

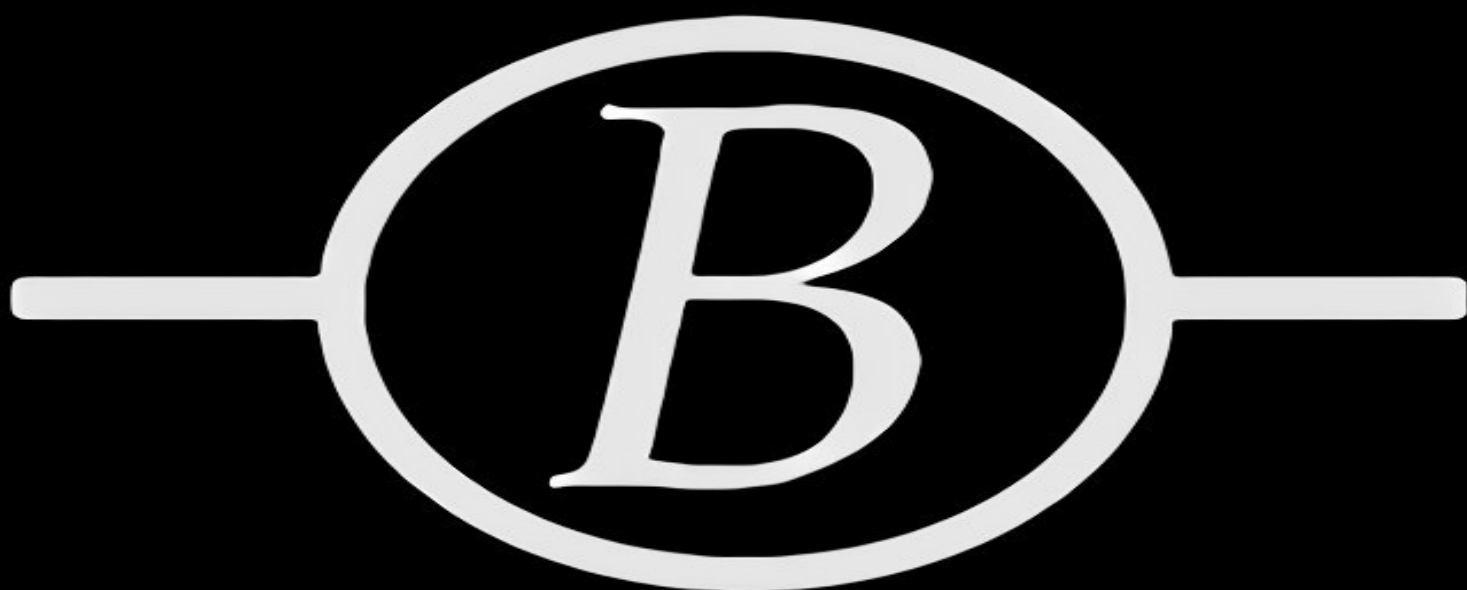


***МАСШТАБНАЯ
ЭНЦИКЛОПЕДИЯ
АВТОМОБИЛЕЙ
BURNSIDE SPECIAL
(1946-1978)***



СОДЕРЖАНИЕ:

- 1. Рождение компании***
- 2. Взлёт Burnside***
- 3. Советский и кубинский рынки***
- 4. Прототипы***
- 5. Начало конца***
- 6. Техническая документация***
- 7. Моя компания мертва, но наше дело будет жить...***





Начало компании Burnside лежит у конца Второй Мировой войны и начала Холодной Войны, в 1946 году. Тогда на рынок вышел первый прототип Burnside Special Aero-Coupe. На рынке же данная модель появилась только в 1948 году. На борту был установлен 4,8 литровый I6, который выдавал 88,5 л.с. На отметке в 4625 об/мин. Также, эта модель оснащалась АКПП, мощным радиатором (болезнь горячих двигателей преследовала всю линейку Burnside Special на протяжении всего жизненного цикла компании).

Все автомобили Burnside Special от Coupe до DeLuxe Limousine оснащались также особыми ливреями, так, например, в 1946 году была выпущена модель, основанная на прототипе того же 1946 года, в кузове Sedan, Burnside Super Special Navy Army.



К сожалению, модель DeLuxe Limousine, оказалась последней моделью в обширном модельном ряду компании Burnside, но об этом несколько позже, ведь компания Burnside наполнила американский рынок автомобилей не меньше, чем её конкуренты Gavrill, Bruckell. Позже, в 1948 году, когда на рынок вышла модель Aero-Coupe I6, Томас Бёрнсайд поручил начать разработку новой модели, получившей в народе название Detective Special. Туда уже ставили не такой народный I8, который в пике мог выдавать более 125 л.с., при 4830 об/мин, что конечно же привлекло сообщества хот-роддеров (Hotrodders), гонщиков, полицейских, зажиточный в те времена средний класс, таксистов и полицейских. Именно линейка Detective Special сделала компанию Burnside — компанией для всех: от мотогонщиков до таксистов.



В 1950 году, Томас Бёрнсайд продолжил захватывать рынок автомобилей, выпустив пикапы, универсалы и лимузины, оснащённые I6 и V8, соответственно.

Также, Burnside выигрывали у конкурентов по оснащению салона: радио, кондиционер, печка, регулировка сидений и руля, гидроусилитель руля.

Начиная свой жизненный путь, компания Burnside, изначально производя передовые кондиционеры и другие автозапчасти, у них получилось полностью захватить американский авторынок уже к 1955 году.



Но не все модели Burnside были успешными: Burnside Super Special Ute (1953-1955) оказался полностью неконкурентным на фоне Gavril Blue Collar series. Главной проблемой виделась малая вместимость и расход топлива, который достигал 22л/100км, что даже в те времена было достаточно много для «бюджетной серии для фермеров», именно эта модель оказалась началом конца для автомобилей Burnside.

Действительно продуктивными оказались 1955-56 года, ведь именно тогда на свет появилось более 20-ти прототипов, некоторые из которых даже поступили в продажу не только на американский, но и кубинский рынок, об этом на следующей странице.

КУБИНСКИЙ И СОВЕТСКИЙ РЫНОК



МАЗил 32
(1955-1984)

И ведь получилось! Burnside вышел на советский рынок под маркой «МАЗил 32» (Московский автомобильный завод имени Ленина, модель 32) на советский рынок поступали запчасти для упрощённых модификаций:

16, 56 л.с. При 2800 об/мин, 3-х ступенчатая МКПП, Отсутствие усилителя руля и кондиционера, но присутствие печки, отсутствие регулировок сидений, руля.

С кубинским рынком дела обстоят лучше, потому что на него поступили такие же упрощённые модели, как на советский, но со своими особенностями: иной клаксон, открытый верх, отсутствие печки и кондиционера, и наличие запасного колеса снаружи, а не внутри багажника, а также, экспериментальное цельное триплексное (почти) лобовое стекло, что и сделало именно кубинскую адаптацию во-первых такой популярной и у американцев из Флориды, Калифорнии, Юты, Долины Джонсона, а во-вторых, что немало важно, дешёвой в производстве.

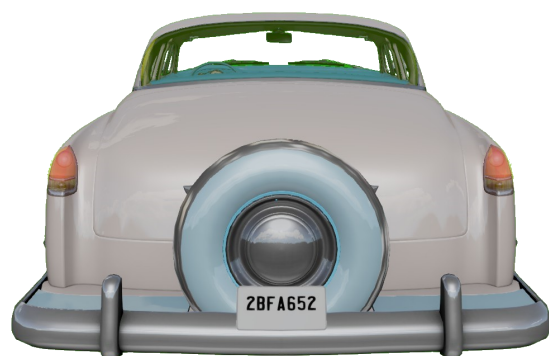
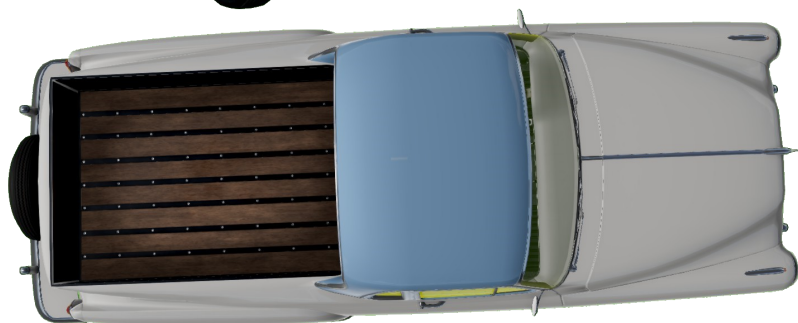
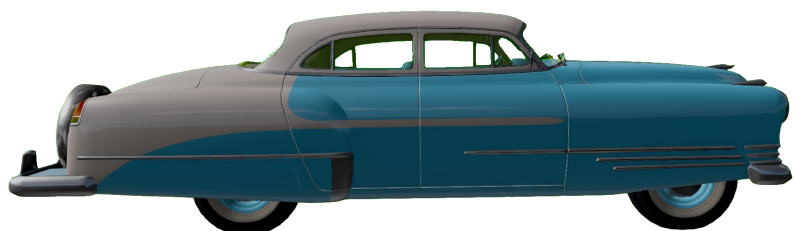


Burnside Special Cuba (1955-1959)



Burnside Special Cuba II (1959-н.в.)

ПРОТОТИПЫ



Прототип XWJ-882-P32-VG-1321 (1958)

Прототип FTR-2231-413AEK-19021959 (1959)

Из выше представленных прототипов в продажу поступил только прототип XWJ-882-P32-VG-1321 (1958), представленный на конференции West-Coast Automotive automation 1960, 1 января 1960 года, и получивший название Burnside Special I8 DeLuxe Ute, V8 Wagon, V8 Sedan, I8 Coupe, V8 Race, V8 Special Police, I6 Special Taxi.

Именно модель такси оказалась самой прибыльной и востребованной, ведь полицейские модели были слишком дороги в производстве, и имели на борту слишком много наворотов, из-за которых прижились они только в Нью-Йорке.

Именно в это время, компании Gavril и Bruckell выбираются из затяжной спячки, ведь уже во всю гремят шестидесятые, и, судя по всему, для Burnside места под солнцем не нашлось...



Но, компании Burnside всё же удастся о себе заявить, но будет это только в 1970 году, а сейчас компания начала медленно и неудержимо гнить изнутри: повальная коррупция среди сотрудников, малоуспешные проекты и провалы, следовавшие за провалами. Для Томаса Бёрнсайда это был провал: в 1964 году он не пережил разрыва аорты, и вместе с ним, увяло и его детище... Последний личный проект Томаса Бёрнсайда это модель FTR-2231-413AEK-19021959, которая так и не увидела свет...

ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ

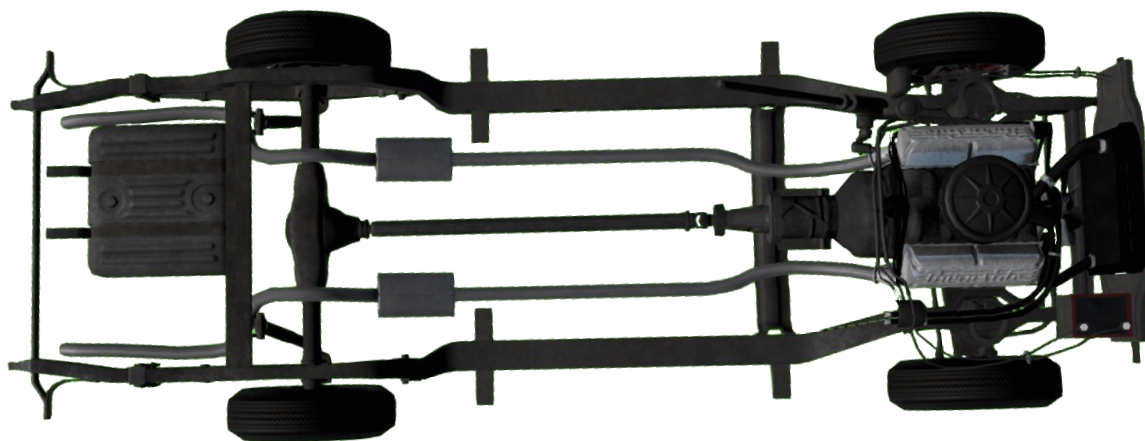
Автомобили Burnside Special цепляли покупателя

Не только хорошей внешностью, но и своей передовой внутренкой, которой могут позавидовать даже многие

Современные производители: 1949 год, дисковые тормоза, двигатель V8 на 3,2л., с 5500 об/мин на борту, двойным выхлопом, мощностью в 129л.с. и расходом всего лишь в 16л/100км. Идеально? Сказка? Нет, это Burnside Special! Заявляли тогда все заголовки рекламы как на ТВ, так и по радио и на билбордах всех крупных городов США.

Именно в те времена, эти автомобили произвели фурор на рынке и компания Burnside чуть не стала компанией-монополистом, а Gavril и Bruckell были обречены стать её спутниками, но история решила иначе: в 60-ых людям не нужны были технически-сложные и навороченные авто, напротив: им нужны были мощные, быстрые, надёжные и простые в ремонте авто, без технологических излишеств.

Единственное место, где Burnside существовал ещё долгое время после смерти это СССР, где модели МАЗИЛ 32 дорабатывали, и производили аж до конца существования СССР.



Внутреннее устройство всех автомобилей Burnside Special

(1946-1964)

МОЯ КОМПАНИЯ МЕРТВА, НО НАШЕ ДЕЛО БУДЕТ ЖИТЬ ЗДЕСЬ...

Когда биржевые котировки Burnside начали своё падение в бездну, компания начала двигаться более решительно: в 1964-ом году принято решение о закрытии автоконцерна Burnside и переходе на рынок холодильного оборудования. Котировки не росли ещё 9 лет, 9 лет компания работала в убыток, единственное, что позволяло Burnside оставаться на плаву, так это суммы, которые СССР выплачивал за лицензию на производство МА-Зил 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36. Но, к сожалению, Gavril обгонял Burnside по всем показателям, что можно наглядно увидеть на графике котировок крупнейших американских автоконцернов.

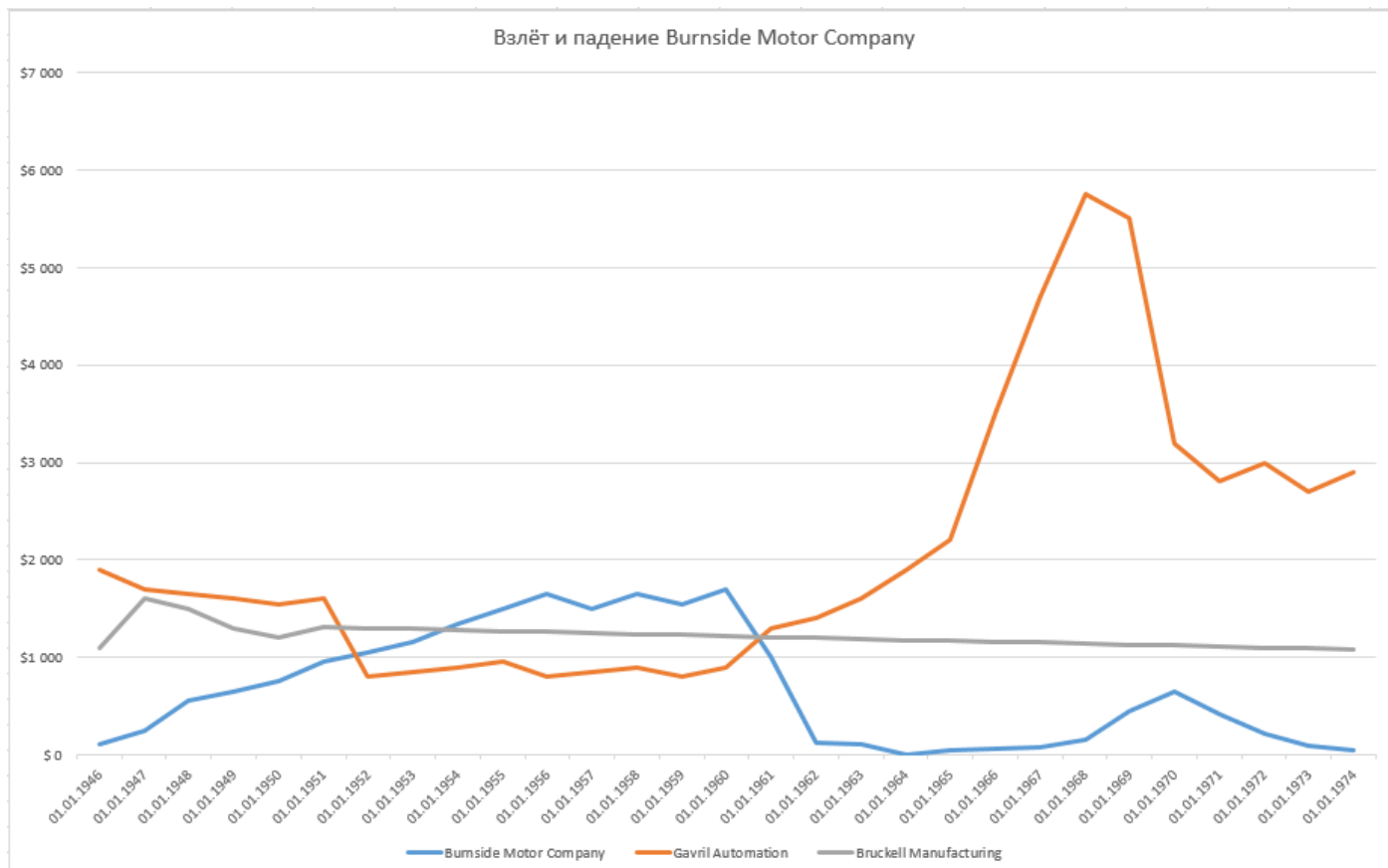
Так закончилась целая глава в американском автопроме, которую начал Burnside, но унывать не стоило, ведь впереди производство бытовой

техники, электроники, и даже попытка обогнать IBM и AMD в создании микропроцессоров (к сожалению, именно это был последний вздох компании Burnside)

И так, в 1965 году начинается производство крупной и мелкой бытовой техники (посудомоечные машины, стиральные машины, холодильники, газовые плиты, кофеварки, и пр.), если бы Томас Бёрнсайд увидел, что его компания заканчивает тем, с чего автокорпорации начинают, он бы перевернулся в гробу.

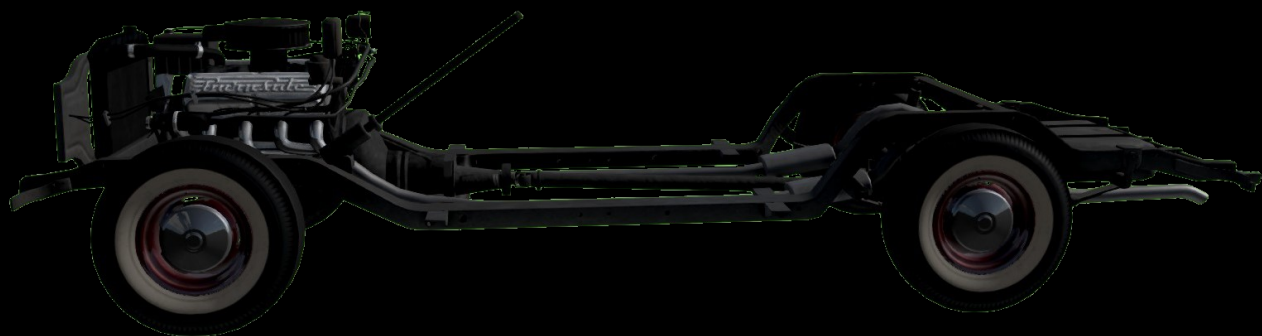
Так продолжалось до 1974 года, когда компания Gavril вышла ещё и на рынок холодильного оборудования, и в следствие, поглотила Burnside. Эта фирма есть до сих пор, но ничего больше, чем штамп той самой «В» на

фирменных нагревателях и электромоторах Gavril, вы больше ничего не увидите. Вот так заканчивается история большой компании, великой фирмы, и великого человека, Томаса Бёрнсайда.



АВТОР: Яков Буданнов (2002)

ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ИСТОЧНИКИ: СБОРНИК БЮДЖЕТНЫХ КОТИРОВОК АМЕРИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ (1946-1974), ОФИЦИАЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ *Burnside Special* (1946-1964), ДАННЫЕ ИЗ БОЛЬШОГО АВТОМОБИЛЬНОГО АРХИВА ДЕТРОЙТА (*Detroit Big Automotive Archive*).



**СВЕТАЛОМ ПАМЯТИ ТОМАСА БЕРНСАЙДА
(12.03.1882-08.08.1964)**