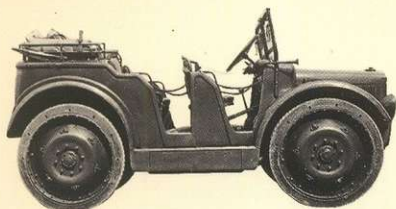


ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

РОЛЛИНГ УИЛЗ

СПОРТКАР Тестируем Chevrolet Corvette C-1 (1962 год) для КИНОЗВЕЗДЫ стр. 60



Артиллерийский тягач SPA TL 37 (1942 год) стр. 86

• **Техника, ставшая классикой** – Репортаж с крупнейшей европейской ретро-выставки Techno-Classica в Эссене стр.10 • **Большая подмосковная коллекция** – Рассказ о Государственном военно-техническом музее в Черноголовке стр.44 • **Проект с бортовым номером 28** – Реплика «Москвича-412», в 1970 году участвовавшего в супермарафоне «Лондон – Мехико» стр.76 • **Тягач Римской империи** – Выездное испытание SPA TL 37 (1942 год) стр.86 • **Старинные автомобили и современные смазочные материалы** – Особенности взаимодействия стр.106 • **Неожиданный попрыгун** – Утопический проект огромного боевого робота (1942 год) стр.138

68 Тягач переднего края SPA TL 37. Он был создан для транспортировки артиллерии по изрытым взрывами позициям... Мы испытали эту уникальную машину в деле.



Rolling Wheels
июль-август № 4/2012 (4)

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
Денис ОРЛОВ

Драйв-эксперт
Евгений СПЕРАНСКИЙ

Специальный корреспондент
Жан-Клод МОРЕЛЛЕ (Jean-Claude Morellet)
Роберт ДЕВИС (Robert Davies)

Билд-редактор
Максим ГОРДИН

Верстка
Илья ЗАЙЦЕВ

Фотографы:
Алексей КОНОПЛЁВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Иллюстрации
Илья КУВШИННИКОВ

Корректор
Валентина ГРИГОРЕНКО

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@rolling-wheels.ru
www.rolling-wheels.ru

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

Допечатная подготовка
«Модус Принт»

Отпечатано в типографии
«АСТ-Московский
полиграфический дом»

Тираж 8000 экз.

Распространяется на всей
территории России и стран СНГ

Цена договорная

Распространение
ЗАО «МДП «МААРТ»,
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 армий
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

ВЫСТАВКА

Техника, ставшая классикой

Репортаж с крупнейшей европейской выставки Techno-Classica.

10

СОБЫТИЕ

Достояние республики

Исторический тест-драйв с посещением Музея Škoda и его запасников.

14

Классика «Зелёного ада»

Гонка старинных автомобилей на знаменитой немецкой трассе Нюрбургринг.

20

Фронтвики, наденьте ордена

Памятный пробег на родину маршала Жукова и ретро-парад в Ногинске.

24

Все горьковские автомобили

Международный фестиваль классических автомобилей ГАЗ. Нижний Новгород.

28

Тульская «Автострада»

Репортаж с тематического фестиваля, проходившего в Туле.

32

РАЛЛИ

Каритан открывает сезон

Рассказ о том, как мы участвовали в ралли на довоенном Opel Karitan.

34

Dire Straits Rally

Неожиданное мероприятие, завершившееся под музыку Dire Straits.

36

10 лет под знаком хронометра

Репортаж с традиционного Chopard Classic Weekend Rally.

40

КОЛЛЕКЦИЯ

Большая подмосковная коллекция

Знакомство с экспозицией Военно-технического музея в Черноголовке.

44

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Гонщик

В гостях у легенды советского автоспорта – Юрия Ивановича Лесовского.

52

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ПОЛИГОН

Спорткар для кинозвезды

Тестируем Chevrolet Corvette C-1 1962 год выпуска.

60

Проект с бортовым номером 28

Этот «Москвич-412» – точная реплика машины, участвовавшей в легендарном супермарафоне «Лондон – Мехико» 1970 года.

76

ВЫЕЗДНАЯ СЕССИЯ

Тягач Римской империи

Большой тест SPA TL 37 – полноуправляемого тягача 1942 год выпуска.

86

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Им нужно не только топливо

Ретро-автомобили и смазочные материалы. Особенности взаимодействия.

106

БАНК ВРЕМЕНИ

КРУТОЙ МАРШРУТ

Долгий путь из Лондона в Мехико

Марафон протяжённостью 25 750 километров (1970 год).

112

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Стиль и цвет

Chevrolet Corvette был первым американским спортивным автомобилем.

118

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Человек, учивший ездить Corvette

Краткая история жизни Жоры Аркус-Дунтова.

126

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Апеннинский универсал

Этапы и причины создания семейства уникальных машин SPA.

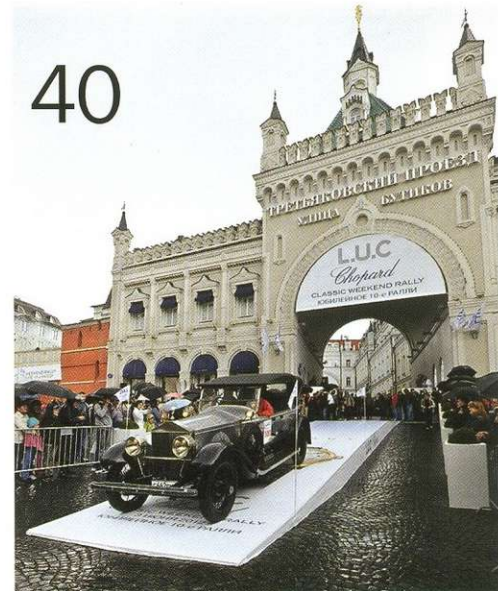
130

КУНСТКАМЕРА

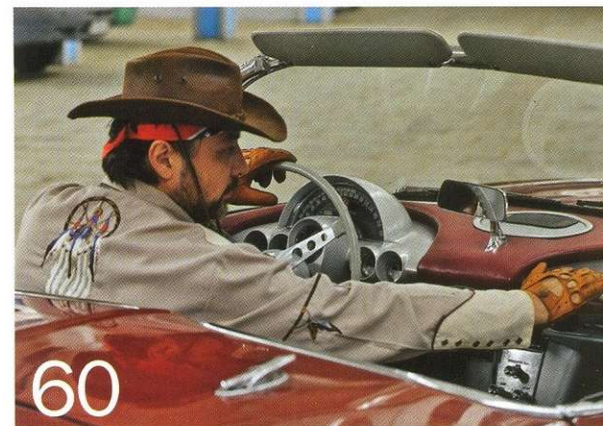
Внезапный попрыгун

Утопический проект огромного боевого робота-шагохода (1942 год).

138



52 Заслуженному мастеру спорта СССР Юрию Ивановичу Лесовскому исполнилось 80 лет. Но участник легендарных марафонов «Лондон – Сидней» и «Лондон – Мехико» не забывает об автоспорте.





Прошло полгода со дня выхода первого номера Rolling Wheels, и вот у вас в руках четвёртый выпуск этого самого что ни на есть российского, несмотря на англоязычное название издания. С одной стороны, это, конечно, не срок, да и уж тем более не количество. А с другой – 584 журнальные полосы удивительным образом впитали в себя исторический пласт такого объёма, что среди читателей появились сомнения по поводу возможности регулярного выпуска столь информативного издания (им же к пятому номеру писать будет не о чем!..). Спешу заверить – подобные опасения беспочвенны. И дело даже не в том, что у журнала RW есть свой особенный доступ к тематическим хранилищам знаний и крупицам бережно сохранённой и тщательно восстановленной техники (а он действительно имеется). Просто история автомобилестроения настолько удивительна, велика и многогранна, что залежи созданного в её ходе наследия, с одной стороны, относятся к невозобновляемым культурным ресурсам, а с другой – в определённом смысле превышают разведанные запасы нефти!

Ну а раз информационный голод нам не грозит по определению, нужно готовиться к долгой (правда, отнюдь не беспечной) жизни в рамках «Катящихся колёс» и, как говорится, начинать подтягиваться к уровню «Нового российского журнала о ретро-автомобилях»... Немногим более шести месяцев тому назад волею судьбы и издателя на мои крепкие (десять лет создания различных автомобильных журналов), но совершенно неподготовленные в историческом смысле (из них ни одного на тему «ретро») плечи был возложен тяжкий груз всемирного автомобильного наследия. Представляете его размеры? В общем, если бы не могучий авторский коллектив, поддержка более опытных соратников и обширная архивно-техническая база, то мы бы не могли изо дня в день просеивать сквозь интеллектуально-избирательное сито журнальных полос огромные пласты невозобновляемой истории автомобилестроения? Тем более что в определённом смысле они превышают разведанные запасы нефти...

Андрей КУПРИН

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

Техника, ставшая классикой

Репортаж с крупнейшей европейской выставки Techno-Classica.

10

Достояние республики

Исторический тест-драйв с посещением Музея Skoda и его запасников.

14

Классика «Зелёного ада»

Гонка старинных автомобилей на знаменитой немецкой трассе Нюрбургринг.

20

Фронтовики, наденьте ордена

Памятный прогреб на родину маршала Жукова и ретро-парад в Ногинске.

24

Все горьковские автомобили

Международный фестиваль классических автомобилей ГАЗ. Нижний Новгород.

28

Тульская «Автострада»

Репортаж с тематического фестиваля, проходившего в Туле.

32

Каритан открывает сезон

Рассказ о том, как мы участвовали в ралли на довоенном Opel Karitana.

34

Dire Straits Rally

Неожиданное мероприятие, завершившееся под музыку Dire Straits.

36

10 лет под знаком хронометра

Репортаж с традиционного Chopard Classic Weekend Rally.

40

Большая подмосковная коллекция

Знакомство с экспозицией Военно-технического музея в Черноголовке.

44

Гонщик

В гостях у легенды советского автоспорта – Юрия Ивановича Лесовского.

52





Столетие голубой мечты

Не секрет, что с автомобильными именами связано множество романтических историй. Компания Bluebird (Синяя птица) тому наглядное подтверждение. Её основатель Малькольм Кэмпбелл, родившийся в 1885 году (то есть почти одновременно с появлением первого автомобиля), уже в начале века приобрел удачный опыт участия в гонках. Но главной его мечтой стало установление рекорда скорости, для которого он начал создавать специальную машину. Но вернёмся к имени Bluebird... В один из вечеров, увидев пьесу Мориса Метерлинка «Синяя птица» в Королевском театре Хеймаркет (Лондон), Малькольм был настолько впечатлён, что по окончании спектакля бросился в ближайший скобяной магазин и скупил там всю синюю краску. На следующее утро свежескрашенный автомобиль с именем Bluebird готов был выиграть свою первую гонку. Всё это случилось ровно 100 лет назад, и наследники Кэмпбелла в память об этой истории 12 июня выставили легендарные болиды и лодки Bluebird, которые в общей сложности установили 20 рекордов скорости, около того самого театра.



Классика на тюнинге

В конце апреля в МВЦ «Крокус Экспо» прошла 4-я выставка «Московское Тюнинг Шоу 2012». Её основными экспонатами были современные автомобили в разных обликах (здесь присутствовали достаточно крупные тюнинг-ателье и клубы), но в двух залах встречались и достаточно аутентичные ретро-автомобили. Один из самых больших стендов, Trump Cars, объединил классических «американцев» – Ford Mustang (1967 г.в.), Dodge Charger RT (1971 г.в.) и т.п. Впечатлила «линейка» мотоциклов «Ява» начиная с довоенных образцов до современной реплики на тему 360-й. По разным стендам были «разбросаны» Porsche 911, Audi Quattro и Golf GTI первых поколений в спортивной окраске и «Волги» разных годов выпуска. Но больше всего посетителей привлекала немного странная «экспозиция»: между ГАЗ-21, BMW 321 и Mini стояла мотоколяска СеАЗ С-3А. Кстати, рядом с этим чудом советского машиностроения то и дело можно было услышать вопрос: «Где этот инвалид?» Видимо, всё ещё помнят...

Жизнь музейная

С 1 по 6 июня в Центральном доме художника прошёл ежегодный фестиваль «Интермузей-2012». Активное участие в фестивале принял Центральный музей Великой Отечественной войны, представивший сразу две программы. Внутри Центрального дома художника действовала интерактивная экспозиция, посвящённая партизанскому движению. Кроме того, второго июня прошла официальная презентация экспозиции «Моторы Войны». В ней приняли участие как автомобили, находящиеся на экспозиции, так и машины военно-патриотического клуба «Дивизион». Презентации не остались без внимания: Центральный музей Великой Отечественной войны получил приз в номинации «За создание интерактивной среды на фестивале».



Памяти Кэрролла Шелби

10 мая 2012 года на 90-м году жизни в госпитале Далласа (США) скончался создатель легендарных спорткаров и известный автомобильный гонщик Кэрролл Шелби Холл. В пятидесятые годы он выступал за такие команды, как Cad-Allard, Aston Martin и Maserati. В период с 1958 по 1959 год он участвовал в восьми этапах чемпионата «Формулы 1». Но настоящая слава пришла к нему в 1959 году, после того как он в паре с Роем Сальвадори одержал победу на 24-часовой гонке в Ле-Мане. Тогда же он стал «Гонщиком года» по версии журнала Sports Illustrated. Завершив карьеру профессионального гонщика, Кэрролл Шелби основал собственную компанию. Вскоре она представила американской публике автомобиль AC Cobra (Shelby Cobra), построенный на базе британского спорткара производства AC Motors. Позже он прославился дизайном гоночных автомобилей Ford Mustang GT350 и GT500, а самыми запоминающимися из его творений стали Oldsmobile 442 и Dodge Viper. В 2003 году Кэрролл Шелби стал техническим советником проекта Ford GT. В том же году он основал компанию Carroll Shelby International, Inc. Развернутый материал, посвященный Кэрроллу Шелби, читайте в следующем номере журнала.



1000 миль, одна ночь и два дня

Впервые Mille Miglia («Тысяча миль») была проведена в 1927 году, а в 1961-м она перестала проводиться из-за высокой аварийности. В 1977 году поклонники этого соревнования возродили его в варианте для классических автомобилей. При этом сохранились основные признаки: маршрут в 1000 миль, движение по дорогам общего пользования, в том числе в ночное время. Участники Mille Miglia 2012 стартовали в 7 часов вечера 17 мая в Риме. Это был первый и единственный ночной этап гонки. Маршрут проходил на север Италии через города Феррара, Сансеполькро, Брешиа и назад в Рим и занимал два дня. На гонку заявилось 387 экипажей, но на старт вышли не все. Среди участников – больше всего европейцев, но были здесь граждане США, Японии, Китая и России. Абсолютными чемпионами на этот раз стали аргентинцы под руководством десятикратного чемпиона Mille Miglia Джулиано Канэ.

«Бусы», пропахшие морем...

Во время первомайских праздников прошёл пробег «Пробусовка 2012». Старт этого на первый взгляд обычного путешествия начался утром 29 апреля на одной из аллей Лужников в Москве, а завершился 1 мая на берегу Азовского моря. Необычность пробега была в его участниках – пяти микроавтобусам Volkswagen Transporter первого и второго поколений пришлось за три дня преодолеть 4600 километров. Миновав московские воскресные пробки, «бусы» вырвались на трассу М4, при этом они старательно держали строй, поджидая наиболее медлительных и притормаживая наиболее торопливых. На второй день пути в Воронеже автомобилям-участникам была оказана необходимая техническая поддержка. Вечером путешественников ждала гроза с порывами ветра и барабанной дробью дождя по крышам. Впрочем, финиш на фестивале весны и ветра «Серфомай» заставил забыть про все напасти долгой дороги. Фактически «бусы»-путешественники оказались в своей родной стихии, став на время «живыми» экспонатами выставки ретро-хиппи-мобилей. А теперь самое главное – все автомобили в целости и сохранности своим ходом вернулись в Москву, то есть везя в своих по автобусному вместительных кузовах жажду новых приключений и... запах моря.



Самый красивый автомобиль озера Комо

Не секрет, что Concorso d'Eleganza Villa d'Este считается одним из наиболее уважаемых конкурсов олдтаймеров в мире. История мероприятий по выбору самой красивой машины на итальянском озере Комо началась в далёком 1929 году. Организаторы данного мероприятия (последние 10 лет это BMW) всегда отличались серьёзностью в подходе к подготов-

ке и проведению конкурса (в том числе и к выбору жюри). В этом году главным судьёй Concorso d'Eleganza Villa d'Este стал Лоренцо Рамакьотти – ведущий дизайнер группы Fiat, ранее руководивший отделом дизайна Pininfarina. Под его председательством главный приз был вручён Alfa Romeo, 6C 1750 GS, 6th Series Coupe, Figoni, 1933 года выпуска.

А за день до этого, 26 мая, ревущая кавалькада двухколёсных красавцев во главе с легендарным BMW 500 Kompressor прошла парадом от Тремеццо до Чернобьё для участия в проводимом во второй раз Concorso d'Eleganza для исторических мотоциклов. 30 моделей предстали перед жюри, и из них была выбрана самая красивая – итальянская Gilera 500 Rondine от Museo Piaggio. В завершении конкурса Карл Баумер, президент Concorso d'Eleganza Villa d'Este и директор BMW Group Classic сказал: «Мы пережили событие высочайшего уровня и увидели уникальных конкурентов. Мы особенно рады посещаемости – в воскресенье гостями мероприятия стали почти 6000 зрителей».





Опять власть меняется!

Организация военных игр в Черноголовке становится доброй традицией. Вслед за мероприятием 23 февраля Государственный военно-технический музей совместно с объединением «Гарнизон-А» провёл масштабную реконструкцию, посвященную событиям Гражданской войны. Сценарий мероприятия неувлочно переключался со знаменитым фильмом «Свадьба в Малиновке»... Начало лета 1919 года, Донецкий бассейн, район Харькова. Части Добровольческой армии ведут наступательные бои против Красной армии, населённые пункты переходят из рук в руки. В этих же местах действуют повстанческая армия Нестора Махно и отряды атамана Ангела, которые воюют и с красными, и с белыми.

В этом ключе и прошла реконструкция: в течение часа хутор, специально построенный для мероприятия, несколько раз переходил из рук в руки. То красноармейцы приедут с продразвёрсткой, то белогвардейцы, то снова Красная армия, действующая совместно с анархистами... Не обошлось и без «ангеловцев» во главе с колоритным атаманом. По сценарию в определённые моменты одна группировка временно объединялась с другой против общего врага, как это часто было и в жизни. Каждый раз хуторяне встречают очередных освободителей хлебом-солью, повторяя сценарий знаменитого фильма: «Белые пришли – грабят, красные пришли – грабят, куда бедному крестьянину податься...»

В боях применялись автомобили той эпохи. У «белогвардейцев» имелись грузовые и легковые автомобили, а силы «красных» были усилены качественной репликой бронеавтомобиля «Руссо-Балт». Не обошлось и без знаменитой танчанки, которая, к слову, в годы Гражданской войны наиболее массово использовалась отрядами Батьки Махно. Получилось действительно впечатляющее зрелище. По мнению многих, мероприятия подобного уровня в Московской области еще не проводилось. Между тем уже 4–5 августа в Черноголовке планируется новая акция – реконструкция Брусиловского прорыва 1916 года.



Принцессы на горошинах

Винтажные авто, розовые перчатки и шампанское на финише – вот безусловные атрибуты европейских принцесс. Rallye des Princesses, которое вот уже в тринадцатый раз стартовало из Парижа в Монако, привлекает в том числе и этой безусловной внешней лёгкостью. Но это только со стороны может показаться, что дамочки собрались развлекаться. Изнутри процесс представляется совсем по-другому. В этом году в европейское Rallye des Princesses было заявлено свыше 80 автомобилей, но на старт вышло всего 65. Вполне возможно, что это связано с европейской нелюбовью к числу «13» – ведь ещё год назад число участников зашкаливало за 100. Всего заявлены четыре женские категории: «Престиж», «Лакшери», «Классик» и «Историк». «Лакшери» – современные автомобили, все остальные – из прекрасного мира ретро. Пятая категория «Микс» – смешанный экипаж: за рулём автомобиля женщина, а штурман мужчина. Но таких было немного. Основное большинство принимало участие в категории «Историк». Среди экипажей было и два российских, выступавших на автомоби-

лях Jaguar E-Type. Открывал этот список старинный Peugeot 202 Cabriolet 1948 года под номером 1. Неудивительно – ведь спонсором этого ралли была компания Peugeot. Вообще подавляющее большинство автомобилей – «французы» (Peugeot, Citroën) и «англичане» (MG, Mini, Jaguar).

За пять дней участникам предстояло проехать чуть более 1500 км – на первый взгляд совсем немного. Путь лежал через городки и деревни, по горам и долам. При этом большая часть пути пролегла по тому же маршруту, что и ралли «Монте-Карло», и оценить удивительной красоты окружающие пейзажи возможно было только по время коротких остановок: дорога была горная, сложная и узкая. Каждый день экипажи проходили порядка 300–400 км. Из них 100 км – тесты на регулярность движения. Это значило, что нужно было соблюдать строго определённую скорость, при этом штрафовалась каждая секунда опережения или опоздания, причём опережения – по двойному тарифу. Правила строги, но зато на финише победительницы становятся настоящими принцессами!

МОТОРЫ ВОЙНЫ

ВЫСТАВКА АВТОМОБИЛЕЙ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Посетителям выставки "Моторы войны. Редкие, неизвестные, знаменитые" представляется уникальная возможность увидеть колесную, гусеничную, легкую и тяжелую технику всех стран-участниц Второй Мировой войны. В экспозиции - легендарные «ЗИС-5», «ГАЗ-ММ», «Willys MB» и многие другие. Особого внимания заслуживает личный ЗИС И.В. Сталина – первый бронированный автомобиль высшего класса.



WWW.POKLONNAYAGORA.RU



ТЕХНИКА, СТАВШАЯ КЛАССИКОЙ

текст » Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
Константин КОМКОВ
фото » Александр ХОДОС



Techno-Classica Essen 2012 – немецкая выставка ретротехники

Международная выставка Techno-Classica, которая раз в год проходит в немецком городе Эссен, по праву считается крупнейшим мировым форумом ценителей старинных и классических автомобилей. В 2012 году она проводилась в 24-й раз, а её девизом стали слова: «Разделите нашу страсть!» В этом году на выставке был установлен очередной рекорд: страсть организаторов к классическим автомобилям разделили более 181 000 человек! Но удивляться этому не приходится – в последнее время интерес к автомобильной технике прошлого неуклонно растёт во всём мире.

Экспозиция Techno-Classica традиционно делится на несколько тематических разделов. Среди которых «старинные автомобили», «классические автомобили», «престижные автомобили», «тюнинг», «мотоциклы», «реставрация», «автодетали» и т.д. Отличительная черта этой международной выставки – посетители могут не только посмотреть на технику, но и приобрести понравившиеся образцы. На сегодняшний день Techno-Classica 2012 является крупнейшим в Европе шоу старинных и классических автомобилей, местом ежегодного паломничества энтузиастов автомобильной классики со всего мира (как профессионалов, так и любителей). Действительно, с точки зрения качества и масштаба, этой выставке просто нет равных! Понятно, почему производители из разных стран, а также клубы и коллекционеры с таким удовольствием представляют здесь свои сокровища автомобильной классики.

Кстати, где, на ваш взгляд, находится Мекка старинных автомобилей? Нет, не во Франции, даже не в Соединённых Штатах. И уж тем более не в Азии. Она находится в Германии. В городе Эссен, расположенном километрах в сорока от Дюссельдорфа (Северный Рейн – Вестфалия). Когда-то это был один из угольных центров Рурского региона, а ныне превратился в огромный

выставочный центр. Именно здесь раз в год собирается сообщество людей, увлечённых коллекционными транспортными средствами. За несколько лет эссенская выставка Techno-Classica вышла в первые ряды мировых салонов, посвящённых старинным автомобилям. Ценители приезжают сюда со всего мира, продавцы и покупатели тоже. Разумеется, большую часть экспозиции, а это как-никак 160 тысяч квадратных метров, на пять дней заняли немецкие фирмы (например Volkswagen) и реставрационные ателье. Всего же в этом шоу, проводившемся в этом году в 24-й раз, приняли участие более 1200 экспонентов из 30 стран мира, включая Австралию, Аргентину, США и Японию. Автомобили и всё, что с ними связано, демонстрировали представители 200 автоклубов, а также частные коллекционеры и реставраторы.



The Essen Classic Car show

is the largest classic car show in the world. The 24th Techno-Classica Essen took place from 21st to 25th March 2012. All 1200 stands in the 20 exhibition halls were fully booked and more than 2500 collector's automobiles were on show. Techno-Classica offered the world's greatest range of specialist cars from the widest range of historical automobile manufacturers. More than 200 classic car clubs made the Essen show the largest platform for classic car clubs. Professional restoration companies, spare parts dealers, accessory dealers, plus automotive literature and automobilia sellers were also well represented this year. Vendors came from over 20 countries.



Права были классики советской литературы Илья Ильф и Евгений Петров: «Роллс-Ройсы» не старятся, как не старятся бриллианты и соболя». Соответственно, не постарел и родстер Rolls-Royce Springfield Silver Ghost 1926 года выпуска (этот автомобиль считали одной из самых красивых машин своего времени). Сегодня это сокровище можно приобрести за 425 000 фунтов стерлингов.



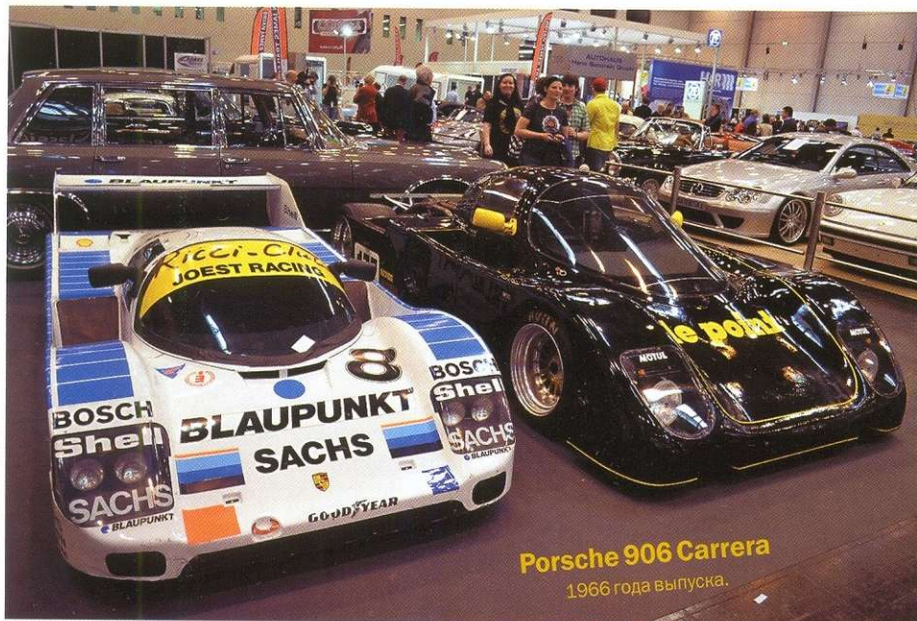
На торгах, приуроченных к выставке, аукционный дом Coys выставил на продажу редкие спорткары ATS 2500 GTS и Ferrari Mondial (машина участвовала в 24-часовой гонке на трассе Спа – Франкоршам в 1989 году).



Своим совершенством Rolls-Royce Phantom II Continental Touring Saloon 1934 года выпуска поражает и сегодня. И хотя его максимальную скорость (150 км/ч) рекордной уже не назовешь, по плавности хода, элегантности и комфорту этот великосветский ветеран даст фору большинству современных автомобилей.



В компании Mercedes-Benz всегда с вниманием относились к Techno-Classica. В этом году здесь также представлена большая коллекция автомобилей с трёхлучевой звездой. И основным её экспонатом стал выпущенный в 1952 году 300 SL (W194) с номером шасси 194 010 0000 2/52. То есть второй произведённый экземпляр (он всегда был в собственности Mercedes).



Porsche 906 Carrera
1966 года выпуска.

На стенде Porsche Classic отмечали 40-летие модели Porsche 911 Carrera RS. По этому поводу в Эссен привезли гоночную версию автомобиля из музея фирмы в Штутгарте. Кстати, на этот раз стенд Porsche, располагавшийся в зале № 7, был одним из самых больших (свыше 600 м²) и представительных. Причём часть раритетов продавалась. Как, например, создававшийся для участия в Гран-при Porsche 906 Carrera 1966 года с двухлитровым мотором мощностью 212 л.с. были готовы уступить за 900 000 евро.



В следующем 2013 году юбилейная, 25-я по счёту, международная выставка Techno-Classica будет проходить в Эссене с 10 по 14 апреля.



Помимо больших и шикарных стендов на Techno-Classica есть место для «старьёвщиков». На их лотках можно найти практически любую деталь для олдтаймеров самых разных моделей.



Владельцы старинных машин традиционно стремятся соответствовать своим раритетам. На выставке можно было приобрести одежду и аксессуары различных стилей и эпох. Причём как в оригинале, так и в варианте «под старину».



Queen Victoria Brougham
1905 года выпуска.

Деревянные кароссеры по своей элегантности могут легко поспорить даже с кузовами, изготовленными из самых современных материалов. И лишнее тому доказательство – Queen Victoria Brougham, построенный в 1905 году американской фирмой Woods Motor Vehicles Company. Фирма была основана в Чикаго в 1899 году и, как следует из названия, специализировалась исключительно на изготовлении деревянных кузовов, в которых были воплощены вековые традиции, унаследованные от европейских мастеров экипажного дела. Построить кузов высокого качества можно было только из хорошо просушенного дерева определённых сортов. А чтобы в кузовные панели можно было смотреться, как в зеркало, их шлифовали, покрывали грунтовкой, а затем красили. После высыхания красочный слой снова шлифовали, покрывали лаком. И таких слоёв обычно бывало не менее десятка. Кроме решения чисто эстетических задач, такая технология позволяла максимально защитить деревянные части кузова от негативного воздействия влаги и вредителей. Под капотом – электрический двигатель, получающий энергию от аккумуляторной батареи. И это не случайно, интерес к электромобилям в начале XX века был не менее велик, чем сегодня. Кстати, сегодняшние владельцы оценили этот электромобиль в 100 000 евро.



Идеи минимизации расходов и экономии во всём, столь актуальные сегодня для Европейского Союза, на деле оказываются «хорошо забытым старым». Об этом, в частности, говорит оснащённый 1-цилиндровым двигателем воздушного охлаждения объёмом 173 см³. миниатюрный Heinkel Kabine конца 50-х. Кстати, несмотря на весьма скромные размеры, в автомобиле могли поместиться двое взрослых и ребёнок. Максимальная скорость составляла 86 км/ч, а расход топлива – от 3,5 до 4 л на 100 км.



«Красота и совершенство» – под таким девизом экспонировался в Эссене Horch 853, выпущенный немецким концерном Auto-Union на заводе в Цвикау в 1938 году. Фирме есть чем гордиться: 8-цилиндровый 120-сильный двигатель, установленный на этом автомобиле, действительно был одним из лучших моторов своего времени. Сегодня этот великолепный автомобиль служит предметом законной гордости коллекционеров.

Вполне заслуженное звание крупнейшей выставки ретро-техники Techno-Classica получает не только за счёт павильонов, заполненных автопроизводителями и реставрационными мастерскими, для которых участие в ней – дело чести. Почти столько же занимает открытая площадь. Там обосновались мелкие дилеры, для которых демократичная цена в 150 евро за 20 м² стенда является хорошим подспорьем в бизнесе.



На этот раз на Techno-Classica в особой чести была испанская марка Pegaso. Этот знаменитый бренд в начале 50-х годов стал выпускать престижные спортивные автомобили и тем самым бросил немного безрассудный вызов Энцо Феррари. Добрая сотня выпущенных автомобилей не принесла ошутимого успеха. Разве что были замечены особо выдающиеся кузова парижского ателье Якова (Жака) Савчика (Jacques Saoutchic) и миланского Carrozzeria Touring и уникальное спортивное купе Pegaso Z-102 Thrill. Кроме 17 Pegaso в Эссене было представлено шасси Pegaso Z-102, демонстрировавшее совершенство конструкции этих автомобилей. Аукционный дом RM Auction's показал несколько редких экземпляров, в частности гоночную лодку со знаменитым 3,9-литровым двигателем Ferrari 375 Plus и недавно отреставрированную 166 Spider Corsa. Юбилей своего первого послевоенного гоночного автомобиля 300 SL праздновал Mercedes-Benz, тогда как Alfa Romeo, чествуя свою 105-ю серию, более известную под именем Giulia (Джулия), привезла прототип, созданный туринской компанией Bertone. Ещё одна Alfa от миланского Carrozzeria Castagna (модель была разработана для Женевского автомобильного салона 1995 года) красовалась на стенде голландского реставратора Red Willow Racing.



На стенде Volkswagen проходили торжества, посвященные 30-летию коммерческих автомобилей Caddy и 65-летию модели Bulli. Кстати, в ходе их было объявлено о новой специальной программе, в рамках которой Volkswagen Oldtimer начинает заводскую реставрацию исторических коммерческих автомобилей. Интересный момент – владельцам вместе с сертификатами обещают выдавать подробные фотоотчёты о процессе восстановления.

В следующем 2013 году выставка будет проходить с 10 по 14 апреля. Она обещает стать ещё более интересной, ведь организаторы собираются достойно отметить её серебряный юбилей! Не исключено, что участие в 25-й выставке примут представители из Китая и России, которых, судя по высказываниям ряда организаторов, в Эссене уже давно и с нетерпением ждут. RW

ДОСТОЯНИЕ РЕСПУБЛИКИ

текст » Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото » Škoda
Дмитрий ЛЯХОВЕНКО



Škoda Historical Tour 2012

События в мире ретро, как, впрочем, и в любой другой области жизни, можно поделить на «обычные» и «необычные». Традиционные выставки, ралли или аукционы хоть и интересны сами по себе, но предсказуемы и не несут на себе налёта авантюризма. Но встречаются и приятные исключения. Именно таким авантурным, в хорошем смысле этого слова, ретро-мероприятием и стало моё путешествие в Чехию, предпринятое по приглашению компании Škoda.

Ещё в Москве, ознакомившись с программой поездки, я был приятно удивлен. Честно говоря, фразы «автопробег на ретро-автомобилях» и «посещение реставрационного центра музея Škoda Auto», не говоря уже об описании остальных не менее интересных предполагаемых событий, выглядели на редкость интригующе. В общем, я без тени сомнения принял заманчивое предложение и не успел оглянуться, как уже сходил с трапа самолёта на гостеприимную землю Чехии. Затем было удобное пассажирское кресло новенькой Škoda Octavia и потрясающий калейдоскоп событий в стиле «одно интереснее другого».

КОЛЛЕКЦИЯ ИСТОРИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

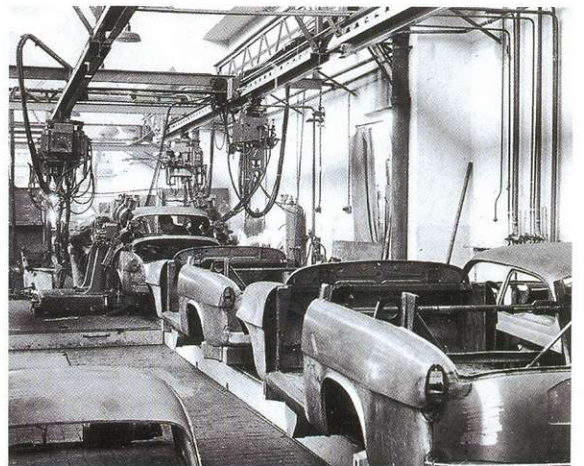
Навигатор уверенно вывел нас из Праги и проложил курс на северо-восток. Первая остановка городок Млада Болеслав, а точнее, штаб-квартира Škoda Auto, где нас встретила сегодняшняя «хозяйка» коллекции исторических автомобилей Škoda Auto Эва Дисова. Для справки: музей Škoda был образован ещё в 1960 году, а в 1995 году при участии Volkswagen его серьёзно реконструировали. Кстати, с этого года при музее работает и реставрационная мастерская. Причём это отнюдь не маленький «закуток», где неспешно и понемногу чистят и полируют старинные автомобили знаменитой марки (предприятие Laurin&Klement до Первой мировой было самым крупным автопроизводителем в Австро-Венгрии). Здешняя идеология реставрации строится на очень верном принципе, что одного внешнего лоска для правильного «музейного» состояния недостаточно. Главная цель чешских реставраторов – получить абсолютную точность, вплоть до таких подробностей, как звук выхлопа или тон клаксона. Долго? Да! Дорого? Очень! Но так уж здесь принято. И, между прочим, это

In 2012 the traditional Škoda

Historical Tour, an event organised by Škoda Auto Russia, was for Russian journalists in the Czech Republic. This amazing idea was to promote modern automotive manufacturing from the viewpoint of history, tradition and normal advertising. This led to an event that was very interesting indeed. This year's tour started at the Škoda Auto restoration centre and museum in Mlada Boleslav city and ended with a great run in the country behind the wheel's of 1960's Škoda Octavia's presented by the Czech Octavia Owners Club...



Реставрационная мастерская музея Škoda Auto (фото вверх) находится в здании одного из старых цехов компании (фото внизу). Согласитесь, что данное «совпадение» довольно символично!



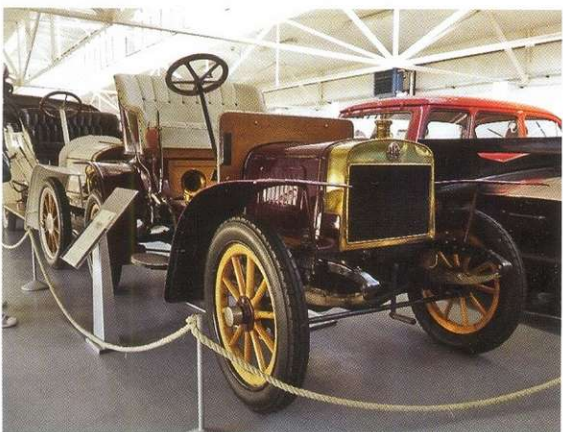
Эта потрясающая раллийная Škoda 110 встретила нас у ворот «тренинг-центра Škoda», где мы познакомимся с Эвой Дисовой – нынешней главой реставрационного центра.



Качество ведущейся в мастерской реставрации видно невооружённым глазом. Я со всех сторон «облазил» находящуюся в процессе восстановления Skoda Typ 645, но так и не смог найти изъянов.



С момента как эксперты принимают решение о реставрации, экспонат приобретает официальный статус Достояния Чешской Республики!



Экспозицию открывает старейший экспонат: Laurin & Klement Typ A. Причём, заметьте, этот автомобиль, выпущенный в, страшно сказать, 1906 году, находится в прекрасном состоянии.

не прихоть. Любой экспонат музея с момента, когда эксперты принимают решение о его реставрации, приобретает официальный статус Достояния Чешской Республики, и поддерживать их в первоизданном виде – это установленная законом обязанность! Ну что тут скажешь – мне кажется, что это очень правильный закон.

Есть в хозяйстве Эвы два автомобиля, которые не экспонируются, а законсервированы. Что это значит? Просто данные экземпляры настолько хорошо сохранились, что реставрация, неизбежно требующая появления в конструкции «обновлённых» деталей и узлов, однозначно снизит их ценность. Тем временем пани Дисова провела нас в святая святых – цех реставрации. Должен сказать, что никаких чудес в виде станков с ЧПУ и лазерных резаков я здесь не обнаружил. Зато увидел спокойный, но невероятно скрупулезный процесс восстановления на примере Škoda Typ 645 начала 30-х годов. Да и в помещении музея, не сказать, чтобы огромном и просторном, было на что посмотреть – коллекция здесь собрана большая и разноплановая. Так, например, уникальный Laurin & Klement Typ A 1906 года выпуска мирно соседствует с такими экспонатами времён «плановой экономики», как Škoda Octavia и Škoda 440 Spartak. А рядом и вовсе необычный экспонат – велосипед Вацлава Лаурина (на минуточку, 1896 года выпуска). Есть в коллекции и уникальная Škoda Babetta Typ 973 – многоцелевой военный внедорожник. В общем, вы догадываетесь, что отведённого



Без этого велосипеда 1896 года и мотоцикла Slavia 1889 года коллекция музея Škoda не была бы настолько осмысленной. Ведь именно двухколёсные транспортные средства положили начало знаменитой на весь мир чешской марке.



Если вариации на тему Škoda 440 и Octavia в своё время были достаточно многочисленны, то армейскую Škoda 973 «Babetta» ждала другая судьба. Этот прекрасный во всех отношениях внедорожник «пал жертвой» централизованных армейских поставок ГАЗ-69...



А ещё меня порадовало, что в экспозиции музея Škoda присутствуют и такие экзотические конструкции, как это практически серийное багги Тур 736 начала 70-х.



История марки Škoda и история мирового автоспорта переплетены очень тесно. И не случайно достаточно большую часть заводской экспозиции занимают именно спортивные автомобили марки. На фото вверху победитель ралли Monte-Carlo 1977 года – Škoda 130 RS, на фото внизу Škoda Fabia WRC – раллийный герой нашего времени.

на осмотр музея времени оказалось чертовски мало. Здесь бы часа три провести... С другой стороны, как стало ясно позднее, не в посещении музея, реставрационного центра и главного архива была главная «изюминка» этого крайне насыщенного событиями дня.

СЕКРЕТ НЕПРИМЕТНОЙ ПОСТРОЙКИ

Тем временем мы покинули гостеприимный город Млада Болеслав и направились в глубинку Чешской Республики. Путь наш лежал по милым, но не самым ровным на свете сельским дорожкам и закончился возле ангара, который я, проезжая мимо, принял бы за обычную «колхозную МТС». В общем, ничего примечательного снаружи. Но ещё раз повторюсь: снаружи. Ибо внутри нас ждал великолепный подарок – не только продолжение музейной экспозиции, но и обширная коллекция заводских прототипов Škoda. Отдельную часть занимают гоночные автомобили, принимавшие участие в различных состязаниях, и в частности командные машины WRC. Дальше можно рассмотреть плоды дизайнерских и конструкторских экспериментов начиная с 60-х годов.

Некоторые из них даже не имеют собственных имён – просто безликий порядковый номер. Это и вариации на тему ранних заднемоторных машин, позднее превратившихся в Škoda 1000/1000 MB (начало – середина 60-х), это и попытки её рестайлинга, и модели 100/110 начала 70-х



Внутри нас ждал очереной сюрприз – в этом неприметном здании находится не только продолжение музейной экспозиции, но и довольно обширное собрание заводских спортивных прототипов Škoda.



В виде «основного блюда» Škoda Historical Tour 2012 нам предлагалось провести день за рулём Škoda Octavia начала 60-х годов. Это был отличный экономный автомобиль для широких масс трудящихся с новой комфортной пружинной передней подвеской.



Возможность прокатиться по чешской глубинке, наслаждаясь видами ухоженных домиков и прекрасными лесными пейзажами, – это само по себе приятно. Но благодаря Škoda Octavia 1962 года выпуска я и вовсе «погрузился в альтернативную реальность».



Не скажу, что в салоне этой выпущенной в начале 60-х Octavia я чувствовал себя вольготно (фото вверху) – простором здесь и не пахнет. Но жаловаться на тесноту за рулём хозяину машины Мартину (фото внизу) с его ростом за 2 метра, я почему-то не стал...



с проглядывающими намёками на обводы потрясающей 110 R Coupe (сама она, естественно, тоже присутствует) и даже парочка багги. Запомнился и невероятный по своей смелости проект автомобиля для активного отдыха, названный Fun, – машина была создана на базе последней «социалистической» Škoda Felicia и очень напоминала Subaru Baja. В общем, проще дать список на пару страниц, чем рассказывать обо всех экспонатах. Тем более что и это оказалось не «главным блюдом» Škoda Historical Tour 2012.

DRIVING DAY

Основное событие было одно, но большое. Утром на парковке гостиницы мы увидели выстроившиеся в ряд автомобили. Естественно, марки Škoda. Назывались они все Octavia. Вот только не спешите восстанавливать в памяти образ современного компактного хэтчбека – в наше распоряжение были предоставлены машины выпуска 60-х годов. Да, те самые компактные седаны и комби, так напоминающие и по дизайну, и по сути наши 407-е «Москвичи». Причём, как вы догадываетесь, выстроились они отнюдь не для внешнего осмотра. Нам предстояло преодолеть достаточно продолжительный маршрут, проложенный по второстепенным дорожкам, минуя автострады. Познакомившись с владельцем машины, на которой мне предстояло отправиться в путь, я понял, что всё будет непросто: Мартин не говорил ни на каком языке, кроме чешского, а я мог «блеснуть» лишь знанием английского и «чуть-чуть» немецкого. Пришлось общаться через переводчика.

И вот я за рулём машины в кузове «двухдверный седан» 1962 года выпуска с двигателем рабочим объёмом 1,1 литра. И кстати, «вела она себя» очень даже покладисто. Моя давняя привычка управляться с ГАЗ-21 помогла разобраться с переключателем КПП, вынесенным на руль (только вот схема включения оказалась «перевернутой»). Темп движения со скоростью около 40 км/ч образовался как-то сам собой, и вот уже далеко не юные 43 лошадиные силы, упрятанные под маленький капот, везут нас по потрясающе красивым местам в направлении башни Ештед.

ДВИГАТЬСЯ С ДОСТОИНСТВОМ

Пока мы, молча, наслаждались пейзажами (переводчик с нами не поехал), я смог в полной мере оценить работу подвески, которая стала настоящей гордостью её создателей. Передняя независимая на пружинах, а задняя полунезависимая с качающимися полуосями на поперечной рессоре – этот «комплект» просто великолепно отрабатывал неровности, которых на сельских дорогах было в достатке. Между прочим, именно благодаря

передней независимой подвеске машина была выделена из серии 440–450 в отдельную восьмую по счёту модель серии. А уж из числа «восемь» и получилось ее название (лат. octavo – восьмой). Салон машины довольно аскетичен, но вполне неплох. Сидеть относительно удобно. А на извечный вопрос про мой не помещающийся никуда рост скажу: Мартин, хозяин машины, ездит и ему удобно. А он вымахал и вовсе за 2 метра. Таким образом, должен констатировать – в размеренно-неспешном движении наша маленькая Octavia показала себя просто прекрасно, особенно для сочетания своего времени и класса. Если бы не тормозная система, я бы чувствовал себя вполне комфортно. Спросите: а что с ней было не так? Ответу просто: отсутствие усилителя и барабанные тормоза, помноженные на возраст машины, – тот ещё аттракцион... Кстати, о возрасте и машинах. В колонне двигались ещё два автомобиля (их на самом деле было больше, но эти два самые интересные). Во-первых, с нами была машина с приставкой Super в имени. Так вот, Octavia Super была гораздо дороже обычной Octavia и имела мощность двигателя на целых 4 л.с. больше (47 л.с.). Впрочем, «мощная» версия шла наравне с остальными. Не проявились её расширенные способности, когда начался подъём на гору Ештед (честно говоря, какой-то особой прыти от неё и не ждали). Но вот проходить крутые повороты серпантина, одновременно пытаясь не потерять инерцию, на Octavia начала шестидесятых было совсем не просто. С другой стороны, цель уже была близка, и «основательно вымотаться» мы не успели. Потом была такая же спокойная обратная дорога, но на этот раз за руль сел большой Мартин. Уж очень он этого хотел...

P.S. Конечно, это не тест. Мы просто ехали на старых чешских автомобилях. Ехали не «куда-то», а «для того, чтобы». Ну хотя бы для того, чтобы рассказать вам о великолепно организованном Škoda Historical Tour 2012. А ещё мне очень приятно осознавать, что сегодня многие компании – производители автомобилей стремятся сохранить и приумножить своё историческое наследие.

RW



Категорический отказ одного из участвовавших в пробеге автомобилей заводиться дала мне возможность... изучить 1,1-литровый двигатель Octavia. Выпускаясь в двух вариантах (обычный 43 л.с. или Super – 1,2 л 47 л.с.), он обеспечивал 990-килограммовую машину сносной для своего времени динамикой и достаточной тяговитостью (73,5 или 85 Нм при 3000 об/мин).



Редакция RW благодарит Škoda Auto Russia за организацию поездки на Škoda Historical Tour 2012



текст и фото >> Мария МЕЛЬНИКОВА

КЛАССИКА «ЗЕЛЁНОГО АДА»

ADAC 24h Classic – гонка на выносливость для классических автомобилей на трассе Нюрбургринга

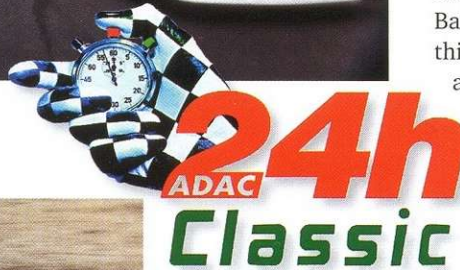
История гонок на этом причудливо-извилистом кольце с говорящим прозвищем Зелёный ад началась ещё в 1927 году. Сегодня самое значимое соревнование на этой трассе – ежегодно проводимая в начале мая гонка на выносливость, длящаяся 24 часа. Впрочем, одним ADAC 24h Rennen Nürburgring этим спортивная жизнь легендарной трассы не ограничивается. Здесь проводится масса мероприятий, в числе которых значится и одно из крупнейших событий автомобильного ретро-движения ADAC 24h Classic. Собственно, именно об этой гонке классических автомобилей и пойдёт речь.

Проходящая на знаменитой германской трассе Нюрбургринг в преддверии главного 24-часового заезда гонка классических автомобилей, пожалуй не многим уступает по популярности основному событию фестиваля. В этом году она собрала более 200 экипажей и 400 пилотов из многих стран мира (в том числе и России). В зависимости от года выпуска (начиная с 1946 по 1988) и рабочего объёма двигателей все участвующие в гонке автомобили делятся на дивизионы, группы и классы. Всего получается 54 категории! Каждым автомобилем могут управлять от одно до трёх пилотов, которым предстоит в течение трёх часов максимальное количество раз преодолеть круг протяжённостью 25 378 метров (включая знаменитую «Северную петлю» и трассу Гран-при). При этом, естественно, происходят пит-стопы, в ходе которых идёт дозаправка, смена пилотов или контроль технического состояния автомобиля.

По словам одного из организаторов гонки, Кайя Шаврота, в этом году количество участников классического соревнования было необычайно большим. Порадовало и число болельщиков – любители и ценители старины традиционно съезжаются сюда со всего мира. Кстати, в 2012 году отмечался 40-летний



Автомобили выстроились на стартовой решётке в порядке «спортивности» (первыми идут скоростные). Усопровождающих 15 минут на последние напутствия.



Racing began in 1927 on the scenic

and winding Nurburgring race track, in Germany, that is nick-named the «Green Hell». Today the most significant race held on the old circuit is the 24 Hr Endurance Race that takes place in May each year. One of the biggest events of the year for Retro-cars is the ADAC 24 Hr Classic and this year it attracted 200 crews and 400 drivers from many countries including Russia. The Russian-Latvian team of Russo-Baltic Racing managed to take second and third place in class in a Jaguar E-Type and a Jaguar Mk 2. Twelve class wins were made by various Porsches with Ford and Alfa Romeo sharing a further six class places. After the racing all the participants went to the Pisten Klausur.



Один из моментов борьбы: на трассе Jaguar E-type команды Russo Baltic Racing и Porsche 911 GT шведской Mogambo Racing.



Часть трёхчасовой гонки классических автомобилей проходит по тому же отрезку трассы, на котором проводятся Гран-при Германии.

юбилей «24 часов Нюрбургринга». Уточним, что впервые эта гонка на выносливость состоялась на Нюрбургринге не в 1972-м, а в 1970 году. Но в 1974 и 1975 годах из-за нефтяного кризиса было принято решение не проводить мероприятие, а в 1983 году его отменили из-за ремонта трассы. Таким образом, юбилейным «сороковым» стал именно 2012 год (считалось количество гонок, а не лет). Что же касается ADAC 24h Classic, то впервые это ретро-соревнование состоялось в 2009 году. Его проведению способствовали, с одной стороны, желание организаторов максимально расширить аудиторию фестиваля, привлекая любителей классических автомобилей, с другой – новый формат позволяет гонщикам в возрасте в очередной раз покорить «Северную петлю», а молодым спортсменам набраться опыта. Гонка привлекает и любителей покрасоваться перед камерами, которые приезжают сюда просто «выгулять» своих ретро-питомцев. Несмотря на лёгкий «непрофессиональный оттенок» ADAC 24h Classic, правила игры здесь серьёзные. Все выезжающие на трассу машины подготовлены для спортивных состязаний: они облегчены, имеют каркас безопасности, у них обычно изменена подвеска и увеличена мощность. К шинам

особое внимание – они должны максимально соответствовать по составу и рисунку протектора историческим образцам.

На стартовую решётку автомобили выдвигались в соответствии с категориями. Пятнадцать минут на «решётке» (в это время участники и сопровождающие могут выйти к автомобилям), а затем старт. И сразу же неожиданность: ретро-гонка впечатлила своей стремительностью – средняя скорость исторических машин превышала 130 км/ч! В то же время было заметно, что участники очень бережно относились к своим автомобилям и излишне не рисковали при обгонах. Но несмотря на это, аварии всё же случались. По большей части этому способствовал небольшой дождь, несколько раз принимавшийся во время соревнования. Причём от мокрого покрытия больше всего страдал именно «спортивный» класс, поскольку большинству его автомобилей по регламенту надлежит использовать слики, а не дорожные шины. И если на трассе Гран-при ошибка пилота ещё не есть авария, то на «Северной Петле», где зоны вылета узкие и в большинстве своём очень скользкие за счёт травы, практически каждый уход с трассы чреват контактом с металлическими отбойниками.



Если смотреть на BMW E26 сбоку, то принадлежность к баварской марке не очевидна. Оно и понятно – спорткар создавался в содружестве с Lamborghini. Соответствующей была и техническая начинка: 3,5-литровый двигатель, установленный в базе, выдавал 277 л.с. в серийном варианте 470 и 850 для гоночных болидов Group 4 и Group 5 соответственно.



Всё как в 24-часовом марафоне. У «классиков» тоже есть пит-стопы. Например, у этого VW Golf GTI в связи с началом дождя спешно меняют шины. Не помогло – его пилотам не суждено было подняться на подиум для награждения.



В Нюрбурге помимо знаменитой трассы есть ещё места, обязательные для посещения. Например, ресторан PistenKlause, стены которого украшают фотографии болидов, гонщиков и их автографы.

Что же касается национальной принадлежности участников, то на немецкой земле, естественно, превалировали автомобили германского производства. Среди которых, в свою очередь, лидировали Porsche всех мастей, кузовов и годов выпуска, затем BMW, Volkswagen и все остальные. Неожиданный момент – в этом году на трассе было удивительно мало Audi и Mercedes. Из «иностранцев» конкуренцию Porsche составили только Alfa Romeo: в 60-е годы (а большинство местных «Альф» относилось именно к этому периоду) это была одна из самых недорогих и удачных машин для кольцевого автоспорта. Простые и дешёвые в обслуживании, легкие и весьма маневренные, они лидировали не только в родной Италии, но и по всей Европе. Одним из ярких участников соревнования стал... экспонат из музея Нюрбургринга. Как выяснилось, красивый и редкий BMW M1 не просто часть музейной коллекции, а настоящий боевой болид. Кстати, эта модель была разработана совместно с Lamborghini и малыми сериями выпускалась с 1978 по 1981 год (на одной из таких «эмков» в своё время в соревнованиях на Нюрбургринге участвовал Нельсон Пике).

В этом году на трассу ADAC 24h Classic вышли и наши соотечественники. В составе российско-латвийской команды Russo-Baltic Racing они приняли участие в гонке на Jaguar E-Type и Mark II. Выступление оказалось удачным – они заняли второе и третье места в классе. Ну и раз мы уже заговорили о результатах – коротко о спортивных итогах гонки. Как и следовало ожидать, больше всего призовых мест заняли различные Porsche (12 позиций), по 6 разделили Ford и Alfa Romeo. Экипажи BMW, Mercedes-Benz и Jaguar появились на подиуме всего пару раз, а вот победившие Opel и Volvo были в единственном экземпляре, как, впрочем, и такие редкие автомобили, как NSU TT, Triumph TR4 и Austin Haley. Также стоит отметить, что большинство победителей не объединены в команды, выступали экипажами, а некоторые и вообще поодиночке. Гонки завершились, и участники отправились в PistenKlause с тем, чтобы там оставить свои автографы, а заодно и поужинать. Для справки: PistenKlause – легендарный ресторан Нюрбургринга, стены которого буквально увешаны фотографиями гонок и болидов, а также расписаны автографами знаменитых и не очень гонщиков...

**КУПИ БИЛЕТ
В ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ
ПРОДАЖЕ ПО СУПЕРЦЕНЕ!**

Зарулем



ШОУ АВТО ЭКЗОТИКА

ТЕПЕРЬ В НОВОМ ФОРМАТЕ!

15 – 17 ИЮНЯ, ЯРОСЛАВЛЬ
АЭРОДРОМ ЛЕВЦОВО
29 ИЮНЯ – 8 ИЮЛЯ, МОСКВА
АЭРОДРОМ ТУШИНО



www.autoexotica.ru



БИЛЕТЫ: **KASSIR.RU 730-730-0** ЗАКАЗ БИЛЕТОВ **Parter.ru 2580000** **93-777-37** **ticketland.ru**

ФРОНТОВИКИ, НАДЕНЬТЕ ОРДЕНА



Два мероприятия в рамках празднования 67-й годовщины Победы

ТЕКСТ >>
Константин КОМКОВ
ФОТО >>
Алексей ВАСИЛЬЕВ
Константин КОМКОВ

День Победы в Великой Отечественной войне отмечается по всей стране. В этот поистине национальный праздник мы отдаём дань подвигу и самоотверженности советского народа, возлагая цветы к памятникам и поздравляя ветеранов, которых с каждым годом становится всё меньше. В этот день праздничные мероприятия проходят в больших и малых городах, сёлах и деревнях. Сегодня мы предлагаем вашему вниманию рассказ о двух событиях, приуроченных ко Дню Победы и объединённых участием в них военной техники времён Второй мировой войны. И начнём мы с автопробега, посвящённого маршалу Советского Союза Георгию Константиновичу Жукову.

Among the many cultural events of the 67th

anniversary of the Soviet people's victory of World War 2 we look at the parade of many vehicles dedicated to the memory of the legendary Marshall Georgy Zhukov. This took place at the Central Museum of Armed Forces to the village Strelkovka, in the Kaluga region, where this outstanding Soviet commander was born in 1896. In the parade, which took part in Noginsk, were military equipment that took part in the defeat of Hitler's hordes. The column was formed up in the Central Square with exhibits from the Military Technical Museum in Chernogolovka. These included a T-O34 flame thrower tank, an American White M3A1 armoured Staff car, an American GMC CCKW model 353 three axle truck, a domestic GAZ-MM with an installation of four «Maxim» ant-aircraft guns, a Citroen P45 truck, a Dodge WC 63 tri-axle 6x6 truck, a fellow 4x4 Willys MB Jeep, GAZ-67B, GAZ-M1 and bringing up the rear a captured BMW-321 and Horch 901 Kfz 15.



На старте пробега у Центрального музея Вооружённых сил его участников напутствовал маршал Советского Союза Дмитрий Тимофеевич Язов.



Перед стартом 130-километрового пробега участники наклеили на борту своих машин-ветеранов «стартовые» номера с названием мероприятия и соответствующей символикой.

ПАМЯТИ МАРШАЛА ПОВЕДИ

Данное мероприятие состоялось накануне празднования 67-й годовщины победы советского народа в Великой Отечественной войне и, как уже было сказано, было посвящено памяти легендарного Маршала Победы Георгия Константиновича Жукова. Не секрет, что имя этого военачальника неразрывно связано с самыми громкими победами советского народа в Великой Отечественной войне. Начиная с трагического 1941 года Жуков принимал непосредственное участие в разработке и руководстве самыми важными операциями Красной армии. Именно под его руководством наша армия разбила непобедимый Вермахт под Москвой, а взятием Берлина поставила точку в самой кровопролитной войне XX века. Более того, маршал Жуков лично ратифицировал протокол о безоговорочной капитуляции Германии и принимал знаменитый Парад Победы, состоявшийся на Красной площади. Но, увы, вскоре время признания его полководческого гения сменил период незаслуженного забвения и опалы. Сегодня, когда в самом центре Москвы, на Манежной площади, стоит конный памятник маршалу Жукову, учреждены орден и медаль его



Колонна ретро-техники движется по Садовому кольцу на подступах к американскому посольству... Радует, что по случаю майских праздников пробок в столице не наблюдалось.

имени, казалось бы, историческая справедливость восстановлена. И всё же до сих пор не прекращаются нападки на того, кто фактически стал символом той великой Победы. В это трудно поверить, но, пожалуй, ни один из выдающихся полководцев современности не получал столь противоречивых характеристик.

Посвятив свой ретро-автопробег Маршалу Победы, его участники и организаторы (Центральный музей Вооружённых сил, комитет памяти маршала Советского Союза Г.К. Жукова, военно-исторический клуб «Моторы войны» и компания «Коллекционные автомобили») тем самым отдали дань уважения всем защитникам и освободителям родной земли. Кстати, владельцы машин времён Второй мировой, своим ходом отжившихся проехать 130 километров до деревни Стрелковка, что

в Калужской области (именно здесь в 1896 году родился выдающийся советский военачальник), оказалось не слишком много. Непосредственно перед стартом пробега их напутствовал участник Великой Отечественной войны маршал Советского Союза Дмитрий Тимофеевич Язов.

Старая военная техника не подвела, и колонна под красными флагами в полном составе прибыла в город Жуков (на его гербе изображён поражающий дракона святой Георгий) даже с некоторым опережением графика. Где, собственно, и выстроилась перед Государственным музеем маршала Советского Союза Г.К. Жукова (музей был основан в 1960 году по инициативе историка-краеведа Александра Дмитриевича



Бронзовый бюст Жукова был установлен в районном центре Угодский Завод (ныне город Жуков) в 1953 году. Здание музея, основанного в 1960 году, было построено в 90-е годы по индивидуальному проекту.



Конечной точкой пробега стал архитектурно-скульптурный комплекс «Родина Маршала Советского Союза Г.К. Жукова» в деревне Стрелковка.



Из всей ретро-техники, участвовавшей в параде, лишь танк Т-34 был доставлен в Ногинск на трейлере. Впрочем, мимо трибун этот символ победы прошёл уже своим ходом.



В послевоенные годы на дорогах нашей страны было очень много трофейных легковых автомобилей. Как, например, этот BMW 321, выпущенный с 1938 по 1941 год и с 1945-го по 1950-й.

67 лет прошло со дня Победы нашей страны над фашистской Германией. Но великий подвиг фронтовиков, партизан и тружеников тыла и по сей день жив в памяти поколений.

Терешина). Кстати, в залах и фондохранилищах этого музея (их общая площадь составляет более восьмисот квадратных метров) хранятся свыше семи тысяч уникальных экспонатов, среди которых личные вещи маршала и его библиотека. Ну а завершился памятный ретро-пробег у величественной скульптурной композиции «Родина маршала Жукова» в деревне Стрелковка.

РЕТРО-ПАРАД В НОГИНСКЕ

А теперь давайте покинем гостеприимную Стрелковку и мысленно перенесёмся в восточную часть Подмосковья – город Ногинск, где опять же по случаю 67-й годовщины Победы прошёл торжественный парад и предварявший его праздничный митинг. Конечно, данное мероприятие было более скромным, чем аналогичные торжества, состоявшиеся на Красной площади, но зато в Ногинске можно было увидеть историческую технику, принимавшую непосредственное участие в той страшной войне. Неожиданный момент – среди почётных гостей на главной площади присутствовала и делегация из экзотического города-побратима Мохаммедии (Королевство Марокко).

Минутой молчания собравшиеся почтили память павших в годы войны. Затем состоялось торжественное возложение венков и корзин с цветами к обелиску Вечной славы. Ну а по окончании митинга состоялся праздничный парад, которым командовал начальник Ногинского гарнизона. Торжественным маршем прошли колонны ветеранов войны и тружеников тыла, воинов Ногинского гарнизона, а за ними проследовала



По центральной площади и улицам Ногинска в составе колонны ретро-техники прошли отечественный ГАЗ-ММ с зенитной установкой, грузовик Citroën U45 и редкий в России Dodge WC 63 с колёсной формулой 6x6.

военная техника. Но не современная, а та, что принимала непосредственное участие в разгроме гитлеровских полчищ. Нужно отметить, что колонна, сформированная по большей части из экспонатов Военно-технического музея Московской области (см. «Большая подмосковная коллекция», стр. 44), прибыла на исходные позиции из села Ивановское, проделав своим ходом путь порядка тридцати километров. Под аплодисменты многочисленных зрителей по центральной площади и улицам города прошли: уникальный огнёмётный танк Т-О34 (это был единственный участник парада, по понятным причинам добравшийся из Ивановского в Ногинск на специальном трейлере), американский бронированный автомобиль повышенной проходимости Scout car White М3А1 (поставлялся в СССР с 1942 года), попавший к нам опять же по ленд-лизу трёхосный грузовик GMC ССКW модели 353, отечественный ГАЗ-ММ с зенитной установкой из четырёх пулемётов «Максим», грузовой Citroën U45, очень редкий в нашей стране экземпляр бортового грузовика Dodge WC 63 с колёсной формулой 6x6 и его четырёхколёсный собрат WC52 (4x4). Под знаменем 150-й стрелковой ордена Кутузова II степени Идрицко-Берлинской дивизии (именно она в мае 1945 года штурмом овладела рейхстагом) проехал Willys MB, за ним следовали ГАЗ-67Б и ГАЗ-М1. Ну а

замыкали колонну такие трофейные раритеты, как легковой BMW-321 и полноприводный командирский Horch 901 Kfz.15. В завершении нашего краткого обзора хотелось бы отметить, что в параде военной техники Второй мировой войны принимали участие представители музея «Боевое братство», клуба исторических реконструкций «Гарнизон-А», военно-исторического клуба «КурганЪ», музея «Моторы войны» и компании «Коллекционные автомобили».

RV



Отдавая дань памяти подвигу советского народа и поздравляя ветеранов, нельзя не вспомнить автомобили, внесшие свой вклад в победу. Тем более что их осталось немного...

ВСЕ ГОРЬКОВСКИЕ АВТОМОБИЛИ



«Gorkyclassic 2012». Фестиваль владельцев классических автомобилей ГАЗ. Нижний Новгород

текст » Евгений ПЕВЗНЕР

фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ и GORKYCLASSIC

Большинство мероприятий, проводимых с участием автомобилей прошлых лет, похожи друг на друга. Их легко распознать – парад, пробег, выставка, ретро-ралли... Да дело даже не в названии дисциплин, а в том, что, посмотрев и поучаствовав во многих из них, уже не ждёшь чего-то особенного. Тем более в нашей стране, где, скажем прямо, ретро-движение лишь пытается угнаться за зарубежным опытом.

Тем приятнее было в прошлом 2011 году убедиться, что новое начинание с длинным названием «Motul Собрание классических автомобилей ГАЗ» действительно стало чем-то особенным. Нет, просто встречи владельцев одной модели проводятся – те же «волговоды» имеют и клубы в разных городах, и сайты в Интернете. Но вот попытки собрать в одном месте автомобили, выпущенные в разное время одним из наших заводов, да ещё с участием самого автопроизводителя, на моей памяти никто не предпринимал. Соответственно, был азарт доехать и интерес посмотреть... Тем более что происходило всё не в изученной вдоль и поперёк столице (сегодня Москва де-факто стала центром ретро-культуры России), а в Нижнем Новгороде. И действительно, фестиваль запомнился. Причём не только самим фактом организации и интересными деталями проведения, но в первую очередь проездом автомобилей участников... по технологическому проезду сборочного корпуса ГАЗа! Да ещё во время рабочей смены, когда внимание со всех заинтересованных сторон обеспечено. Ну а после этого был ещё и выезд в три потока из центральной проходной завода... В общем, в нынешнем году участники, чьи заявки организаторы удовлетворили, не столько предвкушали очередную встречу, сколько гадали – что ещё придумают организаторы мероприятия Иван Падерин и Александр Лекае? И надо сразу сказать, что они придумали!



Ночное ретро-ралли по территории Горьковского автомобильного завода. В свете фар на незнакомой местности ориентироваться было довольно сложно. Одно успокаивало – в любом случае дальше заводской проходной не уедешь...

This year was the second consecutive

meeting of owners of various GAZ models. This took place in Nizhny Novgorod where the Gorky Automobile Plant (GAZ) is located. A night, regularity, drive took place in the vicinity of the GAZ factory followed by a race, on the ring-road, of modified GAZ-24's that had period racing modifications. This event has traditionally involved the owners of cars, trucks and off-road vehicles produced by the Gorky Automobile Plant between the years 1932 and 1990.



Авиадесантный ГАЗ-66Б – автомобиль чрезвычайно редкий (всего их было изготовлено около 400 штук). От базовой модели он отличается откидной рамкой ветрового стекла, съёмными боковинами дверей и тентом кабины с многочисленными застёжками.



ГАЗ-А – ещё одна очень редкая для нашей страны модель. Машина выпускалась четыре года, в общей сложности было изготовлено более 40 тыс. экземпляров, но до наших дней уцелели считанные единицы.

Нижний Новгород встретил нас замечательным указателем «ул. Вторчермета». Решив, что нам туда не надо, мы направились на территорию заводского склада готовой продукции. Увы, продукция ГАЗа в тот вечер была представлена главным образом собирающимися участниками мероприятия. Пустая территория, пустые погрузочные перроны и одинокий вагон на путях. По городу тем временем во всех направлениях двигались разных размеров автобусы с «ГАЗелями» всех мастей. Ну а раз завод живёт, то есть надежда, в том числе и на то, что нынешнее «Motul Собрание» отнюдь не последнее.

Но вернёмся, собственно, к мероприятию... Первым делом знакомлюсь с представленными на слёге довоенными автомобилями. А много их в этом году – почти вдвое больше, чем в прошлом. Вот трёхосный грузовик светло-песочного цвета с тентованным кузовом. Ага, а привод задних тормозов у него гидравлический (на более поздних машинах уже стояла «механика»). Значит, верно говорили, что для восстановления этой машины использовались привезённые из США задние мосты Ford-Timken. Кстати, именно такие машины участвовали в знаменитом Каракумском пробеге начала 30-х годов прошлого века, отсюда и раскраска «трёхоски». Рядом представленный музеем «Боевое братство» (см. «Большая подмосковная коллекция», стр. 44) из подмосковной Черноголовки

ГАЗ-А – первая легковая машина Горьковского автозавода. Выглядит автомобиль, что называется, «лучше нового». На машине есть даже шторки, предназначенные для защиты пассажиров от непогоды. Обращает на себя внимание откидной клапан на шторке водительской двери. Непосвящённые и не догадываются, что он предназначен для открывания водительской двери с помощью... наружной ручки, поскольку внутренняя ручка конструкцией машины просто не предусмотрена! Ничуть не хуже выглядит и знаменитая «эмочка» – ГАЗ-М-1. Непонятно только, почему рисунки на колпаках колёс отделаны чёрным – для всех советских легковых автомобилей традиционным был красный цвет надписей и эмблем.

Рядом «Волги» всех видов и возрастов. Кстати, интересный момент – ГАЗ, пожалуй, единственный советский автозавод, у которого длительный период нумерация серийных моделей шла без перерывов на опытные образцы. Здесь, с учётом



Первые трёхосные автомобили Горьковского автозавода оснащались червячными задними мостами конструкции американской фирмы Timken. Ведущие мосты собственной разработки появились на ГАЗе позже и отличались упрощённой конструкцией.



Эта великолепная «Волга» ГАЗ-3102 с номером 002 GAZ своим ходом приехала в Нижний Новгород из Эстонии. Это самый длинный «доезд» на Gorkyclassik. Почти 1400 км в одну сторону! Кстати, эстонские коллеги и в дальнейшем планируют участвовать в «Motul Собраниях».



ГАЗ-67Б, привезённый энтузиастами из Санкт-Петербурга, отличается от аналогичных машин деревянным рулевым колесом, брезентовой обивкой сидений и покрывками с рисунком протектора граунд-грипп. Во время войны часть машин выходила с завода именно в такой комплектации.



Один из заездов этапа кольцевых гонок Dzintara Volga (Янтарная Волга). Для непосвящённых: это совершенно фантастическое зрелище – кто бы подумал, что «старушки» умеют так ездить!

«Победы», стоят рядом ГАЗ-М20, ГАЗ-21, ГАЗ-22, ГАЗ-23 и ГАЗ-24. Для тех, кто не в курсе: 23-я модель – это настоящая «догонялка» заводского изготовления, с кузовом ГАЗ-21 и силовым агрегатом ГАЗ-13 «Чайка». И даже ныне покойный Борис Акимович Дехтяр, ведущий конструктор ГАЗ-23, в прошлом году по достоинству оценил уровень реставрации этой машины (её владелец приехал из Киева своим ходом). Здесь же на площадке рядом стоит другая горьковская линейка моделей – ГАЗ-12 «ЗиМ», ГАЗ-13 и ГАЗ-14 «Чайка». Причём 13-я модель представлена в санитарном исполнении – такие универсалы с медоборудованием для высших государственных деятелей СССР единичными образцами выпускались на латвийском заводе РАФ в то время, когда Латвийская ССР ещё входила в состав нашей страны.

Пока я бродил по площадке и знакомился с техникой, подошло время главной задумки организаторов. Конечно, штурманские ралли, то есть движение по заданному маршруту на время, для владельцев ретро-автомобилей проводятся уже давно (в Москве такое мероприятие впервые состоялось в 1979 году), но вот чтобы ночью и на поражающей воображение территории Горьковского автозавода! На следующий день участники «Motul Собрания» колонной выдвинулись на гоночную трассу «Нижегородское кольцо». Здесь должны были пройти заезды на регулярность

движения среди автомобилей-ветеранов, а также заезды этапа кольцевых гонок Dzintara Volga («Янтарная Волга»), проходящего в рамках «Motul Собрания». Это и была вторая оригинальная задумка организаторов. Впервые шоссейно-кольцевые гонки на «Волгах» были организованы рижским таксопарком ещё в 1963 году. Воссозданная в Латвии два года назад «Янтарная Волга» уже несколько лет проводится на прибалтийских кольцевых трассах, а вот теперь гонка приехала и в Россию.

Вот, собственно, и всё. Два с половиной дня были буквально переполнены поездками и общением. Наговорились на год вперёд, а планы настроили ещё дальше, в том числе и по участию в следующей встрече. Порадовало, что при всей строгости отбора участников «Motul Собрание классических автомобилей ГАЗ» это мероприятие отличает отсутствие излишнего пафоса. Это прежде всего уютная компания единомышленников, которые понимают друг друга с полуслова. RW

ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ МУЗЕЙ

На территории наукограда Черноголовка, расположенного в 40 км от Москвы, открыт Военно-технический музей, посвященный истории гражданской и военной техники.

Музей имеет уникальную коллекцию транспортных средств и механизмов 1850 -1990 годов выпуска.

Сотни автомобилей, грузовиков, мотоциклов, танков, плавсредств, единственная в своем роде коллекция пожарных автомобилей, а также уникальная и самая крупная коллекция автомобилей Ford и ГАЗ с 1905 г. по 1985 г.

Безусловной жемчужиной музейной коллекции является настоящая летающая тарелка, разработанная в СССР в конце 80-х годов.



На территории музея регулярно проводятся реконструкции эпизодов боевых действий Первой и Второй мировых войн.

Представлено уникальное собрание советских правительственных лимузинов, а также великолепная коллекция иностранных автомобилей.



Вас ждет незабываемый отдых всей семьей и музей, в который захочется вернуться еще не раз!

Адрес музея: Московская область, Ногинский район, городской округ Черноголовка, село Ивановское
Контактный телефон для заказа экскурсий и организации мероприятий: +7 (916) 958 2176, +7 (916) 958 2875
Дни и часы работы музея: среда, суббота, воскресенье с 11.00 до 17.00

www.gvtm.ru

ТУЛЬСКАЯ «АВТОСТРАДА»



Девятый открытый фестиваль «Автострада». Тула

В утреннем дачном потоке, тянувшемся из Москвы по М2, как-то часто попадались странные по нынешним временам экипажи: «Запорожцы» с мятыми канистрами и рассадой на багажнике, до блеска начищенные 21-е «Волги» с бахромистыми занавесками, сразу и не поймешь, какой модели «Москвичи» с прицепами, давно забытые ВАЗ-2103. Причём за рулём сидели вовсе не дряхлые пенсионеры, а, наоборот, молодые люди. И ехали они явно не на дачи. Их целью был Тульский кремль, где уже в девятый раз проходил большой открытый автомобильный фестиваль «Автострада».

текст и фото » Евгений КОНСТАНТИНОВ

Собственно, внутри кремлёвских стен проходила только часть праздника, посвященная ретро-тематике. Тем временем на площадках снаружи соревновались в фигурном вождении представители различных автоклубов, презентовали свои новинки городские автосалоны, хвастались достижениями мастера тюнинга и автосвучка, рычали моторами байкеры, визжали шинами картингисты, проводились всевозможные конкурсы... В общем, организаторы «Автострады» пытались в этот день объединить всех, кто увлечён колёсной техникой. Кстати, за последние годы фестиваль разросся настолько, что стал главным городским событием дня, и в стенах старого Тульского кремля ему стало откровенно тесно. Поэтому идея вывести всю современную автомоотоактивность наружу была абсолютно правильной. Публика беспрепятственно курсировала в обе стороны через кремлёвские ворота, а участники при этом оставались в своей естественной среде. Насколько активен, суетлив и неутомим был драйв на асфальте, настолько же спокойной и умиротворённой была обстановка на кремлёвской лужайке, специально выкошенной к мероприятию. А поскольку толстые стены цитадели не пропускали внутрь шум площади, то современная составляющая «Автострады» совершенно не мешала исторической. Тульская ретро-экспозиция в первую очередь была задумана в качестве площадки



В дни фестиваля тульская погода была переменчива – солнце чередовалось с дождём. Впрочем, это совершенно не мешало празднику, на который собрались сотни участников из разных городов и десятки тысяч зрителей.

для общения, и лишь во вторую – в качестве выставки. Плюс к этому полностью бесплатное участие в фестивале. В общем, все, кто хотел встретиться и пообщаться, смогли это сделать. Зрители и участники активно обсуждали подробности технического устройства машин, качества оригинальных деталей и источников родных запчастей. Тут же обменивались советами и тем, что завалось на дальних полках гаражей. Искали и находили нужные знакомства. Одним словом, ретро-жизнь внутри кремля неспешно бурлила...

Основа экспозиции сложилась из двух частей. Одна представляла собой ретроспективу массового легкового советского автопрома, среди которого порой попадались ходовые экземпляры таких редкостей, как «Москвич-410» или снегоболотоход «Нара». Вторую часть составили любители американской автоклассики, представившие всевозможные модификации микроавтобусов Chevy Van, прекрасно сохранившиеся Jeep Grand Wagoneer, космический Cadillac DeVille и массу других живых ископаемых редкостей, сделанных в США. А вот довоенных раритетов было совсем немного, но они стоили того, чтобы съездить в Тулу. Так, на «Автостраду» привезли находящееся в процессе восстановления одно из первых шасси «полторки». Ориентировочно оно было выпущено в начале 1932 года и несёт на себе ещё маркировку НАЗ-АА. Букву Г в аббревиатуре завод получил вслед за переименованием города в конце того же года. Безусловным шоу-стоппером выставки был полностью комплектный, отреставрированный в США и отлично ездящий Ford T 1924 года выпуска. Ну а кубок за лучшую реставрацию получил кабриолет Horch 830 ВК 1935 года.

P.S. Следующая «Автострада» соберёт всех, кто неравнодушен к автомобилю, 25 августа этого года в Калуге. Местом встречи станет сквер имени Волкова и набережная реки Яченка. Этот фестиваль, как и прошедший, также будет состоять из ретро-выставки и динамичных современных мероприятий. Причём участие и вход, как и прежде, будут бесплатными... RW

This report is of The Tula Open Autostrada (Freeway)

Festival . This covered a large section of the Retro Car movement and brought together participants from all the surrounding areas. The Festival successfully united all people who get carried away by cars. The format of the event, which was held at the Tula Kremlin, was to gather together a variety of Retro exhibits which were dominated by cars from the Russian and American automotive industry.



Этот Horch 830 ВК (1935 год выпуска) был восстановлен самым тщательным образом. Процесс реставрации занял около 5 лет. Закономерно, что главный приз «Автострады» достался владельцу именно этого автомобиля.



Экспозиция советской мототехники была обширна, что, впрочем, неудивительно: Тула производила мотороллеры для всей страны. И среди них было немало интересных модификаций, как, например, эта уникальная Тула-200К с коляской. Эта модель была разработана по просьбам тружеников села в 1962 году на базе популярного 200 М (на заднем плане).

В США и сегодня можно купить запчасти на Ford T. В противном случае эта «жестянка Лиззи» 1924 года выпуска уже бы закончила бы свой путь.



КАРИТАН ОТКРЫВАЕТ СЕЗОН



текст » Константин Комков
фото » Opel и Алексей ВАСИЛЬЕВ

Впечатление от участия в ралли классических автомобилей на Opel Kapitän

Сегодня в мире существует множество состязаний на классических автомобилях. Чаще всего это не гонки, а ралли на регулярность движения с элементами ориентирования. То есть скорость здесь не играет решающего значения. Главное – чётко соблюдать нормативы прохождения, заданные организаторами, и вовремя отмечаться на судейских пунктах. Скажете ничего мудрёного? Как бы ни так. И в этом мы убедились на собственном опыте, приняв участие в «Открытии сезона РККА» на Opel Kapitän.

В ралли на регулярность движения допускаются исторические автомобили, со дня выпуска которых по определению Международной федерации старинных транспортных средств (FIVA) прошло не менее 30 лет. В целом они должны соответствовать оригинальной конструкции и иметь государственную регистрацию. Одним словом, Opel Kapitän, участвующий в ралли уже третий сезон, полностью соответствовал этим требованиям. Но меня волновал вопрос – как впишется этот довоенный (на машине стоят фары от более поздней модели) автомобиль в современный городской поток?.. Впрочем, выступавшего в качестве пилота нашего экипажа директора «Opel и Cadillac Россия» Ива Ле Форсонэ больше интересовала дорожная книга, которую мы получили незадолго до этого. Скажу честно, меня она тоже беспокоила... Внешне она была похожа на ралли-рейдовый road-book, с той разницей, что имелась дополнительная колонка – «идеальное время» и её требовалось заполнить самостоятельно. К счастью, пересчитывать расстояние с учётом коэффициента не пришлось, так как показания нашего «терратрипа» полностью соответствовали дистанции тарифовочного участка, и мы постарались определить оптимальную

среднюю скорость. Получилось чуть более 20 км/ч, притом что протяженность всего маршрута менее 90 километров. Однако на самом деле передвигаться пришлось значительно быстрее. Ведь уже на втором дорожном секторе 15 позиций были «слепыми», то есть расстояния между ориентирами не указывались. И это на дистанции в 23 километра по городу! Так что наши блуждания в поисках перекрёстков и развилок потребовали весьма активной езды. Что, впрочем, наверно, и к лучшему. Пилоту к скорости не привыкать, ведь ещё в юности Ив участвовал в отборе в Формулу-1 и оказался в пятёрке быстрееших из трёх сотен претендентов! Так что под его управлением Kapitän продемонстрировал более чем достойную динамику как на трассе слалома, так и на московских магистралях. А по пути к финишу в крайнем левом ряду Кутузовского проспекта я убедился, что рядный шестицилиндровый двигатель мощностью всего 55 л.с. способен разогнать Opel Kapitän до 120 км/ч. Словом, этому автомобилю под силу и более сложные испытания.

Что же касается собственно «раллийного» опыта, полученного мною в ходе заезда, то здесь впечатления неоднозначны. С одной стороны, приятная компания, красивые машины и доброжелательная атмосфера. С другой – достаточно путаная легенда. Ладно, на досуге нужно будет обдумать... **RW**

Yves Le Forsonney, the Managing Director

of Opel and Cadillac CIS, opened the classic car rallying season by driving an Opel Kapitän. The drivers had to achieve an average speed of just over 20 km/h over a distance of 90 km. This is difficult to achieve whilst driving, reading the road and map-reading all at the same time.



Пилот международного экипажа француз Ив Ле Форсонэ (слева) пытается понять логику дорожной книги. Его франкоговорящий штурман Константин Комков советует этого не делать: «Ив, road-book с таким количеством «слепых» позиций французы на раллийном жаргоне называют muet, что значит «немой»...

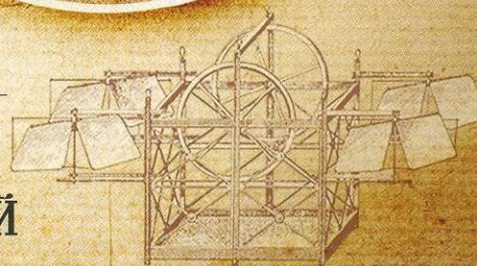
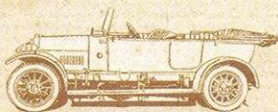
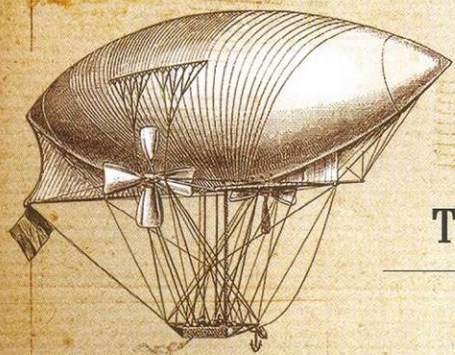
XX
ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
Улицы Саратова

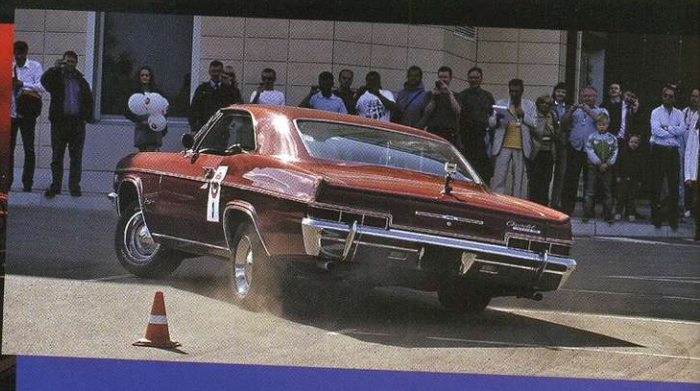


Крокус Экспо
 27-30 Сентября
www.oldtimer.ru

**ФЕСТИВАЛЬ
 ТЕХНИЧЕСКИХ МУЗЕЕВ**

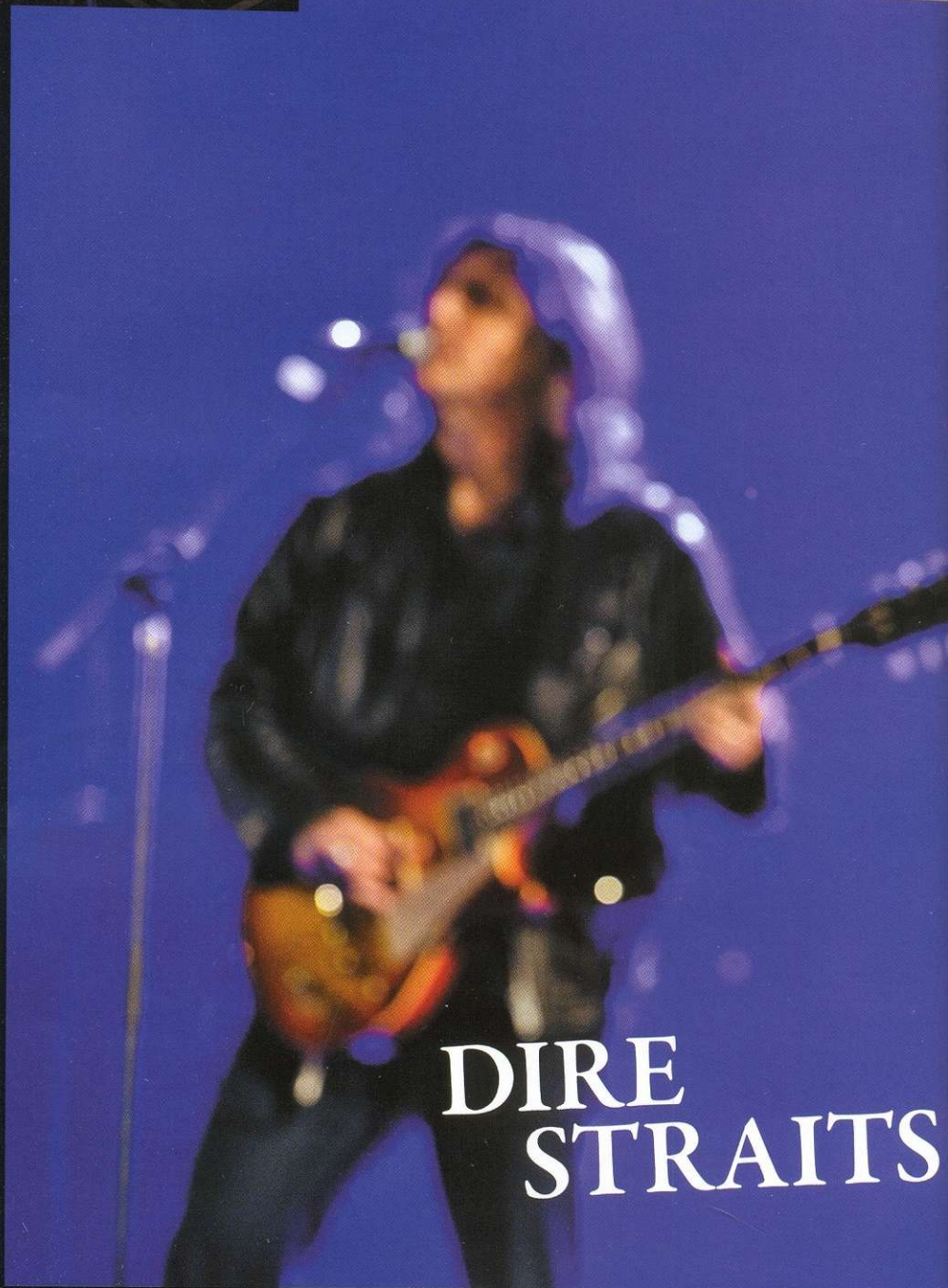
**ВЫСТАВКА
 СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
 И АНТИКВАРИАТА**





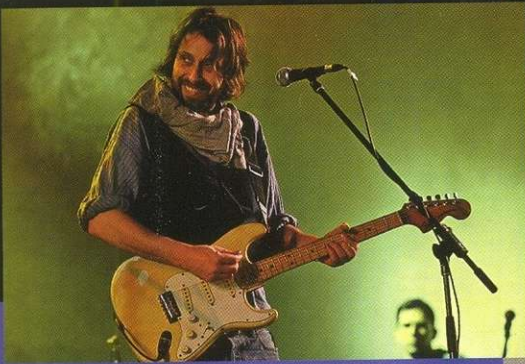
Когда до Dire Straits Classic Day оставалась всего неделя, никто не мог с уверенностью сказать, состоится ли задуманное мероприятие вообще. Всё зависело от того, приедет ли в Россию легендарная группа Dire Straits. Естественно, такая неопределённость отрицательно сказывалась на количестве поданных заявок, и организаторы рассчитывали максимум на три десятка экипажей. Но немного ошиблись в прогнозах... За час до старта количество машин в стартовой ведомости приближалось к 40, а потенциальные участники всё прибывали и прибывали.

текст >> Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ
Максим ГОРДИН



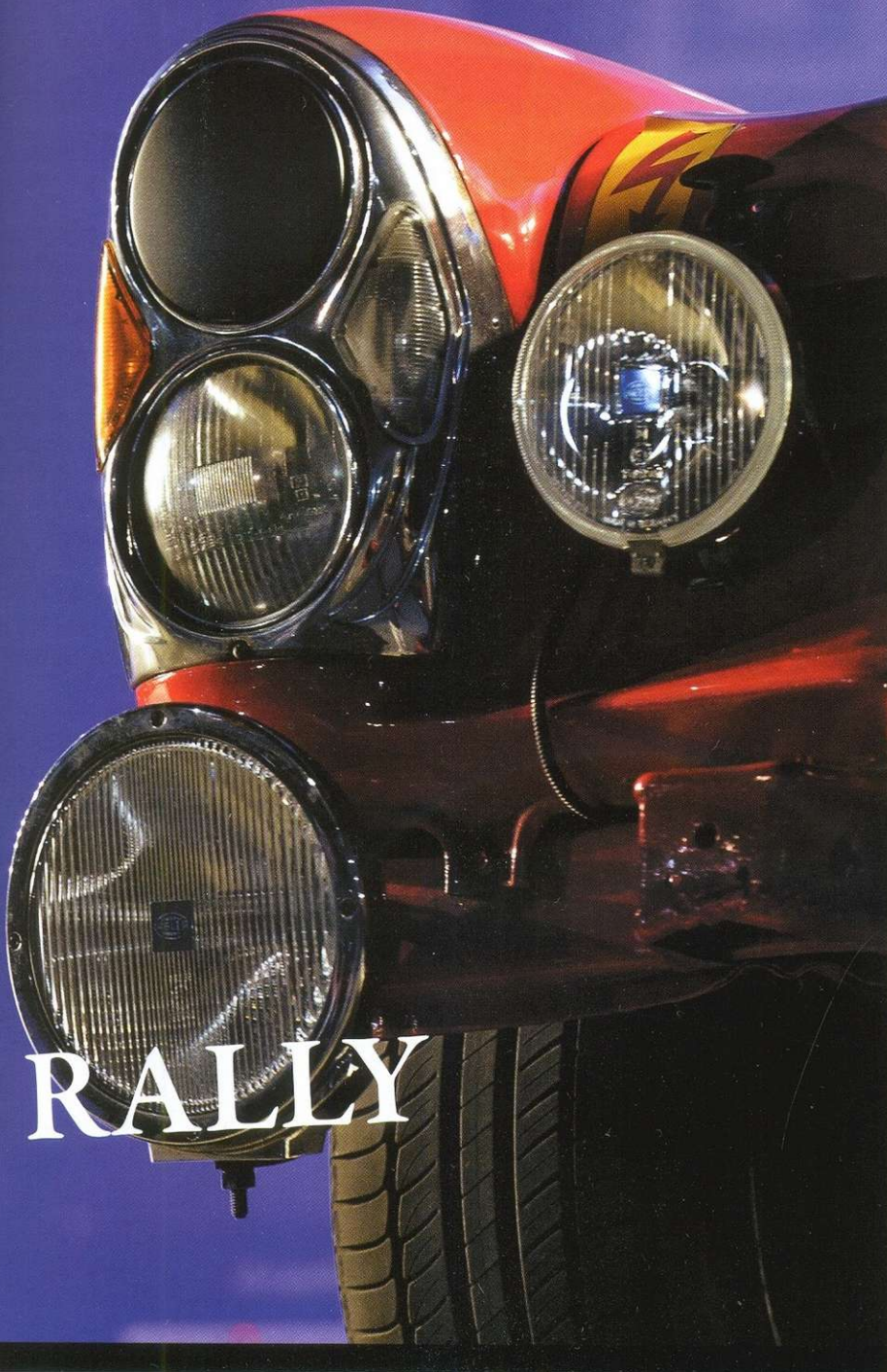
DIRE STRAITS

Dire Straits Classic Day



The Dire Straits

Classic Rally, where classic cars mingle with world music stars, held its debut event in Russia. The organizers had planned for 30 crews but, in the event, 57 crews turned out. Such legendary sports cars as the Ferrari F40, MGA, Jaguar E-Type and Jaguar XK 120 took part as well as a Rolls-Royce Phantom. The legendary band Dire Straits held a concert at the end of the rally. The success of the first event confirmed plans to spend eight more like the rally. Wonder, what the name after of the star will be called next?



Под 20-м стартовым номером выступал классический американский спорткар Chevrolet Corvette Stigray Coupe 3-го поколения. В подобном исполнении машина выпускалась с 1968 по 1972 год.



В мероприятии приняло участие много классических машин послевоенной постройки. Такие, например, как этот Mercedes-Benz Type 300, выпущенный в 50-е годы.

К торговому центру на Первом Успенском шоссе, откуда, собственно, и планировался старт соревнования, подъезжали великолепные автомобили разных годов и стран выпуска, заставлявшие публику провожать их изумлёнными взглядами. Оно и понятно, ведь участие в Dire Straits Classic Day приняли такие редкие в России экземпляры, как Mercedes-Benz 300SL, 540k Special Roadster, MB109, несколько Rolls-Royce и Bentley различных годов выпуска. Также в «закрытом парке» нами были замечены представители других не менее славных европейских брендов, включая Ferrari и Porsche. Американскую автомобильную промышленность представляли марки Chevrolet, Ford и Cadillac. Кстати, по словам президента – организатора мероприятия Ралли-клуба классических автомобилей Станислава Соловьёва, неожиданная массовость не стала для них проблемой, поскольку, догадываясь о возможном наплыве участников, они на всякий случай заготовили не 30, а 57 стартовых номеров.

Соревновательная программа Dire Straits Classic Day состояла из трёх основных частей: слалом на закрытой площадке, 80-километровый пробег по дорогам общего пользования с взятием контрольных точек и конкурс элегантности. Для начала участникам



Маленький и юркий MGA в 50-е годы был весьма успешен на гоночных трассах. Вызывает уважение и общий объём выпуска модели – 101 тысяча экземпляров за семь лет.

предлагалось прокатиться между пластмассовыми конусами, что для больших и тяжёлых автомобилей, изготовленных в 30-е годы прошлого века и соответственно не оснащённых усилителем руля, было весьма затруднительно. Тем более что все ошибки водителей зорко подмечались судейской бригадой, начислявшей за каждую штрафные очки.

Покончив со слаломом, участники приступили ко второму этапу – ралли. Естественно, старинные автомобили соревновались не на скорость, а на регулярность хода. Это означало, что участники, стартуя друг за другом с интервалом в одну минуту (раньше такой старт называли гандикапом), обязаны были пройти дистанцию за два часа и финишировать точно в назначенное каждому из них время. Последним пунктом соревнований стал конкурс элегантности, где жюри оценивало уже не мастерство спортсменов и не ездовые возможности техники, а красоту самих автомобилей.

Надо отметить, что далеко не все участники Dire Straits Classic Day были готовы соревноваться в слаломе и на трассе. Хозяева наиболее раритетных и дорогих машин предпочли пропустить два первых ездовых этапа и отправились прямо



Ferrari F40 стала коллекционной моделью в момент запуска в серийное производство... Этот суперкар стал последним Ferrari, выпущенным при жизни великого Энцо.



Ещё одной культовой спортивной машиной на Dire Straits Classic Day был родстер Jaguar E-Type Series I. Кстати, полноценный тест аналогичного автомобиля был опубликован в предыдущем номере журнала Rolling Wheels.



Предшественник легендарного E-Тура, элегантный Jaguar XK-120 Coupe (выпускался с 1949 по 1950 год) эффектно накручивал круги по размеченной конусами извилистой трассе.

на конкурс элегантности на автовозах. Что касается организаторов, то они отнеслись к такой позиции с пониманием. Принцип «Главное не победа, а удовольствие от общения с единомышленниками» был основополагающим. Таким образом, по царившей вокруг атмосфере Dire Straits Classic Day скорее напоминал светскую «тусовку» на фоне ретро-техники, чем спортивные соревнования. И, наверное, не случайно среди гостей были замечены известные артисты, музыканты и политики. Ну а венцом мероприятия стал эксклюзивный концерт группы Dire Straits.

Кстати, с успехом прошедшее Dire Straits Classic Day – далеко не последнее состязание в списке Клуба на текущий год. До декабря планируется провести ещё восемь подобных классик-ралли. Что касается перспективы, то на 2013 год планы ещё более грандиозные: помимо России Клубу предстоит организация классик-ралли в Азербайджане и Италии. Кроме того, есть желание заложить новую традицию, организовав ещё одно «автомобильно-музыкальное» мероприятие – Joe Cocker Classic Day, в котором соответственно примет участие знаменитый английский музыкант Джо Кокер.

RW

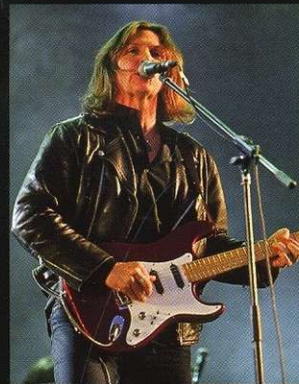


Весьма необычное соседство: в одном ряду роскошный Rolls-Royce Phantom Михаила Опенгейма (первое место на конкурсе элегантности Dire Straits Classic Day) и скромная BMW Isetta.



БРИТАНСКАЯ РОК-ГРУППА DIRE STRAITS

Основана в 1977 году братьями Марком и Дэвидом Нопфлером, Джоном Иллсли и Пиком Уизерсом. Музыкальный стиль Dire Straits характеризуют как мелодичный блюз-рок, сложившийся под влиянием стилей кантри, фолк, рок-н-ролла и джаза. Dire Straits входит в число наиболее популярных и коммерчески успешных проектов, реализованных за всю историю рок-музыки. За время существования было продано более 120 миллионов копий её альбомов, самым популярным из которых стал Brothers in Arms, разошедшийся тиражом более 30 миллионов экземпляров. Среди хитов группы такие песни, как Telegraph Road, Sultans of Swing, Romeo and Juliet, Private Investigations, Money for Nothing, Walk of Life, Tunnel of Love, Brothers in Arms и Calling Elvis. В настоящее время группа выступает в сильно изменённом составе.





10 ЛЕТ ПОД ЗНАКОМ ХРОНОМЕТРА

ТЕКСТ >>
Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
ФОТО >>
Алексей ВАСИЛЬЕВ

L.U.C Chopard classic weekend rally

Компания L.U.C Chopard известна в нашей стране не только своими часами, популярными у российской элиты, но ещё и тем, что под её знамёнами вот уже 10 лет подряд в Москве проводится знаменитое L.U.C Chopard classic weekend rally. Считается, что самое первое ралли Chopard прошло в 2003 году, однако это не совсем так. Первое соревнование старинных авто, связанное с Chopard, состоялось гораздо раньше – в середине 90-х годов прошлого века – и было посвящено открытию в Москве часового бутика фирмы.



Победитель в категории «Ветеран» Rolls-Royce Phantom I 1927 года за несколько минут до старта в Третьяковском проезде.



Народный «Жук» и аристократичный Bentley Speed Six 1929 года пересекаются только на состязаниях старинных автомобилей.

За последние годы в России многое изменилось, классические автомобили стали модным трендом, и соответственно желающих принять участие в традиционном «часовом» пробеге стало значительно больше. Кстати, ралли 2012 года отличается от всех предыдущих тем, что стартовать в нём смогли далеко не все, подавшие заявки. Организаторы, желая сделать мероприятие как можно более зрелищным, постарались отобрать только наиболее интересные автомобили до 1970 года выпуска. Потенциальные участники должны были рассказать о своём авто и доказать Оргкомитету, что их машина достойна принять участие в заезде. Кроме того, были установлены довольно высокие технические требования: «Все автомобили должны быть абсолютно исправны и находиться в идеальном состоянии для прохождения гонки». Данное требование обусловлено тем, что трёхчасовой маршрут, по которому должны пройти ретро-мобили, отличался достаточно высоким уровнем сложности. Экипажам предстояло не просто преодолеть дистанцию от центра Москвы (Третьяковский проезд) до элитного «Барвиха Luxury Village», а за строго определённое

Классические автомобили стали модным трендом, и количество желающих принять участие в «часовом» пробеге растёт.



Главными призами ралли традиционно стали великолепные хронометры марки Chopard.

The annual LUC Chopard Classic

Weekend Rally took place on June 3rd. Seventy cars started with fourteen drivers in cars from 1941. There were many varieties of cars taking part including a Volkswagen Beetle, an aristocratic Bentley, a classic American Cadillac Eldorado and a Mercedes-Benz 280 SL hardtop coupe. The prize for the category of Classical Auto was a 1926/27 Rolls-Royce Phantom.



По традиции все участники L. U. C Chopard classic weekend rally проезжали по фирменному «часовому» подиуму. На фото: стартёр Cadillac De Ville Convertible (модель 1964 года).



Чтобы участники ралли могли красиво уйти на трассу пробега, дорожной полиции приходилось периодически останавливать движение на Театральном проезде. На снимке: Mercedes-Benz SE Hardtop Coupe начала 70-х годов.



Карл ШОЙФЕЛЕ

Президент фирмы Chopard

**МЕЖДУ ЧАСАМИ
И АВТОМОБИЛЯМИ
ЕСТЬ СВЯЗЬ**

Не секрет, что мы с сыном коллекционируем старинные автомобили. Сегодня у нас уже около 50 машин, но какую из них считать жемчужиной коллекции, сказать трудно. Мой сын полагает, что это Ferrari Monza, а я склоняюсь к Mercedes-Benz Gullwing. Автомобилями я вообще увлекаюсь с детства. Помню, мне очень понравился один Volkswagen. Но я был слишком молод, чтобы его купить, а когда подрос, отец купил такую машину и передал мне. Я её сохранил и в свою очередь передал своему сыну. Вместе с пристрастием к старинным автомобилям. Критерии отбора в коллекцию просты: приглянувшийся экземпляр должен быть оригинальным, комплектным и находиться в хорошем состоянии. При этом он не должен блестеть, как только что вышедший с завода, – на нём должен быть отпечаток времени... Мне вообще кажется, что между часами и автомобилями есть прямая связь. И то и другое – высокоточная механика. Конечно, я имею в виду механические часы и автомобили, в которых нет электронных систем. То есть и часы, и машину можно разобрать и починить своими руками... Скажу по секрету, я по сей день кое-что делаю в автомобиле своими руками (основную работу выполняют механики). Возвращаясь к теме ретро-ралли, хочу сказать, что хорошо помню наше первое мероприятие в России. Оно было совсем коротким. Тогда в России увлекались маркой Mercedes-Benz, но оригинальных коллекционных машин было мало. На сохранившиеся кузова устанавливали двигатели и другие детали современных автомобилей... Сегодня всё по-другому, в наших состязаниях принимают участие вполне аутентичные и хорошо отреставрированные авто самых разных марок. И правильно, поскольку таково веление времени.



Как видите, возраст не помеха! Самый старый автомобиль гонки Rolls-Royce Phantom I (1926 год выпуска) финишировал на почётном втором месте.

время «взять» четыре контрольных пункта и выполнить ряд специальных заданий. Всего в стартовой ведомости было заявлено 87 автомобилей. Но в итоге на трассу вышло лишь 70 (до финиша добрались 67 машин) экипажей. И в их числе 14 – в зачёте «Ветеран» (до 1941 года выпуска), 53 – в «Абсолюте» (1941–1970 годы выпуска) и три вне зачёта.

Что же касается автомобилей-участников, то гамма представленных на мероприятии моделей была достаточно пёстрой – от чопорных Rolls-Royce и изысканных Lagonda до народных Volkswagen Beetle. Кстати, ещё до старта было ясно, что борьба за главные призы L.U.C Chopard classic weekend rally (высокоточные хронометры Chopard) будет достаточно интересной. Ведь наряду с любителями, впервые принявшими участие в подобных состязаниях, выступили и спортсмены, не раз стартовавшие в престижных международных гонках, таких, к примеру, как знаменитое Mille Miglia. По словам знатока ретро-техники и мастера спорта Марка Подольского, комментировавшего эти состязания, среди участников было как минимум 15–20 экипажей, которые могли бы побороться за победу и в международных соревнованиях гораздо более высокого ранга. RW

РЕЗУЛЬТАТЫ L.U.C CHOPARD CLASSIC WEEKEND RALLY 2012

ЗАЧЁТ «ВETERAN» (ДО 1941 ГОДА ВЫПУСКА)

- Первое место: Михаил ОПЕНГЕЙМ и Сергей УШАНОВ (Rolls-Royce Phantom 1, 1927 год).
- Второе место: Григорий БЕРЕЗКИН и Виктор ТИМКОВСКИЙ (Rolls-Royce Phantom 1 Open Tourer, 1926 год).
- Третье место: Андрей и Татьяна ПАНЬКОВСКИЕ (Lagonda LG 45, 1936 год).

ЗАЧЁТ «АБСОЛЮТ» (1941–1969 ГОДЫ ВЫПУСКА)

- Первое место: Александр ХОДС и Пётр БОГАЧЕВ (Rolls-Royce Phantom 5, 1960 год).
- Второе место: Антон МАЗУРКЕВИЧ и Татьяна ЕЛЫШЕВА (Chevrolet Corvette, 1962 год).
- Третье место: Павел и Ольга ПАНЬКОВСКИЕ (Jaguar XK 120, 1952 год).



Награждение победителей категории «Ветеран».

Воссоздание мечты

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ



КОМПАНИЯ "КОЛЛЕКЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИ"

*Высшее качество немецких
реставрационных традиций*



Москва, ул. 2-я Мьятицинская, стр. 1
тел. +7-495-77-435-77

lehn-oldtimer@gmx.de
www.lehn.ru



ТЕКСТ »
Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
ФОТО »
Алексей КОНОПЛЕВ

БОЛЬШАЯ ПОДМОСКОВНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

Государственный военно-технический музей. Черноголовка

Крупных автомобильных музеев в России не так уж много, а таких, где можно одновременно увидеть несколько сотен гражданских и военных машин и мотоциклов – ещё меньше. И тем удивительнее, что одно из подобных внушительных собраний находится в подмосковном Ивановском, что всего в 40 километрах от Москвы.

Так уж повелось в нашем Отечестве, что всякое хорошее начинание прежде всего упирается в «квартирный вопрос». И музеи в этом смысле не исключение. В настоящее время Государственный военно-технический музей располагается в... бывшем пионерском лагере, переоборудованном для хранения и показа самой разнообразной исторической техники. Конечно, это не идеальный вариант музейного комплекса, но при всём том хранящаяся здесь коллекция автомобилей, мотоциклов, военной и специальной техники – одна из самых больших и интересных в нашей стране. Более того, она постоянно пополняется и вне всяких сомнений представляет не только познавательный, но и научный интерес.

Как уже было сказано, Государственный военно-технический музей находится в 40 км от Москвы в деревне Ивановское, что на территории наукограда Черноголовка. Это собрание возникло стараниями энтузиастов в 2010 году на базе коллекции национально-патриотического музея организации «Боевое братство». В настоящее время в списке экспонатов числится свыше 300 единиц хранения, половина из которых принадлежит самому музею, а остальные предоставлены частными коллекционерами. В собрании объединены образцы военной и гражданской техники Советского Союза, Германии, Франции, США, Японии и ряда других зарубежных стран. Коллекция охватывает более чем вековой период – с конца XIX века до наших дней. Но одним лишь показом здесь не ограничиваются – на нужды музея работают реставрационные мастерские «Боевого братства», в которых высококвалифицированные специалисты занимаются восстановлением техники. Кстати, примерно 80% экспонатов находятся во вполне рабочем состоянии. А теперь давайте отвлечемся от статистики и совершим краткий экскурс по обширной музейной территории. Собственно, под экспонаты отдано три отдельно стоящих корпуса и несколько демонстрационных площадок на открытом воздухе (большая часть из них оборудована специальными навесами). В закрытых помещениях хранятся коллекции легковых и специальных автомобилей, а также мотоциклов. А вот большая часть танков, самоходок, артиллерийских орудий, аэросаней и прочей специальной техники стоит на улице.

Начать осмотр лучше всего с большого двухэтажного корпуса, где размещена в основном продукция советского автопрома. Значительное место в этой интереснейшей экспозиции занимает большая коллекция машин Горьковского автомобильного завода – первого отечественного предприятия, наладившего конвейерную сборку автомобилей.

ИЗ ДЕТРОЙТА – В НИЖНИЙ НОВГОРОД

В конце 20-х годов прошлого века в СССР начала создаваться собственная промышленная база. Именно в этот момент и стало очевидно, что для успешного развития промышленности просто необходимо достаточно большое количество автомобилей. Дабы не «изобретать велосипед», решено было ознакомиться

The State Military Technical Museum

has existed for two years in Chernogolovka only 40 km away from Moscow. The main museum items range from domestic, mass produced, GAZ cars to off-road monsters created to evacuate astronauts. The museum also boasts a collection of unique fire-engines. A special mention should be made of the display of military equipment such as wheeled vehicles, armoured vehicles plus the unique T-O34 flame-throwing tank.



ГАЗ-А (справа) и ГАЗ-М1 – первые легковые автомобили, освоенные Горьковским автозаводом в 30-е годы прошлого столетия.



Сегодня далеко не все знают, что в 1955–1958 годах знаменитая «Победа» выпускалась и с полным приводом. Однако, это действительно так, и данный М-72 тому прямое подтверждение.



«Волга» с автоматической коробкой перемены передач — не просто раритет, но ещё и грустное напоминание о несбывшихся надеждах и упущенных возможностях советского автопрома.



Выпускавшийся в 50-е годы представительский автомобиль ГАЗ-М12 более известен как «ЗиМ». Кстати, в отличие от ЗиС, предназначенного для высшего руководства, ЗиМ можно было купить.



Кроме наземных транспортных средств, в музее можно увидеть и водные — такие, например, как этот небольшой катер...

с зарубежным опытом автостроения, а ознакомившись, приобрести подходящее оборудование и технологии, на базе которых в дальнейшем и начинать строить собственную автомобильную промышленность. Было решено сделать ставку на простые модели, которые подходили для сборки в стране, где менее десяти лет до этого бушевала Гражданская война.

Наиболее дешёвой в изготовлении и одновременно приспособленной к нашим условиям была продукция американских компаний. Изучив технологии производства на заводах нескольких американских автомобилестроительных фирм, советские специалисты остановились на марке Ford. Надо сказать, что с компанией Генри Форда СССР имел деловые отношения ещё с 1925 года, когда в Ленинграде начали собирать трактора «Фордзон-Путиловец». Теперь же речь шла о постройке полноценного завода, причём собирались на нём не только легковые, но и грузовые модели. Выбор пал на производившиеся с 1927 года Ford A и Ford AA. 31 мая 1929 года было подписано соглашение о постройке на территории Нижнего Новгорода (с 1932 года переименованного в Горький) завода по производству автомобилей. По тому же соглашению на площадях завода «Гудок Октября» было организовано сборочное производство грузовых Ford A. Благодаря отвёрточной сборке удалось быстро наладить выпуск столь нужных стране грузовиков, пока шло строительство Нижегородского автомобильного завода (с 1932 года ГАЗ им. Молотова). В 1932 году из ворот ГАЗ вышли первые автомобили ГАЗ А и ГАЗ АА. Расчёт оказался верным, и ГАЗ на долгие годы стал ведущим заводом СССР. В США модели Ford A и Ford AA продержались до 1932 года. И только в 1936 году ГАЗ А «уступил дорогу» знаменитой «Эмке» ГАЗ М1 (обе машины представлены в экспозиции), а вот «полуторке» пришлось задержаться. Наряду с ГАЗ АА музей может похвастаться модернизированной моделью ГАЗ ММ-В в спартанском исполнении, выпускавшимся со второй половины 1942-го по лето 1943 года. Двери и крыша у этой машины брезентовые, фара всего одна, тормоза только на задних колёсах, а бортовая платформа открывается лишь назад. Дополнительный колорит машине придаёт счетверённая зенитная пулемётная установка образца 1931 года, установленная в кузове. Подобные ЗСУ являлись основным средством защиты советской пехоты от атак с воздуха в первые годы Великой Отечественной войны.

ЯРКИЙ ОБРАЗЕЦ АВТОМАТИЗАЦИИ

Кстати, в черноголовском (а точнее, ивановском) музее представлены как первые «газовские» машины, так и более поздняя продукция предприятия — легковые ГАЗ-М20 «Победа» и модели «Волги» разных лет. Есть среди экспонатов и весьма интересные образцы. Такие, например, как полноприводный



Своё прозвище — «кукурузник» — этот самолёт получил за то, что в середине прошлого века его часто использовали в сельскохозяйственной авиации. Впрочем, Ан-2 поработал и на пассажирских линиях.

ГАЗ-М72. В 1955 году при создании этой модели использовали кузов от «Победы» и основные агрегаты ГАЗ-69. «Гибрид» получился довольно комфортабельным и к тому же способным преодолевать пашню, бездорожье и уверенно штурмовать 30-градусные подъёмы. При этом на шоссе мощности четырёхцилиндрового 55-сильного двигателя хватало, чтобы разогнать машину до скорости 100 км/ч. В 1956 году несколько энтузиастов совершили на ГАЗ-М72 пробег из Москвы во Владивосток, во время которого автомобиль проявил себя с самой лучшей стороны. Выпускался вездеход до 1958 года и был снят с производства вместе с заднеприводной «Победой». За всё время было построено 4677 таких автомобилей.

Не меньший интерес представляет и ГАЗ-21И – «Волга» с автоматической коробкой передач, выпускавшаяся в 1957–1960 годах. Всего было построено 700 экземпляров этой модели, предназначавшейся для выдающихся деятелей советской науки, промышленности, искусства и экономики. «Автомат» значительно упрощал вождение автомобиля, но при этом утяжелял, увеличивал расход топлива и отрицательно сказывался на динамике (в этом случае «волговский» мотор был явно слабват). Ситуацию усугубляло и то, что в СССР практически не было квалифицированных кадров и специального оборудования для обслуживания и ремонта АКПП. 21-я «Волга» с автоматической коробкой продержалась в производстве совсем недолго, а работы по созданию гидроавтоматических трансмиссий для легковых автомобилей дальнейшего развития не получили. Не считая разве что более поздних попыток, предпринятых в этом направлении на ВАЗе, которые, впрочем, также достаточно быстро были свёрнуты из-за недостатка средств.

С «ШАШЕЧКАМИ» НА БОРТАХ

В рамках музейной экспозиции обращает на себя внимание и достаточно обширная коллекция советских автомобилей-такси, основу которой составляют машины, переданные музею известным исследователем истории такси Виталием Васильевичем Клюевым. История целой отрасли проходит у посетителей прямо перед глазами... Вот такси на базе ГАЗ-А (один из самых распространённых в больших городах СССР в 30-е годы «таксомотор»), а вот – послевоенное такси «Победа». От обычных

Экспериментальное такси ВНИИТЭ, разработанное в 1963–1965 годах по инициативе художника-конструктора Долматовского, должно было стать образцом функциональности.

машин последнюю отличала специальная двухцветная окраска в два цвета (темно-серый низ, светло-серый верх и полоса с «шашечками» между ними), встроенный в передний щиток таксометр и ставший легендарным «зелёный огонёк», сигнализирующий о том, занято такси или свободно. Шло время, сменялись модели автомобилей, а «зелёный глаз» оставался на своём месте до второй половины 80-х годов. Что же касается ещё одного экспоната с шашечками на бортах – ГАЗ-12 (1950–1960), то этот автомобиль создавался прежде всего для партийных и государственных чиновников средней руки, поэтому в такси попадал достаточно редко. Но, как говорится, правил без исключений не бывает, и в 1952 году в Первом московском



Таким представлялось «идеальное такси» советским дизайнерам из НИИ технической эстетики. Просторный салон, отделение для багажа и эргономичное водительское место.



Конструкторы намеренно отказались от классической компоновки и расположили двигатель сзади, что давало возможность сделать пол салона абсолютно плоским.



Экспозиция музея подталкивает к ностальгическим воспоминаниям... Эти «Волги» со знаменитыми «шашечками» хорошо знакомы людям старшего поколения.



Поисково-эвакуационная установка ЗИЛ-49042, 1972 год. Эта продукция СКБ ЗИЛ известна не только космонавтам, но и всем, кто хоть как-то интересовался космическими полетами. Потомки этих машин получили имя «Синяя птица» и они до сих пор приходят на помощь приземлившимся экипажам.

таксопарке была сформирована специальная колонна из этих автомобилей. Её задача – обслуживание съездов, конференций, иностранных гостей и делегаций. Более того, в самом конце 50-х в рамках хрущёвской программы по «борьбе с привилегиями» много «персональных» ГАЗ-12 было передано именно в таксопарки. По воспоминаниям, машины эти пользовались особым спросом, поскольку в них можно было перевозить крупногабаритные вещи, не помещавшиеся в салоны и багажники обычных такси. Ещё более редким гостем среди «извозчиков» был представительский ЗИС-110, производившийся Законом имени Сталина в Москве. Первая партия 110-х была отправлена в столичные таксопарки в 1947 году в связи с широким празднованием 800-летия Москвы. Тариф на такси экстракласса был повышенным, и не только из-за того, что автомобиль обладал исключительным комфортом, но и в связи с его высокой ценой, огромной стоимостью эксплуатации, дороговизной запасных частей и большим расходом топлива. Некоторое

ЭКОЛОГИЯ И ПРОГРЕСС



Вячеслав Александрович
КИСЕЛЁВ

Главный хранитель
Государственного
военно-технического
музея в Черноголовке

Визитной карточкой нашего музея стал оригинальный летательный аппарат ЭКИП. Кстати, ЭКИП расшифровывается достаточно просто – «Экология и Прогресс». Это совершенно новое направление в авиации, которое начало развиваться в СССР ещё в 1980 году под руководством Льва Николаевича Щукина. Особенность этого аппарата в том, что подъёмную силу создаёт его дискообразный корпус, представляющий собой утолщённое укороченное крыло. На корпусе установлены элероны и хвостовое оперение для управления полётом. Это позволило отказаться от такой дорогой и хрупкой части конструкции, как крылья, что дало возможность значительно снизить вес аппарата. Внутри корпуса расположены два реактивных авиационных двигателя и двигатель для создания воздушной подушки. Шасси, как у самолёта, здесь нет, вместо него специальные стегы. Также конструкцией предусмотрены заслонки, которые опускаются и образуют подобие «юбки», под которой и создаётся воздушная подушка. Взлёт происходит следующим образом: сначала начинает работать двигатель для нагнетания воздушной подушки. Аппарат немного приподнимается, затем включаются маршевые двига-

тели, обеспечивающие взлёт, причём траектория взлёта может быть довольно крутой – до 30 градусов. Подняться в воздух можно с любой ровной площадки длиной около 600 метров или с водной поверхности. Крейсерская скорость – около 600 км/ч, «потолок» – 10 км. У поверхности земли ЭКИП может перемещаться как катер по воде или лететь как экраноплан в 40–50 см над водой со скоростью 400 км/ч. Посадочная скорость равняется всего 100 км/ч. Изюминкой проекта было то, что в кормовой части аппарата была установлена система управления движением потока воздуха, которая позволяет обеспечить безотрывное обтекание аппарата. Как видите, по сравнению с обычными самолётами ЭКИП обладает значительными преимуществами. Применять его планировали для перевозки пассажиров и грузов в тех областях, где местность не позволяет строить аэродромы для обычных самолётов. Для отработки всех систем был изготовлен действующий образец в натуральную величину. Однако довести до конца работу над этим перспективным аппаратом не удалось. В 2001 году проект был остановлен из-за недостатка финансирования и смерти его руководителя.

Краткие ТТХ летательного
аппарата ЭКИП:
Длина – 11 м
Ширина – 14,4 м
Высота – 3,1 м
Полный взлётный вес – 9 т
Длина разбега – 600 м
Грузоподъёмность – 2,5 т,
или 24 пассажира
Скорость полёта – 470–610 км/ч
Высота полёта – до 10 км
Дальность полёта – 2000 км



время эти машины использовались в качестве совершенно «экзотического» для СССР средства передвижения – междугородного маршрутного такси. А вот стоящее по соседству экспериментальное такси ВНИИТЭ, разработанное в 1963–1965 годах по инициативе известного советского художника-конструктора Ю.А. Долматовского, напротив, должно было стать образцом практичности и функциональности. Кузов проектировали в непрофильном Всесоюзном научно-исследовательском институте технической эстетики (слово «дизайн» в то время в СССР не использовалось). Машина создавалась на базе агрегатов «Москвич-408», имела 55-сильный двигатель, распо-

На открытой площадке в самом центре музейной территории экспонируется техника, разработанная в Специальном конструкторском бюро ЗИЛА.

ложенный в задней части кузова вагонной компоновки, и могла развивать скорость до 90 км/ч – немного по современным меркам, но для городского такси вполне достаточно. Правда, «светлое будущее» для этого автомобиля так и не наступило: опытным образцом всё, собственно, и закончилось.

КОМПЛЕКС ДЛЯ ПОИСКА КОСМОНАВТОВ

А теперь давайте выйдем на улицу. Под огромным навесом в центре выставочной территории экспонируется техника, разработанная и построенная в Специальном конструкторском бюро ЗИЛ (долгое время им руководил Виталий Андреевич Грачёв). Здесь можно познакомиться с уникальными образцами вездеходов различного назначения – от базы для передвижных ракетных комплексов (ЗИЛ-135 и его модификации) до поисково-эвакуационных установок, предназначенных для транспортировки приземлившихся космонавтов (включая и экспериментальные образцы, создававшиеся в единственном экземпляре). Поверьте, такого вы не увидите ни в одном из музеев мира! Кстати, буквально несколько слов о главном идеологе этих внедорожных мастодонтов. Под руководством Виталия Андреевича Грачёва был разработан целый поисково-эвакуационный комплекс, состоявший из трёх машин. Первая – это автомобиль, способный преодолевать не только бездорожье, но и плавать. Внутри – комплекс специального оборудования, которое позволяет засечь приземление спускаемого аппарата, прибыть на место, связаться с центром и доставить космонавтов к вертолёту. Вторая машина служит для доставки к труднодоступному месту посадке третьего транспортного средства, у которого вместо колёс шнекороторные движители. Такому вездеходу не страшны ни глубокий снег, ни болото, ни водные препятствия, а главное – оно может передвигаться даже там, где пасует любая другая техника (правда, выезд на дороги с твёрдым покрытием для него заказан). Представьте себе достаточно типичный случай: озеро с только что вставшим льдом. Плыть уже нельзя, а ехать еще невозможно!.. Кстати, я не случайно привёл этот пример – говорят, что поводом для создания комплекса послужил случай, когда спускаемый аппарат приземлился на полузамёрзшее озеро. При падении он пробил лёд, застряв в нём локотом вниз. Запас воздуха был ограничен, и экипаж мог буквально задохнуться на глазах у спасателей, стоявших на берегу и не имевших возможности подобраться к космонавтам...



Шнекоход ЗИЛ-4904 (он же ПЭУ-3). Машина полной массой более 9 тонн была оборудована двумя силовыми агрегатами ЗИЛ-375 (от грузовика «Урал»). Постройку опытного образца ЗИЛ-4904, так и оставшегося в единственном экземпляре, завершили к 1 Мая 1972 года. Грузоподъёмность снегоболотохода достигала 2–2,5 тонны. Максимальная скорость движения по воде – 10,1 км/ч, 7,3 км/ч – на болоте и 10,5 км/ч – на снегу.



Гвоздём коллекции пожарных машин является ЯГ-6 в варианте автоцистерны ЦУПК.

Участие в Социалистическом соревновании было почётной обязанностью каждого советского предприятия. Победа в нём – честь и заслуга трудового коллектива, а награда – переходящее знамя.





Если сравнить этот пожарный Ford 798T (1947 год) с его «коллегам», выпускавшимися в СССР, то он покажется верхом совершенства. Характерная деталь – насос, подававший воду в рукавную магистраль, находится спереди. Это давало возможность сократить время на маневры на месте пожара.

СТЗ-15/30 (1932 год) выпускали на Сталинградском тракторном заводе. До Великой Отечественной войны это был один из самых популярных тракторов в нашей стране.



МАШИНЫ, БОРОВАШИЕСЯ С ОГНЁМ

Продукция Ярославского автомобильного завода сегодня настоящая редкость. До Великой Отечественной войны это предприятие выпускало тяжёлые грузовые автомобили, причём объёмы выпуска по сравнению с ГАЗом и ЗИСом были небольшими. Не мог завод похвастаться и качеством своей продукции. Но поскольку грузовиков не хватало, любую машину, если она могла самостоятельно передвигаться и с горем пополам перевозить грузы, отправляли потребителю. Да, в процессе эксплуатации автомобили раньше времени выходили из строя, но их просто списывали и отправляли на металлолом. Отчасти именно из-за известной всем ненадёжности на базе ярославских шасси старались делать именно специальные машины – они эксплуатировались менее интенсивно, чем обычные грузовики. В музейной экспозиции выставлен пожарный автомобиль на шасси пятитонного ЯГ-6, а рядом расположился его современник и «коллега» – автомобиль-цистерна на базе ЗИС-5 (модель выпускалась с 1933 по 1948 год). Производительность его насосной установки – 20 л/с, но в своё время эта техника считалась вполне серьёзной. Тему борьбы с огнём продолжает смонтированная на шасси ЗИС-6 (1934–1941 годы выпуска) выдвижная пожарная лестница. Общая длина лестницы составляет 30 метров, что давало возможность пожарным в случае необходимости оперативно добираться до верхних этажей большинства зданий того времени.

После Великой Отечественной войны стали активно распространяться мобильные установки пенного тушения пожара. Одна из таких систем была установлена на базе гусеничного артиллерийского тягача АТС-712 (1952–1962 годы). Максимальная скорость этого 300-сильного «монстра» составляла 45 км/ч при расходе топлива 140 л на 100 км! В техническом смысле гораздо более совершенным и удобным в городских условиях был Ford Feuerwehr 798 T (1947 год) с главным насосом, расположенном на переднем бампере.

В музее готовится к показу одна из самых значительных мировых коллекций автомобилей Ford моделей Т и А. В её рамках будут представлены машины с различными типами кузовов.



В настоящее время в залах музея представлена лишь малая часть огромнейшей коллекции автомобилей Ford моделей Т и А. Большая часть уникальных машин находится в запасниках.

ОСОБАЯ АРМЕЙСКАЯ ГОРДОСТЬ

Особая гордость музея – экспозиция военной техники. Это автомобили, танки, самоходные артиллерийские установки, гусеничные тягачи и бронемшины советской, немецкой, американской и французской армий. Обращает на себя внимание коллекция автомобилей Dodge, поставившихся в СССР по программе ленд-лиза в годы Великой Отечественной войны. Это и артиллерийский тягач Dodge WC-52, и его трёхосная модификация WC-63, и командирский WC-57, и крайне редкий «полутонный» штабной фургон WC-10. Нельзя пройти мимо и прекрасно отреставрированного огнемётного танка Т-О34 1943 года выпуска. Таких машин сохранилось всего три экземпляра, из них два, включая музейный, на ходу. Невольно останавливаешься и у тяжёлой САУ ИСУ-152 – машины, сыгравшей важную роль в разгроме фашистов на последнем этапе Великой Отечественной войны.

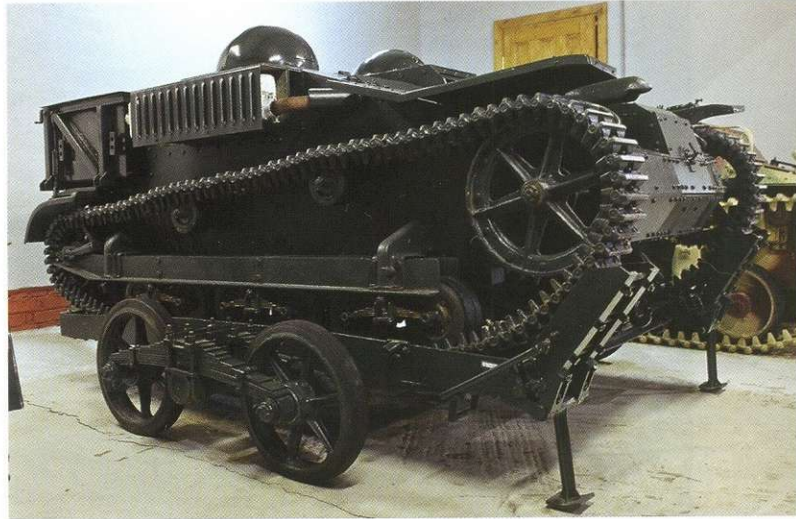
Артиллерийский раздел экспозиции настолько велик, что может поспорить с иным арсеналом. В каталоге числится более трёх десятков пушек, гаубиц, установок залпового огня и зенитных комплексов разных периодов! И вот ещё какой момент – к огромной радости приходящих в музей мальчишек, – тут есть отдельные экспонаты, на которые можно не только посмотреть. По нескольким бронированным машинам (например, БТР-40) можно полазить и даже заглянуть внутрь.

P.S. Рассказывать об этом удивительном месте можно очень долго. Впрочем, гораздо лучше увидеть всё вышеописанное и ещё многое другое собственными глазами. Поверьте, эта прогулка окажется не только приятной, но и полезной.

P.P.S. В настоящее время в музее готовится к показу одна из самых значительных мировых коллекций автомобилей этой марки Ford. В её состав входят уникальные образцы моделей Т и А с кузовами различных типов. Всего более 60 единиц! Впрочем, не будем опережать события. В самое ближайшее время эти машины станут темой для очередного репортажа. **RW**



Легендарные мотоциклы Harley-Davidson WLA в 1942–1945 годах поставлялись в СССР по ленд-лизу. Объём поставок – от 30 до 50 тыс. единиц. Как и положено, в военной версии предусмотрено крепление под оружие.



Французский артиллерийский тягач Renault UE. Характерный момент – в музее представлена машина в полной комплектации, в которую входит трейлер для перевозки на дальние расстояния и тягач Citroën U45.



Отсутствие зенитных самоходных установок специальной постройки заставляло импровизировать. Такие четверённые установки пулемётов «Максим» на шасси ГАЗ ММ (1942 год) были частым явлением в первые годы войны.

На открытой площадке музея находится немало раритетов, ждущих своей очереди на реставрацию. Как, например, эта советская 152-мм пушка Бр-2.



Эта немецкая прицепная прожекторная установка 150 см SWF37 1939 года позволяла зенитчикам обеспечивать противовоздушную оборону в ночное время. Аналогичные прожекторы использовались и для контроля за охраняемыми объектами и наблюдения за акваториями.

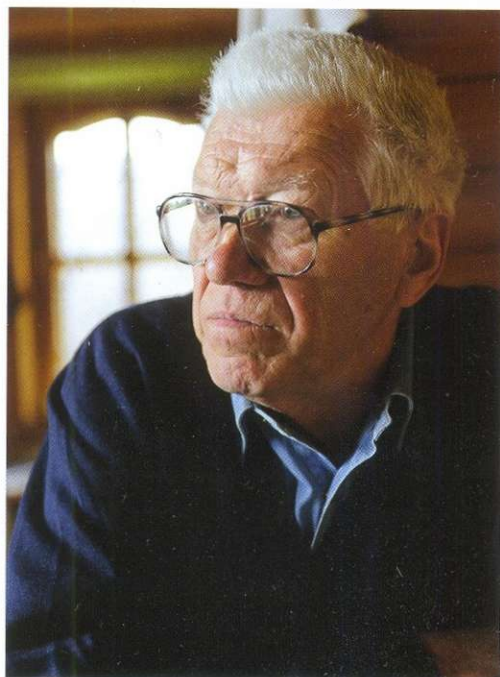




текст » Константин КОМКОВ
фото » из архивов, Алексей КОНОПЛЁВ

В гостях у Юрия Ивановича Лесовского – участника легендарных марафонов «Лондон – Сидней» и «Лондон – Мехико»

ГОНЩИК



Список спортивных достижений Юрия Ивановича Лесовского необычайно велик... Заслуженный мастер спорта СССР, четырёхкратный чемпион и многократный призёр чемпионатов страны по ралли, участник таких международных гонок, как финское ралли «Тысяча озёр», ралли «За мир и дружбу» по дорогам социалистических стран, ралли «Акрополис» в Греции, «Полуночное солнце» в Швеции и «Западное Сафари-Аргунгу» в Нигерии. Но это ещё не всё – он дважды выступал на ралли «Монте-Карло» и трижды на марафонах «Тур Европы». За его плечами такие легендарные супермарафоны, как «Лондон – Сидней» и «Лондон – Мехико». Причём в ходе последней гонки его практически стандартный «Москвич-412» (см. «Проект с бортовым номером 28», стр. 76) не просто финишировал в мексиканской столице, а в соперничестве с сильнейшими раллистами мира показал двенадцатый результат в абсолютном зачёте. Недавно Юрию Ивановичу исполнилось 80 лет.

Детство Юрия Лесовского было трудным. Мало того, что оно пришлось на военные годы, так ещё и родители стали жертвами репрессий 1937 года. Сразу после войны, в 1946 году, в 13-летнем возрасте Юра пришёл работать на Московский завод малолитражных автомобилей. Хотя «пошёл», это не совсем точно сказано. На завод его направил участковый милиционер... Вот как Юрий Иванович сегодня вспоминает то время: «Я был совершеннейшим шпаной. Когда участковый привёл меня на завод, мне месяца не хватало до 13 лет. Ещё помню женщину в отделе кадров, сказавшую: «Вот через месяц его и приведите». И его привели через месяц... На заводе Юрия Лесовского приняли учеником слесаря. Впрочем, он и в условиях производства оставался достаточно «шпанистым». Например, ходил на работу не как все, через проходную, а через дырку в заборе – так было ближе, ведь жил он у Крестьянской Заставы. Но, как ни странно, всё это не мешало Юре серьёзно относиться к своим обязанностям, и очень скоро он получил высокий ученический разряд.

ИЗ ЦЕХА – НА ТРАССУ

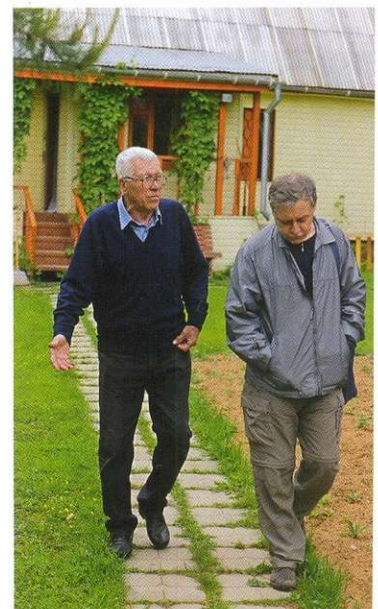
Он продолжал работать в инструментальном цехе слесарем, но заинтересовавшись автомобилями, через полгода ушёл на главный конвейер. Тогда же увлекся велосипедом и коньками. Будучи призванным в ряды Вооружённых сил, Юрий Лесовский, как и другие спортсмены-перворазрядники, по идее должен был служить в элитной дивизии внутренних войск МВД, но как сын репрессированного попал

Champion and multiple medal winner of the Soviet Union

Yuri Lesovsky participated in many international rallies. These were the Finnish 1000 Lakes Rally, «For Peace and Friendship» rallies held in socialist countries, the Acropolis Rally of Greece, The Midnight Sun rally in Sweden and Western Safari Argungu rally in Nigeria. He took part twice in the Rallye Automobile Monte Carlo, did three marathons in the Rallye Tour D'Europe plus the marathons of «London – Sydney» and «London – Mexico City» finishing at the Azteca stadium in Mexico City. The Moskovitch 412 came 12th in this event driven by the «Strongest rally driver in the world». At the end of May this year Yuri Lesovsky was 80 and he is ready for any new starts!



Участники ралли «За мир и дружбу» Слева направо: А.Понизовкин, В.Егоров, В.Лапин, С.Тенишев, А.Бренцис, Ю. Лесовский, Ю.Чвириков, В.Щавелев, Е.Веретов, В.Локтионов (1960 год).



Беседа с Лесовским (на фото слева) продолжалась несколько часов. Оно и понятно: Юрию Ивановичу есть что вспомнить и о чём рассказать.

Протяжённость маршрута первого международного ралли «За мир и дружбу», прошедшего в 1960 году по маршруту «Москва – Варшава – Берлин – Прага», превысила 5000 километров.



В 1964 году два «Москвича-403» участвовали в гонке «Монте-Карло». Один из них под управлением Владимира Локтионова и Юрия Лесовского (на фото слева). Наши спортсмены финишировали, но не были квалифицированы, поскольку не уложились в лимит времени.

Воздушно-десантные войска, являвшиеся резервом Верховного главнокомандующего и подчинявшиеся непосредственно министру обороны СССР. Демобилизовался в 1954 году, снова вернулся на завод. Одно плохо: из-за проблем с левой ногой врачи вскоре запретили заниматься любимыми видами спорта.

И тут в судьбу Лесовского вмешался случай – на следующий год в Минске состоялось первенство Союза по шоссейно-кольцевым гонкам. О том времени Юрий Иванович вспоминает: «Автомобильных прав у меня тогда не было, только мотоциклетные. Ну какой я гонщик? Поэтому я быстро сдал на любительские права, с которыми можно было участвовать в соревнованиях, но не работать по найму, и вышел на старт. Ну а потом пошло, поехало».

ПЕРВЫЕ СЕРЬЁЗНЫЕ ГОНКИ

Первый раз Лесовский выступил на «кольце» в Минске в экипаже с Александром Павловичем Терёхиным. Где они сразу же заняли почётное четвёртое место на «Москвиче-402» (шли первыми, но не повезло, оборвался выпускной клапан). Потом кольцевые гонки стали ежегодными. А уже в 1957 году (снова с Терёхиным) Лесовский показал третий результат на организованном Центральным автотоклубом ДОСААФ ралли «Москва – Рига – Москва». Это было ещё всесоюзное ралли, а одноэтапный чемпионат СССР стартовал лишь на следующий год. Тогда же состоялся и дебют Юрия Лесовского на международной арене: четыре советских экипажа

на «Москвичах-407» приняли участие в легендарном ралли «Тысяча озёр». Многие тогда было в новинку. Юрий Иванович вспоминает: «В Финляндии штурманом у меня был эстонец. На скоростном участке он диктует: «1100 прямая», а дальше что-то на эстонском. А я уже раскрутил машину и вхожу в поворот. Сначала в один кювет залетел, потом в другой. Чудом удержал автомобиль, а там сосны в обхват. После этого мой эстонец около часа не мог разговаривать...» Конечно, рассчитывать на победу, имея 45–50 лошадиных сил, в борьбе с гораздо более мощными автомобилями соперников не приходилось, но уже в 1960 году в составе советской команды Лесовский становится победителем международного ралли «За мир и дружбу».

Через пару лет в составе сборной СССР Лесовский впервые выехал на греческое ралли «Акрополис», потом было «Полуночное солнце» в Швеции и, наконец, очень непростое ралли «Монте-Карло» в 1964 и 1965 годах. Советские экипажи в зачёт не попали, но сам факт, что «Москвичи» финишировали в этой непредсказуемой гонке, где дорожное покрытие иногда меняется на протяжении одного спецучастка, можно было считать успехом. Не обошлось и без казусов, об одном из которых поведал Юрий Иванович: «После финиша всех участников пригласили на традиционный банкет. Мы сели за свой столик с флагом СССР. Вдруг подходит метрдотель и говорит: «Господа, вы не в смокингах, покиньте зал!» Представляете наше состояние? Мы поднялись, вернулись в гостиницу. Налили по стакану водки, выпили – и как будто не пили. Так нам было обидно, так стыдно. Вдруг распахивается дверь, и руководитель команды Александр Ипатенко говорит: «Ребята, быстро ко мне в номер». Ну, думаю, попали, выпили же (он этого страшно как не любил). А у него в номере сидит директор Автомобильного клуба Монако. Ипатенко объясняет: «Он просит всех вернуться в зал, но я сказал, что в этой ситуации не могу поручиться за моих ребят. Он готов встать на колени...» Когда мы всё же вернулись в зал, то все, кто там был, встали и зааплодировали нам».

ЗВЁЗДНЫЙ ЧАС

Тогда для наших спортсменов многое было в новинку, а зарубежные команды тщательно хранили свои фирменные секреты. В это трудно поверить, но в те годы наши гонщики не знали, что такое настоящая стенограмма. Ездили по схемам, которые выдавали



В конце 1968 года состоялось ралли «Лондон – Сидней» протяжённостью 16 тысяч километров. Это огромное расстояние участники преодолели за 13 суток. На снимке: «Москвич» экипажа Уно Ава – Юрий Лесовский в Афганистане.

организаторы. Лесовский вспоминает: «По стоящей легенде я проехал в первый раз только марафон «Лондон – Сидней» в 1968 году. Тогда под большим секретом стенограммой команды Ford с нами поделился выдающийся польский гонщик Собеслав Засада (мы десять суток вместе плыли на пароходе из Бомбея в Сидней). После этого мы поняли, что по организаторской схеме ездить просто несерьёзно. Например, помню ралли «Влтава». Там горы невысокие, но как можно в туман, не видя повороты, идти со скоростью 80–90 км/ч? А я видел, как проходили виражи экипажи на Morris Cooper. Это же надо было какие-то очки ночной видимости иметь, потому что так ехать невозможно – в пропасть улетишь моментально, ведь видишь только нос капота. А они, первая «пятёрка», шли именно в таком темпе. Потом уже с отрывами по 20–30 минут остальные. То есть, очевидно, у лидеров была чёткая легенда. Мы, естественно, приняли это к сведению, и перед началом «Лондон – Мехико» наши уже выезжали писать легенду. Правда, делали это кусками».

На марафоне «Лондон – Сидней» экипаж Юрий Лесовский – Уно Аава занял 22-е место в личном зачёте. И это несмотря на то, что как он сам признался, с автомобилем пришлось помучиться изрядно. Так, например, в горах, во Франции, вынуждены были менять сцепление, применив «ноу-хау» (то есть опрокинув машину набок на запасное колесо). Юрий Иванович вспоминает: «В деревню я спустился уже без сцепления. Никого нет, воскресенье. Вижу: старики копаются в огороде. Прошу помочь поднять машину. Под днищем раскалённый металл, а из дополнительного бака бензин капает... Примерно за полчаса мы установили английское сцепление (у старого диск в ключья разлетелся) и в итоге успели прийти на границу без опоздания. Потом



«Монте-Карло» – ралли непростое. Нам ночью не хватило времени: снежные заряды накрыли... Мы финишировали, но в зачёт не попали. Впрочем, финиш на «Монте-Карло» – уже почётно.

я ещё редуктор в Югославии менял. Все спали в гостинце, а я после замены обкатывал автомобиль по Белграду. Чего я только ни чинил на той машине: и основание карбюратора треснуло, и генератор менял. И всё это надо было сделать так, чтобы никто не сфотографировал. Нельзя же было показывать, что «Москвич» такой ненадёжный автомобиль».

За «Лондон – Сидней» Юрий Лесовский получил звание «Мастер спорта международного класса». Но настоящая слава пришла к нему в 1970 году после марафона «Лондон – Мехико» (см. «Долгий путь из Лондона в Мехико», стр.112), когда экипаж «Москвича-412» под номером 28 (Юрий Лесовский – Леонид



В Сиднее финишировали лишь 56 экипажей из 98 стартовавших. И среди них четыре «Москвича»! Юрий Лесовский (слева) и Уно Аава на финише ралли. Обратите внимание на «кенгурин», без которого австралийская полиция не выпускала в пустыню.



Из пяти «Москвичей-412», участвовавших в 1970 году в марафоне «Лондон – Мехико», лучший результат показал экипаж под стартовым номером 28 в составе Леонтия Потапчина, Юрия Лесовского и Эдуарда Баженова. Они заняли 12-е место в абсолютном зачёте и второе – в классе автомобилей с рабочим объёмом двигателя до 1600 см³.



На этапе подготовки участники марафона «Лондон – Мехико» прошли медицинский контроль и побывали в барокамере, где провели час на «высоте» пять километров. На фото Щавелев (слева) и Лесовский.

Потапчик – Эдуард Баженов) финишировал 12-м в личном зачёте. И дело даже не в том, что после этой гонки Лесовскому было присвоено звание «Заслуженный мастер спорта СССР», а завод наградил его, как и остальных спортсменов, мотоциклом «Урал» с коляской (правда, тем, кто не дошёл до финиша, за коляску пришлось доплачивать). Но имея возможность приобрести без очереди автомобиль, Лесовский продал мотоцикл и за 5124 рубля купил «Москвич-412». К стати, ещё до того как спортсмены вернулись из Мехико, завод представил гонщиков к правительственным наградам, и соответствующие документы ушли в наградной отдел. Но, увы, по непонятным причинам заслуженные ордена и медали гонщики так и не получили.

ВСЕСОЮЗНЫЕ РЕКОРДЫ

До того момента, как на АЗЛК было создано «Спортбюро» или официально «Лаборатория спортивных испытаний», водителю-испытателю высшего восьмого разряда Юрию Лесовскому приходилось заниматься гонками в свободное от работы время. А трудился он, собственно, в бюро испытаний и доводки автомобилей ОТК. Юрий Иванович вспоминает: «Работа была серьёзная, мы же испытывали автомобили. Отдел главного конструктора был заинтересован запустить модель в производство. Рекламации приходили в отдел технического контроля. Соответственно наша лаборатория была заинтересована «сломать» как можно больше деталей. Вот мы с Лифшицем и «ломали» коробки. Испытывали их в три смены по Садовому кольцу, а на завод заезжали, чтобы заправиться и сменить «убитый» агрегат. Помню, мы тогда ухитрились «сломать» два коленчатых вала. Сутками ездили гружённые мешками с дробью (что соответствовало полной загрузке) по булыжнику. На Молоковском шоссе раньше булыжное покрытие было на протяжении 25 километров».

В самом конце 1972 года журнал «За Рулём» сообщил о состоявшихся на полигоне НАМИ рекордных заездах. Из короткой заметки можно понять, что неоднократные чемпионы СССР Юрий Лесовский и Николай Шевченко установили шесть всесоюзных рекордов. С двигателем рабочим объёмом 1478 см³ средняя скорость на дистанции 500 км составила 173,18 км/ч, а с мотором 1824 см³ 177,82 км/ч. На дистанции в 1000 км и в шестичасовом заезде скорость составила соответственно 163,79 и 163,72 км/ч, а в классе до двух литров 174,23 и 174,32 км/ч. Лесовский вспоминает, что скрывалось за этими скрупулезными цифрами: «Заместитель главного конструктора завода Игорь Александрович Гладилин предложил мне и инженеру Николаю Шевченко установить рекорды на «Москвиче» со стандартным кузовом. Один двигатель сделали в классе 1500 см³, а второй в классе до двух литров. Отправились мы на Дмитровский полигон, чтобы понять, как автомобиль себя поведёт и какую скорость сможет развить. Тогда многие считали, что это авантюра. Какие, дескать, рекорды в стандартном кузове. На полигоне есть динамометрическая дорога. Разогнал я эту машину под 200 км/ч, тахометр дёрнулся, и в этот момент я каким-то чудом успел выжать сцепление – заклинило коробку передач. Повезло, чёрный след остался на дороге, но при этом не опрокинулся и в лес не улетел. Вернулись мы на завод, а на следующий день я пришёл в шесть утра и снял коробку. Промыл её, на верстаке разобрал и понял, что с ней случилось. На большой скорости образовалось масляное голодание, и шестерня, которая сидела на валу буквально приварилась. Как не разорвало коробку, не знаю. А накануне Гладилин сказал: «Завтра утром зайдёшь ко мне». Часов в восемь прихожу к нему. Он спрашивает: «Что будем делать?» – «Да я же всё сделал, – отвечаю. Пришел пораньше, коробку снял, разобрал». Он сразу вызывает коробочников, мотористов. Инженеры говорят: «Надо другую коробку». Набрался я смелости и говорю: «Игорь Александрович, а можно взять сырой блок шестерён, не прошедший термообработку, на станке снять зубья и трогаться со второй передачи?» В результате так и сделали. Во второй раз мы уже поставили английское сцепление, чтобы пробуксовки не было, и устранили

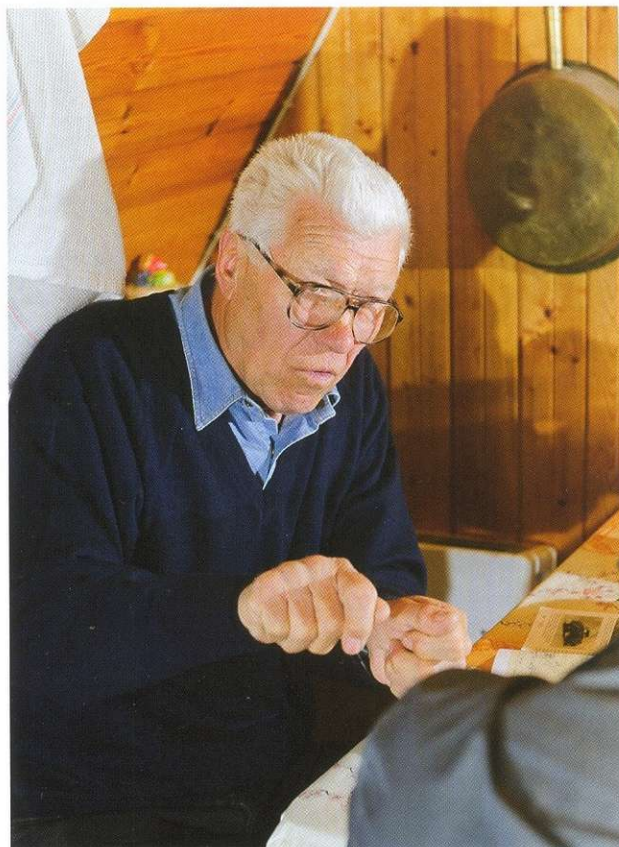


В 1971 году маршрут ралли Tour d'Europe проходил по 16 странам и его протяжённость составила 14 400 км. Впервые участвовавшие в этой гонке «Москвичи» одержали победу в командном зачёте, опередив почти на час команду Всеобщего автомобильного клуба Германии. На фото: экипаж Юрия Лесовского и Владимира Ржещичего.

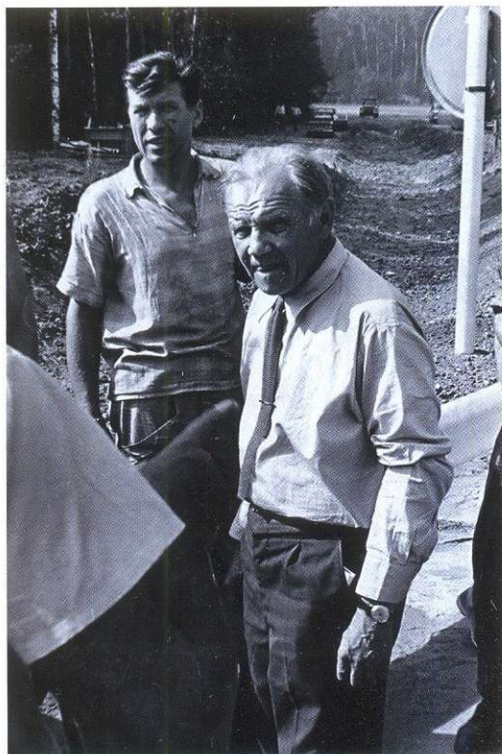
этот дефект. Кстати, когда первый рекорд на 500 км готовились устанавливать, техническая комиссия нас чуть не завернула. У нас главная передача была не гипоидная, а спиральная. Гипоидная выходит в хвостовик, грубо говоря, приближается к кардану, а поставили спиральную – хвостовик короткий, примерно 10 см не хватает длины кардана. И Гладилин принял решение сделать проставку между хвостовиком редуктора заднего моста и карданом. Так вот, когда эту нашу самодеятельность увидели, сказали: «Не можем вас допустить. Если оторвётся кардан с этой штукой, то он в кабину полетит». А уже половина седьмого, в семь надо стартовать. Скоро солнце взойдёт. Всё же было рассчитано, там охрана, бензовоз стоит, судьи, с завода народ приехал. Батальон солдат поставили с палками, чтобы отгонять... лосей. Говорю судье всесоюзной категории Борису Фёдоровичу Коневу: «Я расписку напишу, что всю ответственность беру на себя, если кардан оторвётся». Посмотрел он на меня, говорит: «Пиши». Беру лист бумаги: «В главную судебскую коллегию...» Там ещё такая проблема была: разгар лета и самые осы. Вот и понабились эти «стебельчатобрюхие» в радиатор, и температура охлаждающей жидкости стала расти с каждым кругом. Приходилось печку на себя открывать. Ведь теплоотдача должна быть какая-то. В ходе рекордного заезда в салоне оставались лишь кресло водителя, руль и педали. Были сняты обивка и задние бамперы. Так же машина лишилась внешнего оперения для меньшего сопротивления воздуху. Стандартный бензобак заменили на 125-литровый. Вместо родных штампованных колёсных дисков были установлены магниевые».

МЕЧТАЯ О «МОНТЕ-КАРЛО»

А теперь давайте вернёмся в день нынешний. Заслуженный отдых не прельщает Юрия Ивановича Лесовского. Ну, не привык он к бездействию. Так в 2007 году в экипаже с Кириллом Кирилловым он одержал серию побед на ралли ретро-автомобилей. А в 2010 году его пригласили принять участие в 24-часовой гонке на SEAT Ibiza ST 1,4 по скоростной дороге Дмитровского полигона. Лесовский решил попробовать, выдержит он сутки или нет, и, обманув жену,



В двухлитровом классе моя максимальная скорость была 205 км/ч. Можно было больше, но опасно. Николай вот на одном двигателе шатун оторвал. Перекрутил...



Инициатором рекордных заездов на Дмитровском автополигоне был заместитель главного конструктора АЗЛК Игорь Александрович Гладилин (на фото слева). Будучи энтузиастом автоспорта, он участвовал в подготовке заводских команд к всесоюзным и международным соревнованиям. В победах, одержанных советскими спортсменами в ралли «Лондон – Сидней», «Лондон – Мехико», «Тур Европы» и других, была и его заслуга.

Фото сверху: в 1972 году Юрий Лесовский и Николай Шевченко (первый и второй слева) на «Москвиче-412Р» с двигателями 1478 см³ и 1824 см³ установили всесоюзные рекорды на дистанциях 500 и 1000 км, а также при движении на время – 6 часов.



Лесовский накручивал километры почти при полном отсутствии видимости. Дворники не справлялись с... осами. Но как бы там ни было, а на 72-м круге – через 5 часов 47 минут 12 секунд после старта судья поздравил по радио Юрия Ивановича с установлением нового рекорда на дистанции 1000 км в классе автомобилей до 2000 см³.

поехал на полигон. Финишировал он в свой 78-й день рождения – 26 мая. В этом году, готовясь к восьмидесятилетнему юбилею, Юрий Иванович поехал на Тушинский аэродром. Очень уж ему хотелось подарок себе сделать: трёх прыжков не хватало до пятидесяти. Инструктор объяснил, что в принципе это возможно, но в Егорьевском аэроклубе, но за деньги и подготовительный курс надо пройти. Вы уже догадались, каким был ответ Юрия Ивановича: «Какие курсы? Я сам себе парашют уложу и расписку

напишу». Одно плохо – дома проговорился, и жена не пустила. Сейчас вот мечтает о «Монте-Карло». Дело в том, что весной этого года на «Олдтаймер-галерее» он увидел участвовавшую в этом историческом ралли «Волгу» ГАЗ-21. Посидел в автомобиле, посмотрел, как его подготовили, и... загорелся. И это правильно! Нам же, со своей стороны, тоже хочется, чтобы мечта знаменитого гонщика осуществилась. Ведь мы знаем: он не подведёт!

RW

Редакция благодарит Музей истории советского ралли (www.sovietrally.ru) за предоставленные фотоматериалы.

СОЗДАВАЯ УТРАЧЕННОЕ

Увы, но ни один из «Москвичей-412», участвовавших в легендарных супермарафонах «Лондон – Сидней» (1968 год) и «Лондон – Мехико» (1970 год), не сохранился. За воссоздание реплики в рамках «Проекта 28», инициатором которого в 2010 году выступил известный автомобильный журналист Александр Пикуленко, взялась «Кузовная мануфактура Александра Бушуева» (им предстояло проделать серьёзную работу с кузовом, двигателем и подвеской, установить дополнительное оборудование и т. д.). И вот осенью прошлого года максимально приближенный к оригиналу гоночный марафонский «Москвич», прошедший всю дистанцию ралли «Лондон – Мехико» под 28-м стартовым номером и занявший в итоге почётное 12-е место в абсолютном зачёте, был торжественно



Александр Бушуев и Александр Пикуленко представляют «Проект 28»



Участники «Лондон – Мехико»: Юрий Лесовский, Валерий Широченко и Александр Сафонов. Олдтаймер галерея 2012 г.

представлен в московском музее ретро-автомобилей «Автотвилль». Реставрационные работы, выполненные высококвалифицированными инженерами и техниками под руководством Владимира Якунина, продолжались почти два года. Ещё больше времени ушло у Александра Пикуленко на поиски подробной информации, необходимой для детально-достоверного воссоздания автомобиля. А так как технической документации на этот автомобиль изначально не существовало, в рамках воссоздания пришлось тщательно изучать сохранившиеся фотографии тех лет и обращаться за консультациями к очевидцам, которых осталось совсем немного. Неудивительно, что одним из основных консультантов «Проекта 28» стал Юрий Иванович Лесовский.

МАШИНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Спорткар для кинозвезды
Тестируем Chevrolet Corvette C-1 1962 год выпуска.

60

Проект с бортовым номером 28
Этот «Москвич-412» – точная реплика машины, участвовавшей в легендарном супермарафоне «Лондон – Мехико» 1970 года.

76

Тягач Римской империи
Большой тест SPA TL37 – полноуправляемого тягача 1942 год выпуска.

86

Им нужно не только топливо
Ретро-автомобили и смазочные материалы. Особенности взаимодействия.

106





Любой классический автомобиль – это всегда история, большие и малые события и, разумеется, воспоминания. Но все автомобильные (впрочем, как и людские) судьбы разные. Есть, например, дарящие радость созерцания, аутентичные до сияния музейные экспонаты, а есть ретро-машины, рабочие качества которых их владельцы регулярно используют по прямому назначению. Таков герой нашего теста.

Chevrolet Corvette C1 1962 года выпуска

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

СПОРТКАР для КИНОЗВЕЗДЫ



Дело в том, что оказавшийся в наших руках любимец голливудских кинозвёзд 60-х не просто «на ходу». Этот Chevrolet Corvette C1 и по сей день время от времени (участие в ралли, поездки на Дмитровский автополигон...) становится полноценным участником дорожного движения. Скажу сразу, в классическом реставрационном смысле этот двухместный кабриолет отнюдь

не идеален, но при этом он по-настоящему жив. Что, собственно, становится очевидным в тот самый миг, когда переливающиеся сложными отблесками борта американской легенды отбрасывают солнечный свет на сетчатку глаза. Да, и вот ещё какой момент – помимо всего прочего тестируемый автомобиль порадовал нас ещё и практически «детективной» историей о своём бурном прошлом...

РОК-Н-РОЛЛЬНОЕ НАСТРОЕНИЕ

На самом деле начать наш рассказ о тестируемом Corvette C1 1962 года выпуска нужно с небольшого пояснения. Машина, которая попала к нам на тест, несколько необычна. Во-первых, она регулярно принимает участие в ретро-ралли, а во-вторых, это не просто стандартный автомобиль 1962 года, а экземпляр, подвергнутый неоднократным доработкам, начатым предположительно в конце 60-х годов прошлого столетия. В-третьих, несмотря на постоянную эксплуатацию, Vette прекрасно себя чувствует и не пытается «развалиться от пролетевшей мимо мухи» (что и позволило нам вдоволь насладиться возможностями этой приятной во всех отношениях машины). Ну и, наконец, четвертое: антураж для сегодняшних испытаний мы выбрали самый что ни на есть «рок-н-рольно-ковбойский». Что, по нашему скромному мнению, является неким выражением сущности Corvette и продолжением его характера. С внешнего вида и начнём.

Да, эти формы вне всяких сомнений великолепны. Правильная и гармонично построенная боковая линия с «узкой талией» на фоне полукруглых обводов передних крыльев и острого угловатого «хвоста» являются хорошим примером чётко читаемого и узнаваемого образа. Не узнать поздний Corvette C1 даже на большом расстоянии очень сложно. Самобытное стеклопластиковое детище Харли Эрла (автора оригинального дизайна и «четырёхфарного» редизайна кузова) с модернистскими росчерками пера Ларри Шиноды (автор задней части машин 1961–1962 годов, стилистически повторяющих решение концепт-кара Mako Shark, впоследствии целиком воплощённое в Corvette C2) стало ярким примером достаточно удачного союза художников. Хотя некоторая нестройность всё же присутствует, и, на мой взгляд, Chevrolet Corvette выпуска до 1961 года выглядели более цельно. Дело в том, что сочетание обводов передней и задней части «корветов» конца 50-х не вызывало присутствующего в данном случае лёгкого диссонанса

In the traditional style of Rollig Wheels

this is a «hard» test drive of a 1962 Chevrolet Corvette C1. The event took place at one of the world's biggest car test facilities by our best crew of engineer, test driver and driving expert. We found that this car was more interesting than a «museum condition» Vette because of it's life story. Some say that it was tuned for performance by Dick Moroso himself in the late sixties. Later, in the eighties, some serious reconstruction was made. Today this car is still in very good condition and is still a very smooth and capable driver's car. It's mission today is to compete in Retro-Rally competitions. Chevrolet's Corvette model was made to shock and to be a dream car but this one was rebuilt to be a winner.



Изначально рядом с клетчатым полотнищем должен был красоваться государственный флаг США. Но это... противоречило законам. Не дай бог авария – владельцу грозила бы статья «за осквернение государственной символики».



Бесспорно, этот стекловолоконный кузов безумно красив. Но в 1961 – 1962 годах формы Corvette уже не были столь гармоничны из-за сочетания «мягких» обводов передней части и подчеркнутую «острой» кормы. Пусть с радиаторной решётки пропали характерные «зубы», а в 1962 году на борту перестали рисовать лихую белую секцию, именно на этой модели впервые появились знаменитые круглые задние фонари, прошедшие позже через всю историю Vette.

плавной элегантности с новомодной остроугольной агрессией. Но это если начать сравнивать с предшественником. Без такого «соревнования» у нашего подопечного всё на удивление благополучно. Почему на удивление? Всё очень просто – ведь как чаще всего бывает? Если картину пишут два художника, то ничего путного не получается. Здесь же мы обнаруживаем приятное исключение из вышеозвученного правила: визуально машина крайне располагает к себе. И если я, автор, могу на этот счёт ошибаться, то статистика продаж не врет: перед вами самый массовый Corvette из всей первой серии.

ЦЕНТР ЭГОЦЕНТРИЗМА

Располагает к себе и салон. Внутреннее пространство этого двухместного спорт-кабриолета, как бы это правильно сказать... шикарно! Внутри тебя со всех сторон буквально обволакивают какие-то совершенно футуристично-авиационные линии. Это и мягкие сиденья, окантованные сверху хромом крышки отсека для мягкого верха, и радикальный перчаточный поддон (не ящик, а именно поддон) в необычной «яме», несущей исключительно декоративную функцию, и ажурно-воздушная панель приборов. При этом сидеть здесь комфортно. И пусть мне после этого кто-нибудь попытается сказать, что в 40-х и 50-х люди были ниже ростом и мельче комплекцией! В Corvette C1 мои 190 см и 110 кг влезли без единого намека



Двигатель с высокой степенью сжатия рассчитан на высокооктановый этилированный бензин. Поэтому мы залили Аи-95. Но свинцовосодержащую присадку добавлять не стали.



Двойные фары – это одна из характерных черт всех американских автомобилей той поры. Причина очевидна – физическое разделение источников «ближнего» и «дальнего» света было установлено в законодательном порядке.



Признаком спортивных автомобилей традиционно были воздухозаборники и щели для выхода горячего воздуха. Но в нашем случае это чистая бутафория, обусловленная соответствующим стилем.



Круглые задние фонари... Казалось бы, простенькая и недорогая разнесённая оптика. В те годы никто не догадывался, что это решение станет одной из «визитных карточек» Corvette на долгие годы.



Эта антенна не вполне исторически верная деталь, но справедливости ради нужно отметить – радиоприёмник входил в стандартное оборудование всех Corvette. Выбор был разве что между «обычной» и «всеволновой» версиями.



Наряду с «псевдодиффузорами» на крыльях на колпаки стоят колпаки, имитирующие центральную гайку! В общем, дух «псевдоспортивности» первого поколения Vette ощущается буквально во всём.



Как сделать салон просторным и одновременно по-спортивному компактным (визуально)? Один из способов – использование скошенных книзу дверных панелей.



Что ни говори, а посадка за рулём американского автомобиля – это всегда нечто приятное и удобное. Места и для ног, и для рук с избытком. А если добавить сюда ещё и мягкие кресла...



Грузовой отсек Corvette C1 1962 года невелик, но Telecaster поместился... Почему мы выбрали столь экзотический «багаж»? Что же ещё перевозить на автомобиле эпохи рок-н-ролла? Кстати, на Corvette 1963 года багажник вообще отсутствует, но никто не жалуется.

на тесноту. В общем, ничего общего с салоном спортивного автомобиля. Зато масса впечатлений и полное ощущение, «что деньги уплачены не зря». Приятно, элегантно, дорого, но совершенно не располагает к быстрой езде – нет настроения на приятную собранность и сосредоточенность, знакомого нам по европейским спорткарам. Что, впрочем, и неудивительно, поскольку здесь его и быть не должно. Ведь Corvette C1 – это нечто идеологически иное. В этой машине всё служит единственной цели – демонстрации эгоцентричной экстравагантности владельца. Но, увы, получить весь комплект ощущений, выданных модели в начале 1960-х, в полной мере не удалось – в салоне кое-что переделано. О чём «намекают» и рычаг четырёхступенчатой КПП с «перевернутой» схемой включения, и коричневый напольный ковёр (должен быть в цвет кузова). В общем, мы вынуждены констатировать, что и салон перешит без должного внимания к деталям, да и кронштейны штурманского оборудования не способствуют возможности проникнуться духом времени. С другой стороны, буквально в первых строках статьи мы отметили, что данный экземпляр трудно назвать «музейным». Но это вовсе не повод для расстройства – скорее наоборот...

ТРАДИЦИОННЫЕ РЕШЕНИЯ И... ТВИСТ-СТОППЕР

Прежде всего я бы хотел отметить, что как автомобиль в определённом смысле компромиссной конструкции Corvette C1 несёт в себе массу традиционных технических решений General Motors. Так, например, рама этого «спорткара» вполне стандартна для легковой линейки GM конца 50-х начала 60-х. Да, да, несмотря на то, что некоторые вполне уважаемые технические источники периодически пытаются называть её «Х-образной», но буква «Х» здесь присутствует только как развитая центральная поперечина, существенно увеличивающая жёсткость на кручение и не более. Собственно же основа рамы – это всё те же два лонжерона,



Обратите внимание: я без особого труда дотягиваюсь до «перчаточной ниши» (это не ящик, а именно ниша). И это при том, что расстояние между водителем и пассажиром приличное. А всё потому, что мне ничто не мешает это сделать – в салоне этого двухместного автомобиля со спортивным имиджем на удивление просторно!



Салон Corvette одновременно напоминает кокпит гоночного болида (две характерно выраженные секции) и рубку «адмиральского» катера. Да, это был дорогой автомобиль и выглядел он как дорогой автомобиль.



Аскетичный рычаг четырёхступенчатой КПП Borg Warner – признак более позднего вмешательства в конструкцию. Схема включения передач не соответствует «оригиналу» на табличке.



Вы удивитесь, но на самом первом Corvette стёкла вообще не опускались. А вот на модели 1962 года с этим был полный порядок. Два красных отражателя – это индикаторы открытой двери. В США они стали обязательными одновременно со сдвоенными фарами.



Антон МАЗУРКЕВИЧ

Владелец тестируемого
Corvette C1 1962 года

СПОРТИВНУЮ ЭСТАФЕТУ МНЕ ПЕРЕДАЛ ОТЕЦ

Почему именно Corvette? Началось всё с увлечения моего отца ретро-ралли. Он участвовал в разных спортивных соревнованиях, в том числе и в знаменитом ралли Mille Miglia в Италии, правда, на другой машине 1927 года выпуска, а Corvette C1, замечательный автомобиль, отлично подходил для ралли классических автомобилей, успехи на которых были в дальнейшем отмечены кубками и дипломами. Автомобиль оборудован мощным двигателем с отличной динамикой, а кузов, имеющий дополнительно легкосъёмную крышу, позволяет использовать его как кабриолет, купе и родстер в различных погодных условиях, и на нём можно по-настоящему «зажечь», используя его технические возможности. Ещё этот автомобиль отлично подходит для прогулок по выходным. Отец передал мне свою спортивную эстафету, а этот прекрасный автомобиль помог нашему экипажу занять призовые места. Он просто позвонил мне однажды и сказал: «Давай поезжай на ралли – тебе понравится». И я, толком ничего не зная об этой дисциплине, проехал гонку очень неплохо. На следующий год я снова поехал на ралли. Машина показала себя прекрасно, что ещё раз подтвердило: наш Corvette C1 1962 года – это верный выбор.

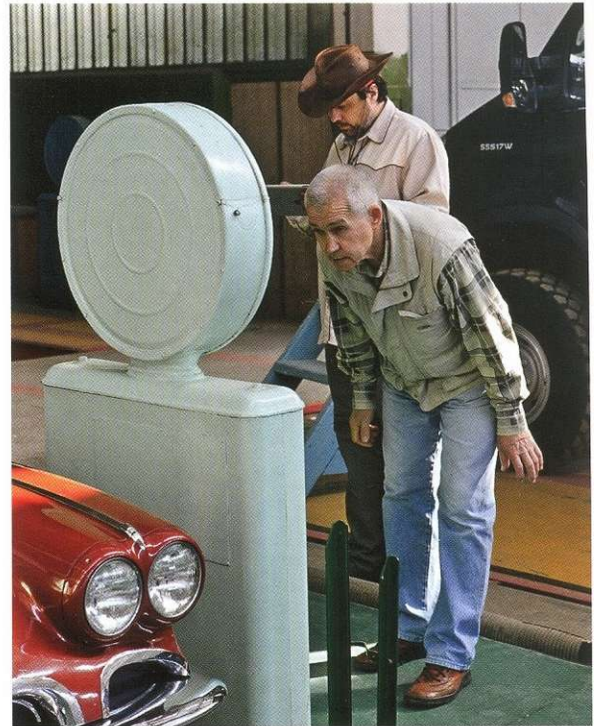


протянувшиеся на всю длину кузова. При этом сам кузов, хоть и выполнен из стекловолокна, крепится на металлических «вклейках». Передняя подвеска на треугольных рычагах опять же достаточно типична: выгодное с компоновочной точки зрения расположение рычагов под тупым углом было в то время скорее общим местом в конструкции подвески тех лет, нежели уникальным техническим решением. Что же касается задней подвески, то полуэллиптические рессоры для спортивного автомобиля и вовсе выглядят заурядно даже с учётом года выпуска.

И вот, разглядывая все эти архаизмы, совершенно не клеящиеся с понятием «спортивности», я неожиданно наткнулся взглядом на продольный рычаг, соединяющий задний мост с рамой. Пойдите, а это что такое? Так называемый «твист-стоппер» или «дрэг-линк», или, говоря другими словами, продольный рычаг, предотвращающий продольное вращение моста на запредельных нагрузках. На обычной машине такого быть не должно, но на Corvette C1 эта откровенно «дрэг-рейсинговая» штукovina иногда ставилась. А коли я заговорил о «дрэг-рейсинге», то с этой самой «штуковины» я, собственно, и начинаю экскурс, целью которого является попытка восстановить историю совершенствования данного конкретного экземпляра Corvette.

ВСЕМУ СВОЁ ВРЕМЯ

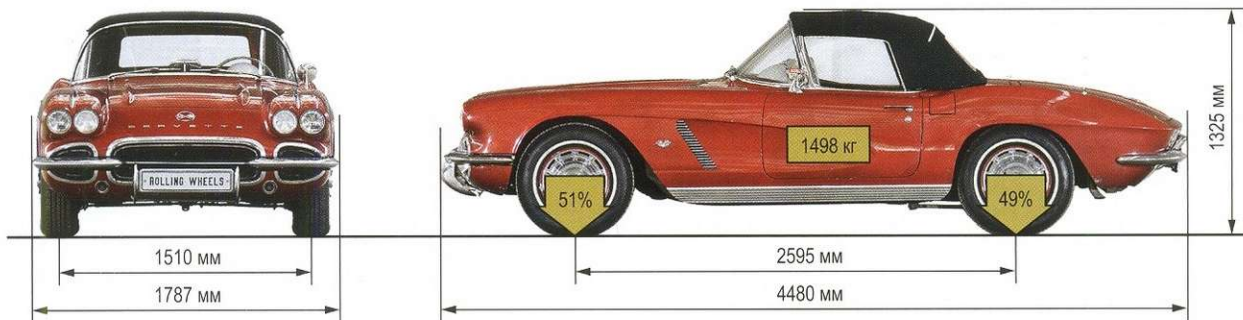
По словам Антона Мазуркевича (нынешнего владельца тестируемого экземпляра), машина была основательно доработана в ателье Moroso предположительно в 1968 году. Теоретически в этом можно убедиться, открыв капот – там на клапанных крышках красуются логотипы знаменитого ателье с потрясающим слоганом «Разработано гонщиком для



Измерение массы дало повод для удивления. Честно сказать, мы не ожидали, что двухместный «пластмассовый» автомобиль на деле окажется полуторатонным тяжеловесом.

Chevrolet Corvette C1

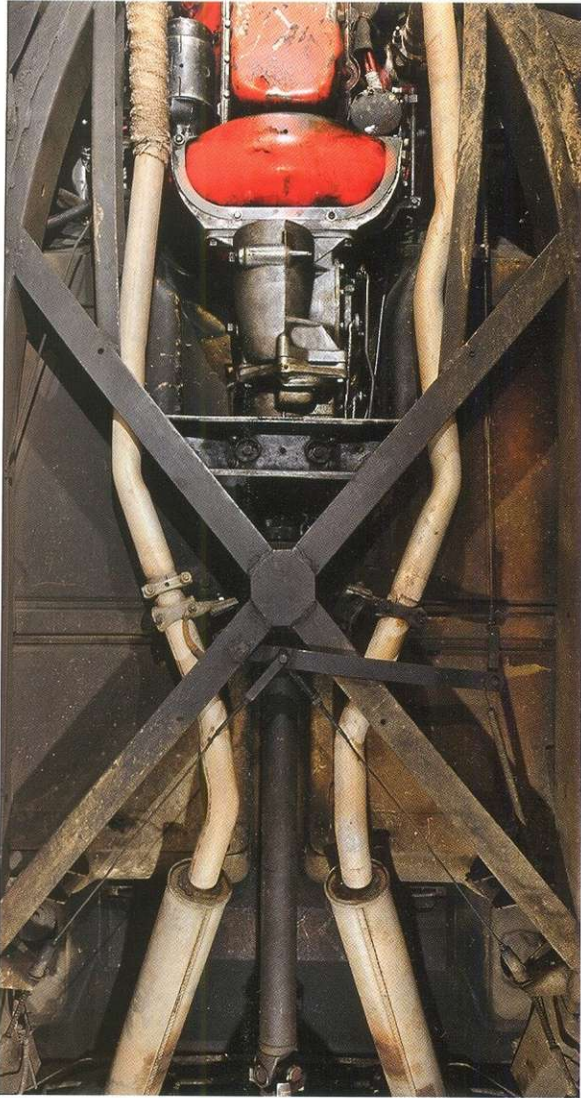
Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



Поскольку кузов Corvette был выполнен из стеклопластика, требования к жёсткости его рамы многократно выросли. Отсюда и масса. Это во-первых. А во-вторых, на машину было установлено большое количество декоративных элементов из металла, весящих столько же, сколько кузов, если не больше.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Тип двигателя	Small Block V8 OHV бензин, карбюраторный
Рабочий объём, см ³	5358
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	101/82
Мощность, л.с. при об/мин	от 220@4400 до 360@6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	от 466@4000 до 487@3200
Трансмиссия	Механическая 3- или 4-ступенчатая или автомат. 2-ступенчатая
Главная передача	от 3,07:1 до 3,70:1
Рулевое управление	винт-шариковая гайка, с центральным расположением редуктора
Подвеска передняя	независимая пружинная на А-образных рычагах
Подвеска задняя	зависимая на полуэллипт. рессорах
Максимальная скорость, км/ч	227 (версия 360 л.с.)
Разгон до 100 км/ч, с	5,9 (версия 360 л.с.)



Посмотрите внимательно: эта рама совсем не X-образная. Просто для улучшения параметров жёсткости на скручивание в различных плоскостях её центр был усилен вот такими несложными растяжками. Кстати, похожее решение мы с вами уже встречали. Взять хотя бы ЗИС-110П или ГАЗ-61.

гонщиков». Но вот в чём загвоздка: 1968 год в истории фирмы Moroso числится лишь как год образования. Да и дата эта весьма условна. Дик Моросо просто сделал в этом году свой последний дрегстер (как раз на основе Corvette 1962 года). Сделал сам, один, своими руками. И я очень сильно сомневаюсь, что перед нами та самая машина (хотя по цвету похожа). Дело в том, что Дик, будучи успешным гонщиком и механиком одновременно, именно в 1968 году решил, отодвинув гонки на второй план, серьёзно заняться разработками спортивной техники. При этом создать что-то вроде «первого полностью законченного рыночного продукта» у него получилось лишь в 1970 году. Более того, да и до середины 70-х он, по сути, занимался лишь мелкосерийными заказами. Тогда, может быть, перед нами одна из тех машин, что Дик дорабатывал собственноручно? С одной стороны, вроде бы всё сходится. Вот только... логотип Moroso (тот, что на клапанных крышках) появился лишь в конце 70-х, да и «легализацию» детали его производства получили где-то в это же время. А вот установка «короткой» главной пары – это больше похоже на технологии гонок на 1/4 мили, на которых и специализировался Дик. С другой стороны, на «слабосильные» версии машин редко, но устанавливалась главная пара с передаточным отношением 4,56:1. И по ощущениям это как раз она и есть. И ставилась она исключительно с 2-ступенчатой «автоматом». Странно... Ведь сейчас машина укомплектована четырёхступенчатой «ручной» КПП Borg Warner (этот агрегат типичен для всей линейки GM тех лет), явно подобранной под передаточные числа ГП от 3,08:1 до 3,55:1. В общем, как видите, история снова закручивается.

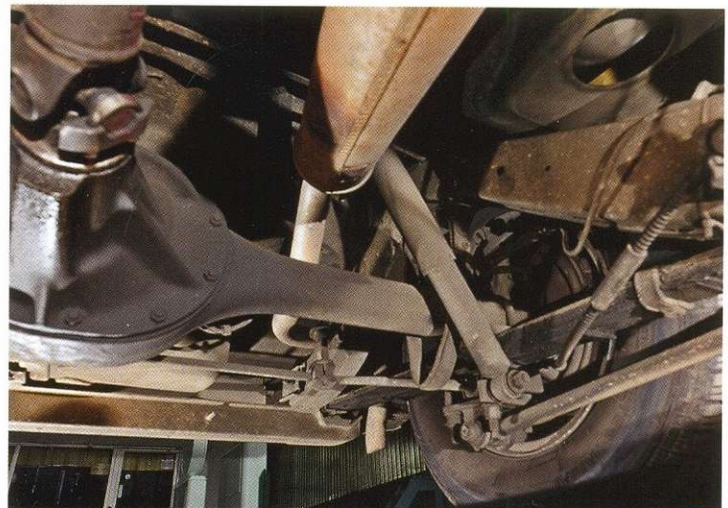
А теперь давайте углубимся в недра двигателя. Конечно же, вскрывать мотор мы не стали, но кое-какие наблюдения удалось сделать. Трудно, например, не заметить, что впускной коллектор на 5,4-литровом

Установка в задний мост «короткой» главной пары – это больше похоже на технологии гонок на 1/4 мили. А как известно, Дик Моросо специализировался именно на этой дисциплине.

вом V8 Chevy Small Block установлен нештатный. Это знаменитая система Torker от Вика Эдельброка. И тут очередная нестыковка по времени. Хотя за впускными коллекторами Edelbrock для Small Block и числится слава самой продаваемой тюнинговой детали, но в 1968 году системы Torker ещё просто не существовало, поскольку она была разработана



На балку передней независимой подвески рычаги установлены под некоторым углом. Это не даёт преимуществ в управляемости, но позволяет упростить компоновку того же рулевого механизма.



Здесь на первый взгляд и смотреть не на что: рессоры – они и есть рессоры. Но вот продольная реактивная тяга – деталь скорее из мира «дрэг-рейсинга».



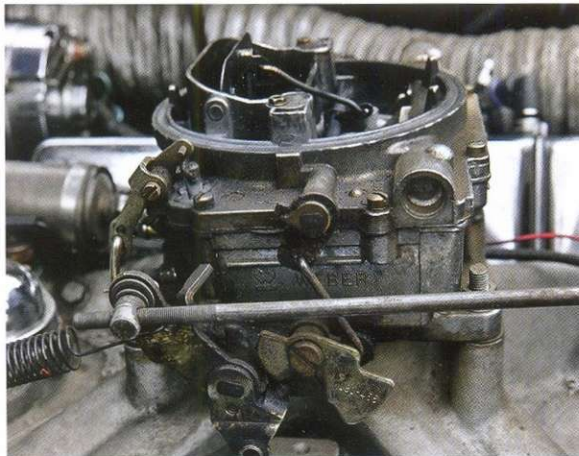
Погода на полигоне в день теста была на редкость переменчива, то и дело сменяя гнев на милость (то есть дождь на солнце) и наоборот. Поэтому процесс установки и сворачивания крыши запечатлеть было легко. Ну а поскольку тестируемый автомобиль не был оборудован сервоприводом для её установки (эта опция доставалась только «топовым» комплектациям), действовать приходилось вручную. Благо, что этот процесс оказался совершенно несложным. Сначала нажимаем «волшебную кнопку» и откидываем крышку отсека для тента, а затем буквально в несколько приёмов над головой вместо неба оказывается непромокаемый тент. Остается только защёлкнуть карабины на рамке лобового стекла и в задней части. Весь процесс даже без тренировки занимает не более двух минут.



Впускной коллектор Edelbrock Torquer установлен на этот двигатель не прихоти ради. Во-первых, он имеет низкий профиль и не отбирает драгоценного места под капотом, а во-вторых, по сравнению со штатной деталью значительно повышает отдачу двигателя во всех диапазонах.



Система зажигания тоже не совсем оригинальная. На фото хорошо видно «тюнинговую» катушку с улучшенным искрообразованием. Деталь несложная и не особо дорогая, но традиционно считается чуть ли не обязательным элементом доводки двигателя Chevy Small Block.



Карбюратор Edelbrock системы Weber в данном случае произведён на заводе Weber в Болонье (о чём нам сообщает соответствующее клеймо). В сочетании с впуском Edelbrock Torquer получается законченная и крайне эффективная система формирования и распределения топливовоздушной смеси. Не случайно же подобную «пару» можно увидеть на тысячах, если не миллионах автомобилей, оборудованных V-образными 8-цилиндровыми двигателями Ford, GM или Mopar.

приблизительно в 1978–1979 годах, а в продажу попала в 1980-м! При этом на момент предполагаемого вмешательства в конструкцию существовал лишь её «дедушка» – коллектор Cross Ram C4B разработки 1964 года. Но с ним под капот Corvette просто не поместился бы карбюратор – пришлось бы делать никому не нужное отверстие. Кстати, о карбюраторе. Это тоже достаточно интересно. Дело в том, что помимо маркировки Edelbrock на нашем четырёхкамерном «пожирателе топлива» красуется надпись Weber. Это значит, что запчасть произведена примерно в период 1980–1985 годов, когда компания Edelbrock отдала производство моделей серии 1400, разработанных собственно компанией Weber, на аутсорсинг на завод в Болонье, пока налаживала собственные мощности. Причём после 1986 года (точную «временную вилку» установить не удалось) надпись Weber с карбюраторов пропала – полноценное лицензированное производство позволяло такую вольность. Так что же у нас получается?.. Безусловно, те части, которых не видно снаружи, мы проанализировать не могли. Но все внешние признаки указывают на то, что «последняя» доработка двигателя относится скорее к началу 80-х, нежели к концу 60-х. Да и остальные «мелочи» вроде зажигания MSD, хромированного



V8 Chevrolet Small Block объёмом 5,4 литра, установленный на данном автомобиле, развивает мощность... не известную ни нам, ни сегодняшнему хозяину машины. Но то, что здесь явно больше 300 л.с., можете не сомневаться. «Высокие» головки блока Moroso, впуск Edelbrock, а может, и ещё что-то, что нельзя разглядеть снаружи, придают этому изначально «прогулочному» автомобилю прыть, достойную легенды. Легенды по имени Corvette.





То, что автомобиль 1962 года выпуска (пусть и с доработками) будет проходить «переставку» на уровне современных машин... не ожидал никто. Похоже, что на результат, показанный Corvette, практически не повлияли высокий профиль шин и излишне тяжелый руль.

генератора и явно переделанной системы охлаждения указывают на период «после топливного кризиса» (особенно учитывая довольно современный комплект вентилируемых дисковых тормозов на передней оси). Конечно, всё вышесказанное не отменяет возможности вмешательства в конструкцию тестируемого C1 лично Дика Моросо, но и прямых доказательств сему факту нами не обнаружено. С другой стороны, кто бы ни «строил» этот автомобиль – «способности» стандартного Corvette подросли. И вскоре мы это не без удовольствия проиллюстрируем, воспользовавшись спецдорогами Дмитровского автополигона.

ПРОВЕРКА НА СПЕЦДОРОГАХ

Как приятно, что мир наполнен сюрпризами. Вот уж чего вы не ожидаете от Corvette начала 60-х, так это каких-то откровений в плане управляемости. А затем пришло изумление от скорости прохождения упражнения «переставка»... Автомобиль продолжал уверенно вписываться в коридор и после того как скорость перевалила за отметку 80 км/ч, а первый сбитый конус отправился в полёт лишь на 87 км/ч. Для примера дам пару цифр: оборудованные системами стабилизации современные кроссоверы (они сравнимы с Corvette по массе) Mazda CX7 и Volkswagen Tiguan добрались лишь до 84 и 79 км/ч соответственно. Более того, показатель близкого к Vette по внутренней сущности Chrysler 300C HEMI SRT8 2009 года выпуска в этом же месте, с тем же человеком за рулём составил всё те же 87 км/ч (испытания проводились на слегка влажном покрытии). Впечатляет? Вот и я об этом же. Не зря же наш драйв-эксперт так непривычно многословен сегодня (см. Евгения Сперанского). Ладно, вы пока ознакомьтесь с его наполненным специальными терминами и витиеватыми фразами рассказом, а я тем временем перегоню машину к другой тестовой площадке.

Не скрою, меня с самого начала исключительно интересовал момент шумности Corvette C1. Дело в том, что пластиковые кузова (в отличие от привычных нам стальных) обладают повышенной склонностью



Обратите внимание на стабилизаторы поперечной устойчивости. И диаметр прута, и плечо, и расположение относительно осей практически идеальны. И это не мои, Дмитрия Ляховенко, слова – это сказал сам Евгений Борисович Сперанский.



к резонансу на воспринимаемых человеческим ухом частотах. Да и с вибрациями всё должно быть не слишком хорошо. Но это в теории. Чтобы проверить свои домыслы на практике, я решительным образом направил машину на брусчатый спецучасток класса «бельгийская мостовая» (он как раз и применяется для анализа шума и вибраций). Выглядело это следующим образом: выезд на «бельгийку» машина перенесла без откровенных «содроганий», как это часто бывает. Подвеска отработала прекрасно. Но при этом всё, что не касается подвески, буквально заходило ходуном. Нет, если абстрагироваться от потрясающего низкочастотного мрачного рыка восхитительной «восьмерки», каких-то серьёзных шумов я не заметил, но с вибрациями кузовных панелей беда. В общем, странное ощущение, когда руль и сиденье вроде как не слишком и шатаются, а вот капот, двери и всё соответствующее окружение «живёт своей жизнью». С одной стороны, я склонен частично списать это на возраст кузова, но «заслуга» используемого материала в этом, безусловно, тоже есть. Хотя, если честно, то это скорее придирка. Просто мне хотелось, чтобы этот восхитительный автомобиль оказался ещё и бесподобно комфортен.

Закончив с «медленными» испытаниями, мы вырулили на скоростную прямую с твёрдым намерением замерить максимальную скорость. Но, увы, на нашем праведном пути неожиданно встали «люди в оранжевом»

Запас устойчивости хороший. Причём даже визуально видно, что с угловой жёсткостью подвесок работали достаточно серьёзно.

(на полигоне полным ходом идёт ремонт асфальтобетонного покрытия). В общем, пришлось поступить не вполне по-научному и просто «промахнуть» по прямому участку. И вот здесь-то и дала о себе знать странная вещь, упомянутая мной ранее, но немного в другом контексте. Речь о «короткой» главной паре, из-за которой ступени КПП оказались невероятно сближенными, что, в свою очередь, позволило разгоняться с места, переключаясь по схеме 2–4, то есть банально игнорировать две «ненужные» передачи. Причём динамика в таком режиме практически не страдает. Дело в том, что двигатель имеет просто нереально ровную «планку момента» и вытаскивает с практически холостых вплоть до максимальных оборотов, ограниченных подвисанием клапанов с неизменным упорством. Если же судить по ощущениям (инструментальных замеров мы не проводили), то разгон до 100 км/ч занимает не больше 5 секунд (если ухитриться избежать пробуксовки на старте, что очень непросто). Что же касается «максималки» (это вам ведь тоже интересно), то она составила примерно около 150 км/ч (спидометр немного подрагивал). Причём, когда двигатель «упирается в обороты» на 4-й передаче, очень хочется включить пятую, ибо



На горной дороге мы выяснили, что, как и любой заднеприводный автомобиль, Corvette активно стремится к заносу. Хотя в принципе возникающий уход в скольжение не страшен: машина при этом остаётся достаточно послушной управляющим действиям водителя.



Проезд по «булыжной мостовой» не стал каким-то особым откровением. Что же до заведомо недостаточной жёсткости кузовных панелей из пластика, то она дала себя знать не в излишней шумности, а в постоянном движении кузовных деталей относительно друг друга.



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала
Rolling Wheels

ОПТИМАЛЕН ДЛЯ ЭТОГО ШАССИ

Машина очень интересная. Во-первых, её внешность оказалась обманчивой. Машина низкая, кузов пластиковый, а весит полторы тонны. Производит впечатление лёгкого автомобиля до тех пор, пока на ней не поедешь. Обращает на себя внимание и то, что при такой компоновке размер шин достаточно большой: 215x75R15. В то время это были уже большие, почти грузовые колёса. Передаточное отношение рулевого управления показало свои свойства только в динамике: 16 единиц для современного уровня – нормальное передаточное число, как у многих современных авто, но при этом здесь нет усилителя. Выполняя тест «переставка», Corvette легко вписался в нормативы для современных автомобилей и показал себя достаточно устойчивым. Тем не менее классическая компоновка проявила себя в полной мере: естественное свойство заднеприводного автомобиля – машина очень легко уходит в занос. То есть ограничение по устойчивости наступает

именно по заносу. В итоге Corvette прошёл «переставку» на 87 км/ч, что очень и очень неплохо. Запас устойчивости хороший, причём даже визуально видно, что угловую жёсткость подвесок у машины достаточно серьёзно подбирали. Здесь и разница в диаметрах стабилизаторов, и их установка: передний стоит впереди оси буквально чуть-чуть, а задний относительно далеко отнесён назад. А ведь они как раз и влияют и на запас курсовой устойчивости, и на реакцию автомобиля. Могу с уверенностью сказать: подбор оптимален для этого шасси. Он обеспечивает и высокую реакцию, но... не всегда это хорошо. По характеристике рулевого управления проявилось довольно высокое усилие на руле и получилось, что при активном маневрировании снижается точность, а при возникновении заносов получается запаздывание по восстановлению чувствительности к управлению. То есть водитель просто не в состоянии быстро отработать на заданные углы. По контролю скольжения на горной дороге при постоянном движении в заносе только сочетание руления и контроля тяги даёт устойчивое движение. Благо с контролем тяги у машины всё в полном порядке – её хватает везде и всегда. Эта процедура (собственно коррекция заноса) происходит достаточно долго, и процесс восстановления резкий. Машина норовистая – постоянно пытается выбросить вас с траектории, приходится прилагать серьёзные физические усилия, чтобы её «обуздать». Но делает она всё это однозначно и прогнозируемо, поэтому можно сказать, что управлять Corvette довольно легко.



При движении по прямой основательно доработанный V8 Chevy Small Block в сочетании с «короткой» главной парой в заднем мосту сообщает машине по-настоящему «ураганное» ускорение. Как следствие, в поворотах от водителя требуется предельно аккуратная работа с педалью акселератора.

запаса по мощности явно хватит на активный разгон ещё на двух передачах вверх! Возможно, что 1/4 мили с такой трансмиссионной «настройкой» машина пройдет быстрее, но если можно разогнаться дальше, почему бы этого не сделать? С другой стороны, для «раллийного» применения такое сочетание вполне приемлемо.

Ну а коли речь зашла о ралли, то самое время переместиться на спецдорогу с романтическим названием «горная дорога». Вообще-то «горная» – это моя любимая трасса на Дмитровском автополигоне. Здесь очень интересно и продуманно сплетены в связки повороты во всех возможных сочетаниях. Но знаете, что как раз в этих самых поворотах-то восторг от машины несколько угас. Во-первых, руль оказался откровенно тяжело-ват для активного управления, а во-вторых, динамика машины из «ураганной» превратилась в... «пугающую». Как следствие, занос у Corvette возникает практически по поводу самой малейшей ошибки с дозированием подачи топлива. Причём переборщить «чуть-чуть» практически невозможно – момента на колёсах явный переизбыток. И тут начинается длинный и тернистый путь возвращения машины на заданную траекторию. При всём том я бы не назвал поведение C1 «резким» или «задорным». Просто этот автомобиль далеко не спорткар. Да, он стабилен на «переставке» и прогнозируем в виражах, но всё же ему очень далеко до прецизионности и филигранности британских спортивных машин тех лет.

ГОРОД РАССТАВИТ ТОЧКИ

Вот, собственно, и вся полигонная история... А в финале я позволю себе совершить небольшой флешбэк и вернуться в раннее утро того же тестового дня. Было немного свежо, но верх мы всё-таки оставили открытым. Солнце





Поездка по городу выдала истинную сущность этого автомобиля. Приятное сочетание «позёрства» и элегантности в совокупности с мощным, акустически восхитительным двигателем. И заметьте, всё это приправлено «спортивным» стилем. Настоящий автомобиль для кинозвезд!

ласкало хромированные части Vette, приятный ветерок шевелил волосы, а двигатель смачно ворчал, не переходя грань расслабленного спокойствия. Редкие прохожие останавливались и буквально сворачивали головы. Они любовались, они поражались, а мы пожинали эти маленькие радости эгоцентризма. И сейчас, когда автомобиль довольно скрупулезно «разобран по винтикам», когда всё от удобства и комфорта до тонкостей поведения в виражах уже описано, я позволю себе повториться и снова озвучить мысль, высказанную ранее. Corvette C1, несмотря на всю свою мощь и несмотря на весь свой антураж, – это не спортивный автомобиль в том смысле, в котором мы привыкли понимать этот термин. Стандартный Corvette C1 – это нечто, позволяющее лишь ощутить себя «спортивно». Ну, примерно как модные спортивные туфли или пиджак спортивного покроя. Отсюда и вполне понятное желание предыдущих хозяев нашего испытуемого приблизить его характеристики к настоящему спорткару. Более того, эту конкретную машину по-настоящему «привели в чувство». И результат, поверьте, получился безумно приятный.

RW



Этот автомобиль, каким бы несовершенным он не был с «коллекционной» точки зрения, способен вытрясти из вас все имеющиеся в наличии эмоции. А что вы хотите? Это же настоящий 1962 год и дух рок-н-ролла, заложенный в Corvette изначально...

Когда-то очень давно почти на такой же машине (она даже была точно такого же голубого «москвичёвского» цвета) я учился ездить. Прошло более тридцати пяти лет, но и сегодня мне всё кажется таким родным и знакомым... Тоненький ободок руля, овалы приборов, торчащие вверх рычажки печки, вот только какие ручки и выключатели чем управляют, я уже забыл, а обозначений на них нет. И всё же автомобиль, созданный в рамках «Проекта 28», заметно отличается от «Москвича» из моих семидесятых. Каркас безопасности, штурманские приборы, выключатели дополнительных фар, ремни безопасности... Всего этого на машине моего детства не было.



текст » Алексей ИСАЕВ
фото » Алексей КОНОПЛЁВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ

ПРОЕКТ С БОРТОВЫМ НОМЕРОМ 28

Реплика спортивного «Москвича-412», участвовавшего в 1970 году в марафоне «Лондон – Мехико»

История появления реплики автомобиля – участника легендарного ралли-марафона «Лондон – Мехико» проста, банальна и удивительна одновременно. Время вообще безжалостно к предметам материальной культуры человечества, а советское время вдвойне, особенно к автомобилям, пусть даже знаменитым. Увы, не сохранилось ни одного «Москвича» – участника великих марафонов «Лондон – Сидней» и «Лондон – Мехико». И это при том, что многие стартовавшие в «гонках века» зарубежные машины позднее заняли своё почётное место в автомобильных музеях мира.

ЧЕРТЕЖИ НЕ СОХРАНИЛИСЬ – ИХ ПРОСТО НЕ БЫЛО

Идея воссоздать автомобиль призеров марафона – гоночный «Москвич-412» с бортовым номером 28 – обрела своё материальное воплощение в «Проекте 28», реализованным в жизнь «Кузовной мануфактурой Александра Бушуева»... Чертежей спортивного «Москвича» не сохранилось, да их, в сущности, и не было, поскольку автомобили готовились самими гонщиками на базе серийных машин с небольшими переделками, сделанными на основе опыта гоночной команды АЗЛК и спортивных технических требований марафона (в принципе они допускали значительные переделки автомобилей). Более того, изначально было принято решение, что «Москвичи» будут выступать как автомобили серийные с минимум переделок в классе до 1600 см³. Что должно было дать максимальный рекламный эффект на весьма перспективных рынках Центральной и Южной Америки.

Кузова будущих раллийных болидов машин собирали на главном конвейере, с той разницей, что делалось это под

This article gives a detailed description

of the creation of a replica of the Moskvich 412 which took part in the «London – Mexico World Cup Rally» in 1970. It describes how the car was prepared for the original rally and how this was recreated in the replica. It also deals with the modifications made to the original engine, transmission and suspension plus the modern creation of these structural changes on the replica. Much attention to detail has been given to the safety equipment such as a restored roll cage, new old stock seat belts of the original specification, original installed equipment plus additional navigational lights. The completed replica Moskvich 412 was test driven, at the Dmitrovsky car test track. This included controlled drifts on the «Mountain Road» and using the road with the gravel surface in conditions similar to those of the historic marathon in South America.

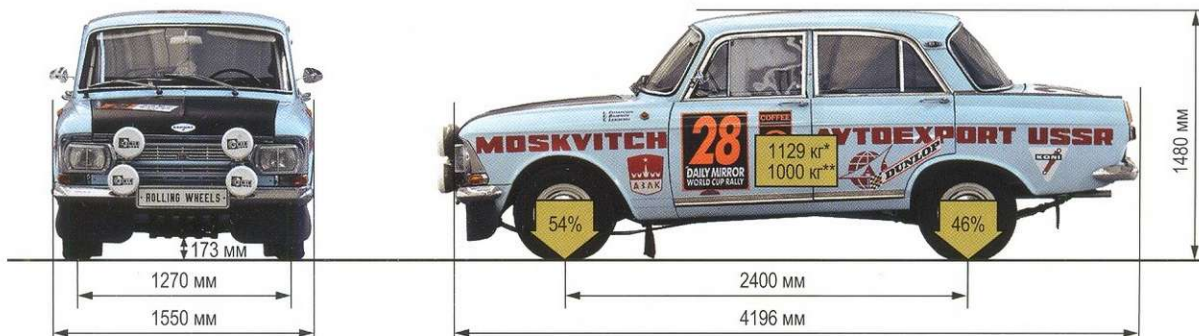
наблюдением будущих членов экипажей. Но были и конструкционные отличия – несущие элементы проваривались более основательно, в особо ответственных местах сварка, в отличие от стандартных машин (их собирали под негласным лозунгом сварщиков: «точки реже, деньги те же»), велась практически сплошным швом. Конечно, в рамках воссоздания кузова эти технологические изыски в полном объёме повторить было практически невозможно, но тем не менее все необходимые места были усилены по технологии, принятой в то время для других гоночных «Москвичей». Но этим дело не ограничилось – для полной достоверности были поставлены нужные дополнительные косынки и усилители (причём даже в тех местах, где увидеть их на собранном автомобиле невозможно). Да и крепление каркаса безопасности, сделанного из хромансильевых труб, было выполнено в точности по техническим требованиям безопасности тех лет и согласно воспоминаниям участников событий (в частности, главная дуга каркаса фиксируется на средней стойке кузова сквозным болтом, хорошо заметным на исторических

фотографиях). Кстати, участвовавшие в гонке «Москвичи» не были совершенно одинаковыми. В мелочах машины команды отличались друг от друга, так, например, дополнительные баки на 75 литров были идентичными, а вот трубопроводы и краны их переключения каждый экипаж делал так, как считал наиболее удобным. Были отличия и в расположении выключателей дополнительного оборудования и штурманских приборов. Что же касается нашего сегодняшнего испытуемого, то на этой реплике всё сделано главным образом по воспоминаниям Юрия Ивановича Лесовского и в точности соответствует именно исторической машине под номером 28.

В ПРЕДЕЛАХ ЗАВОДСКИХ ДОПУСКОВ

С силовыми агрегатами гоночных машин ситуация была похожа на кузовную. Дело в том, что в силу своих конструктивных особенностей двигатель «Москвича-412» имел на конвейере очень большой разброс выходных параметров. Отсюда и методы «форсирования»: при подготовке к марафону на Уфимском моторном заводе была отобрана партия

Спортивный «Москвич-412». Габаритные размеры (данные производителя) и развесовка (замеры Rolling Wheels)



* при 30 литрах топлива в баке ** снаряженная масса серийной модели по данным производителя

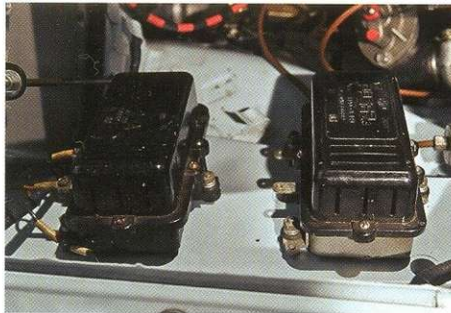
наиболее удачных серийных двигателей мощностью 80–81 л.с. Конечно, в наше время повторить это уже невозможно, но мотор для реплики собирали по той же технологии, что и моторы гоночных «Москвичей» на АЗЛК в те годы. Так же поступили с коробкой передач и задним мостом. Выбрали наиболее удачные детали в пределах заводских допусков. Но некоторые конструкционные отличия всё-таки были: так на марафонские «Москвичи» вместо хрупких литых легкосплавных поддонов поставили не боящиеся ударов штампованные стальные. Одно но – они плохо охлаждали масло, и в результате на гоночные машины пришлось устанавливать масляные радиаторы (на машине «Проекта 28» поддон обычный и радиатора соответственно нет).



Моторный отсек марафонского «Москвича» почти не отличался от стандартного (даже расширительного бачка радиатора не было). Что же до вакуумного гидросилителя тормозов, то в 1970 году он только появился на серийных машинах.



На спортивной машине дополнительно был установлен электробензонасос Bosch. Но на реплике он пока что не подключен к системе.



Два механических реле регулятора установлены для надежной работы генератора. Их можно было переключать из салона.



По той же причине под капотом можно увидеть и две катушки зажигания. Их низковольтную часть так же можно было переключить тумблером.

Также на реплике не был установлен высотный корректор с ручным управлением из салона. Вы спросите, как он работал? Упрощённо говоря, корректор представлял собой проставку под карбюратор с трубкой, краном и дополнительным воздушным фильтром и был предназначен для борьбы с переобогащением смеси на большой высоте. Что, в свою очередь, позволяло на 4000 метрах над уровнем моря сохранить мощность на уровне 30–35 л.с. против 16–18 у мотора со стандартным карбюратором. В ходе подготовки машин для участия в марафоне не была забыта и старая проблема уфимского мотора – периодически закипающий от перегрева бензонасос (в результате чего прерывалась топлиподача, и двигатель глох). Бороться с этой бедой был призван электробензонасос фирмы Bosch (такой же ставился и на правительственные ЗИЛы. В варианте реплики дополнительный бензонасос установлен в моторном отсеке, но пока не подключен в систему.



Это не испытательный процесс, а «реконструкция»! Дело в том, что в 1970 году на американской земле участники марафона преодолели огромное количество мостов. Зачатую это происходило в тёмное время суток...

ХОДОВЫЕ ЧАСТИ И ТОРМОЗА

Подвеска на марафонских «Москвичах» осталась практически серийной. Разве что, как и на раллийных машинах, были усилены рычаги и балка переднего моста. А поскольку вместе с топливом, запчастями, кислородным баллоном и всем гоночным оборудованием машина стала весить более 1,5 тонны, на оригинальные марафонские автомобили были установлены пружины и рессоры от «Москвича» с кузовом универсал. Причем, по воспоминаниям современников, для этого пришлось переделать в кузове седана

отличающиеся крепления рессор. Аналогично сделано и на реплике, с той разницей, что рессоры не менялись, а в них просто добавили дополнительные листы. В итоге всё получилось примерно как в рессоре универсала, а учитывая то, что, согласно нашим измерениям, реплика значительно легче оригинальных боевых машин, можно считать, что цель достигнута. Жаль только, что не удалось найти амортизаторы Kopі, стоявшие на марафонских «Москвичах», но зато шины фирмы Dunlop были установлены точно такие же, какие использовались в марафоне.

Тормоза на участвовавших в марафоне машинах остались серийными, то есть барабанными, с одноконтурным гидроприводом и с гидровакуумным усилителем. Что осложняло нашим гонщикам жизнь, так как они сильно перегревались, теряли эффективность с ростом скорости и быстро изнашивались. Надо сказать, что то, как работали барабанные тормоза «Москвича» на высокой скорости, мне пришлось испытать ещё в давние времена. При остановке с высокой по тем временам скорости в 120 км/ч было такое ощущение, что



На этой фотографии хорошо виден дополнительный усилитель, соединяющий внутренние концы нижнего рычага и дополнительные швы, усиливающие балку передней подвески и крепление стабилизатора поперечной устойчивости. Так же было усилено крепление шаровой опоры.



Задние лонжероны в зоне крепления рессор усилены. Обратите внимание: поддомкратники укреплены и защищены от повреждений специальными коробчатыми усилителями.



Подвески усилены в соответствии с опытом раллийной команды АЗЛК: установлены рессоры от универсала и амортизаторы Kopі. Скромная подготовка для марафона протяжённостью 26 тысяч километров...

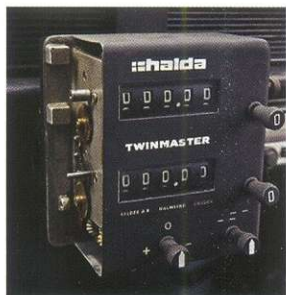
Что же касается передней части защиты (она принимает на себя первый, как правило, самый сильный удар), то она изготавливалась из рессор.

Балка передней подвески, картер двигателя и коробка передач прикрыты стальным листом. Для ремонта защита откидывается вперёд (нужно открутить две гайки заднего крепления).





Рабочие места водителя и штурмана на марафонском «Москвиче-412» практически не отличались от стандартных (по требованию представителей «Автоэкспорта» был сохранён даже приёмник). Кстати, на историческом автомобиле кроме стоящих на реплике штурманских приборов был ещё и альтиметр (указатель высоты над уровнем моря). Но его пока найти не удалось.



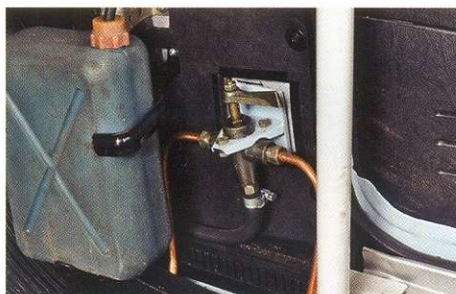
Штурманские приборы подключались к тросу спидометра, а точная подгонка осуществлялась сменными шестернями под левой крышкой «Твинмастера».



Тумблеры дополнительных фар в буквальном смысле должны находиться «под рукой».



Дополнительное оборудование моторного отсека управлялось «авиационными» тумблерами со встроенными автоматическими предохранителями.



Кран переключения 46-литрового штатного и 75-литрового дополнительного бензобаков каждый экипаж устанавливал там, где ему было удобнее.



Расположение руля и сиденья в марафонском «Москвиче» остались стандартными, а значит, не изменилась и посадка, комфортная лишь для человека среднего роста. Особенно тяжело было находящимся на заднем сиденье. Например, рослый Юрий Лесовский спал, высунув ноги в окно.



при нажатии на педаль тормоза машина, наоборот, начинала ускоряться... На марафонских «Москвичах» положение усугублялось ещё и тем, что для защиты от грязи к переднему бамперу закрепили брызговики, которые, как позднее выяснилось, ещё больше ухудшали охлаждение тормозов (к концу Европейской части гонки с некоторых машин их сняли вовсе, а на автомобиле №28 сильно подрезали). А теперь буквально пару слов о защите агрегатов. На реплике так же, как на историческом автомобиле,

двигатель и трансмиссию снизу прикрывал мощный стальной лист. А между ним и балкой передней подвески проложена толстая резина.

ФАКТИЧЕСКИ ЭТО БЫЛ РАЛЛИ-РЕЙД

Нельзя не сказать про дополнительную светотехнику. Машины получили четыре дополнительные йодные, как их тогда называли (сейчас принят термин – галогеновые), фары гремевшей в автоспорте фирмы Cibie и, в соответствии с правилами марафона, пневматические сигналы.

Аналогичные узлы получила и реплика, причём фары удалось найти точно такие же, как стояли на исторических машинах! Правда, на них ещё нет защитных решёток, как на машинах марафона, но во время гонки от них всё равно отказались, так как они быстро забивались грязью и к тому же мешали протирать стёкла. Отдельного упоминания стоит штурманское оборудование, установленное на реплике: «твин-мастер» и «спидпилот» фирмы Halda удалось найти точно такие же, какие использовались во время



Болтовой каркас безопасности из тоненьких хромансильевых труб устанавливался на специально усиленные места кузова и соответствовал всем тогдашним требованиям безопасности.



Поскольку значительная часть марафона проходила ночью, на автомобиль были установлены дополнительные йодные (галогеновые) фары фирмы Cibie.

В те годы у нас в стране ремни безопасности ещё не были обязательным оборудованием автомобиля и устанавливались только на экспортные машины. Обычные, не инерционные, трёхточечные ремни только осваивались на прибалтийском заводе «Норма» и воспринимались скорее как спортивное оборудование.



Точно воссоздать оборудование, обеспечивавшее безопасность гонщиков, было непросто. Но благодаря консультациям Лесовского и помощи Пикуненко задача была выполнена.



Характерной особенностью поведения 412-го «Москвича» были большие крены кузова и повышенная склонность к заносу, что проявилось во второй фазе упражнения «преставка» (фото внизу).

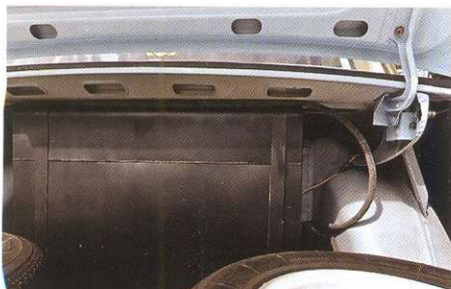
Евгений СПЕРАНСКИЙ (драйв-эксперт журнала Rolling Wheels):

Несмотря на все спортивные атрибуты, это стандартный «Москвич» 70-х. И его главная особенность – низкий уровень угловой жёсткости. Крены кузова большие, и в поворотах создаётся впечатление, что автомобиль вот-вот опрокинется. Что соответствует действительности... Характерная деталь – стабилизатор поперечной устойчивости стоит впереди «усами» назад. То есть конструктивно он готов обеспечивать недостаточную поворачиваемость. Но компоновка автомобиля такова, что на ведущих колёсах нагрузки мало, а весь вес на управляемых колёсах, что обуславливает низкую курсовую устойчивость в целом. Из особенностей тестируемого сегодня автомобиля нужно отметить положительное влияние на управляемость достаточно хороших шин Dunlop. Впрочем, ситуацию в целом это не спасает – уводы всё равно чрезмерно большие. Как, собственно, это было и раньше.

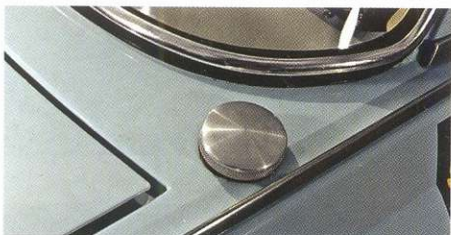




Реплика оснащена точно такими же зеркалами от «Волги», что и гоночный оригинал. Поверьте, что в наше время их не просто найти.



В багажнике, в самой безопасной его зоне, установлен дополнительный бак на 75 литров (заливная горловина выведена у заднего стекла).



марафона, а вот альтиметр (прибор для определения высоты над уровнем моря) найти пока не удалось, так как не сохранилось никакой информации о том, какой марки он использовался. Есть сомнения и в полной аутентичности штурманской лампы, но она как минимум близка к оригиналу.

А ещё на автомобиле установлен «родной» приёмник со штыревой антенной и динамиком... Сперва меня удивило его наличие в гоночном автомобиле, но, оказывается, что это было требование представителей «Автоэкспорта». Кроме того, наличие приёмника помогало бороться со сном на тяжёлых перегонах. В этой связи нужно отметить, что многие ралли той поры очень сильно отличались от сегодняшних соревнований с тем же названием и короткими спецучастками по 20–40 км. Тогда, в начале 70-х, это были скорее ралли-рейды с их громадными дистанциями и работой штурмана по общей легенде, написанной не им самим и предназначенной только для того, чтобы не сбиться с трассы. В каком-то смысле, наверное, можно сравнить Южно-Американскую часть того марафона с сегодняшним «Дакаром», проходящим в тех же местах, с той разницей, что перед этим гонщиками уже была пройдена непростая Европейская часть, за время которой в людях и машинах накопилась изрядная усталость. А ведь потом их

ждала ещё и Центрально-Американская. И вот что по этому поводу мне хочется заметить. Поскольку я имею некоторое представление о том, что такое 600-километровый этап ралли-рейда, то... просто не могу представить, каким героизмом и здоровьем нужно обладать, чтобы пройти 1000-километровый спецучасток на неудобном стандартном «москвичёвском» сиденье, пристегнувшись обычным трёхточечным ремнём! Пройти, упираясь шлемом в потолок, со скрюченными ногами (ростом я не сильно отличаюсь от высокого Лесовского). И так изо дня в день на протяжении 14 тысяч километров тяжелейших дорог Латинской Америки (во время короткого отдыха гонщики своими руками ремонтировали машину). А что должны были чувствовать наши гонщики высоко в горах, когда мотор не тянет, а барабанные тормоза не держат?

ЕГО МОЖНО ОПРОКИНУТЬ РЕЗКИМ ПОВОРОТОМ РУЛЯ

Но вернемся на дороги Дмитровского полигона. Перед тем как отдать машину нашему драйв-эксперту для испытания на управляемость, я пробую машину на некоторых участках спецдорог. Ну что вам сказать: мотор тянет, передачи переключаются мягко, на прямой никуда не уводит, да и тормозит машина ровно. А вот тестировать подвеску реплики марафонского «Москвича» не совсем



Я со своими 192 сантиметрами роста не могу выпрямить шею (голова упирается в потолок). Такая посадка сильно утомляет, и на разбитых высокогорных дорогах (их за время марафона было 14 тысяч километров), и на «булыжнике» автополигона...



Из-за узкой колеи и склонности к динамической раскачке «Москвич-412» во все времена отличался нездоровой тягой к опрокидыванию.



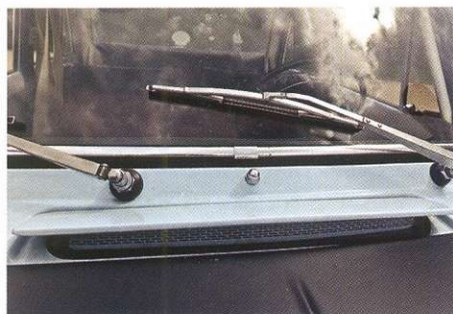
На «горной дороге» тормоза нагрелись до критической температуры. В 1970 году гонщики столкнулись с той же проблемой. Ситуацию усугубляли брызговики, мешавшие охлаждению (к середине дистанции их подрезали).

корректно, поскольку, как я уже говорил, амортизаторы установлены не такие, как были. И действительно, на «бельгийской мостовой», где мы обычно проверяем плавность хода и шумность в салоне, реплика отличалась от серийной машины... в лучшую сторону благодаря мягким шинам. Причём мне это в очередной раз напомнило поездки в детстве на дачу по разбитой Ярославке, имевшей тогда по одной полосе в каждую сторону. Одно плохо – при попытке взвинтить темп, впечатление от машины

кардинально меняется. Это и громадные крены, и ощущение, что автомобиль вот-вот перевернётся... Кстати, последнее не слишком далеко от истины, так как «Москвич» на сухом асфальте в принципе можно положить на бок, просто резко повернув руль. Так же удивил не встречающийся на современных автомобилях малый запас недостаточной поворачиваемости, приводящий к частым заносам. Справедливости ради нужно сказать, что в заносе, особенно на грунтовой дороге, машина, несмотря на небольшой запас

крутящего момента двигателя, не располагающий к силовым скольжениям, контролируется достаточно легко. Впрочем, на эту тему лучше прочесть комментарии нашего бессменного драйв-эксперта Евгения Сперанского (см. на стр. 84), который, кстати, начинал свою спортивную карьеру примерно на такой же машине... RW

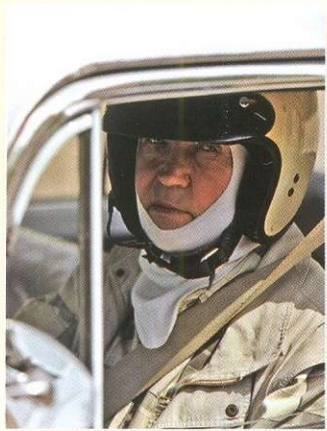
Редакция благодарит «Кузовную мануфактуру Александра Бушуева» за предоставленный автомобиль.



Охлаждение – это такая система, которой в спорте всегда не хватает... В жару «печку» приходится использовать не по прямому назначению. И в этом смысле конструкция воздухозаборника «Москвича» оптимальна, поскольку обеспечивает хороший скоростной подпор.

На грунтовках воссозданный гоночный «Москвич» чувствовал себя вполне уверенно. Автомобиль позволял проходить повороты в контролируемом заносе и в какой-то момент позволил тестовой группе Rolling Wheels представить, что на дворе 1970 год, а под колёсами красные дороги Южно-Американского континента...





Евгений СПЕРАНСКИЙ

Эксперт-испытатель
Научно-исследовательского
центра по испытаниям
и доводке автотехники
ФГУП «НАМИ». Драйв-эксперт
журнала Rolling Wheels.

**В СВОЁ ВРЕМЯ ЭТА
МОДЕЛЬ БЫЛА
БАЗОВОЙ ДЛЯ ОЦЕНКИ
УПРАВЛЯЕМОСТИ**

В связи с проведённым тестом реплики спортивного «Москвича-412» хочется отметить мало кому известный момент. Дело в том, что существующие методики и нормативные документы по свойствам управляемости и устойчивости автомобилей первоначально отрабатывались именно на 412-х «Москвичах». И именно эта модель в 70-х была использована для разработки нормативных документов оценки свойств управляемости. Вскоре появились нормативные документы. Сначала это был РД, потом ОСТ, потом ГОСТ. Сейчас это регламент...

Возвращаясь к спортивному прошлому «Москвича», я бы хотел заметить: именно на машинах этой марки с 1967 года выступала раллийная команда Дмитровского автополигона. Сначала было ралли «Снежинка», выезжали на соревнования в Прибалтику, потом участвовали в первенстве Союза. На «Москвичах» у нас выросли кандидаты в мастера по автоспорту, был свой мастер спорта. Что же касается используемых на гонках машин, то с ними проводилась очень большая работа. Одно было плохо – в смысле спортивной подготовки на полигоне была достаточно слабая база по комплектации. У нас не было возможностей завода-изготовителя. Поэтому мы, имея хорошие контакты с заводчанами, старались работать на взаимовыгодной основе. Они нам необходимые детали и агрегаты – мы для них испытания... Например, работали над улучшением свойств поперечной устойчивости «Москвича». Это установка более широких дисков и увеличение колёсной колеи за счёт проставок между дисками и барабанами. Много чего было. Занимались, конечно, и усилением... Допустим, в передней подвеске усиливались «домики», то есть верхняя опора пружины. Потому что при скачках, прыжках и пробоях они изгибались. Соответственно уходили углы установки колёс, а их желательнее было сохранять на протяжении всей гонки. Увеличивали и угловую жёсткость задней подвески.

То есть обязательно устанавливали сзади стабилизатор, который позволяет увеличить реакцию машины на поворот руля, чтобы получить более избыточную поворачиваемость. Мы, естественно, понимали, что, скажем, свойства управляемости зависят от реакции автомобиля на поворот руля. Как обеспечить эту реакцию? Есть определённые конструкции, которые позволяют это делать. Для этого нужны определённые подвески и шины. Важны и углы установки колёс. Всё это влияет на свойства управляемости и всё это учитывалось, подбираясь опытным путём. Проводились серьёзные испытания. Что показывало лучшие результаты, то и применялось. А ещё я хорошо помню, что в те годы пользовались разными методами по увеличению угловой жёсткости подвесок «Москвича». Например, у гонщиков ижевского завода была одна конструкция, на АЗЛК была другая. Но все стремились к одному – увеличить угловую жёсткость, которая позволяла лучше чувствовать автомобиль.

Специальная группа занималась и доводкой двигателя. Помню, в какой-то момент наша команда получила три новых двигателя для установки на спортивные автомобили. И когда мы хотели просто попытаться подтянуть шатунные крышки, оборвалось много болтов. Естественно, обратились на завод. Они стали проверять. Оказалось какое-то несоответствие по металлу. А вообще, в те годы спортивные моторы прежде всего было принято облегчать и «доводить». Сверлили шатуны, поршни, впускные каналы шлифовали. И постоянно шли разговоры про двухвальную головку, кардинально увеличивающую мощность, особенно при использовании 98-го топлива. А вот рулевой механизм обычно не трогали и передаточные отношения не меняли. Реакции стандартного механизма практически во всех случаях хватало для гонок, проводимых в СССР.

На гонках шли с заданной скоростью. А она задавалась разная. В соответствии с возможностями, конечно, но в любом случае достаточно высокая. Вообще, должен сказать, что «Москвич» мог идти со скоростью до 140 км/ч. Всё зависит от условий, и на горных серпантинах это конечно невозможно. Ну а доведённые автомобили развивали более 170-ти. Кстати, в 1971 году на одной из гонок в Прибалтике я перевернулся в ходе прохождения спецучастка. И случилось это именно на «Москвиче». Произошло это следующим образом: на Т-образном перекрёстке машина вылетела с гравия на асфальт. А поворот был с небольшим уклоном. Задние колёса пошли в занос, машину развернуло, и развернуло, естественно, через крышу... Итог печален: кузов сильно помят, стекло вылетело, но самое неприятное – погнулась одна из осей переднего колеса. И тут техника подъехала. Поправили кувалдой ось на цапфе, выпрямили её более-менее – и снова на трассу...





Александр ПИКУЛЕНКО

Обозреватель радиостанции «Эхо Москвы», инициатор создания реплики раллийного «Москвича-412». С 1969 по 1973 год работал водителем-испытателем в лаборатории спортивных испытаний АЗЛК.

**ТЕХНИЧЕСКОЙ
ДОКУМЕНТАЦИИ
НА АВТОМОБИЛЬ
НЕ СУЩЕСТВОВАЛО**

Финиш нашей команды на марафоне «Лондон – Мехико» – это величайшая победа автомобилей «Москвич». Но так получилось, что из тех машин до наших дней не дошло ни одной. Три автомобиля остались в Южной Америке (разбитая машина Ивана Астафьева и две «технички»), так как доставка их обратно была страшно дорогая. А те, что вернулись на завод, были никому не интересны, и их отдали молодым спортсменам. Поэтому и появилась идея создания реплики. Мы её долго вынашивали, и с момента идеи до того дня, как автомобиль был сделан, прошло пять лет. Пришлось проделать большую подготовительную работу, потому что технической документации на этот автомобиль не существовало. То есть эти машины готовились из стандартного автомобиля с допущениями, улучшениями, которые были наработаны до этого на раллийных машинах. И они были по существу стандартные. То есть у них был немножко усилен кузов, усилена подвеска и, скажем, была проведена большая работа по селекционной подборке деталей. Документация на спортивные автомобили появилась, когда потребовалось их омологировать для международных соревнований. На заводе существовали определённые документы для допуска к соревнованиям, где указывалось, что это автомобиль с таким-то двигателем, с такой-то коробкой. Но не было чертежей автомобилей, участвовавших в «Лондон – Мехико», уточняющих, какие были внесены изменения... Например, мы столкнулись с неожиданной проблемой – не смогли найти ни одной фотографии подкапотного пространства. То есть всё, что там делалось, собиралось по памяти Юрия Иванова Лесовского, Александра Николаевича Сафонова, Вадима Борисовича Ржечицкого, ну и тех людей, которые в тот период были причастны к подготовке спортивных автомобилей.

Допустим, известно, что у всех автомобилей были дополнительные бензобаки сделаны, но кран переключения между основным и дополнительным баком в каждой машине

гонщики делали по-своему. Или, скажем, тумблеры включения фар. На автомобиле Лесовского они были в одном месте, а, допустим, у Сафонова – в другом. Машину каждый подгонял индивидуально. А ведь нам хотелось всё до мелочей восстановить. Оказалось, что часть деталей даже на сегодняшний день мы не можем найти. Ну, к примеру, альтиметр. Потому что никто не помнит, какой он был модели. Мы не можем найти и кислородный прибор. А ведь он во всех машинах имелся, они же поднимались на четыре с лишним тысячи метров на участке по древней дороге инков. Или, например, мы не смогли отыскать подфарники образца 70-го года и воздухоочиститель. Поэтому на первой презентации машина была с неправильными подфарниками, а сейчас мы это исправили. Или вот ещё какой момент – мы не можем найти аутентичную штурманскую подсветку того времени. Словом, процесс доводки автомобиля всё ещё продолжается. И вообще, я должен сказать, что создавалась «реплика» примерно так же, как и когда-то «боевой» автомобиль. С той разницей, что у нас не было заводских возможностей и всё пришлось делать в мастерской Александра Бушуева.

Изначально мы поставили перед собой задачу сделать автомобиль, каким он был в 1970 году. А так как чертежей у нас не было, мы долгое время отсматривали хронику и изучали фотографии, в частности, тот кадр, где машину грузят на паром, чтобы понять, что там снизу... А ещё мы во всём старались сохранить аутентичность. Поэтому даже резину заказывали Dunlop, с тем же рисунком и той же модели. Автомобиль вообще сделан очень скрупулезно, вплоть до того, что Александр Николаевич Захаров, наш великий автомобильный художник, провёл много времени, подбирая цвет табличек. Дело в том, что оригиналы за 40 лет безнадежно выцвели, и нужно было найти те самые оттенки. А ещё на машине была масса наклеек, часть из которых мелкие, и что на них нарисовано, никто не помнит. На фотографиях они есть, но прочитать что-либо невозможно. Так вот, Александр Николаевич определил не только цвет, но и расшифровал, что было на тех наклейках!

В мануфактуре Александра Бушуева над «репликой» работали Володя Якунин, обеспечивший сборку и усиления, Саша Цицуян, отвечавший за агрегаты трансмиссии, и Дима Ольшвец, занимавшийся двигателем. В итоге получился добротный выставочный экземпляр. Сейчас начинается этап доводки автомобиля до тех же ездовых кондиций, что и в 70-м году. Это сложнее и дороже. Возможно, работа займет не один год. Но как только мы доведём машину до соответствующего состояния, поедем в Лондон. Есть такая идея – приехать туда своим ходом, как это и было в далёком 1970 году. От Волгоградского проспекта, дом 32 до стадиона Уэмбли. Мало того, потом мы ещё хотим вернуться по части европейской трассы марафона.





ТЯГАЧ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ

Большой тест итальянского тягача SPA TL 37 Pontiere 1942 года выпуска



Представьте себе ситуацию: лето 1942-го, в разгаре Вторая мировая война. На Воронеж наступают венгры, немецкая группировка совместно с румынами движется на Сталинград, а чуть севернее продвигаются итальянские войска. И вот в ходе очередного боя за Серафимович одно из наших подразделений захватывает очень необычный трофей. А поскольку такой странной колёсной техники в передовых частях ещё не видели, отбитая у противника машина без промедления отправляется в соответствующий отдел ГАБТУ (там, мол, разберутся...). И действительно, вездеход оказался на редкость интересным. В «Автотракторном управлении» быстро определили тип захваченной машины (полноуправляемый артиллерийский тягач), её национальную принадлежность (итальянский), марку (SPA), модель (TL 37) и год выпуска (1942-й). Дело было за малым – разобраться с конструктивными особенностями и провести оценочные испытания ходовых качеств. Что и было поручено майору Николаю Хрипунову и старшему сержанту Евгению Константинову. Представляем вашему вниманию их иллюстрированный отчёт (текст был сокращён и подвергнут литературной обработке) о проделанной работе...

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей ВАСИЛЬЕВ

The four-wheel-drive and

four-wheel-steer SPA TL 37 tractor was one of the most interesting Italian army wheeled vehicles from World War 2. It was created to transport field artillery to the forward positions using its great cross-country ability and excellent traction. The apparently complex design lead to operational and technical excellence in performing tasks in the field. Its overall reliability gave it good survivability at the front line. We performed a modified version of the test designed for the Corps of Engineers that involves winches and other parts of the basic artillery machines.

Испытанный нами SPA TL 37 представляет собой лёгкий полноприводный и полноуправляемый армейский тягач переднего края. Как известно, в задачу машин этого типа входит транспортировка артиллерии по изрытым взрывами позициям. Согласно техзаданию на разработку SPA TL 37 (благодаря стараниям разведки в руки фронтовых испытателей попала и большая часть документов), он должен были буксировать лёгкие пушки массой порядка тонны, но в реальных условиях TL 37 мог совершенно спокойно таскать четырёхтонную гаубицу. Захваченная машина относится к модификации Pontiere. Скорее всего она несла службу в инженерных частях, где обслуживала понтонные переправы (автомобиль укомплектован почти в два раза более мощной, чем базовый артиллерийский вариант, лебёдкой).

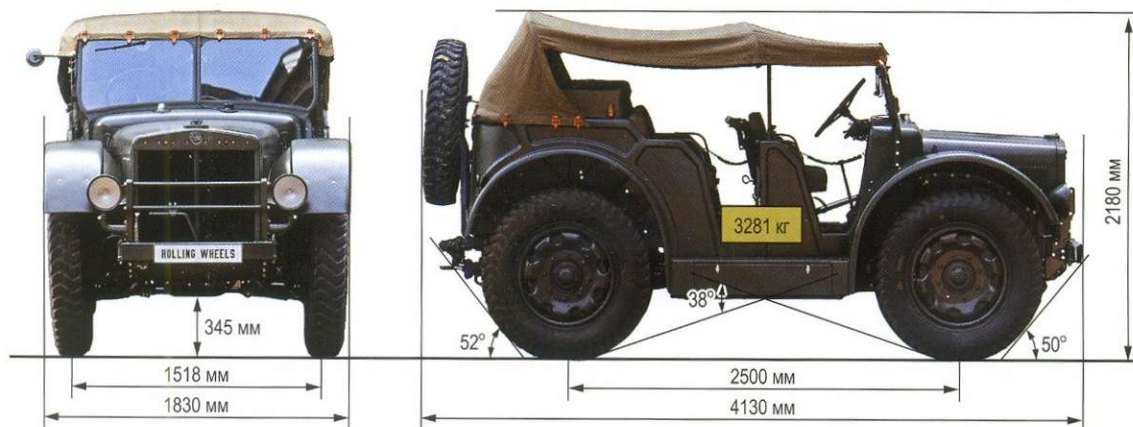
ПОЛНОУПРАВЛЯЕМОЕ, НЕЗАВИСИМОЕ И БОРТОВОЕ...

В основе TL 37 лежит обычная лонжеронная рама. Только она очень узкая... Такое решение вызвано необходимостью

обеспечить максимально возможный угол поворота управляемых колёс, что достаточно сложно с учётом их диаметра, в свою очередь, обусловленного вездеходностью. Таким образом становится очевидно, что именно проходимость, маневренность и тяговые качества были приоритетными при проектировании данного автомобиля (горный ландшафт Италии и память о полях сражений Первой мировой наложили свой отпечаток на техническое задание). При этом скорость передвижения по хорошим дорогам осталась в числе второстепенных задач.

Отправной точкой для большого количества технических решений, применённых создателями машины (и, соответственно, определяющими её поведение на дороге и вне её), стали особенности полноуправляемого рулевого механизма. Его кинематика обеспечивает синхронный поворот всех четырёх управляемых колёс на одинаковый угол во встречном направлении, что наделяет машину великолепной маневренностью – забегая вперёд, заметим, что измеренный нами диаметр

SPA TL 37 Pontiere. Габаритные размеры и снаряжённая масса (данные производителя)



Геометрические параметры TL 37 свидетельствуют о прекрасных вездеходных способностях (разве что угол рампы маловат). Высокая масса тоже оправдана – для тягача важно большое тяговое усилие.



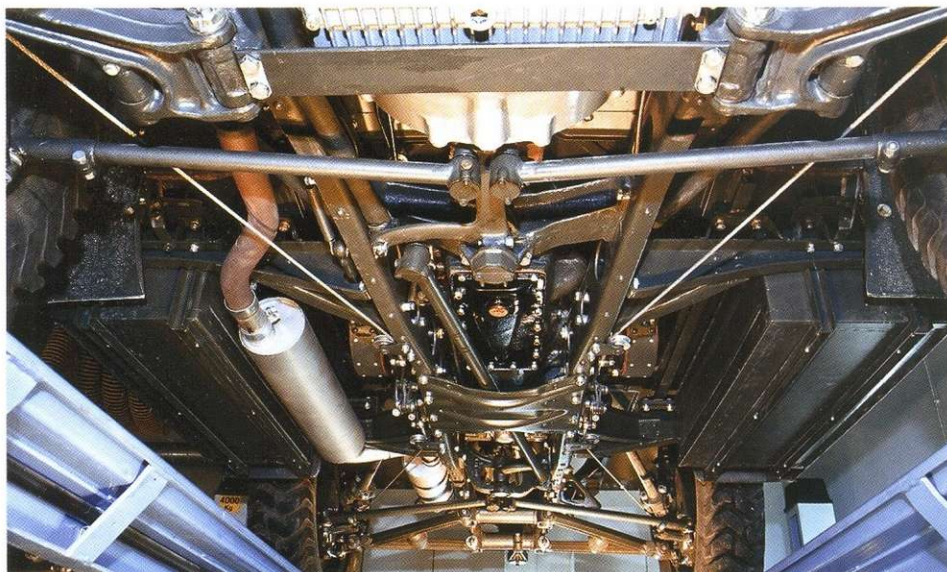
Замеры передних и задних рычагов рулевой системы показали, что различия в длине их плеч в конечном счёте взаимокompенсируются. А это значит, что колёса обеих осей всегда повёрнуты на одинаковый угол.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ SPA TL 37

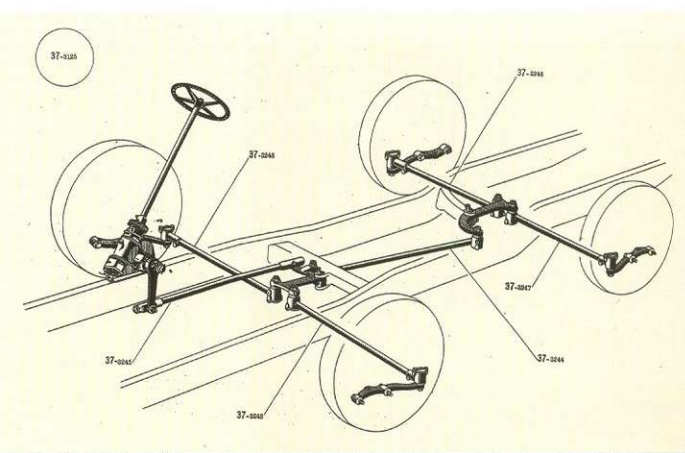
Тип двигателя	18 TL бенз. карбюраторный 4 цилиндра в ряд
Рабочий объём, см ³	4053
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	96/140
Мощность, л.с. при об/мин	52@2000
Трансмиссия	механическая 5-ступенчатая
Рулевое управление	механизм типа червяк-сектор
Подвеска передняя	независимая пружинная на двойных треугольных рычагах
Подвеска задняя	независимая на треугольных рычагах с поперечной полуэллиптической рессорой
Максимальная скорость, км/ч	38,2
Объём топливного бака, л	100

разворота составил всего 9,3 метра! Такой вёрткости от широкого тягача на колёсах большого диаметра просто не ожидаешь. Маневрируя между деревьями в лесу, можно заходить в один приём в такие «ворота», что остаётся лишь удивляться. Впрочем, способность TL 37 выполнять неспешный «слалом между стволами» всё-таки вторична. Высокая маневренность закладывалась в конструкцию тягача прежде всего для того, чтобы было легче преодолевать острые «шпильки» грунтовых серпантинов Альп, Апеннин и других европейских горных систем. Что же до отсутствия механизма блокировки задних колёс в прямом положении, то он необходим для более скоростной техники.

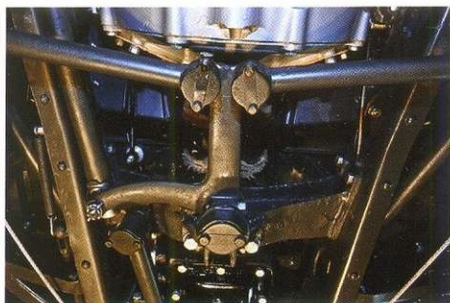
Использование полноуправляемой схемы позволило разработчикам TL 37 обойтись без межосевого дифференциала в трансмиссии – в независимости от траектории тягач прокладывает только две колеи (опять же плюс в плане проходимости), а влиянием неровностей на пройденный каждой из осей путь было решено пренебречь. Более того,



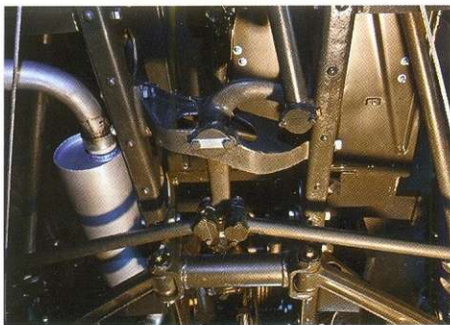
Для работы этой трансмиссии требуется высокая жёсткость рамы на кручение. В данном случае это обеспечивается лонжеронами закрытого профиля, нехарактерными для рам тех лет, и развитыми поперечинам.



Кинематическая схема рулевого управления тягача TL 37 в принципе не слишком сложная. Тем более что к середине 30-х в Италии уже имелся солидный опыт создания полноуправляемых машин.



Рулевые тяги передней (фото вверху) и задней (фото внизу) осей идут к колёсам от маятниковых рычагов, связанных между собой продольно – диагональной тягой, обеспечивающей согласованный поворот колёс обеих осей.



Отсутствие механизма блокировки задних колёс в прямом положении, необходимого для более скоростной техники, в данном случае существенно упрощает конструкцию. Одновременно это обеспечивает движение передних и задних колёс по одной колее, что повышает проходимость.

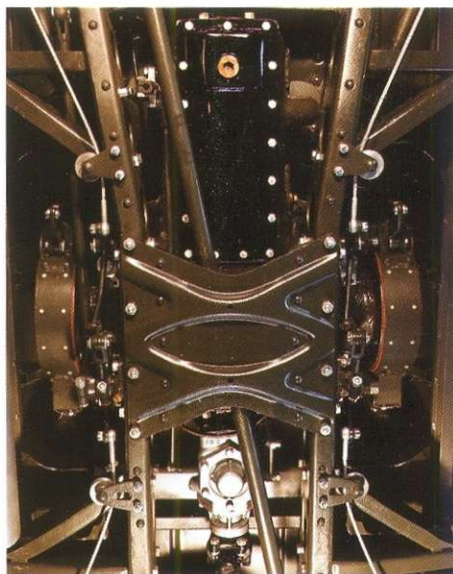


Технические требования к SPA TL 37 создавались с учетом опыта транспортировки артиллерии в горной местности в ходе Первой мировой войны. Таким образом, высокая маневренность закладывалась в конструкцию изначально.

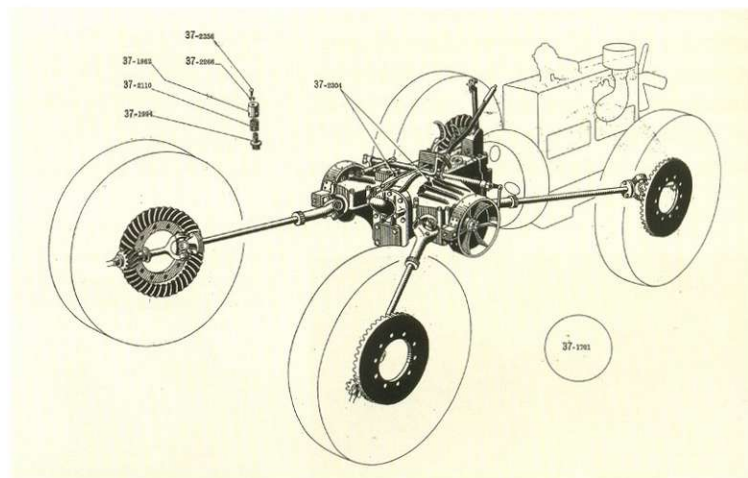


При бортовой схеме трансмиссии диагонального вывешивания можно не бояться, несмотря на малые хода независимой подвески.

Все четыре поворотных кулака TL 37 одинаковы. Каждый включает в себя колёсный редуктор с коническими шестернями, а также ступицу и тормозной механизм. Достаточно интересна и конструкция тросового привода тормозов с направляющим роликом, расположенным практически на оси шкворня.



Коробка передач и раздаточная коробка объединены в общем картере, к которому крепится коробка отбора мощности на лебёдку. На агрегате также расположены два трансмиссионных ленточных тормоза (каждый на свой борт), активируемых одним рычагом через общий приводной вал (виден на схеме справа). Тяга, идущая по диагонали, связывает передний и задний рулевые маятники.



На этой схеме трансмиссии видно, что все карданные валы одинаковы. Обратите внимание на кажущуюся простоту устройства колёсного редуктора. Технологически изготовить конические шестерни с круговым зубом с неперпендикулярным расположением осей в те годы было непростой и недешёвой задачей.

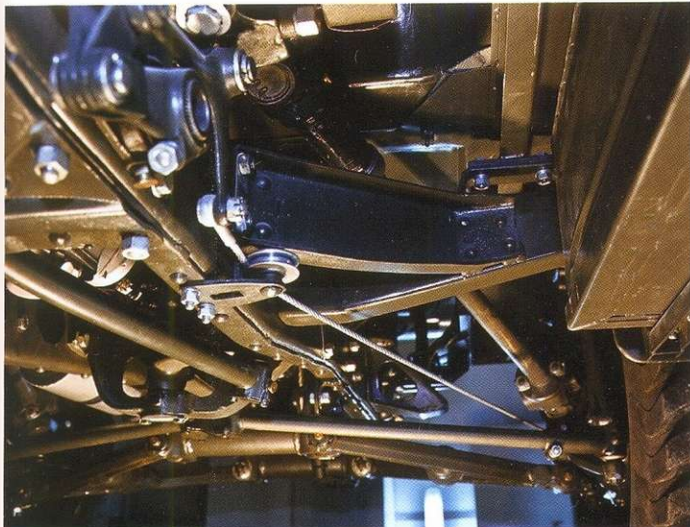
при осмотре снизу стало очевидно, что построена она по бортовой схеме, что, в свою очередь, позволяет игнорировать диагональное вывешивание. Дифференциал в трансмиссии TL 37 есть, но всего один (межбортовой). И, стало быть, для достижения максимальной проходимости достаточно всего одной блокировки.

Во всей трансмиссии только один относительно сложный узел – коробка передач, совмещённая в едином корпусе вычурной формы с раздаточной коробкой. Помимо четырёх карданов из неё выходит вал отбора мощности на лебёдку и две оси стояночного трансмиссионного тормоза (его барабаны с внешними лентами), симметрично расположенного по бокам корпуса трансмиссионного агрегата. Что интересно, внутри коробки

находится ещё один трансмиссионный тормоз – горный. Он представляет собой зубчатую трещотку, при включении блокирующую трансмиссию от проворота назад. При этом вперёд машина едет совершенно свободно, а движение сопровождается характерными щелчками. Эта конструктивная особенность ещё раз подтверждает основное назначение TL 37 в качестве горного тягача и облегчает начало движения в подъём с тяжёлым прицепом на буксирном крюке.

Сама КПП испытанного образца не слишком совершенна. Простейшая по конструкции, неубиваемая, но архаичная прямозубая коробка без синхронизаторов очень тяжело переключается на ходу. Если менять передачи вверх ещё можно достаточно быстро наловчиться,

то синхронизировать газом вращение её валов при переключении вниз и вообще проблематично. Проще остановиться и тронуться заново. Тем более что даже на тяжёлом грунте этой машине такая остановка не повредит: тягово-динамические особенности силового агрегата не способствуют преодолению тяжёлых участков ходом с использованием инерции. Этот автомобиль из тех, что медленно, но верно карабкаются через препятствия, преодолевая их своим упорством. Тяжёлые переключения коробки в сочетании с фантастической тягой мотора даже на холостых оборотах приводят к тому, что самый рациональный стиль езды на TL 37 – выбор максимально высокой для имеющихся условий передачи, и последующее движение



Механические тормоза приводятся в действие целой системой тросиков, идущих через направляющие ролики. При этом рабочая, стояночная и противооткатная системы полностью независимы друг от друга.



Распределение тормозных сил по осям и отдельно по колёсам обеспечивалось рычажным уравновешивающим механизмом, коромысла которого хорошо видны на фотографии. Но тем не менее механическая система тормозов требует трудоёмкой регулировки.

На спусках TL 37 хорошо тормозит двигателем, и пользоваться тормозами приходится нечасто. Впрочем, благодаря барабанам большого диаметра и вопреки механическому приводу они вполне эффективны.



без переключений (на ровной и твёрдой поверхности тягач способен тронуться с любой из пяти имеющихся передач). Соответственно никакой дополнительной пониженной передачи в раздаточной коробке нет. Точнее, она там и как всегда пониженная...

На первичный вал коробки передач крутящий момент от двигателя подаётся через короткий вал с двумя резиноканевыми шарнирами. Вряд ли это было сделано из соображений ремонтпригодности для упрощения замены сцепления (его кратер остался на двигателе). Причина скорее в особенностях компоновки. Благодаря смещению назад раздаточная коробка очутилась точно в центре базы, что позволило сделать все четыре карданных вала одинаковыми

по длине, а главное – по углам излома крестовин. Расплатой за такое решение стала чрезвычайная сложность центровки коробки относительно двигателя, особенно в полевых условиях. Как следствие – повышенные вибрации на ходу, резко растущие при увеличении оборотов двигателя. Сам мотор тоже достаточно вибронегружен, а его жёсткие резиновые опоры передают всё на раму. Кроме того, вибраций на ходу добавляют и работающие под большими углами крестовины идущих к колёсам четырёх карданных валов.

SPA TL 37 оснащён неприхотливым нижнеклапанным бензиновым двигателем объёмом четыре литра. Электрическая часть упрощена до предела. Отсутствует аккумуляторная батарея, а также



Двигатель со сцеплением и коробка передач связаны между собой коротким валом с двумя упругими резиноканевыми шарнирами. Что допускает некоторую степень несоосности их расположения, возникающую при монтаже, а также компенсирует небольшое продольное смещение агрегатов, неизбежное при движении.



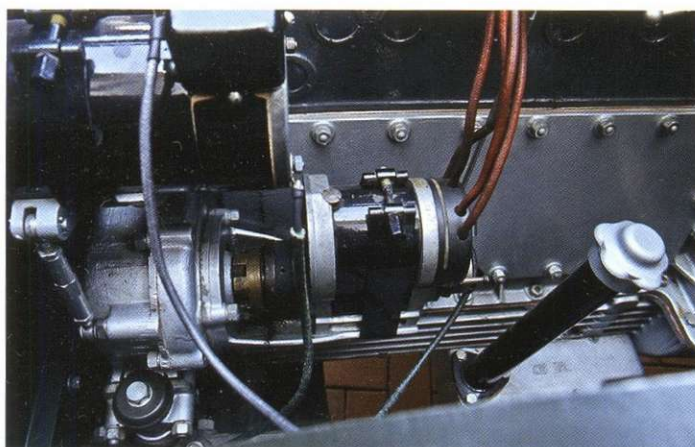
Под капотом простой и неприхотливый нижнеклапанный двигатель 18 TL со степенью сжатия 4,9 и ходом поршня, в полтора раза превышающим диаметр цилиндра. Типичный «тракторный» мотор тех лет. Кстати, максимальные обороты механически ограничены двумя тысячами в минуту.



Фильтрующие элементы воздухоочистителя сделаны из конского волоса. Грязеемкость такого фильтра невелика, но зато его можно многократно промывать.



Ручка на рамке радиатора (фото вверху) связана тягами с масляным фильтром (фото внизу). Согласно инструкции, её надо поворачивать для очистки фильтрующего элемента перед каждым запуском двигателя.



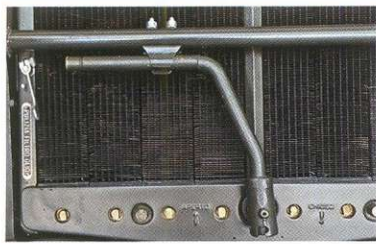
Хотя аккумулятора здесь нет в принципе, фары и звуковой сигнал «питаются» напрямую от 6-вольтового генератора. Система зажигания – от магнето. Рычажок на руле связан с ним системой тяг и позволяет принудительно корректировать угол опережения зажигания по ходу движения.



Маслозаливная горловина герметична. Она завинчивается крышкой, а под ней – притёртая пробка с масляным щупом.



всё, что с ней обычно связано: электро-стартер, генератор и так далее. Поэтому за искру здесь отвечает магнето Marelli FL4, яркость фар зависит от оборотов двигателя, а сам двигатель заводится исключительно с пусковой рукоятки. Ну а чтобы последняя не потерялась, она сделана несъёмной. В ходе осмотра нами также было отмечено, что, позаботившись о простоте диагностики и ремонта двигателя, конструкторы сделали его поддон из двух частей, демонтируемых по отдельности. Задняя представляет собой обычный масляный картер, а передняя – плоская (позволяет визуально проверить состояние цилиндропоршневой группы и коленвала, не сливая основного объёма масла). Ещё одна большая



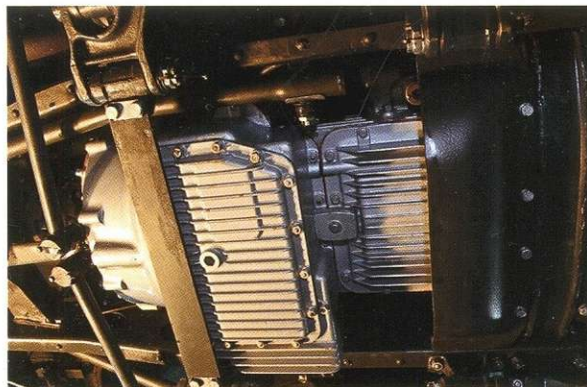
Чтобы завести двигатель, надо «распахнуть» бампер, освободить несъёмную заводную рукоятку, перевести её в рабочее положение и крутануть по часовой стрелке. А затем всё нужно вернуть на место.



Тяги двигателя на низких оборотах хватает на то, чтобы без особых проблем и всякого намёка на пробуксовку взобраться на сыпучую кучу щебня.

съёмная крышка, предназначенная для инспекции и ремонта, находится с левой стороны блока, а для проверки состояния сухого двухдискового сцепления на его картере есть три смотровых лючка.

Согласно нашему мнению, при выбранной схеме трансмиссии независимая подвеска наиболее оправдана и по компоновке, и по массе, и по технологичности. Но в данном случае конструктивно она решена нетривиально. На первый взгляд всё обычно, и перед нами классические поперечные рычаги. Вот только в задней подвеске роль верхних рычагов играет единственная поперечная полуэллиптическая рессора (она закреплена по центру тягача на литом дугообразном кронштейне над



Передняя крышка составного поддона двигателя снимается отдельно от задней и позволяет заглянуть внутрь мотора (и даже завести его), не сливая масла. На боковой поверхности двигателя также есть большой смотровой люк, позволяющий демонтировать поршни с шатунами, не снимая поддона (данная особенность конструкции важна при установке этого универсального двигателя на танк).



Круглые чёрные крышки на картере — это диагностические лючки. Двухдисковое сцепление с периферийными пружинами требует периодического внимания и регулировки, но при этом может передавать большой крутящий момент.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Несмотря на то что SPA с 1926 года являлась филиалом концерна Fiat, часть модельного ряда фирмы оснащалась двигателями собственной разработки. В частности, установленная на TL 37 бензиновая «четвёрка» SPA 18TL объёмом 4053 см³ впервые была использована в 1936 году на шестиколёсном армейском грузовике Doinque 35. Чуть позже этот двигатель стали устанавливать на грузовом SPA 38R. В 1940 году появилась форсированная до 67 л.с. модификация, получившая индекс 18VT. Данный двигатель устанавливали на лёгкий танк L6/40, броневик S.37 Protetto и патрульный автомобиль AS 43.



L6/40



SPA 38R



Doinque 35



На SPA TL 37, предназначенные для войны в Северной Африке, устанавливались специальные шины увеличенной ширины и диаметра. Но для песков средней полосы России, как, впрочем, и для Апеннинского полуострова, вполне хватало стандартных колёс.

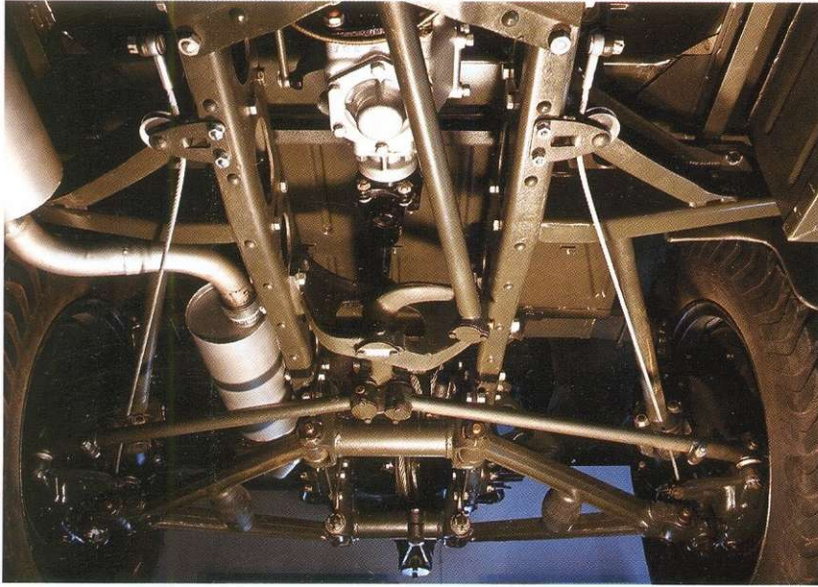


Передняя подвеска на двойных поперечных рычагах – конструкция скорее характерная для гоночных формул. И вот ещё неожиданная деталь – вместо амортизаторов подвеска итальянского тягача оборудована телескопическими ограничителями хода, установленными внутри пружин.

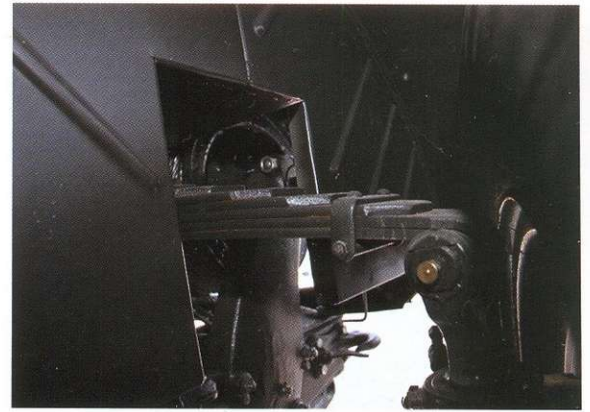
рамой). По компоновочным соображениям такая схема обычно применяется в передней подвеске, но в данном случае архитектура кузова позволила без ущерба разместить поперечную нишу под рессору и в корме. Решение, сочетающее в себе надёжность, дешевизну и достаточную плавность хода. К тому же межлистовое трение в рессоре отчасти демпфирует раскачку машины на неровностях. Последнее особенно важно, поскольку амортизаторы в подвеске TL 37 вообще не предусмотрены.

Спереди применена другая схема подвески – классический вариант с двойными рычагами и спиральными пружинами, внутри которых размещены телескопические... ограничители хода подвески. Довольно редкое и необычное решение. Вероятно, отсутствие демпфирующих элементов было вызвано желанием максимально упростить машину. В каком-то смысле это оправданно, поскольку на вездеходной технике с её низкими скоростями движения амортизаторы не играют решающей

роли. В теории езда на SPA по неровностям должна бы сопровождаться постоянными резкими вертикальными колебаниями. Но на деле плавность хода оказалась приемлемой, и с обычным просёлком подвеска справляется достойно. Хуже, когда неровность дороги начинает задавать определённый ритм («стиральная доска» грейдера или стыки аэродромных плит). В этом случае возникает неприятный вертикальный резонанс, и гасить его приходится, изменяя скорость.



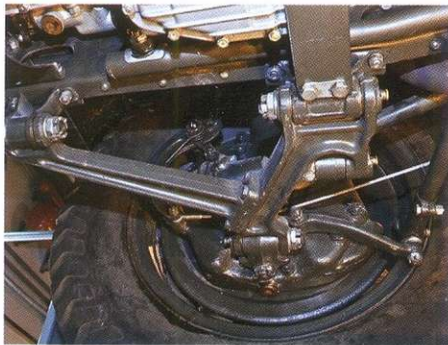
Задняя подвеска кажется идентичной передней до тех пор, пока не замечаешь, что в ней нет пружин, а вместо верхних рычагов – поперечная рессора. Латунные выступы на каждом шарнире подвески – это пресс-маслёнки (оцените объём обслуживания, который надо было делать каждые 200–300 км). Кстати, полноценный глушитель, тянущийся до самой кормы, – ещё один признак «инженерной» версии машины. У «артиллеристов» выпускной тракт был укороченным и только с одной «бочкой».



Чтобы разместить поперечную рессору, в кузове пришлось делать специальную нишу (фото сверху). Что же до обрезиненной поперечины на нижнем рычаге (фото внизу), то это отбойник, упирающийся при максимальном ходе подвески в специальный выступ на раме.



Амортизаторы в подвеске SPA TL 37 не предусмотрены. Для армейской машины с максимальной скоростью менее 40 км/ч они не столь важны, как простота конструкции и ремонтпригодность в полевых условиях.



Для упрощения технологии производства кованые передние рычаги собраны на болтах из двух частей.

Артиллерийский тягач для экипажа

Кузов TL 37 построен по правильному военному принципу «ничего лишнего», даже роль дверей исполняют обёрнутые тканью цепочки. Но при всём том заметно, что над удобством экипажа думали долго и продуктивно. Сиденья очень простые, без единой регулировки, но при этом достаточно удобные. Прямая вертикальная посадка нивелирует разницу в росте водителей и позволяет нормально разместиться за рулём людям разного роста и комплекции. На первый



Даже на хорошей, но слегка волнистой дороге отсутствие амортизаторов может привести к резонансу и тем самым вынудить сбросить и без того невысокую скорость.



В движении по дуге независимо от покрытия под колёсами создаётся обманчивое ощущение заноса. Так с непривычки воспринимается поворот колёс задней оси.



Компоновка салона кажется странной, но она вполне разумна с учётом перевозки шести человек с оружием и амуницией. Перед сидящими посередине сиди — стойка для личного оружия всего экипажа. Что же до правого расположения руля, то оно было характерно для всей итальянской военной техники тех времён. Считалось, что важнее видеть край пропасти, чем встречную машину.

взгляд удивляет расположение педалей, но когда присмотришься, становится ясно — из пола они торчат в правильной последовательности. «Сцепление» и «тормоз» нормального размера и расположены почти на одном уровне, а вот «газ» — даже не педаль, а маленький шпенёк, вынесенный ближе к сиденью, и нажимать его приходится почти вертикально вниз. Благодаря размеру и расположению его и за педаль сначала не признаёшь. Впрочем, к этой особенности привыкаешь довольно быстро и начинаешь точно дозировать усилие

без особого напряжения. Чего не скажешь о вышеупомянутых педалях сцепления и тормоза. Их механические приводы настолько тугие, что совершенно не вызывают желания на них лишний раз нажимать. Впрочем, машина прощает такую «леность». Про не слишком частое переключение передач мы говорили выше, а торможение двигателем при сбросе газа у SPA настолько эффективное, что выжимать тормоз требуется лишь для резкой остановки.

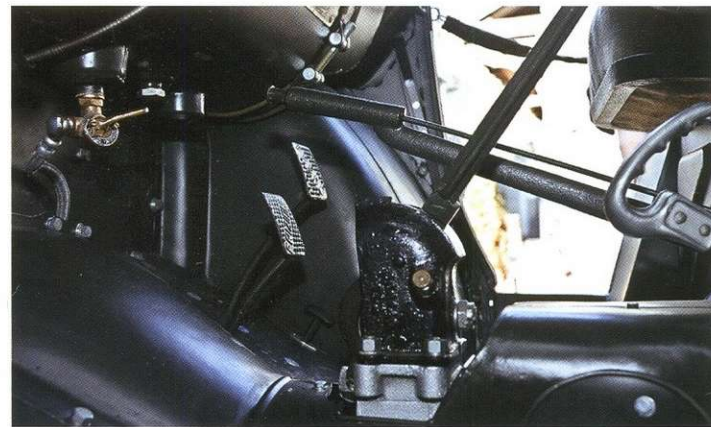
Руль, несмотря на «длинное» передаточное отношение (от упора до упора



Приборная панель вполне функциональна: спидометр с указанием на шкале максимальной скорости для каждой передачи и встроенным одометром, масляный манометр, ключ зажигания и переключатель света. А вот указатель температуры охлаждающей жидкости отсутствует.



Передняя панель более чем лаконична, причём нижнюю её часть образует бензобак, внизу которого виден топливный кран, обслуживающий основную часть его объёма.



Для удобства и точности выбора передачи, рычаг КПП движется по прорезям в металлическом кожухе. На заднем плане видны внушительные педали сцепления, тормоза и маленький шпенёк газа, на который надо давить практически вертикально вниз.

почти четыре оборота), тоже очень тугий. Но не стоит забывать, что, во-первых, в полноуправляемой схеме потери на трение намного больше, а во-вторых, есть две дополнительные поворотные шины. Из-за этого во время медленного маневрирования на твёрдом покрытии приходится наваливаться на баранку всем телом, но в движении по скользкому или сыпучему грунту нагрузка на руль снижается до приемлемых пределов. Полноценные испытания на управляемость TL 37 нами не проводились (в общем-то, они и неактуальны

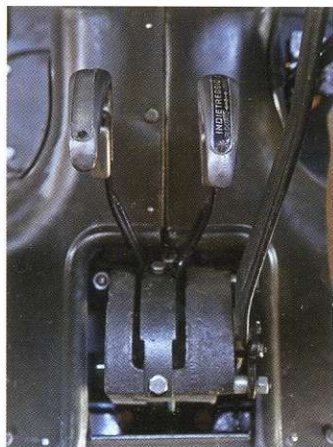
Все сиденья в машине нерегулируемые и предполагают вертикальную посадку, пригодную для людей практически любого призывного роста. Широкие дверные проёмы облегчают быструю высадку экипажа, что могло оказаться жизненно важно.



Единственный «дворник» на сдвоенном лобовом стекле находится перед водителем и приводится в действие посредством вакуумного привода.



В КПП целых пять передач, но заметьте, де-факто все «пониженные».



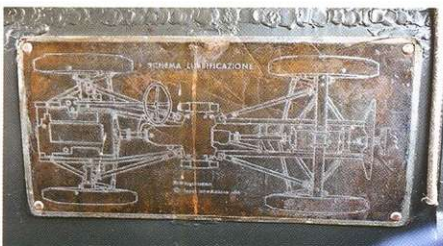
Дополнительные рычаги управления трансмиссией: слева – блокировка межбортового дифференциала, а справа – горный тормоз.



Подножка довольно узкая, но если спереди на неё ещё можно встать (фото сверху), то сзади она несёт почти декоративную функцию (фото внизу). А если уж на сапоги налипнет мокрая глина...



Чтобы кузовные панели, скрепленные между собой на болтах, не терлись друг о друга и не скрипели, их края аккуратно оклеены войлоком.



Карта смазки шасси выгравирована на медной табличке, приклепанной к бензобаку.

с учётом максимальной паспортной скорости машины), но кое-что сказать на эту тему необходимо. Полноуправляемость трофейного артиллерийского тягача поначалу создаёт ощущение, что в любом повороте он движется с заносом, а в движении по прямой или плавной дуге требует достаточно активной коррекции траектории. Но вскоре ко всему этому привыкаешь. Как привыкаешь и к особенностям управления, и к невысокой курсовой устойчивости, и к характерным упругим колебаниям машины на волнистой дороге. А затем



Крутой подъём и сыпучий грунт – одно из немногих сочетаний, где этой короткобазной машине может потребоваться блокировка межбортового дифференциала.

приходит... чувство автомобиля. Этот вездеход не изолирует водителя от окружающего пространства, обеспечивая достойную обратную связь с дорогой и прекрасное ощущение всех габаритов. При этом машина позволяет очень точно дозировать тягу на колёсах и соответственно степень их пробуксовки, а великолепная обзорность вместе с точным пониманием угла поворота даёт возможность легко прогнозировать перспективу проезда через сложный для маневрирования участок. Особенно легко ощущаешь себя за рулём SPA, если снять защитный тент. Это, кстати, делается здесь настолько легко, что один человек управляется с ним за минуту, а вдвоём выходит ещё быстрее. Ставится

он в обратной последовательности примерно за то же время.

В общем, после целого ряда испытаний мы должны констатировать: несмотря на тяжёлое управление, водитель средней квалификации привыкает к SPA TL 37 очень быстро. И тогда машина начинает показывать чудеса проходимости! В вездеходном смысле потенциал, заложенный конструкторами, в данном случае настолько велик, что в ходе проверок на бездорожье нам ни разу не удалось засадить итальянский тягач. Он действительно едет везде, а там, где не едет, там возвращается по своему следу и позволяет найти объезд. И даже рельеф благодаря бортовой схеме трансмиссии не проблема (межбортовую

блокировку включать почти не приходится). Одно плохо – великолепную геометрию автомобиля нарушают низко висящие по бортам ящики. Кстати, раз речь уж зашла о грузовых «отсеках», то стоит особо отметить количество у SPA TL 37 явных и потайных ящиков. Помимо уже упомянутых бортовых полостей в углеватом артиллерийском тягаче спрятано ещё более десятка ниш, «шкафчиков», «сундучков» и иных специальных грузоприёмных мест. Более того, в какой-то момент у нас стало складываться ощущение, что кузов только из них и состоит (они и под сиденьями, и в углах, и в треугольниках между дверными проёмами, и в заднем свесе...). Ради удобства перевозки амуниции даже два

Внедорожный потенциал, заложенный в конструкцию SPA TL 37, столь велик, что в ходе испытаний итальянский тягач ни разу не был обездвижен. На этот раз природа оказалась бессильна...



Несмотря на то что данная версия TL 37 предназначалась для обслуживания понтонных переправ, никаких специальных приспособлений для преодоления водных преград в нём нет. Впрочем, и без того, согласно паспортным данным, глубина преодолеваемого брода равна 70 сантиметрам.



Технология снятия тента проста: отстёгиваем ремешки на рамке ветрового стекла, снимаем петли со специальных выступов средней стойки, аккуратно скатываем брезент и, отпустив фиксаторы, складываем заднюю стойку вместе с оставшимся на ней тентом. Установка: те же действия в обратном порядке.

средних посадочных места на заднем ряду смещены назад: перед сидящими там бойцами расположилась стойка для личного оружия на шесть стволов. Причём все ниши и ящики размещены так, что добраться до их содержимого можно быстро и легко. Ну разве что кроме одного – самого большого грузового отсека, расположенного там, где у большинства машин обычно находится багажник. Но чтобы получить к нему доступ, сначала надо откинуть «запаску». А так как размер колёс у тягача более чем солидный 9.00-24, то и вес соответствующий. При этом конструкция кронштейна такова, что, аккуратно придерживая, опустить его даже вдвоём практически невозможно: не доходя до горизонтали,



Усилие на руле, учитывая массу машины, четыре управляемых колеса и большое количество шарниров, довольно велико. Но при всём том, оно не выходит за пределы физических возможностей среднестатистического человека, позволяя «непринуждённо» маневрировать.



Брезент тента фиксируется простыми кожаными ремнями. Они элементарно просты, но удобны и эффективны.



Конструкция фиксаторов лобового стекла обычна, удобна и как следствие чрезвычайно надёжна.



На сыпучем грунте, с точки зрения проходимости, важно, чтобы задние колёса тягача шли по колеям передних. Это существенно снижает сопротивление движению, а значит, увеличивает тяговые возможности.



Половинки ветрового стекла можно поднять по отдельности и почти до горизонтального уровня. Причём доступна фиксация в любом из промежуточных положений. Эта система вентиляции в условиях итальянского лета обеспечивает сносный комфорт, несмотря на горячий металлический пол салона.

колесо перевешивает, и кронштейн сры-
вается с открытых петель. Самое мудрое
в этой ситуации – срочно покинуть зону
поражения. Затем, когда колесо уже бу-
дет лежать на земле, можно открутить
его от кронштейна, поменять, закрутить
другое и, приладив петли на свои ме-
ста, вдвоём забросить в транспортное
положение.

В отличие от артиллерийской вер-
сии тягача, где во вместительном кор-
мовом отсеке чаще всего перевозятся
снаряды в укладках, на инженерной
машине (напомним, что именно эта
версия была нами испытана) задний

погрузочный объём уменьшен пример-
но вдвое, а освободившееся простран-
ство было отдано под расположенную
снизу мощную механическую лебёдку.
Здесь она существенно больше, чем
на обычной версии, а её тяга почти
в два раза выше. Основное назначение
этого внушительного тягового устрой-
ства – вытаскивать из воды мостовые
понтонны, но скорее всего его можно
использовать и для эвакуации тяжёлой
техники. Как и все остальные агрегаты
TL 37, лебёдка очень массивна, а рабо-
та с ней требует недюжинной физиче-
ской силы. Обращает внимание и тот

факт, что при заявленной тяге в 3,5
тонны лебёдка на удивление мощная –
похоже, запас прочности в ней зало-
жен многократный. Управляется она
вполне стандартным способом. Трёх-
позиционный рычаг-переключатель
на полу слева от водительского крес-
ла отвечает за смотку-размотку и вы-
ключение, а рычаг на корпусе лебёдки
размыкает барабан и редуктор. И вот
ещё какой момент: как это часто бы-
вает на инженерных машинах, данное
устройство укомплектовано довольно
сложным механизмом укладки троса.
Он обеспечивает равномерную намотку

В какой-то момент у нас стало складываться впечатление, что угловатый кузов SPA TL 37 состоит из объёмных ящиков, потайных полостей, вместительных ниш и прочих погрузочных отсеков...



Эти скрытые в порогах ящики существенно ограничивают геометрическую проходимость автомобиля.



В кормовой части кузова TL 37 имеется ограниченная поручнями грузовая поверхность, а под ней «прячутся»... багажные ниши.



Треугольник между дверных проёмов – тоже багажная ёмкость. А его крышка – подлокотник с амортизирующей вставкой!



Ниша в заднем крыле разделена на две части, причём передняя часть – мелкая, а отделанная деревянными планками задняя тянется до самого низа колёсной арки.



Под всеми задними сиденьями также обнаружили багажные ящики.

на барабан даже при работе под некоторым углом к продольной оси и не даёт образовываться «бороде» при ослаблении троса. С другой стороны, механизм, прижимающий витки, заметно затрудняет свободную размотку. Даже притом, что втулки барабана снабжены пресс-маслёнками и нормально смазаны, вытягивать трос приходится вдвоём. Более правильно эту лебедку разматывать принудительно, включив режим размотки из салона. Скорость протяжки троса на средних оборотах двигателя порядка шести метров в минуту, причём что в одну, что в другую сторону.



Чтобы снять запасное колесо, надо просто выдернуть фиксатор – и оно упадёт само. Причём вместе с кронштейном...



Ещё один «кармашек» для мелочей находится в углу передней панели.



... А вот чтобы вернуть его на место, надо сначала приладить кронштейн на открытые петли, а затем закинуть (желательно вдвоём) его вместе с запаской вверх.



Такая стойка надёжно фиксирует шесть «стволов» и позволяет их быстро достать.



Все чехлы скроены на удивление ладно. И очень качественно пошиты. Настоящая Италия...



В задний багажник можно попасть, только когда запаска лежит на земле. Там довольно большая ниша, углубляющаяся в задней части. Но справедливости ради стоит заметить, что в артиллерийской версии этот «шкаф» примерно в два раза больше (лебёдка там меньшего размера) и служит для укладки боекомплекта.

ГАРМОНИЧНЫЙ КЛУБОК ПРОТИВОРЕЧИЙ

При всей тщательной продуманности машины, в её конструкции нами были обнаружены очень странные, не сказать курьёзные решения. Например, как вам выведенная в салон вентиляция бензобака?.. В ходе испытаний солнце припекло, и пары топлива струились из бака так, что действительно хотелось соорудить из этой вентиляционной трубки подобие примуса (даже в открытом варианте кузова запах бензина в салоне был невероятно силён). И это при том, что

конструкция бензобака в частности и топливопровода в целом на удивление продумана. Бак располагается на моторном щите, под торпедой, и составляет часть интерьера. Он двухсекционный, разделённый внутри по вертикали, при этом две его заливные горловины выведены под одну пробку. Основной объём бака – нижний. Из него бензонасос и закачивает топливо в карбюратор в штатном режиме. А если же бензонасос неисправен или основной полубак пуст, то водитель закрывает под торпедой один кран, открывает под капотом другой – и едет дальше.

Топливо в этом случае поступает само-тёком из резервного верхнего полубака.

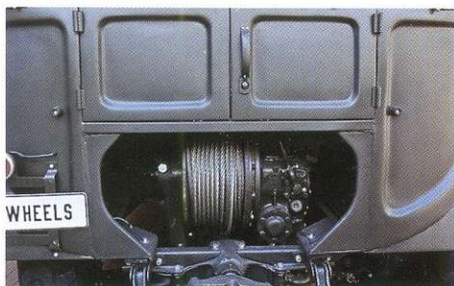
Интересно, что механический указатель топлива, выведенный перед ветровым стеклом, похоже, показывает именно суммарную величину оставшегося топлива. Кстати, в ходе испытания мы, перепутав горловины, заправили именно резервный объём. Когда основной бак опустел и мотор заглох, в окошке продолжала высвечиваться цифра 16 (что сильно нас с толку в поисках причины остановки). Кстати, при работе на резерве топлива выявился ещё один нюанс:



Сложный, но эффективный «тросоукладчик» превращает свободную размотку лебёдочного троса в тяжёлое физическое упражнение...



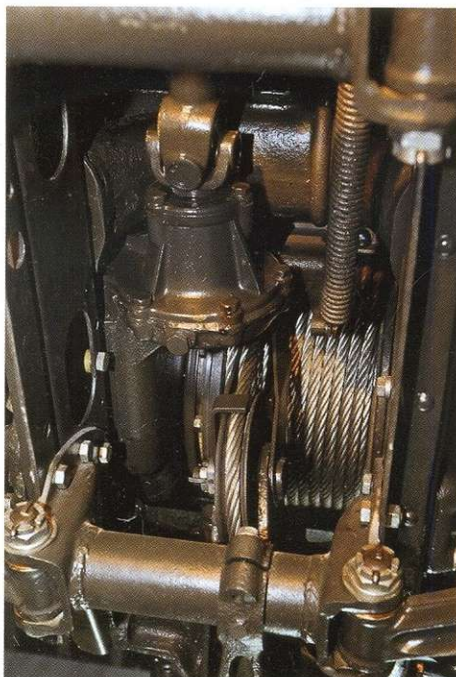
...Поэтому эффективнее и быстрее делать это вдвоём, но в принудительном режиме. Водитель включает размотку из салона, а второй участник процесса просто вытягивает подаваемый трос.



Лебёдка инженерной модификации почти в два раза тяговитее артиллерийской, но и места она занимает существенно больше.



Тяга на крюке этого агрегата по паспорту достигает 3,5 тонны, а замеренная нами скорость смотки составляет 6 м/мин.



При взгляде снизу видно, что редуктор лебёдки оснащён дополнительной передачей, существенно упрощающей компоновку агрегата, но серьёзно повышающей его размеры и массу. Хочется также отметить сложную конструкцию «тросоукладчика».



Трёхпозиционный переключатель лебёдки на полу возле водительского сиденья достаточно удобен, при этом он полностью исключает случайное включение агрегата.

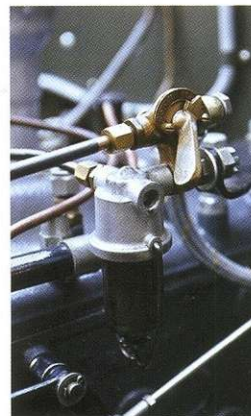


Изначально в задачу этой лебёдки входило затаскивание сцепки понтона непосредственно на буксирное устройство.

так как в этом случае топливо попадает в карбюратор самотёком, на затяжных крутых подъёмах автомобиль глохнет, и чтобы его завести, приходится откатываться. А теперь, собственно, выводы: несмотря на целый ряд странностей, присутствующих в конструкции и поведении SPA TL 37, трофейный артиллерийский тягач показал себя удивительно цельным и гармоничным специализированным транспортным средством. По всем показателям – это вездеход, рассчитанный на эксплуатацию на дорогах без твёрдого покрытия и бездорожье.

P.S. Вот, собственно, и весь «отчёт о проведённых летом 1942 года испытаниях захваченного в боях на Дону» итальянского SPA TL 37. Нам же со своей стороны остаётся лишь добавить, что в техническом и визуальном смысле тестируемый тягач находился практически в новом состоянии. **RW**

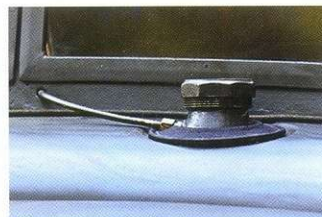
Редакция благодарит Павла Иванова за предоставленный автомобиль и творческую лабораторию «Эполет» (www.epolet.su) за предоставленную форму.



Кран включения резервного объёма топлива расположен под капотом слева от двигателя.



Совершенно открытые снаружи соты радиатора чрезвычайно уязвимы для грязи и механических повреждений. При этом собственно радиатор состоит из восьми отдельных секций, каждую из которых можно перекрыть независимо от других при помощи шаровых кранов (фото внизу).



Вентиляция бака выходит из горловины рядом с крышкой (фото вверху) и уходит... в салон, поднимаясь по центральной стойке стекла (фото слева). На наш взгляд, это не вполне логичное решение.

Механический указатель топлива, расположенный снаружи перед ветровым стеклом напротив водителя, цифрами показывает остаток бензина в литрах. Причём суммарно в обоих баках.



Маневренность TL37 поражает, особенно ему удаётся слалом между деревьями, но нужно помнить – «корма» движется по не совсем привычной траектории.

ВЫВЕЗЕН НА СПИНЕ ВЕРБЛЮДА

Этот инженерный SPA TL 37 был найден случайно в сарае у одного французского реставратора самолётов. Любитель авиации отыскал его тоже где-то по случаю, похоже, не очень понимая, что именно попало в его руки. В результате уникальный тягач много лет просто стоял в кузове другого грузовика. Шасси машины было довольно комплектным, а кузов – в удручающем состоянии. Именно в таком виде автомобиль и попал на глаза российскому реставратору Вячеславу Лёву. Однако продать раритет француз отказался. К тому моменту он уже кое-что выяснил о машине, и мысль о возможной реставрации всё крепче гнездилась в его голове. Тем более что



В таком не слишком презентабельном состоянии уникальный SPA TL 37 был найден в одном из французских гаражей. О его предыдущей судьбе история умалчивает.



Салон выглядел удручающе, но его передняя часть была достаточно комплектна.



Шасси автомобиля сохранилось практически полностью. На фото: независимая задняя подвеска на поперечной рессоре. Обратите также внимание и на наличие понтонной механической лебедки.



Пытаться восстановить этот двигатель не стали. По удачному стечению обстоятельств нашёлся аналогичный агрегат с консервации.

он уже понял самое важное: откуда взять недостающие кузовные детали. Огромное количество итальянской и немецкой техники сохранилось в песках Сахары, оставшись там брошенной осенью 1942 года после разгрома сил фашистского блока при Эль-Аламейне. К югу от этого египетского города на до сих пор закрытой территории среди минных полей по сегодняшний день стоят десятки автомобилей, танков и другой военной техники. Среди них должны были быть и SPA TL 37. Мало того, французский авиареставратор знал, что как минимум одна такая машина там имеется.

Время шло, наши соотечественники продолжали уговаривать француза, а тот отказывался, надеясь, что займётся тягачом сам. И лишь спустя несколько лет нашлось устроившее всех решение: россияне выкупили SPA и заказали его реставрацию бывшему хозяину. Тут-то и вспомнился африканский экземпляр... Но как вытащить его из песков? Минные поля исключали вероятность серьёзной транспортной операции. Даже сотрудники музея в Эль-Аламейне не решаются отправляться за экспонатами в южную часть протянувшегося на 64 км оборонительного рубежа (в одном из последующих номеров Rolling Wheels мы подробно расскажем вам об этом удивительном месте). А ведь именно там находился интересовавший всех TL 37. После длительных переговоров египетские военные дали добро на облёт этих мест на вертолёте. За время полёта были зафиксированы координаты нескольких любопытных объектов, но не SPA. К дальнейшим поискам удалось подключить берберов. По слухам, кочевники пустыни знают проходы в минных полях и потому могли найти автомобиль. Но берберы люди неспешные. Ждать звонка с сообщением, что машина найдена, пришлось... год. Но он случился! А вскоре пришли и фотографии, подтверждающие, что найден именно TL 37, причём той же самой модификации Pontiere, что и хранится

во Франции. Вот только вывезти автомобиль целиком оказалось невозможным. Максимум что позволяли узкие караванные тропы – срубив топором с машины заднюю часть кузова, доставить её на спине верблюда. Так и поступили. Полное восстановление машины во французской авиационной мастерской затянулось на четыре года. А находки тем временем продолжались – на военном складе обнаружился новый законсервированный мотор и 12 покрышек, а чуть позже удалось приобрести на блошином рынке в одном из маленьких итальянских городков оригинальные приборы.



Реставрация началась ещё до того, как был решён кузовной вопрос. Это фото, сделанное в процессе восстановления, даёт редкий шанс увидеть трансмиссионный агрегат сверху.



Корма из Сахары отлично подошла к найденному автомобилю, тем более что она оказалась той же инженерной модификации.

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»



текст » Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото » Алексей КОНОПЛЁВ
Евгений КОНСТАНТИНОВ

ИМ НУЖНО НЕ ТОЛЬКО ТОПЛИВО

Особенности применения современных смазочных материалов в ретро-автомобилях

Мы продолжаем начатый в мартовском номере (см. «Шестьдесят шестой, «Евро»! до полного!..», Rolling Wheels №2) рассказ о взаимодействии агрегатов старинных автомобилей с современными горюче-смазочными материалами. В первом материале речь шла о жидкостях, заливаемых в топливные баки, а сегодня мы поговорим о маслах и смазках. Ведь, как известно, в автомобиле (неважно в XIX или в XXI он произведён) без них никуда (двигатель и трансмиссия «на сухую» долго не проработают). Казалось бы, в чём проблема – в наши дни прилавки магазинов буквально ломятся от масел с увеличенным сроком замены и кучей дополнительных волшебных свойств. Но возникает закономерный вопрос: как будут вести себя эти высокотехнологичные продукты, оказавшись в картерах ретро-агрегатов?

Трение – это величайшее чудо природы. Лишь благодаря этому явлению мы можем ходить и ездить, держать и устанавливать одно на другое. Более того, трение лежит в основе почти всех видимых природных процессов. Швейцарский физик, нобелевский лауреат Шарль Гийом как-то сказал: «Не будь трения, Земля была бы без неровностей, подобно жидкости». И это при том, что трение в жидкостях тоже существует! Но у трения есть и обратная сторона. Существует великое множество технических процессов, где было бы полезно его уменьшить. И самый очевидный способ для этого – смазка. Насколько она необходима, показывает простой исторический пример. Многочисленные попытки инженеров первой половины XIX века создать работоспособный двигатель внутреннего сгорания были безрезультатны до тех пор, пока в 1859 году бельгиец Жан Жозеф Этъен Ленуар не снабдил свой мотор системой смазки. С тех пор многое изменилось, но по сей день все поршневые двигатели внутреннего сгорания нуждаются в масле. Хотя почему только двигатели – смазки требуют и другие не менее важные конструктивные элементы автомобиля, такие, как трансмиссия, рулевое управление и ходовая часть.

Большинство жидких смазок, применяемых в автомобиле на протяжении всей его истории, создавалось на базе продуктов переработки нефти. В их основе лежали нефтяные масла – смесь высококипящих углеводородов (от 300 до 600 °С). Они и сейчас составляют основу большей части выпускаемых в мире автомобильных и промышленных масел. Но есть и исключения – некоторые производители в качестве основы пытались использовать органические масла, например касторовое, но широкого развития эта тема не получила. Позже, с развитием химических технологий, появились масла на синтетической основе (сегодня они широко используются в высокофорсированных и высоконагруженных агрегатах). В целом развитие производства смазок шло рука об руку с развитием автомобилестроения, а вынужденный разрыв этой исторической связи (ретро-автомобили имеются, а ретро-масел ещё поискать) может вызвать совершенно неожиданные последствия.

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

До середины 50-х годов в автомобильных двигателях применялись непосредственно базовые нефтяные масла либо селективной, либо серно-кислотной очистки и без всяких присадок. Разве что зимние сорта могли содержать какой-нибудь простейший депрессор, понижающий температуру застывания до -25...-30 градусов. Потому и рекомендованные сроки смены масла в машинах тех лет составляли тысячу – полторы тысячи километров, но это, в свою очередь, снижало требования

Жан Жозеф Этъен Ленуар (1822–1900).

Бельгийский изобретатель, создатель первого в мире коммерчески успешного двигателя внутреннего сгорания (1859). Работая над созданием мотора, Ленуар в ходе экспериментов понял, что без охлаждения и смазки бессмысленно рассчитывать на длительную работоспособность агрегата, и первым внедрил обе системы. Это и стало залогом успеха его двигателя, который использовали не только в качестве стационарного силового агрегата для привода различных механизмов, но и устанавливали на самоходные экипажи. Всего, по различным данным, было создано 300–500 двигателей Ленуара.



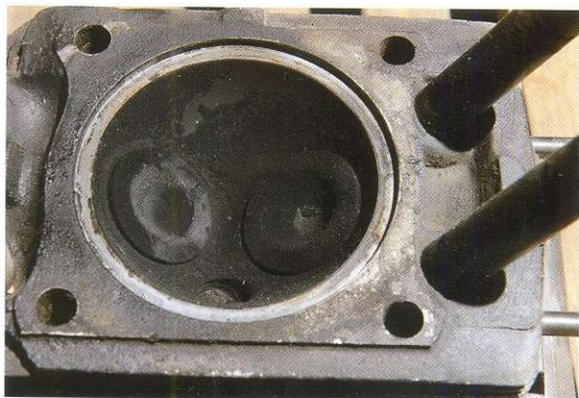
This article talks about the features

of using modern lubricants in old engines and transmissions. Risks are involved in connection with the change of materials and technologies with their magnitude of risk depending on each case. If you cannot use the oils which are designated in the old regulations then care must be taken to research the design features of antique machinery and to match this to the correct lubricant from the modern range. This is especially important with four-stroke engines and synchromesh gear boxes.

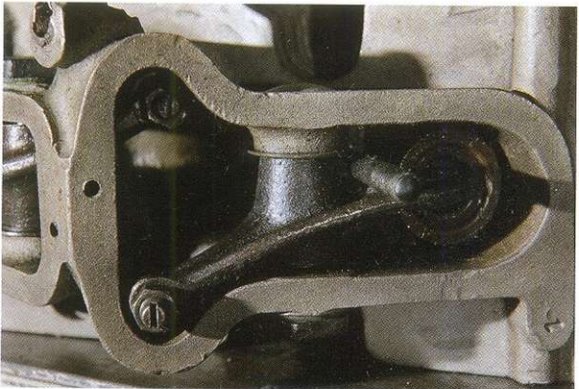
к стабильности его антикоррозионных и противозносных свойств. За увеличением интервала никто особенно и не гнался: ежегодные пробеги были небольшие, что позволяло не только проще смотреть на запредельную по нашим меркам частоту регламентных работ. Мирились и с низким ресурсом, заложенным в конструкцию двигателя (редкие моторы тех лет осиливали «планку» в сотню тысяч километров, а для некоторых и 10 тысяч было много). Степень нагрузки и форсирования была меньше, требование к точности изготовления ниже, допуски шире, а зазоры больше. Причина двояка. С одной стороны, качество обработки материалов в двигателестроении было ниже из-за технологических особенностей: нынешние допуски отличаются от тех, что были 70 лет назад, в 3–4 раза. С другой стороны, современная металлургия позволяет добиваться меньших температурных расширений материалов, чем во времена классических автомобилей, что, в свою очередь, позволяет уменьшать компенсирующие зазоры. Одним словом, созданные в наши дни моторы позволяют и даже, вернее сказать, заставляют использовать существенно более жидкие масла, чем милые нашему сердцу исторические агрегаты. Обратная сторона состоит в том, что в старинных агрегатах плёнки, образуемой высокотекучей жидкой смазкой, может просто не хватить для заполнения штатных зазоров. А если двигатель изношен и эти зазоры ещё больше? Между тем заполнение зазоров важно для долголетия мотора. Масляный слой между деталями работает ещё и как демпфер, гасящий ударные нагрузки и вибрации, возникающие в процессе работы агрегата. И если зазор не заполнен жидкостью, микровибрации начинают резко увеличивать скорость износа деталей даже при наличии плёнки масла на каждой из их поверхностей. Именно поэтому для старинных двигателей лучше применять смазку с как можно более высокой для данных условий эксплуатации вязкостью.

О ВРЕДЕ ЧИСТОТЫ

Не секрет, что базовые масла в процессе работы двигателя оставляют нагары и отложения на деталях. Особенно если не очень тщательно следить за регулярностью их смены. А теперь давайте представим, что случится со старым грязным мотором, заполненным копившимися десятилетиями «культурными» слоями разнообразных отложений, если туда при очередной смене залить современное высококачественное масло с обилием эффективных моющих присадок. И так, присадки вступают в действие – и все эти многолетние отложения радостным потоком уносятся со своих насиженных мест... В моторе становится чисто, гладко и... пусто. Демпфирующая плёнка отложений исчезает, зазоры резко увеличиваются – и тут же катастрофически возрастают динамические нагрузки на все детали двигателя. Вы надеялись, что мотору от современного масла станет легче работать, а вышло с точностью наоборот. И поверьте, это только начало «приключений». Дело в том, что всё, что копилось в моторе долгие десятилетия и было в одночасье смыто, далее помчится куда? Правильно – в масляный фильтр, с тем чтобы в считанные минуты забить его напрочь. Вследствие чего откроется перепускной клапан, и всю грязь мимо фильтра затащит обратно в мотор. Только теперь вся она будет перемешана и на свои «исторические» места уж точно не вернётся. Если грязи не очень много – она плотно забивает



На клапанах этой головки, только что снятой с восьмицилиндрового «воздушника» Steyr 1500 (выпуск 1941 года), приличный слой нагара (фото вверху). При этом механизм привода клапанов достаточно чист (фото внизу), что свидетельствует о регулярности замены масла на всём протяжении жизни этого двигателя.



В старом моторе лучше всего использовать масла максимальной категории вязкости из тех, что допустимы заводской инструкцией.

вкладыши, а если очень – то и закупоривает сетку маслозаборника. В любом случае итог один: двигатель выходит из строя (хотя и с разным масштабом возможных разрушений). Именно поэтому очень важно старинный, давно (или вовсе никогда) не разбиравшийся двигатель продолжать эксплуатировать на том же масле, к которому он... привык.

Но даже после отмывки и переборки антикварного мотора не имеет смысла переходить на высокотехнологичное современное масло в расчёте на увеличение сроков его смены и удлинение ресурса. Дело в том, что если заложенный конструктив имеет ограниченный ресурс, то, даже перебрав двигатель, полностью поменяв поршневую и т.д., радикально увеличить его всё равно не удастся. Да он и не очень-то нужен: пробеги у старинных автомобилей всё равно небольшие. А вообще, самые ценные свойства современных масел применительно к антикварной машине – это их антиокислительные свойства, что особенно важно при нечастой эксплуатации.

И вот ещё важный момент, о котором уже было упомянуто выше. Современные синтетические и полусинтетические масла с повышенной текучестью, безусловно, будут лучше проникать в самые тонкие зазоры. Но точно так же они будут и вытекать через старые уплотнения, созданные в те годы, когда синтезировать масла с пониженной вязкостью ещё не умели. Поверьте, набивные сальники, активно использовавшиеся в моторах старых конструкций даже в 70-е годы, просто не способны удержать текучее современное масло. А стало быть, в старом моторе лучше всего использовать масла максимальной категории вязкости из тех, что допустимы заводской инструкцией к автомобилю. Найти их не составляет труда, благо в большинстве своём базовые масла прежних лет имели вполне современную вязкость по SAE от 20 до 50. При этом многие производители выпускают специальные серии смазок для олдтаймеров, отличающиеся высокой вязкостью при высокой стабильности антиокислительных и противоизносных свойств (сегодня эти смазочные продукты можно приобрести и в России). А вообще, при выборе стоит ориентироваться и на рекомендованную группу качества, так как даже для самых примитивных моторов, вроде силового агрегата Ford T (он лишён даже маслясёмных колец), до сих пор можно найти в продаже масла групп SA и SB, предназначенных для четырёхтактной садовой техники.

СМЕШАТЬ, НО НЕ ВЗБАЛТЫВАТЬ

Классовое родство старинных автомобилей (и в большей степени мотоциклов) с современным дачным инвентарём проявляется ещё и в достаточно широком применении двухтактных двигателей, требующих для своей работы смеси бензина с маслом в определенной пропорции. Системы

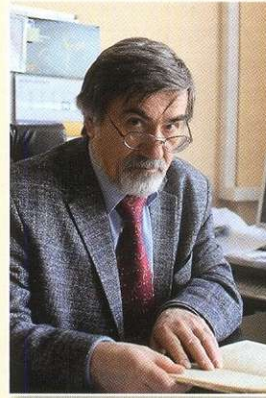
Этот распределитель из двигателя правительственного ЗиЛа уже отмыт от отложений. Но явные задиры на кулачках говорят о том, что за качеством, количеством и регулярностью смены масла в данном моторе следили не слишком тщательно.



Александр ПЕРВУШИН

Заведующий лабораторией
смазочных материалов
НАМИ-Хим

**ДО СЕРЕДИНЫ 50-х
В БЕНЗИНОВЫХ
И ДИЗЕЛЬНЫХ
МОТОРАХ
ПРИМЕНЯЛИСЬ
ОДИНАКОВЫЕ МАСЛА**



В нашей стране до появления «Жигулей» в автомобильные двигатели было принято заливать масла АС-8 и М-8В, недалеко ушедшие от базовых нефтяных масел (зольность, которую дают присадки, у них никакая и щелочного числа как показателя тоже нет). С появлением «Жигулей» мы перешагнули через ступеньку. Для стоящих под их капотами моторов появились масла группы Г-1, которая по тем временам соответствовала категории SE по классификации IPI. И весь остальной легковой парк в середине 70-х быстро вышел на применение масел этого уровня с одновременным увеличением сроков его замены. Другое дело, что отечественные масла оставались на этом уровне довольно долгий срок, тогда как в мире прогресс не стоял на месте. На протяжении всей второй половины XX века тенденция улучшать свойства масла при помощи различных присадок продолжала активно развиваться, лишь усиливаясь с каждым годом. До середины 50-х одни и те же масла применялись как в бензиновых моторах, так и в дизелях, разве что в последние рекомендовалось заливать более вязкие сорта. Различия в требованиях к маслу возникло вследствие того, что карбюраторные машины при эксплуатации зимой в городе работали на низких тепловых режимах и в них активно образовывался низкотемпературный шлам (мазеообразные отложения во внутренних полостях). Что, во-первых, снижало теплоотдачу двигателя, а во-вторых, шлам мог забить сетку маслоприёмника, что при очередном холодном пуске оставляло двигатель вообще без смазки. Для борьбы с этим явлением в составе моторного масла, начиная с 60-х годов, начали включать специальные присадки (сукцинимиды), предотвращавшие это отложение. Для дизелей низкотемпературное шламообразование не характерно, поэтому для дизельных масел класса CD, просуществовавшего до 90-х годов, сукцинимиды не требовались. А потом весь мир начал бороться за сроки смены, за экологию, в моторах появилась рециркуляция, и в дизельных двигателях вырабатываемая в процессе их работы сажа стала в большом количестве попадать в масло. Возникла необходимость её диспергировать, то есть поддерживать в объёме масла – и как следствие там появились сукцинимиды. Именно по этой причине дизельные масла группы CF-4 и более поздние по своим свойствам стали вновь близки к бензиновым.

с отдельным маслобаком и автоматическим дозированием компонентов смеси непосредственно перед подачей в двигатель были изобретены достаточно давно, но из-за относительной сложности и дороговизны в большинстве случаев смесь приходилось готовить заранее и заливать в общий бак. Так было проще. Тем более что именно простота конструкции наряду с высокой литровой мощностью и низкой массой были и остаются главными козырями двухтактников. К тому же во времена широкого распространения таких двигателей на автомобильном транспорте бензоколонки нередко имели в своём ассортименте готовую двухтактную смесь, что избавляло водителей от необходимости возиться с мерными ёмкостями. В наши дни такой сервис полностью отсутствует за явным недостатком спроса. Причём готовить бензино-масляную смесь впрок не получится – она недолговечна и при более-менее длительном хранении расслаивается и портится. Нам известна только одна марка, предлагающая через специализированные магазины бытовой двухтактной техники готовую топливную смесь в мелкой расфасовке. Но для двигателей старинных машин и мотоциклов с их куда более высоким расходом, чем у нынешних бензопил, это неудобный и дорогой вариант. Лучше смесь приготовить самому. Вот только какую – на самом дешёвом минеральном масле в пропорции 1:15 – 1:25, как рекомендовано оригинальной инструкцией, или на современной синтетике в пропорции 1:50, как это принято в наши дни? Поиски ответа на этот вопрос затянулись: как выяснилось, в профильных научных и образовательных учреждениях Москвы двухтактные моторы считаются настолько глубокой стариной, что все специалисты по ним давным-давно вышли на пенсию. Выручил технический отдел шведской компании Husqvarna, до сих пор активно занимающийся разработкой разнообразных сельскохозяйственных и лесных устройств с двухтактными двигателями и соответственно масел для них. По мнению шведских специалистов, для старинного двигателя разницы в рецептуре смеси нет. Просто современные двухтактные масла обладают более высокими смазывающими характеристиками. Кстати, специальные двухтактные масла появились на рубеже 70 – 80-х годов XX века в связи с ростом рабочих оборотов двигателей и повышением требований к их смазке (до этого бензино-масляная смесь готовилась на основе обычных моторных масел, заливаемых в четырёхтактные двигатели). Высокие требования к современному маслу вызваны тем, что нынешние «двухтактники» работают на запредельных по меркам прежних времён оборотах. Скажем, штатные 14 тысяч современной бензокосы – это в два раза выше максимума довоенных гоночных мотоциклов. К тому же современная малокубатурная техника намного чувствительнее относится к образованию нагара, а экологические требования заставляют обращать внимание на дымность выхлопа. Во времена расцвета двухтактных автомобилей и мотоциклов их моторам таких высокотехнологичных масел просто не требовалось. Но вместе с тем использовать их для древних «двухтактников» в современной пропорции 1:50 вполне допустимо наравне с традиционной смесью на минеральном моторном масле в соотношении 1:20.

Современная мерная ёмкость для приготовления бензино-масляной смеси для двухтактных моторов малокубатурной садовой техники. Шкала подразумевает различные пропорции – от 1:25 до 1:50. Соотношение зависит прежде всего от применяемого масла. Конечно, для заправки двухтактных автомобилей и мотоциклов её объём (1 литр) маловат, но принцип смешивания и пропорции остаются неизменными.



О НЕЖДАНОЙ КОРРОЗИИ В ДРУГИХ МЕСТАХ

Выбор других эксплуатационных жидкостей для антикварного автомобиля в наши дни тоже непрост. Так, скажем, трансмиссионные масла подобно моторным долгое время были просты и незатейливы. Однако увеличение нагруженности передач, появление гипоидных зацеплений и другие инженерные новшества требовали добавления всё большего числа присадок. В результате современная «трансмиссионка» содержит в обязательном порядке целый комплекс веществ, повышающих в первую очередь противоизносные и противозадирные свойства масла. Эти присадки могут быть на основе соединений серы, фосфора, молибдена и других элементов Менделеевской таблицы, причём многие из них коррозионно активны по отношению к цветным сплавам. Например, популярной в прошлом свинцовой бронзе. Поэтому к выбору масла для каждого конкретного агрегата надо подходить внимательно. Так, скажем, если даже самые первые довоенные гипоидные редукторы требуют применения специального гипоидного масла и современные его сорта вполне подходят, то для коробок передач, особенно синхронизированных, лучше применять самые простые смазки для конических зацеплений. Лучше вообще без присадок, либо самые простые классов GL2, GL3 и GL4. А вот современные жидкости GL5 с очень высокой долей вероятности могут оказаться для них вредны. Современные противоизносные присадки просто уничтожат коррозионно-нестойкие цветные сплавы. Это будет происходить медленно и практически незаметно, но когда станет явным, то будет уже поздно.

Подобные проблемы есть и с применением антифризов. Долгое время роль охлаждающей жидкости играла вода, обладающая в сравнении

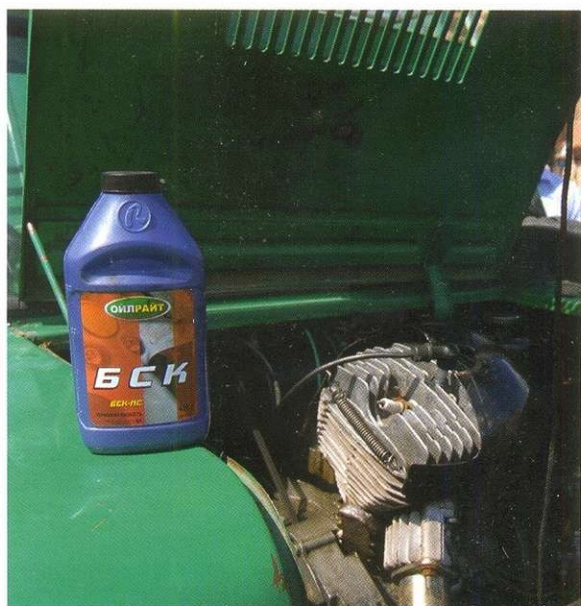


Отсутствие синхронизаторов в коробке передач Norch 901 упрощает её обслуживание и позволяет лить любое трансмиссионное масло, не особенно беспокоясь о вредном действии современных присадок.

со спиртосодержащими жидкостями тремя важными преимуществами: великолепной ценой, меньшей коррозионной активностью и более высокой теплоёмкостью. Из-за последнего фактора даже совершенно исправный автомобиль, рассчитанный на применение воды в качестве охлаждающей жидкости, может в жару закипеть на антифризе. Правда, вода со временем вышла из широкого применения в связи с двумя неудобными свойствами. Она расширяется при замерзании и образует накипь. Водоподготовка, умягчение и другие меры из шофёрского обихода былых лет так и не смогли противостоять триумфальному шествию спиртовых антифризов. При этом они, правда, обладали свойствами вызывать коррозию алюминия и меди, а также разрушительно действовали на резину патрубков. Нейтрализовать их вредное воздействие были призваны опять же различные присадки. Но вот в чём проблема – в современных автомобилях уже нет медных радиаторов, а резинотехнические изделия год от года становятся всё более химически стойкими. Ну а раз так, то какой смысл добавлять в антифриз защищающие медь и резину присадки? Именно поэтому современный антифриз может оказаться вредным для ретро-мотора, и, выбирая охлаждающую жидкость, важно внимательно прочесть сопроводительную информацию. Дело в том, что уважающие себя производители обязательно указывают, для каких типов радиаторов и двигателей подходит их продукт. Кроме того, к старинной резине уплотнений и манжет могут оказаться агрессивными и современные тормозные жидкости классов DOT4 и DOT5.1. Поэтому со старинными гидравлическими тормозами тоже лучше не экспериментировать и заливать то, что рекомендовано заводом. Тем более что до сих пор ту же БСК на основе касторового масла можно свободно найти в продаже.

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ

Точно так же, как и в случае с топливом, применение современных материалов в старинных агрегатах сопряжено с определенными рисками (их величина зависит от каждого конкретного случая). Самое верное и безошибочное решение – досконально следовать букве старинных инструкций. Поступать так, как написано в них, – правильно как с технической, так и с исторической точки зрения. Вот только найти материалы требуемого стандарта не всегда легко. Хотя, строго говоря, с маслами в этом смысле проще, чем с бензинами. Если же дело доходит до обходных путей, то для двигателя четырёхтактный подход принципиально отличается от двухтактного. Так, архаичным двухтактникам в целом без разницы, какой коктейль (замешанный по старинному или современному рецепту) перерабатывать. Четырёхтактные агрегаты нежнее и требовательнее. Но совсем не в том смысле, как это может показаться на первый взгляд. Даже наоборот. Эти двигатели лучше эксплуатировать на самых простых маслах, обладающих достаточной высокотемпературной вязкостью.



Тормозная жидкость БСК выпускается по сей день и активно применяется в гидравлических барабанных тормозах. У неё низкая температура кипения, но при этом она неагрессивна к резине старых манжет и уплотнений.

БАНК ВРЕМЕНИ

Долгий путь из Лондона в Мехико 112
Марафон протяжённостью 25 750 километров (1970 год).

Стиль и цвет 118
Chevrolet Corvette был первым американским спортивным автомобилем.

Человек, учивший ездить Corvette 126
Краткая история жизни Жоры Аркус-Дунтова.

Апеннинский универсал 130
Этапы и причины создания семейства уникальных машин Fiat-SPA.

Внезапный попрыгун 138
Утопический проект огромного боевого робота-шагохода (1942 год).



ДОЛГИЙ ПУТЬ из ЛОНДОНА в МЕХИКО

текст » Константин КОМКОВ
фото » из архивов



Супермарафон «Лондон – Мехико» World Cup Rally 1970 год 25 750 км

Сорок два года тому назад поклонники автомобильного спорта во всём мире, затаив дыхание, следили за событиями, происходившими на трассе гигантского ралли. Кстати, по современным критериям это состязание трудно назвать даже ралли-марафоном. Скорее это была гонка на выживание... Недаром из 96 экипажей, стартовавших от лондонского стадиона «Уэмбли», лишь 23, преодолев почти 26 тысяч километров по дорогам и бездорожью, добрались до стадиона «Ацтека» в столице Мексики. И среди финишировавших были три советских экипажа на «Москвичах-412».

Автомобили советского производства пользовались определённым спросом за рубежом, причём не только в социалистических странах. И судя по всему, после успешного выступления в 1968 году команды АЗЛК на марафоне «Лондон – Сидней» советское внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» собиралось продвигать «Москвич» не только на европейском рынке, но и в странах Латинской Америки. И супермарафон, маршрут которого пересекал Бразилию, Уругвай, Аргентину, Чили, Боливию, Перу, Эквадор, Колумбию, Коста-Рику, Никарагуа, Гондурас, Сальвадор, Гватемалу и Мексику, как нельзя лучше подходил для этого. Впрочем, это всего лишь предположение. Ведь, как сегодня вспоминает участник тех марафонов Юрий Иванович Лесовский (см. «Гонщик», стр. 52), вскоре после того как «Москвичи» финишировали в Сиднее, из Австралии поступило предложение по реализации советских малолитражек на местном рынке. Но его не приняли... Как бы там ни было, но 19 апреля 1970 года из Лондона в числе прочих участников стартовало и пять седанов «Москвич-412» (см. «Проект с бортовым номером 28», стр. 76).

Сегодня, как, впрочем, и сорок лет назад, принято считать, что это были серийные автомобили, взятые прямо с конвейера. На самом деле это были специально построенные спортивные болиды,

но тем не менее машины тщательно готовили к гонке. Иначе и быть не могло: участвовавший в гонке стандартный Rolls-Royce Silver Cloud не доехал и до Лиссабона...

КОМАНДЫ-СОПЕРНИКИ

Основными претендентами на победу в этом ралли считались команды Ford Motor и British Leyland Motor Corporation. Семь Ford Escort 1850GT были построены спортивным подразделением Ford, находившемся тогда в городе Борхэм. От серийной модели они сохранили разве что кузов. На них поставили двигатели рабочим объёмом 1834 см³ (с двумя верхними распределительными валами) модели Cortina. Прочность коленчатых валов была повышена путём азотирования, использовалась система смазки с «сухим картером», а 13-литровый масляный резервуар размещался в багажнике. Имея степень сжатия 9,25, эти двигатели развивали 140 л.с. при 6000 об/мин и переваривали низкооктановое топливо. На машинах были установлены пятиступенчатые коробки ZF. В подвеске использовались газонаполненные амортизаторы Bilstein, стандартные задние мосты были заменены специальными с картерами из магниевого сплава большей ёмкости и, наконец, как спереди, так и сзади ставились дисковые тормоза Girling. При всём том даже с каркасом безопасности и защитами вес автомобиля увеличился незначительно и не превышал 900 кг! Управлять этой техникой было доверено таким известным гонщикам и штурманам, как финны Рауно Аалтонен, Тимо Мяккинен и Ханну Миккола, англичане Энтони Фолл, Роджер Кларк и Генри Лиддон, бельгиец Жильбер Стёпелер, швед Гунар Пальм и поляк Собеслав Засада. Не менее серьёзно готовилась к марафону и команда British Leyland, заявившая автомобили Austin Maxi (1485 см³), Austin 1800 (1798 см³) и Triumph 2.5PI (2498 см³). К стати, за рулём одного из Triumph выступал победитель марафона «Лондон – Сидней» шотландец Эндрю Коуэн. Французские звёзды, такие, как Рене Тротман, Рене Нейрэ, Ги Веррье, Пьер Вансон, выступали на DS21 (2175 см³), которые опекал спортивный департамент Citroën под руководством Рене Коттона. В разряд «заводских» попадали и шесть Peugeot-504 (1796 см³), заявленных аргентинским филиалом марки SAFRAR (Sociedad Anonima Franco Argentina de Automotores). Всего же на старте насчитывалось 96 автомобилей четырёх десятков различных марок, в составе экипажей которых было 234 участника из 19 стран мира.

Forty two years ago motor sports fans

from around the world watched the action packed stages of this huge rally. The 1970 «London – Mexico World Cup Rally» started from Wembley Stadium, London on 19th April and finished in Mexico City on 27th May. Approximately 16 000 miles (25 750 km) were covered travelling through Europe to South America. Of the 96 crews that started at Wembley only 23 finished in the Azteca Stadium in Mexico City. Among the finishers was a Russian crew of three in a Moskvich-412.

Любопытно, что состав экипажей тогда не ограничивался. Но здравый смысл подсказывал, что на такой дистанции лучшим вариантом будет три человека в машине и соответственно почти половина экипажей участвовала именно в таком составе. Впрочем, в одном из «Москвичей» (машина под стартовым номером 84) ехали лишь два человека, а именно Виктор Щавелев и Эммануил Лившиц. Оба с АЗЛК: первый – инженер-конструктор, а второй – водитель-испытатель. Это были опытные спортсмены, неоднократные чемпионы страны, имевшие опыт международных гонок и в том числе марафона «Лондон – Сидней». Возможно, руководитель команды Карл Сочнов рассчитывал, что они смогут побороться в абсолютном зачёте. Но не менее титулованный спортсмен, тоже финишировавший в Сиднее, Юрий Лесовский был уверен: «Да, на Ford Escort можно было вдвоём ехать. Там ведь полное обеспечение: приезжаешь – у тебя гостиница. Пару часов можно поспать, тебя покормили. А у нас что? Консервы. Знаете, сколько мы консервов съели за время гонки?



В составе экипажа под стартовым номером 28 выступали таксист из Вильнюса Леонтий Потапчик (слева) и водитель-испытатель АЗЛК Юрий Лесовский. Помните фразу из фильма «Гонщики»? «Грубый вы всё-таки народ, таксисты, для такого тонкого дела, как ралли...»



Розмари Смит, Эллис Уотсон и Жинетт Дерулан выступали на Austin Maxi в том же классе, что и наши «Москвичи». На финише этот героический женский экипаж был десятым в общем зачёте и первым среди автомобилей с рабочим объёмом двигателя до 1600 см³.

У нас же всё по-другому – шесть долларов в сутки. В каких мы были условиях, ни один иностранец и половины трассы не проехал бы». Забегая вперед, скажем, что парный экипаж под номером 84 не финишировал. Остальные наши гонщики ехали по трое, причём команду в соответствии с интернационалистской установкой ЦК ДОСААФ усилили прибалтийскими спортсменами. Тем не менее во всех экипажах был представитель завода, за исключением одного – под стартовым номером 40 (в нём ехали сотрудник Научно-исследовательского автомобильного и автомоторного института испытатель Сергей Тенишев, инженер-механик Валентин Кислых и работник Министерства внешней торговли Валерий Широченко).

ПЕРВАЯ ТРЕТЬ ПУТИ

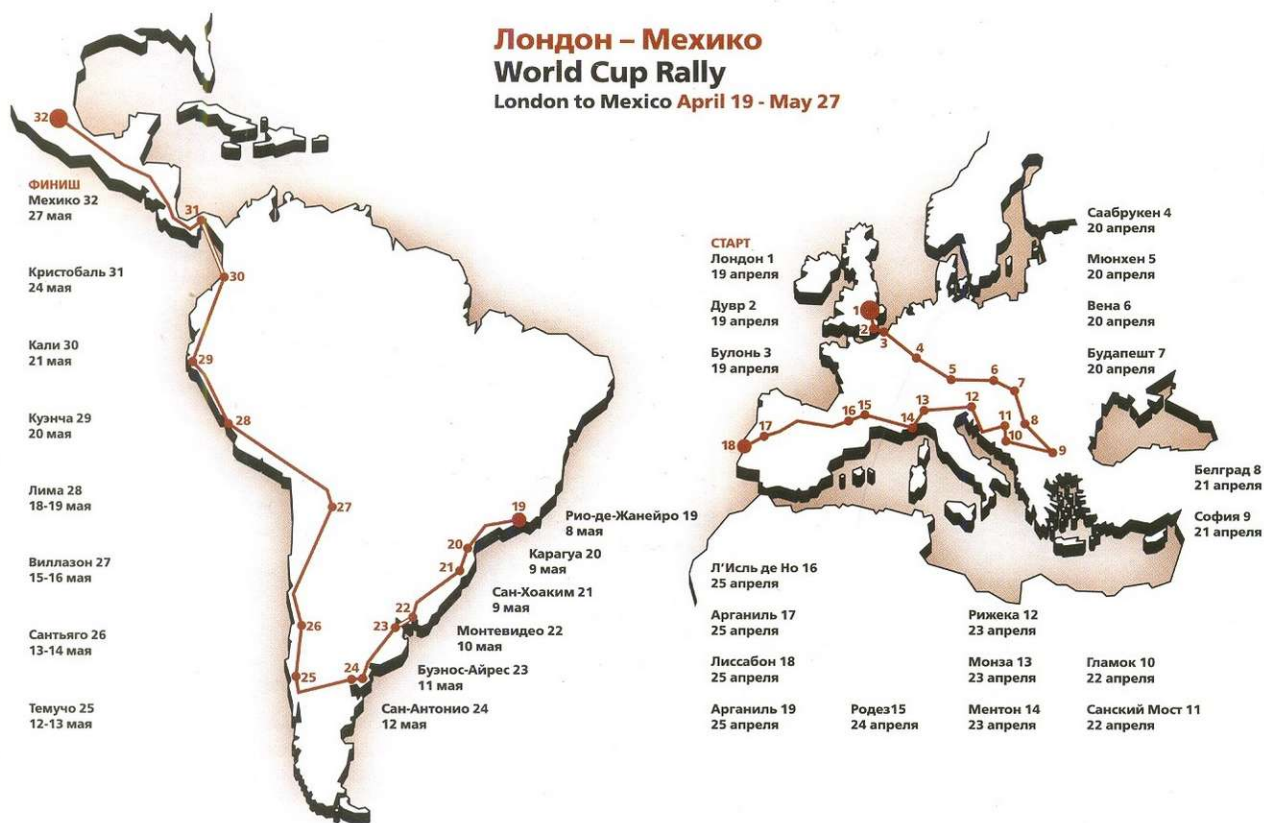
Протяжённость европейского этапа, проходившего по маршруту Лондон – Дувр – Булонь-сюр-Мер – Мангейм – Мюнхен – Вена – Будапешт – Белград – София – Триест – Генуя – Тулуза – По – Бургос – Саламанка – Лиссабон, составляла порядка семи с половиной тысяч километров, а на всё про всё отводилось менее семи дней. То есть с самого начала организаторы задали очень высокую среднюю скорость. И уже при пересечении Лондона и его пригородов многие участники стали жертвами... полицейских радаров (на время гонки дороги не перекрывались), в том числе и экипаж Тенишева. Основные сложности начинались в Югославии, где гонщиков ждал первый из пяти европейских скоростных участков. Там после столкновения с выехавшим на «встречку» грузовиком сошёл экипаж Escort победителя сиднейского марафона Колина Малкина. Впрочем, были и такие, кто не добрался и до контрольного пункта у проходной завода BMW (кувейтский экипаж на Fiat 2300 заблудился на автобане и вместо Мюнхена приехал в Линц). Пробитый картер КПП задержал по пути к Милану и экипаж Аалтонена. Тогда как все пять «Москвичей» прибыли на автодром Монцы вовремя. Не менее сложными были и следующие два скоростных участка в Италии и Франции, проходившие по серпантинам горных дорог. Тем не менее, несмотря на то, что в Португалии автомобиль Тенишева остался без тормозов и только благодаря самообладанию гонщика не улетел в пропасть, команда в полном составе прибыла в Лиссабон. Финишировали, как и ехали, в соответствии

Бюджет советской делегации составлял 40 тысяч долларов, не считая суммы, потраченной на подготовку машин.

с командной тактикой. Показав в абсолютном зачёте результаты с 31-го по 34-й и с 42-го по 47-й. Всего же европейскую часть ралли смог завершить лишь 71 автомобиль, а ведь это была даже не треть марафонской дистанции. К этому моменту в лидеры гонки вышел французский экипаж Рене Тротманн – Жан-Пьер Анриу на Citroën DS21 (они опережали Ford Escort Хану Миккола и ещё один Citroën DS21 под управлением Ги Верье и Франсиса Мюрака). В первой дюжине автомобилей насчитывалось четыре Citroën, пять заводских Ford и три Triumph.

Старт из Рио-де-Жанейро был назначен на 8 мая. Впереди было более 18 тысяч километров по странам Южной и Центральной Америки. Импровизировать на таком маршруте не приходится, и наученная опытом предыдущего марафона советская команда частично провела разведку маршрута. Но она не идет ни в какое сравнение с масштабной подготовкой команды Ford. Ещё в сентябре 1969 года, чтобы ознакомиться с местностью, экипаж Энтони Фолл – Гунар Пальм принял участие в перуанском «Ралли инков» на Ford Escort Twin Cam. Это была прекрасная возможность освоиться с высокогорьем. После этого они ещё месяц изучали маршрут от Рио-де-Жанейро до Лимы. Накануне Рождества их сменили Роджер Кларк и Генри Лиддон, «отработавшие» участки в Аргентине и Боливии. После ралли «Монте-Карло» Лиддон и Жильбер

Лондон – Мехико World Cup Rally London to Mexico April 19 - May 27



Почти половину маршрута общей протяжённостью порядка 25 750 километров составили высокогорные дороги. 7342 км участники ралли прошли по Европе, 13 920 – по Южной Америке и 4548 – по странам Центральной Америки. Особенно трудными оказались скоростные участки. Всего их было 17 (пять – в Европе, десять – в Южной Америке, два – в Центральной Америке).



В Лиссабоне пять гоночных «Москвичей» погрузили на корабль до Рио-де-Жанейро. Второе плавание было у Панамского перешейка. На фото: погрузка «Москвича» под номером 71 (экипаж Гунар Хольм – Каститис Гидаскас – Владимир Бубнов) на паром «Верди» в Колумбии.



На пять спортивных машин в нашей команде было всего две «технички». На перегруженных универсалах «Москвич-427» (их полная масса достигала 2500 кг) ехали К. Акилов, Е. Андреев, Ю. Полторацкий, А. Терехин и шеф команды К. Сочнов.



Самыми неожиданными участниками марафона стали два автомобиля марки... Rolls-Royce. Один из них был стандартный Silver Cloud (на фото), а второй – подготовленный Silver Shadow.



Участие в марафоне команды Citroën инициировали французские гонщики Рене Тротман и Ги Верье. Но в Мехико финишировал лишь занявший седьмое место в общем зачёте экипаж Патрик Вансон – Оливье Трюка – Ален Леринс.

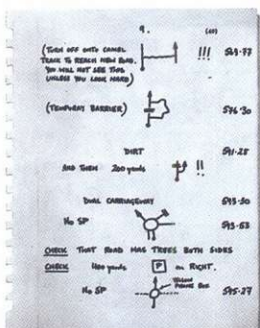
Стэпелер за пять недель проехали от Буэнос-Айреса до Мехико. А за четыре недели до старта из Борхэма в разные страны Латинской Америки были отправлены запасные части. Кстати, в январе Пальм снова побывал там, изучив все возможные места дозаправки, пункты медицинской помощи и встретившись с местными дилерами Ford. В феврале после ралли Швеции Тимо Мяккинен и Ханну Миккола на 10 дней прилетели в Чили, чтобы ознакомиться с очень сложным участком Сантьяго – Лима. Тем временем Колин Малкин проехал по европейскому маршруту и встретился с товарищами по команде в Лиссабоне. Разведка на арендованном автомобиле португальского СУ и неделя на Лазурном Берегу увенчались подготовкой. После этого гонщики разъехались на 15-дневные каникулы и встретились за 48 часов до старта в Борхэм.

ВООРУЖЁННОЕ НАПАДЕНИЕ

В ожидании автомобилей, плывших на пароходе из Европы, наши гонщики не теряли времени: сверяли по картам легенды, изучали информационные бюллетени, рассчитывали средние скорости и уточняли графики движения. Как записал в своём дневнике Виктор Щавелев: «В Рио мы узнали неутешительные вещи. Нас ждут участки длиной 800–1000 километров, где не встретишь ни одной бензоколонки. А там, где они есть, бензин в большинстве случаев низкосортный, не пригодный для наших машин. На трассе встречаются районы, где в радиусе 150 километров нет ни одной живой души». В итоге машины они получили буквально за полчаса до старта, и времени оставалось только на то, чтобы надеть шлемы и застегнуть ремни. Кстати, защитных комбинезонов и специальной гоночной обуви тогда не было. Рассказывает Юрий Иванович Лесовский: «У нас были обычные брюки и куртки. Шлемы нам открытые купили и перчатки, такие с дырочками, лайковые, тоненькие.

Руль-то у «Москвича», сами знаете какой...» Кстати, во многих странах Латинской Америки экипажи «Москвичей» были первыми людьми из загадочного СССР. На всём пути гонщиков встречали с живым интересом и очень дружелюбно. Но случались и казусы.

Самый драматичный из них неоднократно описывался в прессе, однако во время нашей встречи с его непосредственным участником всплыл целый ряд новых подробностей. Рассказывает Юрий Иванович Лесовский: «Представьте себе, Сан-Пауло, центральная улица. Четырёхполосное движение. Я только проснулся менять Потапчика. Открываю глаза и вижу, как люди с автоматами перекрывает нам дорогу. Останавливаемся в крайнем левом ряду. Один подбегает со стороны водителя, а другой – с моей правой стороны. Открывает дверь и бьёт мне по ребрам стволом. Ну, я не удержался, ударил... Оглядываюсь назад – ещё один с автоматом. Машина ходунум ходит – это они Лёньку пытаются вытащить, но он же пристёгнут. А полицейский стоит метрах в двадцати и смотрит. Толпа болельщиков сперва начала приближаться – хотели помочь. Но один из нападавших дал очередь, и народ попятился. Тут какой-то парнишка появился: «Американо? Инглиш?» Потапчик через стекло показал паспорт. Подействовало... Оружие опустили и исчезли».



С раллийной «легендой» наши гонщики познакомились лишь на завершающей части маршрута марафона «Лондон – Сидней». До этого они ездили по картам и схемам, выдававшимся организаторами. К «Лондон – Мехико» подошли серьёзнее: в подготовке «дорожной книги» от Рио-де-Жанейро до Кали принимал участие опынейший эстонский раллист Уно Аава.



Качество бензина в Латинской Америке было непредсказуемым. Поэтому на всякий случай экипажи «Москвичей» постоянно возили с собой тетраэтилсвинец.

ДО САНТЬЯГО ДОБРАЛИСЬ ТОЛЬКО 43 АВТОМОБИЛЯ

Девятого мая на пыльном 169-километровом скоростном участке несколько раз переворачивается через крышу Ford Роджера Кларка (экипаж выбывает из борьбы). Но наши «Москвичи» благополучно справились с этим и со следующим участком, покрывшимся из-за проливных дождей непроходимой грязью. Вскоре, миновав Порту Алегри, гонщики прибыли в Уругвай. Здесь 218 километров дистанции надо было пройти за полтора часа, то есть со средней скоростью 145 км/час. До этого момента лидировал Тротман, но его пресинговал Миккола. Пытаясь оторваться, француз на большой скорости вошёл в крутой поворот, не попал на узкий мостик и полностью разбил свой Citroën DS21 (до Монтевидео добрались 52 экипажа).

В Аргентине дорога стала подниматься к Андам, и здесь аварию потерпел один из двух «Москвичей-427» технической поддержки. Не задержавшись на горнолыжном курорте Сан-Карлос-де-Барилоче, поредевший караван взял курс на Сантьяго. В столицу Чили прибыло только 43 автомобиля, а в классе до 1600 см³ их осталось всего девять. Выбыл из борьбы ещё один из фаворитов – перевернулся Triumph Коуэна. Таким образом, гонку возглавляет дуэт Миккола – Пальм, а на второй позиции экипаж ещё одного Escort Мяккинен – Стэпелер. Лучший результат среди советских гонщиков у экипажа Лесовский – Потапчик – Баженов. Они шестнадцатые в абсолютном зачёте и первые в классе.

У ВАС КАКИЕ-ТО ПРОБЛЕМЫ?..

Топливным партнёром марафона был бренд Castrol, но «Автоэкспорт» не успел договориться с английской компанией Birmah-Castrol и перед стартом обратился в Shell. В результате «Москвичи» могли заправляться на любой колонке этой фирмы, если, конечно, они встречались на маршруте. Но не обошлось и без посторонней помощи. Об одном таком, кстати, довольно загадочном случае нам рассказал Юрий Иванович Лесовский: «Мы с Леонтием Потапчиком регулярно менялись. На одном из этапов я прилёг на заднее сиденье, попросив напарника заправиться в ближайшем городе. А он забыл. Приехали на контрольный пункт, а бензин на нуле. Пошёл я к Castrol. Но они без наклейки Castrol не заправляют. Предложил деньги – не берут. Тут подходит паренёк небольшого роста и спрашивает по-русски: «У вас проблемы?» – «Да, – говорю, – бензин закончился. А впереди

900-километровый участок». Отошёл он, а я думаю, как выходить из сложившегося положения. Вдруг смотрю: бежит к моей машине человек, а в руках две канистры. Налил полный бак и исчез. А кто это был, я и по сей день не знаю...»

Кстати, на ночном участке, проходившем на высоте 3850 метров над уровнем моря, была задана средняя скорость более 100 км/ч. На такой высоте гонщикам приходилось меняться очень часто. И снова Юрий Иванович вспоминает: «Когда я ложился отдыхать на заднее сиденье, ноги приходилось высовывать из окна и время от времени напоминать об этом сидящему за рулём Потапчику...». Следующий 458-километровый участок (на него отводилось пять часов) также проходил в горах. К этому времени начала сказываться усталость, и «Москвич» под номером 21 вылетает с трассы... Пристегнутые ремнями Александр Сафонов и Геннадий Гаркуша не пострадали, но сидевший за рулём Иван Астафьев выпал в открывшуюся дверь и получил тяжёлые травмы. Оставшийся в неполном составе экипаж по правилам выбывал из гонки, но Сафонов и Гаркуша продолжили путь в роли «технички». До Ла-Паса добрались только 39 экипажей.

ДОРОГА ИНКОВ

В Перу на 820-километровый СУ, проложенный по старинной дороге инков, давалось необычайно много времени – целых 12 часов. Но по петляющей по граниту на четырёхкилометровой высоте дороге приходилось ехать на первой-второй передачах. Насколько там было тяжело, хорошо помнит Лесовский: «Я колodки менял, а там как – колесо отвернул и всё, отдыхай. Колodку снял – отдыхай. Поменял я их, утомился, сел на заднее сиденье и задремал. А все окна

открыты. Сквозь сон чувствую, что меня кто-то трогает. Открыл глаза, а вокруг никого... Вот что значит разреженный воздух». Действительно, на этом участке уложиться в норматив было невозможно, и даже продолжавший лидировать Миккола получил на «дороге инков» 81 штрафную минуту. Неудивительно, что в таких условиях парный экипаж Щавелев – Лифшиц опоздал на контрольный пункт в Лиме, и команда осталась в минимальном составе. Экипаж «Москвича» под номером 28 занимал 14-е место в абсолютном, но нужно было беречь технику. По правилам соревнования обслужить автомобили в закрытых парках можно было только силами экипажей. Порой, как вспоминает Лесовский, приходилось идти на хитрости: «Заехали мы в парк, огороженный трёхметровой сеткой, и охрана с собаками. В нашем распоряжении было шесть часов, но у меня не оказалось двух тормозных колодок. И ещё амортизатор передний «умер». Наши механики с другой стороны забора ходят. Я к сетке подошёл, нагнулся и вроде как шнурок завязываю. Терёхин увидел, приблизился. Шепчу ему: «Амортизатор, две колодки и сальник полуоси в туалет принеси...»

ФИНИШНАЯ ПРЯМАЯ

Прежде чем 22 мая погрузиться на корабль (он мог доставить в Панаму не более 35 автомобилей), гонщикам ещё предстояло проехать через Эквадор и Колумбию. К отбытию парохода из порта Буэноventura успели всего 26 машин, причём в классе до 1600 см³ – всего шесть, из них три «Москвича-412»! Поскольку на борту остались свободные места, команда смогла захватить с собой и «Москвич-427» технической поддержки.

Из Панамы в Мехико ведёт автострада, но ралли ещё не закончилось. Мало того, его омрачила гибель старейшего французского ралиста Анри Маранга. Их с Полем Кольтелони DS21 столкнулся с местным такси, свернувшим к бензозаправке... И ещё одну загадочную историю, случившуюся незадолго до финиша, поведал Юрий Иванович: «Узкая горная дорога. Мы на скорости входим в поворот и видим, что проезд перекрыт камнями (болельщики так делали, чтобы поближе посмотреть на машины). Выхожу, отодвигаю один камень, второй. Потапчик проезжает вперёд метров на десять. Иду за ним и... тут меня хватают за ногу. Ночь, темно... Спасло меня то,

что успел я ударить свободной ногой, и чувствую – попал. Я тогда, наверное, мировой рекорд установил на стометровку... И боль почувствовал, только когда сел в машину. Утром посмотрел – синие с кровоподтёками отпечатки пяти пальцев! Тогда я не стал никому ничего говорить, только в Москве показал, когда вернулись». Технический финиш супермарафона состоялся 26 мая (то есть в день рождения Юрия Лесовского) в местечке Фортин, что в 250 км от Мехико. А на следующий день участников встречал олимпийский стадион «Ацтека» в мексиканской столице.

P.S. Начавшись с побед Citroën, марафон завершился триумфом команды Ford. Кроме первого места экипажа Миккола – Пальм ещё четыре Escort оказались в первой восьмёрке. Впечатляют и показатели Triumph, занявших второе и четвёртое места. Что же касается наших экипажей, то «Москвичи», конечно, не имели достаточной мощности, чтобы бороться за призы в абсолютном: Лесовский – Потапчик – Баженов финишировали на 12-й позиции, Гунар Хольм – Каститис Гирдаускас – Владимир Бубнов – на 17-й, а Сергей Тенишев – Валентин Кислых – Валерий Широченко – на 20-й. Но в любом случае это более чем достойные результаты, более того, в своём классе они заняли второе, третье и четвёртое места, если учесть, что из 96 экипажей весь маршрут этого безумного ралли прошли только 23. Что, в свою очередь, обеспечило победу в командном зачёте! RW

Редакция благодарит Музей истории советского ралли (www.sovietrally.ru) за предоставленные фотоматериалы.



Технический финиш ралли состоялся 26 мая в городе Фортин (он находится в 280 километрах от столицы Мексики). А на следующий день 23 автомобиля в порядке занятых мест колонной прибыли на стадион «Ацтека» в Мехико, где состоялся официальный финиш марафона и церемония награждения.



Экипажи трёх «Москвичей-412» успешно прошли всю дистанцию марафона. Четыреста часов провели гонщики на трассе соответственно столько же на пределе возможностей работали их автомобили. Неудивительно, что столь убедительное доказательство надёжности послужило международному признанию марки «Москвич».

СТИЛЬ и ЦВЕТ



Первый американский спортивный автомобиль – повествование в хронологическом стиле

текст >>
Дмитрий ЛЯХОВЕНКО
фото >>
из архивов

История Chevrolet Corvette не особенно сложна и не слишком богата витиеватыми поворотами судьбы. Как и у 99% американских автомобилей того времени, в основе идеологии модели Corvette лежит грамотный маркетинг и работа на целевую аудиторию. И не более того... Дело в том, что в начале 50-х в принципе не существовало понятия «американский спортивный автомобиль». То есть изредка они (спортивные американские автомобили) конечно же мелькали на горизонте, но либо в крайне ограниченном единичном и мелкосерийном количестве (в виде «заказных кузовов»), либо в виде чего-то наподобие Hudson Hornet/Wasp или Oldsmobile Rocket 88 (к настоящим спорткарам эти модели имели весьма отдалённое отношение).

А теперь давайте мысленно перенесёмся в Америку начала 50-х годов прошлого века. Великая автомобильная держава, на бескрайних просторах которой практически не было спроса на... спортивные машины. Да и кому они нужны эти злые недометки с неудобными салонами и низкой плавностью хода? В те годы на североамериканском континенте бал правили огромные представительские Cadillac, Mercury, Buick и Lincoln. При этом импорт автомобилей в Америке был, в общем-то, минимален – никто особенно не пытался владеть машиной, созданной во всё ещё ослабленной войной Европе. Да и «размах» у европейцев был не тот. Ну, правда, не может же машина быть короче пяти метров... «Гигантомания» как основная тенденция развития автомобильного рынка! Ну какой тут, скажите мне, компактный спортивный автомобиль?

АМЕРИКА ХОЧЕТ СПОРТКАР!

С другой же стороны, компактные «легковушки» Willys Jeepster и Nash Rambler (в гораздо меньшей степени) тоже далеко не были обделены вниманием покупателей. А это означало, что реклама огромных «дорожных крейсеров», вмещающих «счастливую семью с двумя детьми и двумя здоровенными белыми и пушистыми собаками» как основы образа американской мечты, срабатывала далеко не всегда. Таким образом, было очевидно, что где-то среди «электората Эйзенхауэра» скрывались и личности с индивидуальным взглядом на жизнь, для которых компактный спортивный автомобиль стал символом отторжения этой приторной картинкой идеальной «жизни в стиле Coca-Cola». Именно в это время «бунтари без причины» во главе с киногероем Джеймса Дина и начинали своё победное шествие на твердь американских устоев. А тут ещё, как назло, маленькие, недорогие, но невероятно стильные европейские MG, Austin и прочие двухместные

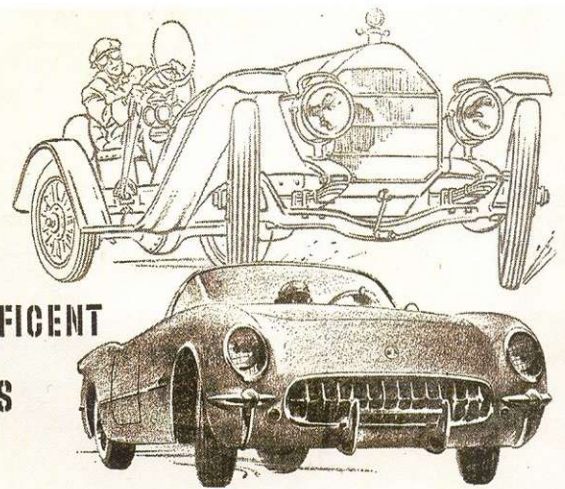


Первый Corvette не блистал ходовыми качествами, но восхитить был способен. Фактически это был первый и единственный «great car» (англ. – «автомобиль мечты»), появившийся на конвейере практически без изменений.

She was a dream. She was an amazing

and magnificent concept car made for 1952 Motorama. She was just an American version of the smaller European sports cars but she started a revolution that ended with the muscle – car era of the 70's. This article is dedicated to the first generation Corvettes beginning with the preconditioned marketing analysis followed by the design concept and ending with the yearly sales statistics. This is not a scientific article but a very emotional story written with love and passion. Among the interesting features are the great collection of original advertisements for the Corvette. Look out for another story (page 126) which is dedicated to the «Vette»,s second father Zora Duntov.

CHILD OF THE MAGNIFICENT GHOSTS



Years ago this land knew cars that were fabricated out of sheer excitement. Magnificent cars that uttered flame and rolling thunder from exhaust pipes as big around as your forearm, and came towering down through the summer dust of American roads like the Day of Judgment.

They were the sports cars in a day when all motoring was an adventure, and no man who ever saw one can forget the flare of sun on brass, the brave colors and the whirlwind of their passage.

They have been ghosts for forty years; but their magic has never died. And so, today, they have an inheritor – for the Chevrolet Corvette reflects, in modern guise, the splendor of their breed.

It is what they were: a vehicle designed for the pure pleasure of road travel. It handles with a precision that cannot be duplicated by larger cars—and it whistles through curves as though it were running on rails.

You can watch a Corvette in action and imagine some of the elation it offers. But you have to put your own hands on that busky steering wheel to taste the full pleasure of really controlling a car.

Who can tell you about the cyclone sound of that 195-horsepower V8 engine, or the fantastic surge of acceleration that answers an ounce of throttle pressure? Who can describe the wonderful feeling of confidence and relaxation that stems from true sports car roadability, or the genuine astonishment that comes when you first tap those rock-solid brakes?

Who can make you feel what it is like to drive a car that always has more on hand—in road-holding, acceleration, stopping power—than you'll virtually ever use? You'll have to try it for yourself. And we'll take particular pride in showing you the car that is a true child of those magnificent ghosts—the V8 Corvette!

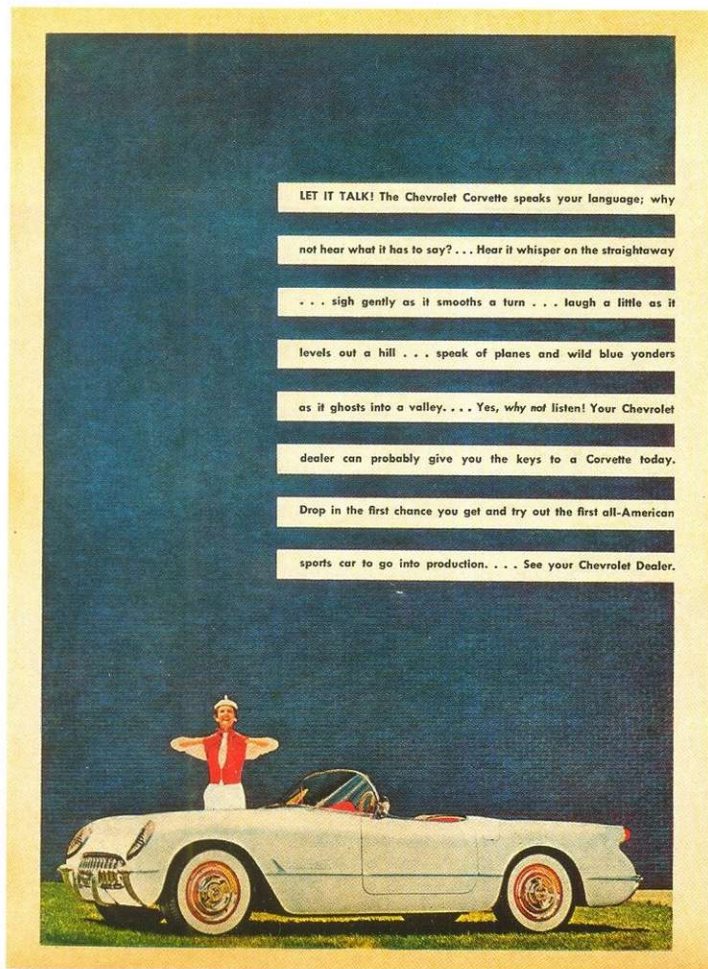
MAKE A DATE TO DRIVE THE



Glass-fiber-reinforced plastic body • 195-h.p. valve-in-head V8 engine or 155-h.p. 6 with triple carburetors • Powerglide automatic transmission • Center-Point steering, 16 to 1 ratio • Form-fitting individual seats • Full instrumentation, with tachometer, oil gauge, and ammeter.

See Your Chevrolet Dealer

Идея этой рекламы 1955 года в сравнении пилотирования Corvette с ранними автомобилями, когда вождение было скорее экстремальным видом спорта. Это сочетание мощи и стиля стало возможным с появлением под капотом V8.



Низкие продажи первых Corvette стали настоящей головной болью для маркетологов и рекламщиков. Каких только слоганов не сочиняли. Например, данное рекламное объявление предлагает «послушать, как Corvette разговаривает с самолётами, покрикивает в поворотах и шепчет на шоссе»...

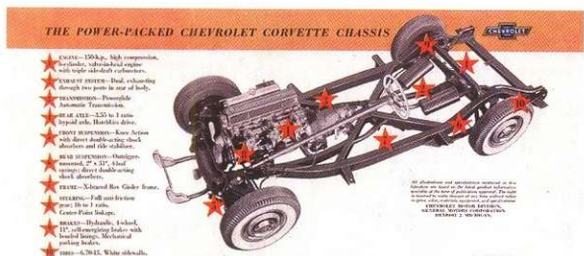
«букашки» с открытым верхом стали появляться на широких североамериканских дорогах. Их обычно привозили отслужившие в Англии солдаты или моряки. Кто-то для себя, а кто-то и на продажу. И, как ни странно, среди шика, лоска и размаха местных моделей смотрелись они именно так, как нужно: элитарно и по-ренегатски. А теперь внимание, вопрос: что является главным двигателем моды? Правильно! Желание выделиться... Вот вам и концепция. Вот вам и маркетинговые предпосылки. Вот вам и целевая аудитория.

ФАБРИКА СТИЛЯ И ЦВЕТА

Нужно отметить, что концептуально стиль и дизайн американских автомобилей (практически всех) родился на ежегодной выставке Motorama. Данный «автосалон» был несколько нестандартен с современной точки зрения. Де-факто, не являясь выставкой существующих моделей, это было собрание концепт-каров, зачастую настолько «футуристичных» и «сумасбродных», что серийные машины просто терялись на их фоне. Собственно, поэтому руководство компаний буквально выжимало все соки из дизайнеров (или как их тогда называли «специалистов по стилю»), дабы представить к открытию шоу что-то по-настоящему удивительное. Какие-то идеи терялись во тьме лет, какие-то становились ключевыми на ближайшие годы для всего американского автопрома, но выдать концепт-новинку нужно было обязательно. Ни одна из компаний (а уж тем более GM или Ford) просто не могла позволить себе роскошь «отделаться» серийными моделями, пусть и совершенно новыми. Такое грандиозное событие, как всеамериканский поворот в дизайне автомобилей в сторону «крылатых» форм, произошло именно на «Мотораме». Собственно, глава Секции Эстетики и Цвета корпорации General Motors Харли Эрл «виновен» в этом ничуть не меньше, чем в создании Corvette. Я веду речь об уникальном концепт-каре 1951 года LeSabre (позднее он в сильно «урезанном» варианте превратился в серийную модель Buick), обязанном своими



Ранний C1 – вид сзади... Интересная деталь – спрятанный под стеклянный колпак номерной знак.



Шасси машин 1953 года выпуска. На этой страничке из буклета хорошо видны все «прелести» ранних Corvette. Это и лонжеронная рама, и слабосильный R-6, и «задумчивая» АКПП.



Изготовление первых Corvette велось исключительно вручную. Причина банальна – фиброгласовые кузова обладали излишней «индивидуальностью» и требовали подгонки по месту буквально на каждом этапе. От сборки самого кузова до установки на него декоративных элементов.



На волне кошмарных продаж в Chevrolet всерьёз размышляли на тему «что же нам дальше делать с этой машиной». И это чуть не привело к гибели первого спортивного автомобиля Америки. На фото концепт Corvette Nomad 1954 года. Да, да, этот «семейный универсал» всерьёз рассматривался как перспектива модели!

От Харли требовали определиться с внешностью концепта, но ни один из набросков не вселял уверенности.

формами новейшему истребителю Sabre. Отсюда, кстати, гипертрофированные «и крылья, и хвосты», осторожно опробованные мистером Харли Эрлом ещё на Cadillac в конце 40-х. То есть, вы понимаете, какое невероятное значение имели эти сюрреалистичные концепт-кары и вышеупомянутая выставка в целом? Нет, мы не слишком далеко «уехали» от темы Corvette, честное слово. Просто я плавно и обстоятельно подвожу вас к одной «байке», проверить которую на сегодняшний день совершенно невозможно, но касаясь истории Corvette она выглядит довольно правдоподобно.

ОДНА НЕПОДТВЕРЖДЁННАЯ ИСТОРИЯ

В период подготовки к очередной «Мотораме» 1952 года от Харли Эрла срочно требовали определиться с видом «концепта», но, судя по всему, ни один из набросков не вселял в него должной уверенности. Сроки поджимали, а на фоне триумфа LeSabre любой неинтересный проект публика расценила бы как творческий провал. На счастье где-то на какой-то морской верфи за год до этого по совершенно «лодочной» технологии безымянные рабочие по эскизу моряка с давно забытым именем выклеили из стеклопластика кузов, напоминавший британские Austin Healy и MG, вместе взятые. А так как кузов этот был установлен на раму Willys MB, то и размерами от «англичан» он тоже сильно не отличался. Вот такой лихой подарок для своей жены, мечтавшей о «стильной британской машинке», сделал тот самый «флотский». Ну а коли машина была готова, то на ней следовало куда-нибудь съездить. Например, в Нью-Йорк... Именно там это «стеклопластиковое чудо» и попало на глаза Харли Эрлу. Таким образом, искромётная идея, которой так не хватало, буквально сама приехала к нему в руки. А учитывая то, что стеклопластиковый кузов в условиях лаборатории Эстетики и Цвета можно было создать буквально за пару недель – направление было принято как основное, и «машина заработала». Правда, с одним уточнением: все возможные шасси, имевшиеся в распоряжении на тот момент, были несколько крупноваты для создания «истинного британца». В итоге, отталкиваясь от самой компактной рамы из возможных (предположительно это была платформа Chevrolet Business Coupe), был выстроен автомобиль, стилистически уходящий корнями в самые



На борту этого автомобиля выделяется большая буква V в слове Corvette. Де-факто именно эта машина и стала «началом всего». Именно с неё следует вести отсчёт главной автоспортивной легенде Америки. С новым V8 Small Block разгон Vette до 100 км/ч сократился со скучных 12 до вполне спортивных 8 секунд!



CHEVROLET UNLEASHES THE NEW CORVETTE

Get set for the new Corvette. Get set for a new sight in sports car style and silhouette. Get set for a new sound, a new sensation, a new spirit-lifting surge of the Corvette's dynamic new 225-hp V8 engine. Get set, too, for new Corvette convenience—with new roll-up windows, a custom choice of standard power-operated fabric top or optional convertible hard-top, Powerglide or Synchro-Mesh transmission, and beautiful new colors and interiors. There's more—a new competition racing steering wheel, side-by-side bucket seats, and instrumentation as complete as a light plane's. But excitement is as excitement does. And you'll never know that till you drive it!... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Mich.

CORVETTE
by Chevrolet

Знакомьтесь с новым Corvette! В 1956 году был проведён первый серьёзный рестайлинг модели. На обновлённом автомобиле учли огромное количество недочётов ранних машин, и продажи наконец-то пошли вверх.

Рестайлинговый Vette... Внешнюю элегантность сменила агрессия. С двумя четырёхкамерными карбюраторами мощность «восьмёрки» выросла до 40 л.с., а версия, оборудованная впрыском системы RamJet, разогналась до 100 км/ч за 6,6 секунды!



Название Corvette ничего такого не символизирует. Это просто одно из «стильных слов», предложенных кем-то из команды Центра Стиля.



Этот двигатель – не просто банальный V8. На фото самый первый 265 Chevrolet Small Block конструкции Захария Дунтова (см. «Человек, который учил ездить Corvette», стр. 126). И именно с этого мотора началась целая эпоха, продолжающаяся по сей день.



LOVE SEAT YOU'LL NEVER WANT TO LEAVE!

Sit here, and size up the new Corvette for cockpit comfort. The competition racing steering wheel, low in your lap and out of the line of vision. Floor pedals just far enough away to let your legs stretch out. The drive selector that's as close to your right hand as the arm of an easy chair. Bucket seats that feel as though they've been form-fitted to your back and shoulders. And instruments that are as easy to see as the road ahead. New this year—roll-up windows; choice of Powerglide® or Synchro-Mesh transmission; a choice of removable hardtop, manual or power-operated fabric top*, and a dynamic new V8 engine. But don't forget the comfort test. See if you don't have the feeling that everything in the new Corvette is exactly where it should be. Including you! . . . Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

CHEVROLET
CORVETTE

*Powerglide and overhead-valve fabric top optional at extra cost.

В свете минувших лет автомобильная реклама «с котиками» считается слишком низкопробной. Но в данном случае нам, покупателям, посредством «пушистика» намекали на исключительный комфорт в салоне нового Corvette. Действительно, на «рестайлинговой» машине даже складная крыша стала течь заметно меньше...

глубины Британии, но при этом с достаточно «американизированными» габаритами. Ну а когда 17 января 1953 года вокруг стенда с «проектом EX-122» столпилась добрая половина выставки, не принять решения о производстве первого серийного американского спорткара было просто невозможно. Название машины, кстати, ничего такого не символизирует. Corvette – это просто одно из «стильных слов», предложенных к рассмотрению кем-то из команды Центра Стиля и понравившееся руководству. Это я к тому, что увязывать его с упомянутым выше моряком вряд ли стоит.

НЕ БОЛЕЕ 100 ШТУК ЗА ГОД

В общем, как ни крути и какие байки ни трави, а 30 июня 1953 года серия Corvette была запущена на заводе в городе Флинте, штат Мичиган. Первые 300 машин были собраны по обходным технологиям практически вручную (в это время шла подготовка производственной линии) и это крайне серьёзно подмочило репутацию автомобилю. Причина банальна – если к выставке подгонку деталей делали со скрупулёзной точностью, то на заводе никто не старался шкурить фиберглас до состояния зеркала. В итоге все эти автомобили при ближайшем рассмотрении оказались банально «кривыми». И это при том, что ценник на машину был выставлен поистине «корабельный» – с немногочисленными опциями сумма вполне могла «зашкалить» за \$4000. Позвольте, но в 1953 году это было целое состояние! В итоге новые американские «спорткары» конечно же покупали, но не более 100 штук за год.. Ситуацию усугубляли такие «пикантные» детали, как вечно болтающиеся боковые стёкла и слабосильная 150-сильная «рядная шестёрка» с волшебным именем Blue Flame (англ. – «голубое пламя»), переименованным злыми языками в True Shame (англ. – «настоящий позор»), работавшая в паре с двухступенчатой АКПП! В общем, на четыре тысячи полновесных долларов Corvette никак не тянул. И не ехал. Мне очень понравилось определение динамики, данное для машины одним из фанатов по ту сторону океана: lackluster, что в переводе означает буквально «полудохлый» или вообще «безжизненный». По сути, это был совсем не спорткар, а просто прогулочный

двухместный автомобиль для хорошей погоды. Почему для хорошей? А потому, что в дождь салон заливало в независимости от положения складной крыши...

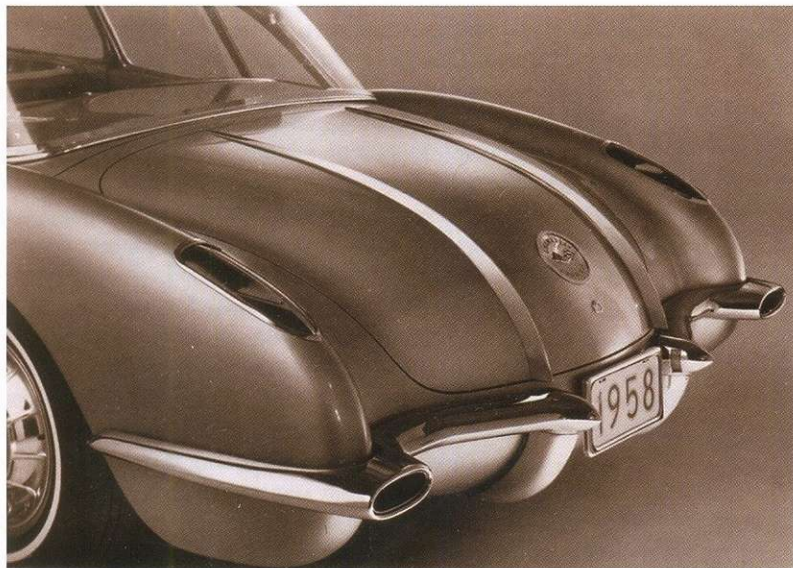
ЕЩЁ ОДНА УДАЧА

Таким образом, становится очевидным, что своей популярностью Corvette обязан отнюдь не дизайнерскому гению Харли Эрла. С такими кошмарными продажами затея с пластиковым американским спорткаром даже после почти двукратного снижения цены просто тихо умирала. Не спасало даже то, что некоторые дилеры ухитрились своими силами впихнуть в машину механический нагнетатель. Мощности мотора катастрофически не хватало. Кстати, среди сохранившихся Corvette первой серии (1953–1955 гг.) очень трудно найти машину с оригинальной силовой установкой. Причина проста – почти все моторы позже были заменены владельцами. И заменены они были не на что попало, а на совершенно чудесный агрегат под названием Chevy Small Block (этот двигатель впервые попал под капот Corvette сразу после начала его производства в 1955 году). Кстати, автор этого простого, мощного и невероятно надёжного двигателя, имевшего за свою историю более сотни различных модификаций,

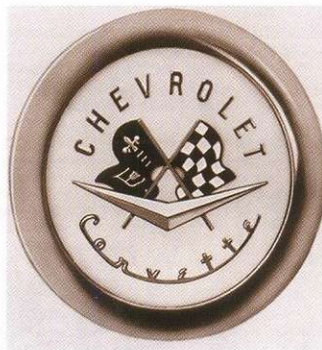


За рулём этого Corvette SS Жора Дунтов показал гоночной Европе, что им стоит ждать перемен. Правда, серьёзных результатов не последовало, а в Ле-Мане противопоставить британцам было и вовсе нечего. Но основание было заложено: сегодня в гонках серии GT пилоты на Chevrolet Corvette регулярно оказываются на первых строчках финишных протоколов.

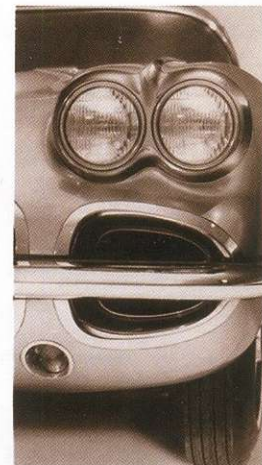
Технический регламент 1958 года изменил требования к светотехнике (дальний и ближний свет был разнесён по разным фарам). В итоге мы с вами можем наблюдать очередной этап в развитии дизайна Corvette.



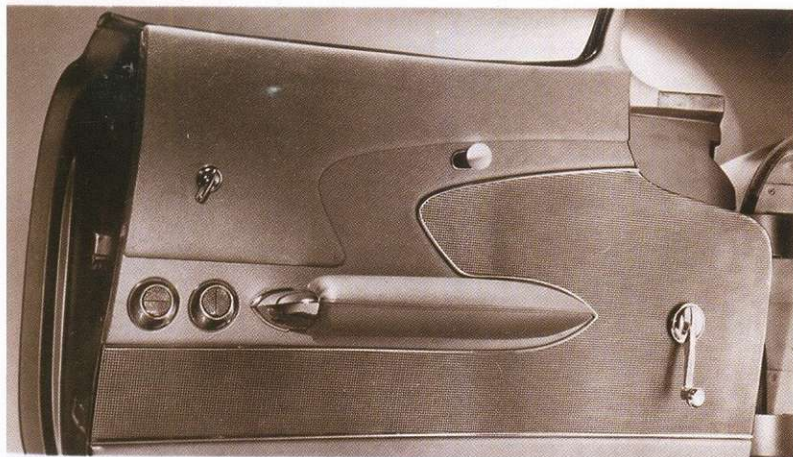
NEW REAR END STYLING OF 1958 CORVETTE



Features of the
1958
CORVETTE



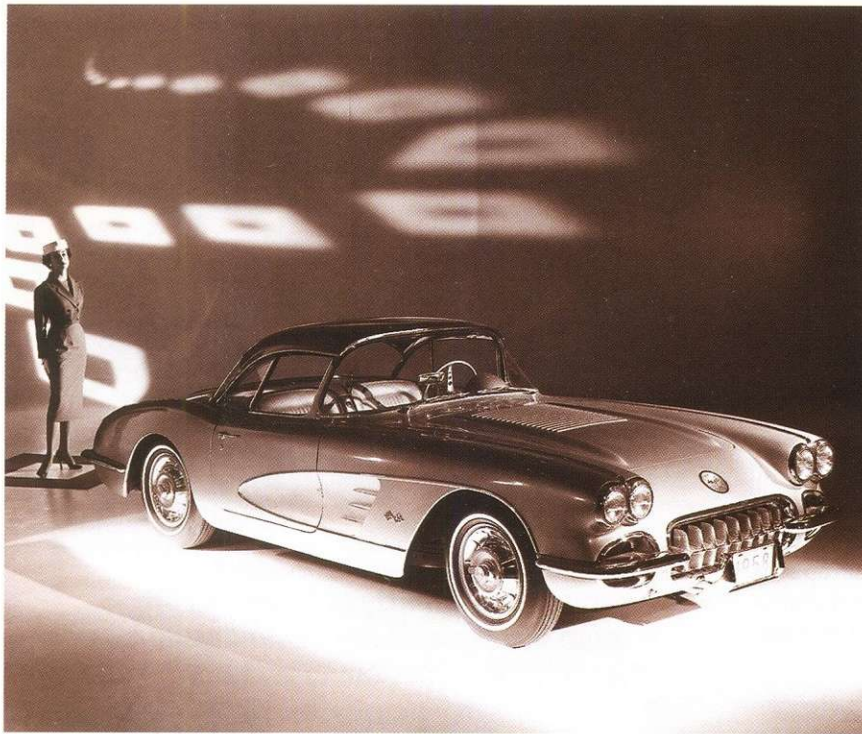
PARKING LIGHT BELOW BUMPER BAR



SAFETY REFLECTOR BUTTONS ON DOORS



NEW ASSIST BAR AIDS PASSENGER



1959 год стал для Corvette поистине «золотым». Из «поздних» C1 это самый красивый автомобиль. Уменьшенное количество хрома и сглаженные кузовные линии вернули Vette по-настоящему спортивный облик. Сегодня эта машина – самый желанный C1 из всех возможных вариантов.



'59 CORVETTE
by Chevrolet

ONCE AGAIN, THE REAL McCoy—WITH AN EVEN SWEETER, SOLIDER WAY OF GOING!

Here's the '59 version of America's only honest-to-Pete sports car. The changes are not earth-shaking when you read them—but wait until you drive this one. Try the new parallelogram rear suspension and see what it does to power hop—how it nails all that torque right down on the pavement, how it smoothes the rear-end steering effect, how it cuts axle wind-up under hard braking. Check the new form-fitting seats, the reverse lockout in the four-speed transmission*, the new "road" version of our metallic-lined brakes*, the subtle improvements in driving position, the easier-to-read instruments.

But you get the idea. The '59 has been honed and polished and refined. And we feel free to say now that this is not only a veritable sports car—but it will handle, go and hang on better than any other production sports car in the world. Bar none!

It is a pure delight to drive. And if you haven't given Corvette a chance to talk to you yet, don't put it off any longer. This is the real thing, for real drivers.... Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan.

*extra-cost option

В этой рекламе мы видим перечисление технических новинок, приготовленных для C1 1959 года. Нововведения в подвеске и возможность установить за дополнительную плату 4-ступенчатую КПП наряду с постоянным ростом мощности двигателя выводили машину на новый уровень популярности.

прожившего три основных поколения, модифицированного в V6 (удачно) и в V4 (неудачно), имевшего разброс мощности от 110 до 505 л.с. в серийных исполнениях и до 5000 л.с. в версии TopFuel и всё ещё производимого сегодня (общее количество этих двигателей перевалило за 100 000 000 экземпляров), наш бывший соотечественник Жора Дунтов (работал в сотрудничестве с группой Эда Коула).

Но, думаете, в разгар сезона 1955 года кто-то заметил появление нового мотора? Ничего подобного. Весь 1955-й дилеры были заняты распродажей залежей из более двух тысяч Corvette, произведённых ранее. И только к концу года на склады начали поступать заветные V8 с подъёмными стёклами (наконец-то) и новейшей 3-ступенчатой ручной КПП. Так что официальная цифра произведённых в 1955 году машин невероятно скромна – 700 экземпляров. Но слухи о «волшебном» обновлённом двигателе поползли достаточно быстро, и надпись corVette (именно там с большой золочёной V, обозначающей наличие под капотом V8) ознаменовала собой начало нового витка истории. Между прочим, общепринятое ныне словечко Vette как раз отсюда и взялось. В том же 1956 году сказать «у меня Corvette» означало лишь то, что у вас довольно посредственная и безумно дорогая машина. А вот козырнуть фразочкой «купил тут наемдни Vette» – это уже из серии обладания чем-то по-настоящему уникальным. Продажи машины росли не так, как хотелось бы, но существенно. С подачи всё того же Жоры Дунтова, использовавшего обновлённый Corvette на гонках в Европе, появилась и версия racing ready, омологированная для участия в соревнованиях. Более того, специалисты Chevrolet замахнулись, страшно сказать, на Jaguar, выставив машину на «Ле-Ман».

ЧЕТЫРЕ ГЛАЗА И УЗКИЙ ХВОСТ

Надо сказать, что успех дизайнерского решения «в британском стиле» продержался для Chevrolet Corvette не слишком долго. После введения в 1957 году правила об обязательном наличии четырёх фар машина вовсе перестала напоминать

Сказать «у меня Corvette» означало, что вы купили посредственную и безумно дорогую машину. Vette – это нечто совсем другое...

прародителей с туманного Альбиона. При всём том, автомобиль стал шире и изменил обводы боковин, тем самым добавив к образу весомости и стремительности «аэрозиля». И вы знаете, именно этот образ Corvette первого поколения приходит человеку на ум при упоминании оною. А всё потому, что именно в этом дизайне Vette обрёл настоящую популярность. Объёмы выпуска соревновались в росте с мощностью двигателя. Представьте себе такое соотношение: 1955 год – 700 машин и 195 л.с. (здесь и далее для базовой версии), 1956 год – 3647 машин и 210 л.с., 1957 год – 6339 машин и 220 л.с. И так вплоть до рекордных для первого поколения 14 531 автомобиля 1962 года при стандартной мощности двигателя 250 л.с. Таким образом, нужно отметить, что испытанный нами автомобиль (см. «Спорткар для кинозвезды», стр. 60) принадлежит к самой распространённой разновидности Vette C1 и не сравним по коллекционной ценности с машинами первого года выпуска. Что, впрочем, не делает его менее интересным. Характерная деталь – за год до его появления задняя часть машины была серьёзно видоизменена, и этот стиль с отдельными круглыми фонарями унаследовали все последующие модели Chevrolet Corvette. А ещё он привлекателен тем, что это был последний Chevrolet Corvette с нормальным багажным отсеком («багажник» был возвращён лишь в 1998 году), и опять же – это последний Vette, на котором фары не убирались внутрь кузова. Более того, когда наш «последний из первых» появился на свет, слава нового революционного концепт-кара Mako Shark (1961 год, автор Лари Шинода), продолжившего идею не менее концептуального XP-720 Stingray (1959 год), уже гремела по всему свету. Люди ждали новый Corvette. Но это уже совсем другая история, которую нужно рассказывать по соответствующему поводу...

RW



what happened to gravity?

The casual way a Corvette flattens out the steepest hill you've ever seen makes you believe for a minute that Newton's law has been repealed. Not so; gravity is still operating. It's just that you've never piloted anything with the fantastic push this jetetel generates.

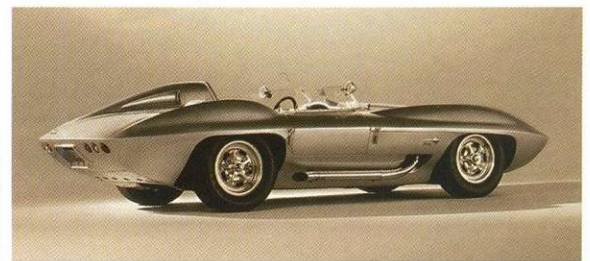
But a Corvette makes everything so easy. Not just because its precision-balanced V8 can punch out more power-per-pound than any other engine in America. But because it answers a driver's faintest hint so instantly and accurately. Because it "reads" a road almost as if it could anticipate what's coming. Because it stops flat, true and right NOW! Because its authentic sports car steering puts the car exactly where you want it, to the inch.

If you never have sampled a genuine sports car it may be hard for you to imagine what all this can mean. But the remedy for that is as close as your phone. Call your Chevrolet dealer now for an appointment—and let him show you there really is a fourth dimension to driving!

CORVETTE
by Chevrolet

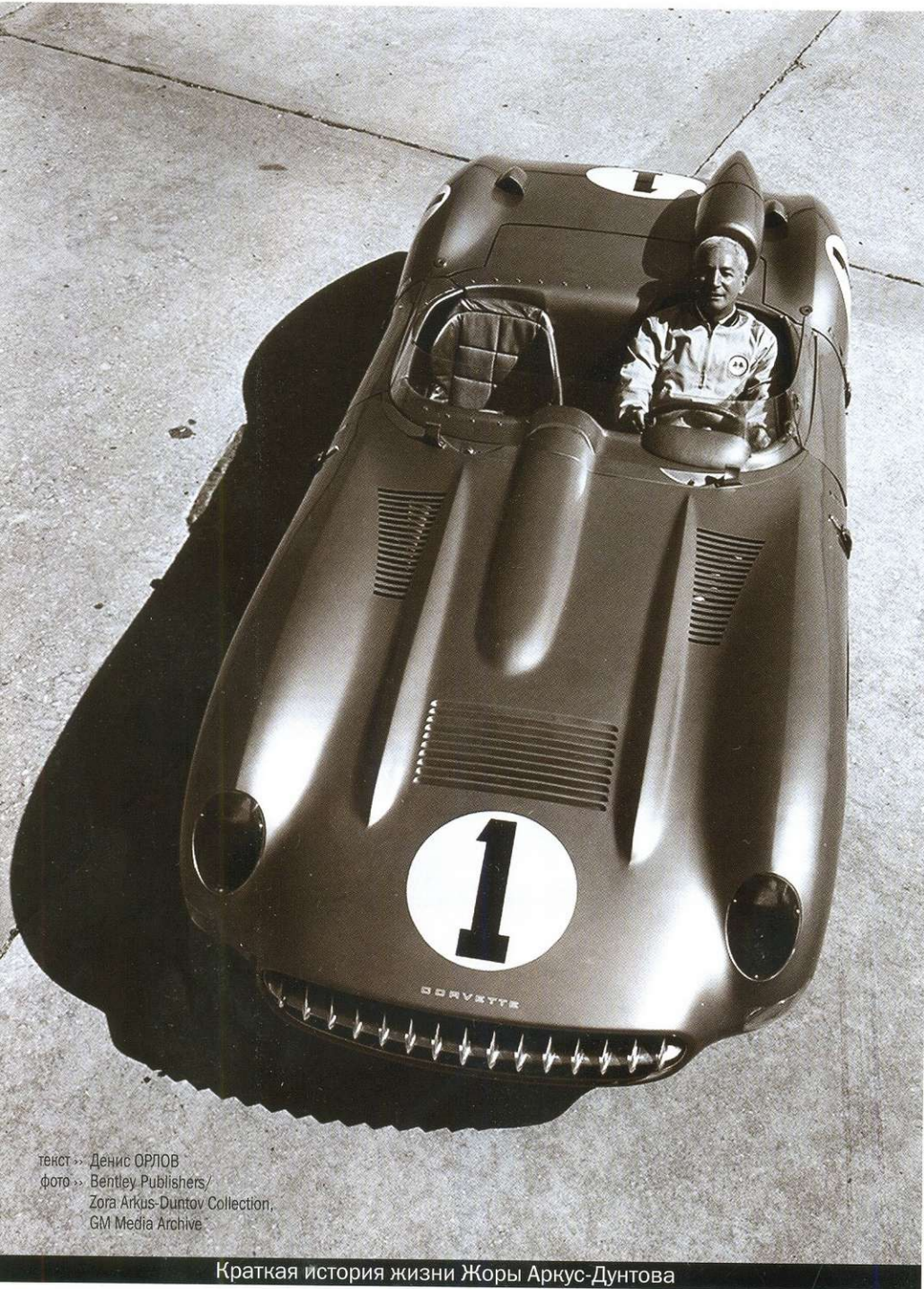
Chevrolet Division of General Motors, Detroit 2, Michigan

Рекламный проспект 1960 года. Двухцветная окраска уже выходила из моды, и с бортов Corvette стал пропадать характерный контрастный «сектор». Но зато появилась возможность за 490 долларов доплаты получить двигатель мощностью 290 л.с., почти превращавший Vette в настоящий спорткар.



А вот Corvette (фото внизу), попавший к нам на тест (см.: «Спорткар для кинозвезды», стр. 60), скорее собирательный образ «старого и нового». Обратите внимание на концепт-кары Stingray 1959 года (фото вверху) и Mako Shark 1961 года (фото слева) – фактически это этапы разработки машины второго поколения. Именно от них в 1961 году обновлённому Corvette C1 достались концептуально-рубленные обводы кормы.





текст » Денис ОРЛОВ
фото » Bentley Publishers/
Zora Arkus-Duntov Collection,
GM Media Archive

Краткая история жизни Жоры Аркус-Дунтова

ЧЕЛОВЕК, УЧИВШИЙ ЕЗДИТЬ CORVETTE

В продолжение темы о том, как появился Chevrolet Corvette, расскажем об удивительном человеке – первом главном инженере проекта Corvette (а на протяжении нескольких лет до этого – его неофициальном кураторе), выходце из России, Захарии (Жоре) Аркусе-Дунтове.

Жил в Петрограде весёлый еврейский мальчик Жора и был у него младший брат Юра... По улицам гуляли кумачовые ветры революции. В полутёмных извилистых коридорах коммуналок царила неустрашенность, подозрительность и склока. Мать Жоры делила кров с двумя мужчинами – своим теперешним мужем Иосифом Дунтовым и мужем бывшим, Яковом Моисеевичем Аркусом. Неясно, имел ли место модный в то время вид отношений «a trois» (вспомним странный «треугольник» между Маяковским, Лилей Брик и Осей Брик) или же просто легче выживалось втроём? Отчим подарил Жоре настоящее ружье. Впоследствии Жора с удовольствием вспоминал, как ходил с братиком в караул на общую кухню стеречь семейный паёк от посягательств соседей по коммуналке. Так или иначе, но маленькие Жора и Юра настолько привязались к отчиму, что стали называться двойной фамилией – Аркус-Дунтов.

Захарий (Жора)
Аркус родился
25 декабря
1909 года
в Брюсселе,
а детство провёл
в Петербурге-
Ленинграде.





Братья Жора и Юра Аркус-Дунтовы были неразлучны. Оба переехали в Америку, где Юрий стал видным деятелем и даже баллотировался в Сенат.

ЛЮБОВЬ ПО РЕМАРКУ

Именно под фамилией Аркус-Дунтов, приписав себе год, в 16 лет Жора поступил в Ленинградский политех. А в 1926 году правительство направляет Иосифа Дунтова на ответственную работу в Германию. Спустя год Жора переезжает к родителям. Новая жизнь обрушивается на молодого человека водопадом впечатлений. Больше всего его поразили снующие по Берлину автомобили и мотоциклы. Жора становится студентом знаменитого Берлинского технологического института, изучает электротехнику и механику. И приобретает свой первый мотоцикл. В нём просыпается талант механика и азарт гонщика. Нужно заметить, что в ту пору Германия переживала настоящий бум технических видов спорта.

Берлинский летний дождь свёл Жору с Эльфи – белокурой Эльфридой Вольф. Она сидела за столиком в кафе и улыбалась ему улыбкой ангела. А он всё никак не мог пристроить мотоцикл, и тяжёлые тёплые капли падали за ворот кожанки. Это была любовь по Ремарку – с первого взгляда и навсегда. И автомобиль в этом романе тоже присутствовал – шикарный спортивный Bugatti, по вероятности, одолженный Жорой у кого-то из более обеспеченных дружков. Эльфи танцевала в парижском Folies Bergère. Жора пробовал силы в качестве мото- и автогонщика, грезил «Ле-Маном». Кроме того, он ещё и немного автомобильный журналист – шлёт заметки в Auto, Motor und Sport.

Жорины стремления скомкали нацисты, получившие в 1933 году большинство в Рейхстаге. Постепенно начинаются притеснения евреев. Жора переезжает к Эльфи в Париж (там в 1939-м, незадолго до начала Второй мировой войны, они поженились) и вскоре поступает во французские ВВС, даже не в полной мере сознавая, что его ждёт, если самолёт собьют, и он попадёт в плен... Но французская кампания закончилась, едва начавшись, и через Португалию семья бежит из Европы. Так Жора открывает новую и, наверное, основную главу в своей жизни под названием «Америка».

НА ПОЛДОРОГЕ К CORVETTE

В те годы страна Америка была как один гигантский мотор или как миллион моторов, впряжённых в идею процветания... Впрочем, война докатилась и до её берегов. Захарий на пару с младшим братом организует на Манхэттене фирму Ardun. Выполняет оборонные заказы, а попутно проектирует верхнеклапанные головки цилиндров для знаменитого фордовского V8, прозванного Flat-head (дословно – «Плоскоголовый»). Изначально этот двигатель имел клапаны в блоке цилиндров. Фордовская «восьмерка» в те годы была самым распространённым V8 в мире, и Жора втайне надеялся заинтересовать Генри Форда в своей конверсии, позволявшей снимать с мотора до 300 л.с.! Получи Жора заказ от старины Генри, о будущем можно было не беспокоиться. Однако пусть марка Ardun прогремела

The high profile success of the

Chevrolet Corvette is owed to Zachary («Jora / Zora») Arkus-Duntov. He was a native Russian who became the first chief engineer of the Corvette project and its «unofficial» creator. Jora's American friends and colleagues could not pronounce the letter «J» so he became forever known as Zora. This article displays how Zora's adventurous nature, boundless energy and appetite for risk were transferred to the vehicle which became one of the icons of the American life style.

в Америке ничуть не тише знаменитой мастерской Offenhauser (поставлявшей моторы на гонки Indy 500), Генри Форда, похоже, и так всё устраивало. Самостоятельные же попытки Жоры выйти на старт 500-мильных гонок в Индианаполисе дважды окончились неудачей – не прошёл квалификацию. Поразмыслив, Жора и Юра решают фирму продать, пока не наделали долгов.

Пути братьев расходятся. Юрий остаётся в Америке и пробует себя в биржевом бизнесе, а неутомимый Жора возвращается в послевоенную Европу, где небольшая британская автомобильная компания Allard с радостью нанимает его в качестве одновременно и конструктора, и механика, и тест-пилота. Фирмой

Берлинский дождь свёл Жору с белокурой Эльфридой Вольф. Она сидела за столиком в кафе и улыбалась ему улыбкой ангела.



Жора (на переднем плане у мотоцикла марки Diamant) в компании своих берлинских друзей.



Очаровательная Эльфи (1915 – 2008 гг.). Большая берлинская любовь Жоры. Именно с ней, танцовщицей Folies Bergère, Захарий Аркус-Дунтов и прожил всю жизнь.



На снимке: «24 часа Ле-Мана», 1952 год. Жора лидирует в группе гонщиков на Allard J2X. Впрочем, добраться до финиша ему не удалось ни в 1952-м, ни в 1953 году.



В 1952 году Захарий Аркус-Дунтов сотрудничал с британской Allard Motor Company, Ltd.

Allard владели совершенно «помешанные» на автоспорте Сидни и Элеанора Олларды. В гонках участвовали и сам Сидни, и его супруга, и даже её сестры. На «оллардах» стояли в том числе и «восьмерки» Ford, и поэтому верхнеклапанные Жорины наработки оказались как нельзя кстати. Сбылась юношеская мечта: дважды, в 1952 и 1953 годах, Жора выступает на Allard в 24-часовых гонках в Ле-Мане. Кстати, на автомобиле Allard в то же время гонялся и другой легендарный американец – Кэрл Шелби (материал о нём читайте в сентябрьском номере журнала Rolling Wheels). До Жориного триумфа оставался всего шаг: многообещающего Захария Аркуса-Дунтова приглашают выступить в «Ле-Мане» за команду Porsche. И в 1954-м, и в 1955 году он становится первым в своём классе.

Европа салтовала триумфатору, а в Америке ждали близкие и друзья. И потом, в это время в Штатах происходило столько интересного... Точку в метаниях Жоры между двумя континентами ставит Chevrolet Corvette. Впервые он видит этот

автомобиль в январе 1953 года на выставке «Моторама» в нью-йоркском отеле «Уолдорф-Астория». Жору поразил этот хищный низкий силуэт. Впрочем, столь же быстро пришло и разочарование: под капотом прототипа обнаружилась рядная «шестёрка», какую Жоре приходилось встречать ещё на Chevrolet в конце 1920-х годов в Берлине, где эти машины собирали на местном филиале. Да и примитивнейшая двухступенчатая автоматическая коробка передач PowerGlide не прибавляла оптимизма. Огорченный, Жора пишет письмо главному инженеру Chevrolet Эдварду Коулу. И прилагает к посланию изложение собственного метода расчёта динамики автомобиля. Вскоре из Детройта приходит приглашение на собеседование, и уже 1 мая 1953 года Захарий Аркус-Дунтов приступает к работе в конструкторском отделе Chevrolet в должности помощника инженера.

КАК ОДОЛЕТЬ АКУЛУ?

Знали бы в GM, кого они нанимают на работу!.. Характер у Жоры был словно сухой порох, его постоянно тянуло на подвиги. Надо сказать, что проект Corvette вообще собрал вокруг себя авантюристов. Взять того же Уильяма Митчелла, нового шеф-дизайнера GM, сменившего в 1959 году Харли Эрла. Митчелл, чьё уязвленное самолюбие долгие годы подавлялось

мощным авторитетом Эрла, вылил затаённую обиду в полуподпольные спортивные проекты, которые оплачивал буквально из собственного кармана. Митчелл преклонялся перед итальянскими «карроццери» и, кроме того, страстно увлекался рыбалкой. У себя в кабинете он водрузил чучело собственноручно выловленной акулы мако. Отсюда и причуды: от подчинённых Митчелл требовал придать форме Corvette акулий силуэт. Легенда гласит, что Митчелл настаивал на точном попадании в переливчатую масть акулы и даже выдал малярам чучело из кабинета в качестве образца. Результат привёл Митчелла в восторг: «Вы видите кровь, стекающую из пасти гигантской акулы!» – «Мою кровь», – язвительно заметил Аркус-Дунтов. Ему, главному инженеру Corvette, все эти рыбацкие рассказы изрядно поднадоели. Другое дело установить в Corvette механический впрыск Ramjet!

Вспыльчивый и прямолинейный Жора однажды высказал претензии прямо в кабинете у Митчелла: «Вытянутый нос автомобиля затрудняет чувство габарита, а ваш «хвост ската» на заднем окне ухудшает обзорность!» Митчелл побагровел и взорвался: «Вы, инженеры, не смогли продать ни одной вашей чёртовой конструкции! Вон отсюда, грёбанный русский!» В ответ «грёбанный

Дважды, в 1952 и 1953 годах, Жора выступает на Allard в 24-часовых гонках в Ле-Мане. Кстати, на автомобиле Allard в то же время гонялся и другой легендарный американец – Кэрл Шелби.



Триумфальное выступление Жоры на Porsche 550 Spyder в «Ле-Мане» в 1954 году.

русский» обозвал шеф-дизайнера красномордым бабуином. С тем, чью сторону занять в этом конфликте, боссы GM так и не определились. И Corvette второго поколения пошёл в серию в варианте купе с толстой перемычкой на заднем стекле, как у ската с шипом на хвосте (купе так и называлось – Sting Ray, «скат-хвосток»). Впрочем, численный перевес оказался на стороне Жоры: с этой перемычкой купе выпускали лишь год, сделав 10 600 экземпляров против изготовленных потом 34 946 машин без перемычки. Точку в этом споре поставили ничего не подозревавшие покупатели, по собственной инициативе менявшие половинки задних стекол на цельное...

И всё же это было замечательное время! Однажды Жора с удивлением узнал, что в их полусекретном подвале, где создавались спортивные прототипы, работает, оказывается, ещё один выходец из России – Тони Лапин. Жора обнял Анатолия Фёдоровича со словами: «Напьемся вечером!»

Бедная Эльфи не находила себе места: по выходным земляки зачистили на рыбалку, а какая рыбная ловля без выпивки?.. В один из таких выездов

по тревоге была поднята береговая охрана – рыбаки с озера Сэн-Клер сообщили о загадочной лодке, из которой над водной гладью неслась отборная русская брань. А дело-то происходило в разгар холодной войны! Впрочем, подобные «приключения» отнимали у Жоры не слишком много времени, и все основные силы были отданы работе (это хорошо отражено в романе Артура Хейли «Колёса»). Что же до собственных Жориных взглядов на Corvette, то они воплотились в 1964 году в концепткаре CERV II (Chevrolet Engineering Research Vehicle II) – лёгком и остром в управлении полноприводном автомобиле со сверхмощным мотором, размещённым позади сидений. Помнится, ещё в 1930-е годы Жора порывался оснастить полным приводом гоночные болиды Auto-Union, забросав германский концентр письмами с предложениями.

P.S. Захарий Аркус-Дунтов проработал в General Motors более 22 лет. Сегодня довольно часто задают вопрос: правильно ли считать его «отцом» Chevrolet Corvette? Бесспорно то, что из прогулочного автомобиля, каким его замысливали идеологи



Жора (американцы не выговаривали букву «Ж» и звали его Зорой) обсуждает настройки Corvette SS-1.



Жора у прототипа Chevrolet Corvette CERV I (Chevrolet Engineering Research Vehicle 1), 1960 год.

из GM, стараниями Жоры Corvette превратился в злую спортивную машину. И пополнил собой список икон, олицетворяющих американский образ жизни. Энергии Жоры хватило бы не на один Corvette. В 1994 году, в 84-летнем возрасте, сидя за рычагами бульдозера, он снял первый пласт грунта на строительстве Национального музея Corvette в Боулинг грин, штат Кентукки. Здесь же, в музее, сегодня покоится и урна с прахом Захария Аркуса-Дунтова. Жора ушёл от нас 21 апреля 1996 года. RW

Автор признателен за помощь в подготовке статьи госпоже Кэтлин Эдельсон (Kathleen Adelson), господину Джерри Бартоу (Jerry Burton), а также Дому русского зарубежья имени Александра Солженицына.



Работа в «подпольной» спортивной лаборатории Chevrolet над Corvette SS-1. В центре, со съёмкой в руках, – Анатолий Фёдорович Лапин. 1957 год.



DMC-12 скандального конструктора Джона Де Лореана. Это последняя машина, в проектировании которой принял участие Захарий Аркус-Дунтов.

АПЕННИНСКИЙ УНИВЕРСАЛ

текст » Юрий Пашолок
фото » из архива автора



Этапы создания лёгкого тягача SPA TL и машины на его базе

Автомобилестроение является одним из предметов национальной гордости Италии. Итальянские спортивные машины громили соперников на трассах с самого начала появления автомобильных гонок, а легковые автомобили с Апеннинского полуострова достаточно популярны во всём мире, в том числе и в России.

Но вот итальянские военные машины, несмотря на то, что именно с них в России, а затем в СССР началось массовое производство грузовых автомобилей (Fiat 15 Ter стал базой для первого массового советского грузовика АМО Ф-15), менее известны. В очередной раз с итальянской военной техникой СССР столкнулся уже в годы Великой Отечественной войны. Об истории одной из машин, стоявшей на вооружении итальянской армии, и пойдет речь в данном материале.

ТЯГАЧ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

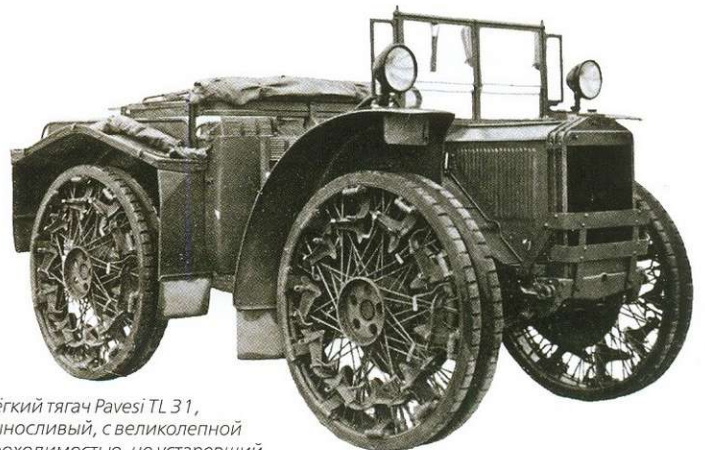
С момента объединения в 1861 году раздробленных областей страна Италия начала весьма агрессивную внешнюю политику. Было очевидно, что молодое европейское королевство никак не могло забыть о былом

величии Римской империи... Ещё в конце XIX века итальянцы оккупировали юг Сомали и часть Эфиопии. После войны с Турцией в 1911 году Италия стала контролировать Ливию, а по итогам Первой мировой войны к ней отошла и часть территорий Австро-Венгрии. А с того момента, когда в 1922 году к власти пришли фашисты во главе с Бенито Муссолини, имперские амбиции итальянцев стали проявляться с ещё большей силой. Целью Муссолини был контроль над всем побережьем Средиземного моря (в пропаганде оно именовалось на древнеримский манер *Mare Noustrum* – Наше море). Не меньшие аппетиты у Италии были по отношению к ряду государств Северной Африки, в особенности к Эфиопии.

Столь агрессивная внешняя политика требовала от итальянской промышленности всё больше вооружения и военной техники. Значительная часть итальянской артиллерии имела австро-венгерские и чешские корни и для колониальных войн вполне подходила. Что же касается средств перевозки артиллерии, то в те годы для этого в основном применялись обычные грузовики. Нет, специализированные машины имелись, например Pavesi P4 конструкции Уго Павези с «ломающей» рамой, но их было мало. И вот в ноябре 1925 года итальянские военные созрели до заказа специализированных артиллерийских тягачей. Результатом стало появление тяжёлого тягача Pavesi P4/100.

This article focuses on the history of the SPA TL 37.

Designed in 1937, as a light artillery tractor, this machine became the basis for a family of Italian military vehicles. Armoured vehicles developed from the TL 37 were a special version of the desert AS 37 Sahariana, a patrol car AS 43, an armoured car S 37 and the Protetto Autoblinda AS 43. These machines based on the SPA TL 37 were used by the Italian army and later the German army on all fronts during WW 2. They were used from Libya through to the Soviet Union. Production ceased in 1948.

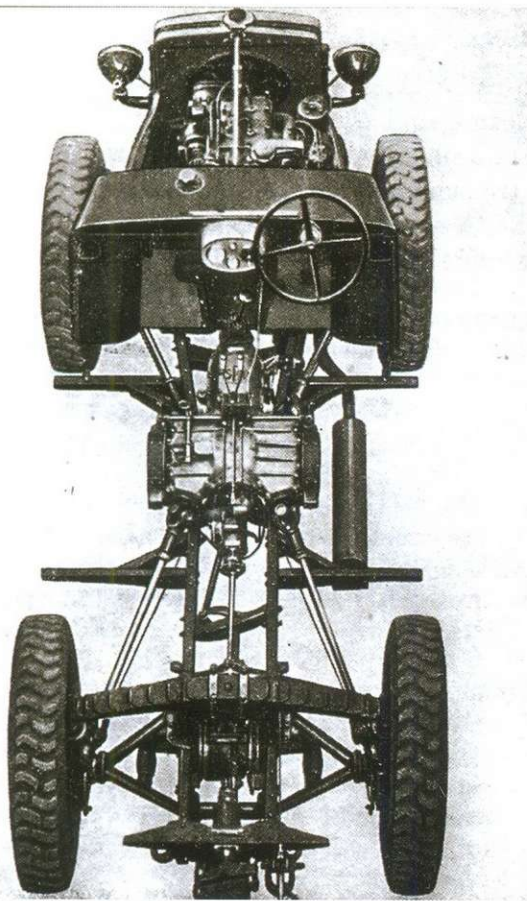


Лёгкий тягач Pavesi TL 31, выносливый, с великолепной проходимостью, но устаревший уже к моменту создания (1931 год).

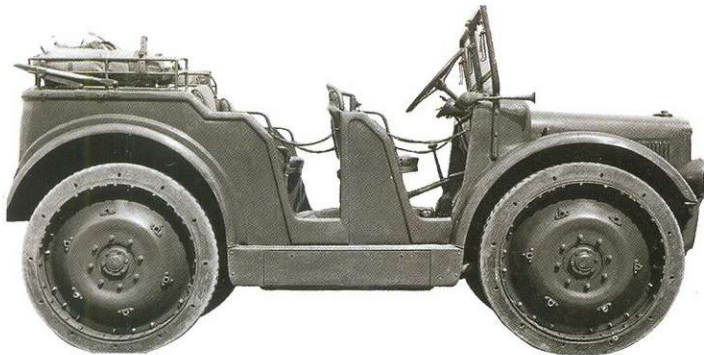
Специализированных машин было мало, и для перевозки артиллерии итальянцы по большей части использовали обычные грузовые автомобили.



Прототип Trattrice Leggero фирмы Breda карабкается по крутому склону в ходе сравнительных испытаний (1935 год). Нужно заметить, что данная машина получилась заметно лучше Pavesi TL 31, но уступала тягачу SPA.



Вид сверху на шасси TL 37. На снимке хорошо видны карданные валы, идущие из раздаточной коробки к колёсным редукторам.



Поскольку привычного электростартера на TL 37 не было предусмотрено, несёмная заводная рукоятка использовалась при каждом пуске двигателя.

SPA TL 37 в базовом исполнении. Хорошо видны колёса со сплошными шинами Celerflex.



Довольные итальянские генералы на борту SPA TLa (1935 год)... В отличие от Pavesi TL 31, этот тягач на бездорожье обеспечивал более высокий комфорт.

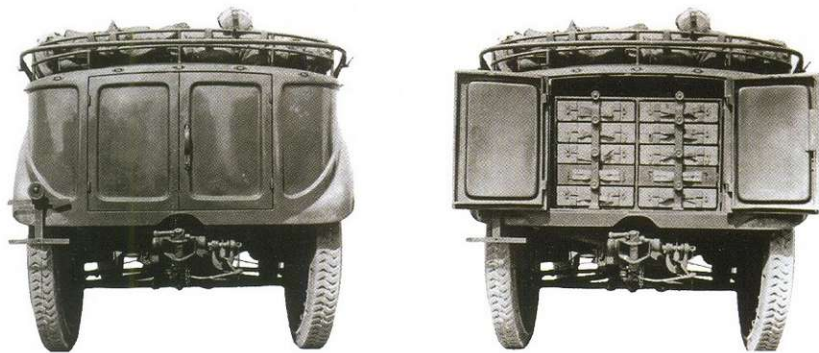
К середине 30-х в Италии была запущена программа по перевооружению армии на новые полевые пушки и лёгкие гаубицы, рассчитанные на буксировку со скоростью 40 км/ч.



Испытания SPA TLa (1937 год). Обратите внимание: при движении по сильно пересечённой местности машина буксирует 100-мм полевую гаубицу образца 1914 года.

Следующий этап переоснащения итальянских войск на новые тягачи начался в конце 1929 года. На сей раз потребовались как тяжёлые, так и лёгкие артиллерийские тягачи, рассчитанные на буксировку 75-мм полевой пушки образца 1911 года. Единственным участником конкурса вновь стала фирма Pavesi-Tolotti, контролируемая Fiat. Представленный ею тягач Pavesi L 140 являлся уменьшенной копией Pavesi P4/100. Как и предшественник, новый тягач отличался великолепной проходимостью и впечатляющей грузоподъёмностью (и это при двигателе мощностью 30 л.с.). Машина была принята на вооружение под индексом Trattore Leggero 31 (TL 31, лёгкий тягач образца 1931 года). Впрочем, со службой в итальянской армии у детища Уго Павези не заладилось. К середине 30-х в Италии была запущена программа по перевооружению армии на новые полевые пушки и лёгкие гаубицы, рассчитанные на буксировку со скоростью 40 км/ч. Но максимальная скорость TL 31 составляла 35 км/ч, кроме того, TL 31 далеко не лучшим образом был приспособлен для перевозки расчёта. TL 31 довелось повоевать в Испании, но ещё до этого машину признали устаревшей, а ставку сделали на тягачи нового поколения.

В первом квартале 1935 года итальянские военные выдвинули требования к новому лёгкому тягачу. Согласно им, требовался полноприводный четырёхколёсный тягач с независимой подвеской, максимальной скоростью порядка 40 км/ч и экипажем в шесть человек. Тягач должен был перевозить за собой 75-мм полевую пушку образца 1906 года и 100-мм полевую гаубицу образца 1914 года. В новом конкурсе приняли участие две фирмы – Breda и SPA. Breda не стала изобретать велосипед и представила на конкурс машину, являвшуюся уменьшенной копией тяжёлого тягача Breda 32. Совсем другой подход был у SPA и её главного конструктора Эмилио Мартиноцци. Свою машину, первоначально имевшую индекс TLa (Trattore Leggero per artiglieria – лёгкий артиллерийский тягач), он создал с чистого листа, заложив в неё множество оригинальных решений. Иного пути не было, поскольку требовалось показать проходимость на уровне Pavesi TL 31, что являлось крайне нетривиальной задачей. Для снижения радиуса поворота Мартиноцци сделал машину не только полноприводной, но и полноуправляемой. Автомобиль не имел, как у предшественника, «ломающейся» рамы, но ходовые подвески вполне хватало для преодоления тяжёлого



Вид на кормовую часть и содержимое багажного отделения TL 37. В данном случае внутри находятся пеналы с боеприпасами для 100-мм гаубицы.



TL 37 с шинами Pirelli Artiglio. Для езды по тяжёлому бездорожью предусматривалась установка вездеходных цепей.

бездорожья. Самое же главное заключалось в том, что детище SPA куда лучше подходило на роль артиллерийского тягача. Расчёт перемещался с заметно большим комфортом, в салоне имелись крепления для личного оружия, а в корме находилось специальное отделение для боеприпасов. Таким образом, по совокупности характеристик тягач SPA явно превосходил конкурентов, и победа в конкурсе была в сущности predetermined — 31 мая 1937 года SPA TLa был принят на вооружение итальянской армии под индексом TL 37.



TL 37 Libia одной из частей, размещённых на Сицилии. На снимке хорошо виден дополнительный топливный бак, установленный на крыше багажного отделения.

ДЛЯ БОЁВ НА ДВУХ КОНТИНЕНТАХ

Первоначальная конструкция TL 37 предполагала использование колёс со сплошными бандажами Celerflex (подобное решение практиковалось на итальянских тягачах ещё со времён Первой мировой войны). Сплошные бандажи имели определённые преимущества перед пневматическими шинами, но первые же испытания в Ливии, куда в 1938 году отправили 24 TL 37, показали — для условий пустыни Celerflex мало подходят. Сплошную резину продолжали ставить, но только на машины, предназначенные для службы в метрополии, а также на экспорт (небольшое число TL 37 приобрели венгры и болгары). Позднее на TL 37 стали устанавливать пневматические шины Pirelli Artiglio, которые также ставились на армейские грузовики и броневые автомобили. Что же касается тягачей, предназначенных для действий в Африке, то для них были разработаны специальные шины Pirelli Libia.

Впрочем, обкатка в Ливии показала, что одними шинами не обойтись. Дело в том, что часть машин поступала в моторизованные полки Compagnie Auto-Avio-Saharienne, созданные специально для действий в пустыне. Новые тягачи им подходили не полностью, поскольку запас хода составлял всего 170 км (для Сахары это совершенно неприемлемо). Специально для действий в пустыне была разработана модификация TL 37 Libia. Помимо новых шин Pirelli Libia данная модификация получила увеличенный со 100 до 150 литров запас топлива, усиленный радиатор и более эффективный воздушный фильтр. В 1941 году в серию пошла модификация TL 37 Pontiere, предназначенная для инженерных подразделений. Именно такая машина попала к нам на тест (см. «Тягач Римской империи» стр. 86). Кстати, одной из задач TL 37 Pontiere являлась перевозка понтонов. Внешне эту машину легко отличить по более

ПОДРЯДЧИК ИТАЛЬЯНСКОЙ АРМИИ



Основанная в 1906 году фирма SPA (Societa Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano) из Турина практически с самого начала своего существования оказалась ориентирована на военные заказы. Первые армейские SPA появились в 1909 году, а настоящий расцвет марки пришёлся на Первую мировую войну. Особенно выделялась 102-мм самоходная пушка на шасси SPA 9000C. В 1926 году оказавшаяся на грани банкротства SPA приобрёл туринский автогигант Fiat, который не стал изобретать велосипед и превратил фирму в филиал по разработке и постройке военных машин.

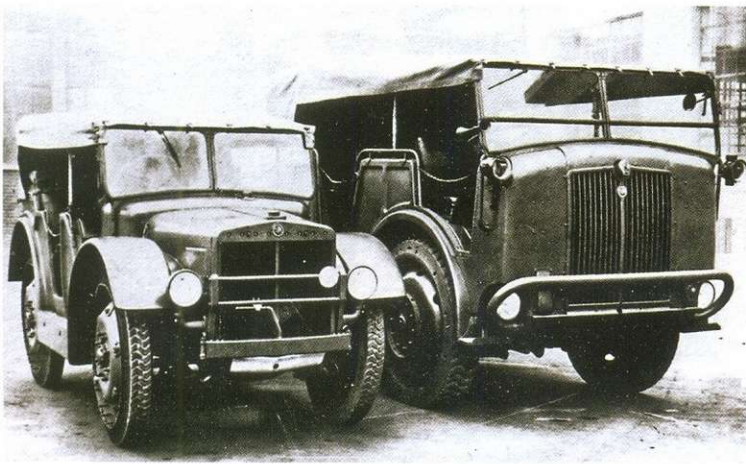
Для езды по пустыне компанией Pirelli были разработаны шины с недвусмысленным названием Libia. В данном случае на машине стоят покрышки с ранним вариантом протектора.





Autocarro Sahariano 37 в базовом исполнении. На машине установлены шины Pirelli Libia с одним из вариантов протектора.

Было понятно, что в будущей войне за господство на Средиземноморье фашистской Италии предстояло столкнуться с такими серьёзными противниками, как Франция и Великобритания.



Во время войны основной продукцией компании SPA были лёгкий артиллерийский тягач TL 37 и средний артиллерийский тягач TM-40.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ ИТАЛЬЯНЦЕВ В РОССИИ

Муссолини не торопился нападать на Советский Союз. Лишь в конце июля 1941 года, когда стали очевидны успехи Германии и её сателлитов, в СССР направился ограниченный контингент итальянских войск. В составе 62-тысячного контингента «Экспедиционного итальянского корпуса в России» (CSIR) находилось четыре тысячи лошадей и более пяти тысяч машин. Имелись среди них и SPA TL 37, которые использовались в качестве артиллерийских тягачей. В инженерных подразделениях находилось небольшое число TL 37 Pontiere, применявшихся как тягачи для тяжёлых прицепов. За первый год войны CSIR потерял убитыми, ранеными и пленными 15 тысяч человек. В 1942 году корпус усилили до 235 тысяч человек и переименовали в Восьмую итальянскую армию (ARMIR). Число лошадей выросло до 25 тысяч, а машин – до 17 тысяч. Итальянцы приняли активное участие в ходе битвы за Сталинград. Для ликвидации итальянской группировки, которая к декабрю 1942 года находилась к северо-западу от Сталинграда, советское командование провело отдельную операцию «Малый Сатурн». По результатам операции, длившейся с 11 декабря 1942-го по 26 января 1943 года и закончившейся разгромом ARMIR, итальянцы потеряли убитыми почти 21 тысячу человек, а ещё 64 тысячи попали в плен. К концу февраля 1943 года оставшиеся итальянские войска были выведены с Восточного фронта.

мощной лебёдке в кормовой части и значительно меньшим по размерам створкам багажного отделения. Всего было заказано 484 машины данной модификации (на деле изготовлено значительно меньше). Что же касается общего количества изготовленных TL 37, то по состоянию на 30 апреля 1943 года SPA изготовила 2267 машин всех модификаций.

Дальнейшим развитием TL 37 Libia стала машина, которую выделили в отдельную модель AS 37 (Autocarro Sahariano 37). Максимальная скорость выросла с 38 до 50 км/ч, а благодаря многократно увеличенному суммарному объёму топливных баков запас хода вырос до внушительных 870 км. Машина получила закрытую кабину и грузопассажирский кузов с устанавливаемым тентом. Как и TL 37, Autocarro Sahariano 37 использовался в различных модификациях, включая заправочную машину и радиофургон. К апрелю 1943 года было изготовлено 802 машины семейства AS 37.

АМБИЦИИ И ВОЗМОЖНОСТИ

Несмотря на обширную программу перевооружения армии, флота и ВВС, состояние итальянских вооружённых сил явно не соответствовало амбициям Муссолини. Говоря откровенно, итальянская промышленность выглядела достаточно бледно на фоне гораздо более сильных стран-соседей, и выпуск даже вполне удачных и не слишком сложных моделей техники исчислялся... сотнями экземпляров. В 1936 году Италия оккупировала Эфиопию, но даже война против откровенно слабого противника не показала лёгкой прогулкой наследникам Римской империи. Неприкрытое участие Италии в гражданской войне в Испании стало ещё более серьёзным испытанием. А ведь в будущей войне за господство на Средиземноморье (её неизбежность с каждым днём становилась всё более очевидной) Италии предстояло столкнуться с такими серьёзными противниками, как Франция и Великобритания. Именно по этой причине Италия всячески откладывала вступление во Вторую мировую войну на стороне Германии. Что, впрочем, не помешало итальянским войскам в 1939 году оккупировать Албанию.

На вступление в войну Муссолини решился лишь 10 июня 1940 года, когда поражение Франции стало очевидным. Казалось, что и Великобритания, чьи войска побросали под Дюнкерком вооружение и военную



технику, ослаблена настолько, что не сможет дать достойный отпор в битвах за африканские колонии. Но не тут-то было! Итальянцы смогли захватить британскую часть Сомали, но уже с конца 1940 года стали терпеть одно поражение за другим. К началу 1941 года под контролем итальянских войск осталась лишь часть Ливии, и от полного поражения в Африке их спасла спешная переброска в район Немецкого Африканского Корпуса (DAK) под командованием генерала Роммеля. Не на много лучше была ситуация и в Европе: начатая 28 октября 1940 года война с Грецией также не закончилась ничем хорошим. Греческие войска смогли не только выстоять, но и перейти в контрнаступление. Спасать итальянцев вновь пришлось немецким войскам...

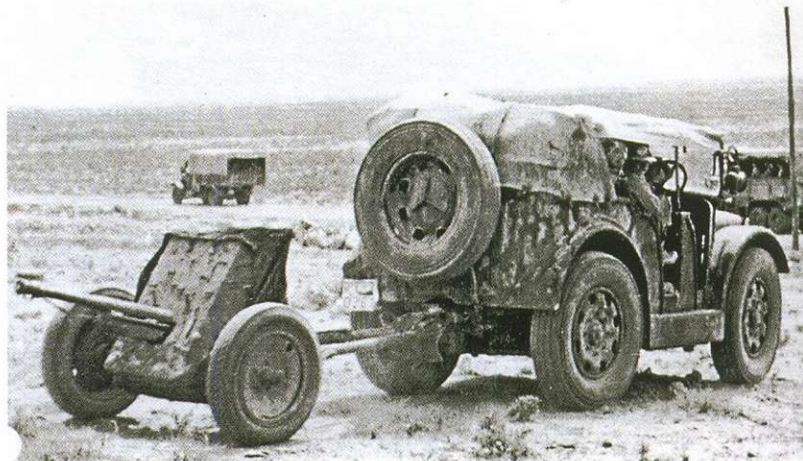
Причины подобных «успехов» Италии крылись не только в низком моральном духе (многие итальянцы были против войны с бывшими союзниками по Антанте), но и в слабом оснащении войск. Достаточно сказать, что на начало войны у итальянцев имелось всего 70 средних танков M11/39, которые к тому моменту уже устарели. Не на много лучше была ситуация и с тягачами. В первом квартале 1941 года SPA выпускала по 150 TL 37 и AS 37 в месяц, но армия катастрофически нуждалась в новых тягачах. Впечатляющие характеристики тягачей SPA по достоинству оценили в войсках. Неприхотливая, надёжная и выносливая машина заслужила хорошую репутацию. Уже в 1940 году автомобиль начали использоваться в качестве носителей вооружения. Первоначально в кузовах TL 37 и AS 37 ставили вертлюги для ручных пулемётов, но уже в начале 1941 года на них начали устанавливать вооружение посерьёзнее.

В марте 1941 года на базе TL 37 Libia изготовили несколько самоходных орудий. За передними сиденьями установили 75-мм полевую пушку образца 1911 года – ту самую, которую TL 37 должен был штатно таскать за собой. Куда чаще в носители вооружений переделывали AS 37, что диктовалось на четверть большей грузоподъёмностью (800 кг у TL 37 и 1200 кг у AS 37) и куда заметно расширенной дальностью действия. Установка 20-мм зенитной пушки Breda образца 1935 года в кузове AS 37 являлось вполне обыденным явлением. Более радикальным вариантом вооружения AS 37 стала модификация, получившая индекс AS 37 modificata. В отличие от полевых конверсий AS 37, данная версия являлась заводской переделкой. Кабину сделали открытой, как у TL 37, а для защиты водителя от пыли имелся откидной щиток. Пассажир получил тяжёлый пулемёт Breda 37. В кузове штатно устанавливалась 20-мм зенитная пушка Breda образца 1935 года. Некоторые из AS 37 modificata вместо зенитной пушки оснащались 47-мм противотанковыми пушками, стрелявшими назад. Данные машины широко применялись в итальянских мобильных подразделениях, которые, подобно английским LRDG и SAS, работали по вражеским коммуникациям.

В июне 1942 года командование итальянскими войсками в Африке выдало заказ на разработку специальной версии AS 37 (более радикальной, чем AS 37 modificata). Согласно требованиям, на машине должно было устанавливаться 20-мм зенитное орудие или 47-мм



AS 37 в варианте артиллерийского тягача (1942 год). Чтобы освободить место для укладок, топливные баки были перенесены из кузова на крышу кабины.



Недостаток собственных противотанковых пушек итальянцы частично восполняли за счёт немцев. В данном случае TL 37 Libia буксирует за собой немецкую 37-мм пушку Pak 35/36 (1942 год).



Батарея 75-мм самоходных установок на базе TL 37 Libia (март 1941 года).



AS 37 modificado со штатным набором вооружения. Вместо зенитной пушки в кузове иногда устанавливали 47-мм противотанковую пушку.

Запаса прочности шасси AS 37 хватало не только для установки на машину тяжёлого вооружения. На его базе вполне можно было создать броневедомитель.



Бронетранспортёр, изготовленный на базе AS 43, для частей RSI. Бронирована только верхняя часть корпуса.



Camioneta SPA-Viberti AS 43. Машина оснащена пустынными шинами, но при этом имеет трёхцветный «континентальный» камуфляж.

противотанковая пушка (оба типа имели круговой сектор обстрела). Ещё до окончания разработки был выдан заказ на 180 подобных машин. Новый носитель вооружения приняли 4 января 1943 года под индексом Camioneta SPA-Viberti AS 43. В отличие от AS 37 машину выпускали на площадях завода Viberti в Турине. Но AS 43 опоздали в Африку: 13 мая 1943 года итало-немецкая группировка капитулировала, а к моменту выхода Италии из войны успели сделать всего 63 машины данного типа.

ЗАКОВАННЫЕ В БРОНЮ

Запаса прочности шасси AS 37 хватало не только для установки на машину тяжёлого вооружения, но и для создания на его базе броневедомителя. Впервые идея создания броневика на его базе была высказана 20 января 1941 года. Уже в мае был изготовлен первый прототип бронемшины, получившей индекс Autoprotetto S.37, а в конце года началось серийное производство. Общий заказ составлял 200 машин, но в итоге в войска попало примерно 150 броневедомителей данного типа. Нужно сказать, что Autoprotetto S.37 представлял собой типичный «колониальный» броневик. Дабы не перегружать шасси, толщина брони варьировалась от 6 до 8 мм, что защищало от винтовочного огня на расстоянии в полкилометра. Башни, как и крыши, у S.37 не было, а отбиваться от врагов планировалось при помощи ручного пулемёта, установленного на вертлюге. С самого начала предполагалось, что Autoprotetto S.37 будет многоцелевой машиной. В стандартном исполнении это был скорее даже не броневедомитель, а бронетранспортёр, в чём-то схожий с американским M3A1 Scout Car. Внутри находились лавки, на которых размещался десант из восьми человек. Также выпускалась медицинская бронемшина для эвакуации раненых с поля боя. Кроме того, серийно производился радиный вариант, оснащённый штырьевой антенной и радиостанцией RF 3М.

В ЕДИНСТВЕННОМ ЭКЗЕМПЛЯРЕ



Попытка создать на базе Autoprotetto S.37 полноценный броневедомитель была предпринята летом 1941 года. На установленной над боевым отделением крыше смонтировали частично бронированную сверху и с боков башню от лёгкого танка L6. Получившемуся броневику был присвоен индекс Autoblinda AS, или Autoblinda TL 37. Машину отправили на войсковые испытания, где в ноябре 1941 года она была потеряна в ходе боя. После этого интерес к броневику пропал.

Стоит также отметить, что в базовом исполнении предусматривались различные варианты оборонительного вооружения, вплоть до огнемётов. Различались и варианты бронировки верха боевого отделения.

После выхода Италии из войны часть страны оккупировали немецкие войска. В сентябре 1943 года немецкие диверсанты освободили Муссолини из плена, было образовано марионеточное государство под названием Итальянская Социалистическая Республика (Repubblica Sociale Italiana, сокращенно RSI). Оставшиеся на подконтрольной RSI территории предприятия начали выпуск вооружения и военной техники для новых хозяев. В их числе были TL 37 и AS 43, которые поступали как к немцам, так и в подразделения RSI. Общее количество выпущенных в этот период машин неизвестно: согласно имеющимся данным, с июля 1943 по январь 1946 года выпустили 166 AS 43. В число произведённых для нового режима AS 43 попало 13 зенитных самоходных установок, разработанных фирмой Viberti осенью 1943 года. Интересно, что вместо итальянских зениток на них ставили немецкие 20-мм зенитки Flak 38. Подобно AS 37, машина стала базой для создания броневиков. В основном это были импровизированные бронемашины, имевшие лишь локальную защиту. Подобные броневики имели вооружение в виде тяжёлых пулемётов, установленных в шаровых установках.

Особняком стоит броневик, разработанный на базе AS 43 в начале 1944 года. Машина, получившая индекс Autoblinda AS 43, во многом была схожа с опытным Autoblinda TL 37. Но в отличие от предшественника, броневик, производившийся в небольших количествах фирмой Viberti, имел полноценную башню от танка L6. Интересный момент – пережившие войну броневики позднее использовались для работы в полицейских подразделениях.

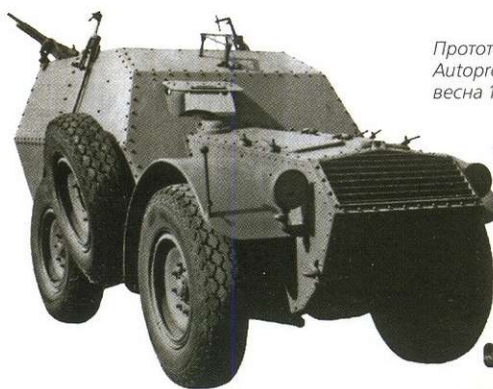
ФИНАЛЬНЫЕ АККОРДЫ

Окончание Второй мировой войны, собственно, стало и финалом производственной деятельности ряда итальянских предприятий. Впрочем, некоторые фирмы несколько лет всё ещё продолжали оставаться на плаву. В их число попала и SPA. Новая итальянская армия получала технику от Великобритании и США, но при этом старалась поддержать и отечественного производителя. Запас прочности конструкции TL 37 позволил использовать машину в качестве тягача артиллерийских систем, заметно превышавших по массе пушки, на которые он изначально рассчитывался. Кстати, послевоенный TL 37 претерпел значительные метаморфозы. Подобно AS 37, машина получила закрытую кабину и упрощённый кузов, менее удобный для расчёта, зато более практичный и технологичный. Машина использовалась в итальянской армии в качестве тягача 76-мм (17-фунтовой) противотанковой пушки и 40-мм зенитной пушки Vofors. Последние TL 37 уже выпускались с логотипами Fiat (в 1947 году было принято решение отказаться от марки SPA). В общей сложности машина производилась 10 лет, за это время не успев технически и морально устареть. Согласитесь, что вполне достойный показатель для того времени.

RW



Радиный Autoprotetto S.37 одной из частей RSI, 1944 год. Сзади стоит трофейный французский грузовик Citroën U45.



Прототип Autoprotetto S.37, весна 1941 года.

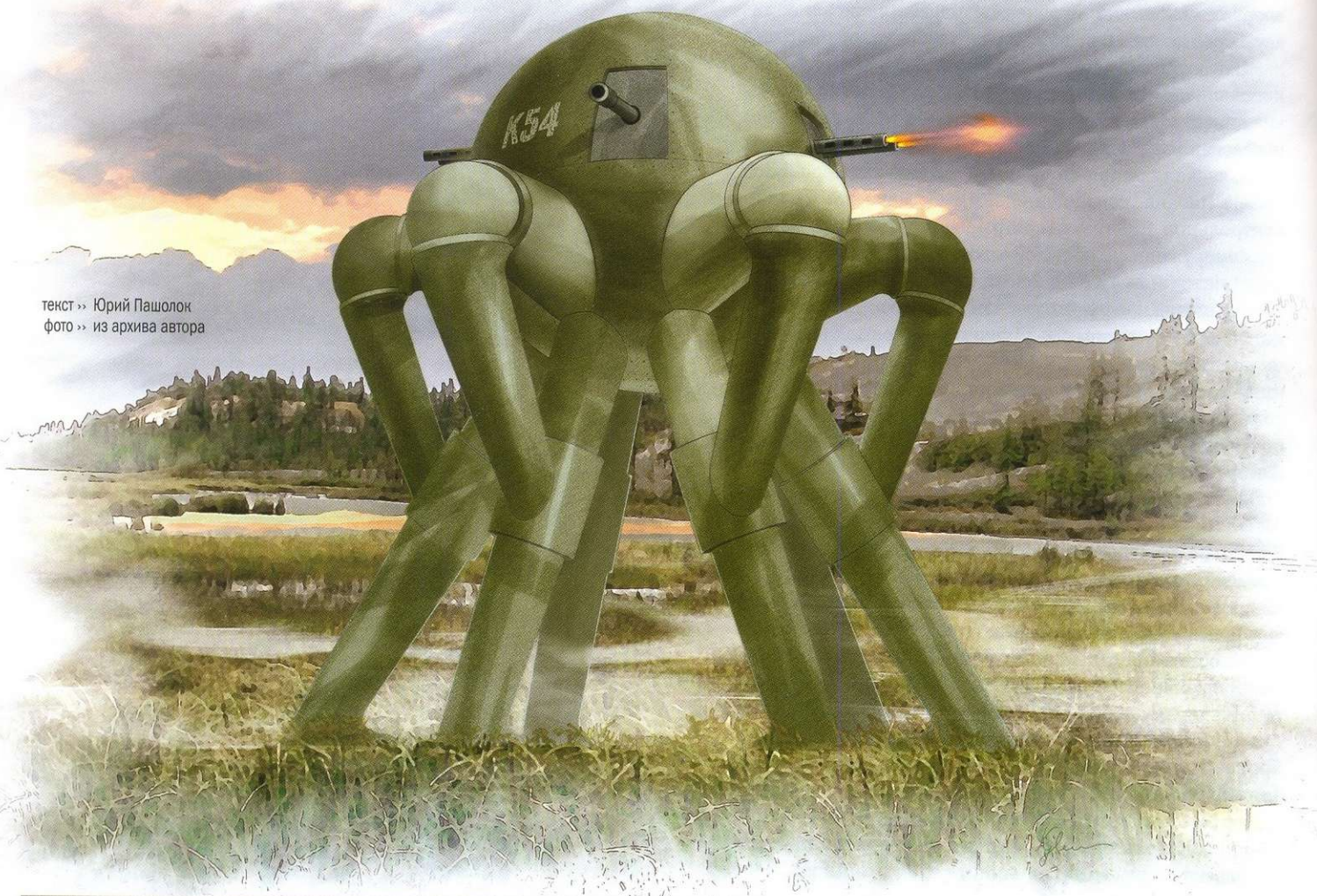


Прототип броневомобиля Autoblinda AS 43. Во время войны его использовали части RSI, а после неё они использовались итальянской полицией до начала 50-х годов.



TL 37 на параде в Риме 2 июля 1948 года. Машины послевоенного выпуска легко отличить по иным кабинам и кузовам.

текст » Юрий Пашолок
фото » из архива автора



Проект прыгающего боевого шагохода «Карар», 1942 год

ВНЕЗАПНЫЙ ПОПРЫГУН

Возможно, вы не помните, но в 2006 году в России неожиданно стала популярна аббревиатура ОБЧР (расшифровывается как Огромный Боевой Человекоподобный Робот). В свете чего огромное количество «романтически настроенных» сограждан нашей страны интересовалось у президента Путина, будут ли ОБЧР использоваться для охраны российских границ... Конечно, это была шутка, но если копнуть историю поглубже, то выяснится, что наша Родина в некотором смысле действительно является прародительницей боевых шагоходов.

Идея использования механических ног в качестве альтернативы колёсному и гусеничному приводам не является новой (первые подобные изобретения датированы ещё XIX веком). Впрочем, такая система по своей кинематике является крайне сложной вещью, что, собственно, и являлось главным тормозом для развития «пошагового» направления. Не случайно же предлагавшиеся поначалу конструкции предполагали «ножной» движитель лишь в качестве вспомогательного средства, не исключавшего базовый колёсный ход.

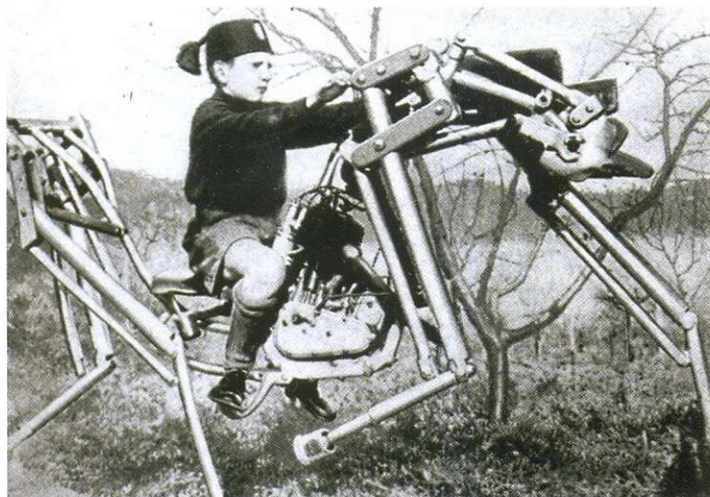
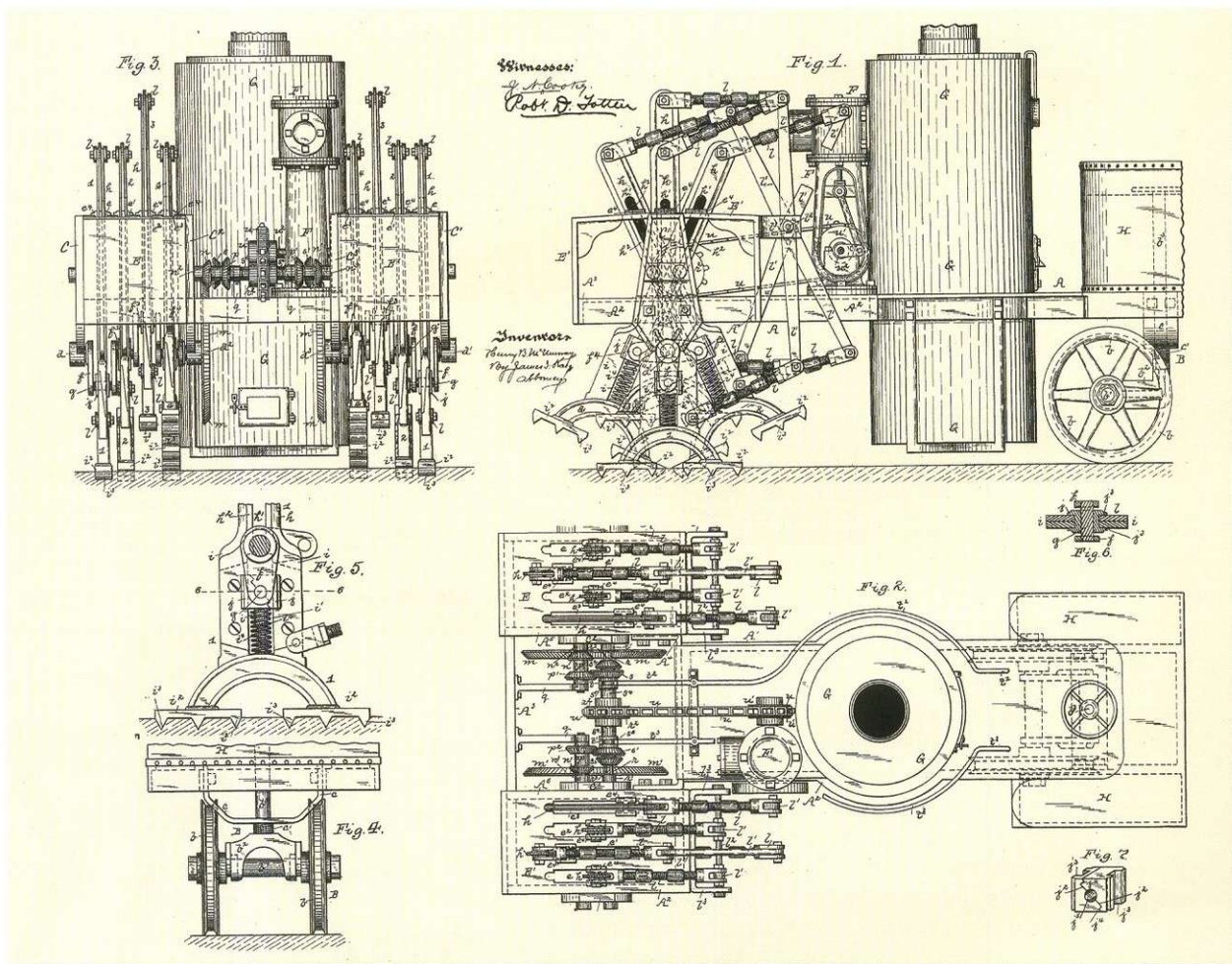
Едва ли не первым полноценным шагоходом являлось изобретение под названием «железная кляча», разработанное в 1933 году безвестным итальянским изобретателем. Машина оснащалась мотоциклетным мотором и, согласно заявлениям, одинаково хорошо передвигалась как по дороге, так и по бездорожью. Впрочем, развития данное изобретение так и не получило. Кроме того, с формальной точки зрения «железную клячу» сложно назвать ОБЧР, ибо это была транспортная, а не боевая машина и никакого вооружения или брони

There were many projects for fighting vehicles

proposed during the Great Patriotic War (WW 2). One of these projects was KARAR. This was a six-legged, hopping, combat vehicle armed with machine guns, anti-tank guns, flame throwers and other subversive devices. It was one of the first projects to use a walker as a combat machine

other than just a transporter. Like many inventions this remained only on paper. However this invention, by the Deputy Military Instructor, Alexander G. Korneev, is a worthy example of one of the many non-standard approaches to combat vehicle design.

Один из примеров раннего подхода к теме «шагохода». Изобретение под названием Traction Engine было запатентовано в июне 1891 года Генри Б. Макьюрреем.



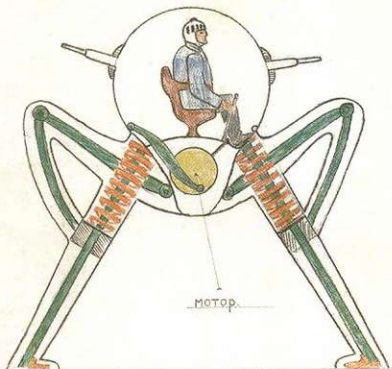
Демонстрация возможностей итальянского транспортного шагохода «железная кляча». Предположительно 1933 год.

её конструкция соответственно не предусматривала. В следующий раз «шагоходная» идея была предложена гражданином СССР в октябре 1942 года. Но давайте обо всём по порядку...

Итак, октябрь 1942 года. На Волховском фронте продолжается Синявинская операция, целью которой являлся прорыв блокады Ленинграда. И именно в это время в Наркомат обороны, лично Сталину, было отправлено письмо за авторством заместителя политрука Александра Григорьевича Корнеева. В этом письме Корнеев предлагал изобретение под названием «Карар» (в ряде языков, включая татарский, это слово переводится как «решение»), которое, по его мнению, максимально подходило для данного района боевых действий. Заместитель политрука подошёл к делу комплексно: помимо описания самого «Карара», он подробно рассказал и о его возможном боевом применении. Приводим этот воистину удивительный документ без купюр:

Конструкция

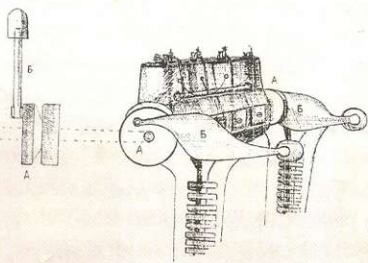
Стальная шаровидная башня, укрепленная на шести ногах. Ноги являются ходовой частью, получающие движение от мотора, расположенного в башне. Перемещение КАРАРА происходит прыжками на расстояние от 5 до 20 метров. Прыжок происходит от работы мотора. Его мощность передается на опорные ноги через муфту сцепления А и шатун Б. Шатун, опирающийся на головку верхней части ноги, бросает тело КАРАРА вперед в требуемом направлении. Два шатуна опираются одновременно на две рядом расположенные ноги. В момент прыжка остальные четыре ноги подбираются. Перед прыжком в желаемом направлении башня поворачивается



ся. Поворот осуществляется мотором. Всего секторов поворота шесть. Управляется КАРАР одним человеком, сидящим внутри башни на поворачивающемся стуле. Водитель одновременно является и стрелком. Высота КАРАРА до 3 метров, диаметр башни до 1,5 метра. Шесть опорных и придающих подвижность КАРАРУ ног, расположенные формой шестиконечной звезды с диаметром до 3,5 метра.

Все конструкции КАРАРА делаются из легких прочных сплавов, чем достигается общий легкий вес, способствующий скорости движения и легкости прыжка. Отдельные детали и общий вид КАРАРА смотри на прилагаемой схеме. Подробных чертежей предоставить не имею возможности, так как идея создания КАРАРА зародилась в боевой обстановке, где отсутствует возможность получить консультацию для технических расчетов и конструкторского оформления чертежей. Желательно было бы поработать с опытным инженером-конструктором. Эту машину представить в чертежах и моделях можно в короткий срок. По моим расчетам, изготовление в заводских условиях КАРАРА очень дешево. Мотор для КАРАРА требуется малой мощности, расходующий горючего немного больше, чем мотор мотоцикла. Конструктивная особенность КАРАРА – быстрая заменяемость любого узла.

Рис. №3. Схема передачи мощности мотора на ноги для прыжка.



Тактические особенности и вооружение КАРАРА

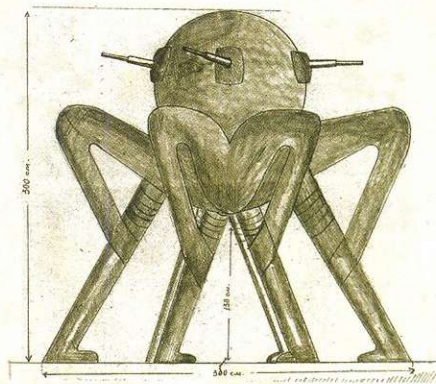
Практика боёв показала, что при нападении на врага тактический элемент внезапность имеет очень большое значение. КАРАР, обладающий способностью прыгать, всё время содержит это свойство, так как перед врагом он будет появляться неожиданно. КАРАР, будучи в бою, при его подвижности мало уязвим для всех видов оружия.

КАРАР – новое в развитии бронированных средств борьбы

Он – противоположность развивающимся танковым боевым средствам, идущим в развитии за счёт утяжеления брони и общего веса танка. КАРАР способен вести энергичную борьбу с пехотой, кавалерией, танками, бронемашинами, транспортом врага и инженерными средствами путём использования своего вооружения, огнётных средств и подбрасыванием взрывных зарядов.

Вооружение КАРАРА

Для борьбы с живой силой врага в КАРАРе используются автоматы ПППШ, оборудованные как стационарные установки в бойницах шаровидной башни. Всего пулемётов устанавливается 4 штуки, спаренных с противоположных сторон башни. Для борьбы с танками и другими бронированными средствами используются укороченные противотанковые ружья, расположенные также с противоположных сторон башни. Кроме того, КАРАР имеет вооружение – Пульверизатор – выбрасывающий горючую жидкость КС против всех целей, а особенно против танков и инженерных сооружений. Кроме того, КАРАР способен подносить взрывные снаряды к инженерным сооружениям и их взрывать.



Вывод: имея в виду, что КАРАР в условиях поля способен иметь очень большую маневренность, его боевая сила очень велика. Лучший приём использования КАРАРА во взаимодействии с танками и пехотой, располагая КАРАРЫ по фронту на 50 метров один от другого, а по глубине обороны врага – не более одного километра.

Организация управления КАРАРАМИ

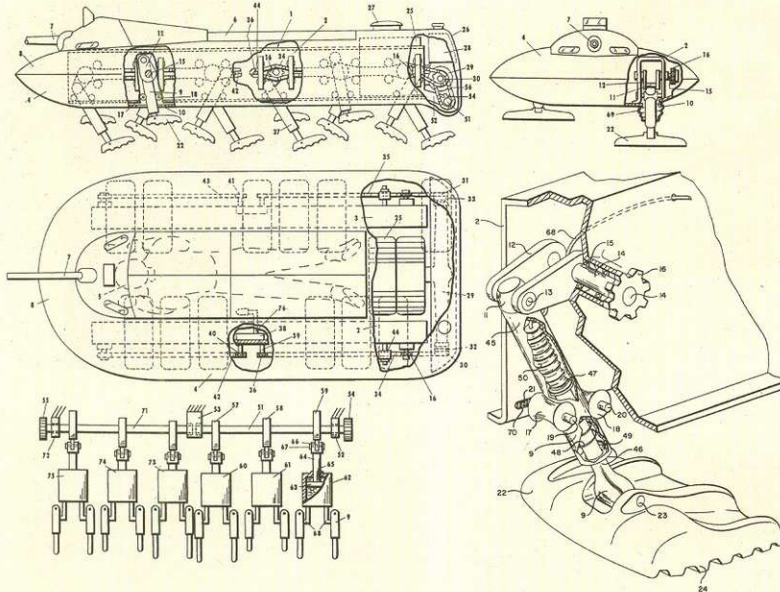
6 штук КАРАРОВ – отделение

24 штуки КАРАРОВ – взвод. Взводу придаётся один танк как подвижный командный пункт. Для связи с КП каждый КАРАР оборудуется радиоточкой.

72 штуки КАРАРА – бригада. Бригаде придаются 10 танков разных мощностей.

КАРАРЫ на дальние расстояния перебрасываются на грузовых автомашинах, по 2 штуки на каждой, с комплектом материалов для снабжения перевозимых КАРАРОВ.»

[ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11350, дело №886, стр.3-4]



БОЕВАЯ МНОГОНОЖКА

За рубежом попытки создания боевой шагающей машины предпринимались уже после войны. Одной из таких машин являлось творение Ирвина Р. Барра, которое он запатентовал в декабре 1959 года под нехитрым названием Amphibious walking vehicle. Впрочем, на ОБЧР творение мистера Барра было мало похоже. Скорее это танкетка-многоножка с чрезвычайно низким силуэтом.

Другими словами, заместитель политука Александр Григорьевич Корнеев предлагал относительно компактную боевую машину, передвигающуюся по полю боя исключительно прыжками. К записке прилагались эскизы, на которых демонстрировалось общее устройство «Карара». Нужно сказать, что смелое предложение Корнеева не особо впечатлило представителей отдела изобретений Главного автобронетанкового управления Красной армии, куда, собственно, оно и было переадресовано. А вскоре последовало заключение, в котором подробно были перечислены недостатки боевой машины «Карар»:

1. Ходовая часть в виде шести ног нерациональна, так как создаёт большую высоту.
2. Удельное давление на грунт будет велико, вследствие чего проходимость будет ничтожной.
3. Движение машины прыжками на 5–20 метров недопустимо, так как будут громадные ускорения и находиться в такой машине будет невозможно. И вообще, для совершения прыжка даже при весе машины 2–2,5 тонны потребуются громадные усилия.
4. Расположить в шаре диаметром 1,5 метра двигатель, все агрегаты трансмиссии, топливо, боеприпасы, экипаж и вооружение технически невозможно.
5. При движении по пересечённой местности устойчивость машины будет недостаточной, а при попадании двух толкающих ног в канаву движение прекратится».

[ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11350, дело №886, стр.8]

Таким образом, смелая идея так и осталась нереализованной. Справедливости ради нужно отметить: что впоследствии к теме «шагоходов» конструкторы возвращались неоднократно (разве что в менее экзотическом виде). Но, увы, данный тип движителя и по сей день технологически проработан крайне слабо. По крайней мере, насколько мне известно, ни один из подобных аппаратов так и не вышел из стадии опытного образца. Это, впрочем, не означает, что идея безнадежна, просто её время ещё не пришло. **RW**



Лесовалочная машина John Deere Plusjack – одна из последних попыток создать серийный механизм с шаговым движителем.



МАРС АТАКУЕТ!

Первым широкоизвестным примером использования ОБЧР в литературе является легендарное произведение Герберта Уэллса «Война Миров». В нём марсиане использовали боевые треножники, испускающие лучи смерти. Роман «Война Миров» очень серьёзно повлиял на жанр фантастики, и приходится лишь удивляться, что ни один изобретатель того периода не пытался запатентовать ничего подобного.



28 июня – 8 июля

Moscow Classic Grand Prix, Тушинский аэродром, Москва

В этом году одним из центральных событий международного шоу «Автоэкзотика», которое будет проходить с 29 июня по 8 июля в Москве на Тушинском аэродроме, станет Moscow Classic Grand Prix. Гонка спортивных ретро-автомобилей будет проводиться на трассе «Тушино – Ринг», сертифицированной РАФ. К участию допускаются автомобили, выпущенные до 1969 года, полностью соответствующие оригиналу и в конструкции которых не было внесено никаких изменений. В субботу 30 июня с 11 до 12 часов состоятся тренировочные заезды, затем с 12 до 13 часов – квалификационные, а в 14 часов будет дан старт гонке.

Подробности на сайте:
www.autoexotica.ru



20–22 июля

Silverstone Classic. Автодром Сильверстоун, Великобритания

Этот трёхдневный автомобильный праздник ежегодно проводится на самой известной британской гоночной трассе. Центральным событием этого фестиваля являются заезды на исторических автомобилях в двух десятках категорий и групп. В прошлом году в этих соревнованиях приняли участие более 1100 автомобилей. Кроме того, посетителям предлагаются многочисленные аттракционы и развлечения, а также клубные экспозиции ретро-техники. Кстати, в этом году здесь отметят пятидесятилетие такие марки, как Shelby Cobra, MGB, Triumph Spitfire, Lotus Elan, Ford Cortina Mark I. Во второй раз в рамках фестиваля будет проведён и аукцион: начало торгов в полдень 21 июля. Подробности на сайте:
www.silverstoneclassic.com



6–8 июля

Le Mans Classic. Ле-Ман, Франция

Вот уже десять лет, как раз в два года на трассе Circuit de la Sarthe неподалеку от города Ле-Ман проводится гонка классических автомобилей, в которой участвуют порядка 400 экипажей. Это больше чем соревнование: на три дня город превращается в огромный автомобильный музей – на территории автодрома многочисленные клубы демонстрируют свои раритеты (в последний раз их было около восьми тысяч). В этом году акцент сделан на американские марки, участвовавшие в этой гонке, и соответственно немало автомобилей и пилотов прибудет из-за океана. Скучать не придётся, ведь кроме аукционных торгов и изысков VIP-меню будет множество лавочек и ставшие традиционными заезды Little Big Mans для детей в возрасте от 7 до 12 лет. Кстати, для посещения этого мероприятия требуется соблюдение определённого dress code. Организаторы не требуют, чтобы вы явились в пиджаке и галстуке, но приветствуют гардероб, соответствующий представленной здесь технике и просят воздержаться от шорт и футболок.

Подробности на сайте:
www.lemansclassic.com

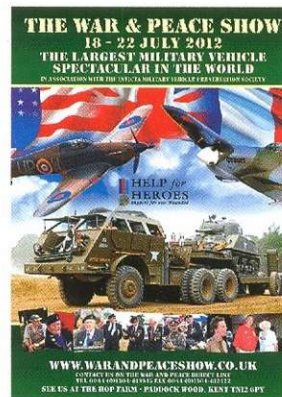


3–5 августа

Classic Days Schloss Dyck, Юхен, Германия

Ежегодный автомобильный фестиваль «Дни классики» в седьмой раз будет проходить в немецком средневековом замке и его окрестностях. Это не только огромная экспозиция старинной техники под открытым небом, но ещё и конкурс элегантности Jewels in the park. Здесь традиционно широко представлены исторические гоночные мотоциклы и автомобили, на которых проводятся показательные заезды Racing Legends. В этом году почётным гостем фестиваля будет легендарный британский автогонщик сэр Стирлинг Мосс.

Подробности на сайте:
www.schloss-dyck-classic-days.de



18–22 июля

The War & Peace Show Кент, Великобритания

Крупнейшее европейское военно-историческое шоу празднует в этом году 30-летие. К круглой дате организаторы подготовили обширную программу мероприятий, включающих в себя военно-исторические реконструкции различных конфликтов XX века, начиная со Второй мировой войны и заканчивая сражением 1982 года за Фолклендские острова. Принимать участие в них будет не только наземная техника, но и авиация, что придаёт The War & Peace Show ещё больший размах. Кроме того, в Белтринге соберутся военные барахольщики со всей Европы. Форма, предметы амуниции, запчасти, деактивированное оружие – всего этого ожидается на местном блошином рынке в больших количествах.

Подробности на сайте:
www.warandpeaceshow.co.uk



16–19 августа

Pebble Beach Automotive Week, Монтерей, Калифорния, США

Эта ежегодная автомобильная выставка на полях для гольфа в комплексе The Lodge at Pebble Beach – настоящая нирвана поклонников ретро-автомобилей. Проводится с 1950 года. Четыре дня праздничных мероприятий, выставок, торгов, проводимых аукционным домом Gooding & Company, и заездов исторических автомобилей Pebble Beach Road Race, спонсируемых клубом спортивных автомобилей Америки (Sports Car Club of America). А в качестве кульминации – знаменитый конкурс элегантности. Наш совет: зарезервируйте гостиницу заранее.

Подробности на сайте:
www.pebblebeachconcours.net



Ford T 1910 года выпуска.
Интересный заказной образец оригинального жёлтого цвета. Открытый всепогодный кузов фаэтон с отличной немецкой реставрацией.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



Horch 853 Sport Cabriolet 1936 года выпуска.
Редчайший коллекционный экземпляр модельного ряда моторов R8 с роскошным кожаным салоном рыжего цвета. 100% оригинал. На завершающей стадии реставрации высочайшего уровня.
Телефон: +7 (985) 774-35-77

**МАГАЗИН КОЛЛЕКЦИОННЫХ
МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЕЙ**

**8 (926) 237-33-35
8 (495) 680-15-61**



г. Москва, Протопоповский пер., д. 9
ст. метро «Проспект Мира»
Время работы: 11:00 - 16:00



Mercedes Benz 320 кабриолет А 1939 г.в.
Уникальный экземпляр с роскошным и элегантным 3-местным кузовом. Изготовлено всего 30 автомобилей. Двигатель 3,4 л. 100% оригинал, после отличной европейской реставрации.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



Mercedes Benz 230 V143 cab. B 1939 год.
Породистый кабриолет 100% оригинал с хорошей реставрацией. Двигатель 2,3 л, салон кожа рыжего цвета. Находясь на завершающей стадии сборки.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



GAZ 13 (Чайка) 1980 года выпуска.
Реставрация 2010 года. Всё оригинал. Состояние отличное.
Телефон: +7 (919) 235-91-71



ЗИЛ 111А 1959 года выпуска.
Наиболее востребованный коллекционерами роскошный образец советского лимузина. Выпущено около 60 экз. Ими пользовались Хрущёв, Брежнев и другие лидеры СССР. В реставрации, частично разобран. Телефон: +7 (985) 774-35-77



ЗИЛ 41047
Последний из правительственных автомобилей СССР.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



ЗИС-Э110В 1958 г. в. (экспериментальный, в 2-х экз.)
Единственный сохранившийся роскошный парадный кабриолет с гидравлическим приводом подъёма тента, боковых стёкол и стеклянной перегородки между водителем и пассажирами.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



John Deere модель 'А' 1935 года выпуска.
Сейчас это самый старый John Deere в России. В отличном состоянии, отлично выглядит и отлично едет! Все документы, включая российский техпаспорт. Цена: \$28 000.
Телефон: +7(925) 543-82-16



International McCormick 1945 года выпуска.
Первый и единственный в России старинный трактор International. Полностью рабочий, имеет российский техпаспорт, хорошо едет, в отличном состоянии. Цена: \$15 000.
Телефон: +7(925) 543-82-16



8(495)772-67-75

РЕСТАВРАЦИЯ * РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ
*
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ
*
ПОДГОТОВКА К РАЛЛИ И АВТОПРОБЕГАМ

www.ilinka-auto.ru



Dodge WC-57 1942 года выпуска. Полностью отреставрированный командирский полноприводный автомобиль. Такими машинами пользовался американский генералитет в годы войны. Телефон: +7 (916) 873-70-90



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



Horch 901 kfm.15 1938 года выпуска. Средний немецкий командирский автомобиль. До наших дней сохранилось лишь несколько автомобилей. В отличном состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Sd.Kfz. 2 Kettenkrafz. 101 1943 года выпуска. Редкий образец полугусеничного немецкого мототягача. В хорошем состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



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



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



GAZ 67 1943 года выпуска. Легендарный советский внедорожник, побывавший на всех европейских фронтах. Во время войны выпущено не более 2500 штук. Двигатель 4-цилиндровый, объём 3285 см³. 100% оригинал. Полностью готов. Телефон: +7 (916) 873-70-90

**КУПИМ ВОЕННУЮ ТЕХНИКУ
ВРЕМЕН Великой Отечественной войны,
А ТАКЖЕ ЕЕ ОСТАТКИ**

Тел: +7(916) 873-70-90
ОРУЖИЕ НЕ ПРЕДЛАГАТЬ.

**ПЕСКОСТРУЙНАЯ
ОБРАБОТКА**
**АВТОМОБИЛЕЙ И ЛЮБЫХ ДЕТАЛЕЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНО И КАЧЕСТВЕННО**

PESОЧКА
Б. Очаковская, д.2, т. +7 903 2917760
e-mail: info@pesochka.ru

**ЮРИДИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ
АКСИОМА ПРАВА**

предлагает Вам следующие услуги:

- абонентское обслуживание организаций (все виды договоров);
- авторские договоры (кинопроизводство);
- регистрация организаций в Москве и внесение изменений (все формы собственности);
- инвестиционные контракты;
- консультации.

www.aksioma-prava.ru • +7 (916) 653-73-95

Журнал Rolling Wheels принимает объявления о продаже автомобилей, военной техники и мотоциклов, выпущенных до 1970 года. Обращаться по телефону: (495) 673-74-96

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ

Для того, чтобы получать журнал Rolling Wheels на территории России, можно оформить подписку через редакцию, оплатив по указанному далее реквизитам стоимость подписки и сообщив фамилию, имя, отчество, почтовый индекс и адрес получателя, а также номера и количество оплачиваемых журналов.

Для подтверждения оплаты вам необходимо прислать копию платёжного документа с отметкой банка в электронном виде на e-mail: info@rolling-wheels.ru

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

Цена одного номера журнала Rolling Wheels составляет 200 руб. Помимо неё в стоимость подписки входит оплата почтовых услуг по доставке

ROLLING WHEELS

простой бандеролью. В зависимости от региона почтовые услуги стоят от 100 до 200 руб. Уточняйте сумму затрат в редакции журнала по телефонам: (495) 673-74-96, (495) 673-74-89 или по e-mail: info@rolling-wheels.ru

По вопросам распространения журнала Rolling Wheels в свободной продаже обращайтесь в МДП «МААРТ» по тел.: (495) 744-55-12

РЕКВИЗИТЫ

ООО «Издательский дом «Коллекционные автомобили»
ИНН 7717710590 / КПП 771701001
Расчётный счёт 40702810300150003598
Банк ОАО «МИНБ» г. Москвы
Кор. счёт 30101810300000000600