

В России прообраз первого автомобиля создал крепостной крестьянин Вятской губернии Яранского уезда Леонтий Шамшуренков. Своё изобретение он представил в Санкт-Петербурге 1 ноября 1752 года. Это была четырёхколёсная самобеглая коляска с педальным приводом, развивающая скорость до 15 км/ч. Им же был разработан первый верстометр (автомобильный счётчик, измеряющий пройденный путь). Позже, в 1780-х годах русский конструктор, изобретатель и инженер [Иван Кулибин](#) начал работу над каретой с педалями. В 1791 году он создал трёхколёсный самоходный экипаж, развивающий скорость до 16,2 км/ч. В этой «самокатке» он разъезжал по улицам Петербурга. Его трёхколёсный механизм содержал почти все основные узлы будущего автомобиля: [коробка передач](#), [маховое колесо](#), [подшипники качения](#). К сожалению, как и со многими другими его изобретениями, государство не видело потенциала этих разработок, и они не получили дальнейшего развития. Незадолго до своей смерти изобретатель начал работу по совмещению парового двигателя с своей «самокаткой», но так и не закончил работу. На какой стадии находился процесс осталось неизвестным.

Немецкий [инженер Карл Бенц](#), изобретатель множества автомобильных технологий, считается изобретателем и современного автомобиля. [Четырёхтактный бензиновый \(газолиновый\)](#) двигатель внутреннего сгорания, который представляет самую распространённую форму современного самоходного движения — разработка немецкого изобретателя [Николауса Отто](#). Подобный четырёхтактный [дизельный двигатель](#) был также изобретён немцем [Рудольфом Дизелем](#). Водородный [топливный элемент](#), одна из технологий, провозглашённых как замена для газа в качестве источника энергии автомобилей, в принципе был обнаружен другим немцем [Шёнбейн Кристиан Фридрихом](#) в 1838 году. Автомобиль на [электрической](#) батарее обязан своим появлением одному из изобретателей [электрического мотора](#) венгру [Аньош Йедлику](#) и изобретённому в 1858 году [свинцово-кислотную батарею Гастону Планте](#).

первый реально использующийся [автомобиль с бензиновым двигателем](#) был сконструирован одновременно несколькими независимыми немецкими [изобретателями](#): [Карл Бенц](#) построил свой первый автомобиль ([Benz Patent-Motorwagen](#)) в 1885 в [Мангейме](#). Бенц получил патент на свой автомобиль 29 января 1886 и начал первый выпуск автомобилей в 1888 году после того как его жена [Берта Бенц](#) показала с помощью первой междугородней поездки от Мангейма до Пфорсгейма и обратно в августе 1888 что безлошадные экипажи вполне подходят для повседневного использования. С 2008 года это событие отмечено [Мемориальной трассой имени Берты Бенц](#).

Вскоре, в 1889 г. в [Штутгарте Готтлиб Даймлер](#) и [Вильгельм Майбах](#) сконструировали совершенно новое средство передвижения ([Daimler Stahlradwagen](#)), которое задумывалось как автомобиль, а не [конная повозка](#), оснащённая двигателем. Им же обычно приписывают изобретение в 1886 г. первого [мотоцикла \(Daimler Reitwagen\)](#).

Первое производство [автомобилей](#) было основано в 1888 г. в [Германии Карлом Бенцем](#) и, по лицензии Бенца, во [Франции](#) Эмилем Роже. Было и множество других, в том числе производители трициклов [Рудольф Эгг](#), [англ. Эдвард Батлер](#) и [англ. Леон Болле](#).

Увеличение числа автомобилей ускорило рост [нефтяной промышленности](#), а также развитие технологии производства [бензина](#) (вместо [керосина](#) и [жидкого топлива из угля](#)), а также развитие термоустойчивых [минеральных смазочных материалов](#) (вместо [растительных](#) и животных масел).

Однако в этот период — период ветеранов — автомобили рассматривались больше в качестве модной новинки, нежели как по-настоящему полезное устройство. Поломки были очень часты, [топливо](#) было нелегко достать, пригодных для передвижения на автомобилях [дорог](#) было мало.

[Бронзовая](#) (или [Эдвардианская](#)) эра продолжалась с примерно 1905 г. до начала [Первой мировой войны](#) в 1914 г. 1905 г. стал верхом в развитии автомобиля, отметившей момент, когда больше автомобилей стало продаваться не энтузиастам, а обычному потребителю. [Форд Модель Т](#) — наиболее распространённый автомобиль этой эпохи. В нём применялась

планетарная трансмиссия и педальная система управления. Автомобиль победил на конкурсе [«автомобиль века»](#).

28 июля 1914 года австрийский эрцгерцог Франц Фердинанд был убит в Сараево сербским студентом Гаврилой Принципом в этот момент Франц Фердинанд находился в автомобиле Austro-Daimler.

Осенью 1914-го, когда немецкие войска подошли вплотную к Парижу, положение города оказалось критическим. На оголенном участке фронта ничто не мешало противнику буквально одним броском зайти в тыл французам. На помощь пришли такси. Вереницы таксомоторов в кратчайшие сроки перебросили на передовую свежие силы из состава только-только прибывшей в Париж Марокканской дивизии. Заткнувшие брешь в обороне машины стали легендой, войдя в историю как «Марнское такси», в честь расположенной поблизости от места битвы речки Марны. Ну а истинное имя героя — [Renault](#) Type AG, один из самых популярных таксомоторов того времени.

Но удачное использование гражданской машины на войне — редкость, почти исключение. Противоборствующие стороны понимали: чтобы быть эффективным, а главное живучим, автомобилю требуется хоть какое-то бронирование. англичане уже в первые месяцы войны оснастили несколько легковых «Тальботов» бронелистами. Машины, приписанные к «Авиационно-морскому военному ведомству», использовались во время французской кампании как штабные и связные автомобили. Впоследствии некоторые из так называемых «адмиралтейских» «Тальботов» усилили пулеметным вооружением.

Массовое применение автомобилей уже в первые военные месяцы привело к массовым проблемам. Машинам требовалось топливо — вернее много топлива, и расходники — много расходников. Особенно тяжелая ситуация складывалась с шинами. Промышленность не успевала в полном объеме обеспечить покрывками все армейские автомобили. Поэтому многие машины либо вставали на прикол, либо получали эрзац-шины. Именно тогда немцы достаточно активно использовали так называемые пружинные колеса. На снимке — легковой автомобиль берлинской фирмы Protos, обутый в необычную «резину».

Мало-помалу войска пополнялись грузовиками, в том числе и полноприводными. Такими, например, как знаменитый Jeffrey Quad. Изначально этот американский грузовик создавался не для военных действий, а для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях. Но полный привод и надежная конструкция сделали «Куад» прирожденным воякой. Всего в войсках Антанты и ее союзников несло службу несколько тысяч грузовиков Jeffrey Quad. Причем положительный опыт эксплуатации машины в дальнейшем подтолкнул американцев к идее создания многоцелевого полноприводного вездехода, а проще говоря первого «Джипа».

Еще одним героем войны стали гусеничные тракторы американской фирмы Holt Manufacturing Company, активно применявшиеся для буксировки тяжелой артиллерии. Уже в 1916-м в составе английских и французских частей числилось около тысячи тракторов Holt 75 и Holt 120. Эти модели различались не только мощностью бензинового (!) двигателя (цифры в названии указывают на количество лошадиных сил), но и системой управления. Более тяжелому Holt 120 в маневрировании помогало дополнительное переднее колесо.

Кстати, основатель компании Бенджамин Холт уже после войны получил публичное признание от командования союзников за весомый вклад в победу.

В армиях Тройственного союза служили и более диковинные машины. Взять хотя бы тягач-генератор Austro-Daimler M16. По сути, перед нами один из первых в мире гибридных грузовиков. Бензиновый мотор передней части тягача заряжал аккумуляторы, от которого питались восемь ступичных электромоторов тягового прицепа. Классический пример последовательного гибрида. Бензиново-электрический тягач Austro-Daimler мог буксировать груз массой свыше 25 тонн. Кстати, принцип действия M16 вовсе не случайно напоминает первый гибридный автомобиль мира — небезызвестный Lohner Porsche Mixte. Ведь в годы Первой мировой Фердинанд Порше как раз и являлся главным конструктором Austro-Daimler. Тягач M16 тоже его работа.

Битва при Вердене — одна из самых кровопролитных и длительных за всю Первую мировую.

И одна из тех, где автомобили сыграли ключевую роль. В феврале 1916-го, после успешного наступления немцев, союзные войска оказались в критической ситуации. Но французы опять прибегли к испытанному еще при «Марнском сражении» средству. По единственной неконтролируемой немцами дороге свыше шести тысяч грузовиков и легковушек перебросили к Вердену войска с других участков фронта. За какую-то неделю с помощью автотранспорта на передовую стянули около 190 тысяч солдат и 25 тысяч тонн грузов. Наступление немцев удалось остановить.

Отечественные конструкторы также внесли существенный вклад в развитие бронеавтомобилей. Один из самых удачных примеров пушечного броневика Первой мировой — русский «Гарфорд-Путилов». Машина, разработанная генерал-майором Николаем Михайловичем Филатовым, базировалась на шасси американского грузовика Garford, а ее выпуск наладили на путиловском заводе в Петрограде. Отсюда, собственно, и название. «Гарфорд» не поражал маневренностью и скоростью — возможностей 30-сильного мотора тяжелому бронированному траку явно не хватало, зато эффективная противопульная защита и более чем серьезный арсенал, включавший, помимо пулеметов, еще и 76-миллиметровую пушку системы «Данглиз-Шнейдер», позволяли экипажам подавлять хорошо укрепленные боевые точки противника.

А вот так выглядит первый неловкий, но важный шаг от бронеавтомобиля к танку. Поистине смертельной проблемой для пехоты Первой мировой стали редуты колючей проволоки, к которой часто крепились и взрывчатка. Вот почему преодоление колюче-проволочных преград стало первостепенной задачей для лучших умов эпохи. Одним из предложенных решений проблемы стала машина инженера Луи Буаро. По сути, эта 30-тонная конструкция представляла собой самодвижущуюся шестисекционную гусеницу исполинских размеров, внутри которой располагалась моторизованная тележка. Она двигалась внутри гусеницы и буквально проталкивала ее вперед. По идее создателя, эта чудная конструкция могла проделывать бреши в проволочных заграждениях, открывая проходы для пехоты. Но то в теории. На практике же машина Буаро отличалась невероятной медлительностью — максимальная скорость всего 3 км/ч. Хуже того — самоходная гусеница не могла изменять направление движения на ходу.

английском Mk.1 и его модификациях. Медлительный, тяжёлый. Пробивался бронебойными пулями. Психическая атака. Тяжелый A7V стал первым и единственным немецким танком, принявшим участие в войне.максималку до 15 км/ч.

Легкий Renault FT-17 недаром называют первым танком современной эпохи. Именно у FT-17 впервые появилась вращающаяся цилиндрическая башня, а маневренность и скорость позволяли эффективно использовать танк в качестве непосредственной поддержки пехоты. Да, мощность вооружения была невелика, а броня защищала только от пуль, зато [«Рено»](#) брал массовостью. Всего за годы войны построили около 4500 «эфтэшек». Именно эта модель стала основой для многих лицензионных машин других стран.Дошло до того, что изображение FT-17 некоторое время красовалось на фирменной эмблеме «Рено». инженера Николая Лебеде