

LBRIS

We know
books



LBRIS

We know
books



MĂȘINI

ISTORIA ILUSTRATĂ COMPLETĂ

Traducere din limba engleză de Elena Marin

Ediția a II-a revizuită și adăugită



LITERA
București

DORLING KINDERSLEY

The Car Book
Copyright © 2011, 2022 Dorling Kindersley Limited
O companie Penguin Random House
Toate drepturile rezervate

Editor senior de proiect Kathryn Hennessy

Editor artistic senior Helen Spencer

Editori Steve Setford, Andrew Szudek,
Manisha Majithia, Scarlett O'Hara

Designeri Mark Lloyd, Anna Hall, Amy Orsborne,
Paul Drislane, Richard Horsford, Philip Fitzgerald

Fotografi James Mann
Gary Ombler, Paul Self, Deepak Aggarwal

Cercetători de imagine Ria Jones, Julia Harris-Voss,
Jenny Faithfull, Nic Dean, Myriam Mégharbi

Biblioteca de fotografii Claire Bowers, Emma Shepherd, Laura Evans

Bază de date Peter Cook, David Roberts

Designer copertă Mark Cavanagh

Director editorial Camilla Hallinan

Director editorial artistic Karen Self

Director artistic Phil Ormerod

Texte de Charles Armstrong-Wilson, Richard Heseltine, Keith Howard,
Phil Hunt, Malcom McKay, Andrew Noakes, Jon Presnell

Editor consultant Jonathan Metcalf

Toate drepturile rezervate. Nici o parte a acestei publicații nu poate fi reprodusă, stocată ori introdusă într-un sistem de regăsire sau transmisă, sub nici o formă și prin nici un mijloc, electronic, mecanic, fotocopiare, înregistrare sau de altă natură, fără permisiunea scrisă, acordată în prealabil de proprietarul drepturilor de autor.



Editura Litera

tel.: 0374 82 66 35; 021 319 63 90; 031 425 16 19

e-mail: contact@litera.ro

www.litera.ro

Mașini.

Istoria ilustrată completă

Ediția a II-a revizuită și adăugită

Copyright © 2016, 2024 Grup Media Litera
pentru versiunea în limba română
Toate drepturile rezervate

Traducere din limba engleză:
Elena Marin/Graal Soft

Editor: Vidrașcu și fiii
Redactare: Ilieș Câmpeanu
Corectură: Georgiana Enache
Prelucrare copertă: Vlad Panfilov
Tehnoredactare și prepress: Marin Popa

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

Mașini: istoria ilustrată completă /
trad. din lb. engleză de Elena Marin. –

Ed. a 2-a, reviz. și adăug. –

București: Litera, 2024

ISBN 978-630-342-070-7

I. Marin, Elena (trad.)

629

Cuprins

PRIMELE MAȘINI PÂNĂ ÎN 1920

Ideea de transport cu propriul automobil cu alimentare a luat avânt cu *Motorwagen*-ul lui Karl Benz, în 1885. Într-o generație, mașina a devenit capabilă să te ducă oriunde. Când Henry Ford și-a prezentat modelul „Tin Lizzie” în fața publicului, în 1908, industria auto a Americii atinsese vârsta majoratului.

Vehicule pionier	10
Primele automobile	12
Mărci de excepție: povestea Mercedes	14
Primele mașini de serie	16
Ford Model T	18
Ford Model T cu patru cilindri în linie	22
Cu mașina prin Paris, 1908	24
Mașina de concurs	26
Mărci de excepție: povestea Cadillac	28
Lux și putere	30
Rolls-Royce Silver Ghost	32

ANII 1920

A fost o epocă de aur pentru industria auto. Cele mai elegante automobile au devenit simboluri pentru statutul social al vedetelor de la Hollywood, în timp ce mașinile mai mici au adus publicului larg motorizare fiabilă și rentabilă, pentru prima dată. Între timp, mașinile sport au transformat șofatul într-o aventură palpantă, atât pe șosele, cât și pe piste de curse.

Mașini de curse	38
Bugatti Type 35B	40
Cadillac Cadillac V16	44
Lux și prestigiu	46
Lancia Lambda, 1922	48



Coupé-uri de la Hollywood și roadstere glorioase	50
Duesenberg Model J	52
Mașini pentru clasa de mijloc	56
Mărci de excepție: povestea Rolls-Royce	58
Mașini mici	60
Mărci de excepție: povestea Renault	62
Mașini sport	64
Alfa Romeo 6C 1750	66
Chrysler, 1929	70

ANII 1930

În umbra Marii Crize, modelele economice și apariția „mașinii poporului” au făcut ca motorizarea să fie și mai egalitară. Aerodinamica și ornamentele alungite erau ultimul răcnet al modei, ziarele îi aclamau pe supereroii care doborau recordurile de viteză, iar mașinile sport și cele de lux au atins noi culmi ale puterii și stilului.

Modele economice după Marea Criză	74
Mașini de curse și mașini cu un loc	76
Mărci de excepție: povestea Chevrolet	78
Mașini de lux	80
Rytecrafft Scoota, cca 1937	82
Mașini sport	84
Modele pentru piața de larg consum	86
Volkswagen cu patru cilindri opuși	88
Sunbeam Silver Bullet, Daytona Beach, 1930	90
Mașini aerodinamice	92
Lincoln-Zephyr	94
Stiluri magnifice și exotice de caroserie	98
Mărci de excepție: povestea BMW	100
Mașini sport puternice	102

ANII 1940

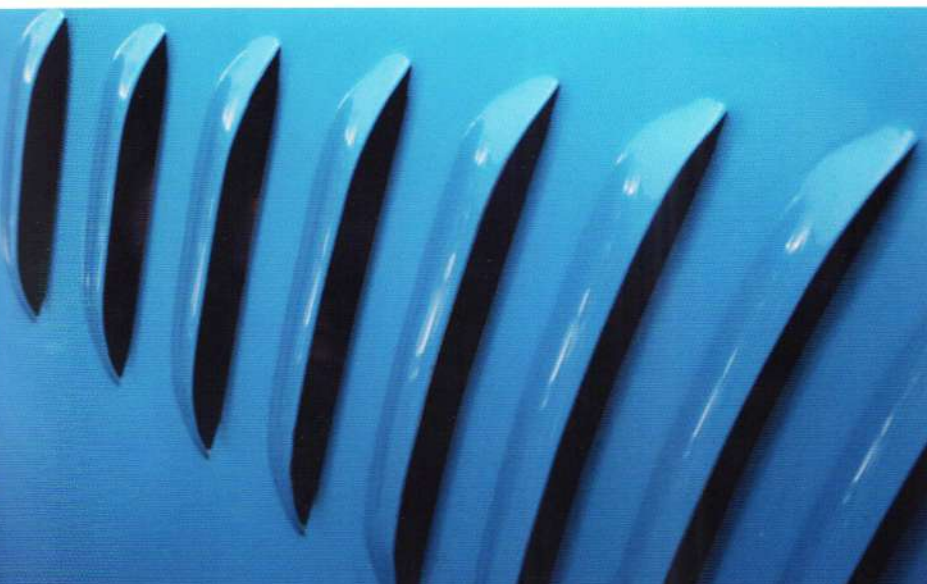
Al Doilea Război Mondial a stopat producția de mașini, însă după reinstaurarea păcii și reconstruirea fabricilor, moștenirea tehnologiei militare a dus la o explozie de motoare noi excelente, practice, cu furgonete fără zorzoane și mici mașini economice, vândute cu miile.

Mașini mari	106
Elegantă stil SUA	108
Jeep, 1942	110
Transport zilnic practic	112
Ford Seria F	114
Roadstere și mașini sport	118
Jaguar XK cu șase cilindri în linie	120
Mărci de excepție: povestea Jaguar	122
Mașini mici	124
Volkswagen Beetle	126
Mărci de excepție: povestea Citroën	130
Limuzine de familie de clasă medie	132

ANII 1950

În timpul boomului postbelic, producătorii americani au pus accent pe viteză, lux și putere, combinând linii aerodinamice și decorațiuni cromate cu efecte ameteitoare (și uneori absurde). În Europa, fabuloase mașini sport și de curse stârneau pasiuni, iar pe străzile orașelor „topăiau” mașinuțe cu trei roți.

Mașini economice	136
De Soto, jumătatea anilor 1950	138
Aripioare și crom Detroit	140
Opulență și înaltă performanță	142
Mărci de excepție: povestea Ford	144



Mașini de curse	146
Mașini sport	148
Chevrolet Corvette	150
Chevrolet cu motor V8 cu bloc mic	154
Brosuțe și micromașini	156
Austin Mini Seven	158
Fiat Nuova 500, 1957	162
Limuzine mari	164
Mașini de familie	166
Mărci de excepție: povestea Chrysler	168
Stil decapotabil	170
Citroën DS	172

ANII 1960

A fost epoca tuturor posibilităților. Cu motoare și caroserii noi și mașini excepționale, de la E-Type la Elan și de la Mini Cooper la Corvette Sting Ray, a fost o perioadă a exaltării.

Mașini de familie	178
Mașini de curse cu motor în spate/central	180
Limuzine sport și executiv	182
Mărci de excepție: povestea Aston Martin	184
Berline și coupé-uri sport	186
Lotus/Ford Cosworth DFV V8	188
Limuzine de lux supreme	190
BMC Mini, 1968	192
Mărci de excepție: povestea Austin	194
Coupé-uri compacte	196
Mașini GT puternice	198
Testări la Volkswagen, circa 1968	200
Mașini sport	202
Mercedes-Benz 280SL	204

ANII 1970

Anii 1970 s-au confruntat cu criza de combustibil și primele semne că utilizarea mașinilor „nervoase” necesita comenzi mai precise. Însă manevrabilitatea a devenit mai bună: motoarele montate pe centru au îmbunătățit capacitatea de reacție, turbocompressoarele au adăugat putere, iar centurile de siguranță automate și airbagurile au sporit siguranța.

Supermașini	210
Jaguar E-type	212
Mașini mici	216
4x4 și mașini de teren	218
Mărci de excepție: povestea Alfa Romeo	220
Limuzine	222
Mașini sport	224
Motor rotativ Wankel NSU	226
Coupé-uri stilate	228
Vehicul de explorare lunară NASA, 1971	230
Mărci de excepție: povestea Volkswagen	232
Mașini „musculoase”	234
Mașini de curse	236
Combiuri	238

ANII 1980

Odată cu dezvoltarea industriei auto japoneze, acest deceniu a fost martorul strânsei concurențe a trei continente. Autmobilele au devenit mai sigure, mai confortabile și mai bine echipate cu sisteme electronice îmbunătățite. Designerii, în frunte cu italienii, au transformat mașinile de familie și supermașinile.

Performanță sportivă	242
Mașini americane compacte	244
Toyota, 1980	246



Superminiuri	248
Mărci de excepție: povestea Audi	250
Limuzine sport extreme	252
Stilul avangardist al designerilor italieni	254
DeLorean DMC-12	256
Porsche 911 cu șase cilindri opuși	260
Lamborghini Countach	262
Entuziasm pentru două locuri	266
Ferrari F40	268
Vehicule multifuncționale	272
Mărci de excepție: povestea Peugeot	274
Lux premium	276

ANII 1990

Consumatorii au cerut siguranță, lux, performanță și construcție perfectă – și le-au primit. A fost satisfăcută excelența; acum, designul inventiv putea străluci. Noua epocă a mașinilor sport și a limuzinelor elegante a fost egalată de tipuri cu evoluție rapidă și tot mai ușor de utilizat, ca SUV-urile și MPV-urile.

Roadstere moderne	280
Mazda MX-5	282
Mărci de excepție: povestea Toyota	286
Mașini de concurs	288
Renault Zoom, 1992	290
Revigorarea designului american	292
Mașini dedicate familiilor	294
Chrysler/Dodge Viper V10	296
Mărci de excepție: povestea Porsche	298
Limuzine executiv	300
Mașini ultraperformante	302
Bentley Continental R	304

DIN 2000 PÂNĂ AZI

Vehiculele mixte au șters granițele dintre genurile tradiționale, combinând capacitatea de deplasare pe teren accidentat, confortul pasagerilor și performanța. Mașinile hibride economisesc combustibil și au emisii reduse, iar cele mai recente supermașini, care ating 322 km/h, par obișnuite. Ce urmează? Pasionații speră că șofatul va rămâne ceea ce a fost întotdeauna: o distracție.

Mărci faimoase reinventate	310
Vehicule mixte și de teren	312
Mărci de excepție: povestea Suzuki	314
Mașini de oraș	316
Tata Nano	318
Spre 320 km/h	322
Rivali în sporturile cu motor	324
Mărci de excepție: povestea Ferrari	326
Geniul compact	328
Mașini sport ultraperformante	330
Morgan Aero 8	332
Mașini sport	336
Lux și putere offroad	338
Honda Insight hibrid benzină/electric	340
Combustibili alternativi și putere electrică	342
Mașini de renume: azi și în viitor	344
McLaren Speedtail	346
Sedan și berline	350
Cum funcționează un motor	352
Cum funcționează propulsia electrică	354

GLOSAR	356
INDICE	360
MULȚUMIRI	367

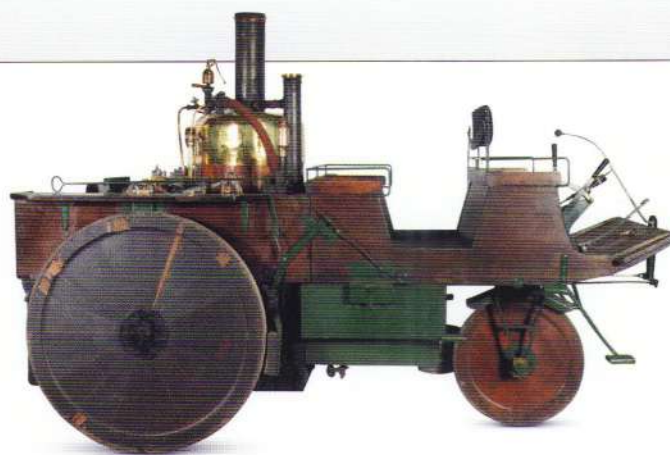


Date despre mașini: Data din fiecare articol de catalog vizează anul în care a fost lansat modelul. În unele cazuri, fotografia prezintă o ediție ulterioară a modelului, iar anul ediției mai recente este menționat în legendă.

Motoare: Fiecărui articol din catalog i-a fost alocată o singură capacitate a motorului. Pentru modelele cu mai multe capacități, în cazul mașinilor rapide este menționat cel mai puternic motor, iar în cazul mașinilor de familie e amintit motorul cel mai des întâlnit.

Vehicle pionier

Secolul al XIX-lea a fost martorul unui progres formidabil în inginerie, mecanizarea transformând producția din fabrici. Inventatorii și-au îndreptat atenția către înlocuirea calului cu ceva care să se deplaseze mai rapid și să ajungă mai departe. Aburul, curentul electric, gazul, benzina au fost toate încercate, iar la acest început de drum era greu de spus cine va câștiga; recordurile de viteză au fost doborâte mai întâi de curentul electric, apoi de aburi.



◁ Grenville Steam Carriage cca 1880

Origine Marea Britanie

Motor cazan cu aburi vertical

Viteză maximă 32 km/h

Inginerul de căi ferate Robert Neville Grenville, din Glastonbury, Marea Britanie, a fost unul dintre numeroșii inventatori victorienți care au construit o trăsură de șosea propulsată cu aburi. Vehiculul lui Grenville a supraviețuit.

▷ Daimler 1886

Origine Germania

Motor 462 cc, un cilindru

Viteză maximă 16 km/h

Gottlieb Daimler și Wilhelm Maybach și-au montat motorul pe o diligență, în anul 1886, dând naștere primului vehicul cu patru roți cu motor pe benzină, care atingea 16 km/h.



▷ Stanley Runabout 1898

Origine SUA

Motor 1 692 cc, doi cilindri în linie, cu aburi

Viteză maximă 56 km/h

Gemenii Francis și Freelan Stanley au construit peste 200 de unități din aceste mașini cu aburi, ieftine și fiabile, în anii 1898-1899. În 1906, un model mai puternic atingea 204 km/h.



▽ Daimler Cannstatt 4 CP 1898

Origine Germania

Motor 1 525 cc, doi cilindri în V

Viteză maximă 26 km/h

În iunie 1887, Daimler a înființat un atelier pentru 23 de angajați în Cannstatt, Stuttgart, pentru a construi motoare montate pe diligențe modificate.





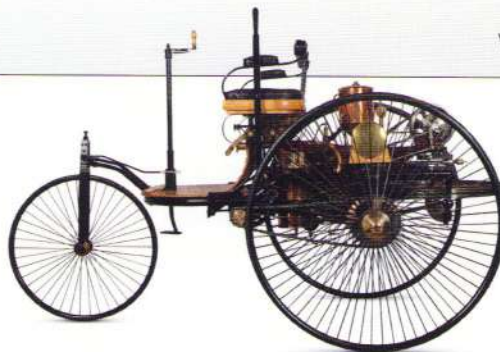
◀ Franklin Model A 1902

Origine SUA

Motor 1760 cc, patru cilindri în linie

Viteză maximă 40 km/h

John Wilkinson a proiectat prima mașină cu patru cilindri din SUA pentru Herbert Franklin. Motorul răcit cu aer avea supape acționate de sus și era montat pe șasiu din lemn.



△ Benz (copie) 1885

Origine Germania

Motor 954 cc, un singur cilindru

Viteză maximă 10 km/h

Construit în 1885 și brevetat în 1886, Motorwagenul lui Karl Benz avea multe caracteristici inteligente: era ușor și avea motor pe benzină în patru timpi, direcție cu cremalieră și roți cu spite din oțel.



△ Lanchester 1897

Origine Marea Britanie

Motor 3 459 cc, doi cilindri în linie

Viteză maximă 32 km/h

Frații Frederick, George și Frank Lanchester au condus prima mașină în 1896, cu un motor cu un singur cilindru. În anul următor au construit această mașină cu motor cu doi cilindri.



△ Sunbeam-Mabley 1901

Origine Marea Britanie

Motor 230 cc, un cilindru

Viteză maximă 32 km/h

John Marston, prin fabrica sa de biciclete Sunbeam, și Maxwell Maberley-Smith au dezvoltat acest vehicul neobișnuit, cu câte un scaun de fiecare parte a transmisiei centrale prin curea.



◀ Columbia Electric 1899

Origine SUA

Motor un singur motor electric

Viteză maximă 24 km/h

La începutul secolului XX, când cei mai mulți fabricanți de mașini pe benzină produceau câteva modele pe an, Columbia construia sute de mașini electrice silențioase, cu mers lin.

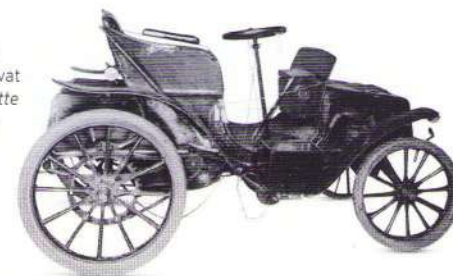
▷ Clément-Gladiator Voiturette 1899

Origine Franța

Motor 402 cc, un cilindru

Viteză maximă 32 km/h

Adolphe Clément, magnatul bicicletelor, a sesizat potențialul industriei motorizate și a promovat mai multe mărci. Această *voiturette* simplă avea sub scaun un motor de 2,5 CP de tip De Dion.



◀ Goddu Tandem 1897

Origine SUA

Motor valoare cc necunoscută, doi cilindri

Viteză maximă 48 km/h

Inventatorul Louis Goddu a făcut numai câteva mașini, dar a creat caracteristici complet noi, precum arborele cu came în cap, într-o mașină excepțional de rapidă pentru vremea sa.



◀ Duryea Motor Wagon 1893

Origine SUA

Motor 1 302 cc, un cilindru

Viteză maximă 19 km/h

Fabricanții de biciclete Frank și Charles Duryea au realizat primul automobil propulsat cu gazolină din SUA, în 1893. De asemenea, au câștigat prima cursă motorizată americană, în 1895.

▷ Panhard et Levassor Phaeton 1891

Origine Franța

Motor 1 060 cc, doi cilindri în linie

Viteză maximă 19 km/h

René Panhard și Émile Levassor au scos pe piață prima lor mașină în 1890, construind un motor Daimler sub licență. Printre altele, au inventat transmisia cu roată dințată baladoare și motorul montat în față, cu tracțiune pe spate.



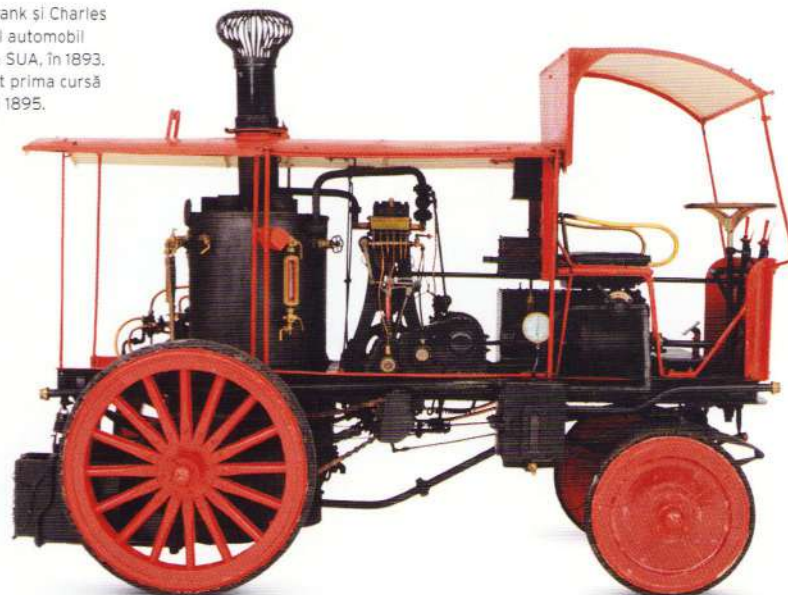
◀ Arnold Benz 1897

Origine Marea Britanie

Motor 1 190 cc, un cilindru

Viteză maximă 26 km/h

William Arnold & Sons au construit mașini similare mărcii Benz, cu propriile motoare de 1,5 CP. Unul a fost montat pe prima mașină electrică de curent continuu cu dinamotor, care ajuta și motorul în pantă.



△ Bikkers Steam Car 1907

Origine Olanda

Motor cazan cu aburi

Viteză maximă 16 km/h

Cunoscut mai mult pentru mașinile sale de pompieri acționate cu aburi, Bikkers a produs și vehicule cu aburi, precum acesta, pentru vidanjare. Acesta este cel mai vechi vehicul comercial din Olanda.



Primele automobile

Să construiești primele mașini motorizate practice a fost un act uimitor; un altul a fost să fabrici și mai multe și să le vinzi, convingând oamenii de avantajele acestora. Antreprenori, ingineri și aristocrați au jucat un rol în cele mai timpurii etape nesigure premergătoare producției de mașini. Germania s-a aflat în prim-plan, urmată de Franța, Marea Britanie și SUA.



◁ Adler 3,5 CP Voiturette 1901

Origine Germania

Motor 510 cc, un cilindru

Viteză maximă 32 km/h

Producătorul de mașini de scris și biciclete Adler a realizat componente pentru mașinile Benz și De Dion înainte să înceapă să-și producă propriile vehicule cu motoare De Dion, în 1900.



△ Arrol-Johnston 10 CP Dogcart 1897

Origine Marea Britanie

Motor 3 230 cc, doi cilindri opuși

Viteză maximă 40 km/h

George Johnston și-a conceput în Glasgow, Scoția, vehiculul masiv, simplu, numit Dogcart, prima mașină construită în Marea Britanie. Acționat de un motor cu pistoane opuse aflat sub podea, a fost produs timp de zece ani.



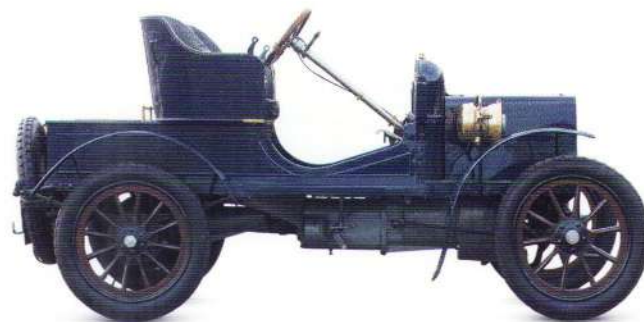
◁ US Long Distance 7 CP 1901

Origine SUA

Motor 2 245 cc, un cilindru

Viteză maximă 40 km/h

Cu un nume ambițios pentru o mașină mică, acest vehicul avea motorul montat pe orizontală și cutie de viteze planetară, cu două trepte, aflată sub scaun. În 1903 a fost redenumit Standard.



△ Rover 8 CP 1904

Origine Marea Britanie

Motor 1 327 cc, un cilindru

Viteză maximă 48 km/h

Aceasta a fost prima mașină cu patru roți de la Rover Cycle Company. Modelul cu 8 CP avea șasiu tubular central, schimbător de viteze pe coloana de direcție și frână cu arbore cu came. În 1906, unul dintre aceste modele a parcurs cu succes drumul dintre Londra și Constantinopol.

▷ Clément 7 CP 1901

Origine Franța

Motor 7 CP, un cilindru

Viteză maximă 40 km/h

Adolphe Clément a făcut avere din biciclete și anvelope pneumatice, investită în producția de mașini. Automobilele lui s-au aflat printre primele modele cu motoare montate frontal și arbori cardanici.



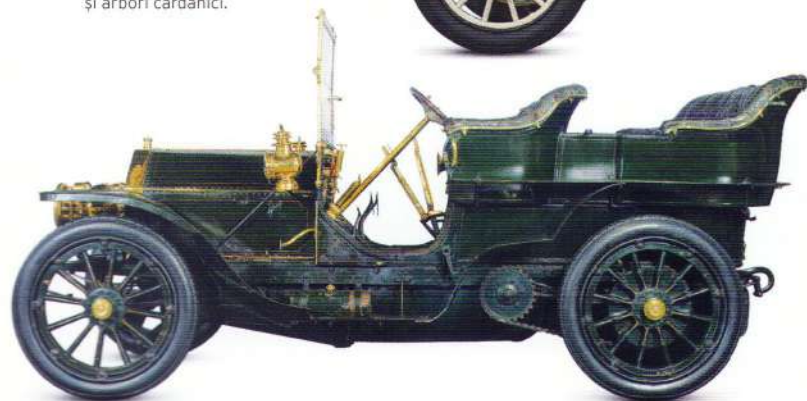
◁ Mercedes 60 CP 1903

Origine Germania

Motor 9 293 cc, patru cilindri în linie

Viteză maximă 117 km/h

În timp ce alte mărci construiau mașini brute, cu puțin mai rapide decât viteza de alergare a unui om, Mercedes producea vehicule magnifice, de mare viteză, cum este modelul de 60 CP.



▷ De Dion-Bouton 3,5 CP Voiturette 1899

Origine Franța

Motor 510 cc, un cilindru

Viteză maximă 40 km/h

Contele Albert de Dion a fost unul dintre pionierii automobilismului în Franța. Motoarele sale cu un singur cilindru, răcite cu apă, au fost utilizate de mulți dintre primii producători de mașini din lume.



▷ De Dion-Bouton 8 CP Type O 1902

Origine Franța

Motor 943 cc, un cilindru

Viteză maximă 45 km/h

În 1902, De Dion-Bouton a adoptat virarea independentă a roților și poziția frontală a motorului, în detrimentul montării sub podea, pentru mașini populare și ușoare, precum Type O, care a avut o producție îndelungată.





◁ Renault Voiturette 1898

Origine Franța
Motor 400 cc, un cilindru
Viteză maximă 32 km/h

Louis Renault și frații săi au început să construiască mașini în 1897, iar modelul lor Voiturette a devenit rapid popular în Franța datorită performanțelor extraordinare la teste.



◁ Ford Model A 1903

Origine SUA
Motor 1 668 cc, doi cilindri opuși
Viteză maximă 45 km/h

Henry Ford și-a construit prima mașină în 1896, dar producția nu a început decât în 1903, cu Modelul A, cu motor sub podea. În 1904, acesta a devenit Model C.

▷ FN 3,5 CP Victoria 1900

Origine Belgia
Motor 796 cc, doi cilindri în linie
Viteză maximă 37 km/h

FN, producător belgian de armament, și-a diversificat activitatea prin fabricarea de motocicletă și mașini la trecerea spre noul secol. Până în 1902 au fost produse vreo 280 de exemplare Victoria.



△ Fiat 16/24 CP 1903

Origine Italia
Motor 4 180 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 71 km/h

Cu motor montat frontal, răcit cu apă, cu patru cilindri, care acționează roțile din spate printr-o cutie de viteze cu patru trepte, modelul 16/24HP a fost o adevărată mașină modernă.



△ Maxwell Model A Junior Runabout 1904

Origine SUA
Motor 1 647 cc, doi cilindri opuși
Viteză maximă 56 km/h

Jonathan Maxwell și Benjamin Briscoe din New Jersey au dezvoltat această mașină mică, simplă și eficientă, acționată prin arbore, care se vindea cu 750 de dolari. S-a comportat bine la teste.



△ Benz Ideal 4,5 CP 1900

Origine Germania
Motor 1 140 cc, un cilindru
Viteză maximă 35 km/h

Producător al primei mașini de succes din 1885, Benz a realizat modelul Ideal cu direcție comandată prin levier. În 1900, a fabricat 603 mașini (cei mai mulți fabricau numai câteva unități pe an).



△ Holsman Model 3 Runabout 1903

Origine SUA
Motor 1 000 cc, doi cilindri opuși
Viteză maximă 32 km/h

Harry K. Holsman a realizat multe modele cu roți mari (highwheelers) acționate prin sfoară, pentru pionierii din Vestul Mijlociu; roțile mari le permiteau să străbată preeriile virgine.



△ Rexette 1905

Origine Marea Britanie
Motor 900 cc, un cilindru
Viteză maximă 45 km/h

Una dintre numeroasele mărci cu sediul în Coventry, Marea Britanie, Rexette și-a derivat modelul cu trei roți din 1904 din una dintre motocicletele sale, adăugând volanul în 1905.



Karl Benz și fiica lui Clara în Viktoria, 1893

Mărci de excepție: povestea Mercedes

Istoria firmei Mercedes este chiar istoria mașinilor în sine. Firmele înființate de Gottlieb Daimler și Karl Benz, cei doi pionieri germani în motorul cu ardere internă și automobilism, și-au unit forțele dând naștere unei mărci care acum produce unele dintre cele mai avansate și mai râvnite mașini din lume.

NUMEROȘI INOVATORI ÎN INDUSTRIA

auto își pot revendica drepturi asupra rolului jucat în apariția mașinii moderne, însă nici unul nu poate egala contribuția lui Karl Benz, omul care a inventat automobilul. Benz și-a brevetat modelul *Motorwagen* în ianuarie 1886, dar mașina sa cu trei roți fusiformă, cu motor cu un singur cilindru, cu ardere internă, în patru timpi, care funcționa pe gaz de huilă, ieșise pe străzile din Mannheim, Germania, cu un an înainte.

Printr-o coincidență, Gottlieb Daimler, inginer din Canstatt, realizase un motor cu ardere internă, pe benzină, în 1883. Pentru a demonstra utilitatea motorului său, Daimler l-a montat pe o motocicletă primitivă, care a făcut prima călătorie semnificativă în 10 noiembrie 1885, când fiul lui Daimler, Paul, a plecat cu ea

Prima motocicletă din lume

Motocicleta Daimler din 1885 avea roata din față și din spate cu benzi din fier și spițe din lemn, precum și o pereche de roți acționate prin resort, cu „furchet”, pentru stabilizare.



Emblema Mercedes-Benz (lansată în 1926)

la plimbare. Primul prototip al lui Daimler, similar unei mașini, era un vehicul cu patru roți realizat dintr-o trăsură trasă de cai, în 1886. Nici unul dintre vehiculele Daimler nu a ieșit pe piață până în 1892, dar Benz lucrase din greu pentru a monta o versiune pe benzină pe *Motorwagen*-ul său cu direcție comandată prin leviere, pentru a o

prezenta la o licitație publică; primul exemplar i-a fost livrat lui Emile Roger din Paris, în 1888. Mașina lui Benz avea câteva caracteristici obișnuite pentru toate automobilele de astăzi, inclusiv o pedală de accelerație, o bujie incandescentă, un ambreiaj și un radiator pentru răcirea apei. În 1893, Benz a produs Viktoria, o mașină cu patru roți și osii pivotante, pentru un control mai bun al direcției. Anul următor, o modernizare a modelului Viktoria, Velo, a devenit prima mașină de serie din lume.

Firma Daimler a stabilit ritmul acestei revoluții automobilistice, în ciuda morții fondatorului său în 1900. Realizând că automobilele

înalte, compacte, precum mașina de curse Canstatt-Daimler 1898, erau instabile, inginerii Wilhelm Maybach și Paul Daimler au proiectat o nouă mașină pentru anul 1901. Acest model de 35 CP a creat șablonul urmat de cei mai mulți producători din deceniile

următoare. Legănați de un șasiu din oțel comprimat, ocupanții stăteau mai mult în spatele motorului decât deasupra lui. Motorul cu patru cilindri, cu un carter în linie din aluminiu, se afla sub capotă și în spatele unui radiator fagure. Mașina avea schimbător de viteze cu canal, pedală de accelerație și volan pe o coloană înclinată de direcție. Mai mult, avea un centru de greutate mai coborât, oferind o stabilitate mult mai bună pe drum.

Această mașină Daimler de 35 CP avea și un nume nou-nouț: Mercedes. Emile Jellinek, antreprenor austro-ungar, comandase 36 de mașini



Mare și luxoasă

Imensele limuzine Grosser ale anilor 1930 au fost foarte îndrăgite de cei bogați și puternici. Erau fabricate numai la comandă.

piață, inspirându-i imediat pe imitatori.

În Primul Război Mondial, firmele Daimler-Mercedes și Benz fabricau vehicule militare

pentru armata germană și deveniseră rivali feroce cu reputații similare în ingineria de înaltă calitate. Benz, avându-l pe Ferdinand Porsche ca proiectant-șef, a produs cele mai incitante vehicule, inclusiv mașina de curse Blitzen-Benz, care a deținut recordul mondial de viteză pe uscat din 1909 până în 1924. Între timp,

„Numele... are potențial pentru publicitate. E atât exotic, cât și atractiv.“

EMILE JELLINEK DESPRE NUMELE „MERCEDES”, 1900

de la Daimler în schimbul drepturilor exclusive de comercializare în mai multe teritorii. El a redenumit aceste mașini Mercedes, după fiica sa de 11 ani, iar acest nume l-a înlocuit rapid pe acela de Daimler. Vânzările au luat avânt, ajutate de modelul de 60 CP, vârf de gamă, din anul 1903, caracterizat prin supape acționate de sus (în locul celor acționate din lateral). Era cea mai complexă mașină de pe

Mercedes a preferat să construiască modele de diferite dimensiuni. Criza din anii 1920 a creat inflație și șomaj, forțând numeroase firme să intre în asociere. Din cei mai mari dușmani, Daimler-Mercedes și Benz au intrat într-o cooperare limitată pentru anumite elemente din producția de mașini și marketing și au început să își planifice împreună strategia de viitor.





60 CP



SSK



C111 CONCEPT



MARCA MAYBACH

1883 Daimler construiește primul motor cu eter de petrol; fondare Benz & Co.

1885 Gottlieb Daimler și Karl Benz devin pionierii „automobilelor”.

1893 Lansarea mașinii Benz Viktoria, Velo apărând anul următor.

1900 Se înființează Daimler Motor Company.

1901 Este lansat modelul Daimler de 35 CP.

1902 Numele Mercedes este consacrat definitiv pentru mașinile de serie Daimler.

1903 Modelul Mercedes 60 CP este cea mai avansată mașină de pe piață.

1922 Benz adaugă compresoare de supraalimentare la o mașină de curse.

1926 Daimler și Benz fuzionează.

1927 Este lansată mașina sport cu supraalimentare SSK.

1933 130H este un model economic fără succes, cu motor montat în spate.

1936 260D e prima mașină de serie din lume cu motor pe motorină.

1952 Mașina sport de curse 300SL este pionieră în injecția de combustibil și ușile „aripă de pescăruș”.

1953 Lansarea modelului 180, primul din seria fără șasiu Ponton și strămoș directă cu modelul E-Class de azi.

1959 Modelul 220 aerodinamic are zone îndoite, proiectate științific.

1963 Mașina sport SL are plafon de tip „pagodă”, cu laturi mai înalte.

1969 Mașina concept C111 are motor rotativ Wankel și caroserie avansată.

1979 S-Class oferă airbaguri ca dotare standard - o premieră mondială.

1983 Debutul limuzinei compacte 190E.

1989 Noul SL are bară antirostogolire ce se ridică automat în cazul răsturnării.

1996 SLK oferă un plafon metalic decapotabil.

1997 Este lansată micuța A-Class.

2002 Marca Maybach este reînviată.

2003 Lansare a supermașinii SLR, proiectată și construită de McLaren.

2013 GLA este noua berlină executivă clasa compact.

2015 Mercedes-AMG GT poate depăși 322 km/h.

2020 Record de șapte campionate consecutive ale constructorilor de F1 pentru Mercedes.

Cele două firme au fuzionat în 1926, devenind Daimler-Benz AG, iar mașinile au fost comercializate sub brandul Mercedes-Benz. Noua emblemă consta în sigla Benz, o coroană de lauri, care cuprindea steaua Mercedes cu trei vârfuri. După fuziune, uzina din Mannheim s-a concentrat pe camioane și autocare, iar producția de mașini s-a centralizat în fabricile Unterturkheim și Sindelfingen din Stuttgart. Karl Benz a murit în 1929, la vârsta de 84 de ani.

Anii 1930 au ajutat la consolidarea reputației mașinilor Mercedes-Benz. Al Treilea Reich adora imensele limuzine Grosser, în timp ce fanții se desfătau cu mașina supraalimentată

540K, iar W125 Grand Prix domina cursele de automobile europene. În al Doilea Război Mondial, când resursele Daimler-Benz au fost din nou direcționate în scopuri militare, cam 80% din capacitatea de producție a firmei a fost bombardată. După război, Aliații au orientat firma către vehicule comerciale, necesare reconstrucției postbelice. Producția și-a revenit treptat, iar până în anul 1949, când și-au făcut debutul primele noi modele postbelice, producția anuală a fost de 17 000 de mașini, crescând până la 100 000 în 1958.

În sportul cu motor, 1955 a fost un an de cumpănă pentru Mercedes-Benz: modelul W154 i-a adus lui Juan Fangio

Campionatul Mondial pentru a doua oară, dar cursa Le Mans de 24 de ore s-a terminat cu o tragedie: modelul 300SLR al lui Pierre Levegh a intrat în mulțime, omorând 83 de spectatori. Firma a renunțat la curse 30 de ani, revenind în Formula 1 la jumătatea anilor 1990, ca furnizor de motoare pentru McLaren. Echipa McLaren-Mercedes a câștigat campionate cu Mika Häkkinen, în 1998 și 1999, precum și cu Lewis Hamilton, în 2008.

Mercedes-Benz a preferat să-și extindă activitatea treptat. A cumpărat Auto Union/Audi în 1958, dar a vândut-o

firmei Volkswagen în 1965. Pentru a intra pe piața mașinilor mici, a finanțat firma Smart, de mașini de oraș, în 1994, lansând propria mașină A-Class în 1997, ca alternativă superioară la Volkswagen Golf.

În 1998, Mercedes a cumpărat Chrysler, pe care a vândut-o în 2006. De atunci, proiecte comune cu Nissan și Renault au redus costurile de dezvoltare. În 2018, compania chineză Geely a preluat 10% din Daimler, ducând o cooperare pentru noi motoare, în timp ce Mercedes-Benz a cumpărat și Aston Martin.

Un „cal de lucru” de încredere

Lansată în 1953 și vizând clasa medie, 180 Ponton a fost prima limuzină de dimensiuni medii de la Mercedes. Robuste și fiabile, modelele 180 pe motorină au fost utilizate ca taxiuri în Germania postbelică.



Primele mașini de serie

Până la finalul primului deceniu al secolului XX a fost clar că autoturismul nu avea să dispară, iar fabricanții de mașini au început să caute moduri de creștere a producției. De Dion-Bouton din Franța și Oldsmobile din SUA au raportat vânzări de peste 2 000 de unități în 1902, dar Henry Ford avea să-i eclipseze pe toți introducând linia de producție mobilă în fabricarea de autoturisme.



▷ Wolseley 6 CP 1901

Origine Marea Britanie
Motor 714 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 40 km/h

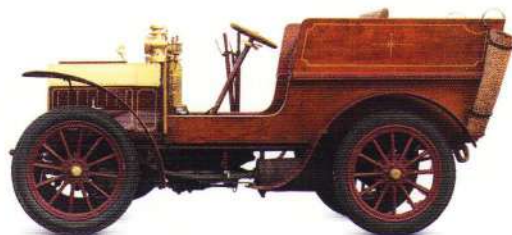
Herbert Austin a proiectat și a supravegheat producția acestei Voiturette înainte să pună bazele propriei afaceri. Designul său eficient a asigurat o producție de succes.



▷ Oldsmobile Curved Dash 1901

Origine SUA
Motor 1 564 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 32 km/h

Ransom Eli Olds a conceput prima mașină de producție în masă din lume – ușoară, simplă, rentabilă și fiabilă; în 1902 s-au vândut 2 100 de unități, iar în 1904 peste 5 000.



▷ Speedwell 6 CP Dogcart 1904

Origine Marea Britanie
Motor 700 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 40 km/h

Speedwell a realizat o gamă largă de mașini, de la 6 până la 50 CP, deși firma a rezistat numai din 1900 până în 1907. Dogcart avea motor de tip De Dion.

▷ L'Elegante 6 CP 1903

Origine Franța
Motor 942 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 45 km/h

Ca și De Dion-Bouton, L'Elegante era produsă în Franța. Semăna cu mașinile De Dion-Bouton și se folosea de motoarele lor; L'Elegante a durat numai 4 ani.



▷ Knox 8 CP 1904

Origine SUA
Motor 2 253 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 45 km/h

Knox a vândut sute de unități din acest model simplu, notabil pentru arcuri pe toată lungimea și motor răcit cu aer, cu un cilindru, acoperit cu știfturi înșurubate pentru a mări gradul de răcire.



▷ Vulcan 10 CP 1904

Origine Marea Britanie
Motor 1 500 cc, doi cilindri în linie
Viteză maximă 56 km/h

Mașinile Vulcan au avut un raport preț-calitate excepțional. Modelul cu un singur cilindru din 1903 a costat numai 105 lire sterline, iar modelul cu doi cilindri din 1904 costa 200 de lire sterline; vânzările au crescut vertiginos între 1904 și 1906.



▷ Cadillac Model A 1903

Origine SUA
Motor 1 606 cc, un singur cilindru
Viteză maximă 56 km/h

Henry Leland a pus bazele firmei Cadillac în 1902, după despărțirea de Henry Ford; în '903, a vândut circa 2 400 de unități mici, simple și bine proiectate, cu 75C de dolari bucata.



▷ De Dion-Bouton 10 CP Type W 1904

Origine Franța
Motor 1 728 cc, doi cilindri în linie
Viteză maximă 64 km/h

De Dion-Bouton pretindea că e cel mai mare producător de mașini din lume, reușind să vândă 2 000 de mașini numai în anul 1902 și oferind o selecție largă de vehicule populare, ușor de condus.



◁ **Spyker 12/16 CP Double Phaeton 1905**

Origine Olanda
Motor 2 544 cc, patru cilindri în pătrat
Viteză maximă 72 km/h

Frații Spyker au început cu vânzarea altor branduri înainte de a-și produce propria marcă, din 1900. Începând cu 1904 au realizat o gamă de mașini mari, avansate, inclusiv un 4x4.



△ **CID Baby 1910**

Origine Franța
Motor un singur cilindru
Viteză maximă 64 km/h

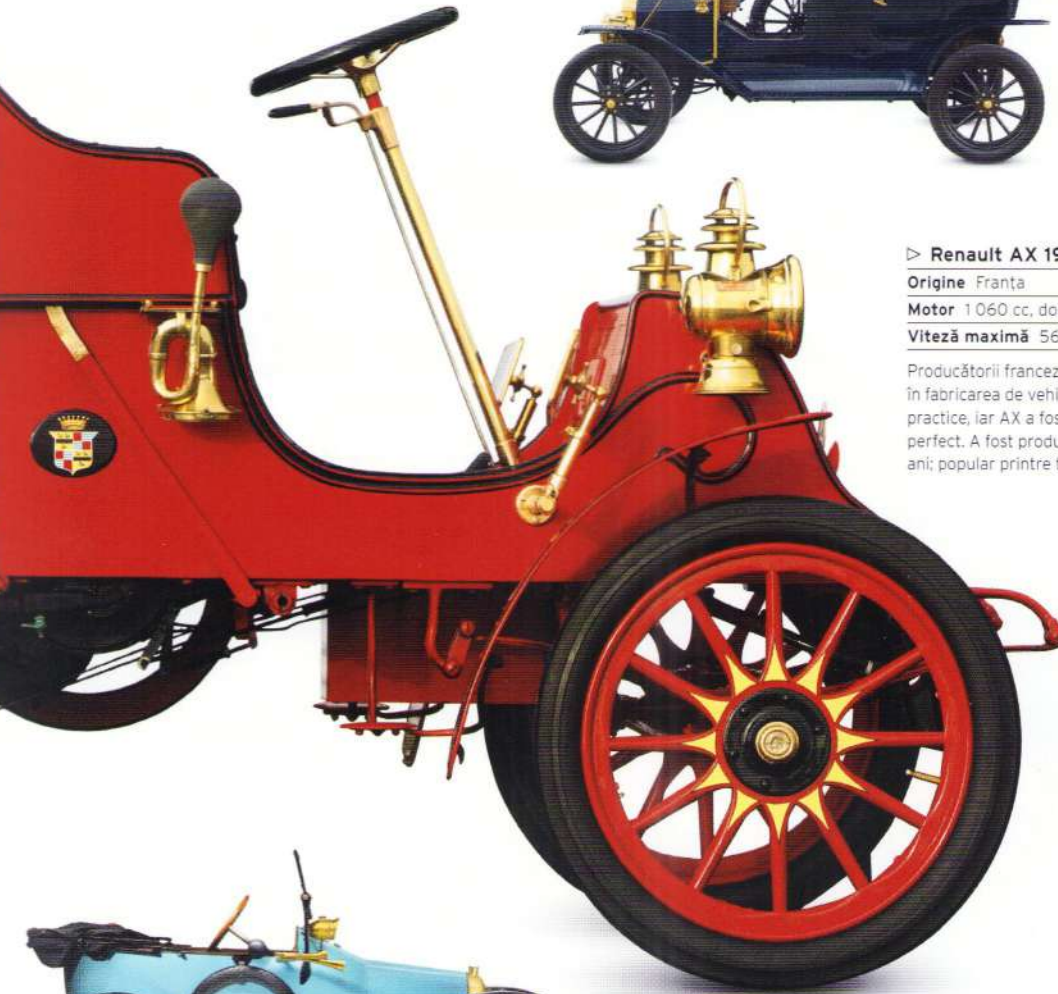
Cottureau din Dijon a fost redenumit CID în 1910; cel mai cunoscut produs al său a fost Baby, o mașină ușoară cu motor Buchet acționat prin transmisie cu fricțiune, cu patru trepte.



◁ **Ford Model T Tourer 1908**

Origine SUA
Motor 2 896 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 68 km/h

Henry Ford a visat să-și prezinte vehiculele motorizate în fața lumii întregi; folosind o linie de asamblare mobilă, a reușit să facă acest lucru cu Model T, o mașină solidă, fiabilă și ieftină.



▷ **Renault AX 1908**

Origine Franța
Motor 1 060 cc, doi cilindri în linie
Viteză maximă 56 km/h

Producătorii francezi au excelat în fabricarea de vehicule ușoare, practice, iar AX a fost exemplul perfect. A fost produs timp de șase ani; popular printre taximetriști.



△ **Humber Humberette 1913**

Origine Marea Britanie
Motor 998 cc, doi cilindri în V
Viteză maximă 40 km/h

Acest model economic bine făcut avea motor răcit cu aer. A fost clasificat drept „microturism” din motive fiscale, cântărind sub 320 kg.



◁ **Twombly Model B 1914**

Origine SUA
Motor 1 290 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 80 km/h

Montarea osiilor deasupra șasiului i-a conferit modelului Twombly o linie neobișnuit de joasă. Era foarte îngust, iar scaunele tandem au fost specifice, dar nepopulare.



△ **Dodge Model 30 Touring Car 1914**

Origine SUA
Motor 3 480 cc, patru cilindri
Viteză maximă Necunoscută

Frații Dodge fuseseră subcontractanți Ford. Prima lor mașină era de două ori mai puternică decât Model T, echipată cu o caroserie integrală din oțel sudat.



△ **Peugeot Bébé 1913**

Origine Franța
Motor 855 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 60 km/h

Ettore Bugatti a proiectat această mașină pentru Wanderer, mai cunoscut drept Peugeot; 3 095 de unități au fost vândute între 1913-1916.



◁ **Standard 9 1/2 CP Model S 1913**

Origine Marea Britanie
Motor 1 087 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 72 km/h

Realizat de Reginald Maudsley în 1903, Standard și-a câștigat reputația de fabricant de motoare bune, utilizate și de alte mărci; mașinile proprii s-au vândut bine.

▷ **Stellite 9 CP 1913**

Origine Marea Britanie
Motor 1 098 cc, patru cilindri în linie
Viteză maximă 72 km/h

Sucursală a Wolseley, ulterior absorbită de aceasta, Stellite avea caracteristici complexe, inclusiv direcție cu pinion și cremalieră și supape de admisie acționate de sus.



Ford Model T

Model T a reprezentat o revoluție industrială și socială, introducând tehnici de producție în masă în fabricarea autoturismelor și motorizând Statele Unite. Lansarea de către Henry Ford, în 1913, a liniei de asamblare mobile a ajutat producția să atingă 1 000 de unități pe zi în 1914; producția din Statele Unite a atins apogeul în 1923, când au fost realizate 2 milioane de „Tin Lizzie”. Peste 15 milioane de Model T au fost realizate din 1908 până în 1927, o cifră record depășită numai de Volkswagen Beetle în 1972.

MODEL T a introdus multe inovații. Avea motor monobloc, iar transmisia era prinsă direct de grupul motopropulsor. Cu o cutie de viteze epiciclică neobișnuită (sau „planetară”), oferea și un condus aproape automat, fără hârâitul dinților la schimbarea vitezelor. Denumită afectuos „Tin Lizzie”, mașina era faimoasă pentru robustețea sa extremă, datorată stăruinței lui Henry Ford de a utiliza materiale dure; el a fost primul care a utilizat oțelul aliat cu vanadiu ușor,

dar dur. Costurile au fost controlate prin păstrarea simplității specificațiilor și marjelor strânse ale reprezentanțelor. Din 1914 până în 1926, negrul era singura culoare oferită: emailul negru se usca mai repede, permițând viteze superioare pe linia de producție. Pe măsură ce vânzările au crescut, au fost realizate tot mai multe Model T, la prețuri tot mai mici. Fiabil și accesibil, Model T reprezenta până în 1918 jumătate din mașinile din SUA.

Go Ford

Faimosul logo Ford

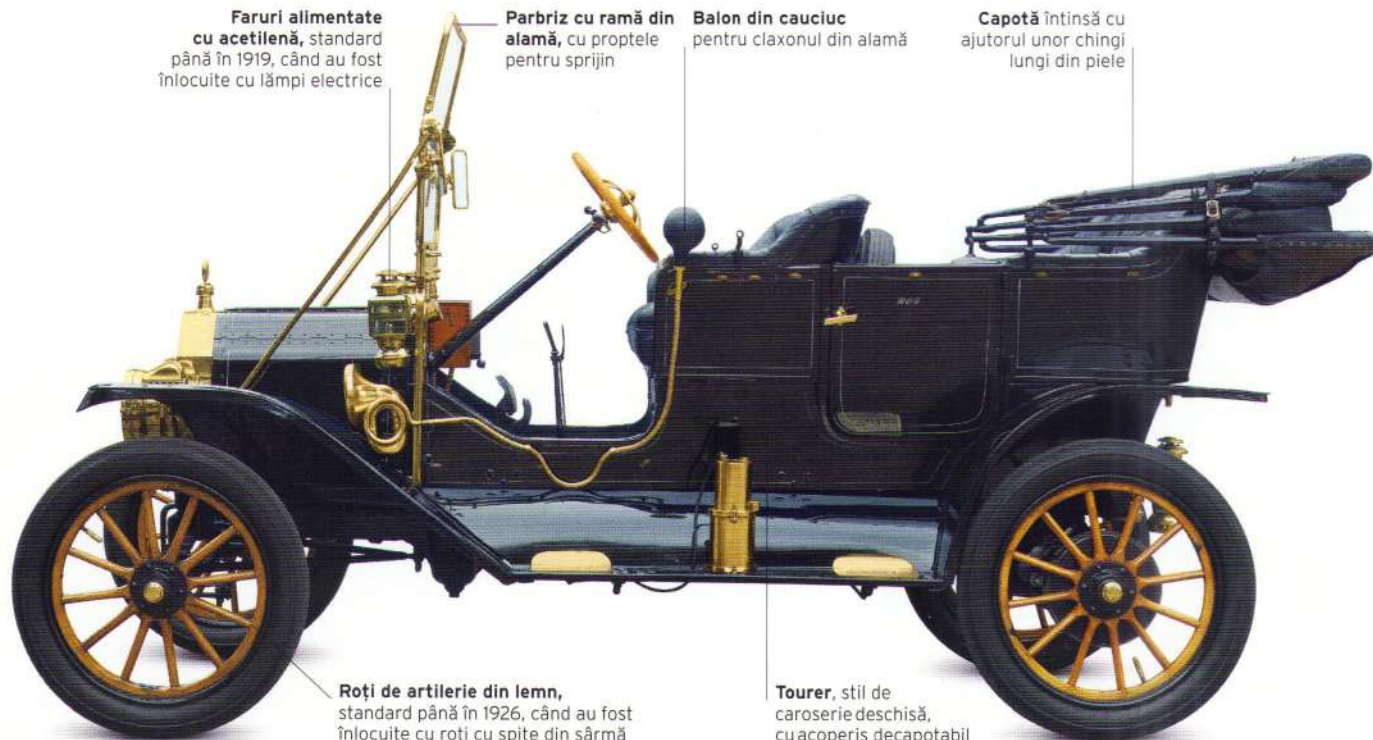
Emblema Ford a fost creată în 1903 de Childe Harold Wills, asistent-șef în proiectare al lui Henry Ford. Wills avea pregătire de artist comercial, iar logoul s-a bazat pe un model utilizat anterior pe cărțile de vizită. Acest logo se folosește și azi.

Faruri alimentate cu acetilenă, standard până în 1919, când au fost înlocuite cu lămpi electrice

Parbriz cu ramă din alamă, cu proptele pentru sprijin

Balon din cauciuc pentru claxonul din alamă

Capotă întinsă cu ajutorul unor chingi lungi din piele



Roți de artilerie din lemn, standard până în 1926, când au fost înlocuite cu roți cu spițe din sârmă

Tourer, stil de caroserie deschisă, cu acoperiș decapotabil



VEDERE DIN LATERAL, CU PLAFON ÎNTINS



VEDERE FRONTALĂ



VEDERE DIN SPATE

Construit pentru drumurile din America

Cu gardă înaltă la sol și suspensie simplă cu arc în foi transversală, Model T a fost croit pentru calitatea slabă a drumurilor din SUA, de multe ori neasfaltate la acea vreme. Absența frânelor din față și a oricăror amortizoare poate fi privită drept o eroare, dar puterea de tracțiune facilă a motorului și nevoia minimă de schimbare a treptelor de viteză erau considerate calități, la fel și consumul de 11-13 km/l.

SPECIFICAȚII	
Model	Ford Model T, 1908-1927
Asamblare	Detroit, SUA, și internațional
Producție	15 007 003
Construcție	Sasiu separat, caroserie din oțel
Motor	2 896 cc, patru cilindri în linie
Putere	20-22 CP, la 1 800 rot/min
Transmisie	Două trepte, epicyclică
Suspensie	Oșii rigide; arcuri în foi transversale
Frâne	Tambur spate și tambur pe transmisie
Viteză maximă	64-72 km/h

