

ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

РОДИНГ УИЛЗ

MERCEDES-BENZ 320

КАБРИОЛЕТ «А» (1939 год)

на стендах и спецдорогах
Дмитровского автополигона стр.30



De Dion La Nef Lacroix-de-Laville стр.12

• **Возвращение в Цвикау** – Ностальгический репортаж из залов музея Августа Хорьха стр.14 • **Лимузины для членов политбюро** – Рассказ о специальном механо-сборочном цехе завода ЗИЛ стр.44 • **Командирские автомобили Второй мировой войны** – Dodge WC-57 против Horch 901 Kfz. стр.70, 88, 124 • **Трёхколёсная гордость Франции** – De Dion La Nef Lacroix-de-Laville стр.96 • **Актуальная тема** – Шины для коллекционных автомобилей стр.100. • **Великие путешествия XX века** – «Жёлтый рейд» полугусеничных вездеходов Citroën (1931–32 гг.) стр.110 • **Личное дело** – Александр Сеферьянц – послевоенный директор завода Horch стр.120

70, 88, 124 противостояние Dodge WC-57 и Horch 901 Kfz.15 вылилось в три материала. Сначала автомобили прошли проверку на спецдорогах, затем мы занялись анализом их конструктивных особенностей, а завершил «трилогию» исторический экскурс.



Rolling Wheels
январь-февраль № 1/2012 (1)

Главный редактор
Андрей КУПРИН
kuprin@rolling-wheels.ru

Арт-директор
Ольга ЕРМАК

Заместитель главного редактора
Константин КОМКОВ

Технический редактор
Алексей ИСАЕВ

Военно-исторический редактор
Юрий ПАШОЛОК

Обозреватели:
Евгений КОНСТАНТИНОВ
Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
Андрей СУДЬБИН

Драйв-эксперт
Евгений СПЕРАНСКИЙ

Специальный корреспондент
Жан-Клод МОРЕЛЛЕ (ФЕНУИ)

Билд-редактор
Максим ГОРДИН

Вёрстка
Илья ЗАЙЦЕВ

Фотографы:
Алексей КОНОПЛЁВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Иллюстрации и Интернет-версия
Илья КУВШИННИКОВ

Корректор
Юлия ПРОНИНА
Ответственный секретарь
Ирина ЗВЕРКОВА

Адрес редакции:
109202, Москва,
ул. 1-я Фрезерная, д.2/1,
ОЦ «Олимпия»
тел. +7-495-673-7496,
+7-495-673-7489
e-mail: info@rollingwheels.ru
www.rolling-wheels.ru

Свидетельство о регистрации
ПИ № ФС77-47468
от 25 ноября 2011г.

Допечатная подготовка
«Модус Принт»

Отпечатано в типографии
ООО «Богородский
полиграфический комбинат»
г. Ногинск
Тираж 4200 экз.

Распространяется на всей
территории России и стран СНГ
Цена договорная

Распространение
ЗАО «МДП «МАРТ»,
тел. +7-495-744-55-12
www.maart.ru

Торговая марка Rolling Wheels
и материалы журнала являются
собственностью издателя.

Коммерческий директор
Светлана ПЕТРОВА

finance@rollingwheels.ru

Менеджер по рекламе
Светлана РЫЛОВА
reklama@rolling-wheels.ru

Использование материалов
журнала Rolling Wheels возможно
только после согласования
с редакцией.

Появление на страницах журнала
Rolling Wheels военной техники
и людей в форме армии
германской коалиции времён
Второй мировой войны не
является пропагандой фашизма.

Редакция не несёт
ответственности за содержание
рекламных объявлений.

Издатели:
Вячеслав ЛЕН
Людмила ЛЕН
lehn@rolling-wheels.ru
ООО «Издательский дом
Коллекционные автомобили»
129626, г.Москва, ул. 2-я
Мытищинская, д.1, стр.1



Фото на обложке:
Алексей ВАСИЛЬЕВ

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

СОБЫТИЕ

«На Красной площади состоялся военный парад»
Часть первая: Ноябрь 2011-го.

10

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

По волне его памяти

Поездка в Цвиккау с Виталием Александровичем Сеферьянцем и посещение музея Августа Хорьха.

14

ВЫСТАВКА

Осень ещё не наступила!

Несколько запоздалый экскурс по Олдтаймер-галерее Ильи Сорокина.

26

РАЛЛИ

За полуночным солнцем

Репортаж с легендарного шведского ралли классических автомобилей.

30

ФЕСТИВАЛЬ

«Война моторов» в рамках «Моторов войны»

Первый российский фестиваль любителей военной ретро-техники.

36

ЗАВОДСКАЯ ТЕРРИТОРИЯ

Тяжёлое машиностроение

Интервью с Владиславом Григорьевичем Евлампиевым и рассказ о специальном цехе завода ЗиЛ.

44

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ПОЛИГОН

Рождённый быть потрясающим

Mercedes-Benz 320 кабриолет «А» (1939 год) на Дмитровском автополигоне.

52

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

Часть первая: Испытание спецдорогами и бездорожьем.

70

ПОПУЛЯРНАЯ МЕХАНИКА

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

Часть вторая: Разница конструктивных подходов.

88

ТАКТИЛЬНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ

Родом из Ажена

Французский трехколесный автомобиль La Nef с двигателем De Dion-Bouton (1897 год).

96

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Старое шинное дело

Где в наши дни брать «резину» для классических автомобилей?

100

БАНК ВРЕМЕНИ

СОБЫТИЕ

«На Красной площади состоялся военный парад»

Часть вторая: Ноябрь 1941-го.

106

КРУТОЙ МАРШРУТ

Большой шёлковый рейд Citroën

Знаменитый трансасиатский пробег полугусеничных Citroën (1931–1932 год).

110

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Нерг major

Рассказ об Александре Аркадьевиче Сеферьянце – советском директоре заводов Horch.

120

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

Часть третья: Историческая баталия.

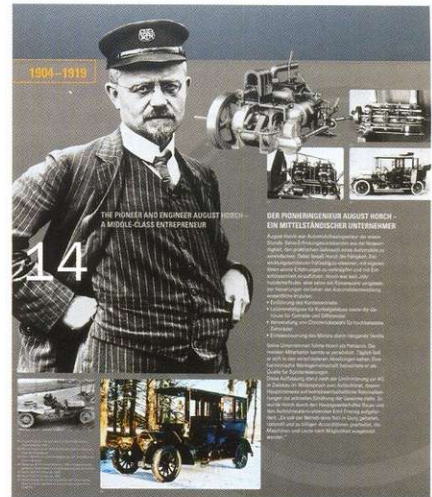
124

КУНСТКАМЕРА

Моторразведчик Венского

Курьёзное транспортное средство на основе двух мотоциклов и одной бронекапсулы (1941 год).

130



44 Легендарный московский завод ЗиЛ известен не только своими грузовиками. В одном из его цехов собирали правительственные лимузины.





Здравствуйте, вы держите в руках первый номер нового российского журнала, посвящённого классическим автомобилям, военной технике и мотоциклам. На страницах Rolling Wheels вы можете познакомиться с историей колёсной техники со дня создания первой повозки с мотором и до 70-х годов прошлого столетия. То есть мы будем рассказывать вам о машинах, вращавших Землю первые три четверти XX века. Почему – «вращавших»? Да потому, что современные, напичканные электроникой четырёх- и двухколёсные экологически выхоленные «гаджеты» за редким исключением уже не в состоянии делиться крутящим моментом с нашей планетой (ныне это скорее прерогатива «всемирной паутины»). И не потому, что окружающие нас автомобили какие-то особенно жадные или немощные – просто они для другого созданы! Нет, правда: из пункта «А» в пункт «Б» с минимальным количеством выброшенного в атмосферу углекислого газа. Надёжно, прогнозируемо и... скучно. Это как Rolling Wheels без привкуса рок-н-ролла. Как вам такой пространственно-временной континуум? В «тридцатые» годы XX века этот самый рок-н-ролл буквально летел из-под колёс, но ещё не лился из радиол. А в нано-технологичные «десятье» XXI-го века рок-н-ролл из аудиосистем, пусть не слишком регулярно, но проистекает, а из-под wheels ничего путного уже не летит.

А теперь – ещё раз здравствуйте... Да, вы держите в руках первый номер нового российского журнала, посвящённого ретро-автомобилям, военной технике и мотоциклам. Да, к оффроуду, как таковому, он имеет достаточно опосредованное отношение. Да, «машины, которые вращали планету» – это не то же самое, что «мир с высоты дорожного просвета». Но, чёрт возьми, сегодня, в канун больших новогодних праздников, я бы хотел видеть в стройных читательских рядах первого номера журнала Rolling Wheels не только ценителей авто-классики. Ведь в сущности, в этом мире мало что изменилось, и нам, как это не банально звучит, всё также интересны автомобили. Просто в силу целого ряда обстоятельств, они стали немножечко старше...

Вам кажется странным, что с утра за окном идёт тёплый снег? Но согласитесь, если бы он был холоден, как лёд, то мы не стали бы подставлять ладони под эти медленно падающие хлопья. Да и кому в этом случае было бы нужно это бесконечное время года с его низким солнцем и пронизывающими вьюгами? А наш мир, напротив, устроен до смешного правильно: в нём добро побеждает зло, на голых камнях растут ослепительной красоты цветы, а зимним утром... непременно идёт тёплый снег. С Новым вас 2012 годом, дамы и господа!

Андрей Куприн,
главный редактор

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

«На Красной площади состоялся военный парад»

Часть первая: Ноябрь 2011-го.

10

По волне его памяти

Поездка в Цвиккау с Виталием Александровичем Сефьянцем и посещение музея Августа Хорьха.

14

Осень ещё не наступила!

Несколько запоздалый экскурс по Олдтаймер-галерее Ильи Сорокина.

26

За полуночным солнцем

Репортаж с легендарного шведского ралли классических автомобилей.

30

«Война моторов» в рамках «Моторов войны»

Первый российский фестиваль любителей военной ретро-техники.

36

Тяжёлое машиностроение

Интервью с Владиславом Григорьевичем Евлампиевым и рассказ о специальном цехе ЗиЛ, производившем правительственные лимузины.

44



СТО ЛЕТ УСПЕХА

История порой удивляет невероятными ходами, и создание компании Chevrolet тому подтверждение. Один из её основателей миллионер Уильям Дюрант недолго любил автомобили, считая их опасными. Но век технологий взял своё, и вскоре он оказался в кресле управляющего компании Buick. Поняв перспективы автомобильного рынка, в 1908 году он основал корпорацию General Motors, но вскоре «потерял» её из-за низких показателей прибыли. На одном из ралли Дюрант познакомился с Луи Шевроле. Предпринимательская жилка подсказала Дюранту использовать уже ставшее популярным имя швейцарца и его талант инженера. 3 ноября 1911 года они зарегистрировали фирму Chevrolet и вскоре в арендованной мастерской недалеко от центра Детройта создали свой первый автомобиль. Дюрант считал, что продукция Chevrolet должна быть более стильной и качественной, чем самые популярные на тот момент модели, в первую очередь Ford T. За четыре года автомобили Chevrolet стали самыми продаваемыми в Америке. В те же годы Луи Шевроле заложил основы грядущих спортивных успехов марки. Но тут пути партнёров расходятся: Дюрант выкупил долю Шевроле и включил компанию в корпорацию GM, вернув себе пост управляющего. С этого момента марка начала своё восхождение. За всё время существования компании Chevrolet в мире было продано 209 миллионов автомобилей с эмблемой в виде золотого галстука-бабочки. 100-летний юбилей отмечался очень широко и включал массу мероприятий: объявление начала торжеств в январе на Детройтском автосалоне, выпуск книги об истории марки, возвращение команды в большой спорт, установление рекорда, когда более тысячи автомобилей выстроились так, что получилась эмблема фирмы. Chevrolet может себе всё это позволить с годовым объёмом продаж порядка 4,25 млн. автомобилей в более, чем 140 странах.



С ЭЛЕМЕНТАМИ QUEST!

Сезон 2011 года компания «Старое Время» закрывала путешествием по Москве с элементами приключенческой игры-квеста. С Никольской улицы, рядом с Третьяковским проездом стартовали 27 экипажей на классических автомобилях (допускались машины выпуска до 1970 года). Здесь же через три часа все они (за исключением двух, сошедших с трассы автомобилей) и финишировали. Победителем ралли стал экипаж на Rolls Royce Silver Cloud III (1964 года выпуска). Второе место досталось Jaguar Sovereign (1965 года выпуска), а третье – Mercedes-Benz 190SL (1961 года выпуска).



СЕЗОН МИНУВШИЙ

В прошедшем году первенство Ралли Клуба Классических Автомобилей прошло в три этапа. Сезон был открыт в конце апреля. Стартовав с Васильевского спуска, 65 экипажей на раритетных автомобилях марок Riley Brooklands, Tatra, Volvo, Mercedes-Benz, Jaguar, Bentley, Aston Martin, MG, Dodge, Triumph, Alfa-Romeo и Citroën проехали по Новодевичьей и Бережковской набережным, Пречистенке, сделали петлю по Яузе до Сокольников и обратно и финишировали в деловом центре Москва-Сити. Вторым этапом в конце июля стало ралли «Ночная Москва», в котором приняли участие шесть десятков экипажей на автомобилях 1930–1970-х годов, среди которых были такие шедевры, как Rolls-Royce Silver Dawn 1949 года (на фото), Auburn 1932 года, Chrysler Town and Country 1949 года. Третьим этапом стало ралли «Закрытие сезона», стартовавшее в последнюю субботу сентября с Воробьёвых гор. На старт вышли более сорока экипажей, а маршрут проходил не только по Москве, но и по ближайшему Подмосквовью. На финише традиционно были подведены итоги всего года, причём в самых разных номинациях, имеющих отношение как к спорту, так и к стилю. Так, самым элегантным автомобилем прошедшего сезона стал Studebaker Supercharged Golden Hawk 1957 года выпуска.



CITROËN CREATIVE TOUR В МОСКВЕ



Citroën отметил 80 лет «Жёлтого рейда». Грандиозная трансасиатская экспедиция стартовала 4 апреля 1931 года (см. «Большой шёлковый путь Citroën» стр. 110). По случаю круглой даты было организовано выставочное турне «Citroën Creative Tour», посетившее Берлин, Париж, Москву и Пекин. Демонстрировались модели современной линии DS, продолжающей традицию одноимённой модели 1955 года, прототип GTbyCITROËN, созданный для игры-симулятора Gran Turismo 5, и реплика командорского автомобиля группы «Памир». «Жёлтый рейд» должен был пройти через Туркестан, но незадолго до старта советские

власти аннулировали выданное ранее разрешение и организаторам срочно пришлось заново прокладывать маршрут через Афганистан и ледники Памира. Тогда и возникла идея разбить экспедицию на две части. Облегчённые Citroën-Kegresse P17 (на фото) должны были осуществить связку Бейрут – Центральная Азия, а нагруженные тяжёлым оборудованием машины группы «Китай» были доставлены морем из Марселя в Тяньцзинь, пересекли пустыню Гоби и, встретив группу «Памир» в Кашгаре, вместе отправились в Пекин. Участники пробега прибыли в Пекин 12 февраля 1932 года, преодолев за 315 дней 12 115 км.



ПО ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЛЕЕ

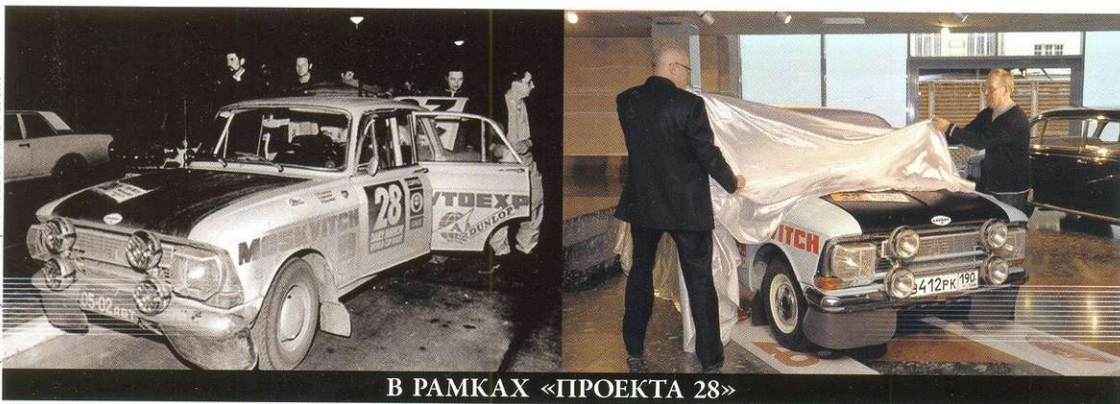
Не удовлетворившись участием в торжественном шествии у стен Кремля, проведённом 7 ноября 2011 года, «Музей техники» Вадима Задорожного устроил свой собственный парад. 12 ноября три плавающих танка Т-37 и шесть лёгких Т-60, а также грузовики мастерской Евгения Шаманского прошли колонной по центральной аллее на территории музея. После завершения официальной части устроители организовали катания на танках для детей. В ближайших планах музея – участие всей танковой группировки в одном из мемориальных событий, посвящённых празднованию 70-летия Битвы под Москвой.

ВРЕМЯ ЗРЕЛОСТИ

Для автомобильной марки 70 лет – это время зрелости. И в очередной раз это доказал Jeep, отметивший в 2011 году своё 70-летие. История Jeep началась в огне великой войны и продолжилась, когда солдаты вернулись домой. Автомобиль-воин сначала стал «фермером», а затем машиной для активного отдыха. Но бойцовский дух остался неизменным. Jeep – это не только непрерывная эволюция компактных утилитарных внедорожников, представленных на сегодня моделью Wrangler JK. В истории бренда есть и другие этапные модели. Мы привыкли считать основоположником класса роскошных внедорожников Range Rover, но первым был Jeep SJ Wagoneer 1963 года, опередивший своего английского последователя на добрых 20 лет. А в 1984 году в городе Толедо, штат Огайо началось производство ещё одного этапного автомобиля – Jeep Cherokee. Соединив несущий кузов с разработанной Роем Линном технологичной подвеской Quadra-Link, Jeep задавал вектор развития гражданских внедорожников на многие годы вперед. В 1992 году те же конструктивные решения предопределили успех флагманской модели Grand Cherokee ZJ. Своё 70-летие компания отметила выпуском юбилейных серий всего модельного ряда марки.



Фото: Музей Истории Советского Ралли



В РАМКАХ «ПРОЕКТА 28»

Прошло уже больше 40 лет с тех пор как финишировало ралли «Лондон – Мехико». Общая протяжённость маршрута этой ставшей одним из крупнейших событий автомобильного спорта прошлого века и проходившей по инициативе лондонской газеты The Daily Mirror гонки составила 26 000 км. Стартовавшие со стадиона Уэмбли 96 экипажей на автомобилях 26 марок пересекли 25 стран Европы и Латинской Америки. Основными претендентами на победу считались заводские команды Ford, British Leyland Motor Corporation и Citroën. Однако, после успешного выступления команды АЗЛК в марафоне «Лондон – Сидней» в 1968 году, где «Москвичи-408» с двигателем для модели «412» заняли четвертое место в командном зачёте, внешнеторговое объединение «Автоэкспорт», в те годы планировавшее осваивать латиноамериканский рынок, решило выставить команду из пяти практически серийных седанов

«Москвич-412». В итоге до финиша марафона, состоявшегося на мексиканском стадионе «Ацтека», добрались лишь 23 автомобиля 13 марок и среди них три «Москвича». Лучший результат – 12-е место в абсолютном зачёте показал экипаж под стартовым номером «28» в составе Леонтия Потапчика, Юрия Лесовского и Эдуарда Баженова. Далее «боевые» машины производства московского автозавода транспортным самолётом АН-12 были благополучно доставлены в Москву. Увы, но до наших дней не сохранилось ни одного... Исправить это положение решил известный автомобильный журналист Александр Пикуленко (в прошлом испытатель АЗЛК). Он выступил инициатором программы, названной «Проект 28», в рамках которой была создана реплика раллийного «Москвича-412». Все работы по возрождению гоночного автомобиля под стартовым номером «28» велись в «Кузовной мануфактуре

Александра Бушуева» командой высококвалифицированных инженеров и техников под руководством Владимира Якунина. Ввиду отсутствия технической документации и чертежей при воссоздании автомобиля приходилось руководствоваться фотографиями и воспоминаниями участников марафона. А именно: Юрия Лесовского, Вадима Ржежицкого, Александра Сафонова, Валерия Широченкова и Виктора Щавелева. Заметим, что над внешним обликом автомобиля работал знаменитый художник Александр Захаров (ну кто из нас не помнит легендарную серию рисунков на задних обложках журнала «За рулем»?). Итогом всех этих трудов стал представленный в московском музее ретро-автомобилей «Автовилль» максимально приближенный к оригиналу, прошедшему всю дистанцию ралли «Лондон – Мехико» под 28-м стартовым номером, гоночный «Москвич - 412».



текст >> Сергей ИВАНОВ
фото >> Андрей АКСЕНОВ,
Сергей НИКИТИН,
Марина ЯУРЕ

«На Красной площади состоялся военный парад» – сколько раз мы слышали эту фразу, ставшую привычной за годы существования СССР. Правда, нынешний парад (по официальной терминологии – «шествие») был не совсем обычным. В 2011 году Москва отмечала 70-летие парада 1941 года.

«НА КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ СОСТОЯЛСЯ ВОЕННЫЙ ПАРАД»

часть первая: НОЯБРЬ 2011-го



Проход техники по Красной площади был частью театрализованного действия, все элементы которого ранее отработывались в ходе тренировок на Ходыньском поле.



Один из ранних этапов реставрации: башни танков Т-60, найденные на местах боев под Москвой.

Для начала неплохо вспомнить, в какой обстановке прошёл тот самый парад... Второго октября 1941 года началась крупная операция немецких войск под кодовым названием «Тайфун». Её целью был захват столицы СССР и соответственно завершение всей восточной кампании до ноября. В 78 дивизиях группы армий «Центр» было сосредоточено без малого 2 млн солдат и более 2000 танков. Советское командование готовилось к удару, но не смогло предугадать его направление. Последствия не заставили себя ждать. Уже на третий день немецкого наступления появились признаки реальной катастрофы, а 7 октября фронт практически рухнул. Теперь Москву прикрывали только разрозненные заслоны и авиация. Тем не менее им удалось сдержать немцев и создать новый рубеж обороны в районе Можайска. Но с середины октября части Красной Армии, находясь под непрерывным давлением, стали отходить и с него.

16 октября в Москве возникла паника, связанная с началом эвакуации предприятий и подготовкой крупных объектов к уничтожению. Применив самые жёсткие меры, ситуацию удалось взять под контроль за три дня. Тем временем Москва, ставшая прифронтовым городом, срочно готовилась к обороне. В таких условиях решение о проведении военного парада на Красной площади было вызвано желанием продемонстрировать всему миру и собственному народу решимость стоять до конца. С тех пор прошло 70 лет...

Идея проведения юбилейного парада с привлечением исторической техники витала в воздухе. Одним из тех, кто её подхватил – создатель «Музея техники» Вадим Задорожный. В начале февраля тему обсудили в реставрационной мастерской при музее. Учитывая технические возможности и размеры доступной производственной базы, решили ограничиться легкими танками. Тем более что на момент начала работы не было

ничего, кроме... приоритетов и единственного Т-60, восстановленного несколько лет назад. Обратились к поисковым отрядам, работающим на местах боев, а заодно активизировали работу собственной поисковой группы. Одновременно попытались собрать полноценную документацию по легким танкам Т-60 и плавающим Т-37 и Т-38. Как ни странно, ответные предложения посыпались со всех сторон. Обломки танков находили на местах боев под Тверью, Юхновым, Воронежем, Спас-Демянском... Из груды бронелистов и ржавых агрегатов, скопившихся во дворе мастерской, позднее удалось набрать по полному комплекту деталей на Т-37 и Т-60. В случае с плавающим Т-37 задача облегчалась тем, что в 1932 году его разрабатывали с применением автомобильных агрегатов. В частности, с некоторыми изменениями использовались двигатель, коробка передач и задний мост от грузовика ГАЗ-АА. Появившийся в первые месяцы войны Т-60 был уже полноценным танком, поэтому для него заимствовать агрегаты



Участники парада 2011 года вполне могли поставить себя на место московских ополченцев 1941-го...



Генеральная репетиция на Красной площади прошла вечером 3 ноября 2011 года. Вид из кабины ЗиС-33.

Восстановленные танки проходили обкатку на бетонной полосе бывшего Центрального аэродрома и там же, в неотапливаемом ангаре, реставраторы занимались последними доработками

на стороне (кроме двигателя и КПП) не представлялось возможным. После разбора и дефектовки оставшихся деталей и узлов появилась реальная возможность восстановления 12 единиц бронетехники. Следы боевых повреждений решили оставить как память о тех людях, что воевали и гибли в этих машинах в далёком 41-м. Однако общий масштаб работ был слишком велик. Пришлось обращаться за помощью на заводы. Листы проката нужной толщины для изготовления недостающих бронелистов поставила компания «Северсталь». Большую помощь в изготовлении новых деталей со сложной механической обработкой оказали подольский завод «Инструмент» и истринское предприятие «Энерготермосистемы». Катки с резиновыми бандажми, траки гусеничных лент, радиаторы, детали трансмиссии и многое другое были полностью изготовлены заново по образцам и найденным чертежам. Основной же объём работ до сборки корпусов выполнили 13 человек из отдела реставрации военной техники под руководством Алексея Васильевича Краснова.

Официально с идеей проведения парада на Красной площади руководство музея обратилось к Правительству Москвы в начале сентября. К моменту приезда комиссии еще ни один танк не был собран. Тем не менее, оценив ход работ, комиссия поверила в обещание закончить всё в срок и подняла вопрос о возможности привлечения к мероприятию других владельцев исторической техники (чиновники хотели подстраховаться

на случай непредвиденных задержек). Первые готовые машины вышли из ворот мастерской лишь 21 октября. Их сразу же грузили на трейлеры и отправляли на Ходынское поле. Фактически танки проходили обкатку на бетонной полосе бывшего Центрального аэродрома и там же, в неотапливаемом ангаре, реставраторы занимались последними доработками и регулировками. Интересно, что на Т-37 им пришлось столкнуться с теми же проблемами, что и при их испытаниях в 1932–1933 годах. При интенсивном использовании перегревались колодки тормозных барабанов, взятые от «полуторки». Здесь же, на Ходынке прошли и четыре полномасштабные репетиции. Водители машин учились держать строй и сохранять постоянную скорость при движении. В светлое время суток успевали провести три «прогона». За день танки проходили до 10 км. Ещё две тренировки прошли в первые дни



С исторической точки зрения «Катюша» на импортном шасси была совершенно неуместна на параде в день Победы, но устроителям пришлось примириться с этим несоответствием для большего разнообразия техники.



Полугусеничные грузовики ЗиС-33 и ЗиС-42 с пушками на прицепах символизировали проход артиллерийских дивизионов.



Дизели «мосфильмовских» Т-34-85 дымили не хуже броненосцев времён Первой мировой, и очень скоро вся площадь оказалась окутана завесой грязно-белых облаков с характерным запахом.

ноября непосредственно на Красной площади. Технику на транспортёрах доставляли на Васильевский спуск, оттуда танки задним ходом пятились на Манежную площадь (строители запретили разворачивать гусеничные машины, поскольку «зубастые» траки могли вырвать камни брусчатку). Организаторы памятного шествия отобрали для участия три танка Т-37 и три Т-60 (из шести подготовленных), броневедомитель БА-64 и пару мотоциклов М-72 с колясками из «Музея техники», полугусеничные автомобили ЗиС-33 и ЗиС-42, а также ГАЗ-ММ военного выпуска, восстановленные в мастерской Евгения Шаманского. Ещё несколько машин и мотоциклов предоставили Военно-патриотический клуб «Дивизион» и «Музей боевого братства». С технической базы киностудии «Мосфильм» пришли четыре танка Т-34-85, два грузовика ЗиС-5 и две «Катюши» на шасси Studebaker.

В реальность происходящего не верилось до самого конца... И только пройдя торжественным маршем по Красной площади, участники ретро-парада на Красной площади поняли – все получилось, и их многомесячный напряженный труд закончился победой. Ведь для того, чтобы это событие состоялось, слишком многое должно было сойтись в одной точке. Прежде всего в стране начало возвращаться нормальное отношение к собственной истории. Изменились и возможности частных коллекционеров. Да и реставрационные мастерские в последнее время начали выбираться из «гаражного» состояния на профессиональный уровень. Мы надеемся, что прошедший на Красной площади парад станет первым в череде подобных событий.

RW

Редакция выражает благодарность Юрию Ивановичу Костькину и отделу маркетинга «Музея техники» Вадима Задорожного за помощь в подготовке материала.



Восстановленные в мастерской «Музея техники» Вадима Задорожного лёгкие танки Т-60 и малые плавающие Т-37 на Манежной площади перед началом торжественного шествия.



Поездка в музей Августа Хорьха и краткий воаяж по бывшим предприятиям Auto Union.

ПО ВОЛНЕ ЕГО ПАМЯТИ

Основанный в X веке у подножия Рудных гор западно-саксонский городок Цвиккау популярным туристическим местом назвать сложно, что удивляет, ведь уютные кварталы исторического центра бережно сохраняют атмосферу прошлых столетий. Устремлённый ввысь фасад здания суконной гильдии (позже здесь разместился театр), готический собор святой Марии с уникальным алтарным крестом из горного хрусталя, дом, где родился композитор Роберт Шуман...

Впрочем, наш журнал привлекли в Цвиккау другие имена: Август Хорьх, основавший здесь всемирно известные автомобильные марки Audi и Horch, и Александр Сеферьянц — человек, возглавлявший эти легендарные автозаводы в послевоенный период. Показать нам великий (без капли иронии) автомобильный город мы попросили его сына, Виталия Александровича Сеферьянца.



текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ,
Евгений КОНСТАНТИНОВ,
из архивов



Виталий Александрович Сеферьянц – сын послевоенного руководителя заводов Audi и Horch Александра Аркадьевича Сеферьянца – всю жизнь интересовался историей саксонского автомобилестроения и считается одним из авторитетнейших специалистов по Auto Union в нашей стране.

«Здесь всего этого не было, – Виталий Александрович показывает на полузаброшенные послевоенные корпуса, украшенные логотипом Sachsenring, – в 47-м на этом месте были лишь груды кирпича и развалины цехов, пострадавших от бомбёжек. А на месте штабелей железных ящиков стояло двухэтажное заводоуправление, где и находился служебный кабинет отца». И тут же, повторив фразу на чистейшем немецком, Виталий Александрович уточнил вышесказанное у друга детства Хильмара Анванда. И так, мы находимся на территории завода Horch. Позже это предприятие было переименовано в Sachsenring и выпускало один из главных автомобильных символов ГДР – маленький пластмассовый автомобиль Trabant. Хильмар тоже приложил руку к производству этих машинок, а в 1947-м на заводе Horch работал его отец. Но вернёмся в день нынешний. Сейчас эту территорию занимают какие-то склады, а от былого величия легендарной марки остались лишь следы надписи «Horch-Werke» на четырёх фронтонах огромного главного производственного корпуса. Кажется, что это здание пребывает в запустении. Мы обходим вокруг. Здесь стояли моторные стэнды, здесь – металлообрабатывающие станки, а здесь ремонтировали агрегаты. Рядом с воротами – дверь, в свое время это был основной вход для сотрудников.



Главный корпус завода Horch был возведен в 1914–1915 годах строительной фирмой Вальтера Рюде. В свое время здесь находился станочный цех, механосборочное производство, сборка двигателей и моторные стэнды.



Виталий Сеферьянц и его друг детства Хильмар Анванд нашли место, где когда-то стояло здание заводоуправления. Теперь здесь пустырь и открытая складская площадка...

ТОТ САМЫЙ ДОМ

Немецкие автозаводы, оказавшиеся после войны в советской зоне, сильно пострадали от бомбардировок, а сохранившееся оборудование было демонтировано и летом 1945-го



Этот дом (Криммитшауер-штрассе, 71) был построен рядом с одной из проходных завода Horch специально для сотрудников предприятия. В центральном корпусе (на фото) жили инженеры и другие технические специалисты, а во флигелях – руководство.



Сейчас главное здание Horch-Werke изрядно потрепано. Но и сегодня можно прочесть надпись с названием завода, нанесённую ещё при жизни Августа Хорха.



Настоящий перекрёсток истории: угол Хорх-штрассе и Трабант-штрассе. Впрочем, ничего удивительного в этом нет – улицы в районе автозаводов носят имена автомобильных марок, выпускавшихся в городе.



В этом флигеле жил Главный военный представитель на заводах Auto Union в Цвиккау Александр Аркадьевич Сеферьянц. Внизу справа располагался его домашний кабинет, в эркере одна над другой две гостиные, а на втором этаже по заднему фасаду – спальня и детская. Выше был просто чердак.

вывезено в СССР (разрушенное войной хозяйство нашей страны требовало восстановления). В начале 1946-го производство в Цвиккау на заводах Horch и Audi было решено всё-таки возродить, так как город был сдан американцам практически без боя (это было 17 апреля 1945 года) и не слишком пострадал. Вскоре на заводские площади Audi целиком перевели из Чопау производство родственных по Auto Union машинок DKW. Эти дешёвые и простые в производстве микролитражки в условиях послевоенной разрухи и нищеты были более актуальны, чем даже Audi среднего класса, не говоря о величественных Horch. Поэтому завод Horch-Werke был перепрофилирован на капитальный ремонт разномастной автомобильной техники, принадлежавшей советской военной администрации Германии.

Предприятия начали работать под руководством майора Александра Сеферьянца. Этот незаурядный человек с детства интересовался техникой, прошёл всю войну в автомобильных войсках и новое назначение принял с большим энтузиазмом. Через год из Москвы к нему переехала семья (Виталию Александровичу тогда было 12 лет). Дом, где жил майор Сеферьянц и другие сотрудники Horch-Werke, находится за заводским забором. Правда, ближайшая к нему проходная, через которую его обитатели попадали на работу, сейчас наглухо закрыта. Чтобы подойти к зданию, мы обходим вокруг весь заводской квартал. Дом остался таким же, как во времена своей постройки: островерхое здание из трёх соединённых между собой корпусов. Советский директор с семьёй занимал левый флигель. Двор перед домом... Здесь на Новый год наряжали ёлку, а на свой день рождения майор Сеферьянц угощал соседских детей большим тортом. Хильмар вспоминает: «Первый кусок я отнёс родителям, а затем вернулся и попросил ещё. Себе. Герр майор погрозил пальцем, но дал».

Во времена ГДР в доме располагалась что-то вроде комсомольской школы на немецкий лад, а сейчас снова живут люди. (Во флигель Сеферьянцев несколько лет назад переехали Аннета и Томас Захер). Когда Виталий Александрович вошёл внутрь претерпевшего перепланировку дома, то почти ничего не узнал. Кроме лестницы. А на лестнице... фотография его отца. На ней Александр Аркадьевич стоит во дворе возле Horch 930 S.



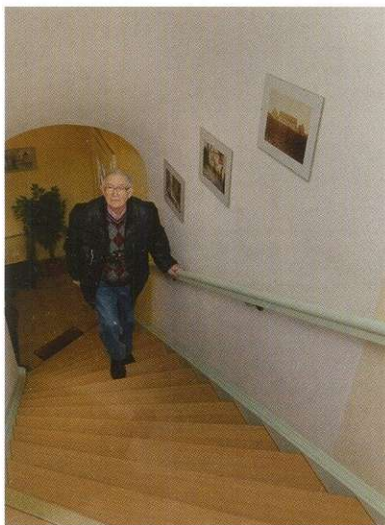
Построенное в XVI веке здание суконной гильдии было переоборудовано в театр. Несмотря на послевоенные тяготы, он работал и служил одним из важных культурных развлечений для семей советских офицеров.



Первый раз Виталий Александрович (в центре) возвращался в Цвиккау в конце 70-х. Тогда же он и встретился с водителем своего отца Руди Вольрабом и его зятем Жоржем Эффенбергером (слева). А вот друга детства Хильмара Анванда (справа) удалось найти только в 2004-м.



Этой детской железной дороги во дворе дома Сефьянцев в те годы конечно же не было, отдельной летней веранды, через которую она проложена, тоже. Да и в целом планировка внутреннего двора и интерьер дома за прошедшие годы сильно изменились.



Что касается внутреннего обустройства флигеля, то узнаваемой осталась только эта лестница. Более того – новые хозяева украсили ее старинными фотографиями из истории своего дома. В том числе и той, где изображен майор Советской армии Александр Сефьянц...

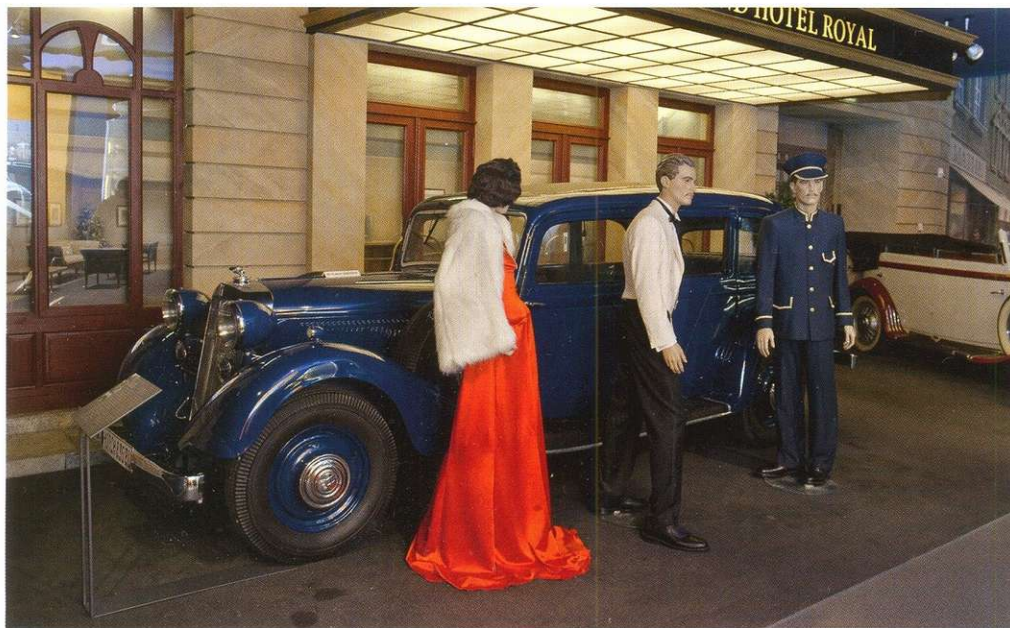
ШКОЛА ЖИЗНИ

В послевоенные годы в Восточной Германии жили семьи многих советских офицеров, и специально для их детей работали русские школы. Но в Цвиккау такой школы не было. Каждое утро Виталия возили в соседний городок Ауэ. Что же касается Хильмара и других немецких ребят, то они ходили в школу пешком. Благо, она располагалась совсем рядом – за корпусами завода Audi. Кстати, учебное заведение работает и по сей день. Правда, сегодня эти мрачные кубические строения из темного кирпича вызывают некоторое удивление: во-первых – это школа, а во-вторых – она построена в 20-е годы XX века. Наглядный образец здорового немецкого конструктивизма.

Вспоминая о прошлом, нужно отметить, что несмотря на дружбу Виталия и Хильмара, взаимоотношения советских детей с их немецкими сверстниками были неоднозначными. Далеко не все немцы воспринимали Красную армию как освободительницу, а многие недавно вернулись с фронта. Это



Если не знать, что это школа постройки 20-х годов, здание можно принять за современный промышленный объект. Здесь учились дети работников завода. Кстати, учебное заведение функционирует по сей день.



Представительский лимузин Norch 830 VL, бывший одним из служебных автомобилей дирекции завода, запомнился Виталию Александровичу на всю жизнь. На этом самом автомобиле его с мамой и сестрами в мае 1947-го встретили с поезда в Берлине и привезли в Цвиккау.



Кирха св. Иоанна, построенная в 1324 году считалась заводской церковью (она была единственной в окрестностях предприятия). С 1891 по 1925 год её настоятелем был Макс Хан, хороший знакомый Августа Хорьха.

отношение передавалось и детям – за красный пионерский галстук в городе могли «накостылять». «Однажды несколько ребят постарше начали меня окружать на пустыре прямо напротив военной комендатуры, – рассказывает Виталий Александрович, – хорошо, что незадолго до этого один из сослуживцев отца подарил мне старый наган. Достал – и парни бросились наутёк». Памятный пустырь так и остался незастроенным, его лишь заасфальтировали и сделали огромную парковку. А в здании комендатуры теперь – художественный музей.

ПАМЯТИ АВГУСТА ХОРЬХА

Из всех музеев, которыми богат Цвиккау, нас прежде всего интересовал музей Августа Хорьха, расположенный в цехах бывшего завода Audi. Виталий Александрович ведёт нас как заводской гид – он здесь бывал не раз и уже много лет поддерживает дружеские отношения с научными сотрудниками музея. Один из стендов посвящён его отцу. Причём самый заметный экспонат в этой витрине сын собственноручно передал в дар музею. Это самодельный ламповый радиоприёмник, встроенный в деревянную модель кабриолета DKW F8, который подарили рабочие завода майору Сеферьянцу на рождество 1947 года. Частью этого стенда Виталий Александрович считает и выставленный рядом Horch 930S, один из тех, что были собраны по распоряжению отца, и один из двух сохранившихся.

Экспозиция музея Августа Хорьха рассказывает не только о личности выдающегося немецкого конструктора и основанных им марках. Этот музей посвящён всей автомобильной промышленности Саксонии – края с богатой историей. Вспомним, например, компанию Presto. Это одна из старейших немецких марок, начинавшая с выпуска велосипедов. В 20-е годы её автомобили были весьма популярны в Германии и выделялись интересными техническими решениями, многие из которых обогнали своё время. Уже тогда Presto Тур D был оснащён механической системой поворота фар в зависимости от направления колёс. Впрочем, основная часть довоенной автомобильной экспозиции посвящена маркам, входившим в Auto Union. И прежде всего тем, которые были основаны самим Августом



ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН (HORCH 930 S)

Этот автомобиль стал звездой Берлинского международного автосалона 1939 года – последнего в предвоенной Европе. Невиданные ранее формы обтекаемого кузова с плавными очертаниями и минимумом выступающих элементов, длинный каплеобразный задний свес, полчатый нос... Публика пришла в восторг и была готова заказывать автомобиль прямо на стенде, несмотря на внушительную предварительную цену в 17 000 рейхсмарок. Это был звёздный частриумвирата дизайнеров из Хемница. Гонтер Миквош, Георг Хуфнагель и Вильгельм Бём создали это совершенство линий и форм, тщательно изучив труды по аэродинамике Пауля Ярая, который потратил не один год на то, чтобы рассчитать элементы автомобиля с минимальным воздушным сопротивлением. И действительно, по этой характеристике с Horch 930 S не мог соперничать ни один из существовавших в то время серийных автомобилей.

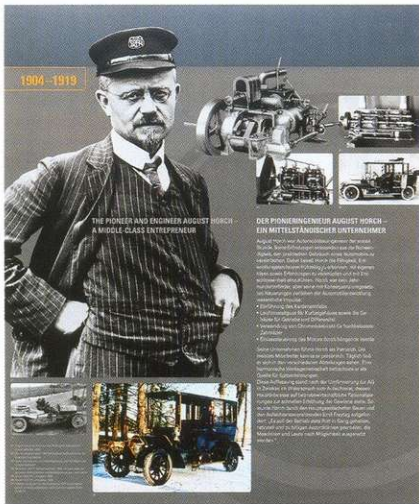
Роскошный седан приковывал внимание не только общим обликом, но и футуристичными деталями, которые при этом были прекрасно продуманы и вполне вписывались в концепцию автомобиля для дальних путешествий. Так, в правом переднем крыле был встроены откидной умывальник с холодной и горячей водой. А при распахнутых дверях было видно, что центральная стойка вообще отсутствует. Это удобно при использовании машины в качестве кемпера. Особенно если учесть, что спинка переднего дивана раскладывалась в одну плоскость с подушкой заднего и образовывала роскошное спальное место. Внутренняя отделка и оснащение машины были под стать экстерьеру. Увы,



наладить выпуск этих роскошных автомобилей помешала война. Лишь благодаря инициативе майора Александра Сеферьянца из уцелевших кузовных деталей, выколотченных вручную на деревянных болванках, удалось собрать семь машин, которые считаются последними настоящими Horch. При всей революционной новизне в дизайне, автомобиль был создан на классическом шасси Horch 930V образца 1937 года, который, в свою очередь, представлял чуть более раннюю модель 830 с укороченной базой. В качестве силового агрегата применялся двухкарбюраторный V8 объемом 3823 см³, который развивал 92 л.с. при 3600 об/мин. Четырёхступенчатую коробку передач дополнял Schnellgang – отдельный повышающий планетарный редуктор со своим рычагом включения, который применялся для скоростной езды по автобанам вместо пятой передачи. Во время тестовых заездов на Horch 930S удалось достичь скорости 178 км/ч.



Август Хорх (1868 – 1951) не только основал две великие автомобильные марки. Именно ему мировое автомобилестроение обязано широким применением карданных шарниров, технологией литья картеров из лёгких сплавов, использованием особо твёрдых хром-никелевых сталей в высоконагруженных зубчатых передачах и подвесной конструкцией клапанов в двигателях внутреннего сгорания.



Административное здание завода Audi с примыкающими к нему производственными корпусами было построено в 1912 году. Сейчас здесь располагается музейная экспозиция. Большие окна на первом этаже – рабочий кабинет и приемная Августа Хорхя.



Хорхем в Цвиккау. Характерный момент: из-за любви к автоспорту и неуживчивого характера ему пришлось начинать своё дело дважды. В 1909 году недовольные положением дел компаньоны вынудили его уйти из основанного в 1904-м предприятия, а его фамилию оставили себе в качестве товарного знака. Спустя год, выдающийся конструктор нашёл себе новых акционеров и, в буквальном смысле, через дорогу построил новый завод. Так как марку Horch отсудить не удалось, то предприятие назвали Audi, что означает одно и то же в переводе с немецкого языка и с латыни – «слушай». По легенде, такой красивый лингвистический ход Хорху подсказал сынишка одного из компаньонов, усердно зубривший латынь.

Музей Хорхя уникален ещё и тем, что экспозиция выставлена прямо в историческом здании завода. Правда, со временем оно обветшало. Когда в 1997 году концерн Audi выделил городу Цвиккау деньги на музей, то основная часть этой суммы пошла на капитальный ремонт бывшего административного корпуса, где сейчас и размещена основная экспозиция. Реставрация и оборудование музейного здания продолжались до 2004 года. Снаружи оно осталось прежним, а интерьеры потребовали перепланировки ради музейных нужд. Но самый ценный исторический экспонат – рабочий кабинет Августа Хорхя со всей обстановкой – остался на своём месте. Стол со специальным механическим калькулятором для расчёта времени обработки деталей, бухгалтерские книги, телефон, фото дочерей, чернильный прибор... Ничего лишнего. Имперская простота в стиле арт-деко. В том же духе и его приёмная с квадратным деревянным столом для посетителей. Вилла Августа Хорхя, построенная в 1912 году находится рядом с заводоуправлением и является частью музея. Внешне дом остался неизменным, даже сохранена планировка. Однако обстановку восстановили приблизительно, и нет ни одной вещи, принадлежавшей его



Такую простую и строгую обстановку в своём кабинете на первом этаже заводоуправления поддерживал сам Август Хорх.

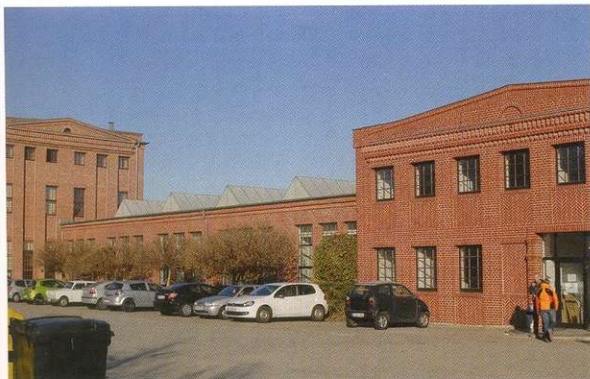


Приемная директора. Воссозданная при помощи сохранившихся подлинных предметов обстановка получилась близкой к интерьеру начала XX века.

Этот непонятный прибор – калькулятор столетней давности. Он использовался для расчёта времени, требуемого на обработку металлческих деталей.



Главный вход – единственная современная постройка в музее Августа Хорхя. Всё остальное находится в зданиях начала XX века.



Эти бывшие заводские помещения скоро присоединятся к музейным площадям и позволят расширить постоянную экспозицию.



В этом доме, примыкающем к заводу Audi, Август Хорьх с семьёй прожил с 1912 по 1920 год. Сейчас вилла – тоже часть музея.



Не все предметы в интерьерах виллы Августа Хорьха подлинные. Впрочем, нужно отметить, что обстановка воссоздана очень тщательно и с любовью, а планировка дома полностью сохранена.



Рудольф ФОЛЬНХАЛЬС

Генеральный директор музея Августа Хорьха в Цвикау



Юрген ПЁНИШ

Научный сотрудник музея по маркам Horch и Audi

ТЕОРЕТИЧЕСКИ ВСЕ НАШИ ЭКСПОНАТЫ РАБОТОСПОСОБНЫ

Музей Августа Хорьха возник в 1988 году как внутренняя историческая экспозиция завода Sachsenring. Сначала в ней было всего пять машин: экспериментальные модели Trabant и пожарная машина на шасси Horch 853. Для публики экспозиция была открыта лишь после воссоединения Германии в 1990 году. Сейчас за год музей в среднем посещает порядка 70 тысяч человек. На сегодняшний день в нашем собрании 105 автомобилей, из них около семидесяти находятся в экспозиции. Выставить всё одновременно не позволяет недостаток площадей, но у нас постоянно идет ротация экспонатов. Более того, мы планируем расширяться (выкуплен ещё один бывший заводской корпус). Теоретически все музейные машины исправны, однако поддерживать их в рабочем состоянии, проводя регулярное техническое обслуживание, слишком накладно, поэтому большинство из них законсервированы. На ходу мы держим только семь экземпляров. Для этого у нас есть своя мастерская с двумя механиками. Они же занимаются агрегатным и другим мелким ремонтом попадающих к нам экспонатов. Если же машине требуется крупная реставрация, то мы вынуждены обращаться к сторонним фирмам. Нынешнее собрание музея отражает автомобильную историю Auto Union примерно на 70%: не хватает таких важных для Horch моделей как 780 и 670, отсутствуют некоторые интересные автомобили в линейке других марок. Мы продолжаем вести поиск, правда, бюджет сейчас позволяет пополнять коллекцию в среднем на один автомобиль в год. Но мы готовы предоставить выставочную площадь частным коллекционерам, у которых есть то, чего нет у нас.



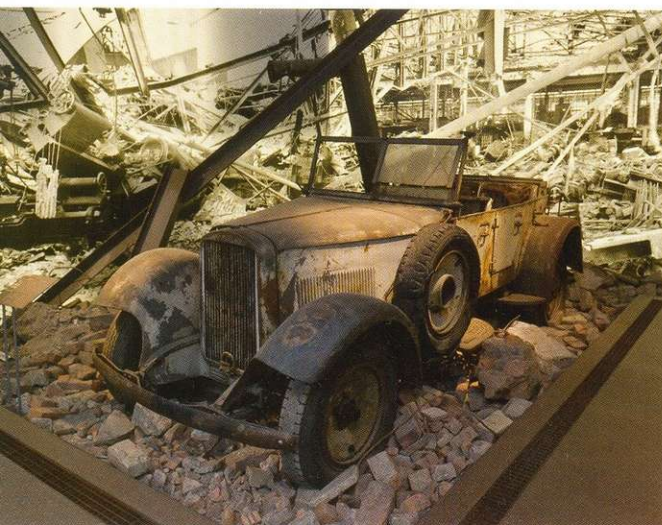
Несколько лет назад Виталий Сеферьянц передал в дар музею модель автомобиля DKW F8 со встроенным ламповым радиоприёмником. В 1947 году рабочие завода сделали её специально в подарок его отцу.



Самый первый четырёхцилиндровый двигатель, сконструированный Августом Хорьхом развивал всего 14 л.с. 1904 год.



Старейший из представленных в музее автомобилей Horch 12/28 Phaeton 1911 года был воссоздан практически из небытия.



В наши дни поборники борьбы за пассивную безопасность пешеходов безусловно запретили бы такую пробку радиатора. Но ведь красиво! Впервые «крылатая стрела» появилась в 1929 году на капоте восьмцилиндрового Horch 350.

Заводы Auto Union считались важными поставщиками Вермахта и потому относились к стратегическим целям. Осенью 1944-го американцам удалось разбомбить трехсотметровый цех, в котором размещалась основная сборочная линия автомобилей Horch. Производство встало.

хозяину. Тут жили другие люди, затем нахордился детский сад. Тем не менее, голос Августа Хорьха, записанный на пленку, можно услышать из старинного радиоприемника. Но вернемся на завод в главный музейный корпус.

В ЦЕХАХ МУЗЕЯ

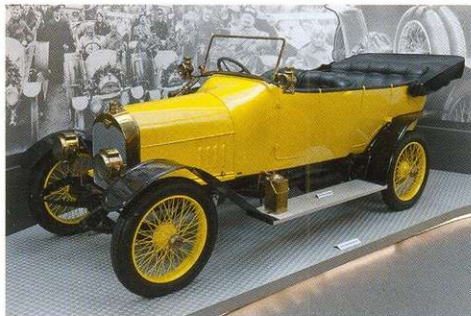
Экспозиция подобрана в хронологическом порядке. Открывает её старейший из имеющихся автомобилей – фэтон Horch 12/28PS 1911 года выпуска. Рядом грузовик Horch 25/42 PS 1916 года (эти машины выпускались до 1922 года и были в то время самой массовой моделью Horch). Поблизости мы видим Audi C14/35PS Alpensieger – спортивно-туристический автомобиль, продержавшийся в производственной программе почти 15 лет! Особенно радует тщательно подобранный антураж и выстроенные декорации: чёрно-белые улицы на фотообоях, настоящие бензоколонки, ряды двигателей и других агрегатов. Ещё реклама тех лет, мощёная настоящая брусчаткой улица с магазинами, один из которых (бакалейный) открыт! Можно зайти, поговорить с хозяйкой тётушкой Эммой и даже купить что-нибудь. Правда, продается не антикварная бакалея, а вполне современные сувениры, что тоже неплохо. Для большей достоверности один из залов превращён в механический



Очень важный и редкий экспонат – двухместный длиннобазный кабриолет Horch 853 был одной из самых роскошных и дорогих моделей легендарной марки.



Водительские удостоверения Веймарской республики и Третьего рейха представляли собой серые книжницы с фотографиями и печатями.



Созданный в 1911 году Audi C 14/35PS Alpenzieger был третьей по счёту моделью новой марки и считался одним из самых прочных и надёжных автомобилей тех лет.



Грузовики Horch 25/42PS LKW, появившиеся в 1916 году, при 42-сильном деформированном двигателе были рассчитаны на 3,5 т полезного груза.



Экспозиция знакомит не только с машинами. В сущности, она даёт представление о всех сторонах жизни, связанных с автомобилем.



Нижняя галерея музея стилизована под улицу 30–40-х годов с магазинами, фонарями и автомобилями DKW, в какой-то момент меняющими марку на IFA. Зал посвящен развитию истории самого народного «кольца» Auto Union.



В 30-е годы при многих заправочных станциях работали небольшие мастерские, а уж промышленный компрессор для подкачки шин был практически обязательным атрибутом.



Обычная саксонская бензоколонка того времени, предлагавшая разнообразный сервис, в частности двухтактную смесь. Цена топлива с 1925-го по 1939 год вопреки всем волнам инфляции колебалась в пределах 28–39 пфеннигов за литр.



Большинство кузовов DKW делалось на таком вот деревянном каркасе, при этом обшивка чаще была фанерной, реже – металлической.



Проходя по залам музея, легко проследить историю автомобильной рекламы в правильном хронологическом порядке.

А ещё музейная «заправка» позволяет подробно изучить устройство бензоколонок самых ранних времен и до военных лет.



Четыре соединённых кольца символизируют четыре саксонские марки, образовавшие Auto Union: Audi, DKW, Horch и Wanderer. Каждая из них занимала свою нишу, а их платформы не пересекались.



Во времена марки *Singer* не было автоматизированных линий и работать приходилось на довольно простых станках, простейшие из которых, как эта швейная машина, приводились в действие мускульной силой.



Более сложным и тяжёлым механизмам крутящий момент раздавался централизованно – через приводные ремни от валов расположенных под потолком цеха.

Во время Второй мировой, чтобы заменить на заводе ушедших на фронт отцов в Германии, как и в Советском Союзе, приходилось работать детям.



Гигиена прежде всего! Во всех производственных корпусах предприятий *Auto Union* обязательно стояли такие умывальники.



цех, где множество станков и других устройств приводятся в действие кожаными ремнями от проходящих под потолком валов. Тут же – моторный стенд 30-х годов, а в соседней комнате – большой общественный рукомойник. Куда же без него на заводе?

«А вот это фото, – Виталий Александрович показывает на задник с руинами в зале Второй мировой, – было сделано со стороны нашего дома. Разбомблённый цех был совсем рядом с нами». Гулять по «довоенной» половине музея можно бесконечно долго, любуясь красотой дизайна и технических решений. Каждый экспонат интересен, да ещё научный сотрудник музея Юрген Пёниш провёл нас в запасники... Также в музее обширно представлена послевоенная история. Экспозиция посвящена маркам *Sachsenring*, *Trabant* и *IFA*. Это отдельная тема для любителей экзотики, так что к саксонским автомобилям мы ещё вернёмся.

RW



Часть экспозиции музея Августа Хорьха посвящена автомобилям *Trabant*, которые выпускались в Цвиккау во времена ГДР. Здесь собраны самые удивительные модификации этого маленького «пластмассового» автомобиля с двухтактным двигателем. Вот, например, армейская версия...

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала Рудольфа Фольнхальса, Юргена Пёниша и других сотрудников музея Августа Хорьха в Цвиккау.



текст >> Сергей ИВАНОВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Андрей АКСЕНОВ

«Олдтаймер-галерея» Ильи Сорокина. Сентябрь 2011 года.

ОСЕНЬ ЕЩЁ НЕ НАСТУПИЛА!

Помните, как в свое время Алла Борисовна (она же просто Пугачева) очень страстно хотела «...чтобы лето не кончалось»? Так вот, похоже, мечты примадонны понемногу начинают сбываться. Нет, речь идет не о глобальном потеплении (хотя его признаки тоже налицо). Всё гораздо менее масштабно. Сегодня мы с недопустимой (целых три месяца), но вполне оправданной (первый номер журнала) задержкой расскажем об очередном мероприятии Ильи Сорокина, а именно 18-й по счету «Олдтаймер-галерее», прошедшей в сентябре под несколько неожиданным девизом «Лето продолжается!»

Трудно сказать, что послужило основной причиной заявлений про «неокончившееся лето». Виновы ли тут собственные взгляды «отца-основателя» или перенос времени проведения выставки с глубокой осени на середину сентября (поближе к теплу). Тем не менее в целом все сложилось вполне удачно. Итак, приступим. Каждый раз, приходя на «Олдтаймер-галерею», попадаешь в своеобразную атмосферу мира автомобильных грез. Да и люди здесь тоже весьма неординарные: нечасто встретишь настолько пеструю компанию из совершенно маловразумительных персонажей, с одной стороны, и лиц, знакомых всем по экранам телевизоров, с другой. А этой осенью (простите, летом...) отдельным потрясением стала культурная программа,



Вряд ли Карл Бенц, построивший свой первый автомобиль 125 лет назад, мог предположить, насколько этот поступок изменит течение мировой истории.



Советские полугусеничные грузовики ЗиС-33 и ЗиС-42 возвращены мастерской Евгения Шаманского буквально из небытия.



Mercedes 300SL (W198), выпущившийся с 1954 года, прибыл из Германии в рамках празднования 125-летнего юбилея фирмы.



У первого русского автомобиля Яковлева и Фрезе началась новая жизнь — накануне выставки двигатель кропотливо воссозданной реплики вновь заработал.



Полноприводный ЗиС-110П с открытым верхом был изготовлен в 1958 году для Н. С. Хрущева в единственном экземпляре.

представляющая собой не что иное, как уменьшенную до настольных размеров действующую модель фестиваля в Вудстоке. За соответствие отвечал некий певец, исполнявший классику англосаксонской эстрады 60-х на русском языке. При этом выглядел он так, как, наверное, мог бы выглядеть Майкл Джексон, если бы догадался косить под Филиппа Киркорова. Впрочем, обычная для любой выставки суета несколько не затмевала её истинные звезды – автомобили, ставшие легендами.

В центре первого зала, как в центре Галактики, друг напротив друга стояли немецкий Benz (запатентованный инженером Карлом Бенцем в 1886 году) и первый российский автомобиль Яковлева и Фрезе (машина появилась на десять лет позже). Причем, если

первый попал на выставку в рамках экспозиции российского представительства Mercedes-Benz (эта всемирно известная немецкая компания оказалась единственным крупным автопроизводителем, участвовавшим в «Олдтаймер-галерее»), то российский экспонат прибыл в Крокус Экспо из «Музея экипажей и автомобилей» журнала «Авторевю». Впрочем, обе машины не являются оригиналами в полном смысле этого слова с той лишь разницей, что «Классик-центр» Mercedes построил чуть ли не 50 копий для разных музеев мира, а машину Яковлева и Фрезе восстанавливали на чистом энтузиазме много лет. Внешне она была закончена ещё к своему столетию, а к нынешней выставке не только обрела полноценный вид, но и получила работающий одноцилиндровый двигатель.

Но давайте двинемся дальше. На фоне первых автомобилей, сильно напоминающих кареты, даже машины 20-х годов прошлого века уже не кажутся столь архаичными. Что уж говорить про 30-е годы: модели этого периода по праву считаются классическими, и на выставке они были представлены во всём великолепии. Правда, если раньше «почтенная публика» периодически стенала о том, как много было безвозвратно утрачено по чьему-то недосмотру, то теперь все чаще слышны недовольные голоса о чрезмерном количестве «новодела». Досталось практически всем: и полугусеничным грузовикам Евгения Шаманского, а попутно и трехосному Ford Timken. При этом «интернет-экспертов» совершенно не волнует, какой ценой достались поиски и восстановление



В теплое время года гусенично-лыжный снегоход ГМВ-2 из Оренбурга мог передвигаться и на колесах. Кстати, на доведение конструкции до работоспособного состояния её создателям потребовалось 24 года!



Трёхосный Ford Timken восстановлен в мастерской Александра Гусева и Геннадия Дорофеева в образе грузовика, принимавшего участие в знаменитом Каракумском пробеге 1933 года.



Первые в нашей стране самодельные автомобили «КД», выпущенные малой серией (шесть или меньше машин). Дизайн маленького спортивного купе разработал Эдуард Молчанов.



Полугусеничный бронетранспортер артиллерийских наблюдателей Sd. Kfz. 250/5, восстановленный мастерской «Лейбштандарт», выделялся своими размерами: крупногабаритной военной техники на выставке было мало.

исходных рам и остатков кузовов, а также где можно найти неповрежденный блок двигателя на довоенный ЗИС или хотя бы крышку трамблера производства ГАЗа, а не привезенный из Америки аналог от Ford. Более того, никому не приходит в голову, что в работе такого рода проблем больше, чем в обычном ремонте, в силу возраста «пациента»? Где, например, взять провода в тканевой оплетке или, допустим, шины? Впрочем, для профессиональных реставраторов, у которых работа по восстановлению старых автомобилей стала смыслом жизни, в этой критике нет ничего нового. Они и сами могли бы рассказать о том, где и что надо доделать. Не нравятся такие машины – так не будет никаких! Можете начинать коллекционировать различные версии Chevrolet

Lacetti или бесчисленные модификации Ford Focus... Кстати, присутствовавшие на выставке абсолютно «аутентичные» экспонаты в состоянии «только что со свалки» почему-то не вызвали такого гнева. Поймите же наконец: «новодельные» детали – это не экономия (на фоне общей стоимости работ это выглядело бы по меньшей мере смешно), а попытка воссоздать утраченное. Если же найдут оригинальные запчасти, да ещё и в работоспособном состоянии, то «новые» будут оперативно заменены на «старые».

И ещё один момент: если на прошлой «Олдтаймер-галерее» специальным гостем стала экспозиция лимузинов правительственного Гаража особого назначения (ГОНа), то в этот раз роль тематической экспозиции играли... «самodelки». Слёты конструкторов-автолюбителей

закончились вместе с советским временем (в те годы многим стало не до хобби), и ещё одна страница нашей автомобильной истории могла безвозвратно пропасть, если бы не директор московского Музея ретроавтомобилей Дмитрий Октябрьский и историк Владимир Киреев. Действительно, первоначальный скептицизм, невольно возникающий при виде этих маленьких обшарпанных машинок, очень скоро переходит в изумление от широты идей доморощенных кулибиных. Имея самые скромные материальные возможности, ничтожную производственную базу и сильно ограниченный выбор запчастей, эти люди создавали вполне работоспособные конструкции. Да что там – некоторые из этих самоделок вполне органично смотрелись бы и в современном потоке автомобилей,



Из экспонатов выставки можно было собрать приличную тематическую коллекцию, иллюстрирующую этапы развития американского автопрома.



Герман Мещеряков, строивший свой «Москвич-Стримлайн» в конце 60-х годов прошлого века, явно увлеклся американским «аэрокосмическим» дизайном.



Этот не до конца отреставрированный полноприводный ГАЗ-61-73 принадлежал во время войны генерал-полковнику И. С. Коневу и изначально был... кабриолетом. Закрытый кузов переставили после холодной зимы 1941–1942 годов.



Ракетоподобный корпус из клёпаного алюминия, окрашенный голубой краской, однозначно указывает на место работы создателя этого футуристического автомобиля – советский авиационный завод.

напоминающая скорее иномарки, чем изделия отечественных заводов. При этом внешний вид сильно зависел от личных пристрастий конструктора. Кто-то руководствовался картинками из американских проспектов и строил свой Cadillac Eldorado на шасси 408-го «Москвича», а кто-то (например, известный художник и дизайнер Эдуард Молчанов) в буквальном смысле превосходил своими идеями развитие мирового автопрома. Выбор материала для кузовов также впечатляет: от жестяных противней для кухонных плит (!) и перекрестных подвесных баков реактивных истребителей до композитов, соответствующих тому времени – кусков стекловолкна, переклеенных на эпоксидной смоле. Интересно, что самодельное автостроение не умерло и в наши дни. Напротив

машин, сделанных еще в 60-е годы прошлого века, красовались аналогичные изделия современных мастеров, появившиеся на свет буквально год-два назад.

«Олдтаймер-галерея» проводится уже не первый год и на сегодняшний день может похвастаться собственной историей развития. При этом, если пытаться сравнивать выставки ретроавто-мобилей у нас в стране и за рубежом, то вряд ли можно найти прямой аналог. Оно и понятно: в Западной Европе совершенно другая тематическая ситуация. Там сохранилось намного больше старинных машин, а их владельцы гораздо раньше стали объединяться в клубы. В итоге в одной только Англии за год происходит до 800 событий интересующего нас направления! В Германии летом этого года состоялось более 200 выставок

и ретроралли (число участников – от нескольких десятков на мероприятиях клубного масштаба до 1700 на слёте старинных автомобилей в Рюссельсхайме). При этом различной антикварной техники в частных руках находится такое количество, что можно регулярно проводить выставки по различным направлениям: классические автомобили, спортивные, военные, мотоциклы, трактора (и другая агротехника в почтенном возрасте), паровые локомобили и т.д. А ещё конкурсы элегантности, слёты любителей какой-либо конкретной марки и даже настоящие спортивные соревнования на машинах, которые зачастую намного старше своих владельцев. В общем, совершенно очевидно, что нам есть куда расти.говорите, лето продолжается? Не знаю... Но осень точно ещё не началась!.. RW



ЗА ПОЛУНОЧНЫМ СОЛНЦЕМ

MIDNIGHT SUN RALLY 2011

ТЕКСТ » АНДРЕЙ СУДЬБИН
ФОТО » АЛЕКСЕЙ ВАСИЛЬЕВ

Спросите у людей, интересующихся автомобильной историей и автоспортом, слышали ли они про гонку Mille Miglia. Скорее всего в ответ вы услышите: «Конечно!» А вот если вы зададите вопрос о таком соревновании, как Midnattssolsrallyt, то результатом станут изумлённо поднятые брови. Между тем в истории этих мероприятий есть много общего, да и популярность «Ралли полуночного солнца» (именно так переводится название гонки со шведского языка) в последние годы неуклонно растёт.



Проходившая с 1927-го по 1957 год (с перерывом на Вторую мировую войну) тысячемильная гонка на выносливость Mille Miglia поначалу была самым настоящим серьёзным соревнованием, на котором блистали такие таланты, как Тацио Нуволари и Рудольф Караччиола, Хуан Мануэль Фанхио и Стирлинг Мосс. Точку в спортивной истории Mille Miglia поставила страшная авария, которая случилась 12 мая 1957 года на участке трассы между Гоито и Гвидиццо. Тогда погиб подающий большие надежды гонщик Альфонсо де Портога, его штурман Эдмунд Нельсон и 11 зрителей... Казалось, знаменитая гонка умерла навсегда. Но через 20 лет, в 1977-м, Mille Miglia вернулась в качестве ралли автомобилей, выпущенных до 1957 года. Итак, жёсткая и бескомпромиссная гонка, сохранив соревновательный дух, превратилась в культовый фестиваль классических

автомобилей. Владельцам раритетов предстоит не просто проехать по очень красивой трассе, но и точно выдержать среднюю скорость прохождения спецучастков.

Но вернёмся к «Ралли полуночного солнца». Оно тоже начиналось как самое настоящее соревнование. В далеком 1950 году Эрнст Нильссон, владелец компании, занимавшейся продажей автомобилей Volvo, решил, что шведским гонщикам-любителям не хватает события, подобного знаменитому Ралли Монте-Карло. С этой идеей он и обратился в Королевский автомобильный клуб, где получил полную поддержку. Тогда и началась подготовка к гонке, которую называли Midnattssolsrallyt (по-шведски) или Midnight Sun Rally (по-английски). На русский язык и то, и другое переводится, как «Ралли полуночного солнца». И вот 16 июня 1950 года 130 участников стартовали из Гётеборга, Фальстербо и Стокгольма в общем направлении

на север, в погоню за белыми ночами. Раздельный старт трёх групп организовали по одной простой причине: гонка была чисто любительской (автомобильные компании в то время мало интересовались ралли), и участники выступали на самой разнообразной технике. Так, на старт первого в Швеции ралли вышли крошечный Morris с моторчиком объёмом в 675 «кубиков» и величественный Bentley с восьмилитровым силовым агрегатом. Но самое лучшее время на финише в Оребро показал Пер-Фредерик Седербаум на довоенном BMW 318...

Шло время, популярность гонки росла. Значительно окрепло и ралли, как автоспортивная дисциплина. И в 1964 году, когда Midnattssolsrallyt получило международный статус и второе название International Rally Sweden, «Погоня за полуночным солнцем» последний раз прошла в старом формате. Было принято решение перенести время проведения соревнования

на один из зимних месяцев. Это сделало бы его по-настоящему уникальным и позволило войти в календарь международного чемпионата. Но в таком случае название «Ралли полуночного солнца» полностью утратило бы смысл. Ну какое же ночное солнце на Севере зимой? В итоге из одного соревнования родилось два: зимняя гонка Rally Sweden проводится до сих пор, а Midnattssolsrallyt... прекратило своё существование. И лишь в 2006 году несколько автомобильных клубов Швеции под общим руководством Королевского автомобильного клуба решили пойти по пути своих итальянских коллег и объединить усилия, чтобы возродить легендарную гонку в виде ралли исторических автомобилей. Впрочем, шведский подход был совершенно не похож на итальянский. Дело в том, что Mille Miglia – в первую очередь шоу, фестиваль, тусовка и только во вторую – соревнование. У организаторов Midnattssolsrallyt



Как и положено любому серьёзному соревнованию, Midnattssolsrallyt начинается с пролога. Его трасса проложена прямо на территории спорткомплекса Rocklunda в городе Вестерос. Кстати, в силу узости рабочего коридора и крутизны поворотов на трассе пролога даже пилотам категории Regularity приходится забыть про возраст своих автомобилей.



Lancia Stratos считается первым в мире автомобилем, построенным специально для участия в ралли. Увы, но на этот раз, пилотировавшему эту эксклюзивную (с 1972-го по 1974-ый выпущено всего 492 экземпляра) машину англичанину Стиву Персену не удалось подняться выше 27-го места.



Не стареют душой ветераны! Porsche Carrera RS (модель 1973–1974 годов выпуска) под управлением первого чемпиона мира по ралли Бьорна Вальдегарда мчится к третьему месту в общем зачёте и первому – в группе машин с двигателями объёмом свыше 2500 см³.

напротив, чисто спортивная компонента всегда была в центре внимания. Шведы решили несколько демократизировать возрастные ограничения для автомобилей, принимающих участие в ралли.

На старт Midnattssolrallyt допускаются машины не моложе 30 лет. В 2011 году это означало, что участник может зарегистрировать автомобиль, выпущенный до 1981 года. Но самое главное – наличие двух зачётных категорий: Regularity и Historic. В первой принимают участие обычные дорожные машины без специальной спортивной подготовки. Из специоборудования экипажу нужен только терратрип. Даже шлемы относятся к рекомендованному, а не обязательному снаряжению (за исключением участников, выступающих на родстерах и кабриолетах). В категории Regularity экипажи соревнуются в соблюдении средней скорости движения, и победа определяется

Как правило, экипажи категории Regularity проходят технические инспекции без особых проблем. Всё дело в том, что требования к машинам этой категории мало отличаются от требований обычного техосмотра.



HRG — ЖИВУЧАЯ КЛАССИКА

История автомобилей марки HRG началась в 1935 году, когда три англичанина, Тэд Хэлфорд, Гай Робинс и Рон Годфри решили основать собственную компанию по производству автомобилей. Они не были новичками в автомобильном мире. Рон Годфри – ведущий инженер на фирме Арчиальда Фрейзер-Нэша. Более того, он являлся его деловым партнером и совладельцем компании GN, специализировавшейся на выпуске циклокарров. Рон сам активно участвовал в гонках. На соревнованиях на автодроме Брукландс он познакомился с майором Тэдом Хэлфордом, успевшим зарекомендовать себя не только хорошим гонщиком, но и толковым автомобильным инженером.

Третий участник нового триумвирата Гай Робинс также успел накопить немалый опыт работы над спортивными автомобилями на фирме Trojan. Место для заводика (точнее, для мастерской) подобрали в окрестностях Лондона, в местечке Толуорт. Новорожденная автомобильная компания получила имя HRG, по первым буквам фамилий соучредителей. Первый прототип был построен удивительно быстро, всего за несколько месяцев. В качестве двигателя была выбрана рядная «четвёрка» Meadows 4ED объёмом 1497см³. Автомобиль имел конструкцию, типичную для многих лёгких спортивных автомобилей Европы. Однако было заметно, что Годфри реализовал в нём многие свои наработки, хорошо зарекомендовавшие себя на машинах марок GN и Frazer-Nash. В частности, конструкцию передней подвески с четверть-эллиптическими рессорами и рычажными амортизаторами. В остальном это был типичный родстер с «минималистическим» кузовом (вместо дверей – боковые вырезы), установленным на несущую раму.

Автомобили HRG быстро завоевали популярность у спортсменов-любителей. Ведь они стоили всего £395, что вдвое меньше, чем «полторалитровая» модель Aston Martin, а малый вес (почти на 450 кг меньше, чем у того же Aston Martin) обеспечивал неплохие результаты на гоночных треках. Крупный успех пришёл к автомобилям HRG в 1938 году. Тогда экипаж в составе Питера Кларка и Маркуса Чэмберса на 24-часовых гонках в Ле-Мане сумел финишировать десятым (до финиша тогда доехали лишь 15 машин из 42 стартовавших) и занял первое место в классе, показав лучший результат среди британских экипажей. Этот триумф Кларк и Чэмберс сумели повторить и в следующем году.

С тех пор «Хурги» (такое прозвище гонщики дали автомобилям компании) стали неизменными участниками любительских и профессиональных гонок. В 1939-м устаревший агрегат Medows сменил более современный двигатель Singer того же рабочего объёма с расположением распредвала в головке блока. Этот мотор стал основным, и именно он стоял на 111 машинах из 241, выпущенной за все годы существования фирмы. Причём, большая часть этих автомобилей была произведена уже в послевоенные годы, когда компания вернулась к активной деятельности после неизбежного перерыва на время военного лихолетья.

В конце 40-х – начале 50-х годов «Хурги» неоднократно «привозили» своих пилотов на подиум. В 1948 году заводская команда HRG Ecurie Lapin Blanc завоевала первое место в командном зачёте на гонках «24 часа Спа» и Isle of Man Empire Trophy. В 1949-м «Хурги» вновь победили в «Спа», а экипаж Эрика Томпсона и Джэка Фэйрмана был первым в классе на гонке в Ле-Мане. Когда в 1950 году в Швеции прошла первая гонка под названием Midnattssolrally, одним из её победителей стал Тедди Смит, показавший лучшее время среди автомобилей с двигателем объёмом до 1,5 л. Тем не менее компаньонам не удалось выйти за рамки ручного мелкосерийного производства. Не помогла и модель Aerodynamic с более широким и комфортабельным кузовом, выпуск которой был начат в 1946-м. Компания боролась за жизнь до 1956 года, производя по 2–3 автомобиля в месяц. Причём вплоть до закрытия завода она оставалась формально прибыльной! Все модели HRG оказались очень живучими. 220 из 241 выпущенной с 1935 по 1956 год машины до сих пор способны к самостоятельному и весьма динамичному передвижению! Например, в 2006-м команда в составе трёх автомобилей HRG выиграла двухчасовую гонку в Донингтон-Парке, организованную британским Клубом винтажных спортивных автомобилей.



по минимальному числу штрафных очков. Естественно, практически все по-настоящему винтажные исторические модели попадают именно в эту категорию. Совсем другое дело – категория Historic. Здесь на своих боевых болидах стартуют бывшие покорители раллийных трасс, поэтому выступающие в этой категории машины должны соответствовать техническим требованиям FIA, то есть иметь каркасы безопасности, файерволлы, выключатели массы, омологированные спортивные сиденья и т.д. Заметно отличается и стиль пилотирования: на спецучастках экипажи «валят на все деньги». И, надо сказать, едут все эти Toyota Celica 2000 GT, Lancia Stratos, Ford Escort RS и Porsche 911 Carrera RS очень и очень эффектно. Здесь нет ничего удивительного, ведь среди гонщиков этой категории множество опытных спортсменов. Например,

такие легенды, как Бьорн Вальдегард (первый чемпион мира по ралли, завоевавший этот титул в 1979 году) или Стиг Бломквист (чемпион серии WRC 1984 года)...

Трассы «Ралли полуночного солнца» по большей части – лесные дорожки с гравийным покрытием. Таких в северной Швеции, в окрестностях городка Вестерос превеликое множество. Все они очень живописны и больше всего напоминают нашу Карелию — густые хвойные леса, огромные, покрытые мхом валуны... Базовый лагерь и штаб гонки размещаются в спортивно-выставочном комплексе Rocklunda. Бросается в глаза разница в организационных возможностях участников категорий Regularity и Historic. У первых состав команды нередко ограничивается непосредственно экипажем (иногда с автомобилем поддержки), да и участники часто представляют только самих



На предыдущих «Ралли Полуночного Солнца» швед Ласс Йенсен выступал в «скоростной» категории Historic. Собственно, это его и подвело. Своей Mercedes-Benz 300 SL (модель 1955–1963 годов выпуска) он пилотировал эффектно, но слишком азартно для соревнования на регулярность движения. В итоге – 1668 штрафных очков и лишь 38-е место.



Спортивный первенец Volvo модель P1800 не отличалась динамичностью. Зато этой модели, выпускавшейся с 1960-го по 1973 год, принадлежит занесённый в Книгу рекордов Гиннеса рекорд на самый большой для некоммерческого автомобиля пробег (более 4 млн км)!



Porsche 356A Speedster (модель 1955–1959 годов выпуска), принадлежащий Дугласу и Берне Кеннборн из Гетеборга – неперемный участник всех Midnattssolsrallyt последних лет. Автомобиль и выглядит отлично, и едет неплохо (открывшаяся на повороте дверь – не более, чем забавный эпизод). В итоге: 7-е место в общем зачёте и первое – в группе машин без терратрипа.

себя. Вокруг же боевых машин категории Historic, напротив, вьётся целый штат механиков, а под шатрами развернуты настоящие полевые мастерские. Понятно, что в этой категории выступают сплочённые спортивные команды с серьёзным штатом сотрудников и солидными финансовыми возможностями. Словом, всё организовано, как на любом ралли высокого уровня. Впрочем, и в Regularity есть участники, представляющие клубы и команды. Есть даже заводские команды. Например, честь марки SAAB представляли Saabs United Historic Rally Team и Saab Heritage Team. Собственно, благодаря приглашению последней мы и оказались на Midnattssolsrallyt 2011. Ожидалось, что за рулём одной из машин этой команды выступит фактический владелец компании SAAB россиянин Владимир Антонов. Безусловно, это подогрело бы интерес к мероприятию со стороны прессы.

К сожалению, что-то не сложилось... Впрочем, «русский десант» всё равно оказался весьма солидным, да и команда выступила вполне успешно: SAAB 99 из Saab Heritage Team под управлением Владимира Кузовкина занял 8-е место в общем зачёте категории, а экипаж Йоргена Трюед из Saabs United на Saab 99 Turbo Combi Соуре финишировал с пятым результатом.

Рассказывать о «Ралли полуночного солнца» можно долго и много, но лучше увидеть всё это действо собственными глазами. Это не так уж сложно и дорого. Например, до шведского городка Вестерос вполне можно добраться на собственной машине (паромы от Хельсинки до Стокгольма отправляются четыре раза в сутки). А если вы – владелец коллекционного автомобиля в хорошем состоянии, то доставить его в Вестерос гораздо проще, чем в итальянский город Брешиа, откуда стартует Mille Miglia. RW



Midnattssolsrallyt 2011 завершено. На подиуме экипаж, занявший первое место в классе Regularity: Патрик Карлссон и Пер-Эн Карлссон и их безотказный Volvo 244.



Последние пять лет на «Ралли Полуночного Солнца» действует следующий порядок: слева уходят на трассу машины категории Regularity, а после паузы право промчаться по шведским трейдерам предоставляется болидам категории Historic. На трассе Toyota Celica 200GT Лейфа Астерхара (пятое место в общем зачёте и первое в группе машин с двигателями от 1600 до 2000 см³).

Родстеры MG MGA выпускались с 1955 по 1962 год. Для английской фирмы это был настоящий «стилистический прорыв». Угловатые очертания модели T-type, мало отличавшиеся от машин 20–30-х годов, сменились плавными «аэродинамическими линиями».





«ВОЙНА МОТОРОВ» В РАМКАХ «МОТОРОВ ВОЙНЫ»

текст >> Сергей ИВАНОВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ

Согласен: по меркам обычного автомобильного журнала рассказ о «Моторах войны» – мероприятии, прошедшем пять месяцев назад, – выглядит, мягко говоря, запоздавшим. Но, что поделаешь, у большинства традиционных СМИ свои взгляды на жизнь и приоритеты в информационной политике. Как следствие: то, что находится за рамками «формата», они просто предпочли не заметить. Что же касается издания, которое вы в данный момент держите в руках, то тут несколько другая ситуация. Во-первых, этот номер журнала первый, и раньше написать о том, что происходило в первой декаде августа месяца на подступах к деревне Андрейково, мы физически не могли. А во-вторых (и это, наверное, главное), Rolling Wheels как единственное общедоступное российское издание, посвящённое истории автомобильной (а заодно и мотоциклетной) техники, просто не имел права не рассказать вам об этом, без сомнения, знаковом событии.

Но обо всем по порядку. С 4 по 7 августа в Рузском районе Подмосковья (это примерно в 80 км от столицы) прошел первый в России слёт любителей военной автомобильной техники «Моторы войны». Подпитываемая заметно выросшим интересом к отечественной истории идея подобного мероприятия буквально витала в воздухе все последние годы. Посудите сами: коллекционеры-одиночки стали весьма активно объединяться в клубы, а количество восстановленных машин заметно выросло. Более того, из разных городов нашей всё ещё необъятной родины стали приходить настойчивые сообщения об участии исторической клубной техники в различных мероприятиях, приуроченных к памятным датам. Одно плохо: всё это проходило на разовой основе, а хотелось какой-то регулярности. Но,

как вы знаете, желания – это одно, а возможности – другое. Не обошла сия доля и фестиваль военной техники «Моторы войны». Уже на этапе предварительных бесед с представителями городских и районных администраций возникла масса вопросов, которые поначалу просто ставили организаторов мероприятия в тупик. Кстати, теоретически подобный слёт мог состояться годом раньше в Звенигородском районе. Тогда на День Победы в небольшом подмосковном городке удалось даже провести парад ретротехники, но дальше дело не продвинулось. Наконец, последней





Перед началом фестиваля организаторы подготовили контурный набросок плаката «Моторы войны». Участники и гости фестиваля его сперва раскрасили, а на готовом живописном полотне стали оставлять свои автографы и пожелания.

каплей стал фестиваль «Автоэкзотика». Мало того, что количество старинных машин на нём постепенно снижалось, так в этом году и Гран-при был присужден... «хот-роду» на базе «Москвича-412»! Таким образом, реставраторам исторической техники (в том числе и военной) стало окончательно ясно – они чужие на этом шумном и разноцветном празднике жизни... Однако, когда известный специалист по автомобилям Willys Александр Клишин в очередной раз задал известному российскому реставратору Вячеславу Лену риторический вопрос: «Когда же мы

наконец проведём нормальный слёт для владельцев военных машин?», ответ прозвучал неожиданно: «Прямо сейчас и начнём подготовку». В итоге организационные хлопоты заняли чуть более трёх недель.

Выбор места проведения фестиваля был не случаен: удалённость от города позволяла «отсесть» празднующую публику, которой всё равно, где тусоваться. Приехали только те, кто действительно хотел посетить мероприятие. Подготовкой поля и решением вопросов с администрацией Рузского района занимался Александр Клишин. Власти района выделили даже пожарную машину, карету «скорой помощи» и наряд милиции, но все эти экстренные службы, по счастью, довольствовались ролью зрителей. Что же касается технического обеспечения фестиваля, то его



Три четверти из полутора десятков машин-участниц фестиваля были иностранного производства. Но большинство их владельцев предпочитало носить форму РККА.



Уникальная (в мире сохранилось всего несколько неходовых экземпляров) зенитная «тачанка» MG Wagen была найдена на границе Московской области (там её бросили отступающие части Вермахта). Кстати, вопреки легенде о моторизованных армиях, в июне 41-го немецкие войска пересекли границу СССР и на гужевой тяге.



Английский мотоцикл Velocette MAF, производился для нужд армии и Королевских ВВС. В годы войны поставлялся в СССР по программе взаимопомощи.



Организаторы слёта «Моторы войны» Александр Клишин (в центре) и Вячеслав Лен (справа) готовят к участию в ралли «Война моторов» очень редкий Willys. В своё время эта модификация была небольшой серией выпущена по заказу Военно-морского флота США.

**Плотное взаимодействие «противоборствующих армий»
в ходе мирной встречи коллекционеров и реставраторов
автотехники было совсем не лишним.**



Morris Commercial C4 GS был «рабочей лошадкой» английской армии, исправно трудясь в песках Сахары и на узких дорожках Нормандии. Официально эти машины в СССР не поставлялись, но у нас есть данные, что единичные экземпляры всё-таки попадали в Красную Армию.



Общественный порядок в лагере фестиваля обеспечивали казаки, местная полиция и специально приглашённый полевой жандарм Вилли. Последний был особенно строг...

Немецкий полугусеничный тягач Kettenkrad пользовался большой популярностью в Вермахте. Вы спросите – почему? Достаточно проехать один раз по бездорожью на заднем сидении Kettenkrad, и станет понятно почему творение NSU так ценили в войсках.



«Сержант Красной Армии» Людмила Лен внесла большой вклад в организацию фестиваля.

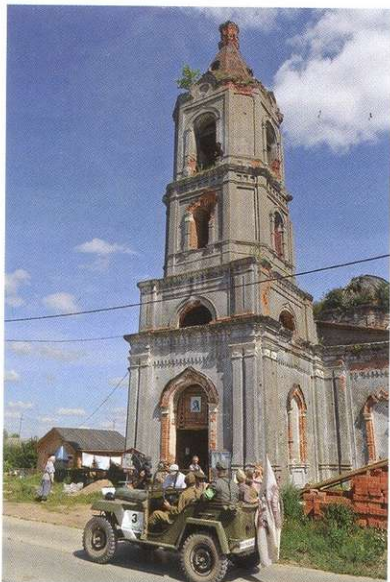
взял на себя Вячеслав Лен. Сжатые сроки не помешали сделать всё как надо, и впоследствии участники и посетители отметили необычайно высокий уровень организации.

Какой-то особой рекламы мероприятия не было, да и времени на её размещение уже не оставалось. Действовали простым и многократно проверенным способом – бросили клич знакомым, те сообщили друзьям и так далее. В итоге народ подтянулся даже из других городов. Например, несколько владельцев мотоциклов военного времени прибыли из Тулы.

В слёте приняла участие и техника из тематической экспозиции «Моторы войны» (она и дала название фестивалю) музея Великой Отечественной войны на Поклонной горе и несколько машин из «Музея техники» Вадима Задорожного. Среди частных коллекционеров надо отметить дружную семью Зубаревых, прибывшую в полном составе на нескольких автомобилях. Владельцев техники поддержали некоторые московские военно-исторические клубы. Десятки солдат в форме разных армий смотрелись абсолютно уместно рядом с машинами 30–40-х годов. Хотя нужно признать, что спонтанность решения о проведении слёта всё же не позволила развернуться «во всю мощь». Август – время отпусков, и не все, кто хотел, смогли пересмотреть давно намеченные планы.

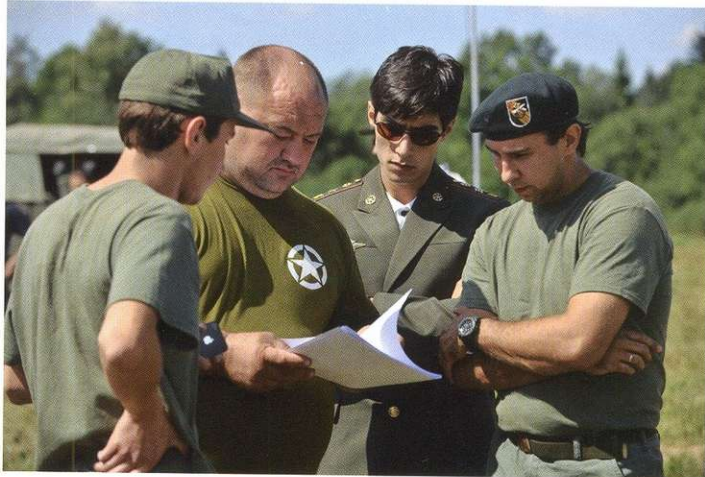


Фестиваль «Моторы войны» собрал в окрестностях подмосковной деревни Андрейково полтора десятка военных автомобилей и почти столько же мотоциклов, выпущенных до 1945 года.



Второй контрольной точкой ралли стал храм, восстанавливаемый силами прихожан.

Многие участники фестиваля первый раз в жизни участвовали в проводимом по всем правилам соревновании исторических машин. Ралли «Война моторов» – запутанная легенда, сложный маршрут, памятные контрольные точки и жесткий учёт времени.



На время проведения ралли это одиноко стоящее посреди поля дерево превратилось в контрольную точку «Берёзка». Чтобы у разгорячённых «гонкой» участников не было желания миновать КП без остановки, судейские бригады были усилены вооружёнными наблюдателями в неброской форменной одежде...

Это не просто источник, а обязательный пункт ралли: каждый экипаж должен был наполнить здесь бутылку ключевой водой для дальнейшего предъявления.



Участников ралли «Война моторов» было два врага – дорожная пыль и... борщевик. С первой напастью боролись, как могли, а ядовитым монстрам организаторы объявили настоящую войну и даже вывесили в лагере специальное предупреждение.

Я уверен, что среди обитателей палаточного лагеря у деревни Андрейково не было людей, пожалевших о «смене места жительства». Нет, правда, давно мне не приходилось попадать в столь дружелюбную атмосферу! Что же касается местного населения, то оно было буквально ошарашено наплывом необычных машин и людей в форме военного времени. Отдельным событием стало и проходившее в один из фестивальных дней тематическое

ретроралли «Война моторов» (напоминаем, сам фестиваль назывался «Моторы войны»), контрольные точки которого находились в различных памятных местах Рузского района.

P.S. По имеющейся у нас информации, фестиваль «Моторы войны» решено сделать ежегодным. По крайней мере, уже принято решение о проведении подобного мероприятия летом следующего года. Для получения информации о событиях и регистрации участников обращайтесь на сайт: www.ww2motors.ru И вот ещё что: на этот раз журнал Rolling Wheels будет более оперативным, и нам не потребуется пять месяцев на подготовку материала.

RW





Переживающая сегодня непростые времена легендарная марка Зил славилась не только своими грузовиками. Завод имени Лихачёва известен и как производитель знаменитых правительственных лимузинов. Отдельно хочется сказать и о бронированных версиях, предназначенных для высшего руководства государства. Эти автомобили, ставшие символами мощи огромной страны, на заводе называли «тяжёлыми машинами».

ТЯЖЁЛОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ

Интервью с Владиславом Григорьевичем Евлампиевым – бывшим начальником специального цеха по производству лимузинов Зил.



Сегодня мы в гостях у человека, имевшего самое непосредственное отношение к их созданию. Владислав Григорьевич Евлампиев пришёл на завод более 40 лет назад в 1965 году. Сначала работал в бюро испытаний и доводки легковых автомобилей экспериментального цеха слесарем-водителем. Работал и одновременно учился. Затем стал инженером-исследователем, а позднее – заместителем начальника бюро. В 1982 году был назначен заместителем начальника цеха, а в 1985 году – начальником МСЦ-6. Работал на этой должности до 1 мая 2010 года.

RW: Практически вся ваша трудовая деятельность на заводе так или иначе была связана с производством представительских лимузинов. Какие модели прошли через ваши руки?

В. Евлампиев (далее В.Е.): Я пришёл на завод, когда выпускался ЗиЛ-111Г. В то время производство было, как бы, в двух местах. Сборка в основном шла на территории экспериментального цеха. Он относился к МСЦ-6, который был «разбросан» по территории завода. Здание, где мы сейчас с вами находимся (а его общая площадь со вторым этажом – 21 000 м²), называется цехом легковых автомобилей. Кстати, когда второй этаж проектировали и строили, использовали много металла. Это практически стальная конструкция. Не случайно его прозвали танкодромом. И когда там работали молотками, звук получается соответствующий... На территории экспериментального цеха изготавливали все кузовные детали. Там же кузов собирали, оплавливали, рихтовали, красили, начинали проводкой, приборами, исполнительными механизмами и делали внутреннюю отделку.

RW: То есть большая часть автомобиля делалась именно в этом здании?

В.Е.: На 70% правительственные машины создавались в стенах этого цеха. Ну а 30% – это некоторые покупные детали и кузнечное, инструментальное, литейное и другие производства. С другой стороны нужно отметить, что в производстве лимузинов участвовала 21 производственная единица из состава завода с филиалами. Возглавлявший предприятие с 1963 года Павел Дмитриевич Бородин считал, что кроме центрального производства, завод должен иметь и филиалы. Так вот, алюминиевое



Первые лимузины ЗиС-101 появились в 1936 году. За пять лет их было изготовлено почти 9000 единиц. ЗиС-101 эксплуатировались в автохозяйствах ряда наркоматов в качестве кареты скорой помощи, а также в таксомоторных парках. В 1940 году для высшего руководства страны было изготовлено два бронированных ЗиС-101Э, которые впоследствии сочли... неперспективными.

литьё и часть чугунного делали в Мценске. И это при том, что на самом заводе оставались литейные цеха, которые выпускали алюминиевое и стальное литьё. Они назывались то производствами, то цехами...

RW: Интересно, сколько людей было занято в цехе, производившем легковые автомобили?

В.Е.: Когда я пришел в цех, в нём работали 550 человек, включая ИТР, планово-диспетчерское бюро и группу подготовки оснастки. А план на год был порядка 26–28 автомобилей.

Правительственные ЗиЛы на 70% создавались в стенах этого цеха. Оставшиеся 30% – это литейное производство и некоторые покупные детали. Нужно отметить, что в процессе создания лимузинов была задействована 21 производственная единица из состава завода с филиалами.

RW: Насколько я знаю, ЗиС-110 собирался на конвейере. С какой же модели началась индивидуальная сборка?

В.Е.: Пожалуй, с ЗиС-115. На первый взгляд это тот же ЗиС-110, но сходство только внешнее. Автомобиль строился вокруг капсулы, сваренной из броневого листа. Причём делалось это настолько искусно, что не каждый заядлый автомобилист мог отличить его от «110-го». Разве что по таким мелочам, как увеличенный диаметр колёс и более выпуклые колпаки, скрывавшие усиленные ступицы мостов. Впрочем, когда я пришел на завод, бронированных машин уже не делали.

После «110-й» было принято решение, что здесь будут делать машины только для Политбюро, поэтому продавать их никому не могли. Вообще-то производство легковых машин хотели перенести в Горький. Большую роль в окончательном выборе в пользу ЗиЛа сыграл ГОН (Гараж особого назначения) – они убедили правительство в том, что лимузины правильнее делать в Москве. Что касается бронированных автомобилей, перед нами была поставлена задача об их производстве уже после покушения на Брежнева в 1969 году.

RW: А где разрабатывались новые модели?

В.Е.: В бюро легковых автомобилей. В своё время это была очень мощная служба. Когда объявляли тему, то появлялось задание разработать такой-то автомобиль. Подключали конструкторов. Проводился конкурс рисунков. По отобранному комиссией эскизам строили пластилиновые образцы в масштабе 1:5. И снова комиссия из руководства ГОНа выбирала. Только после этого готовили полноразмерный пластилиновый макет. Смотрели, обсуждали, пожелания какие-то были.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД



ЗИС-110

Новый этап в создании отечественного представительского автомобиля начался во время Великой Отечественной войны. Первые два экземпляра ЗИС-110 были готовы к 1944 году, и Государственный Комитет Обороны тогда же утвердил образец новой семиместной легковой автомашины. А в 1946 году производство автомобиля было поставлено на поток. С начала производства в 1946 году было выпущено более 2000 единиц (точнее – 2089). К концу 1947 года были готовы два бронированных ЗИС-110С, предназначенных для первых лиц государства. Позднее этот автомобиль получил обозначение ЗИС-115. Всего до 1956 года было выпущено не более 40 таких машин. Тогда заводу было присвоено имя Лихачёва и, соответственно, выпускаемые им автомобили стали называться ЗиЛ.



Производство модели ЗиЛ-111 началось в 1958 году. За время выпуска этот семиместный лимузин претерпел ряд модификаций. Так, в самом конце 1962 года был готов четырёхфарный вариант ЗиЛ-111Г, а в 1964 году появилась версия с кузовом «кабриолет» – ЗиЛ-111Д. Впрочем, первый космонавт Земли в апреле 1961 года прибыл в Кремль на его предшественнике – ЗиЛ-111В. Всего же по 1967 год было выпущено немногим более сотни автомобилей семейства «111».



ЗИЛ-111



ЗИЛ-111В



ЗИЛ-111Д

Проект принимали, и после того как генеральный директор ставил подпись, изменения вноситься уже не могли. Мало того, были ещё и макеты интерьера, подкапотного пространства и размещения агрегатов. Ведь одно дело нарисовать автомобиль, а другое – этот самый автомобиль сделать.

Затем начиналась подготовка к производству. В модельном цеху строили деревянную модель масштаба 1:1 с нанесённой на неё сеткой. Когда возникали какие-то вопросы наши конструкторы и технологи обращались к этой модели. Одновременно готовились кузовные «болваны». Да, да! Несмотря на то, что при производстве ЗиЛ-114 использовалось большое количество штампов, доработка всё равно шла на этих «болванах». Штампы были формообразующие. Выходившее из-под пресса изделие нельзя было сразу отправлять на сварочные работы. Сначала его надо было обрезать, проработать и т. д. Сделали заготовку крыла, а дальше её требовалось обрезать, потом забортовать, приварить усилитель и прочее. Или же вытягивали крышу на длинную машину. Есть специальный вытяжной пресс, но всё равно после него заготовку обрезали и выколачивали. Именно поэтому «114-е» машины были особенно гладкие и блестящие. Специалисты у нас работали высококлассные: жестянщики, рихтовщики, медники. Но с началом перестройки начался

массовый отток кадров, потому что станции техобслуживания очень ценили наших специалистов. Там знали: эти люди с руками.

RW: Верно ли утверждение, что лимузин ЗиЛ делался вручную?

В.Е.: Что значит – сделать автомобиль вручную? Двигатель ведь не напильником вытачивали. Я вообще не понимаю: как это – вручную? В цеху было приблизительно 254 единицы станочного оборудования и даже станки с ЧПУ. Обрабатывали блоки и головки блока, картеры коробки передач. На станках и поршни, и шатуны делали. Пальцы поршневые тоже здесь изготавливали. Спросите, что на двигатель покупалось? Цепи газораспределения, вкладыши, поршневые кольца импортные, а так – всё сами... Штамповку и литьё мы получали, а обрабатывали уже здесь. Карданная передача тоже наша, а подшипники покупали. Использовали горьковские игольчатые подшипники. На резину для промопоров размещали специальные заказы на заводе «Каучук». Задний мост тоже наш – полностью. Тормоза наши и плавающие скобы. А ведь мы начали первыми в стране применять дисковые тормоза. Правда, вначале первый блин вышел комом. Ещё в экспериментальном цеху работали. Сделали машину, поехали, затормозили, а накладки отлетели. Подключили фирму Girling и последующие испытания проводили уже совместно. Они нам поставляли



Владимир Аронович ШУЛЬМАНОВИЧ (начальник прессово-кузнечного участка): «После армии я пришел в «литейку». Поработал полгода и вижу объявление в заводской газете – набирают людей в этот цех. А мне тогда был 21 год.. Меня принимала целая комиссия: начальник цеха, начальник участка, начальник отдела кадров, секретарь партийной организации, секретарь комсомольской организации, профсоюз. У меня всё спрашивали: анкетные данные, где жил, что делал, с кем водил знакомства... Потом чертёж дали. С черчением у меня всё нормально было, и я всё им рассказал».

материальную часть: суппорта, колодки, тормозную жидкость. Потом мы уже сами освоили тормоза, перешли на плавающую скобу. Она была уже полностью наша. Ну что ещё? Бензобак делал пресовый корпус, потом нам перебрали. Или, например, декоративная отделка... Шпон орехового дерева применялся. Ездили за ним на Памир. На заводе его разделявали, размачивали, сушили под прессом. Сначала в строительном цеху начали делать, а потом организовали здесь отделение. У нас фанеровку делали, покрывали лаком, шифовали, полировали и добивались зеркального блеска. Так что наш цех практически всё делал.

RW: Такой подход – это ваша оригинальная технология или есть прецеденты в мире?

В.Е.: Есть, конечно. Допустим производство Rolls-Royce в технологическом плане близко, но там гораздо меньше сами делают. Я был на фирме в Германии, где для ГОНа бронировали два автомобиля. Там тоже много ручной работы и мастера классные. Но кооперация у них более широкая. Спрашиваю: «Как вы броню гнёте?» Отвечают: «Мы не гнём, а заказываем. Так дешевле получается». Мы же всё сами делаем. Когда над санитарным вариантом автобуса «Юность» работали, мы и раковины, и краны делали, и резервуар с водой. Это неправильно, конечно. Сейчас так никто не работает.

RW: Качество как контролировалось?

Что значит – сделать автомобиль вручную? Двигатель же не напильником вытачивали. Я вообще не понимаю: как это – вручную?



В.Е.: Это была целая система. Автомобиль – сложное изделие. А от правительственного автомобиля, точнее автомобиля для Политбюро (а оно было выше правительства, ведь не все его члены были в Политбюро) требовалась особая надёжность. Наши лимузины представляли страну и за рубежом. Поэтому была очень серьёзная система контроля качества. Детали разбивались по группам. Были детали первой, второй, третьей групп. Если первая – карточка сопровождения на каждую деталь. Вот отлили, проверили рентгеном, пошла дальше... Что-то сделали, опять отметили, дальше пошла. Детали второй группы уже оптом принимали и контролировали, к примеру, партию из тридцати штук. А третья – это уже забота местного ОТК. Или взять двигатель: после сборки мотор 32 часа на стендах «катали» с одновременным съёмом характеристик (какой момент развивается, какая мощность, удельный расход топлива). Более

того, каждый десятый двигатель отдавали в экспериментальный цех и его там «терзали» как следует – 64 часа. Потом коробку передач делали, картер, валы, ряды (подшипники покупали). Готовый автомобиль тоже проходил обкатку – 2000 км. И это не формальность. Использовались определённые режимы испытаний. Например, после 1500 км демонтировался редуктор заднего моста и проводилась окончательная регулировка на специальном стенде, затем он обратно монтировался на автомобиль. Была и военная приёмка. Именно ГОН был инициатором того, чтобы тестировать автомобили на полигоне НАМИ. Раз в год, обычно в конце августа или начале сентября, мы брали новые машины и устраивали заезд. Заводские водители на полном дросселе гоняли по скоростному кольцу. А там пересечённая местность: под горку автомобиль до 200 км/ч разгонялся. Режим очень тяжёлый, не все узлы



В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «Штамповку производили на английском прессе. Таких всего три было в Советском Союзе. В прессе есть очень большая ванна. Она разогревается до 800 °С, там сплав... Англичане нам этот сплав поставляли, а секрет состава не раскрывали. Мы его разогреваем до жидкого состояния, опускаем туда деталь и отключаем пресс, и он у нас 12 часов остывает. За сутки можем получить крыло любого автомобиля. Потом защищаем и доводим до ума».



В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «Кузов собирали на кондукторе. Пол выкладывали, потом пороги ставили. Сваривали тоже здесь, дверные проёмы ставили на место, закладывали центральную стойку, переднюю стойку, щит мотора, каркас. А в самом конце – задние крылья и крышу. Это отдельный рабочий пост, на котором работало четверо слесарей и сварщик. Они должны были собирать два кузова в месяц – очень серьёзная работа».



Когда я был начальником цеха, а Носов генеральным директором завода, мы ежемесячно проводили совещания по «легковым» делам.

выдерживали. Испытания вообще были разные. Например, без масла двигателя запускали. Смотрели, сколько продержится, пока не заклинит. Мало ли какие ситуации могут сложиться...

RW: Цех работал под грифом «секретно»?

В.Е.: У меня была вторая форма допуска. Не с самого начала, а когда начали заниматься бронированием. У всех, кто имел дело с бронекapsулой (она к нам из Кургана приходила), была вторая форма. Кстати, двигатель не требовал допуска к государственной тайне, а вот кузовные дела все...

RW: Заказчик тоже проверял готовое изделие?

В.Е.: Сдавали автомобиль в ГОН целый день. Приёмкой занимались две команды. Ставят автомобиль на яму, одна сверху работает, а другая снизу. После обеда меняются местами. Не скрою, сдавать машины с первого предъявления удавалось нечасто. После осмотра проводили ходовые испытания. Но и после приёмки бывали случаи возврата по гарантии.

RW: Какая гарантия давалась?

В.Е.: У нас была гарантия на 15 000 км пробега или на один год. Потом нас спросили: «Почему так мало?» Тогда сделали на 25 000 км. У нашего заказчика была довольно мощная производственная база, но крупный ремонт, а также техническое обслуживание делали на заводе. Кстати, общий срок службы этих машин ограничивался 100 000 км пробега или десятью годами эксплуатации. Потом мы их разбирали, а рамы и кузова резали. Правда, был такой период, когда «117-е» машины после эксплуатации в ГОНе реставрировали и отдавали в наши посольства, например в Чехословакию.

RW: Был ли ваш шестой цех на каком-то особом положении?

В.Е.: Всё было централизованно, все одинаково подчинялись директору. Но у начальника шестого цеха было больше возможностей. Когда я был начальником цеха, а Носов – генеральным директором завода, мы ежемесячно проводили совещания по «легковым» делам. Я был

главным докладчиком, а все остальные соисполнители работ и службы обеспечения сидели по периметру в зале заседаний. Тем не менее постоянно возникали претензии, что автомобиль получается чрезмерно дорогой и что он убыточен для завода. Себестоимость, мол, высокая. Мне как начальнику цеха даже в укор ставили: дескать, мы вас кормим. Вы делаете два автомобиля в месяц, а завод выпускает 200 тысяч! Ну и мы начинали искать, что нам привести в порядок. Много было нюансов. Потом уже, когда Лаптев директором был, я стал разбираться. Допустим, нам присылают литьё – блок цилиндров холодильного компрессора. Начинаем обрабатывать, а у нас из 40 штук только 4 годные. На кого списывается брак? На легковое производство... Мы предъявляем претензии, а бухгалтерия всё равно «вешает» стоимость на нас. И какая тут может быть экономика? Особо много проблем было с «тяжёлыми» бронированными машинами. Мало того, что мы полностью комплектовали и отдавали в ГОН машину на колёсах, так ещё дополнительно пять дисков в багажник клали. Бесплатно. Я поднял вопрос: «А почему мы бесплатно отдаём?» Оказалось, что мы эту машину за счёт холодильников выпускали (холодильное производство давало прибыль 300%). А когда в 90-х годах Носов назначил цену \$300 000 за один автомобиль, представители ГОНа сказали: «Да вы что? За такие деньги можно два хороших Mercedes купить!».



В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «А это алюминиевый капот. Мы его штамповали на прессе. В своё время был такой министр автомобильной промышленности СССР Николай Андреевич Пугин. Спрашивает он меня: «Зачем вы его из алюминия делаете, мучаетесь? Его же не видно.» Вот, до сих пор мучаемся. 30 лет уже прошло...».

В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «Кузов ставили в этот кондуктор, а тележка имитировала раму. Все базовые точки. После чего кузов закрепляли и начинали сборку. Ставили окончательно готовые и отрихованные двери, рамку переднего оперения, брызговики, облицовку, капот. Кузов полностью здесь собирался и уходил в окраску».

RW: А вы ориентировались на западные аналоги?

В.Е.: Безусловно. Нам покупали образцы, потому что «изобретать велосипед» было глупо. В основном ориентировались на американцев. Впрочем, побывал здесь и Mercedes-Benz S 600 Pullman, но говорить, что мы с него что-то скопировали, не совсем правильно. Тем не менее, когда проектировали двигатель, многие решения использовали. Покупали моторы, разбирали, смотрели что к чему... А что касается внешности, то после «110-й» появилась «111-я» машина. «Чайка» и «111А» были похожи, потому что их рисовал один художник. (Л.Еремеев). Потом Хрущеву стало обидно, что кто-то рангом значительно ниже его ездит на похожей машине. Тогда и появился «111Г». Когда начали выпускать ЗиЛ-114, в автосборочный цех даже Брежнев приезжал.

Интерьер «114-го» разрабатывали англичане, правда, в итоге было принято далеко не всё. Вот, обратите внимание (показывает на фотографию) – за окном задней двери глухая боковина. Это англичане предложили, а раньше там было сдвижное стекло. А потом на ЗиЛ 4104 появилась глухая боковина. Это правильно: во-первых – пассажира не видно, во-вторых – от солнца защищает. Хотя у нас уже на 114-й и 115-й моделях были атермальные стёкла. Обивку делали одинаковую для всех членов Политбюро – цвета хаки, потом синий пошёл. За исключением

машин Алиева (у него была красная обивка) и Устинова. Министр обороны вообще своеобразный мужик был – огонь. Страпонтены (откидные сиденья сзади, прим. редакции) широкие, потому что он часто проводил совещания в автомобиле, а у него все подручные – амбалы. Проводит совещание осенью или зимой – запотевают стёкла. Поэтому на его автомобиле сделали двойное остекление с воздушной прослойкой. Зеркало было размещено так, чтобы он сам, а не водитель, видел всё, что делается сзади. Шофёр при этом не владел ситуацией по правому борту. Да и ездить министр любил с ветерком.

RW: Бывали аварии?

В.Е.: Случались. Например, с автомобилем председателя Совмина СССР Косыгина по пути из Завидово. Обычно трассу перекрывали, а в этот раз что-то не сработало. «Москвич» вынесло на встречку, водитель ЗиЛа успел уйти от лобового столкновения. Но и скользкого удара хватило, чтобы «Москвич» оказался полностью разбит. Косыгин тогда повредил колено. Характерная деталь: до этого случая собирались снижать массу автомобиля. А после сказали – не надо.

RW: А краш-тесты в ходе разработки моделей проводили?

В.Е.: Обязательно. В бетонный куб били машину и маятником. Правда, мы не так щедро разбивали, как другие автопроизводители – автомобиль слишком дорогой. Иногда использовали опытные образцы.



ЗиЛ-114

Модель ЗиЛ-114 выпускалась с 1967 по 1978 год. Ее кузов получил угловатые очертания. Также заново были спроектированы двигатель и вся ходовая часть.



ЗиЛ-117

В начале 70-х на этой базе был создан ЗиЛ-117 – модификация с уменьшенной до 3300 мм колёсной базой и кузовом седан.



ЗиЛ-117В

Выпускался и кабриолет ЗиЛ-117В, предназначенный в основном для участия в военных парадах.



В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «Вот задний бампер... Сейчас его рихтовщик доводит до ума. Он его уже сделал, линию вывел. А там клыки делают на этот бампер. После этого мы его подгоняем и привариваем кронштейны. Клеим и отправляем на рихтовку. В этом автомобиле практически всё изготовлено нашими руками. Коробка передач, двигатель, передний мост, подвеска».



В.А. ШУЛЬМАНОВИЧ: «Когда меня мастером выбрали, было пять кандидатур. И все настоящие «зубры». А коллектив выбрал меня – пацана. Так и пришлось работать – им по шестьдесят, по семьдесят, а мне... Не скрою, первое время очень тяжело приходилось. Вчера он меня называл Володька, а теперь должен уважительно говорить – Владимир Аронович».



Зил 4104

Новый Зил 41044 кабриолет под заводским индексом «115» (впоследствии – Зил 4104), был выпущен в 1978 году. Он получил модернизированный кузов, салон и двигатель. Это был последний автомобиль, которым пользовался генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев. После покушения на него в 1982 году возобновилась практика постройки бронированных версий и в семействе «4104». А уже после его смерти появился бронированный Зил 4105.

Представителем следующей модернизации стал Зил 41045, выпускавшийся с 1983 по 1985 год, а «тяжёлые» (бронированные) машины этой серии получили индекс Зил 41051.



Зил 41047

В последний раз автомобиль поменял «лицо» в 1985 году – в оформлении Зил 41047 появились четыре прямоугольные фары. А бронированная модификация, созданная на базе 47-й серии, получила индекс Зил 41052.

В 1986 году Зил модернизировали под международные нормы по токсичности отработанных газов и т.д. Это объяснялось многочисленными зарубежными визитами последнего генсека.

Пытавшийся удержаться за Зилом водитель Cadillac приехал весь мокрый... На «американце» вроде и ABS есть, но его носит по обледенелой дороге, а наш «идёт» как вкопанный!



Беседовал
Константин Комков

RW: Вы сами на Зилах ездили?

В.Е.: И на Зилах, и на Mercedes, и на Rolls-Royce и на Cadillac...

RW: Какая из машин больше нравится?

В.Е.: Обычно к машине надо присидеться. Зил – широкий. Когда едешь, ощущаешь какую-то уверенность. В Mercedes 600 с первых минут возникает ощущение, что ты на нём всю жизнь ездил. А вот к Rolls-Royce надо привыкнуть – он кажется таким узким, что может опрокинуться. У Cadillac тех лет другая проблема. Он словно плывёт по дороге. Минут 40 проходит, пока привыкаешь. Да и руль неоправданно легкий. Скажу честно – мне на ЗиЛе комфортнее. И не только мне... Когда в 1986 году Горбачев с Рейганом в Рейкьявике встречался, то у первых леди была своя программа, и они куда-то уехали. Звонок, переговоры закончились, надо срочно возвращаться. А заснежено уже было. Так вот, как «гоновцы» рассказывали, водитель Cadillac приехал весь мокрый, он за этим Зилом

«шёл»... На «американце» вроде и анти-блокировка есть, но его носит по дороге, а наш «идёт» как вкопанный. У него центр тяжести очень низкий, колея широкая, база тоже большая... И вообще, мало кто за рубежом знал, что наш завод делал грузовики или холодильники, зато весь мир знал, что мы делали главную машину страны.

PS: Сегодня первые лица нашей страны пользуются автомобилями иностранных марок. И даже разговоры о том, что Президент России вскоре пересядет на отечественный автомобиль как-то затихли. Но задумайтесь – правильно ли то, что великая страна осталась без «тяжелого машиностроения»?

RW

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала директора «Производства опытных и специальных автомобилей» Сатарова Михаила Дамировича.



Владимир Васильевич ЧУРКИН (начальник цеха легковых автомобилей): «В 2010 году мы сделали кабриолет Зил 410441 на базе модели 41044. На данный момент изготовлено три автомобиля, а ещё один в стадии отрихованного кузова, готового под окраску. Правда, дальше мы его пока не собираем, поскольку нет конкретного заказчика».



«Тяжёлый» (бронированный) автомобиль в кузове 4104. В этом варианте кузова были изготовлены два первых опытных образца. Но в производство пошёл автомобиль в кузове 41045. «Тяжёлые» машины этой серии получили индекс Зил 41051. Последняя бронированная модификация, созданная на базе 47-й серии, получила индекс Зил 41052. Бронепакеты для них изготовил Курганский завод. Толщина брони от 4 до 10 мм.

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Рождённый быть потрясающим

Mercedes-Benz 320 кабриолет «А» (1939 год) на Дмитровском автополигоне.

52

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

Часть первая: Испытание спецдорогами и бездорожьем.

70

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

Часть вторая: Разница конструктивных подходов.

88

Родом из Ажена

Французский трёхколёсный автомобиль La Nef (1897 год).

96

Старое шинное дело

Где в наши дни взять «резину» для классических автомобилей?

100





РОЖДЁННЫЙ БЫТЬ ПОТРЯСАЮЩИМ

Уникальный Mercedes-Benz 320 W142 кабриолет «А» (1939 год)



текст >> Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ,
Алексей КОНОПЛЁВ

С начала тридцатых годов прошлого века закрытый кузов (лимузин или седан) для пассажирского автомобиля в большинстве развитых стран стал основным. И с этого момента кабриолет начал восприниматься как предмет особой роскоши. Эта репутация сохранилась за ним и до сегодняшнего дня. Оно и понятно, ведь именно кабриолеты дарят наибольшее удовольствие от вождения. Особенно если за ветровым стеклом красивая дорога, отличная погода и золотая осень. Более того, кабриолет – это как бы два автомобиля, два характера в одном изящном теле. С поднятым тентом, отгородившийся от всего мира, это вполне самодостаточный интроверт, не пускающий чужие взгляды внутрь своей души. Но стоит открыть замки и сложить циркули, как автомобиль преобразуется в экспрессивного экстраверта, буквально растворяясь в окружающем мире.



Мое знакомство с автомобилем началось с короткого свидания в зале музея, где я с нескрываемым удовольствием погрузился в процесс созерцания этих удивительных форм. Длинный изящный силуэт, строгий взгляд фар, плоское лобовое стекло с низко надвинутой крышей – все эти признаки говорят о принадлежности к высшему обществу. «Морские волны» передних крыльев, плавно спадая к порогам, переходят во «второй вал» задних брызговиков, при этом по пути не «разбиваются о рифы» запасных колёс (кабриолет «А» был единственным автомобилем 142-й серии с «запасками», закрепленными на корме). И даже небольшой изящный тент, начинающийся за низким ветровым стеклом, не давит и не ломает форму кузова, а только подчеркивает спортивность покатоной задней части. Ходил я вокруг автомобиля и повторял одно лишь слово: «Потрясающе!». А что ещё здесь можно сказать? Мои положительные эмоции подогревались ещё и тем, что согласно заранее утвержденному во всех заинтересованных инстанциях плану, наше знакомство с этим великолепным автомобилем не ограничивалось рамками музейной экспозиции и строгими табличками «руками не трогать». Как вам понравится 13-часовая романтическая прогулка по «спецдорожкам» Дмитровского автополигона? Только я, Mercedes-Benz 320 W142 и... наш бессменный эксперт по управляемости Евгений Борисович Сперанский. Но обо всём этом дальше. А начать, мне кажется, стоит с короткого исторического экскурса.

ДВА РОЖДЕНИЯ ОДНОГО КАБРИОЛЕТА

Mercedes-Benz 320 W142 был впервые представлен на Берлинском автосалоне в феврале 1937 года. Автомобиль пришёл на смену выпускавшейся с 1933 года и разработанной ещё Гансом Нибелем модели 290 W18. Но после того, как в 1934 году неожиданно умирает Ганс Зайлер, главным конструктором Daimler-Benz становится Макс Зайлер. Он начинает творчески перерабатывать весь доставшийся ему в наследство модельный ряд. С невероятным упорством он стремился сделать германский автомобиль с трёхлучевой

звездой на капоте лучшим в мире, «уложив на лопатки» англичан и американцев. Такую самоотдачу не могли не замечать «сверху», и ресурсы для этого благого дела у Зайлера имелись. Тут самое время сделать небольшое историческое отступление и заметить, что 30-е годы прошлого века вообще отличались каким-то невероятным прогрессом в автомобилестроении.

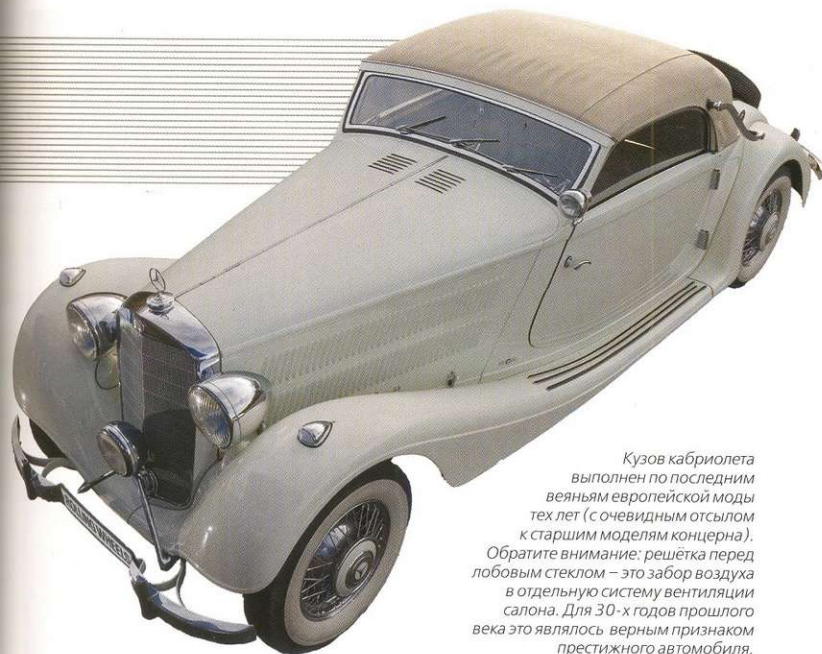
В то время происходил стремительный переход от «автомобилей-коробок» через довоенную классику к плавным, обтекаемым формам. Они вошли тогда в моду благодаря активному развитию автоспорта и стараниям британских кузовных ателье, задававших эстетическую «планку». Я приведу в пример хотя бы тот же Bentley Drophead Coupe 3 1/2 Park Ward или Vanden Plas тех же лет. Но не дизайном единым... Одновременно совершенствовались двигатели, трансмиссии и подвеска. И «320-й» органично вобрал в себя все наиболее удачные технические и стилистические решения из арсенала Daimler-Benz. А формы его кузова-кабриолета, ставшие развитием классических обводов 540-й модели, представляют собой поистине великолепный образец дизайна. И нужно признать, что это был действительно удачный маркетинговый ход. Ведь хорошая управляемость и отличная динамика – не вся формула успеха. Такие авто покупают глазами и сердцем, а никак не с точки зрения прагматики. Именно тут появляется маленькое «но».

Как ни странно, всё без исключения вышесказанное относилось и к кабриолету «А», сделанному на шасси с короткой базой – W142n. Машина имела V-образное лобовое стекло и укороченный задний свес. В каком-то смысле этот кабриолет выглядел уменьшенной копией 540 K (W 29). Естественно, автомобили тут же начали активно конкурировать между собой. А внутри такого концерна как Daimler-Benz это было совершенно недопустимо. Догадываетесь, что произошло дальше? Правильно: короткий «320-й» оперативно сняли с производства, сделав чуть менее двадцати экземпляров. Но история «320-го» на этом не закончилась, вскоре был сделан новый Mercedes-Benz 320 кабриолет «А», но уже



Совпадение номера шасси и рамы – большая редкость для сохранившихся до наших дней довоенных автомобилей. Кстати, «родной» мотор в данном случае обнаружился в нескольких тысячах километров от «агрегаторосителя».





Кузов кабриолета выполнен по последним веяниям европейской моды тех лет (с очевидным отсылком к старшим моделям концерна). Обратите внимание: решётка перед лобовым стеклом – это забор воздуха в отдельную систему вентиляции салона. Для 30-х годов прошлого века это являлось верным признаком престижного автомобиля.



Подъёмное лобовое стекло было популярным и весьма практичным в те годы решением и обеспечивало отличную вентиляцию салона.



Достаточно простая кинематика приводов рамки стекла вполне функциональна и делает фиксацию стекла простой и удобной.



Противотуманная фара – родная, из заводского каталога дополнительного оборудования...



...Впрочем, как и дополнительная фара-искатель с зеркалом заднего вида на обратной стороне.



Оригинальные фары Bosch диаметром 220 мм сохранили заводские маркировки.

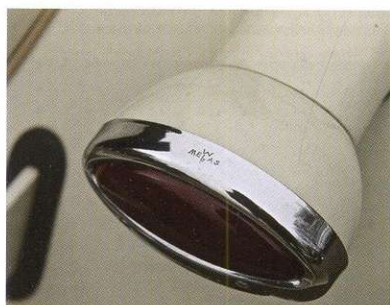
Фактически, кабриолет «А» стал единственным Mercedes-Benz 142-й серии с запасными колёсами, закреплёнными не по бокам, а в задней части кузова.



Фирма Sekurit поставляла триплекс для сборки Mercedes-Benz. В нашем случае это знак того, что на машине установлены оригинальные стекла.



Резиновые направляющие не давали замкам дверей стучать при проезде неровностей.



Рассеиватели задних фонарей прекрасно сохранились со дня выпуска автомобиля.



Обратите внимание на форму подушки водительского сиденья – под правой ногой она заметно выше! Сделано это не случайно – в таком положении нога, управляющая педалью газа, меньше уставала.



Прямо перед низким неразрезным лобовым стеклом возвышается мотор привода трехщёточного стеклоочистителя.



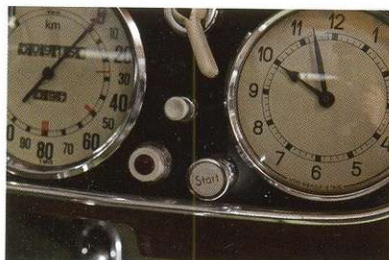
Приборы Mercedes-Benz 320 имеют внутреннюю подсветку. И это при том, что на большинстве автомобилей тех лет используется внешняя.



Замок рулевой колонки, совмещённый с замком зажигания, был последним словом техники. Зажигание выключается отдельным рычажком.



Под передней панелью установлено управление крапом бензобака. От рычага под капот идет длинная и массивная тяга.



Отдельная пусковая система карбюратора включается специальной кнопкой на панели.



Пепельница и электрический прикуриватель! В 30-е годы прошлого века это был признак роскоши и... штатное оборудование «320-х».



Ручки замка и стеклоподъемника разумеется «родные». Обратите внимание – слева от них находится кнопка внутренней блокировки замка двери.



Так как во время реставрации цвет автомобиля было решено изменить на белый, то пришлось поменять и цвет салона.



Посадка: пол кузова из-за высоких лонжеронов рамы расположен высоко, а руль придвинут к водителю. При росте 192 см удобно, но у менее рослых водителей руль оказывался непривычно близко к груди. С другой стороны, так его удобнее крутить с хорошим усилием на поворотах. Вспомните хотя бы гонщиков, пилотировавших знаменитые «серебряные стрелы».



На кабриолете «А» доступ в багажник возможен только из салона – сзади расположены запасные колеса.



Спинки сидений откидываются, что обеспечивает доступ к багажному отделению или дополнительному «детскому» месту (на данном автомобиле оно изначально отсутствовало).

В итоге автомобиль получился одновременно на редкость элегантным и внешне легко опознаваемым, как модель штутгартского концерна.



В каждой двери находятся по два откидных кармана для карт и прочей мелочёвки.



Оба сиденья имеют продольную регулировку.



Люди, так хорошо отреставрировавшие автомобиль, имеют право поставить на нём свое клеймо.

на длинном шасси W142IV. Эту машину целенаправленно делали не похожей на «старшего брата». Можно сказать, что ей в каком-то смысле вернули черты внешности «290-го» кабриолета W18, в частности убрали «спортивное» V-образное лобовое стекло, заменив его плоским, но модно-низким и широким. Да и мастерство дизайнеров естественно никуда не делось. В итоге автомобиль получился на редкость элегантным, отдалившись от визуальной тяжести стилиа остальных моделей. Машина вышла довольно длинная и даже стала отдалённо напоминать Groß Mercedes. Недаром его так любили и предвоенная «золотая молодежь» Германии, и партийные бонзы Третьего рейха.

Модель отличалась эксклюзивностью и была самой редкой и дорогой: более чем на треть дороже, тоже прямо скажем, недешёвого кабриолета «В». Более того, на эти деньги можно было приобрести два Mercedes «как у Штирлица» (тип 230) и при этом осталось бы на Opel Kadett для садовника. Естественно, подобная ценовая политика явно не способствовала очередям из покупателей, но такой задачи и не стояло. Продать сколько-нибудь серьёзное количество дорогих

автомобилей в довоенной Германии было просто невозможно. Кстати, этот факт однозначно свидетельствует о коллекционной ценности побывавшего в наших руках экземпляра.

ЖИЗНЬ В ДВИЖЕНИИ

А теперь перейдем к тому, ради чего собственно мы и приехали на Дмитровский автополигон. Ведь любой, самый эксклюзивный автомобиль – это прежде всего движение и скорость. У каждой вещи есть своё предназначение, главный смысл её существования. Если автомобиль не ездит, доставляя радость человеку, из него уходит жизнь. Так вот, этот 320-й совсем не из когорты «четырёхколёсных статуй». Он не просто умеет ездить, он делает это замечательно. И так, у нас есть чем заняться. Mercedes-Benz 320 изначально позиционировался как автомобиль спортивного стиля, а в нашем распоряжении целый автополигон.

Немецкий кабриолет удивил меня неожиданной динамикой, которая никак не вяжется с его возрастом. Это просто какой-то диссонанс, или точнее – приятная неожиданность. А как великолепен звук работающего мотора! Сливающийся

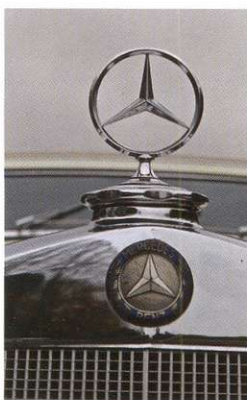


В конце 1938 года объём двигателя был увеличен до 3405 см³ (индекс модели при этом остался неизменным). Это позволило, несмотря на «законодательное» снижение степени сжатия, сохранить мощность на уровне 78 л.с., а максимальную скорость – 126 км/ч.

Несмотря на адаптацию двигателя к суррогатному, синтезированному из каменного угля и обладавшему низкой калорийностью и октановым числом бензину, Mercedes удалось сохранить динамические характеристики.



31 октября 1938 года готовящееся к Второй мировой войне германское государство приняло «антидетонационный» закон. Согласно ему, все двигатели внутреннего сгорания следовало отрегулировать под топливо с октановым числом не выше 74 с соответствующей записью в техпаспорте.

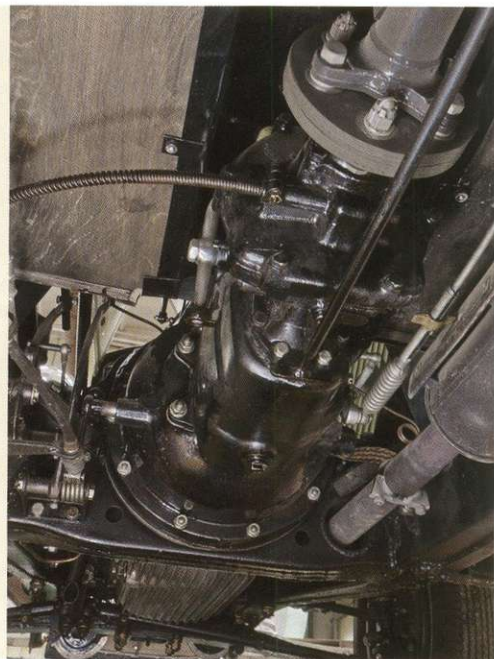
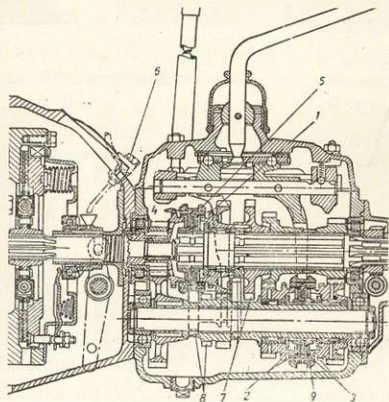


Пробка со звездой – это не просто декоративный элемент. В ней установлены клапаны, поддерживающие в системе охлаждения необходимое рабочее давление.



Двигатель оснащён двухкамерным карбюратором Solex 32 JFF с подогревом смеси выхлопными газами и автономной пусковой системой.

Коробка передач AKS-20 имела синхронизаторы на всех передачах, но они были не инерционными, как сейчас. Синхронизаторы с силовым включением не имели блокирующих поверхностей, которые и препятствуют включению передачи, пока скорости вращения муфты и шестерни не уравниваются и момент инерции не станет близок к нулю. Водитель должен сам во время дожать рычаг, преодолеть силу фиксатора муфты синхронизатора и включить передачу, а это требует некоторого опыта и спокойствия. В задней части коробки виден картер планетарной ускоряющей передачи (фото справа), называвшейся Schnellgang и включающейся отдельным рычагом. Вал привода имеет упругие резиновые муфты вместо карданных шарниров для гашения вибраций, возникающих при работе подвески из-за карданных шарниров полуосей.





Мощный двигатель, ускоряющая передача, отличные тормоза и неплохая аэродинамика – Mercedes-Benz 320 кабриолет «А» был готов к скоростным поездкам по автобанам предвоенной Германии.

в одном порыве (происходит это из-за особенностей рабочего процесса рядной двенадцатиклапанной «шестёрки») такты выхлопа делают его просто неподражаемым! Но особенно необычна великолепная эластичность двигателя. На прямой передаче машина «везёт» практически с холостых оборотов. Здесь, конечно же, «виноват» двигатель M142, созданный на базе его предшественника – M18П. Этот рядный шестицилиндровый мотор с толстостенным чугунным блоком, боковыми клапанами и полноопорным коленчатым валом имел не только алюминиевые поршни, но и головку. Это позволяло, расточив двигатель, увеличить мощность без повышения требований к дефицитному в Германии тех лет высокооктановому бензину. По сути, оставив агрегат довольно простым конструктивно, его приспособили к длительному движению по автобанам с высокой скоростью. В этом я в очередной раз убедился, заглянув под машину. При взгляде на автомобиль снизу в глаза сразу же бросается алюминиевый масляный поддон с развитым оребрением (для улучшенного охлаждения моторного масла). Если же копнуть в техническом смысле ещё глубже, то можно заметить распредвал, приводимый в движение косозубыми шестернями от заднего конца коленчатого вала (это решение позволяет избавиться от влияния крутильных колебаний на фазы газораспределения и попутно снижает механические шумы). Все эти мероприятия вкупе с установкой двухкамерного карбюратора Solex 32 JFF смогли поднять мощность с 60 до 78 л.с. На тестируемом нами автомобиле установлен агрегат рабочим объёмом 3,4 л последней модификации (в 1938 году у M142 несколько снизили степень сжатия, но увеличили рабочий объём, чтобы сохранить динамические качества автомобиля). Но это всё частности. Главное, что эти 3,4 л перемещали меня в пространстве с завидным проворством.

Двигатель хорошо сочетается с передаточными числами КПП. И ещё такой момент мне бы хотелось отметить: выехав на достаточно длинную динамическую прямую, мне удалось опробовать одну из наиболее интересных трансмиссионных «штуковин». Дело в том, что часть машин концерна (в их числе и тестируемый нами экземпляр) комплектовалась дополнительной ускоряющей, «автобанной» передачей (Schnellgang Getriebe). Такая оказалась и на тестируемом образце. По сути это отдельная планетарная передача, установленная в своем картере, прикреплённом к корпусу основной коробки передач. Вот тут, основательно разогнавшись, я «отыгрался» за мучения с синхронизаторами. Ведь Schnellgang включается просто отдельным рычагом без выжима сцепления. Достаточно развить мало-мальски «шоссейную» скорость. Это действительно отличное решение, позволяющее значительно снизить шум и расход топлива. Но рано или поздно приходится останавливаться... И здесь снова приятное удивление: барабанные тормоза с гидроприводом и автоматическими фрикционными механизмами регулировки зазоров прекрасно справляются с работой. Даже по сегодняшним меркам их эффективность воспринимается как адекватная, а в годы создания модели это было выше всяких похвал. Ручной тормоз тоже вполне современной конструкции. Он заведён через тросовый механизм с уравнителем на колодки задних колёс. При этом сам рычаг «ручника» всё ещё находится на картере коробки передач (атавизм от предыдущей конструкции с трансмиссионным стояночным тормозом, расположенным на КПП). А теперь, с учётом всего вышесказанного, не кажется ли вам, господа, что перед нами настоящей спортивный автомобиль с явной претензией на элитарный класс GT? Но продолжите делать окончательные выводы. Ведь мы пока ездили только по прямой.

МЯГКИЙ, НО ТОЧНЫЙ

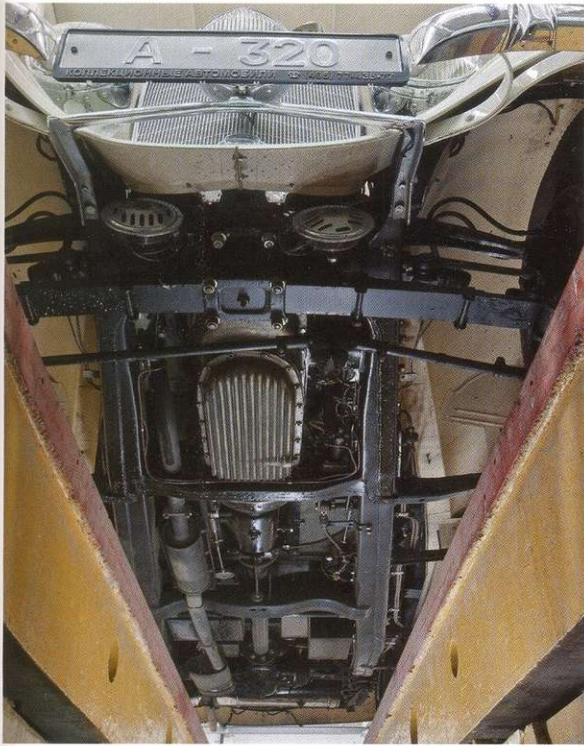
Скажу сразу, я несколько лукавил, назвав в самом начале статьи наш первый полигонный тест «романтической прогулкой». Безусловно, никто не планировал устраивать редкому и дороговому коллекционному автомобилю полноценную тестовую программу. Но кое-что мы проверили. Тесты на управляемость и плавность хода не являются «разрушающими», поэтому я с большим удовольствием окунулся в этот омут быстрых поворотов. Но сначала «бельгийская мостовая» или, говоря другими словами, обычная брусчатка. И здесь на меня буквально обрушился поток положительных впечатлений. Кабриолет просто поразил отличной плавностью хода и незначительными кузовными шумами. Дело в том, что я ожидал лязгов и бряцаний, а здесь не было даже вибраций, характерных для современных кабриолетов! Выходит, что независимая передняя подвеска, разработанная еще Хансом Нибелем, работает просто великолепно.

На большинстве других моделей применялась широко распространенная в автомобилестроении Германии независимая подвеска на двух поперечных рессорах. Но на высоких скоростях, которые «320-й» мог развивать на автобанах, стал проявляться основной её недостаток – низкая продольная жёсткость, снижавшая точность управления и приводившая

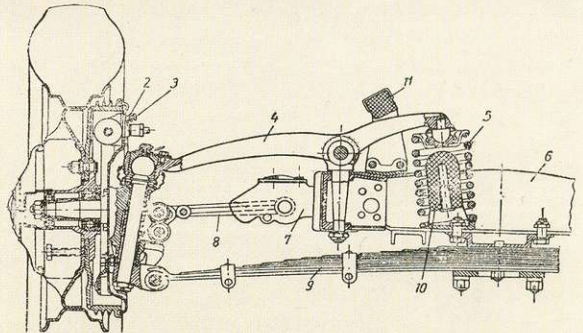
к колебаниям управляемых колес. На Mercedes-Benz верхнюю рессору заменили поперечными рычагами, практически не меняя других элементов. Такая конструкция также широко известна. Но в этом случае одна рессора получается слишком жёсткой из-за малой длины, ограниченной колеёй машины, а от этого существенно страдает плавность хода. Поэтому на «320-й» модели применена комбинированная рессорно-пружинная схема подвески. Да, такая конструкция сложна в производстве, но плавность хода получается просто отменной. Впрочем, то, что разбитая брусчатка «превращается в ровную дорогу» – заслуга не только передней подвески. Задняя независимая подвеска «320-го» имеет традиционную для Mercedes-Benz конструкцию, разработанную также Хансом Нибелем ещё в 1933 году и протестированную на конвейере почти три десятилетия (пружинная, типа «качающаяся полуось»). Главные её достоинства – простота, малые неподрессоренные массы, дающие возможность улучшить плавность хода. К недостаткам можно отнести заметное изменение колеи и развала колес при работе подвески, а также высокий центр крена, которые, впрочем, частично нивелируются высокопрофильной резиной. В любом случае, на практике всё оказалось гораздо приятнее, чем звучит в теории.

Mercedes-Benz 320 буквально «плыл» над брусчато-щербатой «бельгийской мостовой». И даже стук покрышек о камни спецдороги доносился снизу на удивление приглушённо.



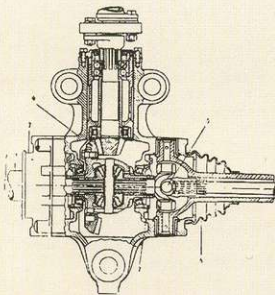


В основе машины лежит жесткая лестничная рама закрытого профиля, ведущая свою родословную от шасси W18.

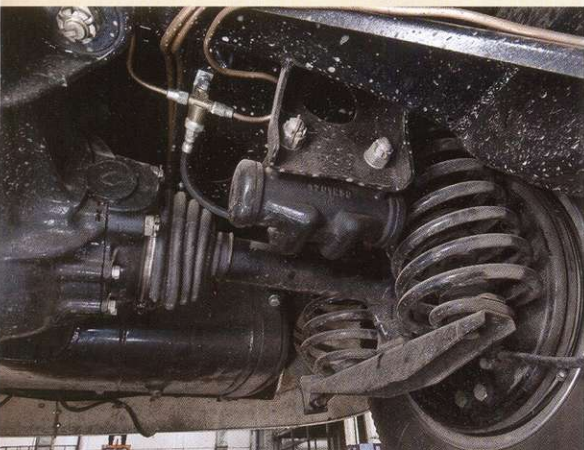
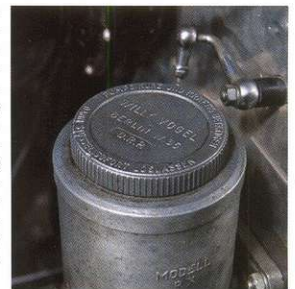


На W142 применена довольно редкая схема комбинированной рессорно-пружинной подвески. Верхний двуплечий рычаг опирается вторым концом на цилиндрическую пружину, установленную там, где у других моделей концерна крепится верхняя рессора. В этом случае нижнюю рессору можно сделать мягкой, что улучшает плавность хода, а направляющий аппарат подвески – жестким, что повышает управляемость.

Шарниры задней подвески типа «качающаяся полуось», спрятаны в картер главной передачи и их не нужно отдельно смазывать (что существенно снижает объём обслуживания). Установка двух пружин по обе стороны от кожуха полуоси позволила не только избавиться от паразитных моментов в шарнирах, но и сделать подвеску компактнее, раму ниже, а кузов просторнее.

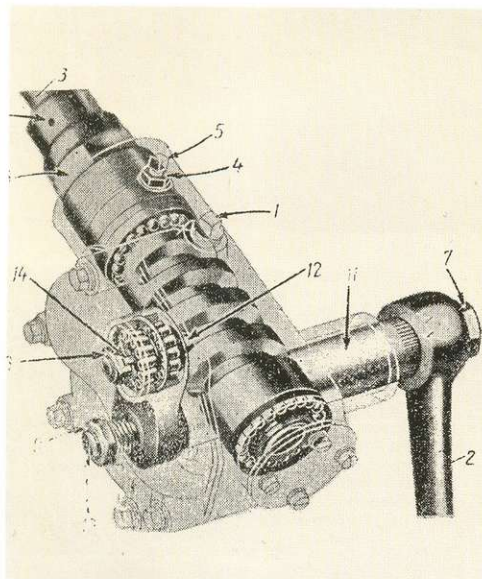


Бачок системы центральной смазки шасси конструкции Вилли Фогеля заполняется моторным маслом. Чтобы привести систему в действие, надо каждые 100 км (при мокрой дороге – 50 км) нажимать на специальную педаль. После чего в основные шарниры передней подвески будут поданы дозированные порции масла.





Управление автомобилем на упражнении «змейка» не выявило каких-либо существенных сложностей. Разве только руль оказался тяжеловат. Да и вполне прогнозируемые уводы высоких диагональных шин несколько «смазывали» картину.



Рулевой механизм ZF-Roß или винт-кривошип, как его у нас называли, широко применялся на немецких довоенных автомобилях. Одним из его достоинств было переменное передаточное отношение – большое в середине и меньшее по краям. Этого добивались, делая винт с переменным шагом, что давало возможность совместить удобство управления на прямой и при маневрах. Другой его особенностью было низкое трение благодаря широкому применению подшипников качения. Шип в нём не скользил, а катился по канавке винта. Благодаря этому можно было получить отличное «чувство дороги».



И передняя, и задняя подвески нашего испытуемого снабжены рычажными амортизаторами Comet. Причём если передние – одностороннего, то задние – двустороннего действия. Немногие автомобили в те годы могли похвастаться таким подвесочным «арсеналом». Редкостью была и система центральной смазки шасси разработки Вилли Фогеля. Последнее существенно увеличивало межсервисный пробег, бывший в то время микроскопическим с современной точки зрения.

ПО ДОРОГЕ В БАДЕН-БАДЕН

До сих пор мне приходилось ездить по относительно прямым дорожкам, что привело к определённом пониманию «автомобанного» предназначения кабриолета «А». Но впечатление от поведения Mercedes-Benz 320 на спецтрассе «горная дорога» оказалось очень необычным. Руль хотя и очень тяжелый по современным меркам, но довольно «короткий» – всего 3,5 оборота от упора до упора. В результате на серпантинах машина чувствовала себя вполне естественно. Я ожидал, что нужно будет многократно перехватывать руль, как на большинстве «классиков», а получилось, что на удивление уверенно «заправлял» автомобиль в повороты. Единственным «отзвуком» солидного возраста автомобиля оказался рулевой привод, на малых скоростях блокирующий «чувство дороги» (трение в механизме всё-таки великовато). Но стоило поехать чуть быстрее, и машина преобразилась, показывая лучшие черты своего характера. Появилась обратная связь,



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала
Rolling Wheels

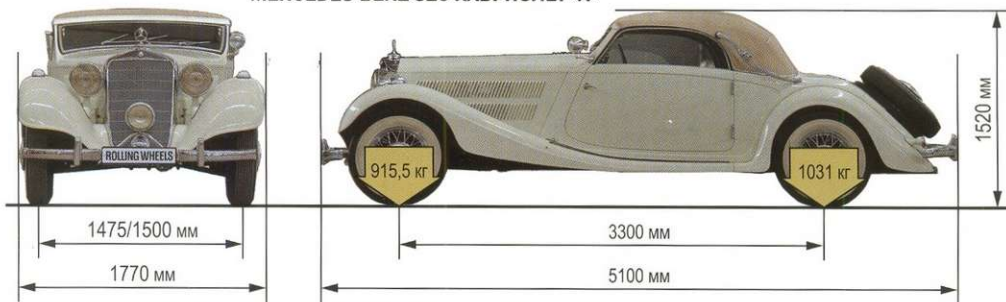
Заметного снижения траекторной устойчивости не происходит

Первое впечатление от машины – достаточно большое усилие на рулевом колесе при маневрировании, усугубляемое особенностями расположения органов управления и возможно возростом рулевого привода. В некоторых случаях именно это и ограничивает возможности при маневрировании в критической ситуации. Курсовая устойчивость в пределах того уровня боковых ускорений, который мы достигли при испытании, вполне удовлетворительная, хотя большие уводы высокопрофильных шин дают о себе знать. С ростом бокового ускорения курсовая устойчивость несколько снижается, но одновременно происходит снижение реакции на управляющее воздействие и общей потери чувствительности к управлению не происходит. При ограниченном уровне боковых ускорений (подобный автомобиль требует бережного отношения) существенного снижения траекторной устойчивости не происходит. Но при движении в повороте при поддержании равномерной скорости создается однозначный увод управляемых колес, а в режиме разгона ситуация только усугубляется. При прямолинейном движении автомобиль достаточно стабилен, хотя в околонулевой зоне присутствует избыточная зона отсутствия обратной связи. Возможно, это происходит из-за технического состояния рулевого привода. Плавность хода очень высокая, но на более крупные возмущающие воздействия автомобиль отвечает заметными траекторными колебаниями, которые не сказываются на устойчивости управления. Не возникает даже необходимости в значительной корректировке траектории движения.



Стоит закрыть глаза (во время движения я от этого воздерживался), как оказываешься на извилистых дорожках Шварцвальда. А откроешь – на «горной дороге» Дмитровского автополигона.

**ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И РАЗВЕСОВКА (ЗАМЕРЫ ROLLING WHEELS)
MERCEDES-BENZ 320 КАБРИОЛЕТ «А»**



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	М 142 II L6 карбюраторный с боковыми клапанами
Рабочий объем, см ³	3405
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85/100
Степень сжатия	6,25 или 7,0
Мощность, л.с. при об/мин	78/4000
Охлаждение	жидкостное
Электрическая система	12В, минус на массу
Трансмиссия	механическая 4- или 5-ступ., синхронизированная
Главная передача	4.33
Масса, кг	1850-1950
Запас топлива, л	72
Радиус поворота, м	12,4
Оборотов рулевого колеса	3,5 (замер RW)
Максимальная скорость, км/ч	126

усилие на руле стало точно информировать меня о том, что происходит в пятне контакта шин с дорогой, и управляемость не заставила себя ждать. А самое интересное, что уводы диагональных шин оказались настолько хорошо сбалансированы, что «съедаая» неприятные рыбки от мелких неровностей, всю основную информацию передают рукам водителя. Стоит только закрыть глаза (правда, во время движения я от этого воздерживался), как тут же представляешь себя на извилистых дорожках Шварцвальда. И лишь в том случае, если в повороте встречается особо крупная российская колдобина, кабриолет заметное переставляет (сказывается «косолапость» задней подвески). К стати, крены кузова, несмотря на мягкую подвеску, тоже оказались на удивление невелики опять же в силу особенностей задней подвески. И ещё одно впечатление: совсем небольшой радиус поворота для машины с базой 3,3 м – по нашим замерам вышло 11,8 м по внешнему колесу. Кабриолет разворачивается в один приём там, где по ожиданиям предстояло относительно долго и достаточно тяжело (учитывая отсутствие гидроусилителя) маневрировать. Конечно, такого удовольствия как великолепная динамика и прекрасная управляемость это не приносит, но приятно удивляет.

После горной дороги мы заехали в метрологическую лабораторию, где дотошно измерили и взвесили всё, что можно измерить и взвесить в этом автомобиле. Для чего? Хотя бы для того, чтобы рассказать. Mercedes-Benz 320 завод выпускал с двумя вариантами колёсной базы 2880 и 3300 мм. Шасси пользовалось популярностью и у независимых производителей. Кроме особых заказных кузовов, на него

устанавливались и специальные, например кузов кареты «скорой помощи» для заводской поликлиники в Штутгарте. Естественно, массы их существенно отличались, следовательно, различалось и распределение массы по осям автомобиля, влияющее на его ходовые качества. И с этой точки зрения, измеренные нами значения у кабриолета «А», вполне подходят под понятие спортивности. Распределение массы в соотношении 47/53 не идеально, но оно не должно существенно сказываться на управляемости, даже учитывая, что водитель и пассажир сидят ближе к задней оси, что в целом и подтверждается результатом дорожного теста. Конечно, по сегодняшним меркам, снаряженная масса под две тонны слишком велика для 78-сильного мотора, но по меркам 30-х это был действительно динамичный автомобиль, способный подарить массу удовольствия от вождения своему владельцу. Сегодня же он скорее приносит радость от прикосновения к легенде. Легенде, которая пронесла свою «спортивность» сквозь время.

**И ЛИШЬ ОСЕННЕЕ НЕБО
НАД НЕПОКРЫТОЙ ГОЛОВОЙ...**

Не скрою, в последнее время я не слишком часто сидел за рулем кабриолетов. А уж на подобных ездить мне и вовсе не доводилось, но тем приятнее было попробовать «прохватить» со сложенной крышей по автополигону. Тем более, что этому поступку нашлось и техническое оправдание. Так, проезжая мимо замечательных пейзажей, обрамляющих скоростную дорогу, я смог убедиться, что традиция ездить на кабриолете с опущенным верхом и поднятыми

Вытянутый, стремительный силуэт
делает этот Mercedes одним
из красивейших кабриолетов
предвоенной эпохи.





Аэродинамика открытого кузова такова, что на высокой скорости в салоне комфортно только с полностью поднятыми стеклами дверей.



Вячеслав ЛЕН

Коллекционер
и реставратор,
владелец
Mercedes-Benz 320
кабриолет «А»

ПРОЦЕСС ВОССТАНОВЛЕНИЯ ЗАНЯЛ БОЛЕЕ ДВУХ ЛЕТ

К сожалению, об истории жизни этого Mercedes известно совсем немного. Шасси для автомобилей такого типа с заказными кузовами перед войной было построено не больше 30 штук. В конце войны часть архива Mercedes пострадала от пожара, в том числе погибла и вся документация по этим машинам. Поэтому первоначального владельца установить,

не удалось. Хотя, судя по тогдашней стоимости такого автомобиля, вряд ли это мог быть простой рабочий или крестьянин. А вот последующая судьба этой машины более или менее просматривается... После окончания Второй мировой войны автомобиль был вывезен в СССР как трофей и попал в Москву, где долгое время использовался одним генералом. Очередной поворот в его судьбе связан с хрущёвской «оттепелью». Не секрет, что тогда же проводились и масштабные чистки среди командного состава армии. То ли у владельца появились проблемы, то ли просто пришло время обновить парк, но в итоге машину продали частному владельцу. Дальше она перешла из рук в руки и оказалась буквально... «у чёрта на рогах». О существовании данного экземпляра я, с одной стороны, узнал совершенно случайно, а с другой – долгое время целенаправленно пытался отследить перемещения этого уникального автомобиля по территории нашей страны. И действительно, через несколько лет усилия были вознаграждены. Несмотря на долгую жизнь, машина оказалась практически комплектной по основным деталям рамы

и кузова. Самой большой потерей был двигатель: кто-то из предыдущих владельцев поменял его на агрегат от «Волги» ГАЗ-21. Таким образом, когда автомобиль был выкуплен и я стал заниматься поисками запчастей, мотор стоял на первом месте. И что же вы думаете? Пытаясь найти просто двигатель для «320-го», я, в результате, нашёл мотор... именно от этой машины! Номера на раме, кузове и шильдике двигателя совпали! Каким-то образом он попал в Калининград. Со всем остальным было проще.



Мягкая крыша кабриолета «А» складывается и устанавливается на удивление легко, а механизм работает без люфтов и заеданий. В этом чувствуется опыт немецких конструкторов и великолепная работа рижских реставраторов.



При поднятой многослойной матерчатой крыше салон по комфортности не отличается от купе. Есть даже плафон освещения и заднее стекло в рамке из натурального дерева!



Первым этапом поднятия крыши является освобождение её от защитного чехла, придающего сложенному механизму законченный вид.



Чтобы зафиксировать поднятую крышу, надо защёлкнуть хромированные циркули вверх, а ручки в салоне у рамки лобового стекла – вниз.



Кузовные детали имели незначительные механические повреждения и вмятины, а в салоне сохранилась даже оригинальная кожаная обивка. Уцелел даже механизм раскрывания тента, а тканевая обшивка была изготовлена заново.

Реставрацию было решено проводить в Риге у моего учителя и друга Андреаса Родэ (об уровне его работы лучше всего говорят призы, полученные на выставках в Эссене). После доставки в мастерскую Mercedes полностью разобрали, отделив листы об-

шивки от деревянного каркаса. Несмотря на возраст, ржавчина почти не повредила металлические части. После этого началась работа по восстановлению, растянувшаяся более чем на два года. Кстати, когда я спросил Андреаса, что было самым сложным, он показал огромную папку с документами. Автомобиль ввозили в Латвию по временному разрешению, которое необходимо было регулярно продлевать, тратя безумное количество времени на бюрократические процедуры.

Реставрация закончилась в начале прошлого года. Оригинальная окраска автомобиля была двухцветной: борта цвета топлёного молока, а верх капота двигателя, багажник и крылья — шоколадно-коричневые. Пока мы оставили машину одноцветной, но может быть, ещё вернемся к этому вопросу. На сегодняшний день этот кабриолет является единственным сохранившимся не только в России, но и на территории Восточной Европы. Есть подтверждённая информация, что после войны уцелело как минимум три автомобиля подобного типа, причём один из них некоторое время находился в коллекции председателя Рижского автоклуба г-на Кулбурга, но где сейчас этот автомобиль, мне неизвестно. При этом надо учитывать, что на рынке существует большое количество заново сделанных машин с использованием шасси от модификаций, выпускавшихся на конвейере. Часто на продажу предлагается несколько «320-х» с разными кузовами, но в 99% это будут подделки. В Германии даже есть несколько мастерских, занимающихся подобным «бизнесом».



стёклами дверей имеет под собой аэродинамическую подплёку. Стоит опустить стекла, и в салон врывается вихрь встречного воздуха, а ощущения начинают напоминать езду на мотоцикле без шлема. Но если стекла и солнцезащитные козырьки подняты, то обстановка становится вполне комфортной, и можно наслаждаться мягким осенним солнцем и бескрайним голубым небом над головой. А насладившись, остановиться и поупражняться в разворачивании тента. Что мы и сделали, отъехав в сторону от скоростных трасс. И тут я снова удивился...

Надо сказать, что мягкий верх кабриолетов Mercedes уже в те годы не был просто брезентом, натянутым на дуги. Это – сложная, многослойная конструкция с мягкой обивкой внутренней стороны и с прокладкой из конского волоса, убранного между несколькими слоями утеплителя под верхним водостойким слоем. Форму тента поддерживали не только дуги, но и многочисленные ремни, натягивающиеся между ними при подъеме верха. Что же касается уплотнителя стекла двери, то он крепился к складной рамке, входящей в силовую структуру каркаса тента. Причём всё это хитросплетенье дуг, тяг и рычагов должно было максимально компактно складываться, обеспечивая не только приличную аэродинамику в открытом состоянии, но и отличный внешний вид сложенной и убранной под чехол конструкции. Спроектировать всё это во времена графических способов расчета кинематики конструкции было

очень непростой задачей, а восстановить при реставрации – вдвойне трудно. Особенно, учитывая отсутствие заводских чертежей и выкроек. Форма мягкого подъемного верха кабриолета «А» сама по себе весьма сложна и, отличаясь особым изяществом, великолепно гармонирует с формой стекол дверей, задней части кузова и общими пропорциями машины. Кстати, матерчатый тент при помощи классических внешних «циркулей» складывается на удивление легко и быстро и фиксируется зажимами на ветровом стекле.

Такая конструкция тента отлично защищает от холода и шума. Ну хорошо, сделаем скидку на то, что отопитель салона был в те годы экзотической редкостью, а регулируемый вентиляционный воздухозаборник на капоте – принадлежностью дорогих моделей. Большинство автомобилей 30-х обходились поднимающимся ветровым стеклом. Кстати, это действительно эффективный способ вентиляции салона в летнюю жару. Да и зимой от обмерзания лобового стекла этот способ тоже хорошо помогает (правда, о комфорте в последнем случае говорить трудно). Но во время нашей прогулки в кабриолете погожим днем золотой осени всё это не имело ровным счётом никакого значения. Ведь такие выезды просто не хочется заканчивать, да и рассказывать об этом удивительном автомобиле можно сколько угодно. Всё – ставлю большую, жирную точку. Но, не удержавшись, вновь возвращаюсь к столу и дописываю одно единственное главное слово: «Потрясающий!».

РВ



СТАРЫЙ ШТУТГАРТСКИЙ «АЛФАВИТ»

В сущности, Mercedes-Benz 320 (W 142) являл собой усовершенствованную 2,9-литровую модель 290 (W 18), выпускавшуюся с 1933 по 1937 год. Но её слишком часто путали с погодками – моделями 200 и 230 (W 21). После выхода W 142 модельный ряд Mercedes выглядел более логичным. Главный дизайнер компании Gottgeber Герман Аренс лёгкими штрихами сумел так осовременить внешний вид автомобиля, что сохранилась явная преемственность поколений машин. Нужно отметить, что на тот момент ни одна другая европейская компания не придавала такого значения сквозной узнаваемости марки. В те годы концерн Daimler-Benz AG использовал для индексации своих кабриолетов отличную от других германских марок классификацию по буквам латинского алфавита. Испытанный нами кабриолет обозначался буквой «А», что подразумевало два места в салоне (в ряде случаев за передними сиденьями располагались одно или два детских), две двери и два боковых окна. Буквой «В» обозначался четырех-пятиместный двухдверный кабриолет – в этом варианте задние пассажиры смотрели на мир через собственные окна. Кабриолет «С» тоже был четырехместным и двухдверным, но боковых окон в кузове было всего два, а не четыре. Кабриолет «D» – это четырехдверный кузов с четырьмя-пятью местами и четырьмя боковыми окнами. Кузов кабриолета «Е» встречался редко, в основном на моделях 230, 260D, 290 и 320. Ещё реже его так называли. Дело в том, что это вовсе не кабриолет, а ландоле – автомобиль с жёстким верхом

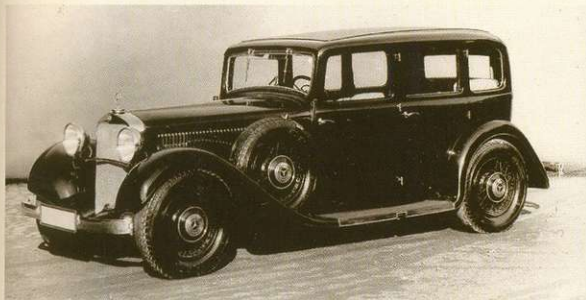
и опускным тентом над задним рядом сидений. В таком трёхрядном кузове было шесть мест и шесть боковых окон. Первый ряд отделяла стеклянная перегородка. Отсюда и чаще встречающееся название кузова – Pullman-Landaulet или Droschken-Landaulet (такой кузов использовали таксисты). Наконец, Кабриолет «F» или пультман-кабриолет – это шестиместный четырехдверный кузов с шестью боковыми окнами, в котором водитель и сидящий рядом с ним пассажир отделялись от салона перегородкой. Все вышеперечисленные кабриолеты выпускались собственным кузовным предприятием концерна Sindelfinger Karosserie Daimler-Benz A.G. В 1938 году в Германии вступило в силу требование о применении на легковых автомобилях низкооктанового (74) горючего, и для компенсации потери мощности рабочий объём двигателя увеличили с 3,2 до 3,4 л. Эта модификация получила внутривзводское обозначение W 142 IV. По заявлению концерна, мотор по-прежнему выдавал мощность 78 л.с. при 4000 об/мин. Без изменений остался и максимальный крутящий момент – 22,2 кгс при 1700 об/мин. Для улучшения экономичности в коробку передач ввели пятую повышающую (0,74) передачу планетарного типа. Автомобиль выпускался с 1937 по 1942 год в следующих вариантах: шасси, четырехдверный седан, лимузин, шестиместный фазтон, кабриолет «А», кабриолет «В», кабриолет «С», кабриолет «Е» (пультман-ландоле), кабриолимузин «F», седан с аэродинамическим кузовом, армейский командирско-разведывательный



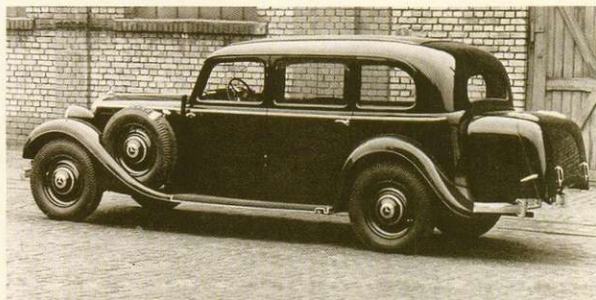
Mercedes-Benz 320 Cabriolet В обслуживал немецкий генералитет (сзади стоит Horch 930V).

Mercedes-Benz Typ 340 WK (Baumuster W142 IV) и санитарный. На укороченной базе (2880 мм против 3300 мм) в небольших количествах строились кабриолеты «А» и купе со съёмной крышей 320п (Baumuster W142 I). Кабриолет «А» был наиболее дорогой моделью – он стоил 13 500 рейхсмарок. Дороже него был только футуристичный Stromlinien-Limousine за 14 500. Всего было изготовлено 5213 машин гражданского назначения и 1806 армейских Kübelwagen. Возвращаясь к испытываемому экземпляру, заметим что по данным историка Вернера Освальда «320-х» кабриолетов «А» четвертой серии выпустили на порядок меньше Mercedes-Benz 540K (W 29), считающихся среди коллекционеров культовыми. А в живых» остались вообще единицы.

Денис ОРЛОВ
фото >> из архива автора



Модель Mercedes-Benz 290 (W 18, 1933–1937 годы) можно считать предшественницей «320-го».



Mercedes-Benz 320 (W 142 II или W 142 IV) Limousine 4 Tueren (1937–1942 годы) Внешне его можно спутать с моделью 230 «как у Штирлица».



Автомобиль скорой медицинской помощи на шасси Mercedes-Benz 320 (W 142, 1940 год).



Mercedes-Benz 320WK (W 142) – так называемый Kübelwagen, «автомобиль-бадья» в условиях боевых действий в Италии.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ



часть первая:
ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ

Командирские машины Второй мировой войны: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15



текст >> Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Алексей КОНОПЛЕВ

Всё началось с того, что, скучая у ворот Дмитровского автополигона в ожидании прибытия автомобилей, я... заснул.

Из объятий Морфея меня выдернул стук в стекло моего Ford и фраза, произнесённая на знакомом, но непонятном мне языке. Я медленно открыл глаза и – о, господи! – обнаружил, что на меня с улыбкой смотрит немецкий пехотинец времен Второй мировой войны в полном снаряжении и с оружием!

Видение оказалось массовым – поодаль стояли ещё несколько человек аналогичной внешности и громко беседовали. Причём проделывали они всё это не в чистом поле, а опершись на крылья, двери и капот серого военного автомобиля, явно не относящегося к современной эпохе. И самое интересное, что неподалёку находилась похожая группа, только автомобиль – зелёный, а окружившие его люди одеты в форму РККА...

Происходящее имело прямое отношение к моим тестово-журналистским обязанностям. Представители противоборствующих сторон были настроены дружелюбно, а доставленные ими в Дмитровский район Московской области командирские Dodge WC-57 и Horch 901 Тур 40 Kfz.15 выглядели вполне боеспособными. Мне оставалось дожидаться тестовую группу и приступить к привычным делам – сравнивать, пробовать, замерять, испытывать и записывать. Пока испытательно-съёмочная команда подтягивалась к месту действия, а представители враждующих сторон насторожено изучали друг друга на почтительном расстоянии, я принялся внимательно рассматривать наших сегодняшних соперников (имеются в виду автомобили).

Сначала решил исследовать Dodge. Во-первых, в ходе Великой Отечественной войны этот легендарный американский автомобиль сражался на нашей стороне. Во-вторых, в своё время я уже имел удовольствие тестировать трехосную модификацию (WC-63) этой машины, а в-третьих, он мне очень нравится внешне. Посмотрите на фотографии – это же «красота в простоте». Все внешние элементы настолько же просты, насколько функциональны. Решётка радиатора – это настоящая прочная защита. Бампер с площадкой под механическую лебёдку кроме как «силовым» не назовёшь. Да и всё остальное – от крышек багажных ящиков до крепления шанцевого инструмента – вызывает в памяти уважительное словосочетание «крепко сбит».

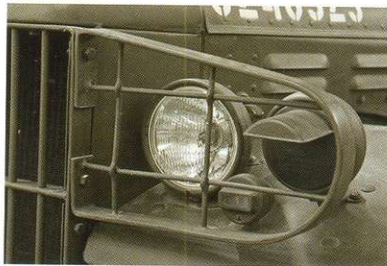
А теперь давайте переведём взгляд на Horch 901. Несмотря на схожее назначение (он тоже командирский и построен на типовом шасси), у него всё совершенно по-иному. С одной стороны, автомобильный дизайн в то



Простота, функциональность и царство силовых элементов: вот и весь американский милитари-стиль начала 40-х. С другой стороны, можно сказать, что пропорции, формы и конструктивные решения, реализованные в Dodge WC-57, заложили основы для создания военной техники на годы вперед.



В открытом положении полый откидной борт может служить дополнительной грузовой платформой и посадочным местом, а внутри него хранился внушительный стол для штабных карт.



Решётки на фарах выполнены с огромным запасом прочности. В общем, за сохранность аутентичных фар и светомаскировочной оптики можно не беспокоиться.



Дополнительные топливные канистры с внешним креплением – особенность американской военной техники. В действующей армии на переднее крыло Dodge зачастую устанавливалось до трёх «джериджэн» в специальных держателях.



Если мысленно убрать с бортов запасные колеса, а подножку продолжить от переднего до заднего крыла – то перед нами предстанет, пусть не слишком элегантный, но все же достаточно типичный легковой автомобиль той эпохи.



Кирка и лопата закреплены надёжно и на них очень удобно облакачиваться при работе в моторном отсеке, в чём мы вскоре получили возможность убедиться.



Указатели поворота (в данном случае механические «винкеры») на военном автомобиле – вещь не самая необходимая. Но к ПДД немцы относились с пиететом.



Багажное отделение Horch 901 заметно больше, чем аналогичный отсек Dodge WC-57.



Буксирный крюк поддышло с вертикальным креплением рассчитан на транспортировку легкого орудия или прицепа.

Несмотря на идентичное назначение, Dodge WC-57 и Horch 901 разнятся достаточно сильно. Взять хотя бы количество рычажков, лючков и переключателей...



В заднем фонаре светомаскировочный режим включается механически. Поворачивая ручку, можно прикрыть лампочку шторкой с небольшим отверстием.



Габаритная оптика имеет специальный светомаскировочный режим для движения в колонне. Если следующий за головной машиной водитель видит один зеленый огонек, то дистанция более 200 м, если четыре – меньше 25 м.



Для реставрации данного экземпляра Horch 901 были найдены и установлены оригинальные фары Bosch.



Этот ящик предназначен для хранения штатных цепей противоскольжения. А снаружи висели ножницы для преодоления проволочных заграждений.



Расположение органов управления и посадка водителя в Dodge WC-57 не самые комфортные, сиденье никак не регулируется. Но, как ни странно, вкупе это обеспечивает достаточно удобное управление автомобилем водителю любого роста и комплекции! Мало того, само управление максимально упрощено: роль понижающей передачи играет «короткая» первая, а трогаться с места надо со второй. Да и приборы, хоть и просты на вид, но отлично читаемы и вполне информативны.



А вот процесс попадания за руль менее однозначен. Существует два варианта: во-первых – можно перелезть через запасное колесо, а во-вторых – войти с пассажирской стороны (для образования «коридора» рычаги смещены к передней панели).



На заднем диване более или менее свободно помещается не больше двух человек (командир и замполит). Троице уже ощутимо тесно.



Обилие информационных табличек позволяет без проблем справиться с автомобилем даже слабо подготовленному водителю.

время не стоял на месте, и машина явно выглядит на конец 30-х, а не на начало 40-х, как Dodge. Но с другой, в Gorch просматривается совсем не военная порода. Как бы правильнее сказать?.. Представьте себе штабного офицера, проводящего всю жизнь в канцеляриях, который, не желая того, попал на передовую. Вот такая странная ассоциация. А возникла она исключительно из-за элементов стиля и дизайна гражданских автомобилей Gorch. Ну не спрятать под военной раскраской и светомаскировкой королевское происхождение. И простотой от 901-го совсем не веет, хотя особых изысков при первом осмотре не видно. Одна витиеватая конструкция каркаса тента чего стоит. Да и лючков, рычажков и всевозможных выключателей на этой машине заметно больше, чем на Dodge. Посмотрите внимательно на фотографии – мы их тщательно запротоколировали. А теперь подумайте: каждая такая полезная деталюшка – это дополнительные затраты при производстве военного автомобиля.

Что же до вентиляционного лючка в верхних створках капота, то он «говорит» о том, что данная машина из первых выпусков. Кстати, эту ключевую особенность мне указал один из «немецких пехотинцев», и он же любезно предложил не ограничиваться внешним осмотром, а забраться внутрь и изучить салон.

РАЗЛИЧИЯ ОЧЕВИДНЫ

Предложение «забраться» я естественно принял, но в слегка откорректированном виде. К этому времени на полигон подтянулась все наша тестовая «делегация» во главе с техническим редактором Алексеем Исаевым. Салонные изыскания мы начали с Dodge, в экипаже которого были две «красноармейские» девушки. И что же? Во внутреннем убранстве WC-57 никакого диссонанса с внешностью обнаружено не было. Простецкие металлические ковши кресел с пружинными подушками, минималистичная панель приборов, четыре рычага (КПП, подключение переднего моста, ручной тормоз и размыкатель отбора мощности на лебёдку) и характерные для того времени напольные педали. Не стоит забывать о том, что вместо водительской двери у американской машины – запасное колесо. Скажете – неудобно? Пожалуй. Но это дополнительная защита от стрелкового оружия. А посадка оказалась на удивление комфортной.



На водительском месте Horch, разработанном по «легковым» стандартам, довольно удобно. Но только после подгонки сиденья под рост водителя (для военной машины это не слишком правильно, сел и поехал – не получится). С одной стороны, внимание расположению органов управления уделено немалое, но эргономический результат не самый впечатляющий.



На первый взгляд салон Horch аскетичен и мало отличается от Dodge. Но присмотритесь: педаль центральной системы смазки за креплением для оружия, ручка управления вентиляционными створками слева от руля, покрытие на полу. Но вот задний диван – военный, классический для «кобельвагенов», кожаный.



Рычаг управления раздаточной коробкой находится прямо между сиденьями, не мешая под руками.



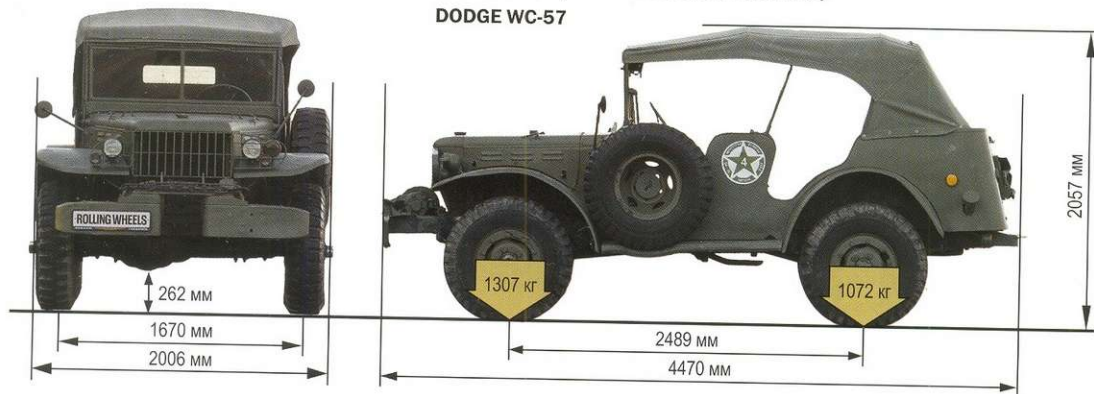
Немецкому автомобилю свойственно то же, что и нации в целом: чуть ли не для каждого ключа или отвертки есть своё место, ремешок или защёлка для фиксации. Что уж говорить об оружии...



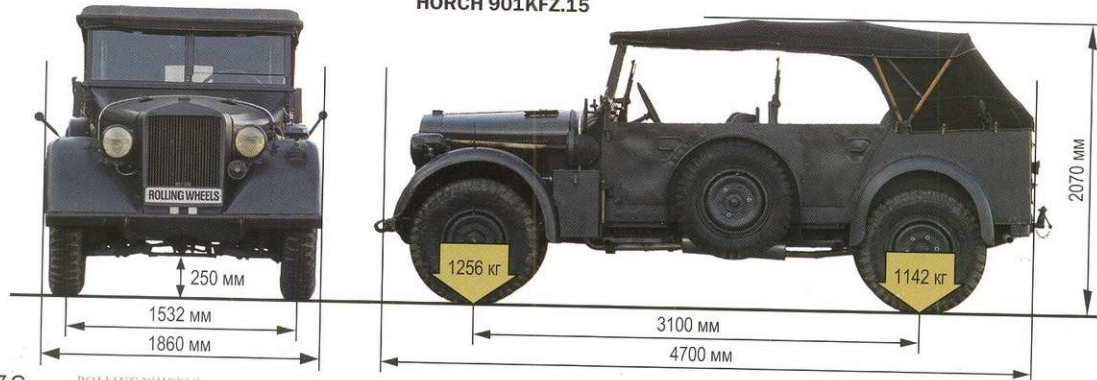
Это ни что иное, как преключатель топливных баков. Дело в том, что у Horch их два. Один, основной, скрытый под полом пассажирского отсека, с заливной горловиной прямо в салоне под ногами пассажиров (на фото внизу), а второй резервный заполняется через заливную горловину в корме.



ГАБАРИТНЫЕ РАЗМЕРЫ И РАЗВЕСОВКА (ЗАМЕРЫ ROLLING WHEELS)
DODGE WC-57



HORCH 901KFZ.15



Ия, и Алексей Исаев отметили, что, несмотря на кажущуюся хаотичность расположения органов управления (педаль акселератора, например, находится на трансмиссионном тоннеле), конструкторы явно держали в голове термин «эргономика». Нет, это далеко не спортивный автомобиль, но сидеть в нём и управлять удобно даже с учётом полного отсутствия регулировки кресел.

Буквально пару строк назад я вскользь упомянул спортивные автомобили, и, поверьте, не зря. Дело в том, что у *Norch* посадка водителя больше всего напоминает спортивную. Посмотрите на фото: расположение рулевого колеса почти вертикальное, посадка раслабленная, ноги разогнуты, педали достаточно далеко, а второстепенные рычаги (ручной тормоз и управление РКП) отнесены от рукоятки КПП. Да, салон по-военному аскетичен, но выполнен на уровне вполне приличного легкового автомобиля: даже некое подобие покрытия на полу имеется. А если начать присматриваться к мелочам, то их обнаружится несколько больше, чем ожидаешь увидеть в военном транспорте. Фиксаторы для оружия – это вещь, которой может и не быть. Но когда они есть – хорошо. А как вам такой конструктивный элемент: специальные металлические воронки достаточно сложной формы и отверстия в полу? Это для того, чтобы у господ офицеров под ногами лужи не растекались... Ведь при езде с откинутым верхом в салон может попасть дождевая вода. Могли бы просто дырок насверлить. Но нет! Не привыкли конструкторы *Norch*, всю свою карьеру посвятившие созданию автомобилей высшего класса, к простым решениям. Вскоре обнаруживается и ещё одна занятная деталь (на этот раз совершенно другого рода). Под ногами пассажиров имеется лючок. Если его открыть, то взорам предстанет... заливная горловина бензобака! Понятно, что у военного автомобиля бак должен быть большим, но выводить его в салон? Чтоб уж если гореть, то гореть качественно. В общем, как и при внешнем осмотре, анализ «внутренней сущности» автомобиля *Norch 901* свёлся всё к той же формулировке: сложная и дорогая конструкция. С другой стороны, здесь хоть водительская дверь имеется.

ПРО ВЕСЫ И ЛИНЕЙКИ

Первым делом оба автомобиля отправились на взвешивание и обмеры. Поскольку данный номер журнала *Rolling Wheels* первый, то требуются краткие пояснения: что именно мы собрались мерить, взвешивать, и какие из всего этого можно сделать выводы. Что касается снятия базовых



Следствием изучения конструкции *Norch 901* (осмотр проводился при участии «германской стороны»), стало возникновение риторического вопроса: насколько дорог был в производстве *Norch 901*, если простейшая поперечина в подвеске не просто составная, а имеет сложный профиль с сваренными внутрь штампованным усилителем и косынками. И так буквально в каждой детали...



КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ DODGE WC-57

Двигатель	Dodge T214 230 L6 нижнеклапанный карбюраторный
Рабочий объем, см ³	3770
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	82/147
Мощность л.с. при об/мин.	92/3200
Крутящий момент Нм при об/мин	245/1800
Охлаждение	жидкостное
Трансмиссия	механическая 4-ступ. РКП, не синхронизированная, без демультипликатора
Тип полного привода	подключаемый полный
Главная передача	5.83
Подвеска (обе оси)	зависимая на полуэллиптических рессорах
Запас топлива, л	114
Средний расход топлива, л/100 км	35
Максимальная скорость, км/ч	86
Грузоподъемность, кг	750

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ NORCH 901 KFZ.15

Двигатель	Norch V8, с горизонтальными клапанами, карбюраторный
Рабочий объем, см ³	3517
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	78/92
Мощность л.с. при об/мин.	80/3600
Крутящий момент Нм при об/мин	212/1800
Охлаждение	жидкостное
Трансмиссия	механическая 4-ступ. РКП, не синхронизированная, с демультипликатором 1:1.69
Тип полного привода	Постоянный полный с самоблокирующимся межосевым и задним межколесным дифференциалом
Главная передача	5.375
Запас топлива, л	70+40
Подвеска (обе оси)	независимая пружинная на поперечных рычагах
Средний расход топлива, л/100 км	26
Максимальная скорость, км/ч	95
Грузоподъемность, кг	600



Независимая подвеска всех колёс, чувствительное рулевое управление... В общем, при должном внимании к эргономике результат на «змейке» мог быть более высоким.

геометрических размеров, то здесь особых «оправданий» не требуется. Примите как некий ритуал: надо знать, и всё тут. Углы въезда-съезда – тоже параметры очевидные. Наряду с клиренсом они фактически дают представление о внедорожных (в геометрическом смысле) способностях автомобиля. В данном случае обе машины оказались почти в равных условиях. У Dodge чуть хуже с углами въезда-съезда, но короче база – на рельефе эти показатели отчасти компенсируют друг друга. Так что в этом смысле у обоих тестируемых автомобилей если не полный паритет, то очень близко к тому. Не меньший интерес для анализа внедорожных и дорожных качеств представляет высота подъёма одного из передних колёс в ходе диагонального вывешивания. Данный замер выполняется с помощью подвижной платформы под передним колесом, которая поднимается до того момента, пока не разгрузится заднее. Таким способом можно получить теоретически максимальный (нединамический) ход подвесок на скрещивание и прогнозировать лучшую или худшую проходимость по сложному рельефу. Но в реальных условиях поведение автомобиля может сильно отличаться от лабораторного, поэтому в данном случае подобное измерение – только отправная точка для дальнейших испытаний. Также проводится

«Спортивные» конструктивные решения, заложенные в Horch, великолепно работали во благо управляемости и скорости.





Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала
Rolling Wheels

ДАЛЬШЕ НАЧИНАЮТСЯ РАЗЛИЧИЯ

Первое впечатление от обеих автомобилей – достаточно жёсткие подвески, очень жёсткие шины (несмотря на их высокий профиль); уводы колес на тех скоростях, которые развивают эти машины, очень малы. Что же касается подчинения управлению, то можно сказать следующее: оба автомобиля делают это хорошо и точно, но с большим усилием на руле. Дальше начинаются различия: у Dodge точность управления несколько ниже (его рама заметно менее жёсткая), а в околонулевом секторе поворота рулевого колеса имеется большая зона нечувствительности (частично это связано с возрастом автомобиля, состоянием и регулировкой рулевого механизма). На неровностях возникают колебания управляемых колес. С точки зрения удобства управления Dodge, напротив, выигрывает: посадка выше, угол наклона рулевой колонки и её расположение более оптимальны, но все плюсы «съедает» излишнее усилие на руле. В салоне Horch водителю расположиться сложнее. Низкая посадка ухудшает обзорность, а эргономика, несмотря на наличие механизма регулировки сиденья, далека от идеала. То рулевое колесо оказывается слишком близко, то педали чересчур далеко, да и переключать передачи не так удобно.

ИЗМЕНЧИВОСТЬ ТВЁРДОГО ПОКРЫТИЯ

Что-то мне подсказывает, что идеально ровного твёрдого покрытия тестируемые сегодня автомобили за свою бесконечно долгую жизнь видели немного. Но такую естественную для них среду обитания, как бездорожье, мы оставим «на сладкое», а начнём всё-таки с асфальта. Причина проста: во-первых, хочется банально «вкататься» в автомобили, прежде чем гнать их на серьёзные препятствия, а во-вторых, сравнение в части управляемости, динамики и комфорта будет не лишним. И сразу же неожиданность – конструктивно грузовой Dodge оказался очень даже неплох на асфальте. Конечно, он то и дело проявлял свою сущность, отчасти выражавшуюся в приличном усилии на руле, но классическую «змейку» американский автомобиль выполнял вполне уверенно и не пытался противоречить действиям водителя. Да и отмеченное нами удобство посадки сыграло немаловажную роль. Я помню, что WC-63 в аналогичной ситуации вёл себя значительно менее сговорчиво – трёхосный автомобиль то и дело норовил уехать с траектории поворота наружу.



Под впечатлением от прекрасной «тяги» двигателя Horsch и под тяжёлым взглядом представителя «военизированных формирований» Алексей Исаев забрался под капот, дабы разобраться (путём частичной разборки) во всех нюансах конструкции.

Да, Dodge проявил свою «грузовую» сущность, выраженную в довольно приличном усилии на руле. Но на упражнении «змейка» автомобиль чувствовал себя очень уверенно.



На серпантинах спецтрассы «горная дорога»
брутальный «американец» начал существенно
проигрывать своему «аристократическому» оппоненту.



Максим ЗУБАРЕВ

Коллекционер классических
автомобилей

БЛАГОДАря МОЕМУ УВЛЕЧЕНИЮ ЛЮДИ ЗНАКОмяТСЯ С ТЕХНИКОй

Всё началось с истории моего деда. В нашей жизни Великая Отечественная война имеет огромное значение: не было бы нас, если бы не Победа. Мой дед тоже воевал. В память о нём и началось моё увлечение. Сначала я приобрёл «советский джип» ГАЗ-67Б. Автомобилизация Советской Армии напрямую зависела от поставок по ленд-лизу, и мне захотелось посмотреть, что за машины поступали от стран-союзников. Так в коллекции появился очень интересный аппарат. Во время войны к нам в основном поставлялся Dodge, известный как «З/4». Но я решил приобрести редкий командирский вариант этого автомобиля, который представляет большую ценность не только с патриотической точки зрения, но и как редкий, эксклюзивный экземпляр. В частности, машин с лебёдкой было произведено всего несколько тысяч. На этом интерес к истории не закончился. Появилось желание узнать, на чём ездили по ту сторону линии фронта. В результате был восстановлен командирский автомобиль Horch-901 выпуска 1937 года. Мне было интересно, как покажут себя машины на тесте с технической точки зрения. Война всегда даёт мощный импульс совершенствованию технологий вообще и технологии полного привода в частности. Возникла идея создания коллекции джипов Второй мировой войны. Мне нравится и тот и другой экземпляр, но посмотрите, какие они разные! С моей точки зрения Dodge – брутальный автомобиль, суперпроходимый, но тяжёлый и медленный, а Horch – породистая, аристократичная машина. Об этом говорит вся история этой немецкой марки. А ещё мне приятно, что другие люди могут познакомиться с интересной техникой благодаря моему увлечению.

Представитель германской школы автомобилестроения, несмотря на полностью независимые подвески, оказался автомобилем неоднозначным. Все спортивные конструктивные решения великолепно работали во благо управляемости, и практически гоночный двигатель позволял гораздо больше, чем американский оппонент. Но с размером водителя, даже при наличии регулировки сиденья, не всё хорошо. В итоге на «змейке» Horch совсем не впечатлил. Правда, как только чересчур активное руление закончилось, и началось относительно прямолинейное (с поворотами, но не резкими) движение по серпантину спецучастка «горная дорога», «американец» стал заметно проигрывать. Справедливости ради нужно заметить, что двигатель у тестируемого Dodge по каким-то неведомым нам регулировочно-настроечным причинам не развивал полную мощность. Как может «тянуть» этот мотор я помню ещё по тесту «трехосника». В любом случае отставание сохранилось бы.

ПРИФРОНТОВАЯ, РАЗБИТАЯ, СПЕЦИАЛЬНАЯ...

Чтобы плавно перейти от асфальтового противостояния к бездорожью, мы отправились на специальное булыжное покрытие, имитирующее разбитое дорожное полотно. Благо на полигоне такое присутствует.



Кто-то из «солдат Красной Армии» заметил: «Как после бомбёжки!» Ну что же? Посмотрим, как поведут себя командирские автомобили при движении по разбитой «прифронтовой» дороге, и насколько комфортно будут себя чувствовать их водители и высокопоставленные пассажиры. Скажу сразу – в случае с Dodge и водитель, и пассажиры будут ощущать жуткую тряску. Масса машины достаточно велика, но жёсткая рессорная подвеска, которая так хорошо работала на «змеёнке», передает на кузов слишком уж серьёзные вибрации. С другой стороны, автомобиль движется, не теряя траекторий, а комфорт на войне – не главное. Одно плохо – вибрация настолько сильная, что приборов не видно, и в зеркалах разглядеть что-либо нереально. Horch в этом смысле – полная противоположность. Мы уже не раз упоминали про его «легковую сущность». Независимые подвески, мягкие упругие элементы и длинная база сделали автомобиль буквально королём разбитых дорог. Безусловно, вибрации есть. Но в сравнении с тем, что «обрушивается» на сидящих в Dodge, небо и земля. Теперь представьте такое развитие событий: дорога упирается в ручей, а на другой стороне усыпанный воронками участок. Ручей в нашем случае будет изображать тарифованная ванна, а в качестве разбомблённого участка выступит спецдорога «знакопеременные препятствия».

Буквально после нескольких виражей стало очевидно, почему Horch 901 проявил свои лучшие качества именно в ходе европейской кампании. В то время немецкая армия двигалась по приличным дорогам и делала это достаточно быстро...



Да, вентиляционные лючки в ногах водителя и переднего пассажира были весьма востребованы в условиях Северной Африки...



...Но посмотрите, сколько труда вложено в механизм их фиксации! Специальная пружинная тяга, скрытые установочные петли.



Поскольку никакой специальной гидроизоляции на автомобилях не предусмотрено, то их способность к преодолению водных преград условна. Кстати, представителям обеих «противоборствующих армий» водные процедуры понравились...

ТАРИРОВАННАЯ ВАННА И ВОРОНКИ, ПЕРЕХОДЯЩИЕ В НАДОЛБЫ

С точки зрения глубины погружения водная преграда оказалась символической – вода едва доходила испытуемым до ступиц. Но при движении любая лужа может стать непреодолимым препятствием. Признаться, мы намеренно спровоцировали волну перед радиаторами обоих автомобилей (ведь не каждый военный водитель понимал, что через водные преграды нужно двигаться «шлёпотом»). И тут же получили результат: обе машины в разной степени «фатальности» зачерпнули вентилятором охлаждения и влили себе в моторные отсеки приличные дозы мутноватой жидкости. Последствия были предсказуемы. Не зря на некоторые модели армейских Dodge (VC) устанавливался специальный водоотводный щиток, предохраняющий распределитель зажигания от попадания воды. С «форсированием» было закончено и после кратковременной просушки автомобили двинулись в сторону воронок.

Как я уже сказал, имитаторами воронок в нашем случае согласились «поработать» чугунные надолбы. Эти расположенные в шахматном



порядке возвышенности позволили нам на практике проверить замеренные ранее параметры скрепления подвески. Первым «на амбразуру» бросили Dodge, который заметно лучше проявил себя в ходе стендовой проверки артикуляции. Машина без особых проблем забралась на первое препятствие, но после остановки всё пошло не совсем гладко. Ходов подвесок было вполне достаточно, и все четыре колеса уверенно стояли на покрытии. Но из-за конструктивных особенностей рессорной подвески разгруженные по диагонали колеса настолько слабо прижимались к бетонному полотну, что фактически не обеспечивали достаточного зацепления. Впрочем, если не двигаться ходом... Что же до Horch, то ходов его независимой подвески с относительно короткими рычагами катастрофически не хватало. Не спасало положение и наличие самоблокирующегося межосевого дифференциала. В результате передвижение не выглядело как беспроблемное переваливание с кочки на кочку (простите, из воронки в воронку). В оправдание автомобиля и конструкторов можно сказать следующее: в тот момент,



Хорошая иллюстрация короткоходности подвесок Horch – левое переднее и правое заднее колёса уже в воздухе. В общем, ситуация требует участия «личного состава».

**ВЫСОТА ПОДЪЁМА КОЛЕСА (ММ)
ДО НАСТУПЛЕНИЯ ДИАГОНАЛЬНОГО
ВЫВЕШИВАНИЯ (ЗАМЕРЫ ROLLING WHEELS)**

DODGE WC-57



Dodge изначально конструировался как автомобиль военный (то есть, не особенно долговечный). Отсюда и слабая на кручение рама, заставляющая кузов буквально трескаться по швам. Но суммируя её скручивание с ходами рессорных подвесок можно получить достаточно внушительную цифру.

HORCH 901 KFZ.15



Horch имеет короткие рычаги подвески и очень жёсткую раму. Как следствие, скромный суммарный ход подвески.



Интересный момент: все четыре колеса Dodge WC стоят на покрытии, но автомобиль не может уверенно сдвинуться с места – при попытке резко тронуться «разгруженные» по диагонали колёса начинают буксовать. А виной тому – «врождённая» нелинейность характеристик рессор.



Классическое диагональное вывешивание... Если бы штатная блокировка дифференциала заднего моста дожидалась до наших дней, немецкий автомобиль вёл бы себя немного по-другому.



Проезд по разбитой булыжной мостовой в очередной раз показал различия в конструктивном подходе. Жёсткая, но надёжная рессорная подвеска Dodge старательно передавала на водителя и пассажиров все нюансы неровностей, а Horch со своей полностью независимой рычажной буквально плыл над «выбоинами».



Пытаться утопить автомобили в расположенном неподалеку болоте мы не стали. Было довольно холодно и «вооружённый до зубов» личный состав обеих «армий» вряд ли одобрил бы подобную идею.

Когда этот автомобиль покинул завод-изготовитель, в его заднем мосту был установлен самоблокирующийся кулачковый дифференциал. Но до наших дней сия склонная к самоуничтожению конструкция не дожила. Смею предположить, что с задним «самоблоком» Horch вёл себя не в пример лучше.

В РОДНОЙ СТИХИИ

Наконец мы добрались до финальной части тестовой программы – испытаний на реальном грунте. По понятным причинам мы не стали топить автомобили в болоте. Было холодно, и вооружённый до зубов личный состав обеих «армий» не одобрил бы подобную идею. Но по пересечённой местности вдоволь поехали, в колеях поползали, в песке покопались. Да и подъёмам-спускам – скользким, глинистым – отдали должное... Начну с поведения тестируемых командирских автомобилей в колее – ведь из них родимых по большей части состояли фронтовые дороги. Для того, кто знаком с бездорожьем и внедорожниками не понаслышке, мои наблюдения и выводы покажутся очевидными: Dodge с его неразрезными мостами и рессорной подвеской вёл себя более предсказуемо, чем Horch с полностью независимой пружинной. Дело

При движении по пересечённой местности двигатель Horch стал главным (и весьма весомым) аргументом в противостоянии с WC-57. Но в сложных условиях этот двигатель требует хорошего охлаждения. Для обеспечения дополнительной вентиляции на ранних модификациях 901-го устанавливались специальные лючки. Именно по ним можно легко идентифицировать машины первых выпусков.



Несмотря на отсутствие понижающего ряда в раздаточной коробке и не слишком «бодрый» двигатель WC-57 чувствовал себя на «тестовом» подъёме вполне уверенно.



По скользкой глинистой колее в достаточно крутой подъём Horch 901 взобрался с большим трудом. И, если внимательно присмотреться к происходящему ниже бампера, становится ясно почему – в смысле геометрической проходимости ситуация была «на грани». Впрочем, цепляющиеся за грунт редуктора неразрезных мостов Dodge и вовсе заставили «американца» карабкаться вверх по склону рядом с колеями.

здесь в том, что у независимой схемы с короткими поперечными рычагами есть существенный недостаток. Он выражается, во-первых, в непостоянном дорожном просвете, и во-вторых, в меньшей ударопрочности самой конструкции. На слабых же грунтах, где главную роль играет резина, Horch чувствовал себя более уверенно. Ему легче давались и подъёмы по причине большей мощности двигателя. Но все более или менее сложные препятствия автомобили преодолевали. Где-то лидировал Dodge, где-то Horch... Нам очень хотелось увидеть грань, за которой начинается невозможное. Мы даже стали вспоминать, нет ли в окрестностях хорошей канавы или острого перегиба, чтобы проверить в действии свободно вращающиеся запасные колеса Horch. Однако, обратив внимание на маркировку шин, отказались от этой затеи. Судя по цифрам, «запаски» висели на бортах с момента выхода автомобиля с завода, стало быть, при воздействии ударной нагрузки резина могла просто рассыпаться. Поэтому, оставив идею с перегибами, мы напоследок решили «поиграть в песочек». Большой песчаный «пяттак», успокоивший в своих недрах уже не один десяток автомобилей (это только под моим управлением), находился буквально в сотне метров. Первым на зыбкую почву ступил (как вы уже догадались) Dodge WC-57. Ступил, и... всё. Подъём с песчаной ловушкой оказался ему явно «не по зубам». Банально не хватило тяги. А вот Horch, пользуясь «Её Величеством Мощностью», достаточно бодро забрался в ловушку и, торжественно



расшвыривая песок узкими зубастыми шинами, угнездился двумя метрами дальше. В результате предел мы нашли, «немецкие пехотинцы» получили неплохую возможность размяться, а тест был признан завершённым.

СВЯТАЯ АРМЕЙСКАЯ ПРОСТОТА

Из всего этого полигонного противостояния следует простой, но совершенно логично вытекающий из проделанных нами испытаний вывод: Horch 901 был продуманным во всех смыслах и технически совершенным автомобилем. Его выпуск наладили на двух заводах Auto Union (Horch и Wanderer) и Opel. В итоге собрали около 30 000 штук различных модификаций. Он был дорог, сложен и прихотлив в эксплуатации. Теперь становится понятно, почему автомобиль проявил свои лучшие качества именно в ходе европейской кампании, когда немецкая армия по большей части двигалась по приличным дорогам. А вот Dodge WC во всех его модификациях не просто оказался востребован, но и завоевал настоящую любовь в американских и советских войсках прежде всего за простоту и функциональность. Приведу лишь одну цифру: только открытых тентованных кузовов 4x4 WC-серии (WC51-52 и WC 57-58) было произведено около 200 000 экземпляров.

RW



Рыхлый песок и узкие шины с жёсткими боковинами и развитыми грунтозацепами – вещи несовместимые. А для таких тяжёлых автомобилей как Dodge WC-57 и Horch 901 тем более. Поэтому полностью одолеть предложенное препятствие не смог ни один из представленных на нашем тесте участников Второй мировой. А то, что в ноябре 2011-го «немецам» удалось продвинуться немного дальше, в конечном итоге не так уж и важно – всё закончилось ещё в мае 45-го... Но это совсем другая история.



ПРОТИВОСТОЯНИЕ



Командирские машины Второй мировой войны Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15

После ряда щадящих (младшему из тестируемых автомобилей исполнилось более 67 лет), но показательных испытаний мы решили более подробно разобраться с особенностями конструкции Dodge WC-57 и Horch 901. Дело в том, что эти автомобили родились в ходе подготовки противостоящих государств ко Второй мировой войне, их военное назначение было сходным и грузоподъемность изначально одинакова. Однако это «дети» совершенно разных конструкторских школ и наглядная иллюстрация возможных подходов к автомобилизации армии.

Руководство противостоящих армий понимало, что грядущая битва будет войной моторов. При этом каждый из противников разрабатывал свою стратегию технического развития вооруженных сил. Одни европейские стратеги рассчитывали на позиционную войну с мощными линиями укреплений, схожую с Первой мировой, другие – готовились к маневренной войне, но все они рассчитывали, что вести войну придется в основном с тем вооружением, которое имелось на момент начала боевых действий. Это означало, что техника должна быть достаточно совершенной. К тому же ограниченные ресурсы Германии настоятельно требовали Блицкрига. Совершенно другой точки зрения придерживались за океаном. Там разрабатывались планы мобилизации промышленности для работы в условиях войны,

и создавались образцы вооружений, которые можно было быстро начать производить в массовых количествах на гражданских производствах. Что же касается истории создания и конструктивных особенностей наших испытуемых, то это не что иное, как маленький, но показательный «штришок» в картине большой игры того времени.

В результате долгих изысканий и анализа опыта применения автомобилей в военных действиях у всех участников исторического процесса к этому времени были сформированы собственные типовые ряды военных автомобилей разной грузоподъемности и назначения. Но все они оказались похожи, в частности в них присутствовали командирско-разведывательные автомобили грузоподъемностью от 500 до 750 кг. Назывались они по-разному,

часть вторая:
**КОНСТРУКЦИОННЫЙ
ПОДХОД**



текст >> Алексей ИСАЕВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ

в основном были двухосными и полноприводными, но конкретные требования к ним при этом очень различались. Вот здесь-то и сказалась разница конструкторских школ и подходов к производству военной техники. В Штатах к началу Второй мировой основным производителем армейского автотранспорта был «назначен» Dodge, имевший большой опыт производства пикапов для армии (рис. 1). С учётом производственных возможностей компании это выглядело вполне логично. Американские военные прекрасно понимали, что машин для армии нужно будет много и знали, кто их будет эксплуатировать. В это же время в Германии ведущей фирмой по конструированию и производству типовых автомобилей среднего класса была определена компания Horch – производитель автомобилей высшего класса (рис. 2).

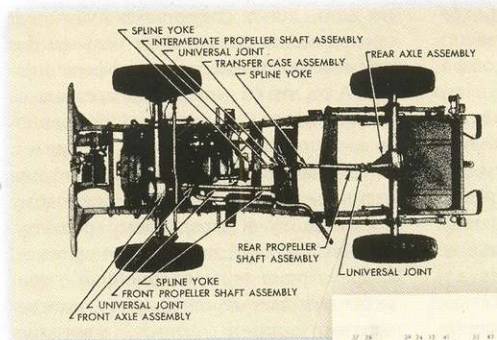


рис. 1

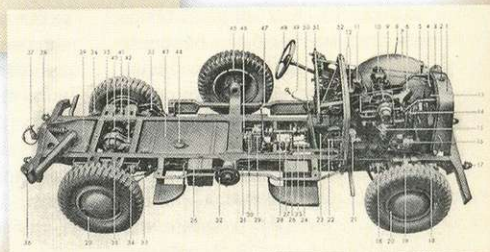


рис. 2

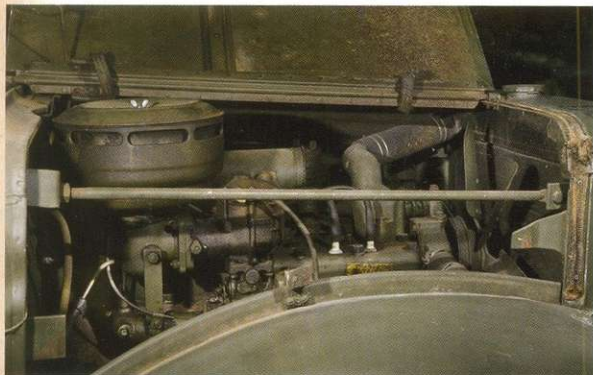


фото 1



фото 2

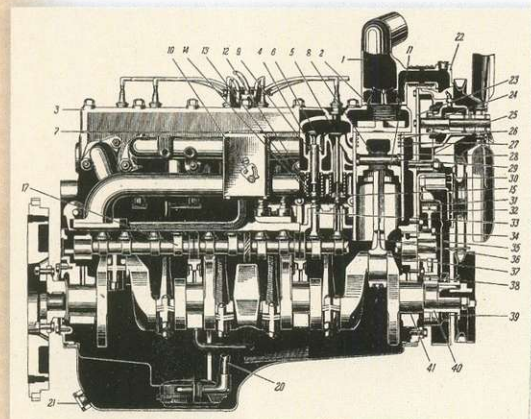


рис. 3

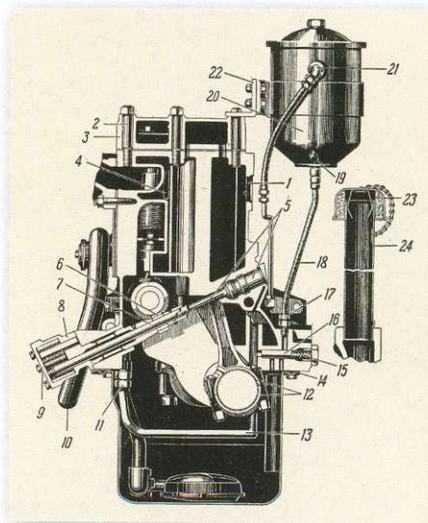


рис. 4



фото 3

Именно её машина была признана лучшей при проведении сравнительных испытаний образцов. Одно «но»: сами требования немецких военных отличались перфекционизмом. Например, обязательным для машин лёгкого и тяжёлого классов являлись не только независимая подвеска всех колёс, постоянный полный привод и блокировки минимум двух дифференциалов, но и рулевое управление на все четыре колеса (впоследствии стало ясно, что всё это лишнее для не слишком хорошо подготовленных военных водителей). Как видите, общие очертания этих машин были определены отнюдь не в конструкторских бюро.

А теперь давайте перейдём от общих военно-политических посылов к техническим частностям. Начнём со сравнения рам автомобилей. У Dodge WC-57 лестничная рама типичного лёгкого грузовика с открытыми лонжеронами и прикреплёнными к ним поперечинами

(фото 9). Она нежёсткая, а значит ухудшает управляемость автомобиля, но зато, легко скручиваясь, улучшает проходимость на сложном рельефе без применения блокировки дифференциалов. А то, что от «усталости» трескаются панели кузова, на эксплуатацию военного автомобиля существенно не влияет. Простая и незатейливая, её конструкция отлично приспособлена к массовому производству и фронтному ремонту. На Horch 901 всё значительно сложнее. Сварная рама этого автомобиля с лонжеронами закрытого профиля, поперечинами сложной формы, многочисленными кронштейнами и съёмными растяжками-усилителями крайне сложна и трудоёмка в производстве. Более того, конструктивно это скорее рама спортивного автомобиля того времени (фото 12). Своей высокой жёсткостью она обеспечивает Horch отличные ходовые качества и управляемость, но вот

отремонтировать её в прифронтовой мастерской вряд ли получится.

Аналогичная ситуация и с подвеской. Полуэллиптические рессоры, которые Dodge мог производить в больших количествах (фото 10), против независимой пружинной подвески на двух поперечных рычагах с прекрасной кинематикой у Horch (фото 14). Кстати, рычаги «901-го» сварены из квадратных и круглых труб, что придаёт им отличные весовые характеристики, но они не годятся для массового производства и тем более для фронтного ремонта. Теперь давайте вспомним ещё одну особенность рессорной подвески – из-за большого трения между листами она может работать при неисправных амортизаторах. Плохо, но будет, а вот с пружинным вариантом этот номер не пройдет.

Давайте теперь перейдём к самому интересному – к двигателю. На Dodge установлен гражданский, практически



фото 4



фото 5

фото 6

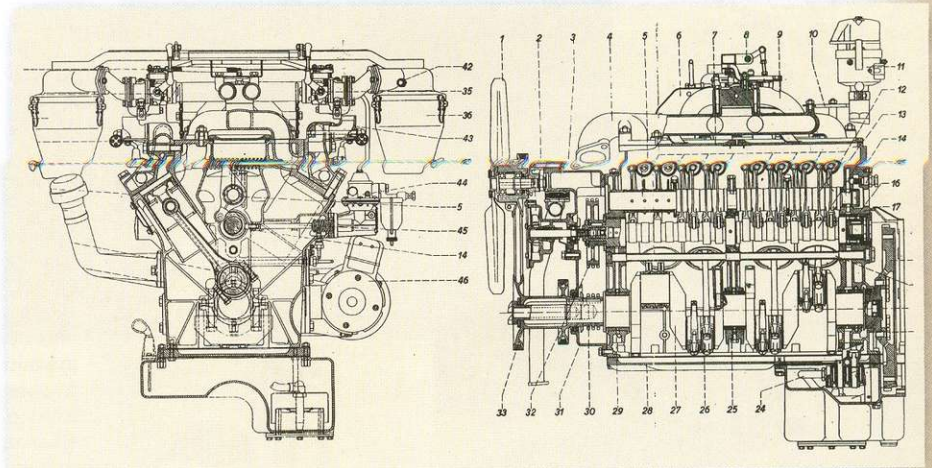


рис. 5

грузовой мотор рабочим объёмом 3,77 л (фото 1, 2). Эта нижнеклапанная «шестёрка» с чугунным блоком и головкой вполне соответствовала требованиям массового производства и не содержала технологических изысков (рис. 3, 4). При этом она обладала приличной мощностью в 92 л.с. Правда, этот двигатель с завидным аппетитом поглощал высокооктановый бензин. А теперь давайте взглянем на V8 Horch (фото. 4, 5). В сущности это гоночный мотор, родственник двигателей, что стояли на «серебряных стрелах» Auto Union AG. У него даже порядок работы цилиндров не такой, как у обычного V8. Как это принято на гоночных моторах, они работают «порядком» – так улучшается наполнение цилиндров, и повышается удельная мощность. Конструкция настолько напичкана техническими изысками, что возникает вопрос – как его вообще могли собирать на конвейере? Даже разъём

между головками цилиндров и блоком не плоский, а выполнен в двух пересекающихся плоскостях расположенных под углом! (рис. 5) Форма камеры сгорания при этом выходит отличная, и это даёт возможность получить 80 л.с. с 3,5 л рабочего объёма на эрзац-бензине. Но это же просто «смерть» технолога, а заодно и фронтального механика! А как вам горизонтальные клапаны с прямым приводом от распредвала, расположенного в верхней части блока цилиндров? Причём его привод осуществляется длинной цепью, требующей регулярного обслуживания. Более того, на двигателе стоят гидротолкатели клапанов! Но на этом сложности не ограничиваются. В системе питания было использовано два независимых карбюратора, которые надо было как-то настраивать на синхронную работу, а зажиганием ведали две практически независимые системы (каждая для своего ряда цилиндров со двоянным

общим распределителем). Вентилятор охлаждения и генератор имели свои отдельные ремни, что в принципе хорошо и надёжно, но их натяжка осуществлялась двумя независимыми раздвижными на внутренней резьбе шкивами (рис. 5). А эта операция требует не только монтировки и гаечного ключа, как на Dodge. Кстати, не все типовые автомобили среднего класса строились на заводах Auto Union. Часть была сделана на заводах Opel и оснащалась собственной рядной «шестёркой» большего рабочего объёма. На фронте эти автомобили ценили за неприхотливость, но 68 л.с. было недостаточно для машины с полной массой более 3 т.

Перейдём к трансмиссиям. Коробки передач у обоих автомобилей принципиально похожи – несинхронизированные с «ползучей» первой передачей. Но дальше различия разительные. Раздаточная коробка WC-57 – образец минимализма:

фото 7



рис. 6

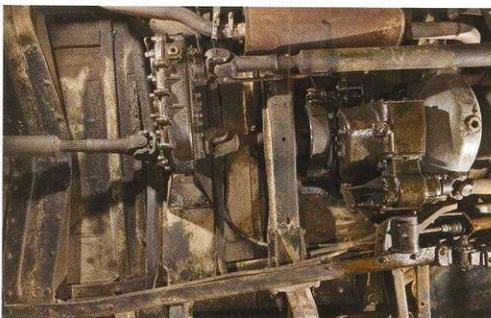
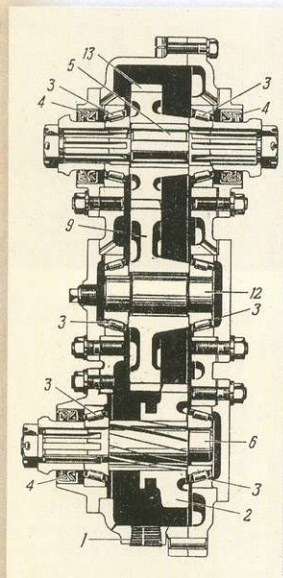


фото 8

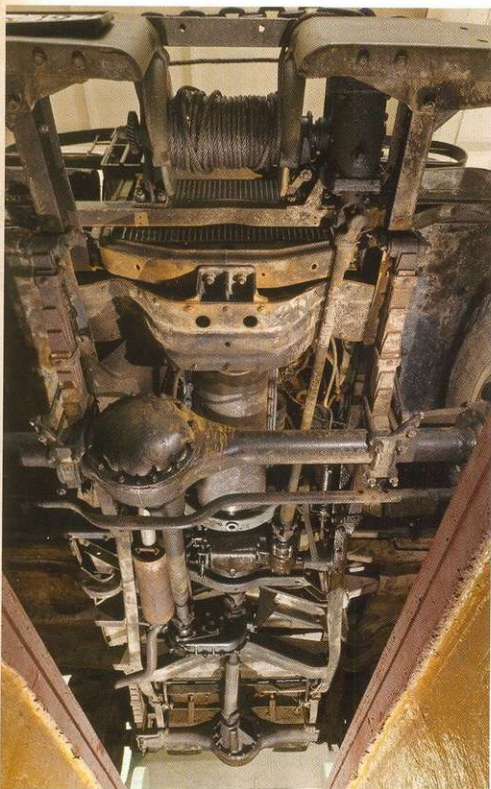


фото 9



рис. 7

фото 10



всё необходимое для подключения переднего моста в чугунном картере (рис. 6). А на «901-м» – постоянный полный привод с самоблокирующимся межосевым дифференциалом! Есть и пониженная передача (1.69). Всё это собрано в алюминиевом картере с развитым оребрением! То есть перед нами агрегат с практически авиационной архитектурой (рис. 8). Дальше – больше: независимая подвеска Horsch не давала применить в приводе управляемых колёс шарниры Bendix-Weiss (как у Dodge), поэтому применялись двойные шарниры Гука с центровочным механизмом, которые приходилось защищать от грязи резиновыми чехлами, непрактичными на бездорожье.

Но главной иллюстрацией разницы конструктивных подходов служит то, как силовые агрегаты автомобилей закреплены на раме. Двигатель Dodge прикручен к раме жёстко, резиновые прокладки и пружины на болтах его крепления призваны разве что не дать лопнуть картеру при скручивании рамы во время преодоления неровностей (фото 3). В общем, никакой виброизоляции. Двигатель же Horsch, напротив, подвешен на резиновых виброизолирующих подушках, а его переднее крепление повторяет схему, применённую на спортивных автомобилях этой марки: высокий трубчатый кронштейн поддерживает двигатель через резиновую подушку за алюминиевый кронштейн вентилятора охлаждения (фото 6). А чтобы не дать мотору сильно смещаться при ударах, его дополнительно закрепили продольными стальными тросами – одним спереди и двумя сзади (фото 13)! Раздаточная коробка подвешена не менее высокотехнологично. Если задние точки крепления представляют собой традиционные упругие элементы, то в



фото 12

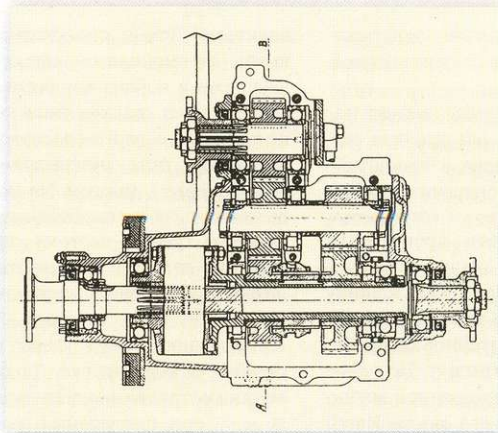


рис. 8

фото 11

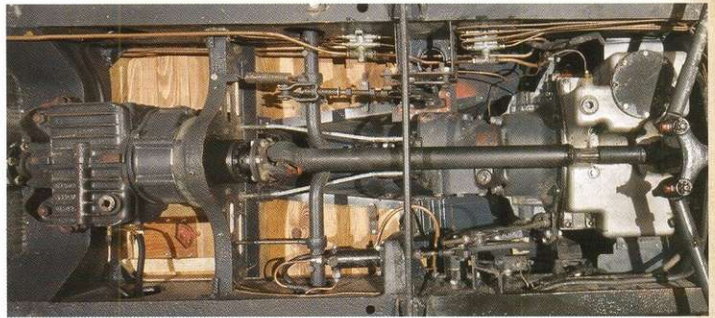


фото 13

рис. 9 рис. 10

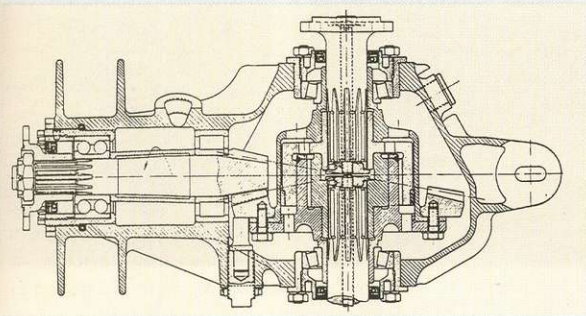


фото 14

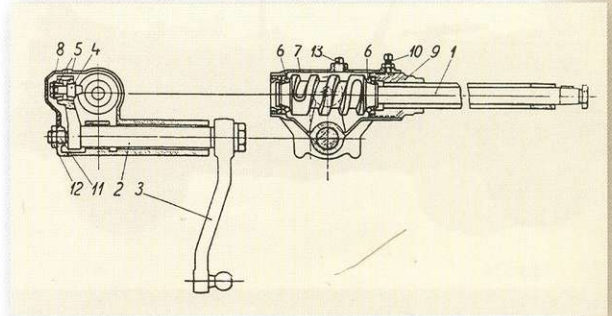


фото 15



передней части присутствует охватывающая картер кольцевая подушка редкой конструкции (фото 13).

На этом фоне у Dodge всё до неприличного просто – раздаточная коробка жёстко прикручена к кронштейнам штампованной поперечины рамы (фото 8). А чтобы картер не треснул при скручивании рамы, эти кронштейны сделаны длинными, а значит и нежесткими (фото 7). Правда, если машину долго эксплуатировать в тяжелых условиях, то металл кронштейнов со временем «устанет» и они треснут. Но какое это имеет значение для военной машины? В редукторе заднего моста Horch (фото 14) в соответствии с требованиями к типовым автомобилям Вермахта установлен самоблокирующийся дифференциал (рис. 9). Недаром эти машины, по словам автомобильного историка Вернера Освальда, отличались отличной проходимостью. Но эту тонкую механику легко сломать неквалифицированному

водителю! Это и происходило с типовыми автомобилями лёгкого класса, шедшими в войсковые части. От такой участи Horch спасало лишь то, что они не попадали в руки к рядовому составу.

Выбор типа рулевых механизмов тоже говорит о многом. На Dodge – червячный рулевой механизм (рис. 7). В нём большое трение, поэтому он ухудшает «чувство дороги». Его невозможно сделать с переменным передаточным отношением, и он тяжёлый. Зато такая конструкция держит удары и прощает ошибки в регулировке. Такой рулевой механизм трудно окончательно «добить», и даже при разрушении подшипников машина управляется, пока не сломаны валы. На Horch 901 установлен рулевой механизм типа винт-кривошип (ZF-Roß) (фото 15). Причем палец кривошипа стоит на роликовых подшипниках (рис. 10). Он даёт отличное чувство дороги и у него переменное передаточное отношение. Но его может заклинить при разрушении

любого из подшипников. К тому же он требователен к качеству регулировки. С другой стороны, выбор понятен – этот тип рулевого механизма применялся на автомобилях Horch с 1930 года.

И ещё один момент – при осмотре кузова Horch мы обнаружили весьма занимательную деталь, красноречиво говорящую о перфекционизме создававших его людей. На боковинах кузова под задним сиденьем установлены жестяные вороночки (фото 16). В них через дырочки в основании сиденья (фото 17) должна стекать вода, попадающая на сиденье при езде под дождём со снятой крышей. Это уже нельзя приписать техническим требованиям к типовому автомобилю, здесь «маячит» школа строительства кабриолетов высшего класса. В кузове Dodge нет ничего подобного. Разве что щели в полу...

Примечательна разница в подходе к обслуживанию машин. У Horch более ста точек смазки, но те, которые

Horch 901 – армейский автомобиль, воплотивший прусские военные традиции. Проблема в том, что его весьма совершенная (а стало быть дорогая), но вместе с тем чрезвычайно сложная конструкция требовала грамотной эксплуатации и профессионального обслуживания.

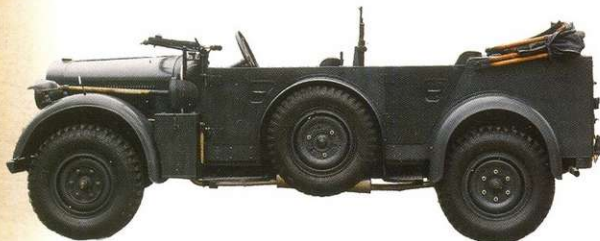


фото 18



фото 16



фото 17



фото 19



фото 20



требуют частого обслуживания, подключены к системе центральной смазки фирмы Willy Vogel. Требуется раз в 100 км пробега (50 км – вне дорог) нажать на педаль маслonaсоса (фото 11). Остальные 60 с небольшим точек смазываются раз в 2500 км. Для фронтальной машины Вермахта из-за хронического отсутствия бензина это был большой пробег. По данным того же Вернера Освальда немногие из них за всю войну наездили более 5 000 км. Обслуживание Dodge организовано принципиально иначе. Точек у него меньше, но они смазываются через пресс-маслёнки гораздо чаще. Инструкция Красной Армии, учитывая состояние дорог, требовала значительную часть точек смазывать через каждые 300 км, а остальные – через каждые 900 км. Значит нашему водителю надо было проводить под машиной больше времени.

Ну и под занавес нашего краткого анализа конструкции испытуемых

автомобилей поговорим о том, что призвано защитить экипажи от воздействия окружающей среды. Дело в том, что у нас на тесте была очень редкая командно-разведывательная модификация Dodge WC-57, и мы имели возможность сравнить складные тенты машин (другие модификации Dodge WC имели мягкую крышу упрощённой конструкции). Впрочем, никакого перераспределения ролей исследование складных тентов не повлекло – абсолютно та же картина... Тент Horch 901 конструктивно представляет собой скорее мягкий верх кабриолета высшего класса (фото 18, 20). Здесь и сложная механика, и облицовка деревом, только мягкая набивка отсутствует. На Dodge всё по-военному – механизм из гнутых пластин и штамповок (фото 22). Даже передняя поперечина фиксируется на рамке лобового стекла (фото 21) не защёлками, а винтами, которые отвернуть без аутентичного разводного ключа (фото 23) нам

не удалось. Разница в конструкторских школах проявилась даже в устройстве механизма откидывания лобового стекла. Простейшие застёжки у Dodge (фото 24) и сложный механизм с радиальными зубцами, позволяющий фиксировать лобовое стекло под разными углами, у Horch (фото 19).

P.S. Dodge WC-57 оставляет впечатление изделия массового производства, по-военному простого и грубого, но хорошо продуманного и качественно сделанного. Недаром же автомобилей Dodge WC с 1942 года по 45-й было выпущено на полтора порядка (!) больше, чем всех типовых автомобилей среднего класса Вермахта за всё время их выпуска с 1937 года. А вот рассмотрение откровенно аристократичной конструкции Horch 901 даёт возможность понять, почему основным видом транспорта в немецкой армии был гужевой (если не принимать во внимание проблемы с топливом).

RW

фото 21



Dodge WC – плод стратегии мобилизации промышленности. Простой, но понятный. Грубый, но крепкий. Не рассчитанный на многолетнюю эксплуатацию, но дешёвый в производстве. В общем, этот автомобиль как нельзя лучше соответствовал требованиям сурового военного времени.



фото 22



фото 23



фото 24



текст » Константин КОМКОВ
фото » Алексей КОНОПЛЕВ

РОДОМ ИЗ АЖЕНА

Самобеглая коляска Lacroix-de-Laville La Nef с двигателем De Dion-Bouton (ориентировочно 1897 год)

Конец XIX века при всём желании нельзя назвать временем массовой автомобилизации. В 1897 году во французском департаменте Ло и Гаронна было зарегистрировано всего три автомобиля, включая трициклы. Но к началу XX века количество «самобеглых колясок» на вышеозначенной территории заметно выросло (до 586 единиц к 1912 году). Очень скоро муниципальному совету Ажена пришлось регламентировать автомобильное движение. Столь бурный рост механического «поголовья» вполне объясним: только в самом Ажене новые транспортные средства выпускали четыре фирмы, в том числе и Lacroix-de-Laville. Несмотря на то, что на попавшем буквально на несколько часов в наши пытливые руки экземпляре нет заветной таблички с надписью La Nef, сомневаться в том, что данный трицикл был изобретён в 1897 году Жозефом Лакруа не приходится.



А теперь обо всём по порядку. Изобретатель Жозеф Лакруа родился в 1861 году на юго-западе Франции в городе Ажен. Он с детства интересовался фотографией, паровыми машинами, электрическими часами и... анализами крови. Но наибольшую известность ему принёс автомобильный период. В 1897 году в своей небольшой мастерской на улице Палиси (сейчас в этом доме находится японский ресторан) он создаёт прототип трехколёсного автомобиля и даёт ему имя La Nef. В поэтическом и несколько устаревшем значении это имя переводится с французского как «корабль». Видимо, это обусловлено тем, что обшивку трицикла напоминали носовую часть судна. Но постройкой одного «корабля» дело не ограничивается. В 1899 году Лакруа основывает компанию Societe des Automobiles La Nef (Автомобильное общество Ля Неф), в которую в 1902 году входит финансист полковник де Лявиль. Следствием этого союза стало появление на площади Эжен Пелетан конторы фирмы, носящей название Lacroix-de-Laville. Что же касается производственных мастерских, где к тому времени работала дюжина человек, они разместились неподалеку на улице Рессак.

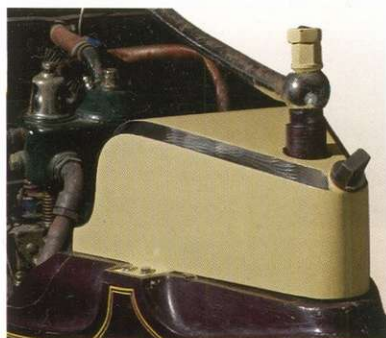
Тем временем на календаре был 1898 год, и во Франции насчитывалось более 700 автостроителей! Они появлялись по



Помните, как было в «Золотом телёнке»: «Обезумевший Козлевич взял сразу третью скорость, машина рванулась, и в открывшуюся дверцу выпал Балаганов...».



Кузова такой архитектуры были популярны на заре автомобилестроения (их выполняли по каретным канонам). Обратите внимание – в двери есть функциональный карман с клапаном от дождя.



Ввиду отсутствия бензонасоса топливный бак просто обязан находиться выше карбюратора, поскольку горячее из него подавалось самотёком.

Главной особенностью La Nef является деревянная рама и переднее колесо, управляемое длинной металлической штангой.

всей стране. Кроме Lacroix-de-Laville в департаменте Ло и Гаронна выпускались трициклы марок Lagoumet & Lagarde и La Va Bon Train. Но у последнего было металлическое шасси и рулевое колесо, тогда как особенностью La Nef является рама из ясеня, состоящая из двух изогнутых лонжеронов, стыкующихся спереди в форме форштевня, и переднее колесо, управляемое длинной металлической штангой, прозванной «коровий хвост». В такой машине водитель находится почти в полутора метрах от вилки, которая проходит через 7-литровый латунно-медный топливный бак.

Было выпущено несколько моделей La Nef с разными двигателями De Dion-Bouton. Сначала это были моторы воздушного охлаждения с несколькими вариантами мощности: 2 л.с.; 2,3 л.с.; 3,1 л.с. и 4 л.с. Затем стали использоваться двигатели водяного охлаждения мощностью 2 и 4,1 л.с. (с 1904 года их мощность выросла соответственно до 6 и 8 л.с.). Масло в двигатель подавалось ручным насосом. Приготовление рабочей смеси обеспечивал бронзовый карбюратор с вращающимся золотником (на данном экземпляре он марки Claudel), а зажигание – батарея и боби́на. На первых моделях La Nef не было коробки передач, а мультипликатор Bozier начали применять только с 1904 года. Сцепление управлялось ручным



Вокруг ступицы можно разглядеть барабан ленточного тормоза, приводимого тягой непосредственно от оси педали.



Как видите, тормозная педаль имеет уже вполне «автомобильный» вид, но действует только на задние колёса.



Батарейная система зажигания (её выключатель располагался на передней панели в ногах водителя) была важным техническим прорывом в моторостроении и сильно облегчала эксплуатацию трицикла.



Рядом с выключателем зажигания расположена ручка регулировки его опережения (соответствующих автоматических систем тогда ещё не изобрели). На переднем плане педаль включения мультипликатора Bozier.

Рычаг поворота переднего колеса, так называемый «коровий хвост», достался La Nef в наследство от «паровиков». Правда пользоваться им было настолько неудобно, что уже во времена создания этого трицикла «коровий хвост» считался анахронизмом.



При крутом повороте налево водитель вынужден был... передавать «бразды правления» пассажиру.



Посадка водителя вполне соответствует «кучерским» канонам. Имеется даже панель, в которую этот самый кучер упирался в тот момент, когда натягивал вожжи.



Радиатор термосифонной системы охлаждения обдувался встречным воздухом. Ни водяного насоса, ни вентилятора тогда не устанавливали.



Взрослый человек может «расположиться» на задних креслах разве что вполоборота. Не очень удобно, зато не разгружает переднее колесо.



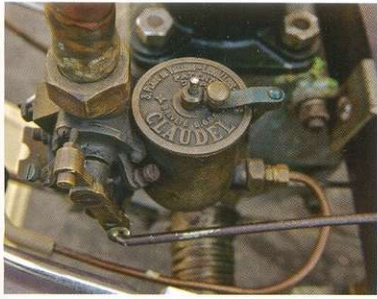
Двигатель имел полностью автоматический (то есть открывающийся самостоятельно от разряжения) впускной клапан.

Моторы марки De Dion-Bouton были весьма совершенны для своего времени и в большом количестве использовались производителями лёгких трициклов и автомобилей.

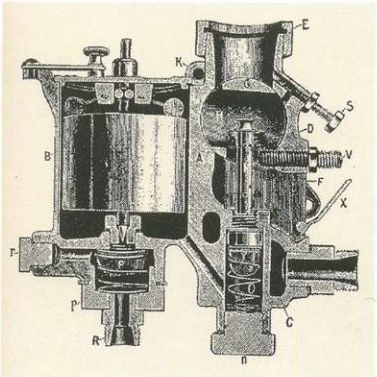
рычагом, натягивавшим длинный плоский при-водной ремень. Тормоза – ленточные, на задние колёса. Колёсная база варьировалась от 2 до 2,5 м, а задняя колея – от 0,95 до 1,4 м. Самая распространённая модель имела двухместный кузов, но существовали и четырёхместные La Nef с посадкой сзади. К этому типу относится и экземпляр, оказавшийся в нашем распоряжении. Согласно архивным данным такие трициклы могли развивать скорость до 70 км/ч. Они пользовались большой популярностью у коммивояжёров и сельских врачей, которые первыми оценили этот вид транспорта и хвалили его за простоту и надёжность. Трициклы La Nef покупали в основном жители Ажена и его окрестностей, но в архиве сохранился даже положительный отзыв, поступивший из далекого Туниса. Вообще же, Lacroix-de-Laville нельзя назвать крупной компанией. До 1909 года фирма выпустила примерно 200 трициклов сходной конструкции. Для сравнения скажем, что только за 1900 год компания De Dion-Bouton произвела 400 автомобилей и 3200 двигателей. P.S. Появившийся на Lacroix-de-Laville в 1902 году фонарь крепился на штанге рулевого управления и его в каком-то смысле можно считать «предвестником» (!) адаптивных фар. И только 18 лет спустя, в 1920 году, французская марка Векс предложит прототип, фары которого поворачивались в зависимости от положения рулевого колеса. RW



А этот «стеклянный сосуд» – не что иное, как насос системы смазки. Промежутки времени, через которые водитель давил на его шток, зависели от скорости. Что касается запаса масла, то его уровень можно было контролировать визуально.



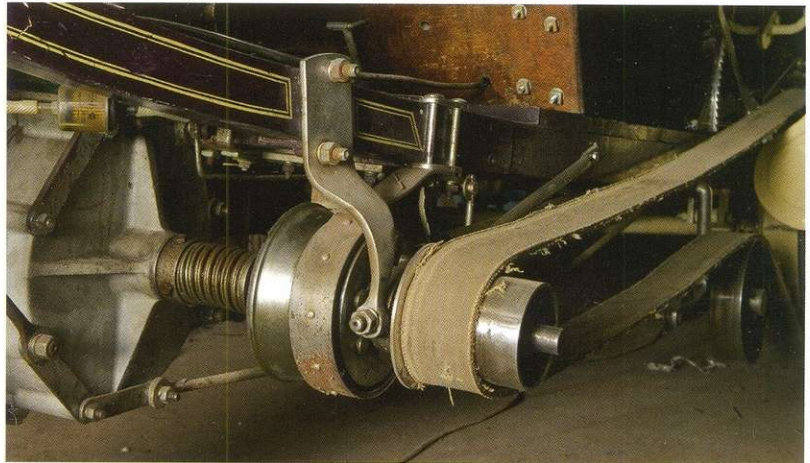
За приготовление горючей смеси отвечал бронзовый карбюратор Claudel – прибор пульверизационного типа с вращающимся дросселем и пусковой воздушной заслонкой.



Этим рычагом перемещался натяжной ролик ременного привода. Чтобы тронуться, ремень нужно было натянуть, опустив рычаг вниз.



Трициклы не отличаются хорошей устойчивостью, так что невозможность быстро повернуть из-за длинного «коровьего хвоста» положительно сказывалась на безопасности La Nef.



Мультипликатор Vozier представлял собой планетарную передачу, для изменения передаточного отношения которой, эпицикл тормозился ленточным тормозом при помощи педали.



Алексей ИСАЕВ

Технический редактор
журнала Rolling Wheels

БРОНЗОВЫЙ ВЕК АВТОМОБИЛЯ

Фирма De Dion-Bouton внесла неоценимый и незаслуженно забытый вклад в автомобилизацию не только Европы, но и всего мира, организовав массовое по тем временам производство двигателей и продавая их несчетному числу как мел-

ких производителей самоходных экипажей, так и самостоятельных изобретателей Франции, Германии, Англии и США. Это породило большое число изобретений в этой области и подтолкнуло прогресс конструкции автомобиля.

Трицикл La Nef в этой плеяде не был чем-то экстраординарным. Напротив, его выделяет не прорыв в будущее, а широкое использование проверенных каретных технологий. Но тем он и интересен. Деревянная рама, по совместительству служившая и передней подвеской (передние рессоры у La Nef появились как опция позднее), и единственное переднее колесо существенно снижали цену, делая автомобиль доступным среднему классу. Обратите внимание, как по-французски изящно устроена несущая система. Растяжки под рамой образуют перевернутую ферму, включающую в свою структуру картер двигателя как сило-

вой элемент. По этому принципу построены исполненные технической красотой железные мосты на Сене. Простой, относительно надёжный и доступный в эксплуатации для обычного водителя тех лет двигатель, на который к тому же можно было легко найти запчасти, делали его пригодным для ежедневного использования. А такой технический изыск, как планетарный мультипликатор Vozier, имеющийся на данном экземпляре, в отличие от общепринятого на аналогичных легковых автомобильчиках того времени перекидывания ремня между шкивами разного диаметра. В общем, La Nef – это великолепная иллюстрация того, с чего всё начиналось.



СТАРОЕ ШИННОЕ ДЕЛО

Проблема покрышек, как таковая, появилась после того как в Британии в середине XIX века, изобрели пневматическую шину. С тех пор колёсный транспорт стал несравненно более комфортным, но у его счастливых обладателей прибавилась ещё одна забота. Шло время – новые решения и технологии быстро вытесняли старые. Как следствие, год от года новые шины становились всё совершеннее, безопаснее и долговечнее. А старые тем временем медленно переходили из перечня устаревших моделей в разряд антикварных редкостей.

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Евгений КОНСТАНТИНОВ,
Алексей КОНОПЛЁВ,
Юрий ПАШОЛОК
из архива

Не секрет, что шины недолговечны. Если металл, как бы плохо он внешне не выглядел, можно править, варить, лудить и т.п., то состарившаяся резина восстановлению практически не поддаётся. К тому же шины – расходный материал по определению. Постепенно они стираются, приходят в негодность и отправляются на свалку. Если же учитывать, что износостойкость используемой в прошлом резины была значительно ниже, чем у современных моделей, то становится ясно – перед каждым реставратором и коллекционером рано или поздно обязательно возникает закономерный вопрос: во что «обуться»? Увы, единого универсального ответа на него нет. Слишком много условий в каждой конкретной задаче. По большому счёту вариантов два: либо искать оригинальные старые шины того же времени, что и автомобиль, либо устанавливать «новодел», по возможности приближенный к оригиналу.

ОПАСНЫЙ ОРИГИНАЛ

Что лучше – вопрос неоднозначный. С одной стороны, родные покрышки повышают историческую ценность экземпляра и делают реставрацию более достоверной. С другой, выпущенные несколько десятков лет назад шины в большинстве случаев уже мало пригодны для полноценной эксплуатации исторического автомобиля на дорогах (например, для участия в исторических ралли). Дело в том, что покрышки изготовлены из материалов, подверженных быстрому старению. От времени, и особенно от неправильного хранения, резина стареет, корд начинает гнить и рваться или покрышка расслаивается. Итог печален: на первый взгляд такое колесо может выглядеть вполне «здоровым» и даже новым, но во время движения «уставшие» материалы с большой вероятностью не выдержат динамических нагрузок, и шину на скорости разорвёт. Насколько высока вероятность такого внезапно-грустного исхода, зависит от того, как хранилась резина все эти годы, и насколько интенсивно она эксплуатируется в нынешнее время.

Впрочем, предсказать опасность всё-таки можно: появившиеся на боковине мелкие продольные трещины – однозначный предвестник «большого взрыва». Особенно если в течение короткого времени эти трещины начинают заметно прогрессировать. Строго говоря, опасность саморазрушения в большей или меньшей степени подстерегает практически все сохранившиеся покрышки довоенных лет и приличную часть «антикварной обуви» более позднего выпуска. Это не значит, что старинное колесо обязательно взорвётся в первой же поездке, но риск, разумеется, неизмеримо выше, чем на «современных» шинах. Таким образом, если волею судьбы в ваши руки попал старинный автомобиль на оригинальных покрышках, или же просто сохранившиеся с незапамятных времён колеса, то самое правильное – первым делом внимательно и адекватно оценить их сохранность. А затем решать, стоит ли на таких баллонах ездить, или их место только в статической экспозиции.

Оригинальные камеры полувековой и более давности, даже те, что сделаны из натурального каучука, в настоящее время редко используют на «рабочих» олдтаймерах. Причина всё та же – потери прочности в процессе старения. Хотя в некоторых случаях соблазн очень велик. Например, бронированный правительственный ЗиС-101 был оснащён пулестойкими колёсами. Хитрость заключалась именно в камере с двумя объёмами. Сейчас подобные устройства, позволяющие не разбортничать при «нулевом» давлении в шинах, применяются на спортивных автомобилях в трофи-рейдах и называют



Первая стадия разрушения покрышки: нарушение внешнего покровного слоя, проявляющееся в мелких трещинах на поверхности. Само по себе это не опасно, но влага начинает попадать в каркас шины и он начинает гнить...



...В результате чего появляются локальные разрывы, часто со сквозным повреждением корда.



Другой, даже более опасной формой разрушения, является расслоение шины. Нередко брекер отслаивается от диагональной части каркаса (на фото).



Ещё чаще протектор отслаивается от брекера. В начале это внешне не заметно, но в конце концов он целиком сползает с каркаса. Причём, зачастую внезапно и на хорошем ходу.

Опасность саморазрушения в большей или меньшей степени подстерегает не только сохранившиеся покрышки довоенных лет, но и приличную часть «антикварной обуви» более позднего выпуска.





Состояние старых покрышек зависит не только от времени выпуска. Очень важны условия хранения. Поэтому иной раз случается, что более поздние экземпляры находятся в худшем состоянии, чем те, что были выпущены несколькими десятилетиями ранее.



Изначально все шины были белыми или цвета слоновой кости. Черный цвет появился тогда, когда в состав резиновой смеси начали добавлять технический углерод (то есть сажу, полученную при сжигании природного газа почти без доступа воздуха). Он настолько увеличил прочность и износостойкость материала, что позволил отказаться от обязательной второй «запаски» на автомобиле. Но так как ранние технологии производства сажи были дороги, то более дешёвые белые шины продержались в производстве до 20-х годов. Правда, модели, в которых углерод добавляли только в состав протектора, «продержались» несколько дольше и полностью чёрные шины вытеснили белые только в середине 30-х (белая боковина осталась у части моделей, но лишь в качестве дизайнерского элемента).



Но самое приятное для коллекционеров и реставраторов то, что с этих военных складов периодически распродают вверенное имущество...

тайр-локами. Тогда же это было секретное ноу-хау: фактически две камеры, одна из которых наварена вокруг другой, с общей внутренней стенкой, если смотреть относительно центра вращения колеса. Внешняя поддерживала рабочее давление в шине, а внутренняя кордом, держала боковины, чтобы покрышка не соскочила с обода. Ниппелей в таком колесе тоже два. Качество материалов было максимально высоким для технического уровня тех лет, но за прошедшие годы часть своей прочности и эластичности резина всё равно потеряла. Например, та камера, которая попала к нам на съёмку, в процессе «позирования» просто разрушилась от плохого хранения.

Одним словом, для машин, которые регулярно ездят, а тем более участвуют в ретро-ралли, старые шины – неподходящий вариант. Даже если они есть, безопаснее поменять при первой возможности эту резину на покрышки современного выпуска, а «оригинал» оставить для музея. К слову, такая рокировка – ещё один путь пополнения рынка оригинальных антикварных шин для статических экспонатов.

СКЛАДСКИЕ ЛЕГЕНДЫ

В среде любителей старого «железа» ходят мифы о позабытых складах, где по сей день в заводской смазке и упаковке лежат запчасти «тех самых лет». И, конечно же, там спрятаны от глаз людских сонмы оригинальных покрышек и камер. Стоит только отыскать! Так вот, по большей части это – фольклор, порождённый, как и любое устное народное творчество, реальной действительностью, пропущенной через призму человеческого воображения. Да, склады существуют. Только они совсем не забыты, а относятся к военному ведомству. И хранят там на консервации запчасти и расходники для вооружений и военной техники. В том числе шины.

Самое приятное для коллекционеров и реставраторов то, что «забытые склады» периодически распродают вверенное им имущество. В зависимости от особенностей законодательства в разных странах это происходит по-разному, но обычно тогда, когда соответствующая модель снимается с вооружения. Или если выходит срок хранения. Или если очень сильно и убедительно попросить... Так как армейские стандарты весьма консервативны, то на складах до сих пор находятся детали, выпущенные «при царе Горохе» для машин того же времени, но подходящие для используемых по сей день моделей. К примеру, технические стандарты некоторых прицепов, орудийных лафетов и других движимых устройств остаются без изменений более полувека. А это означает наличие целого кладезя «колёсных сокровищ». Причём не только для поклонников военной техники. Так, советская артиллерия времён Великой Отечественной в зависимости от калибра передвигалась на колесах от ГАЗ-АА или ЗиС-5. Более того, они по сей день применяются на орудиях, зенитных установках и полевых кухнях. А на горной пушке М-99, миномёте «Василёк» и некоторых других образцах лёгкой артиллерии стоят колёса от 400-го «Москвича» размера 5,00–16, позаимствованные в свою очередь у довоенного Opel Kadett. В общем, если поискать соответствия

и изучить каталоги, то можно найти много интересного. Такая унификация хороша с любой точки зрения. Во-первых, можно относительно легко и в достаточном количестве разжиться антикварным продуктом, хранившимся в хороших условиях. А во-вторых, при желании можно найти вполне аутентичные, но при этом работоспособные баллоны более поздних лет выпуска. Правда, для использования на автомобиле из артиллерийских покрышек надо извлечь губчатый эластичный наполнитель и вставить обычную камеру.

ТУПИКОВАЯ ВЕТВЬ

А теперь коротко о самом бесперспективном по нашему мнению варианте решения «резинового» вопроса – наварке нового протектора. Да, на первый взгляд он кажется вполне логичным. Но нужно учитывать, что современные технологии холодной наварки и соответствующее оборудование, как правило, не рассчитаны на винтажные размеры и рисунки протектора. Традиционная горячая наварка также плохо подходит для восстановления антикварных колёс из-за того, что нет смысла наваривать новый протектор на каркас, который скорее всего уже начал разрушаться от времени. Особенно учитывая то, как мощный температурный удар, неизбежный при вулканизации, разрушает старую резину.

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ НОВОЕ

Между тем во всём цивилизованном мире производство новых шин для олдтаймеров поставлено на широкую коммерческую основу. Этим занимаются как особые подразделения крупных шинных брендов с давней историей, так и специализированные фирмы. У «гигантов», как правило, сохранились старые пресс-формы и оборудование, то есть они просто способны повторить свою продукцию прошлых лет. К примеру, Michelin готов выпустить любую из своих моделей, начиная с 1901 года! Причём подразделение исторических шин сохранило не только оригинальные станки первой половины XX века, но и располагает штатом специалистов уникальных профессий. Так, на этом предприятии есть люди, которые вручную плетут корд... Правда, это единственный случай, остальные так



С такой вот конструкции ведут свою историю современные тайр-локи. Двухобъемные камеры колес правительственного ЗиС-101 должны были удержать покрывки от разбортирования при снижении давления.



Обратите внимание на цвет и ГОСТ. Камеры из натурального каучука ещё продолжали выпускаться в послевоенный период.

Немецкая маркировка «tunderneuert» означает «восстановленная». Наварка практиковалась во всём мире с давних пор, но использовать антикварный каркас шин для неё нельзя. Поэтому обычно используют современные шины, в итоге получая имитацию «родных» покрышек.



Знаете, что общего у Opel Kadett 40-х годов, приписанного к Вермахту (вверху), и исправно несущей службу в частях российской армии горной пушки М-99 (внизу)? А вы посмотрите внимательно на колёса...



Ряды антикварных покрышек, тянущиеся до горизонта! Они существуют и в наши дни, и не только в воображении...



Цельнолитые шины продолжали применяться на некоторых грузовиках до 40-х годов. Они не боялись проколов, отличались высокой грузоподъемностью, но начинали перегреваться и расслаиваться уже на небольшой скорости. Из-за этого их применяли только на грузовиках, да ещё в артиллерии, особенно на крупнокалиберных орудиях. Ещё одним их недостатком была очень высокая жёсткость, что с точки зрения комфорта делало их, мягко говоря, никакими. Впрочем, время их тоже не щадит, а технология их реставрации – совершенно отдельная история, так как они целиком привулканизировались к ободу.



Производство новых шин для старых автомобилей – хорошо отлаженная индустрия во всём мире. Существуют целые каталоги, по которым можно подобрать требуемый размер, с сопоставимым с оригиналом рисунком протектора. Выбор настолько велик, что можно заказать «обувь» на любой автомобиль, будь то самоходный экипаж начала века или предвоенная гоночная «стрела». Однако если требуется совершенно конкретная модель шин, то зачастую приходится пользоваться услугой индивидуального заказа.



глубоко не погружаются в историю. Каталог Pirelli начинается с покрышек примерно 20-х годов. Похожая ситуация с марками Dunlop, Goodyear, Firestone и B.F. Goodrich.

Специализированные компании, занимающиеся винтажными шинами, пошли тремя разными путями. Одни, как чешская Wesa, закупили старые производственные линии и технологии и выпускают конструктивно достоверные изделия. Другие заказывают шины под своим лейблом тем, кто обладает возможностью их делать на соответствующем оборудовании. Нередко оказывается, что несколько совершенно разных марок выпускаются на одном заводе и отличаются только по дизайну. Именно такая ситуация, например, с диагональными покрышками американских марок Coker, Universal, U.S. Royal и нескольких других, которые производятся на одном конвейере по единой технологии и в большом количестве. С другой стороны это позволяет удерживать на них приемлемые цены (сопоставимые с современными шинами) в наиболее востребованных размерах. Понятное дело, что американцы ориентируются в размерах и рисунках протектора на продукцию своей шинной и автомобильной промышленности, но в целом они создают на рынке новых «старых» шин богатый выбор размеров и рисунков. Третий путь – имитация антикварной продукции на современных производствах. Подобные шины имеют современную радиальную конструкцию, но благодаря высокому профилю и другим особенностям дизайна пытаются с большим или меньшим успехом повторить старинные. Производители такой резины, как правило, указывают на то, что это лишь внешняя имитация «диагоналки». Зачем она нужна? А затем, что в повседневной эксплуатации такие шины удобнее оригинальных: они более долговечны, экономичны и лучше влияют на управляемость. Кстати, такие «подделки» выпускают наряду с исторически достоверной продукцией даже столь крупные и авторитетные «ретро-шинные» компании, как Excelsior.

А что делать, если нужна определённая модель шин, а в каталогах она отсутствует? Причём не обязательно искомая шина – необычайно древняя. В эту проблему «упёрлись» воссоздатели легендарного раллийного «Москвича-412», участвовавшего в ралли-марафоне «Лондон-Мехико». Распространённые сорок лет назад Dunlop SP Sport размера 165/70R13, на которых машина прошла гонку, с соответствующим тому времени рисунком протектора оказалось невозможно найти. Ни в одном каталоге! Пришлось заказывать у Pirelli, причём переговорный и производственный процесс затянулся почти на полгода.

Строго говоря, можно договориться о повторении любой антикварной модели. Даже если на неё не сохранилась документация, то для внешнего соответствия профессионалам достаточно фотографии. За это берутся и «большие», и «малые» производители. Да, такой путь может оказаться слишком долгим и сложным, но всё-таки он возможен. Но благодаря штучному ручному производству цена заказной покрышки может достигать \$1000. Более того, через российские представительства шинных компаний (ориентированных на сбыт и рекламу современных моделей) достучаться до винтажных подразделений бывает трудно. Во многих случаях легче общаться с «малыми» фирмами. Особенно, если наладить личный контакт на крупных зарубежных выставках, которые обязательно посещают представители винтажных шинников.

P.S. Тема шин безгранична и неисчерпаема. Поэтому наш журнал ещё будет к ней возвращаться. И всякий раз – под новым углом зрения.

«На Красной площади состоялся военный парад»
Часть вторая: Ноябрь 1941 г. 106

Большой шёлковый рейд Citroën
Знаменитый трансасиатский пробег полугусеничных Citroën (1931–1932 год). 110

Негг Major
Рассказ о советском директоре заводов Horch. 120

Противостояние: Dodge WC-57 vs Horch 901 Kfz.15
Часть третья: Историческая баталия. 124

Мотораведчик Венского
Курьёзное транспортное средство на основе двух мотоциклов
и одной бронекапсулы (1941 год). 130



«НА КРАСНОЙ ПЛОЩАДИ СОСТОЯЛСЯ ВОЕННЫЙ ПАРАД»

часть вторая: НОЯБРЬ 1941-го



текст >> Игорь ЖЕЛТОВ
фото >> из архива автора
и из фондов Музейно-мемориального
комплекса «История танка Т-34»

В начале ноября 2011 года в музейно-мемориальном комплексе «История танка Т-34» открылась экспозиция «Неожиданный парад», посвященная 70-летию парада на Красной площади 7 ноября 1941 года. Большая часть документов впервые представлена для публичного обозрения. При подготовке выставки в изложении событий тех дней выявился ряд неточностей и даже противоречий.

Чтобы наиболее достоверно отобразить участие танков Т-34 в том памятном событии, пришлось обратиться в Центральный архив Министерства обороны Российской Федерации (ЦАМО РФ). Работа над материалом осложнялась ещё и тем, что подготовка к параду проходила в строгой секретности, и на исчерпывающую документацию рассчитывать не следует.

8 ноября 1941 года. Все центральные газеты СССР вышли под заголовком: «Вчера в Москве на Красной площади состоялся парад войск Красной Армии. С речью выступил Председатель Государственного Комитета Обороны, Народный Комиссар Обороны товарищ И.В.Сталин». Объёмная передовица газеты «Правда» заканчивалась художественным описанием прохода боевых машин:

«Завершая марш советской военной техники, площадь заняли танки. Их было 200! Сначала по заснеженному асфальту прошли маленькие подвижные танкетки, вздымая за собой облачка снежной пыли. За ними шли лёгкие танки, средние, тяжёлые. Эти стальные громады ломают фашистский натиск, грозной смертью обрушиваются на врага, давят и раздавливают его технику и живую силу. И чем больше у нас будет таких беспощадных машин, тем скорее и успешнее мы раздавим фашистскую нечисть... Прохождением танков парад был закончен. Он показал, что наши людские резервы неисчерпаемы, что у нас нет серьезной нехватки в вооружении...».

Что ж, учитывая оперативность выхода материала и недоступность информации о подготовке мероприятия, не будем критичны к указанному в газетной статье числу танков и их ранжированию по классам. Даже спустя 70 лет реальное количество машин, наименования частей и соединений по-прежнему оставались «засекреченными». И тем не менее проведённые в последние два года исследования документов позволили установить следующее. О намерении провести парад в Москве на Красной площади зам. народного комиссара обороны СССР начальник ГАБТУ КА (Главного автобронетанкового управления Красной Армии) генерал-лейтенант танковых войск Я.Н. Федоренко узнал от Сталина не ранее 31 октября 1941 года, о чём свидетельствует подписанная в этот же день Федоренко директива №44с: «Командирам 31, 33, 35, 143, 145 и 146 танковых бригад (ТБр).

С получением сего немедленно приступите к подготовке бригады к строевому смотру. Строевой смотр назначаю на 5.11.41 г. в районе расположения бригады. Танки и колесные машины привести



Партийное и государственное руководство страны принимало парад с трибуны мавзолея. Слева от выступающего с речью Сталина – член ГКО Маленков, а справа – маршал Будённый.

в полный порядок. На машины, предназначенные для пехоты, сделать скамейки для посадки личного состава. Порядок подготовки устанавливаю следующий: а) Пехота – рота в линию по 12 рядов по фронту и 8 рядов в глубину. б) Тяжёлые и средние танки тренировать в вождении по 3 машины в ряд. в) Лёгкие танки – по 5 машин в ряд. г) Колесные машины – по 3 в ряд. Форма одежды на смотру – зимняя в шапках-ушанках. В период тренировок добиться опрятности в одежде, подтянутости в строевой выправке личного состава. Вся недостающая до штата материальная часть будет пополнена до 5.11.41 г.» [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11353. Д. 869. Л. 35].

О серьёзности подхода говорит и то, что в документах вместо слова «парад» использовалось слово «операция». Большое число упомянутых танковых бригад вызвано тем, что порядок проведения парада на тот момент не был определён. Подготовку решили вести параллельно с приготвлением возможных участников и разработкой плана парада (его закончили к исходу 2 ноября). Одновременно уточнялись технические детали. На следующий день Федоренко в докладной записке за №48сс доложил Сталину:

«На 3-е ноября 1941 года имеются сформированными: а) 31-я Танковая бригада, расположенная в районе г. Ногинск. б) 33-я Танковая бригада, расположенная в районе г. Владимир. в) 120-й Отдельный Танковый батальон, расположенный в районе Костерево. г) 128-й Отдельный Танковый батальон, расположенный в районе Сорново. д) Один бронепоезд, находящийся в г. Москве. Кроме того, в городах Владимире, Костерево и Горьком имеются танки с экипажами: а) Танков «КВ» – 17 шт. б) Танков «Т-34» – 15 шт. в) Танков «Т-60» – 36 шт. Всего танков: 68 шт. Докладывая о вышеизложенном, считаю необходимым – 2 Танковые бригады, 2 Отдельных танковых батальона и один бронепоезд иметь в Вашем резерве, а 68 танков выдать фронтам на пополнение танковых бригад...» [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11355. Д. 114. Л. 58].

К записке была приложена справка о наличии танков в сформированных бригадах и отдельных танковых батальонах (ОТБ). В 31-й ТБр имелось 4 тяжелых танка КВ-1, 13 легких БТ-7 и 14 легких Т-26, в составе 33-й ТБр

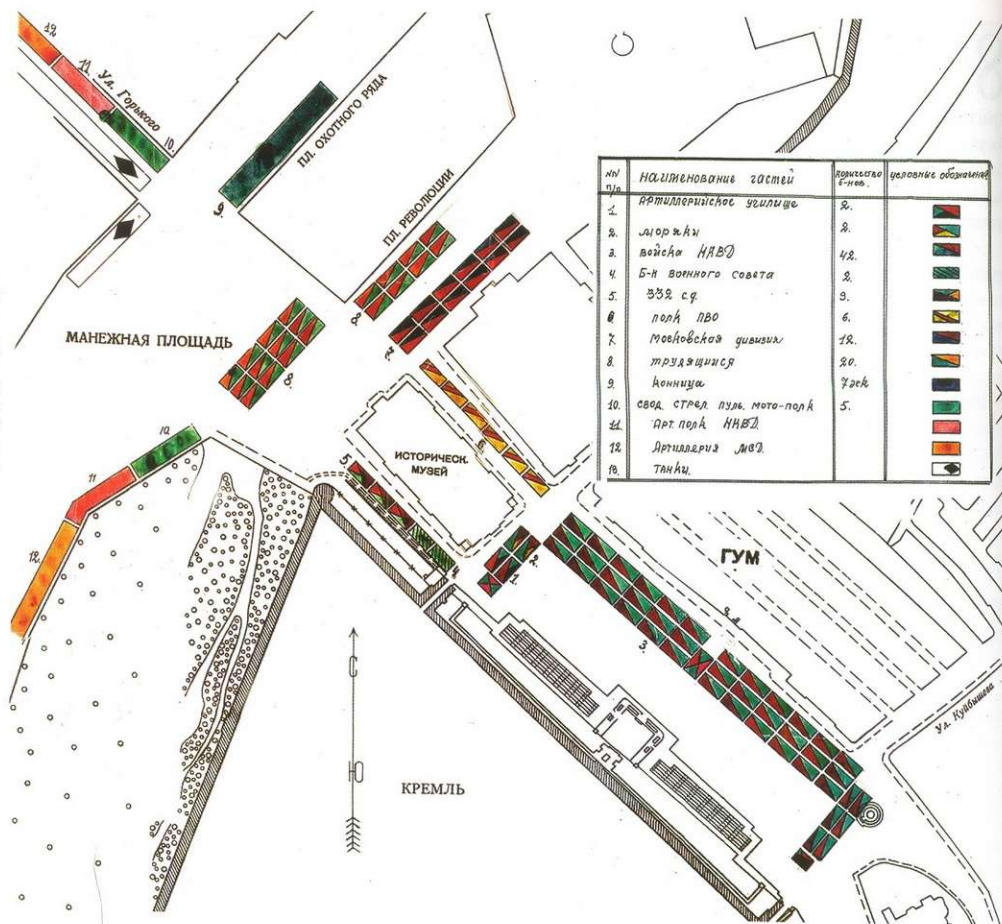


В ноябре 1941 года в парадном строю по главной площади страны прошли 100 стрелковых батальонов и 7 эскадронов конницы.



Проход техники завершали тяжелые КВ-1. На тот момент это были самые мощные танки Красной Армии.

Схема центральной части Москвы с условными обозначениями войсковых частей, сосредоточенных для проведения парада 7 ноября 1941 года. Была отпечатана в типо-литографии Военной Академии РККА им. Фрунзе. Публикуется впервые.



Быстроходные лёгкие танки БТ-7 проходят по Красной площади.



было 7 КВ-1 и 24 малых танка Т-60. Такой же как и в 33-й ТБр количественный и качественный состав танков был и в 120-м ОТБ. Единственной танковой частью, имевшей кроме двух КВ, 16 БТ и 13 средних танков Т-34, был 128-й ОТБ.

Для Т-34 это был первый парад. Именно с этих «тридцатьчетверок» началась сборка танков на заводе №112 «Красное Сормово» в Горьком. Из-за дефицита дизелей В-2 горьковчане установили на них бензиновые авиамоторы М-17Т, как и было определено в постановлении Госкомитета обороны СССР №1 от 1 июля 1941 года. Справедливости ради замечу, что танки собирались из деталей, поставленных из Харькова с завода №183 до его эвакуации (до начала войны он был головным по производству Т-34).

Заручившись согласием Сталина, Федоренко в тот же день, 3 ноября 1941 года, отдал распоряжения начальнику Московского автобронетанкового учебного центра полковнику Федорову и командиру 31-й ТБр полковнику Кравченко. Первому предписывалось в 6 утра 4 ноября 1941 года отправить из Костерево и Владимира 120 ОТБ и 33 ТБр, мотострелковый батальон и дополнительно 81 танк и бронемашину. [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11353. Д. 869. Л. 41]. Распоряжением №54сс полковнику Кравченко предписывалось:

«В 6.00 4.11.41 г. Танковый батальон и трактора вверенной Вам бригады погрузить на ст. Нозинск и отправить на ст. Москва. Остальные части бригады своим ходом к концу дня 4.11. привести в Москву, предварительно выслав делегата связи в штаб ГАБТУ КА» [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11353. Д. 869. Л. 44].



Гусеничные тягачи СТЗ-5 буксируют 152-мм гаубицы образца 1909/30гг.

Для срочной переброски из мест формирования в Москву частей и соединений, привлекаемых для участия в параде, и эшелонов с новыми танками зам. начальника ГАБТУ КА генерал-майор технических войск Лебедев 3 ноября 1941 года направил письмо за №56сс начальнику управления военных сообщений Красной Армии, в котором требовал к 7 утра следующего дня подать под погрузку 10 эшелонов на разных станциях от Владимира до Сормово. Кроме того пять эшелонов с техникой, уже отправленных с танковых заводов в Горьком, Сталинграде и Челябинске, переадресовывались на станцию «Серебряный Бор» Московской окружной железной дороги [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11353. Д. 869. Л. 46].

К исходу 4 ноября 1941 года 31-я ТБр сосредоточилась в Москве на территории 1-го Артиллерийского училища на Хорошевском шоссе. К утру следующего дня в Москву прибыли и остальные танковые части. Они расположились в Серебряном Бору в Казарменном комбинате (так назывался пункт формирования танковых подразделений). 5 ноября генерал-лейтенант Федоренко провёл строевой смотр. Командир 31-й ТБр полковник Кравченко так охарактеризовал его роль в краткой справке, составленной в январе 1942 года:

«Как положительный факт надо отметить подготовку бригады к строевому смотру, благодаря которому личный состав бригады буквально в течение нескольких дней стал неузнаваем. За время подготовки к смотру внешний вид личного состава резко изменился, повысилась общая строевая выправка, уменьшились случаи нарушения воинской дисциплины» [ЦАМО РФ. Ф. Зап. Фр. Оп. 2534. Д. 4. Л. 54].

Согласно плану танковые войска на Красной площади было решено представлять не в составе бригад и батальонов, а в виде сводных колонн, сформированных по типам танков. За сутки до парада командиров подразделений провели «пешими – по-танковому». То есть, они прошли по маршрутам выдвижения и по самой Красной площади. За два часа до начала парада две танковые колонны пришли своим ходом на ул. Горького. Головной (командирский) танк первой колонны, состоявшей из 49 малых танков Т-60, остановился при въезде на Манежную площадь. За ними, начиная от здания Моссовета, встала колонна из 70 легких танков БТ-7. Третья колонна, прибывшая на ул. Герцена, состояла из 41 среднего танка Т-34, выстроенных попарно, плюс одна командирская машина. Две пары КВ-1 расположились на Манежной площади. Боекомплект во всех танках оставался на штатных местах, и только бойки у пушек и пулемётов были сняты и находились у командиров машин. Парад войск начался в 8 утра. Торжественная часть и прохождение пеших колонн продлились час с небольшим. Уже после того, как куранты отметили 9 утра, малые танки вступили на Красную площадь. Со скоростью 20 км/ч по запорошенной снегом брусчатке последовательно прошли Т-60, БТ-7, Т-34 и КВ-1. С Красной площади танки, сохраняя строй, проследовали по Васильевскому спуску, Кремлёвской набережной, улице Фрунзе, Арбатской площади, Садовому кольцу, площади Маяковского, Ленинградскому и Хорошевскому шоссе.

Несмотря на крайне сжатые сроки и специфику подготовки «операции» парад прошёл успешно, о чём незамедлительно – уже в 9 часов 25 минут – старший лейтенант госбезопасности Ефимов составил сводку, в которой отметил, что:

«1. За время парада происшествий и нарушений охраны не было. 2. Задержек, заторов и аварий в колоннах частей Красной Армии, принимавших участие в параде, не было...».

В течение двух последующих суток танковые бригады и отдельные батальоны оставались в Москве в качестве резерва Ставки. 9 ноября 1941 года генерал-лейтенант Федоренко доложил Сталину:

«Согласно Вашего приказа 33 танковая бригада в 9.40 9.11.41 г. выступила своим ходом из г. Москвы в район Голицыно в распоряжение командующего войсками Западного фронта генерала армии тов. Жукова (состав бригады: танков КВ – 4 шт., Т-34 – 11 шт., Т-60 – 16 шт.). 120 Отдельный Танковый Батальон (КВ – 6 шт., Т-34 – 4 шт., Т-60 – 20 шт.) отправился со ст. Красная Пресня в 14.40 9.11.41 г. и 128 Отдельный Танковый Батальон (КВ – 6 шт.,



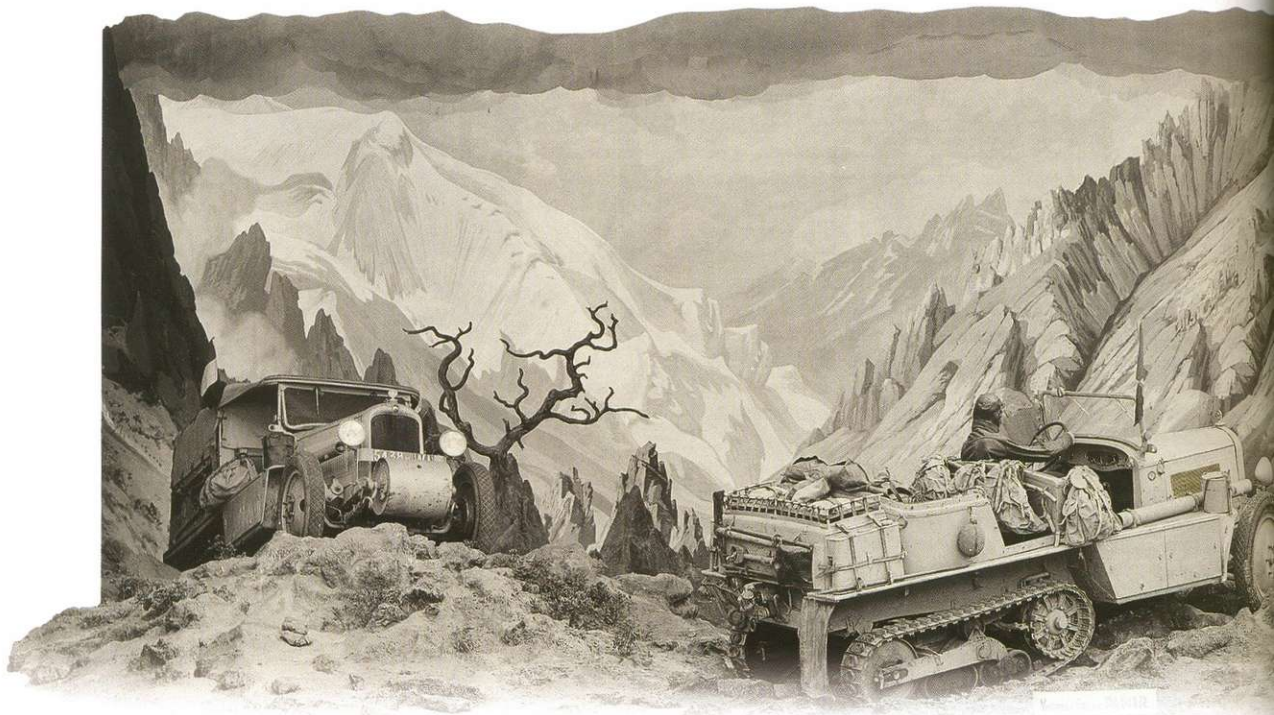
Перед началом парада колонна легких танков Т-60 разступилась по улице Горького от Манежной до Советской площади.

Т-34 – 9 шт., БТ-7 – 16 шт.) со ст. Бойня 19.00 9.11.41 г. Оба батальона направляются в распоряжение генерала армии тов. Мерецкова (4 армия, Ленинградский фронт)» [ЦАМО РФ. Ф. 38. Оп. 11353. Д. 869. Л. 179].

Задержка отправки на фронт последнего участника парада – 31-й танковой бригады – была вызвана её реорганизацией. Согласно новому штату в бригаду вошли три танковых батальона вместо двух прежних. Теперь в её составе были: 21 тяжёлый танк КВ, 24 средних Т-34, 11 легких БТ-7, 14 легких Т-26 и 5 плавающих Т-37. В 2 часа ночи 13 ноября 1941 года бригада отправилась на Западный фронт. После 152-километрового марша (15–16 ноября 1941 года) 31-я ТБр вела бои в районе Серпухова. В боях за Павловку, Боровую, Кременьки, Екатеринбург были потеряны один КВ, два Т-34 и один Т-26. В начале декабря экипажи «тридцатьчетвёрок» 31-й танковой бригады вели бои в районе ст. Луговая и Сухарево, то есть в том самом месте, где сегодня расположен музей «История танка Т-34».

О том, как воевали танкисты на Т-34 не только в Битве под Москвой, как создавался легендарный танк, кто разработал его дизель, до сих пор не утративший своей актуальности, как было возможно за два месяца наладить массовое производство танков на Урале в ноябре – декабре 1941 года и на многие другие вопросы вы найдете ответы в Музейно-мемориальном комплексе «История танка Т-34» (www.museum-t-34.ru). RW

При подготовке материала были использованы документы из Центрального архива Министерства обороны РФ.



БОЛЬШОЙ ШЁЛКОВЫЙ

Экспедиция Citroën в Центральную Азию «Жёлтый рейд»

Великая депрессия, начавшаяся с обвального падения курса акций на Нью-Йоркской фондовой бирже, случившегося в «чёрный четверг» 24 октября 1929 года, не сразу докатилась до парижской набережной Жавель, где ещё витала химера благополучия. И поэтому вдохновлённый успехом больших африканских экспедиций («Пересечение Сахары» в 1922-м и «Черный рейд» в 1924–1925 годах) генеральный директор заводов Citroën Жорж-Мари Хаардт предложил организовать автопробег по знаменитому Шёлковому пути.

текст >> Константин КОМКОВ
фото >> Citroën Communication

Маршрут 3-й миссии Хаардта и его помощника Луи Одуен-Дюбрея, получивший название «Жёлтый рейд», должен был соединить Бейрут с Пекином, а на обратном пути пройти через Ханой, Сайгон, Бангкок, Калькутту, Дели, Исфахан, Багдад и Дамаск. Честолюбия Андре Ситроена не охладил даже крах «Уолл-стрит» и, заручившись поддержкой министерств, научных обществ (в т. ч. National Geographic Society) и музея естественной истории, он согласился финансировать проект, размах которого требовал тщательнейшей подготовки (она заняла не менее трех лет). Нужно было осуществить рекогносцировку на местности и получить разрешение не только на пересечение территории различных государств, но и на организацию пунктов снабжения. Приходилось также учитывать политическую ситуацию: мятежный Афганистан, раскольничий Синьцзян и охваченный войной Китай. Китайские власти с подозрением отнеслись к этому мероприятию, считая его прикрытием крупной разведывательной операции. В итоге правительство Чан Кайши дало свое согласие на пересечение Китая вооружёнными людьми, имеющими радиопередатчик, только при условии, что в экспедицию будут включены китайские учёные во главе с говорящим по-французски членом Центрального комитета Гоминьдана доктором Чу-Минь-Ю. Было принято официальное название проекта: «Научная китайско-французская экспедиция» во главе с доктором Чу-Минь-Ю и его заместителем Ж.-М. Хаардтом. Кроме того, французским исследователям не разрешалось проводить археологические раскопки, делать картографические съёмки местности, а также осуществлять иные «действия», которые могли бы нанести ущерб суверенитету и безопасности страны».



Андре Ситроен (1878–1935 год)

В свое время этот талантливый инженер и промышленник организовал во Франции производство шевронных зубчатых колес. И именно стилизованное изображение двойного шеврона позднее стало всемирно известным логотипом бренда Citroën. Во время Первой мировой войны, когда французская артиллерия испытывала нехватку в боеприпасах, в 1915 году всего за три месяца на набережной Жавель был построен завод, на котором 13 тысяч рабочих производили в день до 10 тысяч снарядов калибра 75 мм. В 1919 году на заводе организована конвейерная сборка автомобилей. Первым европейским серийным автомобилем стал 10 HP type A, и до июля 1921 года их было произведено более 24 тысяч. В 1926 году появился Citroën B14 – первый в Европе автомобиль с полностью стальным закрытым кузовом. С 1928 по 1932-й выпускались модели Citroën C4 и Citroën C6. Андре Ситроен всегда отличался неординарностью действий в области рекламы. И характерным примером может служить «Жёлтый рейд» – сложнейшая экспедиция на полугусеничных вездеходах по Азии.

ПУТЬ СИТРОЁН

КОРРЕКТИРОВКА МАРШРУТА

Тем временем во Франции в южной части Центрального массива проводились испытания автомобилей. Конечно, горное плато, возвышающееся в среднем на 1000 м над уровнем моря, лишь отдаленно напоминало рельеф Центральной Азии. По первоначальной задумке предполагалось обогнуть Кавказ и по 40-й параллели пересечь Туркестан. Однако напряженность в советско-французских отношениях (Париж обвинил Москву во вмешательстве во внутренние дела страны и финансировании подрывной коммунистической деятельности) привела к тому, что советские власти запретили проезд через русский Туркестан. Пришлось срочно прокладывать маршрут через Афганистан. Но на границе с Индией непреодолимой стеной встают пятитысячники Памира, ледники и заснеженные перевалы. Самые компетентные специалисты были единодушны – ни один автомобиль не сможет там пройти. Тогда возникла идея разбить экспедицию на две части. Облегченные Citroën-Kegresse осуществят связку Бейрут – Центральная Азия. В то же время автомобили группы «Китай» будут доставлены морем из Марселя в Тяньцзинь, пересекут пустыню Гоби и, встретив группу «Памир» в Кашгаре, вместе отправятся в Пекин. План действий изменился, и пришлось заново получать разрешения, устраивать пункты снабжения и т. д. Чтобы обеспечить продвижение экспедиции по маршруту, задействовали 11 караванов (622 верблюда). Они доставили тонны необходимых грузов – топливо, питание, запасные части и прочее – в самые отдаленные точки Центральной Азии. Кроме того, пришлось вносить изменения в конструкции автомобилей, облегчая их и делая разборными, на тот случай, если своим ходом машины не смогут преодолеть высокогорье.



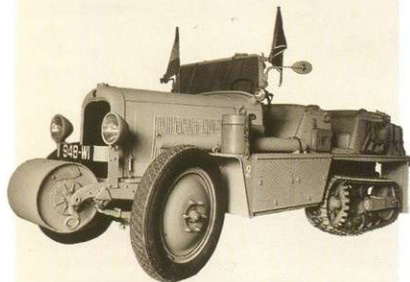
Слева направо: Андре Ситроен и член административного совета акционерного общества Societe anonyme Andre Citroën Жорж-Мари Хаардт (два человека на правой части снимка неизвестны).



Через девять дней морского пути вездеходы экспедиции, отправленные 11 марта 1932 года из Марселя, через девять дней прибыли в порт Бейрута.

МОДЕЛЬНЫЙ РЯД ЭКСПЕДИЦИИ

Группа «Памир» использовала легкие P17 на шасси Citroen C4, выпущавшиеся с 1928 по 1932 год. Машины были оборудованы 30-сильным двигателем рабочим объёмом 1628 см³ (агрегатировался с трехступенчатой коробкой плюс задний ход, с редуктором) и развивали максимальную скорость 50 км/ч. Для повышения проходимости открытые четырёхместные кузова были снабжены полым опорным барабаном, закрепленным на кронштейнах перед радиатором. Каждый автомобиль имел свою функцию (командирский, связь, киносъёмочный, кухня) и буксировал прицеп. Автомобиль радиосвязи P14 перевозил генератор и коротковолновый передатчик. Но, по другим данным, основным автомобилем группы «Памир» был Citroen P19, отличавшийся от P17 более мощным 42-сильным двигателем рабочим объёмом 2442 см³.



В частности, на таком автомобиле перевозилась тяжелая кинокамера Mitchell.

P19 «Золотой скарабей»

Что же касается автомобилей группы «Пекин», то они были построены на базе Citroën C6, от которой им достался двигатель рабочим объёмом 2,4 л (42 л.с.). Машины имели четырёхступенчатую коробку скоростей с редуктором и блокировкой дифференциала. На P21 стояли два 200-литровых топливных бака.



Автомобиль-кухня P21



Командирский P21



Испытания проводились во Франции в районе горного массива Гран-Косс (от 800 до 1200 м над уровнем моря). Базой для тестовой группы стал гараж Citroën в поселке Мерюе.

За шесть недель до старта экспедиции стало известно, что начавшиеся на севере Афганистана волнения помешают проезду через Ваханский коридор. Таким образом, единственной возможностью попасть в Китай оставался путь через Центральные Гималаи. За поддержкой английских властей Хаардт отправляется в Лондон. Он действует через генерала Суинтона, имевшего большие связи во внешнеполитическом и военном ведомстве, а также в министерстве по делам Индии. Очень быстро он получает разрешение на проезд через Гилгит по горным дорогам, которыми пользовались английские дипломаты и военные. Разведка маршрута на этом участке была поручена английскому офицеру Вивиану Габриэлю.

ГРУППА «ПАМИР»

Утром 4 апреля 1931 года шесть автомобилей, созданных на базе модели C4F, и более тяжелый P14 (на базе C6F) покинули Бейрут. Все машины были оснащены гусеницами конструкции Адольфа Кегресса и инженера Жака Энстена. В состав группы «Памир», помимо квалифицированных механиков, входили инженеры и учёные. Были там и врач, российский художник Александр Яковлев (ранее он участвовал в «Чёрном рейде»), и репортёр Жорж Лефевр, известный своей книгой о России, и кинооператор Андре Соваж, снимавший фильм для компании Pathe Nathan.

Из-за изматывающей жары, доходившей до 50° в тени, падает мощность двигателей. Но путь по Сирии, Месопотамии и Персии проходит относительно легко. Во многих населённых пунктах участникам пробега готовят торжественный приём. Например, в Герате путешественников приветствует гвардия Его Превосходительства губернатора Абд-Ур-Рахим-Хана. 14 июня экспедиция прибывает в Кабул. Далее через Хайберский проход французы въезжают в Британскую Индию, где их приветствует гуркхский полк. Гарнизонный генерал Сандеман приглашает их на обед в форт Ланди Котал. Затем дорога ведет на Пешавар, и механики обслуживают вездеходы в мастерских Королевских военно-воздушных сил. Оставив позади Пенджаб, 24 июня экспедиция прибывает в столицу Кашмира – Сринагар, где её радушно принимает махараджа Хари Синг. Позади почти 5600 км, а впереди – самые высокие на Земле горные вершины и перевалы. Ещё ни один автомобиль не преодолел перевал Бурзил (4132 м над уровнем моря). По расчётам полковника Габриэля, потребуется не менее 400 носильщиков и 200 мулов, чтобы обеспечить этот переход. Тогда он предлагает разбить группу «Памир» на три части. Группы начнут восхождение с 8-дневным интервалом, чтобы мулы и носильщики успевали возвращаться назад. Кроме того, только два вездехода продолжают путь,

а остальные вернутся во Францию. Багаж ограничен 250 кг на человека. Только 12 июля вторая колонна группы «Памир» начинает восхождение. Тропы повреждены оползнями и селями из-за сильных дождей, а на перевале в самый разгар лета лежит снег. Прошло уже три месяца, как экспедиция выехала из Бейрута. Чтобы преодолеть оставшиеся до места встречи с группой «Китай» 800 км потребуется ещё столько же времени.

Узкая размытая дождями дорога нависает над головокружительными пропастями. По сути, это вывчаная тропа, проложенная по горному карнизу. Несмотря на подогреватели, двигатели барахлят, теряют мощность. И в отдельные дни, протаптывая дорогу в снегах, удается проехать не более километра. Но это только начало. 25 июля приходится и вовсе разобрать автомобили, чтобы перевезти их в 30-килограммовых тюках на мулах по узкой тропинке. Оставив позади препятствие, через два дня их снова собирают. На испещрённом осыпями склоне, где перепад высот составил 1500 м, скользящие вниз автомобили пришлось сдерживать полиспастами, сквозь которые были пропущены страховочные тросы. Тем не менее, преодолев с полсотни шатких деревянных мостов через горные реки (из соображений безопасности автомобили часто перетягивали на другой берег тросами), 4 августа изрядно потрёпанный караван въезжает в Гилгит. Здесь, в горах Каракорум, Хаардт узнаёт, что группа «Китай» задержана в столице Синьцзяна, через который он планировал въехать в охваченный войной Китай.

ГРУППА «КИТАЙ»

Вечером 26 марта 1931 года Виктор Пуен, молодой морской офицер, участвовавший в защите французской концессии в Шанхае и имевший опыт плавания на канонерке по Янцзы, встречает на вокзале свою группу из 16 человек. Они прибыли в Тяньцзинь по Транссибирской магистрали. Среди них инженер Шарль Брюль, оператор Жорж Спешт, археолог Жан Карл, натуралист Андре Реймон, врач Робер Делестр, радист Роже Кервизи. И, конечно же, шеф-механик Морис Пено, который участвовал ещё в «Чёрном рейде». Среди механиков и племянник изобретателя Адольфа Кегресса – Гюстав Кегресс. Заместителем командора, по сути, стал русский инженер Владимир Петропавловский, имевший британский паспорт и прекрасно знавший китайский язык. По некоторым данным, он сотрудничал с английской разведкой.



Отъезд из главного города Кашмира, стоящего в окружении гнездовой цапель на озерах Дал и Нагин – Сринагара (что в переводе с санскрита значит «богатый город»). В его окрестностях обитали редкий олень хангул и леопарды.



Группе «Памир» пришлось преодолеть немало ненадежных мостов, построенных жителями горных кишлаков. Из соображений безопасности автомобили, вес которых даже в облегченном варианте превышал тонну, при помощи тросов перетягивали на другой берег носильщики.



По первоначальному плану предполагалось пересечь российский Туркестан и въехать в Китай через поселки Сергиополь и Бакты. Этот маршрут, если и не был ближе к тому, что проделал венецианский путешественник Марко Поло, то уж точно не стал бы настолько высокогорным.



Скорее всего эта фотография была сделана уже в пустыне Гоби в декабре 1931 года. Но в любом случае в центре снимка – Жорж-Мари Хаардт, а слева на стуле – выдающийся русский живописец и график Александр Яковлев.



Переправа через приток Инда реку Астор. Июль 1931 года.



Группа «Памир» в Гималаях (Британская Индия). 14 июля 1931 г.

В воскресенье 29 марта в Тяньцзинь были доставлены морем из Марселя транспортные средства экспедиции. Механикам пришлось поторапливаться, так как отношение властей к подозрительным иностранцам становилось всё более настороженным. Утром 6 апреля семь Сб отправились в дорогу в сопровождении двух грузовиков, имевших точно такие же моторы и коробки, что и гусеничные автомобили, и к 16 часам разбились в Пекин. Колонна пересекла город, не останавливаясь, и разбила бивуак в 50 км от него. Впрочем, Пуену пришлось ещё не раз возвращаться в Пекин для новых переговоров. Но не только подозрительность китайских властей задержала продвижение каравана. Начала выходить из строя «сгоревшая» во время плавания под тропическим солнцем резина гусениц. Из дорожных записок Мориса Пено: «В среду 8 апреля мы выехали в 15 часов. Вышла из строя ещё одна гусеница. Меняем её, а также несколько шкивов и зубьев. Разбили лагерь на плато. Здесь нас нагнал доктор Чу-Минь-Ю со своей свитой. Ознакомившись с нашим оборудованием и сделав несколько фотографий, вечером он уехал в Пекин. Больше всего китайского учёного интересовала мачта беспроволочного телеграфа с развешивавшимся на её верхушке французским флагом...»

Сменив за три дня 14 гусениц и полностью исчерпав их запас, шеф-механик приходит к заключению: поломка вызвана несовершенством конструкции. Ситроену отправлена телеграмма с просьбой о высылке новых гусениц. 24 апреля группа прибыла в Калган (ныне Чжанцзянкоу), где получила депешу следующего содержания: «Сегодня отправил в Калган по Транссибирской магистрали тридцать новых гусениц с сопровождающим Берже. Подпись: Андре Ситроен». Тем временем Пено на поезде возвращается в Тяньцзинь, где по его чертежам в кустарной китайской мастерской отливаются новые реактивные тяги. В Калгане к экспедиции присоединяется известный французский исследователь Пьер Тейяр де Шарден, обосновавшийся в Китае в апреле 1926 года. Наконец к вечеру 11 мая рикша приближается к палаткам лагеря. После двухнедельного путешествия по железной дороге Берже доставил 30 двухметровых ящиков, зарегистрированных как «личный груз».

22 мая прибыли четыре грузовика с представителями китайской научной делегации во главе с доктором Чу-Минь-Ю. Последний демонстрирует

свое удостоверение члена Центрального комитета Гоминьдана и руководителя Научной китайско-французской экспедиции и произносит речь, озадачившую французов: «Да здравствует Республика и Гоминьдан, которые сумеют, я в этом уверен, освободить Родину от ига неравноправных договоров, заключённых с иностранцами, которые хотят разграбить наши богатства». Китайского учёного сопровождают: закончивший во Франции военное училище Сен-Сир генерал Яо, учившийся в Советском Союзе полковник Тяо (он должен контролировать фото и киносъёмку), зоолог Хо, ботаник Лю, геолог, помощник отца Тейлара де Шардена Юнг и, наконец, журналист Чу. Отношения между китайцами и французами быстро портятся. В один прекрасный день, когда Пуен начинает определять положение каравана по секстанту, а Спешт снимает его за работой, вмешивается ботаник Лю: «Вы на китайской территории, и наше правительство не разрешило вам делать астрономические наблюдения». Выведенный из себя Пуен даёт ему пощечину. Ботаник в сопровождении журналиста покидает миссию с попутным караваном. После этого случая китайцы и французы почти не разговаривают.

Почти «без проблем» (если не считать пробитого бензобака, поломки вентилятора и оси одного из прицепов) проделав за три дня 500 км, группа «Китай» прибыла в Баотоу – важный узел караванных путей. Здесь участники экспедиции задерживаются на четыре дня. Смонтировав свой беспроводный телеграф на невысоком холме, радист Кервизи впервые слышит группу «Памир». Отсюда начнется пересечение Чёрной Гоби. Автомобили серьезно перегружены. Необходимо везти с собой более 1000 л горючего и 50 л масла на автомобиль, смазку для гусениц, питание и оборудование на 1500 км. Да ещё из Китая Пуен заблаговременно отправил вперед запасы горючего, но они находятся в 272 км. Чтобы облегчить машины, путешественникам пришлось расстаться со значительной частью личного багажа. Две недели скитаний (в основном путь пролегал по руслам пересохших рек) привели караван в мёртвый город среди дюн. До Сучжоу (Цзюцюань) оставалось ещё 450 км, но добраться туда в полном составе не представлялось возможным. На каждый автомобиль не хватало по 100 л горючего. Пуен решает ехать вперёд с одним вездеходом и двумя грузовиками. До 13 июня механики обслуживают автомобили и ждут топливо. Ещё через два дня караван добрался до Сучжоу, где задержался на пятеро суток. Здесь Пуен узнает о восстании мусульман в провинции Синьцзян, через которую лежал путь экспедиции. Там правили военные губернаторы, которые имели более тесные связи с Россией, чем с центральным правительством.

Группа продолжает свой путь вопреки дурным предзнаменованиям. В один из дней в разрушенном форте попадает вешка с надписью иероглифами: «Не ходите на запад. Опасно. Прячьте верблюдов в горах



В сердце Кашмира под гусеницами карабкавшейся по горному карнизу головной машины обваливается тропинка, и двухтонный полугусеничный вездеход зависает над пропастью. Для исправления ситуации потребовалось пять часов работы лебёдкой...



На испещрённом осыпями склоне реки Астор скользят вниз автомобили пришлось сдерживать тросами.

Шеф-механик группы «Китай» Морис Пено (1886–1975).

В 20-е годы он работал механиком спортивных автомобилей у Жана-Альбера Грегуара. Участвовал в «Чёрном рейде». Позднее стал доверенным лицом А. Ситроена и Ж.-М. Хаардта.



Только в самом конце ноября экспедиция получила разрешение покинуть Урумчи. Это случилось после того, как прибывшие из Франции по Транссибирской магистрали три автомобиля были подарены губернатору Синьцзяна.



«Почему господин Хаардт так торопится? Дайте ему понять, — обращается губернатор к переводчику, — что здесь он — никто».



Луи Одуен-Дюбрей (1887–1960) участвовал в 1919 году в экспедиции «Саура — Тидикельг», а в 1921–1922 годах — в экспедиции через Сахару. В 1924–1925 годах — участник «Чёрного рейда».

и ждите». Лефевр записывает в своём дневнике: «Это было наверняка свежее послание, оставленное караванчиком своим коллегам. Своеобразная газета пустыни, распространявшая новости в этой необитаемой местности». 28 июня, проехав накануне 106 км, группа приближается к сожжённому и оставленному жителями городу Хами. Два перепуганных шанту бегут навстречу машинам. От ужаса их речь становится совсем непонятной, но Петро разбирает их плохой китайский: «Не ходите на запад, там воюют... Все, все воюют...». Чтобы их лучше поняли, люди неистово жестикулировали. Они говорили правду. Вдалеке слышался треск пулемёта и тяжёлые удары пушки. Оказавшимся в эпицентре гражданской войны европейцам, и без того подозрительным в глазах азиатов, приходилось соблюдать максимальную осторожность, чтобы не спровоцировать враждебность местного населения. Из дорожных записок Мориса Пено: «Мы попали в зону обстрела. Конвой с оружием и боеприпасами, направлявшийся в Хами, только что был атакован повстанцами. На земле лежали около 40 человек убитых и столько же раненых. При виде наших машин повстанцы ретировались, приняв нас за китайское подкрепление. Подоспевшая из Хами подмога с несколькими пулемётами и пушкой остановила контратаку, и мы смогли продолжить движение. Нам удалось добраться до Хами в 9 часов вечера, проехав 88 км».

Восстание затрудняет продвижение, и в город Турфан у южного подножия Тянь-Шаня группа прибывает только в начале июля. Жара становится невыносимой (даже ночью под 50°), и моторы совсем «не тянут». В этом городе экспедиция должна задержаться на 10 дней, а Пуен вместе с китайскими сопровождающими вызван в Урумчи. Уехавший с ним Шове вернулся 16 июля с эскортом солдат. Он сумел украдкой передать записку, в которой начальник просил предупредить французское представительство в Пекине и любой ценой избавиться от пулемётов. Из дорожных записок Мориса Пено: «Выехали из Турфана в пятницу 17 июля. Жарко. Гюстав Кегресс жалуется на боли в животе. В этот день мы не смогли ни воспользоваться телеграфом, ни избавиться от пулемётов, так как находимся под постоянным наблюдением. Вечером остановились на берегу реки, проехав 87 км. Доктор не отходит от Гюстава, у которого начался приступ аппендицита. Суббота 18 июля. Выехали очень рано. Военный грузовик замыкает колонну».

Оборудовав для большого подобие кушетки в одном из автомобилей, группа «Китай» продолжает движение. Обманув бдительность китайского конвоя, французы закапывают пулемёты. На следующий день их встречает верхом на лошади Виктор Пуен, самовольно покинувший Урумчи. Караван останавливается в небольшой пагоде в двух километрах от города, и в первую очередь разбирает автомобили, чтобы у китайцев не возникло желания их реквизировать. С этого момента они уже не сомневаются, что попали в ловушку.

ХОЛОД ПУСТЫНИ ГОБИ

Положение усугубляется тем, что группе «Китай» запрещено пользоваться беспроводным телеграфом и, чтобы предупредить руководителя экспедиции Хаардта, пришлось пойти на хитрость. По случаю столетия Третьей республики 24 июля французы поднимают на мачте антенны национальный флаг, а, когда охрана интересуется, для чего посреди ночи был запущен генератор, говорят, что граммофону нужно электричество. Таким образом, передачу закодированного радиосигнала маскировала знаменитая песня «Говорите мне о любви», записанная Люсьен Бойер в 1930 году. Тем временем Пуен ведет почти ежедневные переговоры и в конце августа получает разрешение отправить четыре автомобиля навстречу Хаардту. Однако им категорически запрещено двигаться далее Аксу. В каждом населённом пункте приходится отмечать паспорта. Навстречу идут войска, направляющиеся к Хами. Добравшись за пятнадцать дней до Аксу, путешественники расположились в доме богатого торговца. К ним приставлена охрана, и даже в пределах города они вынуждены передвигаться в сопровождении солдата. Не говоря уже о том, чтобы выехать навстречу Хаардту.

8 октября все подготовлено к приезду Хаардта, но в 10 часов утра всадник доставил записку: «Прибуду между полуднем и часом дня с моими 11 спутниками». В обратный путь экспедиция отправляется 13 октября и 27-го прибывает в Урумчи. Становится холодно, и Пено изготавливает обогреватель кабины с забором тепла от выпускного коллектора, а Яковлев договаривается с русским портным об утеплении войлоком кабин. Проходят три недели после приезда в Урумчи, военные действия в районе Хами прекращаются, но экспедиция все еще «гостит» у губернатора. Китайцы тянут время, перемежая переговоры официальными обедами, на которых за спиной у каждого из гостей стоит охранник с маузером.

Наконец Хаардт получил разрешение на отъезд, и в 8 часов утра 30 ноября караван выезжает на Турфан. Оставив позади разорённые войной районы, 5 декабря экспедиция прибыла в Хами. Впереди – совершенно пустынные районы Гоби, путешествие по которым осложняли суровые холода. Остановки на ночь были чреваты риском не завестись наутро, а не глушить моторы значило остаться без горючего. Поэтому было решено



Бивуак в пустыне Гоби. Декабрь 1931 года.



Пьер Тейяр де Шарден (1881–1955), французский геолог, палеонтолог, священник-иезуит, теолог и философ. В 1929-м, участвуя в стратиграфических работах на раскопках близ Пекина, Тейяр был одним из ученых, обнаруживших синантропа (*Homo erectus*) и получивших широкое признание благодаря анализу этой находки. В общей сложности он провел в Китае более 20 лет.



Уже во Франции, анализируя дорогу от Хами до Калгана, учёные придут к выводу, что никто до того не делал географическую съёмку этой местности.



Переправа через Хуанхэ (в переводе с китайского значит «Жёлтая река»). Доставка одного автомобиля на другой берег великой китайской реки занимала около трёх часов.



Во дворе католической миссии. «Здесь мы находим провизию и четыре бутылки вина, которого не пробовали уже семь месяцев. Механики наряжают ёлку... Ужинаем под фонограф и в 21 час все отправляются спать», – записал в своем дневнике Морис Пено.

Двадцатисантиметровый лёд не выдержал веса тяжёлого Р21. Чтобы вытащить машину на берег, пришлось всю ночь рубить лёд. Естественно, после такого «приключения» пришлось менять масло в моторе, коробке и мостах.



двигаться без остановок. Лефевр рассказывал: «Мы ехали по двадцать часов в сутки, и понемногу усталость возобладала над холодом... Неподвижность, на которую мы были обречены, замораживала нас, парализовывала нашу любознательность, мы впадали в оцепенение. Механики с воспалёнными от бессонницы глазами ещё сопротивлялись, засыпая на пару часов каждую ночь. Тем не менее два раза в день мы принимали пищу на свежем воздухе. Приходилось торопиться, чтобы кипящий суп в металлических мисках не превратился в сорбет. Мы поглощали его с жадностью, стоя».

Чтобы совершить 600-километровый бросок через пустыню, потребовалось отправить два грузовика на поиски зарытых шесть месяцев назад 5000 л бензина. Это 160-километровое путешествие через сожженные деревья среди замерзших трупов описано в дневнике Луи Одуен-Дюбрея: «Два часа мы рыли замерзшую землю кирками и лопатами там, где указал старый китаец. На 10 квадратных метрах мы сняли 50-сантиметровый слой льда и принялись рыть землю. Наконец, под очередным ударом кирки раздался металлический звон. Перед тем, как приступить к погрузке, пытаемся согреться ледяным спиртом. Грузим ящики с маслом и 75 бидонов с бензином...».

Добравшись 18 декабря до Сучжоу, путешественники на скорую руку приводят себя в порядок (они не мылись и не брились от самого Хами). Не доезжая Ланьчжоу, приходится маневрировать и преодолевать потоки, питаемые горячими источниками. Лед ломается, тормозные колодки намокают, примерзают к барабанам. Приходится зажигать пропитанные бензином тряпки и отогревать тормоза. 28 декабря караван въезжает в Ланьчжоу. Чтобы выиграть время, Хаардт решает 3 января отправить вперед два вездехода и грузовик, тогда как вторая группа выезжает 7 января. И снова приходится двигаться без остановки – экспедиция пересекает места, имеющие дурную славу. Как сообщают местные жители, здесь были ограблены 18 караванов.

К 10 января, преодолевая 70-метровые дюны, экспедиция выезжает к паромной переправе через Жёлтую реку. Чтобы доставить на угол судёнышке на другой берег великой китайской реки один автомобиль, уходит три часа. Впрочем, в зимних условиях любая операция с машинами становилась для механиков настоящим испытанием. Так, 18 января 1932 года им пришлось, засучив рукава, вытаскивать автомобиль Одуен-Дюбрея из воды. «Серебряный полумесяц» двигался по замёрзшей поверхности

«К восемнадцати часам подъезжаем к городу. Однако ворота перед нами закрываются, солдаты на стенах берут нас на прицел. Лучше обогнуть это место, что мы и делаем».

Январь 1932 года. Из дорожных записок Мориса Пено: «На следующий день мы проезжаем деревню, на которую напали бандиты. Жители оборонялись, одного взяли в плен и отрубили ему голову. Она выставлена на шесте на въезде в деревню».



иригационного канала, когда 20-сантиметровый лёд треснул. 24 января караван попадает в песчаную бурю, приходится останавливаться каждые 10 м. Из дорожных записок Мориса Пено: «За утро мы пять или шесть раз снимали воздушные фильтры и всякий раз вытряхивали из них не менее стакана песка, тонкого, как мука. Посреди ночи автомобиль № 2 останавливается. Масло поднимается в цилиндрах, сломаны пружины клапанов. Два часа на ремонт, и трогаемся дальше».

25 января ломаются ещё два автомобиля – нет компрессии. Механики меняют поршни. На следующий день перед экспедицией захлопываются ворота еще одного города. Губернатор согласен пропустить караван только после проверки имеющегося оружия. На объезд ушло два с половиной часа. В тот же день ближе к вечеру в очередной деревне солдаты берут на прицел головной автомобиль. Из воспоминаний механика Балурде: «На въезде в деревню мы видим трёх солдат, которые целятся в нас. Китайский проводник, бывший бандит, советует нам ни в коем случае не останавливаться. Сбавляю ход, но, как только солдаты опускают ружья и направляются к нам, нажимаю на газ и уезжаю. В этот момент слышим свист пуль. Я выскакиваю из автомобиля с пулемётом вслед за Хаардтом. Занимаем позицию для ведения огня. На всех стенах вокруг нас расположились бандиты. Так как у нас никто не ранен, стреляю вверх голов. В этот момент капитан Пуен, грузовик которого остановился чуть дальше, бежит к нам с Шове, прихватив другой пулемёт. Огонь тут же прекращается, и главарь бандитов спешит к нам с белым флагом. Хаардт и Петро идут ему навстречу. Главарь извиняется и объясняет, что принял нас за бандитов».

В конце января караван добирается до железнодорожной станции Пауту (Баотоу), где его поджидают почта, ром и даже сигареты Caroral, доставленные из Франции. Отсюда до Пекина можно добраться на поезде, и Хаардт отправляет вперед Мориса Пено, чтобы подготовить отплытие из Тяньцзиня. Но и на оставшихся километрах работы механикам хватало, о чем наглядно свидетельствуют записки Кловиса Балурде: «5 февраля. На автомобиле № 3 ломается распредвал, ремонт занял три часа. Через сотню километров на той же машине ломается клапан. За два дня проехали 297 км. Недалеко от Калгана на автомобиле № 4 летит амортизатор, затем сразу два на «Серебряном полумесяце». Наконец, располагаемся на своём старом бивуаке в Калгане. Замена гусениц, полная смазка, ремонт прицепов, отдых... рутина». И снова приходится латать гусеницы и вести переговоры с китайскими военными, прежде чем 12 февраля, проделав за 315 дней 12 115 километров, караван въехал в Пекин, где дипломатический корпус приготовил путешественникам торжественную встречу.

P.S. Планировалось, что на обратном пути экспедиция уже на колесах С6F пересечёт французский Индокитай, английскую Индию и через Аравийскую пустыню вернётся в Бейрут. Однако в ночь с 15 на 16 марта 1932 года идейный вдохновитель пробега Жорж-Мари Хаардт скончался в Гонконге. Пакетбот, на борту которого находилось его тело, прибыл в Марсель 30 апреля.



Переводчик экспедиции Владимир Петропавловский. Инженер-мостостроитель. Он хорошо знал местные нравы и философию. Во время различных официальных встреч собеседники неоднократно отмечали прекрасное владение Петропавловским китайским языком.



Пекин. 12 февраля 1932 года. Дипломатический корпус устраивает путешественникам торжественную встречу. На протяжении четырёх дней – речи, коктейли и поздравительные телеграммы со всех концов света.

RW



Главный военный представитель на заводах Horch и Audi майор Александр Сеферьянц и его водитель Руди Вольрааб. Ещё недавно их разделяла линия фронта, а теперь они работают вместе, живут в одном дворе и горят идеей возродить на разрушенном войной заводе производство прекрасных гражданских автомобилей. Таких, как этот Horch 930S. 1947 год.

Herr MAJOR

Александр Сеферьянц – история жизни советского директора Auto Union

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> из архива Виталия СЕФЕРЬЯНЦА

Едва ли, проходя парадным строем по Красной площади в ноябре 1941-го, интендант третьего ранга Александр Сеферьянц мог допустить мысль, что спустя четыре с небольшим года подчинённые будут звать его «гeрр майор», а сам он войдёт в историю мирового автомобилестроения, возглавив автозаводы легендарных немецких марок Horch и Audi. Да и вообще вряд ли он строил столь далеко идущие планы. Но повороты судьбы непредсказуемы, и именно ему предстояло возродить автомобильное производство в послевоенной Восточной Германии, одновременно поставив красивую точку в истории марки легендарного Horch.

Александр Аркадьевич Сеферьянц родился 14 июня 1913 года в Симферополе в купеческой семье. Его предки занимались главным образом зерновой торговлей, и продолжить бы ему семейное дело, если бы не революция и гражданская война. В 1920 году его отец Арташес (Аркадий) Минаевич в очередной раз по делам бизнеса выехал в Болгарию, а когда пришло время возвращаться – Крым уже заняли красные. Таким образом, путь домой был отрезан, связь с родными прервана и, поскитавшись по Европе, Арташес Сеферьянц в конце концов осел в Париже, где и прожил до конца своих дней. При этом оставшиеся в Симферополе родственники ничего о его судьбе не знали и считали Арташеса без вести пропавшим – при новой власти так было безопаснее. Тем более, что из всего имущества семья осталась с одной лошадью, на которой дед Минас Яковлевич занимался извозом. А между тем именно Минас Яковлевич ещё в 1906 году, приобретя за границей автомобиль, первым установил регулярное маршрутное сообщение между

Симферополем и Евпаторией! Да и отец Александра Арташес Минаевич в год рождения сына обзавёлся личным Peugeot. В общем, вполне естественно, что у росшего в такой семье мальчика автомобиль стал одним из самых ранних и сильных детских впечатлений, на всю жизнь определившим любовь к технике, увлечения, военную профессию и, в конечном счёте, судьбу.

ГЛАВНЫЙ ВОЕННЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ

После четырёх классов начальной школы Александр пошёл работать, а в конце 20-х годов вместе с матерью Верой Львовной и младшей сестрой Юлей юноша переехал в Ленинград. Однако простоять за токарным станком на заводе «Металлист» ему пришлось недолго: вместе с тысячами комсомольцев вскоре он отправился по большевистскому призыву осваивать Дальний Восток. Начальство по достоинству оценило его трудолюбие, ум, смекалку и организаторские способности, проявленные на ударных стройках Приморья. И в 1938 году Александр Сеферьянц был назначен начальником аэродромного строительства в Спасске-Дальнем, где проработал до самой войны. Благодаря своей ответственной, можно даже сказать, стратегической должности у него была «бронь», но в итоге он всё-таки смог добиться отправки на фронт добровольцем. Где, несмотря на отсутствие военного образования, сразу

же получил на петлицы кубики старшего лейтенанта и по личной просьбе был определён в автомобильные войска.

Фронтовые дороги, выпавшие на долю новоиспеченного командира, были непростыми. А разве могло быть иначе на такой войне? Александру довелось участвовать в обороне Москвы, позже он руководил перегонщиками, доставлявшими своим ходом колесную «ленд-лизовскую» технику из иранской Джудльфы в прифронтовые районы. Был дважды ранен, а Победу он встретил в Германии, в звании майора, командуя отдельным автобатальоном. Но на этом служба для него не закончилась. В начале 1946 года его назначили на должность Главного представителя на автозаводах Horch и Audi в саксонском городе Цвикау. Это подразумевало, что фактически ему предстояло возглавить сразу два легендарных предприятия, основанных не менее легендарной личностью.

НА МЕСТЕ АВГУСТА ХОРЬХА

Август Хорьх начинал эти производства с нуля и на пустом месте, а Александру Сеферьянцу достались полуразрушенные бомбёжками производственные территории, часть уцелевшего оборудования с которых к тому моменту уже была вывезена в Советский Союз. При этом от него требовали в срочном порядке возобновить работу сохранившихся «осколков» четырёх колец Auto Union. И Сеферьянцу это удалось: на территории Horch был организован ремонт автомобилей для нужд советской военной администрации в Германии. Ремонтировали всё подряд, в основном «немцев». Также здесь в небольших количествах собирали трёхтонные грузовики LKW для урановых рудников в Ауэ НЗ. Эти машины были созданы на базе модели Auto Union 1500, разработанной инженерами Wanderer. Что же касается наименее пострадавших от бом производственных мощностей Audi, то в них из расположенного неподалеку Чопау перенесли производство микролитражек DKW (их отличительной особенностью был двухтактный двигатель и клеёный деревянный кузов). Эти машины отправлялись по репарации в Советский Союз, где

Если Август Хорьх начинал на пустом месте, то Александру Сеферьянцу достались разрушенные бомбёжками производственные территории, с которых часть оборудования уже была вывезена.



Налет американской авиации на Цвикау 17 октября 1944 года оказался результативен: большая часть сборочных цехов Horch была разрушена и производство встало. Удивительно, но при этом практически не пострадали главный производственный корпус и административное здание.



трудились в качестве такси. Формально говоря, у легендарных заводов на тот момент был немецкий директор и звали его Пауль Бимек. Одно «но» – по кругу прав и обязанностей его следовало бы назвать... заместителем Александра Аркадьевича по административным вопросам. Ведь именно за Сеферьянцем было последнее слово в принятии любого важного решения. И нужно сказать, что одно из этих решений в буквальном смысле вошло в историю мирового автомобилестроения. Дело в том, что последние настоящие Horch были выпущены именно по распоряжению «Главного военного представителя».

СЕМЬ САМЫХ ПОСЛЕДНИХ HORCH

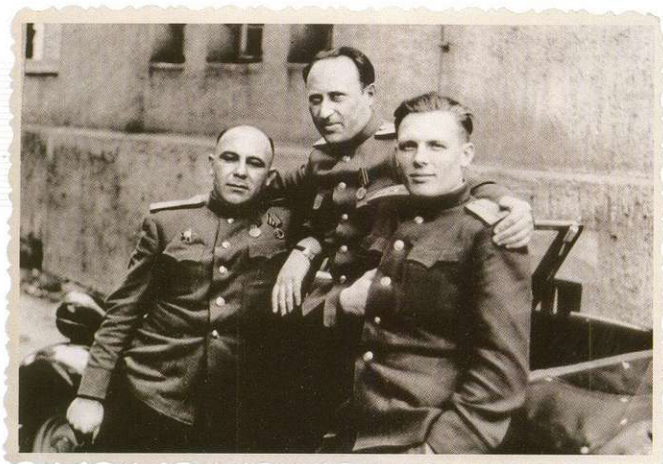
Последняя довоенная модель Horch отличалась революционным по тем временам обтекаемым кузовом. Но она так и не была запущена в производство из-за обилия военных заказов. И вот, каким-то чудом уцелевший один из двух экземпляров, произведших фурор на Берлинском автосалоне 1939 года, Horch 930S попался на глаза советскому директору. Ничего подобного ему видеть не приходилось. А тут ещё выяснилось, что на складах сохранилось несколько комплектов кузовных деталей для этого роскошного седана с распашными дверями. Под впечатлением от увиденного, Сеферьянц распорядился начать сборку этих машин параллельно с основным ремонтным производством! Задачу упрощало то, что футуристическая новинка делила шасси с предвоенным Horch 930V. А этих машин выпущено было немало. В общем, к концу 1946 года три роскошных автомобиля, способных разгоняться до 187 км/ч были готовы. В следующем и начале 1948 собрали еще четыре. Больше заготовок, увы, не нашлось... Три первых экземпляра сразу попали на службу: один возил начальника Советской военной администрации Германии маршала Соколовского, другой – первого послевоенного премьер-министра Саксонии товарища Зельдмана, а третий остался в качестве представительского транспорта на заводе в Цвиккау. Впрочем, на 930S майор Сеферьянц ездил редко и только по особым поводам. Обычно Александр Аркадьевич пользовался двумя довоенными 930V (один с кузовом кабриолет, а другой – седан), а также DKW Sonderklasse. Причём, несмотря на то, что по штату ему был положен персональный водитель, часто садился за руль

сам. И делал это с огромным удовольствием, благо водил он отменно. Как-то раз на спор, он в течение получаса носился по улицам Цвиккау на DKW F8, не позволяя себя догнать на восьмицилиндровом Horch! И это при том, что оппонент был очень достойным: его водитель Руди Вольрааб, до войны работавший испытателем на этом же самом заводе, а затем служивший в автомобильных войсках, но по другую сторону Восточного фронта. Но, несмотря на это, между ними установились очень добрые, наверное, даже дружеские отношения. Не говоря уже о взаимном уважении. Оба были профессионалами, знавшими и любившими автомобиль, к тому же обоих сближала страсть к охоте.

ПРЯМИКОМ В ЗАВОДСКУЮ СТОЛОВУЮ

Для выездов на природу был специально отремонтирован и подготовлен Willis, а после рабочего дня шеф и его водитель нередко уезжали на нём в окрестные поля (после войны окрестности Цвиккау буквально кишели зайцами). Характерный момент – вся добытая дичь шла прямым ходом в заводскую столовую (время было голодное), да и вообще, на вверенных ему автозаводах Сеферьянц смог организовать редчайшую по тем временам социальную роскошь – ежедневное бесплатное горячее питание для рабочих (на это порой тратились и собственные средства). Более того, сын Александра Аркадьевича, Виталий Александрович Сеферьянц вспоминает, как проезжая на поезде из Москвы через Польшу, отец покупал у крестьян сало специально для рабочей столовой!

Один Horch 930S возил начальника Советской военной администрации Германии маршала Соколовского, другой – премьер-министра Саксонии товарища Зельдмана, а третий остался в качестве представительского транспорта на заводе.



Александр Сеферьянц (слева) с фронтовыми товарищами у автомобиля Opel Super 6. Дрезден. 1946 год.



Чтобы «герр майор» не отвлекался от производственных вопросов на бытовые мелочи, его домашнее хозяйство вела экономка Фрида Дитрих.



В мае 1947-го к Александру Сеферьянцу в Цвиккау приехала семья: жена Анна Ивановна, сын Виталий, дочери Элеонора и Нина.



Этот акварельный портрет семья получила в письме из лагеря в 1949 году. К сожалению, до наших дней оригинал не сохранился.

Став руководителем автомобильного производства, Александр Аркадьевич поселился прямо возле одной из проходных завода Horch в здании, выстроенном в 20-х годах специально для сотрудников предприятия. Вместе с семьёй, приехавшей к нему в мае 1947-го, он занимал весь левый корпус – отдельный двухэтажный флигель, чудом не пострадавший при бомбардировке. Правый корпус был отдан Паулю Бимеку, в центральной части жили немецкие инженеры и служащие. Нужно отметить, что среди работников предприятия и в глазах отцов города и советского командования майор Сеферьянц пользовался огромным и вполне заслуженным авторитетом. И именно во многом благодаря его личным качествам удалось примирить и вдохновить на сотрудничество недавних противников.

БОРКУТА

А затем произошло страшное... Утром 20 апреля 1948 года Александр Сеферьянц был арестован по доносу своего бывшего сослуживца капитана Ивана Болтовского и под конвоем отправлен в Москву. Доносчик был не слишком изобретателен: Александру Аркадьевичу вменялась «антисоветская агитация и пропаганда». А между тем, командование уже выпустило приказ о присвоении майору Сеферьянцу очередного воинского звания... Следствие продолжалось девять месяцев, но Александр Аркадьевич так и не признал себя виновным и не подписал ни одного протокола. Впрочем, это не помешало особой «тройке» осудить его на десять лет воркутинских лагерей. Но магические кольца Auto Union не отпустили его: в лагере Сеферьянца судьба столкнула с немецким художником Юлиусом Штюмером, до войны выполнявшим заказы для этого немецкого концерна. И вскоре в одном из писем пришедшем из лагеря, семья Александра Аркадьевича получила его акварельный портрет



Пауль Бимек (слева) считался номинальным директором автозавода, но решал лишь текущие административные вопросы. Все стратегические решения принимал майор Сеферьянц. Его распоряжение собрать из оставшихся запчастей последние Horch 930S вошло в историю.

написанный Юлиусом. Но вот какая странность – оба заключенных тогда так и не узнали, что их судьбы переплетены таким странным образом. И лишь спустя много лет, сын Александра Аркадьевича Виталий отыскал Штюмера и рассказал ему о немецкой странице в биографии отца. Очевидно, в лагере подполковник Сеферьянц не рассказывал о том, как возглавлял саксонские заводы и сидел за рабочим столом Августа Хорьха. И уж конечно держал он в тайне ещё один эпизод. Будучи в Германии, Александр смог разыскать своего отца – и встретился с ним. Арташес Минаевич был жив и здоров, очень рад вновь обретенной семье. Но радость была недолгой. После ареста Александра и высылки его жены и детей в Союз, связь с отцом вновь потерялась. И лишь в 1959 году семья получила из Парижа письмо с уведомлением о смерти деда.

P.S. Из лагеря Александр Аркадьевич вернулся в 1955 году. Впоследствии он был полностью реабилитирован и даже работал на руководящих постах. Его не стало 26 февраля 1986 года. **RW**

Редакция благодарит за помощь в подготовке материала Виталия Александровича Сеферьянца.



WC-56 с американским командованием на борту где-то в Нормандии (Франция). Лето 1944 года.

ПРОТИВОСТОЯНИЕ

часть третья: ИСТОРИЧЕСКАЯ БАТАЛИЯ

В сущности облик командирского автомобиля был сформирован ещё до Первой Мировой войны. По мнению большинства тогдашних военачальников, командирская машина должна была быть неприхотливой, вместительной (чтобы хватило места для адъютанта или членов штаба) и со складным верхом (что позволяет более оперативно командовать войсками). Этим требованиям соответствовала значительная часть выпускавшихся тогда легковых автомобилей среднего класса с кузовом фэтон. Но к началу 30-х становилось всё более очевидно – военным нужна командирская машина специальной постройки.



Horch 901 Kfz. 15 осваивает то, что у нас в России традиционно именуют дорогами. Восточный фронт, осень 1941 года.

текст >> Юрий ПАШОЛОК
фото >> из архива редакции

БАДЬЯ ДЛЯ РЕЙХСВЕРА

Первыми решились на создание если не специально разработанной, то хотя бы специально подогнанной под нужды военных командирской машины немцы. Ещё до прихода к власти национал-социалистов руководство Рейхсвера (армии Веймарской республики) занялось вопросом насыщения войск новой техникой. Не стали исключением и автомобили: в 1929 году командование Рейхсвера выработало типовые требования к командирской машине. На усиленное гражданское шасси с внедорожными шинами устанавливался упрощённый кузов с открытым верхом. А первой командирской машиной стал выпущенный в 1932 году Adler 12N-RW. Сиденья первых подобных автомобилей имели сильно развитую боковую поддержку (обычные жёстких на них не предусматривалось). И, похоже, именно характерная форма этих кресел привела к появлению прозвища Kübelwitzewagen (машина с сиденьями-бадьями). Позднее прозвище сократилось до Kübelwagen (машина-бадья) и стало нарицательным для всех немецких командирских автомобилей. Впрочем, в немецком языке есть и менее приличное значение слова kübel, тем более что сиденья напоминали скорее не бадьи, а... стульчаки. Что ж, учитывая давнюю любовь немецких военных к туалетному юмору, подобный вариант перевода исключать не стоит. Но вернёмся к тематической стороне вопроса. В 1934 году средний командирский автомобиль разработала фирма Horch (базой для её создания стала гражданская модель 830). Автомобиль, получивший индекс Horch 830R, полностью соответствовал облику типичного Kübelwagen: вместо нормальных дверей были брезентовые (открытые, обычно их свёртывали в трубочку), сиденья имели развитую боковую поддержку, а сзади предусматривалось место под кофр. Согласно принятой в 1935 году классификации Horch 830R выпускался в трех модификациях. Базовой являлась командирская модификация Kfz.12, имевшая самое спартанское исполнение. Машина радиоператоров, получившая индекс Kfz.15, располагала полноценным багажником, а на передних крыльях были установлены крепления для перевозки катушек с проводами. Кроме того, кузовной фирмой Karosserie выпускался радиодургон деревянно-металлической конструкции. Такая модификация обозначалась как Kfz.17. Первые 564 Horch 830R имели двигатель рабочим объёмом 3 л и мощностью 62 л.с. Основная же серия, которая выпускалась с 1934 по 1937 год, получила двигатель объёмом 3,25 л и мощностью 70 л.с. Всего было произведено 3972 автомобиля.

ЕДИНЫЙ СРЕДНИЙ

Наступил 1935 год, и на смену Рейхсверу пришел Вермахт. Его руководство сразу же озаботилось оснащением войск полным спектром нового вооружения и военной техники. В отношении армейских автомобилей была разработана амбициозная программа. Задачей её было создание командирских машин трёх классов, а также лёгкого грузовика. По мнению командования Вермахта, армия должна была получить лёгкие (грузоподъёмностью меньше полутонны), средние (грузоподъёмностью 3/4 т) и тяжёлые (грузоподъёмностью 1,5 т) автомобили, оснащённые полным приводом. Один из пунктов задания предусматривал, что машины могли выпускаться одновременно несколькими фирмами, но при этом на их радиаторных решётках не должно было быть логотипов производителей.

Первыми армейскую полноприводную машину к конкурсу подготовили на Mercedes-Benz. Но их модель 170VG, выступавшая в «лёгком» классе, оказалась не такой, какая требовалось военным. Даже по немецким меркам автомобиль получился слишком сложным и дорогим. В результате конкурс на лёгкую командирскую машину выиграла Stöwer и её модель R180. В среднем и тяжёлом классе Mercedes-Benz также не повезло, в отличие от их «закрытых друзей» из Horch. И вот в начале 1934 года Horch начала разработку шасси для лёгкого броневедомола. Его первый выезд (шасси получило индекс Horch 801), состоялся в июле 1934 года, а в апреле 1935 года были отгружены первые 30 экземпляров для броневиков Sd.Kfz.221, 222, 223, 260 и 261 (их производство продолжалось до 1943 года). Вопреки



Отсутствие полного привода у Horch 830R заставляло впрягаться в работу даже «птенцов» Геринга. Конец 30-х годов.



Радиодургон Horch 830R Kfz.17 на службе у связистов Люфтваффе.



Шасси Horch 801 на ходовых испытаниях. Весна 1934 года.



Kfz.15 – базовая модификация Horch 901. Изначально машина создавалась для среднего командирского звена, но де факто ею не брезговали пользоваться и генералы.



Офицеры легкопехотной дивизии в Horch 901 Kfz. 16. Франция, лето 1940 года. Обратите внимание на столик за передними сиденьями – это характерная особенность данной модификации.



Довольные жизнью офицер и водитель на фоне Horch 901 Kfz. 15. Похоже, они ещё не знают, что их ждёт на Восточном фронте...

Horch 901 полностью соответствовал концепции единой средней командирской машины и его серийное производство было начато в 1937 году.



Horch 901 Kfz. 21 генерала Гейнца Гудериана (справа от водителя) где-то на Восточном фронте. Лето 1942 года.

сложившемуся стереотипу сама компания Horch броневика не строила, а ограничивалась лишь изготовлением шасси. Опыт по разработке броневика лёг в основу работ по теме среднего и тяжёлого командирских автомобилей, которые начались в 1935 году. Идеологически автомобили имели сходную конструкцию шасси и использовали двигатель от модели 830R. Тяжёлая машина, получившая заводской индекс Horch 108 (официальное название куда длиннее – schwerer gelände Einheits-Personenkraftwagen (4x4), или s.gl.E.Pkw.), была полноуправляемой. Единый средний командирский автомобиль, получивший заводской индекс Horch 901 (официальное название – mittlere gelände Einheits-Personenkraftwagen (4x4), или m.gl.E.Pkw.), в этом отношении оказался проще – управляемыми сделали только передние колеса. Характерной деталью обеих машин стали колёса «перекатыши», установленные по центру базы. Для их крепления на рамах были сделаны специальные «уши».

Нужно отметить, что Horch 901 полностью соответствовал концепции единой средней командирской машины. С самого начала серийного производства, которое стартовало в 1937 году, машину собирали не только на Horch, но и на входящей в концерн Auto-Union фирме Wanderer (Wanderer 901). Более того, с 1940 года к производству подключилась фирма Opel (Opel mP I). Машины производства Horch и Wanderer по «начинке» были почти идентичны, чего не скажешь про Opel mP I. Вместо V8 машину выпуска Opel приводила в движение рядная «шестёрка» объёмом 3,6 л, взятая от грузовика Blitz S 3,6/36. Базовой модификацией семейства Horch 901 являлась Kfz.15. В отличие от Horch 830R, машина получила полноценные двери, которые в случае необходимости легко снимались. Ни о каких сиденьях-ковшах не было и речи. Сзади был установлен удобный трёхместный диван, под которым хранились съёмные оконные панели. Для удобства бойцов в салоне имелись и крепления под карабины. Армейский автомобиль Horch второго поколения во всех смыслах выглядел солиднее предшественника и был куда лучше приспособлен для тяжёлых условий эксплуатации. Помимо базового варианта, выпускалась версия Kfz.16 для радиооператоров. Она имела сзади столик для радиостанции и крепления на передних крыльях для перевозки катушек с проводами. Аналогично Horch 830R, в гамме кузовов Horch 901 присутствовал и радиофургон, обозначившийся индексом Kfz.17. Как и в случае с моделью Horch 830R, фургон выпускался на площадях фирмы Karosserie.

Особняком стояла модификация Kfz.21. Её появление в 1940 году стало для Horch своеобразным «щелчком по носу» конкурентам из Mercedes-Benz. Дело в том, что в 1934 году было запущено производство внедорожной модели G4, предназначенной для высшего руководства Третьего рейха. Horch ответил роскошным внедорожным фаэтоном, кузов для которого выпускало ателье Gläser из Дрездена. Машина, выпущенная тиражом в 55 экземпляров, предназначалась для высшего генералитета. Полноприводные фаэтоны охотно использовали на фронтах. В частности, на них ездили фельдмаршал Манштейн и генерал Гудериан. Один из Horch 901 Kfz.21 возил маршала Роммеля во время боёв в Африке. После капитуляции Африканского корпуса этот автомобиль оказался в Кении. Машина дожила до наших дней, а в 2006 году её отреставрировали.

НА БАЗЕ ЛЕГКОВЫХ FORD

Полноценные командирские автомобили в Америке появились позже, чем у немцев. Ограниченность финансовых возможностей американской армии вынуждала производителей искать зарубежных заказчиков. Наиболее активно в сфере разработки командирских машин во второй половине 30-х годов действовала фирма Marmon-Herrington. Идеология этой компании заключалась в переделке легковых машин (как правило фирмы Ford) в полноприводные армейские автомобили. Подобные машины, известные под маркой Ford-Marmon-Herrington, шли в основном на экспорт, к примеру в Бельгию и Голландию. Один из подобных автомобилей был вывезен в СССР, где его испытывали совместно с ГАЗ-61.





«Пустынный лис», он же генерал Эрвин Роммель, с борта личного Kfz. 21 раздаёт указания подчинённым. Западная Сахара, лето 1942 года.



Командирский Dodge VC-1 на учениях американской армии. 1941 год.

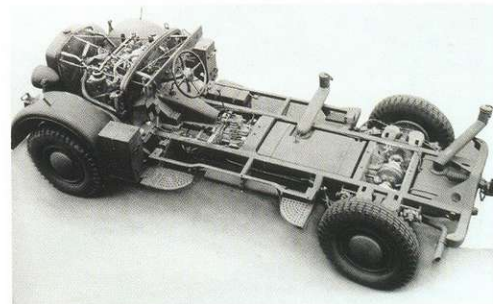


Полный привод хорошо, а дополнительные восемь ног не помешают. На фото: американские артиллеристы и их Dodge WC-6. 1941 год.

ВОЕННАЯ ПРОСТОТА

В то время как Вермахт ковал силы для грядущих сражений, по другую сторону Атлантики наблюдалось безмятежное спокойствие. Нельзя сказать, что американцы вообще не прикладывали силы к модернизации армейского автопарка, но делали они это совсем неспешно. Неспешность эта, впрочем, обманчива: несмотря на то, что американская армия получала новую технику в мизерных количествах, работы по ней велись, правда, в ограниченных объёмах. Не последнюю роль в малых объёмах работ играли последствия Великой депрессии, которая ощущалась и во второй половине 30-х годов. Ситуация резко поменялась в конце 30-х, когда стало ясно, что большой войны не избежать. В 1939 году американская оборонка стала получать крупные военные заказы как от собственной армии и флота, так и от зарубежных клиентов. Например, Франция, испытывавшая нужду в военных грузовиках, заказала у американских производителей крупные партии машин. Одним из поставщиков по французской программе являлась компания Dodge: в 1940 году было поставлено 1500 грузовиков модели VH 48. Кроме того, для французов готовилась партия из полноприводных грузовиков T203, но её не успели изготовить до капитуляции Франции в июне 1940 года. Вместе с тем опыт работы по теме T203 оказался кстати, когда американская армия объявила конкурс на создание многоцелевой армейской машины грузоподъёмностью 1/2 т. За основу новой машины конструктора Dodge взяли коммерческое шасси, на котором выпускались пикап и фургон (помимо собственно шасси, использовались капот и крылья). Заднеприводная машина получила передний ведущий мост со ШРУСами Bendix-Weiss, двигатель остался таким же, как на T203 (рядная «шестёрка» объёмом 3,3 л и мощностью 79 л.с.), а сам автомобиль получил армейский индекс T202 и номер G505 в сводном армейском каталоге запчастей. Заводской индекс VC означал год разработки (V – 1940) и грузоподъёмность (C – 0,5 т). Автомобиль выпускался в шести вариантах исполнения с четырьмя типами кузовов, включая модификации VC-1 и VC-2 (разведывательный командирский автомобиль). Как видите, по назначению и ряду характеристик VC-1 оказался очень близок к Horch 901 (упрощённый кузов со съёмным верхом и брезентовыми дверями, пять посадочных мест и полный привод), но в техническом плане это были абсолютно разные конструкционные школы. Horch даже в армейском исполнении оставался совершенной и сложной машиной, в то время как Dodge разрабатывал максимально простой автомобиль.

В 1941 году на смену модели T202 пришла T207 с заводским индексом WC (W – 1941 год). T207 выпускалась в 11 модификациях и с шестью типами кузовов. Как и в случае с серией VC, в гамме имелись и разведывательные командирские машины (WC-6 и WC-7). От предшественника T207 отличался упрощённым кузовом и увеличенным объёмом двигателя. Позднее T207 сменила модель T211 (с WC-12 по WC-20), которая практически ничем от него не отличалась, а следующей ступенью стала

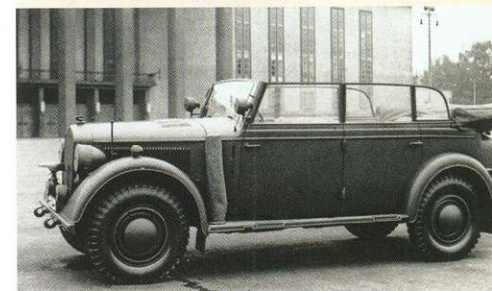


Шасси Horch 901 тип 40. У немецких конструкторов был свой, весьма специфичный взгляд на понятие «упрощённая конструкция».

НОРХ ДЛЯ АДОЛЬФА ГИТЛЕРА И... ГЕОРГИЯ ЖУКОВА



На базе Horch 901 было изготовлено две особые машины. Для Гитлера был выпущен вариант фазтона Kfz.21. Кроме того, существовал Horch 901 с кузовом пультман-лимузин (шасси Horch 901 с кузовом модели 830В). Эта машина обслуживала немецкого консула в Москве. После начала войны автомобиль реквизиrowали, и он оказался в распоряжении маршала Жукова, который пользовался ею вплоть до 1943 года. Тепло отзывался об автомобиле и Александр Николаевич Бучин, личный водитель Жукова. Автомобиль пережил войну и сейчас находится в Москве.





Технически Horch 901 тип Kfz. 15 менее совершенен, чем предшественник, но зато у него более технологичный кузов.



Поскольку война забирала всё больше мужчин, к 1942 году значительную часть рабочих на заводе Horch составляли представительницы слабого пола.

В холодное время года на разведывательные командирские машины Dodge можно было установить брезентовые «двери» с целлофановыми стеклами.



Лебёдка, которая устанавливалась на WC-57, была не лишней и в Нормандии, и на островах в Тихом океане.

серия T215 (с WC-21 по WC-27 и с WC-40 по WC-43) с более мощным двигателем. Упрощение конструкции одновременно с растущим военным заказом не могло не сказаться на объёмах выпуска: если T202 было изготовлено всего 4640 штук, то T207 уже 31 935, T211 разошёлся тиражом 14 566 машин, а T215 – и вовсе 28 537.

В то время как американская промышленность вставала на военные рельсы, в Европе уже шла война. Боевые действия требовали от немецких производителей всё большего объёма техники, одновременно возникала потребность в её упрощении. Перемены коснулись и военных автомобилей: возникший дефицит металла и каучука требовал снизить их расход на менее важных узлах. Первой жертвой стали колеса-перекатыши и их крепления на раме. Horch 901 получил взамен одно запасное колесо, которое крепилось в салоне. Пришлось серьёзно переделать и кузов: его расширили, что позволило упростить конструкцию, одновременно сократив объём использования металла на крыльях и других второстепенных элементах. Стало использоваться гораздо больше дерева при изготовлении кузова. Упрощённый вариант машины был запущен в производство в 1940 году под индексом Horch 901 Тур 40.

ЕСТЕСТВЕННЫЙ ОТБОР

В 1942 году эволюционные переделки, внесённые в армейские автомобили Dodge, привели к созданию модели более высокого класса, чем VC/WC. Грузоподъёмность автомобиля, получившего индекс T214, поднялась до 3/4 т. Машины семейства T214, как и предшественники, имели индекс WC. Автомобиль выпускался в 12 версиях с семью вариантами кузовов. К одному из них относится и протестированный нами автомобиль. Разведывательные командирские машины имели индекс WC-56 и WC-57 и отличались друг от друга только наличием лебёдки на WC-57. Также под индексом WC-58 выпускалась радионная машина. В отличие от 6-вольтовой базовой машины модели WC-56 – WC-58 имели 12-вольтовое питание, поскольку на них предусматривалась установка радиостанции. Задние пассажиры размещались на удобном трёхместном диване. На перегородке за передними сиденьями крепился бокс для карт или небольшой пачки документов, а в случае необходимости можно было установить раскладной столик в слушательных размеров.



Имя им легион... Так выглядел конвейер Dodge, на котором собирались модели WC-56, 57 и 58.



ГЕНЕРАЛЬСКИЙ DODGE

Нежелание СССР получать WC-56 и WC-57 по ленд-лизу отчасти объясняется тем, что в начале войны у нас в стране уже выпускалась машина аналогичного назначения – ГАЗ-61. В конце 1941-го в угоду расширению выпуска танков ГАЗ-61 сняли с конвейера. Но в 1943 году производство собиралось вновь запустить. Увы, в июне 1943-го цеха Горьковского автозавода оказались серьёзно повреждены немецкой бомбёжкой, и о командирской машине пришлось забыть. Тогда же возникла идея создать аналогичную по назначению машину на базе Dodge WC-51. КБ ЗиС оперативно разработало и изготовило опытный образец открытого кузова со съёмными резиновыми окнами и складным верхом. В отличие от WC-56 разработка ЗиС имела полноценные двери. А вот багажника, как у американской машины, не предусматривалось. Сегодня известно лишь об одном экземпляре этого советско-американского командирского автомобиля.

Простота и технологичность американской машины в итоге оказалась лучше технического совершенства. Именно излишняя сложность конструкции в итоге стала причиной снятия Horch 901 с производства.

В походном положении он находился в нише двери багажника. Даже при всей добротности «901-го» о таких удобствах командиры не могли и мечтать... Неудивительно, что разведывательно-командирские Dodge моментально обрели популярность среди американского генералитета. Практически все крупные американские военачальники имели в гараже WC-56 или WC-57. Нужно отметить, что пик популярности модели T214 практически совпал с закатом эпохи Horch 901. К середине войны немецкому командованию стало понятно, что настало время, когда надо окончательно избавляться от техники, без которой можно обойтись. А вместо неё требуется выпускать по-настоящему необходимые машины. Первым от производства среднего командирского автомобиля отстранили Wanderer, а его место на конвейере занял гусеничный тягач Raupenschlepper Ost (RSO). Очередь Opel настала в 1943 году, тогда же прекратилось производство и на Horch. Вместо командирской машины в городе Цвикау стали производить полугусеничные тягачи Sd.Kfz.11, не такие совершенные, зато более нужные фронту.

Таким образом, простота и технологичность американской машины оказалась лучше основательности «единого среднего». Технически немецкий автомобиль оказался более совершенным, но именно совершенство и стало в итоге причиной снятия его с производства. Всего же за семь лет производства было произведено 30 255 машин семейства Horch 901. И это при том, что только моделей Dodge WC-56, 57 и 58 выпустили 29 510 штук. Суммарно же разница в объёмах выпуска выглядит совсем не в пользу «сумрачного немецкого гения». Семейство Dodge T214 было произведено чудовищным тиражом в 253 тысячи экземпляров. Машин хватило не только на американскую армию, но и на помощь союзникам. Более 19 тысяч T214 попало в СССР по программе ленд-лиза, но разведывательно-командирских автомобилей среди них не было. Советское руководство справедливо полагало, что нашей армии больше нужны не средства передвижения генералитета, а артиллерийские тягачи. Исключение сделали лишь для штабных машин WC-53 – их поставили 200 штук в 1944–1945 годах. Тем не менее WC-56 и WC-57 всё же засветились на Восточном фронте. Несколько таких машин использовались в 1944-м на челночном аэродроме под Полтавой, откуда американские «Летающие крепости» делали рейды на немецкую территорию. Уже после войны несколько автомобилей попало в СССР как подарки советским маршалам. Отдельного упоминания достоин WC-56, на котором маршал Жуков в 1945 году принимал парад у 82-й американской воздушно-десантной дивизии. Маршал проехал на ней всего один раз, а затем машина оказалась во французской армии, где её переделали. Была установлена лебёдка (для этого пришлось прикрутить дополнительную секцию к раме) и фары французского образца. Несколько лет назад машину обнаружили во Франции и перевезли в Москву.



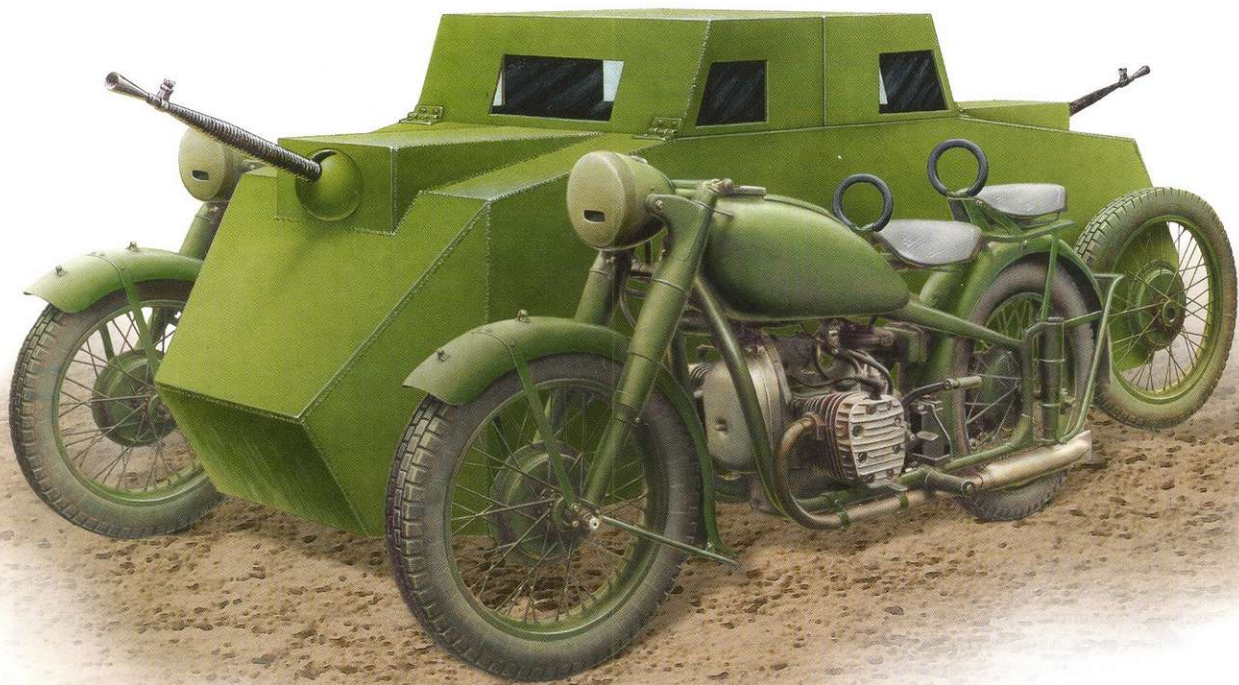
Открытый кузов командирского Dodge был не слишком хорошо приспособлен для холодного климата. Кроме ранее упомянутых резиновых дверей никаких зимних «опций» не предусматривалось.



Последние три года войны Horch выпускал «полугусеничники» с деревянными кабинами. На снимке: трёхтонный тягач Sd.Kfz.11.



Маршал Георгий Жуков (на заднем сиденье слева по ходу движения) принимает парад 82-й авиадесантной дивизии. Германия. Июнь 1945 года. Автомобиль Dodge WC-56.



текст >> Юрий ПАШОЛОК
рисунок >> Андрей АКСЕНОВ
фото >> из архива редакции

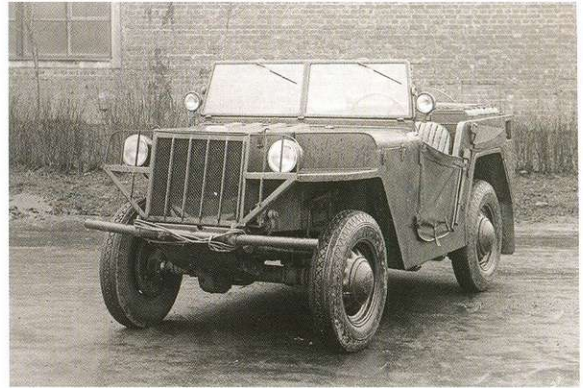
МОТОРАЗВЕДЧИК ВЕНСКОГО

Курьезный проект бронированного транспортного средства на основе двух мотоциклов М-72 (1941 год).

В отделе изобретений и рационализаторства Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации хранятся тысячи проектов. Многие из них вызывают снисходительную улыбку. Но не стоит забывать, что подавляющее большинство подобных предложений было подано с искренним желанием помочь Родине в трудный момент. Среди авторов «революционных» изобретений встречаются и простые красноармейцы, и рабочие, и генералы, и писатели с мировым именем (об этом как-нибудь в другой раз).

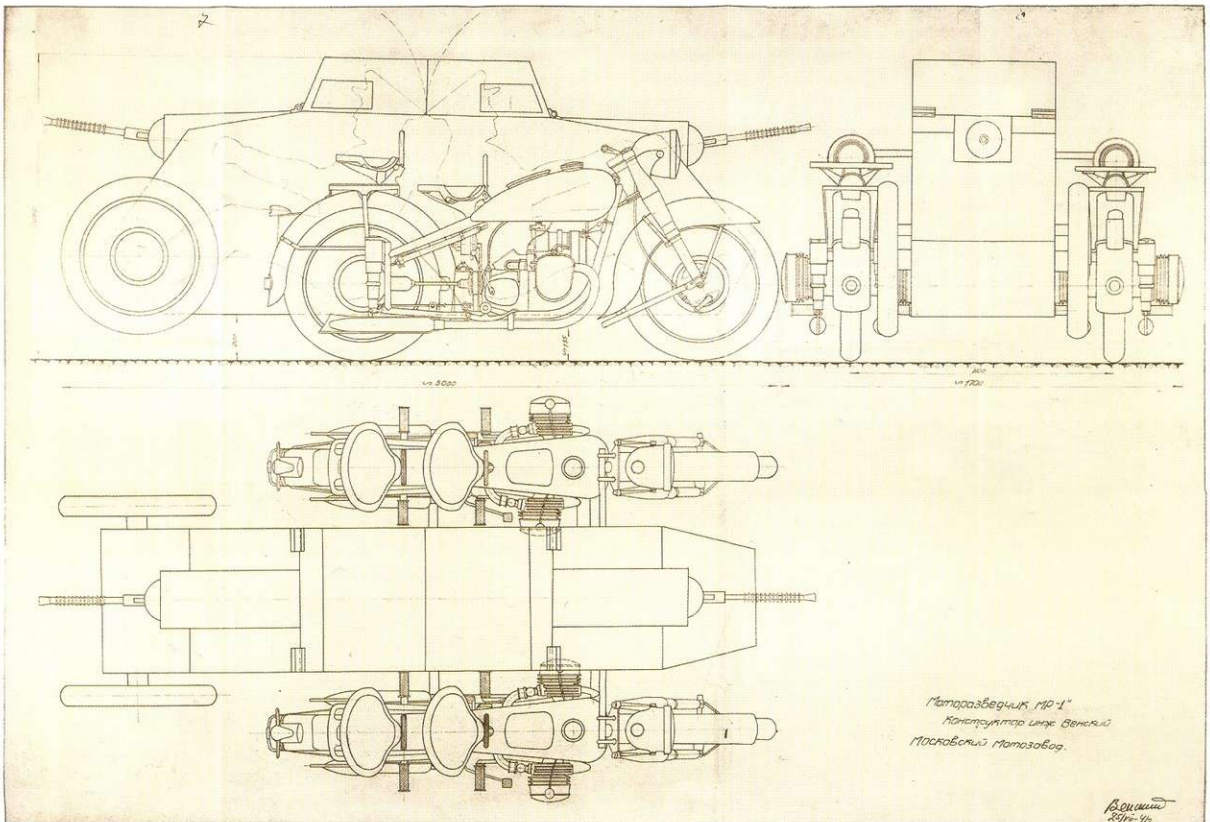
Мы начнём нашу кунсткамеру с проекта, рождённого летом 1941 года. Напомним, что в первые недели войны немецкие войска с обескураживающей стремительностью продвигались по советской территории, захватывая один населённый пункт за другим. Красная Армия потеряла огромное количество вооружения, и ситуация требовала быстрых и точных решений в вопросе обеспечения фронта военной техникой, включая лёгкие разведывательные автомобили. 4 августа 1941 года на стол начальника Главного автобронетанкового управления Красной Армии (ГАБТУ КА) генерал-майора Федоренко легло письмо от инженера Московского мотоциклетного завода (ММЗ) товарища Венского. К письму прилагался проект машины, которая, по мнению автора, могла быть быстро освоена заводом и стать по-настоящему полезной для Красной Армии. Приводим его сокращённый текст:

«Моторазведчик «МР-1» предназначен для глубокой разведки, установления связи с отдалённо расположенными соединениями, преследования и уничтожения мотоциклетных частей противника и т.д. «МР-1» состоит из двух спаренных мотоциклов «М-72» и легкобронированной гондолы для стрелка-водителя и стрелка-радиста (наблюдателя). В сидлах мотоциклов могут быть размещены 4 бойца для поддержания разведки. Таким образом, «МР-1» имеет экипаж из 6 человек. Моторазведчик является весьма быстроходной машиной. При двух двигателях по 25 л.с. он должен развивать скорость не менее 120 км/ч (без седоков в сидлах). Это сильно облегчит проникновение в тыл противника и быстрый возврат из разведки. Наличие двух ведущих колёс с отдельным приводом на каждое, высокого клиренса, независимой подвески и короткой базы придаёт «МР-1» хорошую маневренность и вполне удовлетворительную проходимость по пересечённой местности. Использование двух запасных колёс в качестве «перекатных» облегчает переход через небольшие окопы шириной 0,8-1,0 м. Корпус гондолы сварной из мягкой стали с накладками из броневой стали на наиболее уязвимых местах.



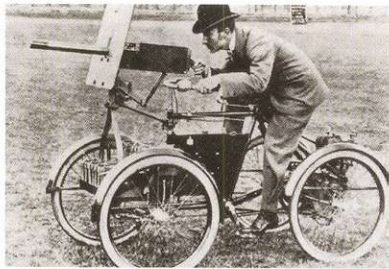
Разведывательный автомобиль НАТИ АР, которому Венский противопоставлял свое детище.

В случае выхода из строя одного из мотоциклов, его замена не должна вызывать затруднений и может быть без особых проблем осуществлена силами воинской части.

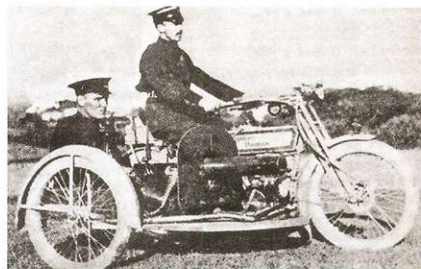


Эскизный проект моторазведчика «МР-1», прилагавшийся к докладной записке.

Идея бронированных мотоциклов родилась в конце XIX века. В 1899 году Фредерик Симмс разработал четырёхколёсный мотоцикл De Dion с пулемётом Vickers.



Бронированный мотоцикл-разведчик Симмса.



Мотоцикл-разведчик Нортгера. 1908 год.

Над головами седоков в гондole имеются бронированные колпаки с пуленепробиваемыми стёклами спереди и с боков. Для залезания в гондолу колпаки откидываются на петлях с пружинами, воспринимающими вес колпака.

Вооружение «MP-1» состоит из двух пулемётов в яблочках («яблоко» – шаровой подвес для крепления оружия в бронекорпусе, прим. Ред.) и ручного оружия экипажа. Для связи со штабом моторазведчик имеет радиостанцию, помещённую в гондole. Управление выведено в гондолу к месту переднего стрелка-водителя. Для свободы действия руками водитель освобождён от ручного управления. Только два рычага от коробки передач переводятся рукой, остальные органы управления – ножные. В целях упрощения управления машиной применяется специальная схема, совмещающая несколько органов в один. Например, тормоз совмещается с дросселями, а сцепление – с опережением зажигания с помощью качающихся педалей. Обе эти педали находятся на концах поворотной траверсы, соединённой с поперечной механизма «Жанто». Таким образом, водитель управляет поворотом, газом, тормозами, опережением и сцеплением, не снимая ног с педалей, и сосредотачивает всё своё внимание только на дороге и работе с пулемётом. Для получения более крутого поворота на «MP-1» применён принцип подтормаживания внутреннего колеса по образцу некоторых колёсных танков. Это подтормаживание с одновременным сбрасыванием газа на внутреннем двигателе производится автоматически от поворотной траверсы, без каких-либо добавочных органов управления. Обе коробки передач должны быть снабжены дополнительной задней передачей (за счет первой). Кикстартеры выводятся к каждому водителю под правую руку. Гондola, промежуточная рама и рамы мотоциклов соединяются специальными зажимами в одну жёсткую систему. Предполагается, что в случае вывода из строя одного из мотоциклов, замена его не должна вызывать затруднений и может быть осуществлена силами воинской части. Моторазведчик «MP-1» по своим тактико-техническим показателям может быть сравним с машинами «Темпо», «Форд-Пигмей», «АР», «КИМ-Пигмей» и т.д.

Ориентировочно, показатели «MP-1» следующие: вес в походном снаряжении без экипажа – 800 кг; мощность двух двигателей – 50 л.с.; скорость по шоссе – 120 км/ч; запас хода по шоссе – 400 км;

преодолеваемый ров – 0,8 м; клиренс по центру – 200 мм; полная длина – 3000 мм; высота – 1250 мм; ширина – 1700 мм; база – 1600 мм; колея – 1100 мм.

Основные преимущества «MP-1» перед мотоциклами с колясками и машинами типа «КИМ-Пигмей» и др.:

1. Лучшая защищённость водителя и наблюдателя в легкобронированной гондole, повышающая их моральное состояние.
2. Меньшие габаритные размеры, а значит менее удобная цель для вражеского стрелка.
3. Большая скорость.
4. Значительно больший запас мощности (60 л.с. на тонну веса против 25-28 л.с. для «КИМ-Пигмей»).
5. Большая надёжность при двух силовых агрегатах.
6. Большая экономичность при движении по шоссе на одном двигателе.
7. Большая проходимость при наличии двух независимых ведущих колёс, отсутствие дифференциала.
8. Большая комфортабельность ввиду наличия независимой подвески всех колёс.
9. Большая безопасность движения на большой скорости и при поворотах.
10. Простота агрегатного ремонта.
11. Простота организации производства.

Применение «MP-1» в армии поможет решить многие тактические задачи с меньшими потерями и с большей эффективностью, чем это возможно на мотоциклах с колясками. Большая первоначальная стоимость «MP-1» ввиду применения двух мотоциклов должна окупиться меньшей уязвимостью, большей маневренностью, скоростью и другими техническими показателями. Автором разрабатывается второй вариант моторазведчика «MP-2», предназначенный для движения по глубокому снегу. Эта зимняя машина базируется на схеме «MP-1». Она тоже имеет спаренные мотоциклы и легкобронированную гондолу. Лента гусеничного хода охватывает мотоциклы поверху через бензобак и переднюю вилку. Одновременно с этим на базе «M-72» разрабатывается унифицированный полуприцеп для «MP-1» и «MP-2». Полуприцеп должен быть, как с колёсным ходом, так и с лыжным. Этим «семейством» лёгких разведывательных машин можно в большой степени усилить эффективность разведки и истребительных частей».



Американский бронемотоцикл. 1917 год.

К проекту прилагалась смета, согласно которой изготовление двух образцов «MP-1» (без стоимости четырёх мотоциклов «M-72») оценивалось в 25 тыс. руб. («GA3-64» стоил 8 тыс. руб., а «GA3-61» – 12 тыс. руб.). Недоработанность проекта, а также его завышенная стоимость стали причиной того, что дальше эскиза «бронемотоцикл-разведчик» не продвинулся. А может это и к лучшему...

Между тем, идея бронированных мотоциклов-разведчиков не так нова, как может показаться. Родилась она ещё в конце XIX века. Так в 1899 году Фредерик Симмс разработал конструкцию, представлявшую собой четырёхколёсный мотоцикл De Dion с установленным на нём пулемётом Vickers. Для защиты стрелка-водителя пулемёт прикрывался спереди бронированным щитком. По причине сложности одновременного вождения и стрельбы мотоцикл-разведчик Симмса так и остался экспериментом, но идея оказалась на удивление заразительной. Уже в 1908 году сержант канадской армии Роберт Гарри Нортвер разработал разведывательную машину, представлявшую собой мотоцикл Harley-Davidson с коляской, внутри которой устанавливался пулемёт Maxim с бронированным щитком. Эта конструкция оказалась наиболее удачной и была принята на вооружение 80-го полка канадской милиции.

Дальнейшее развитие идея бронемотоцикла получила в американских войсках. Базой для подобных машин являлся все тот же Harley-Davidson с коляской. Существовали различные варианты, отличавшиеся как уровнем защиты, так и размещением

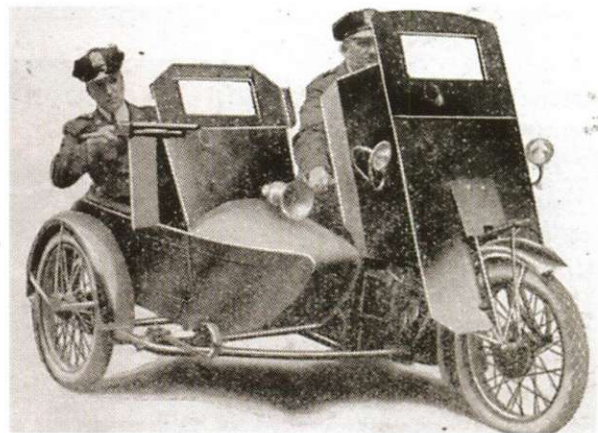
пулемёта в коляске. Он ставился либо для стрельбы вперёд, либо для ведения оборонительного огня назад, как у тачанки. В годы Первой мировой войны бои имели чаще всего позиционный характер, и бронированные моторразведчики использовались крайне ограниченно. Между тем, на американских равнинах им было настоящее раздолье, и во время боёв с войсками Панчо Вилья подобные машины применяли довольно часто.

Не угас интерес американцев к мотоброневикам и после окончания войны. На этот раз ими заинтересовалась полиция. Для борьбы с гангстерами были разработаны различные варианты бронемотоциклов (как правило, в роли базы применялись всё те же Harley-Davidson). Существовали даже настоящие передвижные крепости с защитой водителя и сидека бронестеклом.

В начале 30-х годов обзавестись бронированными железными конями захотела и датская армия. Не имея возможности получить машину отечественной конструкции, датчане решили воспользоваться зарубежными разработками. В качестве основы машины, получившей обозначение FP.3, выступал всё тот же Harley-Davidson с коляской. Ноу-хау датчан стала полностью бронированная капсула, которая максимально защищала водителя и пулемётчика в коляске. В качестве изготовителя бронекابины выступала шведская фирма Landverk. Опытный образец бронемотоцикла FP.3, вооружённый пулемётом Madsen, построили в 1932 году. Машину испытывали до 1935-го, но в итоге идею всё-таки забросили. Причина банальна: даже известный своей выносливостью Harley-Davidson был неспособен выдержать такую тяжесть. Один из последних случаев использования в армии бронированных мотоциклов был зафиксирован уже после Второй мировой войны в Южной Америке. Чилийские военные также выбрали в качестве базы мотоцикл Harley-Davidson, но их разработка обеспечивала защиту водителя и стрелка только спереди. RW



В отличие от аналогичных разработок, FP.3 был полностью защищён с фронтальной проекцией.



Бронированный мотоцикл полиции Нью-Йорка. 1931 год.



1-29
января

Ралли «Лондон – Кейптаун» (THE 2012 LONDON TO CAPE TOWN RALLY), организатором которого выступает английская компания Endurance Rally Association, стартует в первый день нового года со знаменитого лондонского моста Westminster Bridge. Маршрут общей протяженностью 14 400 км пройдет по дорогам Франции, Италии, Греции, Египта, Саудовской Аравии, Судана, Эфиопии, Кении, Танзании, Замбии, Намибии и ЮАР. К моменту сдачи в типографию этого номера журнала заявки на участие подали 44 экипажа из 10 стран мира. На самом древнем из автомобилей – Vauxhall OD 23/60 1923 года выпуска будет выступать семейный экипаж из Австралии. Подробности на сайте www.londoncapetownrally.com

Ралли WINTER RAID («Зимний рейд») по маршруту Санкт-Мориц – Китцбюэль – Санкт-Мориц будет проходить по горным дорогам Швейцарии и Австрии. К участию допускаются экипажи на автомобилях, выпущенных до 1978 года. По договоренности с организаторами можно участвовать и на машинах, выпущенных позднее, но за это полагается 25 штрафных очков. Технические проверки начнутся 11 января в 15:00 в Санкт-Мориц, и в 17:30 после коктейля – старт на ночной пролог от Kempinski Grand Hotel des Bains. Ближе всего добираться из Милана (175 км) или из Цюриха (200 км). Ужин в отеле. Маршрут в старинный австрийский горнокурорт Китцбюэль проложен через восточную часть Альпийских гор с двумя ночевками в пятизвездочном Tirol Kempinski Jochberg. В субботу 14 января ралли вернется в Санкт-Мориц, где вечером состоится церемония награждения. Средняя скорость движения – 50 км/ч. Организаторы оставляют за собой право вносить некоторые изменения в программу. Подробности на сайте www.raid.ch.

11-14
января



13-15
января

INTERCLASSICS & TOPMOBIEL – ежегодная международная выставка коллекционных автомобилей в Маастрихте (Нидерланды). Основные темы экспозиции 2012 года – Porsche и автомобили-участники гонки Mille Miglia.

График работы:

Пятница 13 января – с 11:00 до 21:00

Суббота 14 января – с 10:00 до 18:00

Воскресенье 15 января – с 10:00 до 18:00

Стоимость входного билета для взрослых – 17,50 €

Подробности на сайте www.ic-tm.com



19 – 20
января

Состоятся торги аукционного дома RM AUCTIONS. Место проведения – пятизвездочный отель Arizona Biltmore Resort & Spa, находящийся в городе Феникс (США, штат Аризона). Заявлено свыше 70 лотов, более половины из них – автомобили, выпущенные до 1960 года. Среди них такие автомобили, как роскошный Duesenberg – длиннобазная модель J с кузовом двойной фаэтон от LeBaron 1930 года выпуска. (Duesenberg Model J LWB Sweep Panel Dual Cowl Phaeton). Начало торгов 19.01.12 в 18:30 (продолжительность 3-4 часа), 20.01.12 в 11:00 (продолжительность 5-6 часов). Подробности на сайте www.rmauctions.com

21-22
января

AUTO RETRO BRUGGE – ежегодная международная выставка-продажа старинных автомобилей, мотоциклов и запасных частей (до 1970 года) в Брюгге (Бельгия). Проводится в 32-й раз. Главная тема экспозиции – 60-летие марки LOTUS.

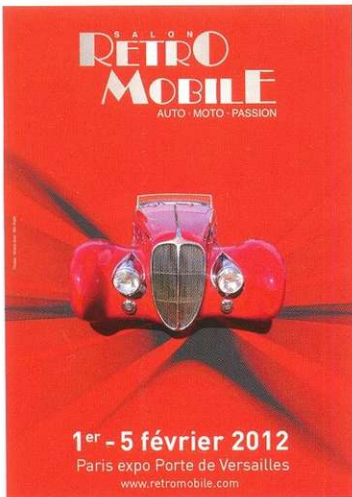
Выставка открыта для посещения с 9:30 до 18:30 в Beursgebouw (здание биржи). Организаторы оставляют за собой право вносить изменения в расписание. Подробности на сайте www.autoretro.be



21 - 22
января



24 HEURES HISTORIQUE SUR GLACE DE FLAINE – так называется ледовая гонка на исторических автомобилях, которая впервые будет проводиться в Савойских Альпах (между Женевой и Шамони) на высоте 1600 метров над уровнем моря. Участвовать можно на любых моноприводных автомобилях, выпущенных до 31.12.1981, однако они должны быть оборудованы ремнями безопасности, а для пилотов и штурманов обязателен шлем. Административные проверки – 20 января. На следующий день тренировочные и квалификационные заезды, а в воскресенье с 7 до 19 часов состоятся шесть основных заездов. Подробности на сайте 24hflaine.com.



Ежегодный салон RETROMOBILE. Проводится в Париже с 1976 года. Изюминкой экспозиции 2012 года, которая расположится в павильонах 2/2, 2/3 и 3 экспоцентра VIPARIS у Версальских ворот Парижа (Porte de Versailles), станут десять автомобилей из коллекции калифорнийского музея Mullin Automotive Museum, впервые отправляющего свои экспонаты в Европу. Одной из центральных тем салона станет ретроспектива автомобилей-амфибий. В рамках салона будут отмечаться 50-летие Ferrari 250 GTO, 50-летие MG Type B и 40-летие Renault 5. Сюрпризом для посетителей салона станет гигантский промышленный двигатель Duvant, построенный в 1962 году в трёх экземплярах. Этот девятицилиндровый монстр рабочим объёмом 330 л весит 30 т и развивает мощность 1600 л.с. Кроме того, в рамках этого салона 3 февраля состоится аукцион, на котором будут выставлены на торги более 80 коллекционных автомобилей, в том числе Delaunay Belleville 1913 года выпуска.

1-5
февраля

Время работы салона:
Среда 1 февраля – с 11:00 до 22:00
Четверг 2 февраля – 10:00 до 19:00
Пятница 3 февраля – 10:00 до 22:00
Суббота 4 февраля – 10:00 до 19:00
Воскресенье 5 февраля – 10:00 до 19:00
Стоимость билета на одно посещение – 14 €
Для детей от 6 до 12 лет – 8 € (до 6 лет бесплатно)

Проезд:
Общественным транспортом
Метро: 12 линия, станция Porte de Versailles или 8 линия, станция Balard.
Трамвай: T3 и T2, остановка Porte de Versailles.
Автобус: 80 и 39 линии, остановка Porte de Versailles.
RER: линия С, станция Boulevard Victor.
Подробности на сайте www.retromobile.fr

3-5
февраля

BREMEN CLASSIC MOTORSHOW. Из всех немецких салонов, посвящённых авто-мото классике, бременская выставка считается самой молодой (она проводится с 2003 года). Главной темой на этот раз станут автомобили 20–30-х годов в нереставрированном состоянии, в частности из запасников французского Musee National de l'Automobile, сохранённые в полностью оригинальном состоянии.

Место проведения – Messe Bremen, Бремен, Германия.
Стоимость билета – €13, билет на два дня – €18.
Подробности на сайте www.classicmotorshow.de



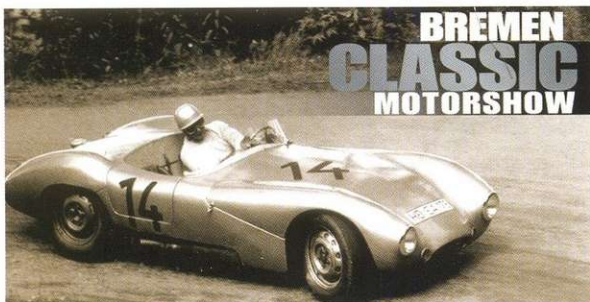
4-8
февраля

Ралли на регулярность движения RALLY NEIGE & GLACE («Снег и лёд») – одно из самых массовых французских мероприятий такого рода. В нём можно участвовать не только на автомобилях, выпущенных до 1980 года, однако для более поздних образцов, а также для машин с колёсной формулой 4x4 устанавливаются штрафные очки. На момент выхода этого номера журнала заявки на участие подали 80 экипажей. Маршрут проложен вокруг горного озера Сан-Пуан недалеко от границы с Швейцарией. Соревнование пройдёт уже в 57-й раз.

Подробности на сайте www.zaniroli.com

24-26
февраля

Салон-выставка CLASSICAUTO MADRID. Впервые проводилась в 2010 году. Выставка классических автомобилей в испанской столице – самое молодое европейское мероприятие подобного рода. В её программе – тематические разделы, стенды коллекционных бюро, автомобильных клубов, ярмарка олдтаймеров и неременная барахолка.
Подробности на сайте www.classicautomadrid.com



10-12
февраля

Выставка AUTOMOTORETRO. Проводится с 1983 года. Место проведения было выбрано не случайно, ведь Турин – это автомобильная столица Италии. Конечно же, здесь доминируют итальянские марки – причём не только существующие ныне (Lancia, Alfa Romeo, FIAT, Maserati, Lamborghini, Ferrari), но и давно прекратившие своё существование (Itala, OM, Ceirano, Isotta-Fraschini). Проводится аукцион, на котором в качестве лотов будут выставлены модели автомобилей самых разных масштабов и годов выпуска, маленькие самолётики и кораблики.
Стоимость билета – €10, для детей – €5.
Подробности на сайте www.automotoretro.it



Sd.Kfz. 2 Kettenrad HK-101 1943 года выпуска. Редкий образец полугусеничного немецкого мототягача. В хорошем состоянии. Телефон: +7 (916) 977-76-77



Зис-110Б 1958 года выпуска. Роскошный парадный фазтон. Изготовлено всего два экземпляра. Экспериментальный фазтон с гидравлическим приводом подъема тента, боковых стёкол и стальной перегородки между водителем и пассажирами. Телефон: +7 (985) 774-35-77



M3A1 Scout Car 1943 года выпуска. Основной бронетранспортёр Красной Армии в годы войны. В хорошем состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



BMW 325 1939 год. Уникальный образец лёгкого полноприводного и полноуправляемого командирского автомобиля. В мире сохранились единичные экземпляры. В отличном состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



ЗИЛ 41047 2011 года выпуска. Абсолютно новый автомобиль с практически нулевым пробегом. Телефон: +7 (985) 774-35-77



Dodge WC-63 1944 года выпуска. Полностью отреставрированный артиллерийский тягач. 1,5-тонная версия знаменитого Dodge 3/4. 100 машин данного типа было поставлено в Красную Армию по ленд-лизу. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Dodge WC-57 1942 года выпуска. Полностью отреставрированный командирский полноприводный автомобиль. Такими машинами пользовался американский генералитет в годы войны. Телефон: +7 (916) 977-76-77



Horch 830 BL 1939 года выпуска. Редчайший коллекционный экземпляр модельного ряда моторов V8 с 7-местным кузовом, изготовленным по специальному заказу знаменитой штуртартской фирмой Karl Bauir. Полностью отреставрирован. Телефон: +7 (985) 774-35-77



Steyr 1500A/02 kfz.69 1944 года выпуска. Редкий образец немецкого тяжёлого командирского автомобиля. Сохранилось менее десятка экземпляров. Полностью отреставрирован. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Horch 901 Typ 40 kfz.15 1941 года выпуска. Средний немецкий командирский автомобиль. До наших дней сохранилось около десятка экземпляров. В отличном состоянии. Телефон: +7 (916) 977-76-77



Тип 166 Schwimmwagen 1943 года выпуска. Крайне редкий немецкий командирский автомобиль-амфибия. Сохранилась всего пара десятков экземпляров. Полностью отреставрирован. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Зил 41041 1990 года выпуска. Последний из правительственных автомобилей СССР. Без изменений выпускается на заводе Зил по сей день. В отличном состоянии. Телефон: +7 (985) 774-35-77

ВОЕННАЯ ТЕХНИКА

1915-1945 гг.

Редкие, неизвестные, знаменитые...

Высшее качество
немецких **реставрационных традиций**

Поиск, продажа, доставка, реставрация,
создание эксклюзивных коллекций.

Гарантия на приобретенную технику от 3-х до 5-ти лет. «Коллекционные Автомобили»

Контактный телефон: +7 (495) **77 435 77**

LEHN

COLLECTION AUTOMOBILES
с 1987 г.

www.lehn.ru

Компания

«Коллекционные Автомобили»