chauchard*). Приведенные факты свидетельствуют о том, что бесспорным лидером в автомобильных гонках того времени были не автомобили «Мерседес», а автомобили французской компании «Панар э Левассор».

Хочется отметить, что с «Панар э Левассор» в то время тесно сотрудничал Луцкий. Московский журнал «Циклист» писал:

Громадный завод фирмы «Панар-Левассор», стоящий вне конкуренции, перетянул к себе г-на Луцкого и распространяет его машины в самых широких размерах по всему свету ²³.

Эта цитата указывает на то, что «Панар э Левассор» при изготовлении своих автомобилей использовала идеи и патенты Луцкого, в том числе и по архитектуре автомобиля.

Необходимо также отметить, что аналогичные по архитектуре легковые автомобили в 1899—1901 гг. производил немецкий консорциум ММБ. Здесь, как известно, в качестве одного из директоров работал и Луцкий. Именно по его патентам консорциум выпускал грузовые автомобили и автобусы, а с конца 1899 г. — и легковые автомобили «Феникс». Дик отмечает:

Осенью 1899 г. Дуттенхофер представил на рынке небольшие «Фениксы», построенные ММБ (автомобильным и двигательным заводом в Берлин-Мариенфельде), как анонимные продукты без эмблемы Даймлера. Еллинек был удручен, и коммерческий директор компании ДМГ Фишер отметил: «Конечно то, что цены были так сильно сбиты, не в интересах г-на Еллинека, так как он еще не продал автомобили, купленные ранее у компании ДМГ, и он будет сильно огорчен. Тем более что время поставки автомобилей ММБ — всего три месяца» ²⁴.

Из этой цитаты следует, что в Берлин-Мариенфельде начиная с 1899 г. производили легковые автомобили по патентам не Даймлера, а Луцкого. Причем за счет высокопроизводительного оборудования, которым обладал консорциум ММБ, сроки изготовления автомобилей и их цена были значительно меньше, чем у автомобилей, производимых в Каннштатте. В связи с тем, что Еллинек ранее закупил автомобили по значительно более высокой цене и не успел их продать, новые автомобили, выброшенные на рынок консорциумом ММБ, составили ему конкуренцию.

²³ Заметки // Циклист». 12 мая 1901 г. № 18. С. 3.

²⁴ Dick. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque... P. 35.



Рис. 10. Реклама компании «Джордж Ф. Милнс энд Ко., Лтд.», январь 1902 г.

осуществлялся сзади, а на рис. 11 — с кузовом, у которого вход на задние места происходит сбоку. Кроме того, у серийных автомобилей «Мерседес», в отличие от гоночных, задние колеса были большего диаметра, чем передние. На рекламе также указано, что компания «Джордж Ф. Милнс энд Ко., Лтд.» поставяет первоклассные автомобили в самых элегантных стилях. Чего не скажешь о канштаттских высоких автомобилях, которые ДМГ производила в 1899—1900 гг. Они, как отметил в своей книге Дубовской, «выглядели неуклюже»²⁵.

Что касается «элегантного стиля» автомобилей, поставляемых ММБ для «Джорджа Ф. Милнса энд Ко., Лтд.», то в этом контексте хочется отметить, что в Германии именно Луцкий придавал особое значение внешнему виду автомобилей, которые он конструировал. В частности, все автомобили, которые были им представлены на Берлинской (1899) и Парижской (1900) выставках, имели элегантный вид. Об этом писал известный немецкий писатель и критик Юлиус Мейер-Грефе:

Автомобили немецких фабрик заслуживают особого внимания. Бензиномоторные автомобили от «Дитриха и Ко.» из Нидербронна, от «Кюхльштейн-вагенбау» из Шарлоттенбурга, от «Бенца и Ко.» из Манхейма, от Луцкого из Берлина (очень элегантный моторный трицикл), от «Шиле-Эльберфельде», от «Вулкана» из Берлина могут соперничать с любой иностранной маркой²⁶.

²⁵ Дубовской. Автомобили и мотоциклы России... С. 48.

²⁶ Meier-Graefe, J. Die Weltausstellung in Paris 1900. Paris; Leipzig: Verlag von F. Krüger, 1900. S. 178.

Консорциум ММБ поставлял в большом количестве свои автомобили в Англию и продавал их там с помощью лондонской компании «Джордж Ф. Милнс энд Ко., Лтд.» (*George F. Milnes & Co., Ltd.*), 80 % акций которой ему и принадлежали. В Англии автомобили «Феникс», изготовленные ММБ, назывались «Милнс» (*Milnes*). На рис. 10 представлена реклама «Джордж Ф. Милнс энд Ко., Лтд.», опубликованная в газетах Англии в январе 1902 г. На ней показан автомобиль «Феникс», который, как видно из рисунка, имеет такую же архитектуру, что и «Мерседес». Для сравнения на рис. 11 приведена фотография туристического автомобиля «Мерседес» 1901 года. Разница между этими транспортными средствами состоит лишь в том, что на рис. 10 изображен автомобиль с 4-местным кузовом, в котором вход на задние места

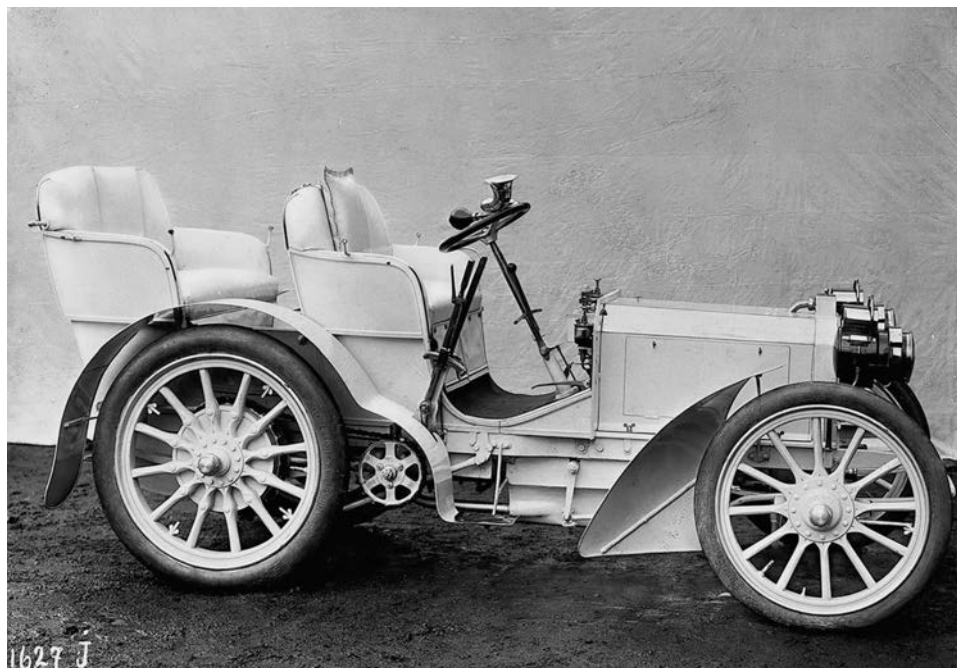


Рис. 11. Туристический автомобиль «Мерседес», 1901 г.

Из рекламы «Джорджа Ф. Милнса энд Ко., Лтд.» видно, что компания предлагала автомобили с двигателями мощностью 8, 12, 16 и 25 л. с. Именно такой мощности «судовые» двигатели производил ММБ по патентам Луцкого для российского военно-морского флота. В это же время ДМГ производила двигатели мощностью 10, 12, 20, 23 и 28 л. с. Это видно из договора, который был заключен между Еллинеком и ДМГ 24 июля 1900 г.

В 1902 г. после объединения консорциума ММБ с компанией ДМГ все легковые автомобили новой компании, которая сохранила название ДМГ, стали называться «Мерседес», а «Джордж Ф. Милнс энд Ко., Лтд.» с 1903 г. стала называться «Милнс-Даймлер» (*Milnes-Daimler*). Известный английский автомобильный инженер отмечал:

Еще одним примером бурного развития в настоящее время конструкторской мысли, пусть и с оглядкой на уже существующие образцы, но с использованием немалого числа важных нововведений, является автомобиль, известный здесь как «Милнс-Даймлер», представленный на рисунке. Он был изготовлен на заводе в Мариенфельде, и после последующих доработок, сделанных после объединения этого предприятия с заводом в Канштатте, стал широко известен как автомобиль «Мерседес». Один из этих автомобилей в гоночном варианте и с двигателем мощностью около 60 л. с. выиграл гонку на кубок Гордона Беннета в Ирландии 2 июля 1903 г.²⁷

²⁷ Beaumont, W. W. Motor Vehicles and Motors: Their Design, Construction and Working by Steam, Oil and Electricity. Westminster: Archibald Constable and Co., 1906. Vol. 2. P. 123.

Из приведенной цитаты следует, что в Мариенфельде на заводе ММБ в 1899–1901 гг. выпускали туристические автомобили, которые по своей архитектуре были аналогичны туристическим автомобилям «Мерседес», изготовленным ДМГ по заказу Еллинека в 1901 г. Кроме того, из нее видно, что 2 июля 1903 г. в гонке на кубок Гордона Беннетта принимал участие автомобиль «Мерседес», изготовленный не в Каннштатте, как пишут многие немецкие историки, а в Мариенфельде. Он не мог быть построен на заводе в Каннштатте, так как в ночь с 9 на 10 июня 1903 г. тот полностью сгорел. Кстати, и автомобили «Мерседес-Симплекс», которые компания «Милнс-Даймлер» продавала в Англии в 1903 г., изготавливались в Берлине, а не в Каннштатте, так как новый завод после пожара был построен только в 1904 г.

В целом можно сделать вывод, что по архитектуре автомобиль «Мерседес» 1901 г. не был инновационным, так как раньше Луцкий, консорциум ММБ и компания «Панар э Левассор» уже выпускали автомобили с такой архитектурой.

В отношении стальной штампованной рамы, ножной педали «акселератора» и наклонно установленного руля также можно утверждать, что они не были инновационными. Стальную штампованную раму еще в 1898–1899 гг. консорциум ММБ устанавливал на свои грузовики и автобусы. Ножная педаль «акселератора» применялась на автомобилях «Феникс», а наклонно установленный руль в 1898 г. использовал на своих автомобилях Луцкий²⁸.

В отношении сотового радиатора также можно утверждать, что он не был инновационным. Радиатор такого типа еще в 1898 г. использовал на грузовых автомобилях консорциум ММБ. Что касается приоритета Майбаха в создании сотового радиатора, о чем пишут многие СМИ Германии, то он ему не принадлежит. Майбах действительно запатентовал конструкцию сотового радиатора в трех странах: в Англии (патент № 3235 от 13 февраля 1902 г.), США (патент № 709416 от 16 сентября 1902 г.) и Дании (патент № 4497 от 3 января 1902 г.). Однако, как показали проведенные автором исследования, раньше Майбаха точно такой же по конструкции сотовый радиатор уже был запатентован немецким инженером Юлиусом Мемеке (*Julius Maemecke*) в Австрии (патент № 8664 от 19 января 1901 г.) и Швейцарии (патент № 23582 от 21 января 1901 г.). Кроме того, как оказалось, еще раньше это же изобретение было запатентовано в Германии немецким инженером из Берлина Райнхольдом Крампом (*Reinhold Kramp*). Этот инженер 19 сентября 1900 г. получил на него немецкий патент № 122766 под названием: «Охлаждающее и конденсирующее устройство, основанное на принципе перекрестных потоков» (*Kühl- und Kondensationsvorrichtung nach dem Querstromprinzip*). Получается, что патенты Майбаха и Мемеке являются плагиатом. Кстати, когда Мемеке подал 8 июня 1901 г. в патентное ведомство Италии заявку на выдачу итальянского патента на «Устройство хладагента конденсатора по принципу перекрестных потоков», ему было отказано:

²⁸ Фирсов А. В. Автомобили инженера Б. Г. Луцкого – лучшие в автомобилестроении конца XIX века // Історія науки і біографістика (електронне наукове фахове видання). 2011. № 3 (см.: http://inb.dnsgb.com.ua/2011-3/11_firsov.pdf).

Вы не имеете права требовать патента в Италии, так как автором изобретения является Крамп, который подал заявку раньше вас – 20 сентября 1900 г., и поэтому только Крамп может требовать выдачу патента в Италии ²⁹.

В результате проведенных исследований было также установлено, что Крамп в 1900 г., кроме патента № 122766, зарегистрировал в Германии еще и три полезные модели на различные устройства сотовых радиаторов – № 152454, 152571 и 152572. В этих полезных моделях, так называемых «малых германских патентах» (*Deutsches Reichsgebrauchsmuster, DRGM*), он защищал различные конструкции сотовых ячеек (квадратные, треугольные и т. п.). «Малые германские патенты» были выданы Крампу сроком на три года – с 28 сентября 1900 г. по 27 сентября 1903 г. Об этих полезных моделях, зарегистрированных Крампом в Германии, было сообщено, в частности, в ряде изданий 1901–1903 гг. ³⁰

Дальнейшие исследования показали, что на этом загадочная история с патентами на сотовый радиатор не заканчивается. Оказалось, что полезные модели Крампа были под теми же номерами зарегистрированы и на имя компании ДМГ. Все они назывались одинаково, «Охлаждающий и конденсирующий аппарат» (*Kühl- und Kondensapparat*), срок регистрации – с 28 сентября 1900 г. по 14 августа 1903 г. Об этих полезных моделях в 1903 г. сообщало одно из патентных изданий ³¹. Одновременная регистрация вышеуказанных полезных моделей на Крампа и компанию ДМГ, вероятно, была связана с тем, что компания выкупила у Крампа права на использование его полезных моделей.

В связи с тем, что главный патент на сотовый радиатор (№ 122766) принадлежал Крампу, ни Майбах, ни Мемеке не имели права патентовать это изобретение в других странах. Тем не менее в патентных ведомствах некоторых стран, у которых не было информации о патенте Крампа, им все-таки удалось его запатентовать под своими именами. Однако позже у Майбаха и Мемеке и даже у компании ДМГ возникли серьезные проблемы из-за этих патентов. Им неоднократно пришлось судиться с другими компаниями и авторами аналогичных изобретений. Причем, например, в Англии во время судебного разбирательства было даже установлено, что патент Майбаха и соответственно Крампа не обладают новизной. Аналогичные устройства уже были запатентованы в 1895 г. во Франции Лезеро (*Lezeraux*, патент № 247988) и в 1896 г. в Германии Коппелем (*Koppel*, патент № 90779) ³².

²⁹ Sraffa, A., Vivante, C. Rivista del diritto commerciale e del diritto generale delle obbligazioni. Milano: D. F. Vallardi, 1911. Vol. 9. Part 2. P. 186.

³⁰ Gebrauchsmuster // Patentblatt: herausgegeben von dem Kaiserl. Patentamt 1901. Berlin: C. Heymanns Verlag, 1901. Nr. 25. S. 610; Zusammenstellung der Gebrauchsmuster // Zeitschrift des Vereins der Deutschen Zucker-Industrie. 1902. Bd. 52. S. 142; Küster, J. Ueber den Patentschutz auf Röhrenkühler // Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. 1903. Bd. 2. Nr. 18. S. 429.

³¹ Gebrauchsmuster // Patentblatt: herausgegeben von dem Kaiserl. Patentamt 1903. Berlin: C. Heymanns Verlag, 1903. Nr. 27. S. 1219.

³² Sturme, H., Staner, H. W. The Autocar: A Journal Published in the Interests of the Mechanically Propelled Road Carriage. London: Iliffe, Sons & Sturme Ltd., 1912. Vol. 28.

Из-за отсутствия новизны английский патент Майбаха на сотовый радиатор был аннулирован. Журнал «Зе мотор ворлд» в 1913 г. сообщил:

Британский патент Майбаха на сотовый радиатор объявлен недействительным. Решение Высшего апелляционного суда Британии, естественно, должно повлиять на патент Майбаха и в США ³³.

Необходимо также отметить, что еще в 1901 г. Е. Шрепнелл Смит (*E. Shrapnell Smith*) в судебском отчете, посвященном Ливерпульским гонкам ³⁴, и журнал «Дер моторваген» ³⁵ сообщили, что конструкции радиаторов, установленных на автомобилях компании ДМГ и консорциума ММБ, заимствованы от судовых конденсаторов, применяемых на морских судах для получения пресной воды.

Некоторые немецкие историки пишут ³⁶, что автором изобретения, которое было запатентовано в Германии под № 122766, является Майбах. Якобы по его просьбе Крамп запатентовал это изобретение на свое имя. Возможно это и так, поскольку Майбах в это время работал в ДМГ и, согласно контракту, заключенному в ноябре 1895 г., не имел права от своего имени патентовать изобретения, созданные в компании. Все изобретения, созданные там, должны были патентоваться от ее имени, ведь она платила ему за это деньги. Тем не менее, Майбах скрытно от ДМГ неоднократно патентовал изобретения, авторство которых ему не принадлежало. Эти изобретения он патентовал не в Германии, а в других странах, надеясь, что об этом никто не узнает. Кстати, после 1895 г. на имя Майбаха в Германии не было запатентовано ни одного изобретения. Последний его патент (№ 85945) был зарегистрирован 2 июня 1895 г., когда он еще не работал в ДМГ.

В качестве примеров неправомерного патентования Майбахом изобретений приведем следующие малоизвестные факты. В 1895 г. ДМГ зарегистрировала в *DRGM* «малый германский патент» под № 27525 ³⁷. В 1896 г. по инициативе Майбаха он был зарегистрирован также в Англии в виде изобретения, причем не на ДМГ, а на Фредерика Ричарда Симмса (*Fredrick Richard Simms*) — друга Майбаха (патент № 7940 от 16 мая 1896 г. «Усовершенствования, касающиеся нефтяных горелок для отопления» (*Improvements in or in Connection with Petroleum Burners for Heating Purposes*)). Здесь под названием изобретения в скобках написано: «...направлено из-за рубежа инженером

P. 1078; Honeycomb Radiator Patent Litigation // *The Horseless Age*. 1912. Vol. 30. No. 20. P. 721.

³³ Honeycomb Radiator Not Covered by Maybach Patent // *The Motor World*. 1913. Vol. 35. P. 8.

³⁴ *Smith, E. S.* The Competing Vehicles. Third Liverpool Trials of Motor Vehicles for Heavy Traffic: Judges Report. Liverpool: Winstanley & Watkins, 1901. Vol. 3. P. 36.

³⁵ Der Wettbewerb für Motorlastwagen zu Liverpool vom. 3 bis 7. Juni 1901 // *Der Motorwagen*. 1901. Bd. 4. Nr. 17. S. 218.

³⁶ *Küster, J.* Ueber den patentschutz auf röhrenkühler // *Automobil-Rundschau Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins*. 1903. Bd. 2. Nr. 18. S. 429.

³⁷ *Gebrauchsmuster* // *Patentblatt: herausgegeben von dem Kaiserl. Patentamt* 1897. Berlin: C. Heymanns Verlag, 1897. Nr. 22. S. 472.

Уильямом Майбахом из Каннштатта, Вюртемберг, Германия»³⁸. Этот патент Майбах зарегистрировал, вероятно, втайне даже от Даймлера. Затем они с Симмсом продали его «Бритиш мотор синдикат» (*British Motor Syndicate*), заработав при этом значительную сумму. Желая подзаработать, Майбах в этом же 1896 г. направил спецификацию другого изобретения под названием «Усовершенствования в портативных двигателях» (*Improvements in Portable Engines*) уже не Симмсу, а прямо в «Бритиш мотор синдикат». И тот запатентовал его от своего имени в Англии под № 12337³⁹. При этом необходимо отметить, что это изобретение также уже было запатентовано от имени компании ДМГ в ряде стран, в частности в Швейцарии (патент № 12585)⁴⁰ и Дании (патент № 1020)⁴¹.

Кроме вышеназванных патентов, позже таким же скрытным и запутанным образом Майбах патентовал и другие изобретения. Автором было установлено, что в конце 1900 г., после смерти Даймлера, Майбах неожиданно и почти одновременно запатентовал в разных странах большое количество изобретений, хотя до этого у него их было всего несколько штук за все 54 года жизни. В частности, в конце 1900 – начале 1901 г. Майбах получил следующие патенты: в Англии (№ 15250, 3021, 3022, 3023, 3232, 3233, 3234, 3235), в Дании (№ 3870, 4159, 4210, 4235, 4497, 4520, 4664), в США (№ 668111, 686100, 686101, 686102, 686108, 691156, 693727, 695321 709416). Однако все эти изобретения, как оказалось, раньше Майбаха уже были запатентованы Мемеке в Австрии (патенты № 6708, 6710, 6716, 6748, 8289, 8664) и Швейцарии (№ 23323, 23418, 23419, 23582, 23863, 23867). Часть из этих изобретений также уже была запатентована компанией ДМГ, в частности в Австрии (патенты № 6718 и 7365) и Швейцарии (патенты № 22799 и № 22869). Кроме того, в Германии часть вышеназванных патентов была оформлена в виде полезных моделей от имени компании ДМГ (№ 108289, 120366, 158522)⁴².

Такая неразбериха с владельцами патентов на одни и те же изобретения в итоге привела к большим неприятностям. В частности, в США из-за патентов Майбаха возник скандал и судебные разбирательства между немецкой компанией ДМГ и одноименной американской компанией «Даймлер мануфекчуриг компани» (*Daimler Manufacturing Company*). Это произошло из-за того, что Майбах скрытно, без ведома руководства ДМГ, запатентовал в американском патентном ведомстве на свое имя несколько изобретений, права на которые принадлежали ДМГ, причем сделал это как представитель «Даймлер мануфекчуриг компани». Такого себе не позволял даже руководитель ДМГ Вильгельм Лоренц, который запатентовал в США несколько

³⁸ Patent № 7940 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=GB000189607940A>.

³⁹ Patent № 12337 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=GB000189612337A>.

⁴⁰ Patent № 12585 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=CH000000012585A>.

⁴¹ Patent № 1020 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=bibdat&docid=DK000000001020C>.

⁴² Gebrauchsmuster // Patentblatt: herausgegeben von dem Kaiserl. Patentamt 1903. Berlin: C. Heymanns Verlag, 1903. Nr. 27. S. 1099.

изобретений на свое имя. Но в отличие от Майбаха, Лоренц во всех американских патентах, которые касались усовершенствования отдельных узлов транспортной техники, указывал, что является представителем немецкой компании ДМГ. Об этом свидетельствуют, в частности, американские патенты Лоренца № 874852 и 915367⁴³. О том, что Майбах скрытно регистрировал патенты в США, свидетельствует даже такой факт. В 1893 г., когда Майбах оформлял американские патенты № 492872 и 499302, он указывал в качестве свидетелей представителей компании ДМГ Эрнста Мувеса (*Ernst Moewes*) и Карла Линка (*Karl Linck*)⁴⁴. В 1900 и 1901 гг. в качестве свидетелей при регистрации американских патентов № 668111, 686100, 686101, 686102, 686108, 691156, 693727, 695321, 709416 он уже указывал американских граждан Германа Вагнера (*Hermann Wagner*), В. Хана (*W. Hahn*) и Г. Рейхардта (*H. Reichardt*)⁴⁵. Кстати, Мувес, который также запатентовал в США несколько изобретений, указывал в патентах, что является представителем немецкой компании ДМГ. Об этом свидетельствует, в частности, его американский патент № 852890⁴⁶.

Проблемы с патентами Майбаха возникли тогда, когда в США появились компании-дистрибьюторы и частные агенты, которые начали импортировать из Европы и продавать на рынке Америки автомобили «Мерседес». Среди них следует отметить компанию «Чарлз Леман-Чарли» (*Charles Lehman-Charley*) и частных импортеров — Джеймса Л. Бриза (*James L. Breese*), Пола Дж. Рейни (*Paul J. Rainey*), Джорджа Бейкера (*George Baker*) и миссис Альберт В. Шолле (*Albert W. Scholle*)⁴⁷. Эти агенты импортировали в США автомобили «Мерседес», защищенные немецкими патентами ДМГ. В то же время американская «Даймлер мануфакчуриг компани» продавала аналогичные автомобили, защищенные патентами Майбаха, которые ничем не отличались от патентов ДМГ. Из-за этого и разгорелся скандал и начались судебные разбирательства. Подробную информацию о конфликте между ДМГ и «Даймлер мануфакчуриг компани» опубликовал в 1910 г. журнал «Отомобил топикс» в статье «Некоторая давняя история Даймлер». Она начинается с такой фразы: «Много интересных фактов, касающихся отношений между материнской компанией ДМГ и ее американской наследницей, приведено в документах...»⁴⁸. Эту же информацию можно прочитать в журнале «Зе мотор уорлд» за 1910 г.⁴⁹

⁴³ Patent № 874852 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=US000000874852A>; Patent № 915367 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=US000000915367A>.

⁴⁴ Patent № 492872 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=US000000492872A>.

⁴⁵ Patent № 709416 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=US000000709416A>.

⁴⁶ Patent № 852890 // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=US000000852890A>.

⁴⁷ Valuations of Imported Cars Raised // The Horseless Age. 1904. Vol. 14. No. 13. P. 327.

⁴⁸ Some Ancient Daimler History // Automobile Topics, 1910. Vol. 19. No. 19. P. 1245–1247.

⁴⁹ Who Wants to Buy \$200,000 Suit? // The Motor World. 1910. Vol. 22. No. 3. P. 223–224.

О судебном заседании, которое проходило 22 октября 1909 г., было также сообщено в бюллетене Верховного суда Нью-Йорка ⁵⁰. Судебное дело называлось: «Судебный иск “Даймлер-моторен-гезельшафт” против “Даймлер мотор компани”». Истец С. Оукс (*C. Oakes*), ответчик Г. Кобб (*G. Kobb*)».

О проблемах с патентами Майбаха в 1906 г. сообщил и английский журнал «Зе мотор кар джорнал»:

Запись 1901 г. была бы неполной без ссылки на судебный процесс, который состоялся в отношении патентов Майбаха, владельцем которых была компания «Бритиш мотор компани» ⁵¹.

Нужно отметить, что не только патент Майбаха на сотовый радиатор был аннулирован в ряде стран, но и многие другие. В частности, в Англии был аннулирован его патент на знаменитый карбюратор с распылительной форсункой и поплавковой камерой, который использовался на автомобиле «Мерседес». Как об этом написал К. Лайл Кумминс:

Англия и Франция выдали Майбаху патенты, но позже в Англии они были признаны недействительными из-за патентов Эдварда Батлера (*Edward Butler*) 1887 года. В распылительном карбюраторе Батлера топливо поступало в смешительную секцию в виде тонкой цилиндрической струи жидкости... ⁵²

Родни Карлайсл отмечал в своей книге, что

...карбюратор Майбаха широко копировался в других двигателях, и компания «Даймлер» предъявляла патентные иски против нарушителей. Однако британский суд установил, что в бензиновом двигателе трехколесного велосипеда, разработанного в 1884 г. Эдвардом Батлером, уже использовался карбюратор, работающий по принципу распыления топлива, и что патент Майбаха не был «главным патентом» в этой области. Оригинальный «петроцикл» Батлера никогда не был широко представлен на рынке, и поэтому карбюратор Майбаха, с некоторыми улучшениями, стал ведущей конструкцией... ⁵³

Кстати, до сих пор многие историки ошибочно считают, что первый карбюратор с распылительной форсункой и поплавковой камерой был изобретен Майбахом. На самом деле карбюратор такого типа на полгода раньше Майбаха (11 февраля 1893 г.) изобрели и запатентовали в Австро-Венгрии известные венгерские изобретатели Донат Банки и Янош Чонка ⁵⁴. Распылительный карбюратор с жиклером был наиболее важной частью их изобретения под названием «Инновации в нефтяных двигателях» ⁵⁵. А еще раньше,

⁵⁰ Memorandum Decisions // The New York Supplement. St. Paul: West Publishing Co., 1909. Vol. 118. P. 1102.

⁵¹ The Development of the Modern Motor-Car // The Motor Car Journal. 1906. Vol. 8. No. 399. P. 738.

⁵² Cummins, C. L. Internal Fire. Lake Oswego, OR: Carnot Press, 1976. P. 239.

⁵³ Carlisle, R. P. Scientific American Inventions Discoveries: All the Milestones in Ingenuity-From the Discovery of Fire to the Invention of the Microwave Oven. Hoboken, NJ: John Wiley & Sons, 2004. P. 335.

⁵⁴ Terplán, S. Vor 75 Jahren entstand der Karburator als Erfindung von Donát Bánki und János Csonka // Acta technica. 1969. Vol. 66. P. 407–412.

⁵⁵ Art nouveau i Central Europa: Bratislava – Budapest – Krakow – Prag – Wien / B. Scavenius (ed.). København: Kunstforeningen, 1996. P. 34.

в 1892 г., Луцкий создал и построил в Нюрнберге так называемый «безопасный» бензиновый двигатель внутреннего сгорания⁵⁶. В нем он применил жиклер (распылитель), который имел маленькие отверстия для впрыскивания бензина в камеру сгорания⁵⁷. Известный немецкий инженер-механик и изобретатель Фридрих Засс писал:

В двигателе Луцкого бензин распыляется потоком проходящего воздуха. Это тот же принцип, на котором основана форсунка карбюратора, изобретенного Вильгельмом Майбахом год спустя⁵⁸.

В отношении 4-цилиндрового рядного двигателя внутреннего сгорания вертикального типа, у которого были применены механически управляемые впускные клапаны и зажигание от магнето низкого напряжения «на отрыв», также можно утверждать, что он не был инновационным. Двигатель такого типа еще в 1898 г. использовала компания «Панар э Левассор» на гоночных автомобилях. Кстати, приоритет в создании 4-цилиндрового, а также 6-цилиндрового рядного двигателя внутреннего сгорания вертикального типа принадлежит Луцкому. Об этом писал известный немецкий журналист и автогонщик Густав Браунбек: «Луцкий является пионером 4-цилиндровых и 6-цилиндровых двигателей»⁵⁹.

Сам Луцкий в 1919 г. в газете «Отомобил ревью» сообщил:

Я являюсь создателем первых в мире вертикальных одно-, четырех- и шестицилиндровых двигателей внутреннего сгорания с цилиндром, расположенным над коленчатым валом⁶⁰.

О своем приоритете в создании 4- и 6-цилиндровых двигателей внутреннего сгорания с цилиндром, расположенным над коленчатым валом, Луцкий также сообщил в письме к инженеру Б. Н. Воробьеву в письме, отправленном из Берлина в Санкт-Петербург 20 февраля 1914 г.:

Дорогой Борис Никитич! Посылаю Вам мою фотографию на память, а также снимки: 1) 1-го стоячего двигателя света, который построен мною в Мюнхене в 1885 г., еще будучи студентом. Этот двигатель был продан в Гамбург. За него я удостоился награды: Большой золотой медали города Гамбурга и двух дипломов, один от «Deutsche Verein Stadt Hamburg», а другой от «Verein deutsche Ingenieur». Патенты были куплены фирмой Maschinenbau Act. Gesellschaft Nürnberg, теперь Nürnberg-Augsburg. 2) 1-й шестицилиндровый двигатель света, построенный мною в 1899 году в 300 сил, для подводной лодки⁶¹.

⁵⁶ Фирсов А. В. Борис Луцкий — создатель первого в мире моторизованного велосипеда классической компоновки с двигателем внутреннего сгорания // Дослідження з історії техніки. 2012. № 16. С. 28–36 (см. также: <http://journal.museum.kpi.ua/archive/2012-vol-16/RHT-issue-16-title-03-Firsov.pdf>).

⁵⁷ Donkin, B. A Text-Book on the Gas, Oil, and Air Engines: Or, Internal Combustion Motors Without Boiler. London: C. Griffin and Company, Limited, 1896. P. 377.

⁵⁸ Sass, F. Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues von 1860 bis 1918. Göttingen; Heidelberg; Berlin: Springer, 1962. S. 298.

⁵⁹ Braunbeck, G. Braunbeck's Sport-Lexikon: Automobilismus, Motorbootwesen, Luftschiffahrt. Berlin: Braunbeck-Gutenberg A.-G., 1910. S. 94.

⁶⁰ Die Loutzkoy-Pneu-Nabe // Automobil-Revue. 1919. Nr. 11. S. 165.

⁶¹ Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 3.

Ниман при описании 300-сильного двигателя, разработанного Луцким для первой подводной лодки Российской империи «Дельфин», писал:

Россиянин Борис Луцкий, который был машиностроительным инженером, в 1902 г. обратился в компанию ДМГ с вопросом, сможет ли она построить шестицилиндровый морской двигатель мощностью 300 л. с. по его проекту. Майбах вначале отнесся к этому предложению очень скептически. Он испугался, ведь до этого он построил только один двигатель мощностью 35 л. с., а 300-сильный двигатель требовал мощность 50 л. с. на каждый цилиндр [...] Конструктивно этот большой двигатель был похож на 35-сильный двигатель автомобиля «Мерседес», однако с огромными размерами цилиндров: 268/260 мм (до этого крупнейший стационарный двигатель Даймлера имел размеры цилиндров 240/240 мм, а крупнейший морской двигатель имел размеры цилиндров 180/200 мм) [...] Конструкция привода впускных клапанов и камеры сгорания были изобретены опять-таки Луцким ⁶².

Эта цитата свидетельствует о том, что изобретателем механически управляемых впускных клапанов является Луцкий. На это изобретение им были получены патенты во многих странах мира, в частности, в Германии изобретение на многоцилиндровый вертикальный рядный двигатель с механически управляемыми впускными клапанами было запатентовано в 1898 г. под № 106296 ⁶³.

Из приведенной цитаты также следует, что 35-сильный двигатель автомобиля «Мерседес» и 300-сильный двигатель подводной лодки «Дельфин» конструктивно были похожи. Но, как известно, последний на основании своих изобретений создал Луцкий в 1899 г. ⁶⁴ Следовательно, и в 35-сильном двигателе автомобиля «Мерседес» использовались изобретения Луцкого. Более того, как пишет вышеупомянутый Дик: «Моторов системы Майбаха никогда не существовало» ⁶⁵.

Кроме того, в цитате говорится о том, что Майбах сомневался, сможет ли он выполнить поручение Луцкого и изготовить для него двигатель такой, как ему казалось, огромной мощности, эти сомнения терзали его в конце 1902 — начале 1903 г. Интересно, что бы чувствовал Майбах, если бы Луцкий поручил ему изготовление двигателей мощностью в 3000 и 6000 л. с. Именно такой мощности нефтяные двигатели Луцкий в это же самое время разработал для кораблей ВМФ Российской империи и разместил заказы на их изготовление на других машиностроительных предприятиях Германии, в частности на заводе «Ховальдтсверке» (*Howaldtswerke*). Кстати, компания ДМГ в 1904 г., уже после того как Майбах был смещен с должности директора, построила по чертежам Луцкого несколько 6-цилиндровых высокоскоростных керосиновых двигателей мощностью 1500 л. с., предназначенных для использования на подводных лодках Российской империи. Об этом сообщил журнал «Зе отомобил»:

⁶² *Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure...* S. 141.

⁶³ Patentschrift // <https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?action=pdf&docid=DE000000106296A/>.

⁶⁴ *Фирсов А. В.* Вклад Б. Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок Российской империи // *Історія науки і біографістика (електронне наукове фахове видання)*. 2012. № 1 (см.: http://inb.dnsgb.com.ua/2012-1/12_firsov.pdf).

⁶⁵ *Dick. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque...* P. 23.

В 1904 г. немецкая компания «Даймлер» построила несколько больших высокоскоростных керосиновых двигателей конструкции Луцкого. Эти двигатели были 6-цилиндровыми, диаметр поршня у них составлял 12 дюймов, а рабочий ход – 7,5 дюймов; при частоте вращения 900 об/мин они развивали мощность около 1500 л. с. Двигатели были оснащены алюминиевыми поршнями, и это самое раннее их применение из известных автору. Эти двигатели были разработаны для использования на подводных лодках ⁶⁶.

Что касается зажигания от магнето низкого напряжения «на отрыв», то оно также не было инновационным. Этот вид зажигания Луцкий использовал еще в 1899 г. на мариенфельдовских грузовиках и получил на него 24 мая 1898 г. германский патент на полезную модель № 97138 «Устройство зажигания для двигателей внутреннего сгорания, которое состоит из электрической машины, присоединенной к корпусу со стороны золотникового механизма» (*Zündvorrichtung für Explosionsmaschinen, welche aus einer elektrischen Maschine besteht, die mit dem Gestell nach der Seite des Schiebergestänges hin verbunden ist*) ⁶⁷.

Кстати, публикации немецких историков о применении на первых автомобилях «Мерседес» магнето Роберта Боша (*Robert Bosch*) ⁶⁸ также не соответствуют действительности. Журнал «Зе хорселес эйдж» в 1900 г. сообщил:

Двигатель «Мерседеса». Этот новый бензиновый двигатель построен в Каннштатте фабрикой Даймлера. Он имеет четыре цилиндра вертикального типа и рассчитан на 35 л. с., хотя, как утверждают, может достигать 40 л. с. при 900 об/мин. Воспламенение осуществляется электрическим током от магнетоэлектрического генератора, а качающееся магнето Боша, используемое на двигателях Даймлера, было отвергнуто. Это позволило ускорять или замедлять время воспламенения за счет регулировочного эксцентрика, находящегося в корпусе генератора ⁶⁹.

Что касается Т-образной головки цилиндров, то она также не была инновационной. Т-образной ее называли потому, что формой она была похожа на букву «Т». Двигатели с такой головкой цилиндров еще в 1899–1900 гг. разрабатывал на заводе в Мариенфельде Луцкий. Об этом также писал Дубовской в своей книге, где привел заимствованный из «Учебника для мотористов» И. И. Деркаченко ⁷⁰ чертеж 16-сильного двигателя с Т-образной головкой цилиндров (рис. 12), который с 1901 г. строился на заводе в Мариенфельде по заказу российского Морского ведомства ⁷¹. В архиве ВМФ Дубовской обнаружил инструкцию по эксплуатации такого двигателя, отпечатанную на машинке. На ней имеется надпись чернилами: «Составлена конструктором моторов г-м Луцким», сделанная вице-адмиралом В. П. Верховским, подписавшим инструкцию ⁷². По мнению Дубовского, Т-образной форма головки цилиндров

⁶⁶ Sherbondy, E. H. Analyzing Heat Flow // The Automobile. 1915. Vol. 33. No. 19. P. 834.

⁶⁷ Gebrauchsmuster // GWF; das Gas- und Wasserfach. 1898. Bd. 41. Nr. 31. S. 505.

⁶⁸ Fersen. Ein Jahrhundert Automobiltechnik: Personenwagen... S. 302.

⁶⁹ The Mercedes Motor // The Horseless Age. 1900. Vol. 7. No. 12. P. 29.

⁷⁰ Деркаченко И. И. Учебник для мотористов. Кронштадт: Тип. учебно-артиллерийского отряда, 1919.

⁷¹ Дубовской. Автомобили и мотоциклы России... С. 95.

⁷² Российский государственный архив Военно-морского флота. Ф. 427. Оп. 1. Д. 579. Л. 279–281.

получилась в результате того, что Луцкий решил применить для «судовых» двигателей электрическое зажигание от магнето низкого напряжения «на отрыв». Для привода подвижных электрических контактов и магнето на двигателе он установил отдельный вал, расположенный с другой стороны блока цилиндров, симметрично распределительному валу. Луцкому, пишет Дубовской, осталось только снабдить этот вал кулачками для привода впускных клапанов. В результате головка цилиндров приобрела Т-образную форму. Здесь же Дубовской указал причину, побудившую Луцкого заменить «атмосферные» впускные клапаны на клапаны с механическим приводом. Он пишет:

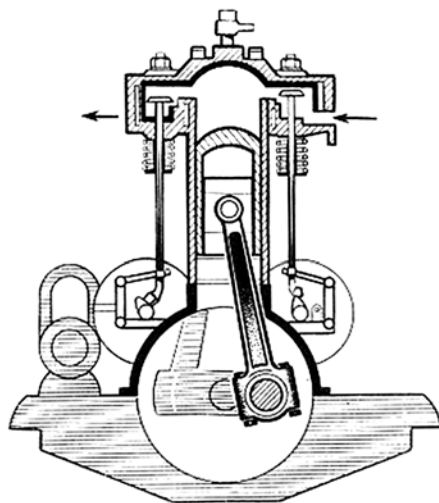


Рис. 12. 16-сильный двигатель с Т-образной головкой цилиндров конструкции Луцкого

При увеличении линейных размеров двигателя масса его деталей, в частности впускных клапанов, возрастает в кубе, поэтому «атмосферный» клапан, имеющий большую массу, при закрытии наносит сильные удары по седлу, ведущие к его деформации (к этому можно добавить наличие вибраций и шума). Механический привод впускных клапанов значительно уменьшает подобные негативные явления ⁷³.

Далее он отмечает:

Надо напомнить, что еще в 1900 г. Луцкий разрабатывал на заводе «Мариенфельде» двигатель мощностью 50 номинальных л. с., а к таким двигателям сказанное имеет самое непосредственное отношение. Следует отметить, что историки автомобиля не обращают внимания на тот факт, что нередко автомобильные фирмы сначала изготавливают двигатели большой мощности для использования их на различных моторных лодках и яхтах (где нет проблем с трансмиссией и рамой), а затем уже ставят их на свои автомобили ⁷⁴.

По мнению Дубовского, Т-образную головку и впускные клапаны с механическим приводом Еллинек и Майбах позаимствовали у «судовых» двигателей Луцкого, в частности у 25-сильного двигателя, который имел размеры цилиндров 115 × 140 мм. Дубовской пишет:

Если диаметр цилиндра этого двигателя (115 мм) увеличить всего на 1 мм, мы получим размеры цилиндров двигателя «Мерседес» – 116 × 140 мм, что даст рабочий объем цилиндров 5,93 л. Со всеми усовершенствованиями (механическим приводом впускных клапанов, электрическим зажиганием и сотовым радиатором) двигатель стал развивать 35–36 л. с. при частоте вращения 1200 об/мин ⁷⁵.

⁷³ Дубовской. Автомобили и мотоциклы России... С. 95.

⁷⁴ Там же.

⁷⁵ Там же. С. 99.

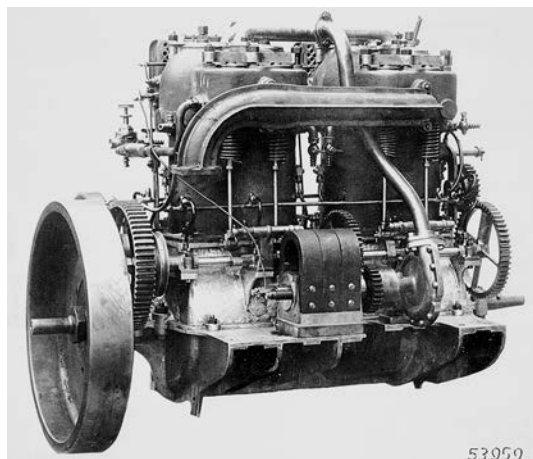


Рис. 13. Двигатель автомобиля «Мерседес»
мощностью 35 л.с.

Для сравнения на рис. 13 представлен двигатель автомобиля «Мерседес». Как видно из рисунка, этот двигатель имеет четыре вертикально расположенных цилиндра. Все клапаны сделаны управляемыми и расположены симметрично по бокам цилиндров. За счет этого форма головки цилиндров приобрела Т-образную форму. Для каждого ряда клапанов (впускных и выпускных) имеется свой распределительный вал. Цилиндры отлиты попарно в два блока. Каждая пара имеет свой карбюратор. Зажи-

гание от магнето низкого напряжения «на отрыв». Этот двигатель развивал мощность 35 л. с. при частоте вращения 1200 об/мин. Размер его цилиндров составлял 116 × 140 мм, рабочий объем 5,93 л, литровая мощность 5,9 л. с./л и удельная масса 6,6 кг/л. с. То есть по конструкции этот двигатель был аналогичен «судовым» двигателям Луцкого.

Кстати, в 1903 г. на выставке двигателей в Берлине немецкий император Вильгельм II восхищался именно 25- и 50-сильными «судовыми» двигателями Луцкого, а не автомобильными двигателями «Мерседес». Об этом в 1903 г. написал в консульском отчете генеральный консул США в Германии Фрэнк Х. Мейсон:

Типичным примером, который объединяет в себе наивысшую степень прогресса в конструкциях спиртовых двигателей, являются двигатели, изобретенные директором Борисом Луцким из Русского морского технического ведомства. На его экспонаты особое внимание обратил немецкий император, чей восторженный интерес ко всему, что связано с использованием спирта для двигателестроения на земле и море, хорошо известен ⁷⁶.

В этом же 1903 г. Хуго Гюльднер (1866–1926), известный немецкий теоретик и конструктор двигателей внутреннего сгорания, в своей знаменитой книге привел конструкцию именно автомобильного двигателя системы Луцкого как наиболее совершенную конструкцию среди всех автомобильных двигателей Германии начала XX в. ⁷⁷ В этой книге он ни разу не упомянул о двигателях, используемых на первых автомобилях «Мерседес», так как, вероятно, не видел в них ничего инновационного и оригинального.

⁷⁶ Mason, F. H. The Potato as a Source of Wealth in Germany // Consular Reports. 1903. Vol. 72. No. 272. P. 32–39.

⁷⁷ Guldner, H. Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren: Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas- und Ölkraftmaschinen. Berlin: Springer, 1903. S. 440.

По мнению автора, фактом, подтверждающим использование Еллинеком и Майбахом при ускоренном строительстве двигателя «Мерседес» идей и конструктивных элементов, заложенных в «судовых» двигателях Луцкого, является то, что уже в декабре 1901 г. они отказались от этого очень дорогого и относительно тяжелого двигателя. Дело в том, что Луцкий разрабатывал двигатели для кораблей ВМФ Российской империи и его главной задачей было создание двигателей высокой надежности. Цена и вес особого значения не имели. Поэтому Луцкий использовал в конструкции двигателей два распределительных вала, два карбюратора и т. д. Все это, разумеется, привело к увеличению веса двигателя и его себестоимости. Для коммерческой продажи автомобилей увеличение веса и себестоимости было неприемлемо. Поэтому в конце 1901 г. Еллинек и Майбах начали разработку нового, более легкого двигателя, у которого вместо двух распределительных валов был один. Они отказались от использования Т-образной головки цилиндров и пошли путем усовершенствования устаревшей головки двигателя «Даймлер-Феникс». Дик в своей книге пишет:

С декабря 1901 г. Майбах, Браунер (*Brauner*) и Линк начали работать над уменьшением цены «Мерседеса». Прежде всего над комплексом Т-образной головки двигателя, который поглощал большие деньги. Использование двух распределительных валов обходилось очень дорого независимо от того, где и как они располагались, внизу или вверху. Поэтому команда Майбаха вместо использования Т-образной головки вернулась к первоначальной ее альтернативе – головке цилиндров двигателя «Даймлер-Феникс». Они пошли путем модернизации этой устаревшей головки. Существующий низко расположенный распределительный вал был сделан таким образом, чтобы управлять не только выпускными клапанами, но и впускными при помощи толкателей и рокеров. Изготовленный 3-литровый двигатель с размерами цилиндров 90 × 120 мм обеспечивал мощность 18 л. с. при 1200 об/мин. За счет изменения головки цилиндров и применения небольших шин размером 810 × 90 мм удалось снизить цену до 9500 франков ⁷⁸.

В отличие от Еллинека и Майбаха, которые отказались от использования на легковых автомобилях двигателей с Т-образной головкой цилиндров и двумя распределительными валами, на заводе в Мариенфельде в течение длительного времени использовали двигатели такого типа для грузовых автомобилей.

В целом, исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод, что конструкция первого автомобиля «Мерседес» и его двигателя в 1901 г. не были инновационными. При их создании конструкторы компании ДМГ использовали уже известные изобретения, в том числе и изобретения Луцкого.

И последнее. Так как конструкция первого автомобиля «Мерседес» и его двигателя не являются «революционными», то есть ли смысл разбираться в «загадке “Мерседеса”»: кто является его создателем? Тем не менее в контексте этого вопроса можно констатировать следующее:

1. Изготовила первый автомобиль «Мерседес» компания ДМГ в то время, когда ее техническим директором был Майбах, но сказать, что он является его создателем, нельзя. Если бы Майбах, как пишут все немецкие СМИ,

⁷⁸ *Dick. Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque... P. 23.*

действительно создал автомобиль «Мерседес», то был бы он после этого понижен в должности в 1903 г., а в 1907 г. вообще уволен из компании? Тем не менее это произошло. В 1903 г. Майбах стал рядовым инженером, и его отстранили от участия в обсуждениях и разработках новых моделей двигателей и автомобилей. Об этом, в частности, упоминается на официальном сайте компании «Мерседес-Бенц»: «Майбах был смещен с должности главного инженера и его деятельность была ограничена отделом изобретений»⁷⁹. Это произошло буквально через несколько месяцев после регистрации торговой марки «Мерседес».

Журнал «Сан Диего Мэгезин» в 1985 г. писал:

Позднее, в 1903 г., Макс фон Дуттенхофер внезапно умер. Майбах, который был в хороших отношениях с Дуттенхофером, но никогда не ладил с его приемником Лоренцом, был исключен из обсуждения новых моделей и не работал над созданием гоночных автомобилей «Мерседес» после 1904 г.⁸⁰

Кстати, в отношении смерти Дуттенхофера Ниман пишет:

В августе 1903 г. Дуттенхофер стал жертвой преступной страсти, которую он сам, можно сказать, инициировал: муж-рогоносец просто застрелил его. Смерть Дуттенхофера ослабила позиции Майбаха в компании, а затем нервный срыв привел к дальнейшим проблемам со здоровьем, из-за которых он в течение нескольких месяцев отсутствовал на работе. Он уехал в санаторий Арко на озере Гарда, где встретился со своей женой Бертой и сыном Чарльзом, который учился в Лозанне⁸¹.

2. Автомобиль «Мерседес» был создан по проекту Еллинека, а не Майбаха. Об этом в 1903 г. написал Пауль Хазлук:

Автомобили Мерседес – хорошо известные транспортные средства производства «Даймлер-моторен-гезельшафт», Каннштатт, Германия, конструкции г-на Мерседес (Еллинека. – А. Ф.). Эти автомобили, представленные на выставке в Париже в декабре 1902 г., имели мощность 28 и 40 л.с. соответственно⁸².

Тот факт, что Майбах не является создателем автомобиля «Мерседес», подтвердил сам заказчик этого автомобиля – Эмиль Еллинек. В 1906 г. он написал в журнал «Альгеймайне аутомобиль-цайтунг»: «...не только весь бизнес, но и вся конструкция автомобиля “Мерседес” были и остаются полностью построенными по моим планам»⁸³.

Это письмо Еллинек направил в редакцию журнала после того, как в 1906 г. журнал опубликовал обзор об автомобилях «Мерседес», не упомянув его имени. Но, как известно, Еллинек был бизнесменом, а не

⁷⁹ Wilhelm Maybach // <https://www.mercedes-benz.com/de/mercedes-benz/classic/historie/wilhelm-maybach>.

⁸⁰ Mercedes // San Diego Magazine. 1985. Vol. 38. P. 136.

⁸¹ Niemann. Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure... S. 150.

⁸² Hasluck, P. N. The Automobile. A Practical Treatise on the Construction of Modern Motor Cars Steam, Petrol, Electric and Petrol Electric. London; Paris; New York; Melbourne: Cassell and Company, Ltd., 1903. P. 583.

⁸³ Adler, D., Moss, S. Mercedes-Benz: Silver Star Century. Osceola, WI: MBI Publishing Company, 2001. P. 32.

конструктором и изобретателем, и поэтому не мог предложить чего-либо нового в конструкцию автомобиля и тем более двигателя. Следовательно, при строительстве автомобиля «Мерседес» он мог требовать от Майбаха, который никогда не принимал самостоятельных решений, использовать конструктивные решения и изобретения только других конструкторов и изобретателей. Разумеется, что он требовал от Майбаха применения самых передовых на тот момент времени конструкций, которые уже использовались на других моделях автомобилей и двигателей. Это также свидетельствует о том, что конструкция автомобиля «Мерседес» и его двигателя не могли быть инновационными.

References

- Adler, D., and Moss, S. (2001) *Mercedes-Benz: Silver Star Century*. Osceola, WI: MBI Publishing Company.
- Beaumont, W. W. (1906) *Motor Vehicles and Motors: Their Design, Construction and Working by Steam, Oil and Electricity*. Westminster: Archibald Constable and Co., vol. 2.
- Berlin Motor Exhibition, 1899 (1899), *The Automotor and Horseless Vehicle Journal*, vol. 4, no. 39, pp. 105–109.
- Bishop, C. W. (1971) *La France et l'automobile*. Paris: M.-Th. Génin.
- Carlisle, R. P. (2004) *Scientific American Inventions Discoveries: All the Milestones in Ingenuity – From the Discovery of Fire to the Invention of the Microwave Oven*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Der Wettbewerb für Motorlastwagen zu Liverpool vom. 3 bis 7. Juni 1901 (1901), *Der Motorwagen*, vol. 4, no. 17, pp. 218–219.
- Dick, R. (2005) *Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895–1915*. Jefferson, NC and London: McFarland.
- Die Internationale Motorwagenausstellung zu Berlin 1899 (1899), *Dingler's polytechnisches Journal*, vol. 313, no. 7, pp. 106–110.
- Die Loutzkoy-Pneu-Nabe (1919), *Automobil-Revue*, no. 11, pp. 165–166.
- Donkin, B. (1896) *A Text-Book on the Gas, Oil, and Air Engines: Or, Internal Combustion Motors Without Boiler*. London: C. Griffin and Company, Limited.
- Dubovskoi, V. I. (1994) *Avtomobili i mototsikly Rossii (1896–1917) [Automobiles and Motorcycles in Russia (1896–1917)]*. Moskva: Transport.
- Fersen, O. (1986) *Ein Jahrhundert Automobiltechnik: Personenwagen*. Düsseldorf: VDI-Verlag.
- Firsov, A. V. (2011) Avtomobili inzhenera B. G. Lutsckogo – luchshie v avtomobilestroenii kontsa XIX veka [Engineer B. G. Loutzky's Automobiles – the Best in the Automotive Industry of the Late 19th Century], *Istoriia nauky i biografiystika (elektronne naukove fakhove vydannia)*, no. 3.
- Firsov, A. V. (2011) B. Lutsckii na vsemirnoi vystavke 1900 goda v Parizhe [B. Loutzky at the 1900 World's Fair in Paris], *Pytannia istorii nauki i tekhniki*, no. 3, pp. 39–46.
- Firsov, A. V. (2012) Boris Lutsckii – sozdatel' pervogo v mire motorizovannogo velosipeda klassicheskoi komponovki s dvigatelem vnutrennego sgoraniia [Boris Loutzky, the Creator of the World's First Motorised Bicycle with an Internal Combustion Engine], *Doslidzhennia z istorii tekhniki*, no. 16, pp. 28–36.
- Firsov, A. V. (2012) Rossiiskii inzhener Boris Lutsckii – odin iz sozdatelei avtomobilei “Daimler” i “Mercedes” [A Russian Engineer Boris Loutzky, One of the Founders of Daimler and Mercedes Cars], *Pytannia istorii nauki i tekhniki*, no. 4, pp. 42–49.
- Firsov, A. V. (2012) Vklad B. G. Lutsckogo v sozdanie pervykh boevykh podvodnykh lodok Rossiiskoi imperii [B. G. Loutzky's Contribution to Creating the First Combat Submarines of the Russian Empire], *Istoriia nauky i biografiystika (elektronne naukove fakhove vydannia)*, no. 1.

- Firsov, A. V. (2017) Gottlieb Daimler i «Daimler-motoren-gezel'shaft»: itogi sotrudnichestva [Gottlieb Daimler and Daimler-Motoren-Gesellschaft: The Outcomes of Collaboration], *Voprosy istorii estestvoznaniya i tekhniki*, vol. 38, no. 1, pp. 60–93.
- Güldner, H. (1903) *Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren: Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas- und Ölkraftmaschinen*. Berlin: Springer.
- Hasluck, P. N. (1903) *The Automobile. A Practical Treatise on the Construction of Modern Motor Cars Steam, Petrol, Electric and Petrol Electric*. London, Paris, New York, and Melbourne: Cassell and Company, Ltd.
- Honeycomb Radiator not Covered by Maybach Patent (1913), *The Motor World*, vol. 35, p. 8.
- Honeycomb Radiator Patent Litigation (1912), *The Horseless Age*, vol. 30, no. 20, p. 721.
- Jellinek-Mercédès, G. (1966) *My Father, Mr. Mercédès*. Philadelphia: Chilton Books.
- Life of Wilhelm Maybach – Contd. (1942), *The Motor*, vol. 81, pp. 214–215.
- Loutzky, B. (1899) Ueber Gasmotoren und Motorwagen System Loutzky, *Der Motorwagen*, vol. 2, no. 5, pp. 44–46.
- Mason, F. H. (1903) The Potato as a Source of Wealth in Germany, *Consular Reports*, vol. 72, no. 272, pp. 32–39.
- Meier-Graefe, J. (1900) *Die Weltausstellung in Paris 1900*. Paris and Leipzig: Verlag von F. Krüger.
- Memorandum Decisions (1909), *The New York Supplement*. St. Paul: West Publishing Co., vol. 118, pp. 1092–1151.
- Mercedes (1985), *San Diego Magazine*, vol. 38, p. 136.
- Niemann, H. (1995) *Wilhelm Maybach, König der Konstrukteure: zum 150. Geburtstag*. Stuttgart: Motorbuch-Verlag.
- Niemann, H. (2000) *Gottlieb Daimler: Fabriken, Banken und Motoren*. Bielefeld: Delius Klasing Verlag.
- Pöhlmann, C. (1914) *Die unmittelbare Umsteuerung der Verbrennungskraftmaschinen*. Berlin: Verlag von Leonhard Simion Nf.
- Sass, F. (1962) *Geschichte des deutschen Verbrennungsmotorenbaues von 1860 bis 1918*. Göttingen, Heidelberg, and Berlin: Springer.
- Scavenius, B. (1996) *Art nouveau i Central Europa: Bratislava – Budapest – Krakow – Prag – Wien*. København: Kunstforeningen.
- Sherbondy, E. H. (1915) Analyzing Heat Flow, *The Automobile*, vol. 33, no. 19, pp. 834–835.
- Siebertz, P. (1942) *Gottlieb Daimler. Ein Revolutionär der Technik*. Berlin: J. F. Lehmann.
- Smith, E. S. (1901) *The Competing Vehicles. Third Liverpool Trials of Motor Vehicles for Heavy Traffic: Judges Report*. Liverpool: Winstanley & Watkins, vol. 3, pp. 35–45.
- Some Ancient Daimler History (1910), *Automobile Topics*, vol. 19, no. 19, pp. 1245–1247.
- Sraffa, A., and Vivante, C. (1911) *Rivista del Diritto Commerciale e del diritto generale delle Obbligazioni*. Milano: D. F. Vallardi, vol. 9, part 2.
- Terplán, S. (1969) Vor 75 Jahren entstand der Karburator als Erfindung von Donát Bánki und János Csonka, *Acta technica*, vol. 66, p. 407–412.
- The Development of the Modern Motor-Car (1906), *The Motor Car Journal*, vol. 8, no. 399, pp. 719–744.
- The Mercedes Motor (1900), *The Horseless Age*, vol. 7, no 12, p. 29.
- Valuations of Imported Cars Raised (1904), *The Horseless Age*, vol. 14, no. 13, p. 327.
- Who Wants to Buy \$200,000 Suit? (1910), *The Motor World*, vol. 22, no. 3, pp. 223–224.