



**Автомобиль Roadmaster** 1949 года выпуска произвел бешеный успех потому, что в нем объединился комфорт массивного седана и усовершенствование рабочих характеристик, вызванное только что появившейся двухскоростной автоматической коробкой передач. Удивительная мягкая подвеска автомобиля Roadmaster отчасти ухудшает его рулевое управление, но зато ехать в нем - одно удовольствие. Это ощущение только усиливается работой мощного, отлично настроенного рядного восьмицилиндрового двигателя. Стоит надавить на педаль газа и преодолеть рубеж скорости в 46 км/ч, как новейшая, мягкая трансмиссия Dynaflo начинает работать, а работает она не хуже швейцарских часов. Выберите режим Drive и забудьте все - дальше думать за вас о дороге будет сам Buick. В такой машине вы легко и непринужденно проедете в день сотни километров.



Отлично настроенный двигатель компании Buick, с чугунным блоком и головкой цилиндра, начал устанавливаться на машины еще до Второй мировой войны. Благодаря длинному коленвалу на пяти подшипниках уже к 1936 году объем двигателя увеличился до 5200 см<sup>3</sup>. С помощью толкателей установленный на блоке коленвал приводит в движение расположенные сверху клапана. Двигатель не испытывает перегрузок. Степень сжатия составляет всего 6,9:1. Двигатель настроен на получение, скорее, нужной величины крутящего момента, а не мощности, так как ход поршня довольно длинный. Максимальная мощность двигателя составляет 150 л.с., а крутящего момента - 350 Нм при 3600 и 2400 об/мин



Roadmaster - самый лучший из всех открытых двухместных автомобилей. Это купе привлекательно всем, включая цену, потому оно и столь популярно. В первый же год выпуска его продали в количестве свыше 8200 штук, то есть почти в два раза больше, чем знаменитого купе Riviera.

Последним криком автомобильной моды в 1949 году стали появившиеся на модели

Roadmaster отверстия в передних крыльях и более плоские бока. Результат модификации не заставил себя ждать - компания Buick продала свыше 100 000 автомобилей этой марки.

### **Стартер, включаемый ногой**

Сначала в автомобиле Roadmaster включается зажигание, затем, поставив трансмиссию в режим «Park» или «Neutral», нужно отжать педаль газа, после чего ногой нажать на кнопку стартера, размещенную на полу под панелью приборов.

Конструкция двигателя была разработана компанией Buick в 1931 году. Создавался он исключительно для поддержания престижа компании, и хотя отрегулирован он был великолепно, некоторые недостатки в нем, как то: большая длина и длинный коленвал все же имелись Крылья, частично закрывающие задние колеса

Передняя подвеска с двойным рычагом, витой пружиной и стабилизатором поперечной устойчивости обеспечивала автомобилю прекрасный ход.

На крыльях автомобиля имеются по 4 отверстия, на других моделях компании Buick - три.

**Рулевое управление:** Винт - гайка на циркулирующих шариках

Передняя подвеска: Два рычага с витыми пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости

Задняя подвеска: Ведущий мост на рессорах, реактивная штанга и телескопические амортизаторы.

Buick Roadmaster 1949 года был последним автомобилем с частично закрытыми задними колесами. Дилеры предлагали дополнительные декоративные щитки, закрывающие колеса. Разделенное лобовое стекло Автомобиль Roadmaster выпуска 1949 года стал последним с разделенным лобовым стеклом. Вскоре технология позволила производить сплошные изогнутые лобовые стекла. Рулевое управление с винтовой гайкой на циркулирующих шариках

Поскольку Roadmaster - автомобиль массивный и крупный, то от упора до упора рулевому управлению на циркулирующих шариках нужно было повернуться пять раз. Такое положение было исправлено в 1952 году благодаря введению новой системы рулевого управления. К 1954 году число поворотов от упора до упора сократилось до 4,5 оборотов, но все равно рулевое управление оставляло желать лучшего.

Барабанные тормоза

Благодаря массивным чугунным барабанам Roadmaster можно было легко остановить. На скорости в 96 км/ч тормозной путь при экстренном торможении составлял 70 метров. Правда, когда водители начинали усиленно пользоваться тормозами, они быстро изнашивались.



### **Технические характеристики:**

1949 Buick Roadmaster

### **ДВИГАТЕЛЬ**

ТИП: РЯДНЫЙ 8-цилиндровый Конструкция: Чугунный блок и головка Клапанный механизм: Два клапана на цилиндр, приводимые в движение распредвалом,

установленным в блоке Диаметр и ход поршня: 87,3 мм х 107,9 мм Объем двигателя: 5200 см<sup>3</sup> Степень сжатия: 6.9:1 Система питания: Двухкамерный карбюратор марки Stromberg Максимальная мощность: 150 л.с. при 3600 об/мин

Максимальный крутящий момент: 351 Нм

при 2400 об/мин

Максимальная скорость: 160 км/ч Разгон 0-96 км/ч: 17,1 сек.

**ТРАНСМИССИЯ**

Двухскоростная автоматическая Dynaflo с гидротрансформатором

**КУЗОВ/ШАССИ**

Раздельное стальное шасси и двухдверный открытый кузов