

ROLLING WHEELS

МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ВРАЩАЛИ ПЛАНЕТУ

Роллинг Уилз

Он был выпущен

более **100 ЛЕТ** назад

Тестируем **ЛЕГЕНДАРНЫЙ**

FORD MODEL T

на Дмитровском автополигоне стр. 68



Harley-Davidson WLA
(1942 год выпуска) стр. 86



- Спящие красавицы – Репортаж из музея Porsche стр.10
- Ралли, возрожденное через 100 лет – Из России в Монако на ретро-автомобилях стр.28
- По кубковой системе – Bosch Klassik Moskau стр.32
- Новое клубное мероприятие – Фестиваль «Ретро-фест» стр.36
- На подступах к Нефедьево – Слёт «Моторы войны» стр.40
- Место, где живут танки – Bovington Tank Museum (Великобритания) стр.54
- Французский тяжеловоз – Renault FU (1919 год выпуска) стр.102
- Семейство автомобильных просветителей – О первом автомобильном журнале России стр.108
- Путь длиной 2243 версты – К столетию «Военно-грузового пробега» стр.114
- Перекати-крепость – Проект гигантского боевого эллипсоида стр.138

86 журнал Rolling Wheels тестирует мототехнику... И начнём мы исторический «мотосезон» с настоящей легенды XX века – Harley-Davidson WLA Typ VII.



Rolling Wheels
сентябрь–октябрь № 5/2012 (5)

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

Специальные корреспонденты:
Жан-Клод МОРЕЛЛЕ
(Jean-Claude Morellet)
Роберт ДЕВИС (Robert Davies)

Бильд-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. +7-495-673-74-96,
+7-495-673-74-89
e-mail: info@rollingwheels.ru
www.rolling-wheels.ru

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

Допечатная подготовка
«Модус Принт»

Отпечатано в типографии
«АСТ-Московский
полиграфический дом»
Тираж 8100 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.

Генеральный директор
Людмила ЛЕН
тел. +7-495-923-79-79
reklama@rolling-wheels.ru

Коммерческий директор
Светлана ПЕТРОВА
finance@rollingwheels.ru

Менеджер по рекламе
Светлана РЫЛОВА

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.

Издатель:
Вячеслав 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

КОЛЛЕКЦИЯ

Спящие красавицы

Прогулка по залам музея Porsche в Штутгарте.

10

СПЕЦИАЛЬНЫЙ РЕПОРТАЖ

Большой штутгартский переезд

Часть музейной коллекции Porsche переведена в новое помещение.

18

СОБЫТИЕ

Пополнение коллекции

Более двух десятков Ford T выставлены в музее села Ивановское.

24

РЕКОНСТРУКЦИЯ

Августовский прорыв

В Ногинском районе прошла реконструкция Первой мировой войны.

26

РАЛЛИ

Ралли, возрожденное через 100 лет

Из России в Монако на ретро-автомобилях.

28

СОБЫТИЕ

По кубковой системе

Bosch Moskau Klassik – это гонка на классических автомобилях.

32

Новое клубное мероприятие

В московском парке «Сокольники» прошёл фестиваль ретро-техники.

36

Моторы войны в деревне Нефедьево

Репортаж со второго военно-патриотического слёта «Моторы войны».

40

КОЛЛЕКЦИЯ

Здесь живут танки

Знакомимся с экспозицией Bovington Tank Museu (Великобритания).

54

ФЕСТИВАЛЬ

Goodbye Тушино

На этом месте «Автоэкзотики» больше не будет.

64

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

ПОЛИГОН

Автомобиль XX века

Выпущенный более 100 лет назад Ford Model T на стендах и спецдорогах Дмитровского автополигона.

68

Истина где-то рядом

Большое полигонное испытание легендарного армейского мотоцикла Harley-Davidson WLA Typ VII (1944 год выпуска).

86

ТАКТИЛЬНЫЕ ОЩУЩЕНИЯ

Первый французский тяжеловоз

Знакомимся с уникальным грузовым Renault FU 1919 года выпуска (автомобиль находится в рижском Motor museum).

102

БАНК ВРЕМЕНИ

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Семейство автомобильных просветителей

История жизни и творчества братьев Орловских.

108

ЮБИЛЕЙ

Путь длиной 2243 версты

К столетию «Военно-грузового пробега».

114

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Белые пятна чёрного автомобиля

Рассказ о том, как создавалась главная машина Генри Форда.

122

Самый известный Harley

От «гражданского» Harley-Davidson WL к «армейскому» Harley-Davidson WLA.

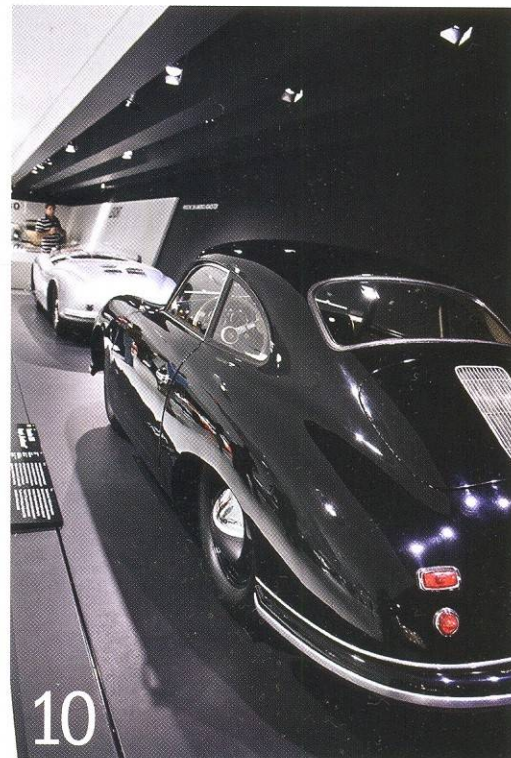
130

КУНСТКАМЕРА

Перекасти-крепость

Неосуществлённый проект гигантского военного эллипсоида.

138



68 Первый массовый автомобиль... Каков он, с точки зрения водителя и пассажиров? Задавшись этим вопросом, мы отправились на полигон в компании Ford T, выпущенного более ста лет назад.





Так уж сложилось, что каждый тест журнала Rolling Wheels – это маленькое путешествие во времени. Но на сей раз мы забрались особенно далеко... Этот пронзительно жёлтый Ford Model T с кузовом Tourabout на сегодняшний день является старейшим из автомобилей, испытанных нами на Дмитровском автополигоне. Я представляю, как были удивлены сотрудники досточтимого НИЦИАМТ, работавшие в этот тёплый августовский день на спецдорогах. А может, это действительно автомобиль (машина) времени, и они нас просто не видели, поскольку находились в другой... эпохе? Как знать, может, так всё оно и было – сейчас уже не поймёшь. Ведь одно дело рассуждать о возвышенном, стоя под ласковым осенним дождём у щербатой кирпичной стены с похухлой веточкой неизвестного растения в руках (сотрудники Rolling Wheels разбираются лишь в том, что способно передвигаться на колёсах!), и совершенно другое – чувствовать, как под 12-спицевыми деревянными колёсами «Жестянки Лиззи» летят минуты, часы, дни и месяцы. Глядишь, а 102 года на трансмиссионный вал уже накручено... Но знаете, что больше всего поразило? После того как на моих глазах первый массовый автомобиль планеты Земля прошёл по неестественно разным дорогам полигона более восьмидесяти километров, он перестал восприниматься как некая романтическая Yellow time-machine (хотя этого тоже не отнимешь), а показал себя как вполне реальное транспортное средство! И не страшно, что максимальная скорость невелика (до разрешённых в городе 60 км/ч Ford T вполне разгоняется), из всех климатических удобств лишь лобовое стекло да крыша, ресурс агрегатов не слишком высокий, а объём технического обслуживания с точностью наоборот. В любом случае оно того стоит. И вот ещё что, воспользовавшись служебным положением, я до выхода журнала внимательно прочёл материал Дениса Орлова «Белые пятна чёрного автомобиля» и теперь мне известно: последняя партия Ford Model T была собрана отнюдь не в 1927 году, а в... 2003-м. То есть всего девять лет назад! Не верите? Откройте страницу 129.

Андрей КУПРИН

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПОВОД

Спящие красавицы Прогулка по залам музея Porsche в Штутгарте.	10
Большой штутгартский переезд Часть музейной коллекции Porsche переведена в новое помещение.	18
Пополнение коллекции Более двух десятков Ford T выставлены в музее села Ивановское.	24
Августовский прорыв В Ногинском районе прошла реконструкция Первой мировой войны.	26
Ралли, возрожденное через 100 лет Из России в Монако на ретро-автомобилях.	28
По кубковой системе Bosch Moskau Klassik – гонка на классических автомобилях.	32
Новое клубное мероприятие Фестиваль ретро-техники в московском парке «Сокольники».	36
Моторы войны в деревне Нефедьево Репортаж с военно-патриотического слёта «Моторы войны».	40
Здесь живут танки Экспозиция Bovington Tank Museum (Великобритания).	54
Goodbye Тушино На этом месте «Автоэкзотики» больше не будет.	64





Четыре десятилетия под знаком скорости

В этом году BMW M GmbH, готовящее спорткары на базе серийных моделей, отмечает свое 40-летие. Это специальное подразделение было образовано в мае 1972 года для подготовки автомобилей к участию в соревнованиях. Говоря об основных этапах его деятельности, нельзя не вспомнить создание BMW CSL, успешно выступавшего в ряде гоночных серий в 1973–1979 гг. Кстати, машина имела и определённый коммерческий успех, ведь баварцам удалось продать 1100 экземпляров CSL. Но первым автомобилем, ориентированным на широкий рынок, стал BMW 2002 turbo, представленный во Франкфурте в 1973 году.

Что же касается первого «самостоятельного» проекта подразделения, то им стал созданный в сотрудничестве с ателье ItalDesign 277-сильный спорткар, стоивший в 1978 году 100 тысяч дойчмарок. На специальном тесте M1 разогнался до 264,7 км/ч и был признан самым быстрым дорожным автомоби-

лем Германии. Гоночная версия M1 была ещё мощнее (470 л.с.) и развивала скорость более 300 км/ч. В 1980 году BMW приняла решение об участии в «Формуле 1», и инженеры Motorsport GmbH получили задание сконструировать «формульный» двигатель. Дебютировавший в Grand Prix сезона 1982 года 4-цилиндровый двигатель рабочим объёмом 1,5 литра развивал мощность 800 л.с. и уже вскоре с его помощью победно финишировал Нельсон Пике, выступавший за Brabham BMW. До 1987 года двигатель BMW выиграл девять Grand Prix. По случаю своего 40-летия команда BMW M Division приняла участие в заездах классического AvD Oldtimer Grand Prix, проходившего на трассе «Нюрбургринг», также отмечавшего свой сороковой юбилей. Интересно, что автомобилями, прославившими бренд BMW, управляли не только чемпионы прошлых лет, но и шеф-дизайнер компании Адриан ван Хойдонк.

Эпохальное изобретение

В 1902 году сотрудник «Мастерской точной механики и электротехники», основанной Робертом Бошем в 1886 году в Штутгарте, Готтлоб Хонольд разработал систему зажигания от магнето высокого напряжения, включающую высоковольтный кабель от магнето до электрода свечи, а также усовершенствовал саму свечу зажигания, предложив жаропрочный сплав для электродов и керамический высоковольтный изолятор. Это изобретение наряду с внедрением технологий его массового производства произвело настоящую революцию в мировой автомобильной промышленности. Благодаря Bosch стал возможным стремительный рост объёмов выпуска транспортных средств в первые же несколько десятилетий после этого эпохального открытия.



Извозчик, такса по соглашению...

Второго сентября 1907 года в газете «Голос Москвы» была опубликована заметка: «Вчера в Москве появился первый извозчик на автомобиле. Какой-то шофёр привёсил к своему небольшому «Ольдсмобилю» плакат «Извозчик. Такса по соглашению». В 1909 году «Товарищество автомо-



бильных передвижений» организовало таксомоторные перевозки, используя для этого германские NAG, итальянские Fiat или французские Darracq. Новый вид пассажирского транспорта приобрёл большую популярность, и уже в 1912 году по московским улицам ездило 230 автомобилей-такси. События 1917 года прервали развитие таксомоторного транспорта столицы, и новый этап его истории начался лишь в декабре 1924 года, когда Моссовет принял решение о возобновлении службы такси. Были приобретены французские автомобили Renault и итальянские Fiat. Однако именно 1907 год считается годом зарождения таксомоторной службы Москвы. По случаю 105-летней даты около Главного входа в Центральный парк культуры и отдыха состоялось открытие тематической выставки. В её экспозиции можно было увидеть... естественно, автомобили такси. От «Победы» – первого московского таксомотора, имевшего расцветку в виде так называемых «шашечек» и зелёного огонька за лобовым стеклом, до «Волги» ГАЗ 24-01. Вместе с ними были представлены ГАЗ-АА (полупортка), использовавшаяся как грузовое такси, и ЗИС-110 – первая московская «маршрутка», «Москвич-402» – такие автомобили недолгое время тоже эксплуатировались таксомоторной службой нашей столицы.

Выставка Исторической и Военной Авто Техники

В июне нынешнего года в московском парке «Кузьминки» при поддержке «Музея индустриальной культуры» на площадке ДОСААФ Юго-восточного округа состоялась уже пятая по счёту Выставка Исторической и Военной Авто Техники «ВИВАТ-2102». Основу экспозиции составляла военная техника разных лет. Кроме того, часть выставочной площадки была отдана под гражданские автомобили и мотоциклы, которых тоже было достаточно. А среди военной техники особое внимание привлекали тягач-ракетовоз МАЗ-537 и самоходное 57-миллиметровое орудие с двигателем от мотоцикла М-72. Гости мероприятия также увидели театрализованное познавательное выступление нескольких клубов – реконструкторов Отечественной войны 1912 года.



Аэродинамический Bentley

Один из самых редких в мире Bentley вернулся в графство Чешир. После двух выездов, сначала в Венецию, где он участвовал в ралли Louis Vuitton Classic Serenissima Run, а затем в Ле-Ман, этот автомобиль вновь находится в заводском музее в городе Кру. В 30-е годы компания Bentley Motors, принадлежавшая тогда Rolls-Royce, выпускала автомобили, кузова для которых многие клиенты заказывали в специализированных ателье. И вот греческий предприниматель и автогонщик Андре Эмбрикос захотел стать обладателем сверхобтекаемого купе. Заказ выполнил дизайнер ателье Pourtout Carrossier Жорж Полин. Аэродинамический Bentley Derby получил имя Embiricos Special. На британском автодроме «Бруклендс» он продемонстрировал скорость 184,5 км/ч. После войны этот уникальный Bentley трижды участвовал в 24-часовой гонке в Ле-Мане и в 1949 году показал шестой результат.

Citroën в Великобритании

Через четыре года после последнего слёта ICCCR (International Citroën Car Club Rally, т.е. дословно Международного слета автомобильных клубов Citroën) в Италии прошла эта грандиозная встреча поклонников «двойного шеврона» в Великобритании – стране, где она не проводилась уже 28 лет. Это уникальное мероприятие, основанное в 1973 году в сотрудничестве с ACI (Amicale Citroën Internationale, т.е. «Международным содружеством Citroën»), состоялось в 15-й раз и собрало при поддержке английского представительства Citroën и исторического подразделения Citroën Heritage на курорте Харрогейт в графстве Северный Йоркшир более двух тысяч автомобилей. Три британских клуба-организатора подготовили роскошную экспозицию из 38 автомобилей, из которых 11 прототипов и концептов Citroën были привезены из исторического хранилища Conservatoire Citroën в Ольне-су-Буа, расположенного в северо-восточном пригороде Парижа.



Волхонская мотоверста

Пятый традиционный слёт владельцев и поклонников старинных мотоциклов «Волхонская верста 2012» состоялся в конце июля этого года под Санкт-Петербургом.

Так что же представляет из себя «Волхонская верста» и откуда взялось такое название?.. В конце 1898 года на Волхонском шоссе под Санкт-Петербургом состоялась первая в Российской империи «Гонка моторов». Выиграл её ставший впоследствии знаменитым Павел Николаевич Беляев. За рулём трицикла Clement он преодолел дистанцию в 42 км со средней скоростью 27 км/ч. Ну чем не повод организовать мероприятие на основе первого в истории мотоциклетной России спортивного соревнования?

Перед участниками «Волхонской версты 2012» была поставлена следующая задача: нужно было проехать по тому самому бывшему Волхонскому шоссе заранее отмеренную «Волхонскую версту» (1067 м) в оба конца. Причём не просто проехать, а проделать это

со средней скоростью «имени Беляева». При этом спидометрами и часами пользоваться запрещено. Кто покажет наиболее приближенный к историческому значению результат – тот и победитель. В рамках фестиваля были также проведены соревнования по фигурному вождению и несколько шуточных конкурсов. А в заключение первого дня слёта организаторы попытались выяснить, чей мотоцикл дальше всех укатится под уклон. На второй день мероприятия участники фестиваля посетили мемориальный комплекс на знаменитом Невском пяточке. Со стороны колонна ретро-мотоциклов смотрелась внушительно, разве что некоторые изрядно дымили. Впрочем, по сравнению с тем удовольствием, которое получили участники и гости «Волхонской версты 2012», это мелочи...



8 сентября

**Douze heures de Huy («12 часов Юи»)
г. Юи, провинция Льеж, Бельгия**

Ралли на регулярность движения по дорогам общего пользования, включённое в календарь Бельгийской федерации старинных транспортных средств. Центр ралли (парк ожидания, стартовая арка, руководство гонкой, финиш, награждение) расположен на авеню Дельшамбр в Юи на берегу Маас (Мёз). Маршрут состоит из трёх одинаковых петель по асфальтированным дорогам, каждая протяжённостью около 150 км. Так как оригинальная гонка «12 часов Юи» проводилась с 1954 по 1969 год, к участию допускаются автомобили, выпущенные до 1969 года. Исключение делается для автомобилей, выпущенных до 31.12.1974 года, при условии, что как модель, так и двигатель полностью идентичны модели, производившейся до 31.12.1969. Все автомобили должны быть сертифицированы Международной федерацией старинных транспортных средств (FIVA) или Международной автомобильной федерацией (FIA). Они подразделяются на три категории в зависимости от рабочего объёма двигателя: до 1300 см³, от 1301 до 2000 см³ и свыше 2001 см³. Средняя скорость прохождения не превышает 50 км/ч. Предусмотрены две зачётные группы: Revival (пилоты выступают без штурманов) и Ekipage. Заявочный взнос в первой группе 575 евро и 785 евро – во второй. Маршрут с указанием зрительских зон будет опубликован в местной прессе за 15 дней до старта. Подробности на сайте: www.12hdehuy.be



15 сентября

**No-Limit-Auction
Oldtimer Galerie International,
Тоффен, Швейцария**

Начиная с 1991 года швейцарская Олдтаймер галерея ежегодно организует от 2 до 3 аукционов, на каждом из которых собираются более полутора тысяч человек. От 65 до 85% выставленных лотов продаются. Ближайшие торги начнутся в 13 часов 30 минут 15 сентября. Предварительное ознакомление с лотами будет проходить ежедневно, начиная с 8 сентября. Подробности на сайте: www.oldtimergalerie.ch



7–9 сентября

**XXIII Encontro de Automoveis Antigos do RJ
Рио-де-Жанейро, Бразилия**

На территории возведенного в 1914 году форта Копакабана в 22-й раз проводится слёт старинных автомобилей Рио-де-Жанейро. К представленным здесь автомобилям выпуска до 1981 года организаторы предъявляют весьма суровые требования – здесь не место для «хот-родов» (hot rod), «лоурайдеров» (low riders) и прочих «кастомов» (customs). Кроме того, в рамках экспозиции запрещена продажа автомобилей. Подробности на сайте: www.veteran.com.br

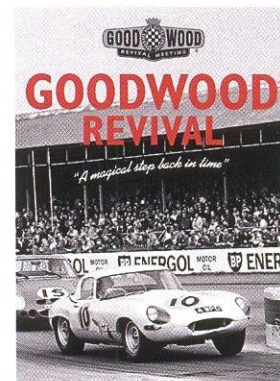


5–8 октября

**Autoclasicas 2012
Буэнос-Айрес, Аргентина**

Крупнейший в Южной Америке фестиваль классических автомобилей и мотоциклов Autoclasicas состоится на ипподроме Сан-Исидро в пригороде Буэнос-Айреса. Проводимый в 12-й раз Клубом классических автомобилей Аргентины фестиваль отличается количеством, разнообразием и качеством реставрации представленной техники. Почти восемьсот отобранных транспортных средств старше 30 лет отражают историю автомобильной промышленности. В этом году в рамках фестиваля будет отмечаться 90-летие со дня рождения выдающегося аргентинского гонщика Хосе Фройлана Гонсалеса. Кроме того, поклонники спортивных автомобилей смогут насладиться экспозицией исторических монопланов. Autoclasicas открыта для посетителей четыре дня с 10 час. до 18 час. 30 мин.

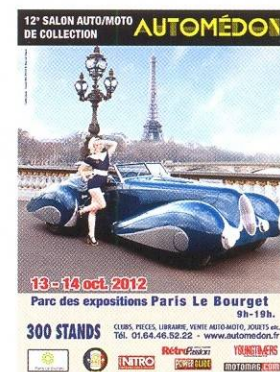
Подробности на сайте: www.clubautomovilesclasicos.com



14–16 сентября

**Goodwood Revival 2012
Чичестер, графство Западный
Суссекс, Великобритания**

В 1948–1966 годах любители автоспорта собирались каждую осень на длинный уик-энд в фамильном поместье лорда Марча, где на автодроме Гудвуд проходили многочисленные авто- и мотосоревнования. Дамы наслаждались обществом джентльменов, демонстрируя свои наряды, а кавалеры соревновались на трассе. Эти составляющие праздника остались неизменными и по сей день на ретро-фестивале Goodwood Revival, который проводится с 1997 г. В программе заезды на автомобилях, выпущенных с 1930 по 1966 год, экспозиция самолётов времён Второй мировой войны, ну и, кроме того, обязательное условие – это определённый дресс-код. Ведь не только организаторы и зрители облачаются в костюмы 40–80-х годов прошлого века, но и обслуживающие праздник автомобили, включая дирекцию и полицию должны соответствовать эпохе. Подробности на сайте: www.goodwood.co.uk



13–14 октября

**Салон Automedon Выставочный центр
Ле Бурже, Париж, Франция**

Выставка проводится уже 12-й раз. В рамках салона пройдет выставка мотоциклов, выпущенных до 1960 года. Перед открытием состоится дефиле от Эйфелевой башни, а 14 октября пройдет конкурс элегантности.

Подробности на сайте: www.automedon.fr

СПЯЩИЕ КРАСАВИЦЫ



Репортаж из музея компании Porsche

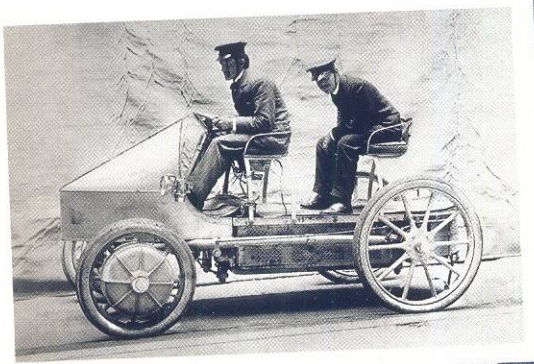
текст >> Денис ОРЛОВ
фото >> Андрей КУПРИН,
архив Porsche

Впервые компания Porsche открыла музей марки в 1976 году. Ютился он в пристройке к цеху Werk II, и, чтобы познакомиться с экспозицией требовалось пройти через заводскую проходную. Музей работал по графику предприятия, и в 16:00, когда заканчивала работу смена, его тоже закрывали. Взору представало полутёмное помещение с низким потолком, плотно заставленное автомобилями. На площади 620 м² уместились двадцать машин. Увиденное произвело неизгладимое впечатление. А ещё запомнились слова одного из сотрудников: «Здесь лишь малая часть, в нашей коллекции свыше четырёхсот машин!..»

Автомобильные музеи в большинстве своём одинаковые. Экспонаты жмутся друг к другу, а полумрак наводит на мысли о бренности бытия. Объяснение такой «схожести» до обидного банально – большинство музеев бедны. И именно из-за стеснённости в средствах они не могут позволить себе просторные выставочные помещения и берегут электроэнергию. А уж о том, чтобы отреставрировать экспонат или хотя бы вывести запах плесени, и речь не идет. Музей компании Porsche другой. Оно и понятно: на таком имени не экономят. Взять хотя бы величественное здание Porsche Museum. Поверьте, оно выглядит словно гигантский осколок, занесённый из глубин космоса. Достаточно одного взгляда – и приходят сомнения: а вдруг в лице Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG мы имеем дело с инопланетным разумом? И именно отсюда, из Цуффенхаузена (промышленного пригорода Штутгарта), этот космический кристалл распространяет по дорогам нашей планеты ростки инопланетной автомобильной культуры, в основе которой лежат скорость и страсть...

The Porsche Museum defies the usual

impression of museums. In a light, modern, architecturally designed building are displayed 80 cars each of which tells its own story. The rich history of the Porsche brand is presented in a simple and understandable manner. A complete focus is on the vision that, Dr. Ing. Ferdinand Porsche, the founder of Porsche AG., had for his automobiles. The collection has several replicas of the early automobile of the XX century, serial cars, descended from the first conveyor or those belonging to the Porsche family plus prototypes, pilot projects, and sports racers that have won many races. By the way most exhibits are in good working order.



Это была сенсация Всемирной выставки в Париже 1900 года и изобретение, «кормившее» Фердинанда Порше всю его жизнь, – электромотор, встроенный в ступицу колеса.



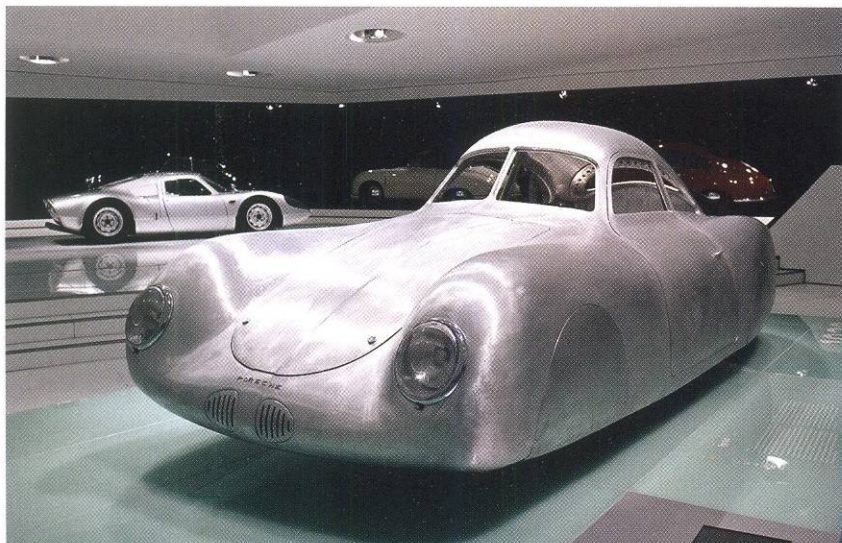
Один из первых обладателей электрических мотор-колёс: Lohner Semper Vivus 1900 года, хранится внутри небольшой музейной «мастерской за стеклом». Но, увы, это лишь прекрасно выполненная копия – автомобиль воссоздан в мастерской Karosseriebau Drescher в 2011 году.



Один из двух уцелевших Austro-Daimler ADS-R «Sascha» (1922 год выпуска). По традиции пилотов и танкистов Первой мировой машина расписана карточными мастями. Позади пожарный автонасос Austro-Daimler, изготовленный в 1912 году.



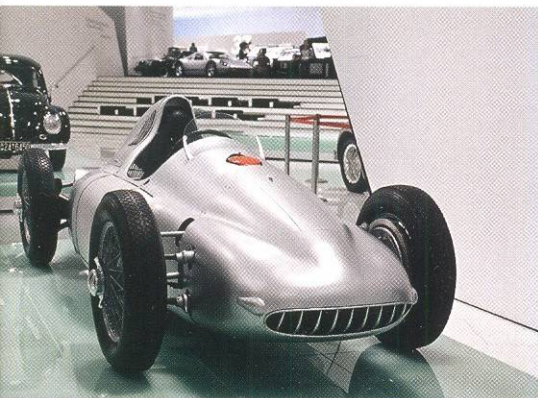
Austro-Daimler ADR 635 Sport «Bergmeister» с кузовом венской мастерской Armbruster. Автомобиль выпущен в 1932 году, и Фердинанд Порше уже не работает в Austro-Daimler. Тем не менее этот экземпляр имеет прямое отношение к компании – машина принадлежит её нынешнему совладельцу Вольфгангу Порше.



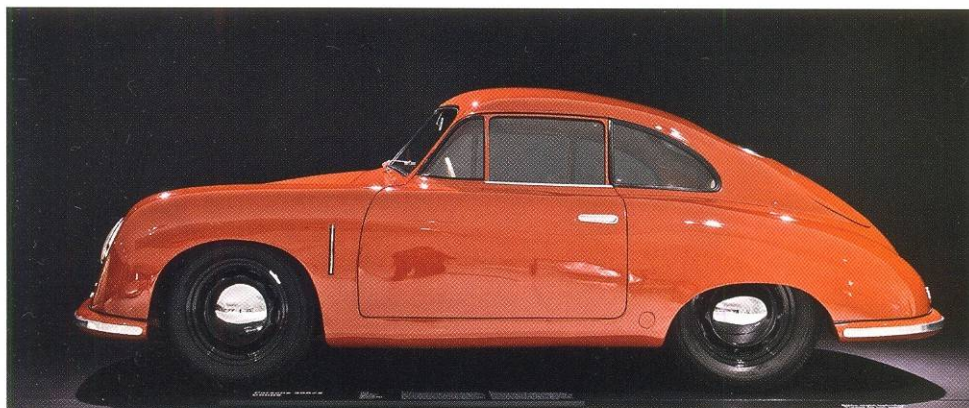
Воссозданный кузов Porsche Typ 64, а за ним Porsche 904/8 1964 года (первая модель фирмы с кузовом из стеклопластика). Своё второе название, Carrera GTs, модель получила из-за протеста Peugeot по поводу использования трёхзначного индекса с нулём посередине.



Первым автомобилем марки Porsche по праву считается родстер Typ 356. Выпущен 8 июня 1948 года. Мотор от Volkswagen форсирован до 35 л.с. и установлен в базе.



После окончания Второй мировой войны конструкторское бюро Porsche охотно работало над сторонними заказами. Такими, например, как этот гоночный Cisitalia (он же Porsche Typ 360).



«Каринтянин», или один из 52-х Porsche Typ 356, построенных в австрийской Каринтии в городе Гмюнд. 1948 год.

ИСТОРИЯ О ТРЁХ АЛЮМИНИЕВЫХ ПРОТОТИПАХ

Вернёмся из воображаемых космических далей на реальную штутгартскую землю... Сегодня в экспозиции Porsche Museum находится 80 уникальных автомобилей. И практически каждый можно свободно разглядеть со всех сторон и сделать снимки, не сетуя на недостаточность освещения. Под стать футуристической архитектуре музея и его первый экспонат, больше напоминающий планетолёт из наивных фантастических фильмов 1950-х годов, нежели автомобиль. Каплевидная оболочка из полированного алюминия с узкими прорезями вместо окон и... больше ничего. Голый кузов алюминиевый... Но не всё так просто: на самом деле перед нами попытка решить одну из загадок, преподнесённую автомобильным историкам бурным XX веком. Три таких кузова в 1939 году изготовила находившаяся по соседству с бюро Porsche мастерская Reutter. Эти кузова отличались друг от друга деталями. Например, у прототипа под номером один заднее окно разделялось перемычкой, как у только что появившегося автомобиля Volkswagen. За эту форму окно прозвали «pretцелем» в честь популярного у швабов солёного кренделя. Кузова предназначались прототипам Typ 60K10, разработанным бюро Фердинанда Порше для запланированной на сентябрь 1939 года гонки «Берлин – Рим». Оснащались они тем же двигателем, что и Volkswagen, только мощность была поднята до 32 л.с. Впрочем, благодаря необычайно малой массе (850 кг) и превосходной аэродинамике, на автобанах Typ 60K10 мог развивать

впечатляющие по тем временам 145 км/ч. Фердинанд Порше даже подумывал заключить соглашение с Германским трудовым фронтом Deutsche Arbeitsfront (именно эта организация построила завод Volkswagenwerk) с тем, чтобы, получая узлы и агрегаты, выпускать этот спортивный прототип уже под маркой Porsche Typ 64.

Но началась Вторая мировая война, и гонка «Берлин – Рим» не состоялась. Два прототипа вместе с бюро Porsche были эвакуированы в австрийское местечко Цель-ам-Зее. Третий был в буквальном смысле сдут порывом ветра с автобана – заднемоторная машина с лёгким передком была чрезвычайно чувствительна к влиянию бокового ветра. Причём в момент, когда это произошло, за его рулём сидел генеральный директор завода Volkswagenwerk Бодо Лафференц. Что случилось с разбитой машиной, неизвестно, а герр Лафференц уцелел и благополучно прожил во втором браке с дочерью композитора Вагнера до 1975 года. Но вернёмся к прототипам. В 1945-м солдаты 42-й пехотной дивизии «Радуга» армии США, вошедшие в Цель-ам-Зее, обнаружили



Сверхлегкий (600 кг) спайдер Porsche Typ 908/02 для гонки Тарга Флоридо 1969 года завоевал марке Мировой кубок производителей. А слева от него – элегантный Porsche Typ 356 В 1600 GS Carrera GTL в итальянском «платье» от Abarth (1960 г.). Кузовщик Карло Абарт был женат... на секретарше доктора Антона Пьеха – зятя Фердинанда Порше-старшего.



Проекты, с которыми имя Porsche ассоциируется менее всего: «монопосты» Porsche Typ 804 для Формулы 1 (1,5 л., 8 цили., оппозит., 185 л.с., 270 км/ч) сезона 1962 года и Porsche Typ 2708 Indy-Porsche для американской «овальной» серии CART (2,65 л., V8, 750 л.с., 360 км/ч) сезона 1987 года.



«Фердинанд»... Первый построенный в Штутгарт-Цуффенхаузене Porsche 356. 1950 год.



Ein, Zwei, Polizei. Двухместный кабриолет Porsche 356 С 1600 SC в исполнении для полиции федеральной земли Баден-Вюртемберг. 1964 г.

прототип №2. Бюро Porsche квартировало в бараках лётной школы. Бравые американские парни, среди которых было немало реабилитированных уголовников из тюрьмы Синг-Синг, срезали с машины крышу и принялись развлекаться, гоняя на импровизированном родстере по лётному полю. При этом никто, естественно, не удосужился проверить уровень масла в двигателе... А ещё один прототип уцелел, и австрийский мотоциклист Отто Матэ выкупил его у семьи Порше, чтобы в 1950 году выиграть Альпийское ралли. Причём Матэ, потерявший в мотогонках правую руку, переставил руль на правую сторону.

После смерти гонщика в 1995 году машину приобретает доктор Томас Грубер, после чего она занимает место в частном музее Automuseum Prototur в Гамбурге, причём руль вернули на левую сторону. Кроме того, гамбургский музей демонстрирует, как утверждается, восстановленный прототип №2. Но возникает закономерный вопрос, что же в таком случае экспонируется в музее Porsche?

А вот что... В канун 60-летия компании технический директор заводского собрания Клаус Бишоф обратился к реставратору Хуберту Дрешеру из Хинтерцартена с предложением изготовить новый кузов прототипа №2. Притом что, кроме схематического компоновочного эскиза и нескольких фотографий, никакой документации не сохранилось. Господин Дрешер, основываясь на интуиции и на знании технологии 1930-х, составил чертёж. Затем на пятикоординатном фрезерном станке из пенопласта

вырезали натуральный макет. По нему подгоняли выколотые вручную и прикатанные на ролике кузовные панели. Номер кузова выбрали подходящий, сохранившимся с тех времён пробойниками: 38/42. Увы, это единственное, что в этом экспонате аутентично. В остальном его следовало назвать арт-объектом, образцом современного искусства. Новодел в заводском музее? Что поделывать, если в те далёкие годы в прототипах и предсерийных образцах не видели никакой исторической ценности? Сохранились шокирующие фотографии: рабочие бюро Porsche кувалдами крушат опытные «жуки» и амфибии Schwimmwagen. Вот сегодня и приходится восполнять пробелы.

Невольно вспоминается история, случившаяся со стариком Порше сразу по его освобождению из французского лагеря. Его сын, тоже Фердинанд, подвёл отца к только что построенному Porsche 356 – эта модель имела, кстати, немало общего по дизайну с Тур 64. Старик тяжело опустился на стул перед автомобилем. Все присутствующие терпеливо ждали, пока пожилой человек переведёт дух. И тут



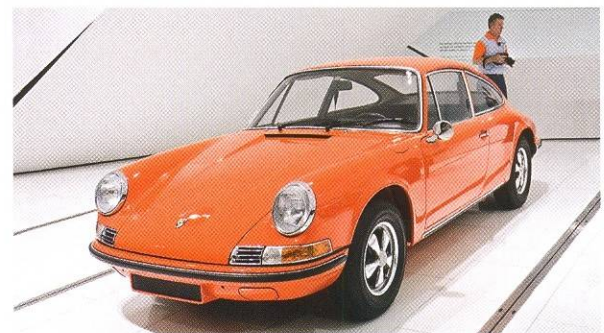
На этом Porsche 911 (так называемой G-Modell, выпускавшейся с 1973 по 1989 г.) номер с дилерской номерной рамкой из Цель-ам-Зее, родового гнезда клана Порше-Пьехов. Это был один из развозных автомобилей Фердинанда Порше-младшего.



Тип 597 Jagdwagen. В элитарном клубе его владельцев не может быть более 71 члена – столько машин было выпущено с 1955 по 1958 год.



Трактор Porsche Standart 1959 года. От Porsche только двигатель. Завод Porsche Diesel-Motorenbau GmbH во Фридрихсхафене до 1963 года выпустил 120 тыс. тракторов четырёх моделей.



А это то, с чего начиналась... Panamera – Porsche 911 с удлинённой на 347 мм базой. Машина значится как 911 S Typ 915, но правильнее её называть 911/C20 (Тип 915 – это КПП для 911 выпуска 1972–1986 годов). Единственный C20 был построен в 1970 году.

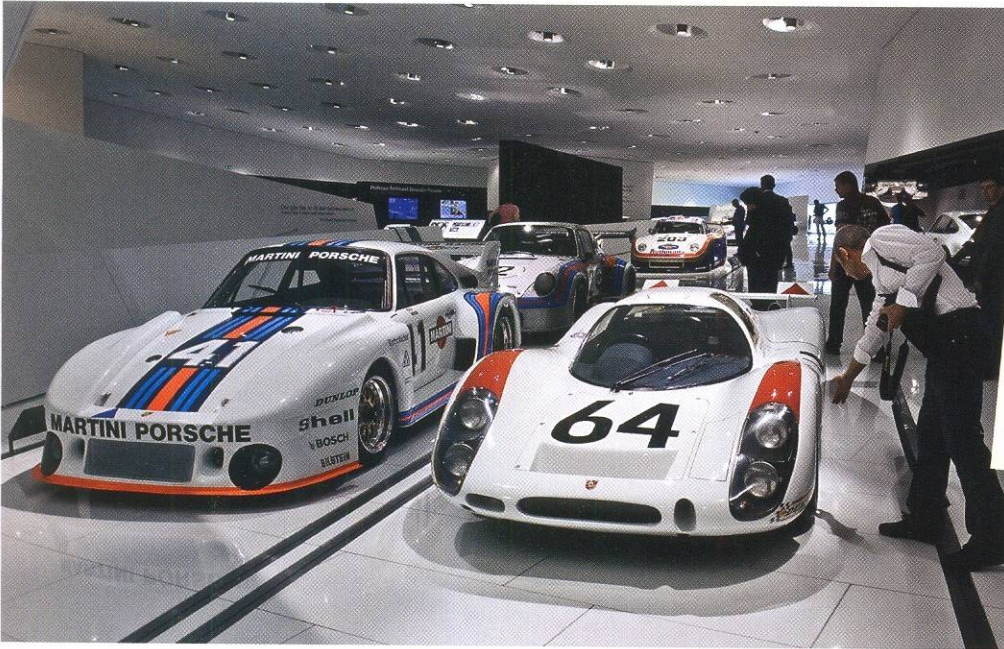
Порше сказал, как отрезал: «Кузов несимметричен!» Бросились мерить – действительно, разница между правой и левой стороной составила... 20 мм!

ИСТОРИЯ О ФЕРДИНАДЕ ПОРШЕ И ГРАФЕ АЛЕКСАНДРЕ КОЛОВРАТЕ

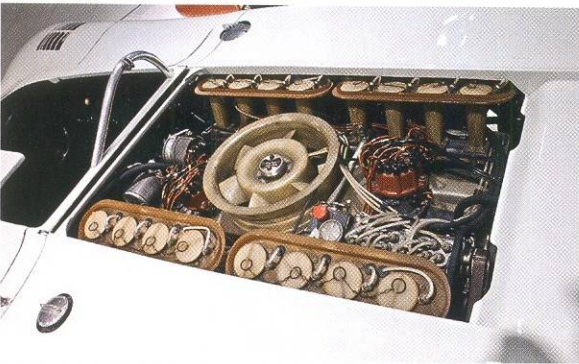
Опыт вышеупомянутого Дрешера помог хранителям коллекции Porsche определить, что кузов другого музейного экспоната – гоночного полноприводного болида Cisitalia – изготовлен не из алюминия, а из специального магниевого сплава «электрон». Эта уникальная машина, после того как побывала в умелых руках герра Дрешера, предстаёт в музее во всей красе. Но более всего Дрешер гордится другим заказом Porsche – реконструкцией гибридного автомобиля Semper Vivus («Всегда живой»), разработанного Фердинандом Порше в 1900 году для австрийской каретной мастерской Якоба Лонера. Очевидно, что для компании Porsche заполучить Semper Vivus в музей было делом принципа – как-никак первый в мире гибрид последовательного типа! А теперь ещё об одном историческом факте, отражённом в экспозиции...

Гениальный конструктор Фердинанд Порше, чьё имя сегодня и носит компания, родился на территории Австро-Венгрии (некоторые историки полагают даже, что его фамилия имеет славянские корни). Свою инженерную деятельность он также начинал на австрийских заводах. Так вот, в экспозиции музея находится один из двух сохранившихся Austro-Daimler ADS-R «Sascha». Автомобиль назван в честь эксцентричного графа Александра Коловрата. Их сиетельство оплачивал постройку и, более того, лично выступал на одном из таких. Граф – весьма примечательная личность: тучный, при этом очень подвижный и общительный, он был женат на Софье Николаевне Трубецкой. Автомобиль родился вопреки желанию генерального директора Austro-Daimler господина Фишера, полагавшего, что следует делать ставку на тяжёлые машины с многоцилиндровыми моторами. Что ж, это было в стиле Порше – идти вопреки. Именно из-за этой особенности своего характера он не ужился ни в Austro-Daimler, ни в Daimler-Benz. Причём в случае в графом Александром Коловратом, многое ещё решали деньги. А Коловрат платил щедро... В результате родился четырёхцилиндровый автомобиль массой всего 598 кг, который за довольно короткую спортивную жизнь одержал 43 победы!

Так что история спортивных машин Porsche началась отнюдь не в Штутгарте, герб которого украшает эмблему компании. Первые 53 автомобиля новой модели Porsche 356 были собраны в австрийском городке



Слева – Porsche 935 в цветах знаменитой гоночной команды Martini-Porsche для длинных гонок «кузовов» 1976 года. Справа – тот самый 908 LH, на котором в 1969 году Хансу Херманну не хватило 120 метров, чтобы обогнать Ford GT40 Джеки Иккса и стать победителем «24 часов Ле-Мана».



Знаменитый 12-цилиндровый оппозитный двигатель 917-го. Мотор, составленный из двух блоков по шесть цилиндров, газораспределительный механизм и вентилятор установлены между ними. Кстати, мощность всасывания «пропеллера» была такой, что ломала плексигласовые обтекатели!



«Тематический островок», посвященный Porsche 917. На переднем плане – спайдер 917 RA, построенный в 1969 году в качестве передвижной лаборатории.

Гмюнд – это в Каринтии. Примечательно, что самый первый образец имел среднеторную компоновку, от которой затем отказались по двум причинам. Во-первых, сын Фердинанда Порше, Фердинанд-младший, рассчитывал «привязать» новинку к узлам и агрегатам «жука», а во-вторых, отодвинув двигатель назад, Фердинанд-младший высвободил место для багажа. Старший Фердинанд не принимал участия в рождении «356-го», поскольку в это время отбывал трудовую повинность во французском лагере...

Ранние Porsche 356, известные так же, как Kärnten, сегодня настоящая коллекционная редкость. Опознать их можно по дверным форточкам с гнутыми стёклами. Что уж говорить о кабриолете на базе этой модели – их строила венская мастерская Keibl. Завершает тему «356-х» антрацитового цвета купе, построенное к Великому четвергу перед Пасхой 1950 года. Кстати, это первый Porsche, изготовленный в Штутгарте. Как и положено настоящему раритету, он несёт собственное имя – Ferdinand. Его преподнесли на 75-летие Фердинанду

Порше-старшему 3 сентября 1950 года. Кстати, мало кто знает, но до 1954 года машины Porsche не имели какой-либо эмблемы вообще. В те времена на кузова для Porsche поставлял один из старейших германских кузовщиков – Reutter. Своего-то кузовного цеха у компании не было! Именно Reutter, в частности, построил кузова для эталонных образцов V303 – будущего Volkswagen. В 1963-м компания Porsche поглотит большую часть мастерской Reutter, а оставшаяся будет поставлять для её спортивных машин сиденья. В дальнейшем этот сохранивший самостоятельность «осколок» Reutter преобразуют в новую, широко известную сегодня компанию Recaro (Reutter + Carosserie).

ИСТОРИЯ О ДУХЕ СОПЕРНИЧЕСТВА И «РОЗОВОМ СВИНЕ»

Но вернёмся к экспозиции Porsche Museum. Большинство технических музеев мира совершают общую ошибку – пичкают посетителя избыточной массой сопроводительной информации. Здесь же единственным дидактическим материалом фактически выступают сами автомобили. Ну и скупой комментарий на табличке. Автомобиль, табличка и ничего более. А ещё в отличие от большинства музеев здесь нет чётко выраженных залов. Складывается ощущение, что нет и стен... Подстать зданию подаются и автомобили (нетривиальность во всём). Мне, например, кажется, что о спортивных успехах марки здесь рассказывают исключительно для того, чтобы лишний раз подчеркнуть её непохожесть на конкурентов.



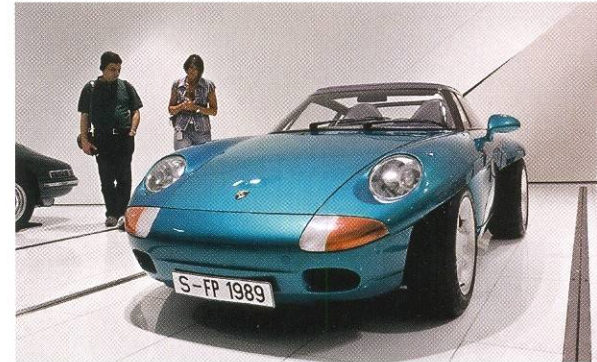
И это тоже 911-й... Под номером 176 машина Рене Метжа и Доминика Лемойна (первое место в супермарфоне «Париж – Алжир – Дакар» 1984 года). Под номером 5 автомобиль Бьёрна Вальдегарда и Ганса Торсцелиуса (второе место на Восточно-африканском ралли в Кении 1978 года).



В конце 1960-х Фердинанд Александр Порше (внук Фердинанда-старшего и дизайнер Porsche 911) построил для своего сына Оливера игрушечный «Jagdwagen».



«Розовый свин» Porsche 917/20 участвовал в одной единственной гонке в Ле-Мане в 1971 году. В ходе того не слишком удачного заезда болид сошёл и тем не менее прославился.



Попытка осовременить классический вид 911-го – концепт-кар Panamericana, построенного на узлах 911 Carrera 4. Автомобиль был подарен Ферри Порше на 80-летие в 1989 году.

Скажем, многие автомобильные бренды буквально молятся на «королеву автоспорта», а компания Porsche участвовала в Формуле 1 всего один сезон. В июле 1962 года американец Дэн Герни на модели 804 выиграл Гран-при Франции. А спустя неделю на врезачётной гонке на трассе Solitude в Детройте Герни обошёл самого Джима Кларка на Lotus. Уход из «Формулы» означал для Porsche не только существенную экономию средств, он как бы говорил, что в этих соревнованиях компания Porsche не видит себе достойных противников. Спорт ради славы никогда не интересовал семью Порше. Для них главным соперником всегда выступала сложная техническая задача.

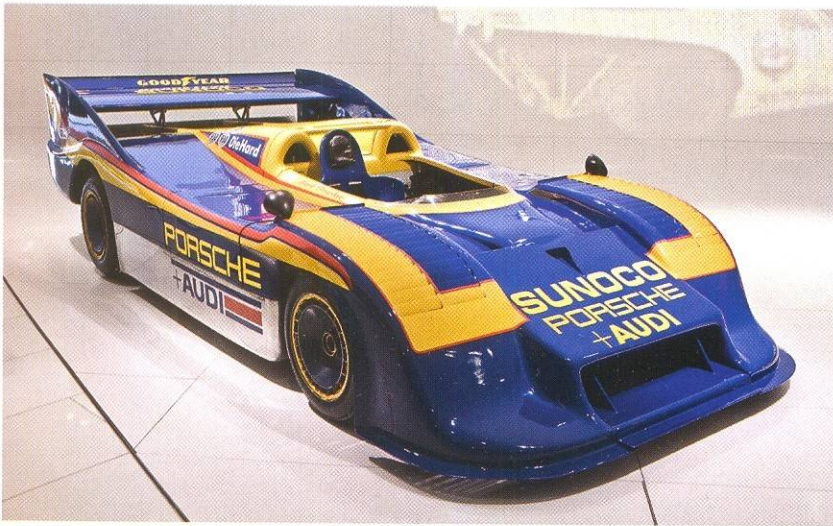
Инженерное кредо компании Porsche в полной мере раскрылось в проекте 917 – недаром этому спортпрототипу посвящён в музее отдельный «тематический островок». С этим автомобилем связаны не только громкие спортивные достижения (абсолютная победа в «24 часах Ле-Мана» в 1970 и 1971 годах). Porsche 917 был буквально средоточием легенд. Технические комиссары FIA небезосновательно сомневались, что завод отважится построить положенные по условиям омологации 25 экземпляров болида. Но Пьех не только убедил своего дядю Фердинанда Порше-младшего изготовить требуемое количество машин, но и объявил беспрецедентную распродажу их в частные команды. Одна машина стоила как десять Porsche 911. Результат превзошёл ожидания – всей своей «ле-мановской» славой Porsche обязан именно «частникам»! А ещё больше – Стиву Маккуину, прямо в ходе гонки 1970 года снимавшему свой знаменитый «Ле-Ман».

Больше других прославился автомобиль-лаборатория Porsche 917/20. Его вывели на старт Ле-Мана 1971 года с единственной целью – проверить решения, припасённые для выступления в североамериканском чемпионате Can-Am. С дистанции автомобиль сошёл, но его окраску обсуждали ещё долго. Такое не скоро забудешь – на кузов розового цвета были нанесены пунктирные линии, как на схеме разделки свиных туш. Каждый кусок был подписан, причём на крыше над головой водителя было начертано: Hirn («Мозг»). В историю машина вошла как «розовый свин» или как Der Truffeljäger von Zuffenhausen, «Охотник за трюфелями из Цуффенхаузена».

То, что в гонках побеждает наиболее мощная и лёгкая машина, было прекрасно известно и Фердинанду Пьеху и конструкторам Porsche. И потому в Штутгарте так много работали над снижением веса 917-й модели. Как следствие, болид получил чрезвычайно лёгкую (47 кг) пространственную раму из тонкостенных алюминиевых труб. Но жёсткость её была невысока: на уровне несущего кузова заднеприводных «Жигулей» (5000–6000 Нм/град). Притом что мощность некоторых 917-х превышала 600 л.с., а на



При удивительной страсти компании Porsche давить танками собственной разработки свои же прототипы, один из рабочих образцов EA425 – Porsche 924 (1974 г.) вполне мог и не сохраниться...



Porsche Sunoco 917/30 (1973 год) для североамериканского чемпионата Can-Am. На тестах он развивал чудовищные 1580 л.с., но для гонки оставили «скромные» 1250 л.с. Таким образом, на тонну приходилось примерно 1967 л.с.! За рулём этого болида Марк Донохью выиграл шесть из восьми гонок, после чего Porsche попросили... покинуть чемпионат.

знаменитом лемановском «прямике» Мюльзанн они развивали до 387 км/ч. Первое же выступление в Ле-Мане в 1969 году обернулось трагедией – из-за гуляющей рамы попал в аварию и погиб пилотирующий Porsche 917 английский «частник» Джон Вульф. После этого случая родилась легенда о манометре. Якобы, чтобы предупреждать подобные ситуации, внутрь рамы накачивали инертный газ, и гонщик мог следить по манометру за давлением в контуре. Падение давления сигнализировало о начале разрушения. Эту историю пересказывал выступавший на Porsche 917 Жерар Ляруш. Впрочем, хранителю заводской коллекции Клаусу Бишофу не приходилось видеть ни одного 917-го с манометром. Другое дело, качество сварных швов проверяли перед каждой гонкой, опрессовывая раму под давлением в три атмосферы, которое должно было держаться несколько минут.

ПОСЛЕСЛОВИЕ О «СПЯЩИХ КРАСАВИЦАХ»

Все демонстрируемые в экспозиции музея машины на ходу – не случайно их прозвали Sleeping beauties, «Спящие красавицы». Сегодня многие музеи создают что-то наподобие мастерских, и, глядя на размеренную, степенную работу механиков, посетители верят: да, именно здесь возрождают утерянные реликвии. Увы, подобные мастерские носят скорее имиджевый характер – в лучшем случае там меняют масло и прокачивают тормоза у раритетов, приезжающих на регулярное обслуживание. Основная работа с настоящими и будущими экспонатами идёт в совершенно другом, гораздо более прозаичном и недоступном для посторонних глаз месте.

RW



Проект Porsche Museum разработало венское архитектурное сообщество Delugan Meissl, известное, в частности, новым терминалом международного аэропорта во Франкфурте. Однако музейная специфика потребовала привлечения специализированного архитектурного бюро hg merz architekten museumsgestalter Ганса-Гюнтера Мерца (на его счету обширный перечень музейных и выставочных проектов, среди которых и заводской музей Mercedes-Benz в Штутгарте). Строительство Porsche Museum началось в марте 2006 года. Первоначальный бюджет в 80 млн евро был превышен и, по сообщению Stuttgart-journal, перевалил за 100 млн. Открытие музея состоялось 31 января 2009 года.



Отдаленно напоминающий не то корабль, не то осколок астероида, музей Porsche преобразил унылый промышленный пейзаж Цуффенхаузена.

Здание Porsche Museum представляет собой несущую оболочечную структуру из стальных ферм, «парящую» над землей на трех V-образных опорах из железобетона. Эту структуру архитекторы окрестили авиационным термином «Плоскость». Эффект «парения» усиливает отделка нижней части сооружения полированными пластинами из нержавеющей стали (прием, опробованный на советском павильоне для выставки Экспо'67 в Монреале). Площадь выставочного зала составляет 5600 кв. м. Отказ от прямых углов в планировке, контраст пола и потолка белого цвета с черными стенами, почти полное отсутствие окон по замыслу должны создать у посетителей особое восприятие пространства. Кстати, впечатление от музея можно усилить и посетив ресторан Christophorus на самом верхнем этаже сооружения (его шеф-повар Томас Хейлеманн готовит чудесные стейки из отборного американского мяса). Кстати, свое название это заведение получило в честь покровителя всех путешественников Святого Христофора.





БОЛЬШОЙ ПЕРЕЕЗД

Репортаж из нового запасника музея Porsche

текст >>
Денис
ОРЛОВ
фото >>
Андрей
КУПРИН

Признаюсь, никогда ранее нам не приходилось присутствовать при событиях такого рода. Более того, компания Porsche прежде не приглашала в свои запасники журналистов. И тут для визита в «закрома» появился достойный повод: часть техники из фондов штутгартского музея Porsche собрались перевозить в новое, гораздо более вместительное хранилище.

Ни для кого не секрет, что в определённом смысле музейные запасники интереснее собственно экспозиции. Отчасти причиной тому – ореол таинственности: вход в музей открыт каждому, а круг людей, имеющих доступ в фондохранилище, весьма узок. И не случайно, что многое повидавший маститый французский историк Серж Беллю (с этим человеком мы оказались в числе приглашённых на «большой штутгартский переезд») с нескрываемым любопытством наблюдал происходящее. И так, вы уже поняли, что целью поездки в славный германский город Штутгарт стало знакомство с новым хранилищем, а не посещение музея Porsche. Нет, собственно, в музее мы, разумеется, тоже побывали (см. «Спящие красавицы», стр. 10), но запасник ведь гораздо таинственнее и потому притягательнее...

И вот что предстало нашему взору по прибытии на место (снаружи здание нового запасника представители Porsche попросили не фотографировать): новое хранилище – это очень большой, очень чистый гараж с правильными (в смысле сохранности уникальных экспонатов) климатическими условиями. По какому принципу сюда попадают машины? Проще всего ответить на примере гоночных – в каком-то смысле здесь собрались болиды-неудачники (автомобили, добившиеся серьёзных спортивных успехов, красуются на музейных подиумах). Но, поверьте, в свете прошедших лет это отнюдь не делает их менее интересными! Кроме того, в запасники попадают все (или почти все)

образцы серийной продукции – как правило, это либо самый первый или самый последний автомобиль серии (либо машина с большими нулями в порядковом номере). Некоторые автомобили примечательны тем, что принадлежали членам обширного клана Порше-Пьехов. Или знаменитостям. Нам, например, показали кабриолет Porsche-911 (993), недавно выкупленный заводом у Хулио Иглесиаса. Наконец, запасник – прибежище всевозможных экспериментов, подчас тупиковых. В музей они попадут разве что на какую-нибудь специализированную выставку, чтобы лишний раз не будоражить умы почитателей марки и попусту не тревожить канонический образ Porsche.

За те несколько часов, что мы провели в новом запаснике музея Porsche, его «экспозиция» заметно выросла. Причём уникальные экспонаты прибывали не только на автовозах, но и приезжали своим ходом (благо погода в день «переезда» была теплой и солнечной, а расстояние не слишком большим).

ПЕРВЫЙ СПОРТ-ПРОТОТИП PORSCHE

В 1966 году в рамках группы 4 FIA было построено 50 экземпляров Porsche 906/8. Их главным отличием стала пространственная трубчатая рама (сначала хромонилевая, а затем – алюминиевая). Инициативу проектирования машины приписывают внучатому племяннику Фердинанда Порше – молодому амбициозному инженеру Фердинанду Пьеху. В 1966-м он возглавит отдел перспективных разработок, а в 1968-м – всю конструкторскую работу и будет курировать автоспорт. В 1971 году из-за разногласий с Фердинандом по поводу расходования средств на автоспорт Пьех уйдет в Audi. Как и другие спортивные Porsche, 908-й сохранил индекс с нулём посередине, в то время как серийный автомобиль 901 вынужден был превратиться в 911 из-за протеста, поданного компанией Peugeot. Автомобиль на снимке предназначен для горных гонок «подъём на холм». На машине установлен восьмицилиндровый оппозитный мотор, что и отражено в индексации.

На болиде установлен восьмицилиндровый оппозитный мотор, что отражено в индексации – 906/8. Нагрузку на ведущую ось увеличивал импровизированный спойлер в виде... вертикально торчащей пластины из плексигласа. Перед заездами она выдвигалась на необходимую высоту и закреплялась несколькими болтами. Автомобиль сохранился в нереставрированном виде, включая даже рекламные наклейки спонсоров. Интересно, что изначально 908-й получил колёса на пяти шпильках, что для гонок было неудобно: при смене колеса приходилось отворачивать и заворачивать обратно пять гаек. На данном образце – крепление центральной гайкой. Его, как и 13-дюймовые легкосплавные колёса типа «Формула 1», и некоторые другие детали подвески позаимствовали у... гоночной команды Lotus.



The Porsche Museum store has moved

to new larger premises. In Russia we have a saying, «One move equals two fires». To brighten up this task Porsche invited writers from the World's top classic car / old-timer magazines to review the event. Amongst them was our very own Editor thus crediting Rolling Wheels as a magazine of the top echelon.

It was an opportunity to see items that normally remain behind closed doors. They included sports cars, experimental vehicles, a training buggy, rare examples from other vehicle manufacturers, an example of a Russian and Chinese joint engineering venture and many more interesting exhibits.



PORSCHE КАК У ДЖЕЙМСА ДИНА

Модель Porsche 550/1500RS дебютировала в 1953 году на Парижском автосалоне. В сущности это была первая успешная гоночная машина компании (RS – Rennsport, гоночный спорт). Автомобиль отличался среднемоторной компоновкой, а его 1,5-литровый четырёхцилиндровый «оппозит» с двумя распредвалами в каждой головке цилиндров развивал 110 л.с.

По настоянию американского импортёра Максимилиана Хоффмана в США эту модель называли Porsche Spyder (всего кузовное ателье Wendler из Рётлингена изготовило 69 открытых кузовов для Spyder). Автомобиль побеждал в «24 часах Ле-Мана» в классах 1,1 и 1,5 л, опережая гораздо более мощные машины в Carrera Panamericana, Mille Miglia и даже получил за свои способности прозвище «убийца гигантов». По злой иронии на автомобиле именно этой модели 30 сентября 1955 года разбился американский киноактер и поп-идол Джеймс Дин. Он собирался поучаствовать на подобном автомобиле в гонках в Салинасе. Но по дороге на гонку Дин с механиком врезались в сворачивающий с дороги Ford (его водитель был признан невиновным). Кстати, если бы Дин был пристегнут, то остался бы жив. И вот ещё исторический факт: Porsche 550 Spyder очень низкий автомобиль (высота – 1015 мм). В этой связи можно вспомнить рассказ заводского пилота Porsche Ганса Херрманна о том, как на гонке «Милле Милья» 1954 года он проехал под закрытым железнодорожным шлагбаумом...



Версии для гонок «подъём на холм» были максимально облегчены: топливный бак всего на 15 л, генератор снят, рама – из алюминиевых труб.

ПОСАДОЧНЫЙ PORSCHE

Проект «вечного» автомобиля FLA (Forschungsprojekt-Langzeit-Auto). Внутризаводское обозначение Porsche Тур 296. Впервые был представлен на Франкфуртском автосалоне 1973 года именно в таком «зарешеченном» виде. На самом деле это даже не автомобиль, а посадочный макет. В инженеринговом центре в Вайсзахе посадочные макеты, позволяющие оценить удобство салона для водителя и пассажиров, в те годы изготавливали в виде поставленной на колёса оболочки, в которой учитывались все сечения и толщины. Но Тур 296 – это не только кузов: 2,5-литровый четырёхцилиндровый «тихоходный» (75 л.с. при 3500 об/мин) двигатель FLA располагался сзади. Коробка передач – 3-ступенчатая автоматическая. Все узлы модели были рассчитаны на максимальную долговечность. FLA задумывался как автомобиль, способный прослужить 20 лет! Тогда в Porsche считали, что кругооборот материалов в производстве, ремонте и утилизации вызывает непроизвольное расходование трудовых затрат. Наивные, они не представляли, что очень скоро возобладают маркетинговая концепция «программируемого износа».



PORSCHE ДЛЯ «ДЛИННЫХ» ГОНОК

Несмотря на зализанную внешность и низкую посадку, среднеторговые спорт-прототипы Porsche 910 (1966–1967 гг.) могли участвовать как в кольцевых гонках, так и в соревнованиях, проводимых на дорогах общего пользования (например, гонках «Тарга Флорио» в Сицилии). В зависимости от назначения автомобиль оснащался либо 2-литровым оппозитным шестицилиндровым двигателем Тур 901/21 мощностью 220 л.с., либо 2,2-литровой оппозитной «восьмёркой» Тур 771/0 мощностью 270 л.с. (оба мотора имели традиционное воздушное охлаждение). Моторы были взяты от Porsche 906 – модели, от которой можно вести отсчёт славной плеяды спортпрототипов марки. В основе 910-го спорт-прототипа лежит лёгкая, но прочная пространственная рама из тонкостенных труб, накрытая стеклопластиковой «скорлупой». Оболочка весила примерно 130 кг, а заправленная машина с шестицилиндровым мотором – всего 600 кг. 910-я отличалась 13-дюймовыми колёсами с креплением центральной гайкой как у «Формулы 1» (у 906-й было 5 гаек). Колёса отливались из магниевого сплава. Модель 910 принесла марке первую крупную победу в «длинных гонках». На «1000 км Нюрбургринга» 28 мая 1967 года стартовало шесть машин – по три с шести- и с восьмицилиндровыми моторами. Из-за обрыва клапанов сошли две «восьмёрки», а оставшаяся заняла 4-е место. Зато «шестицилиндровые» заняли весь пьедестал! Версии для гонок «подъём на холм» были максимально облегчены: топливный бак всего на 15 л, генератор снят, рама – из алюминиевых труб. Всего было построено 29 спортпрототипов Porsche 910/8 и 910/6.



АВТОМОБИЛИ ДРУГИХ МАРОК

Что же касается Austro-Daimler ADM 10/40PS выпуска 1923 год (одного из старейших автомобилей заводского собрания), то эта машина дорога заводу тем, что на фирме Austro-Daimler техническим директором служил Фердинанд Порше. Для своего времени автомобиль отличался прогрессивным двигателем с верхним расположением распределительного вала. Вал приводился в движение при помощи Koenigswelle – вертикального валика, вращаемого зубчатой передачей от коленчатого вала (такой тип привода газораспределительного механизма сохранится на гоночных болидах Porsche серии 906/907/908/910).

Впрочем, с данным Austro-Daimler не всё до конца ясно. Некоторое время назад он фигурировал как ADM II 10/45PS. В чём, спрашивается, подвох? Дело в том, что ADM II выпускался с 1925 года, а в 1923-м Фердинанд Порше покинул компанию Austro-Daimler.

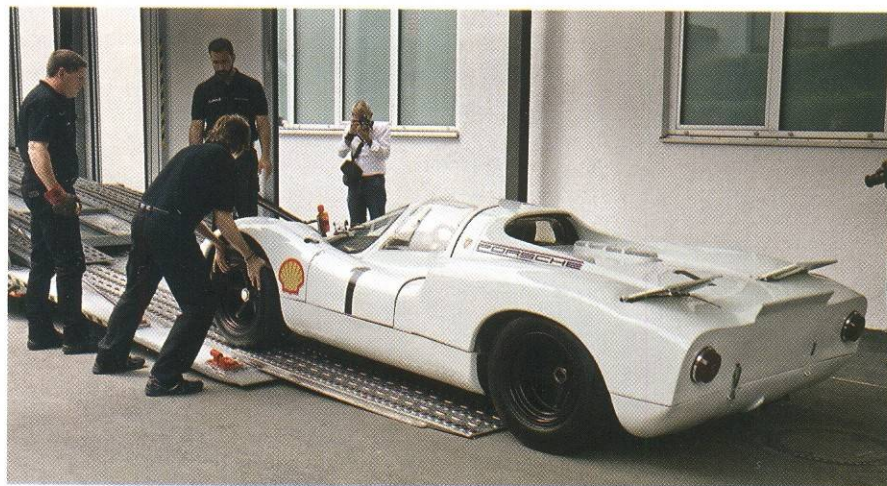


Диетер ЛАНДЕНБЕРГЕР

Менеджер по связям с общественностью исторического архива Porsche AG

ИЗ СООБРАЖЕНИЙ ЛОГИСТИКИ

Мы решили перевести запасники в новое хранилище из соображений логистики. Это помещение находится всего в пяти минутах ходьбы от Porsche museum. С другой стороны, теперь все исторические машины, запасные части, равно как и двигатели будут под одной крышей. До недавнего времени это хранилось по трём разным адресам. Но нужно понимать, что это будет именно хранилище. Проводить здесь экскурсии мы не планируем. Для этого существует музей. У этого помещения другое назначение. Наша коллекция прибывает с каждым годом. Мы обязаны пополнять её каждой новой разработкой компании, чтобы и через 20 лет журналистам было о чём писать. И всё же некоторых интересных образцов всё ещё недостаёт. Так, совсем недавно собрание пополнилось 911 Targa 1968 года с мягким верхом. Что же касается восстановления экспонатов, то по-прежнему будет заниматься мастерская при музее. Sleeping beauties, наши «спящие красавицы», из нового хранилища войдут ещё не в одну специализированную экспозицию нашего музея. В нынешнем году мы запускаем таких две, в том числе «40 лет дизайну Porsche». Вот завершим переезд и подумаем, какие ещё темы можно будет раскрыть так, чтобы удивить посетителей музея.



PORSCHE С ДЛИННЫМ И КОРОТКИМ ХВОСТОМ

Как и другие спортпрототипы Фердинанда Пьеха, Porsche 908 существовал в исполнении Langsheck (длиннохвостый) и Kurzheck (с коротким хвостом). «Короткие» машины предназначались в основном для гонок по извилистым трассам, а «длинные» — для Ле-Мана, Монцы, Себринга и Спа-Франконшана. Ещё на модели 907 рулевую колонку переместили направо, поскольку на «24 часа Ле-Мана», политически наиболее важной для завода гонке, трасса закручивается по часовой стрелке. Кроме того, в боксах пилотам удобнее меняться, вылезая справа. Правда, было неудобно прыгивать в машину во время знаменитого «лемановского старта» со спуртом пилотов через стартовую прямую, но и тут инженеры придумали «фишку». Замок зажигания перенесли под левую руку. С тех пор он располагается так у всех моделей Porsche.

В 1968 году FIA изменила правила для спортпрототипов группы 6, после чего Porsche установила на 908-ю самый свой крупный мотор — 3-литровую оппозитную «восьмёрку» мощностью 350 л.с. Поскольку двигатель стал исключительно восьмицилиндровым, машины начали обозначать по серии: 908-01, 908-02, 908-3. С этой моделью связано и беспрецедентное решение

Фердинанда Пьеха распродавать часть машин из заводской конюшни в частные команды. Побудительные причины ясны — на рубеже 1960–1970 годов завод остро нуждался в средствах. Кроме того, Пьех знал, что ни одна частная команда не обойдет заводскую. Наконец, 908-я была далеко не самым удачным спортивным болидом — машину постоянно преследовали поломки коленвала и валиков привода газораспределительного механизма. В ноябре 1969 года одну из машин продали киностудии Solar Productions для съёмок знаменитого «Ле-Мана» со Стивом Маккуином в главной роли. А в 1969 году Гансу Херману не хватило буквально 120 метров, чтобы обойти на финише Ле-Мана Ford GT40. Таким образом, нужно констатировать, что Porsche-908 хоть и не прославился, как Porsche-917, но прожил удивительно долгую для спортпрототипа жизнь. А в 1980-м один из усовершенствованных образцов 908-03 (2,2 л, 500 л.с.) победил в «1000 км Нюрбургринга»! Представленная в хранилище машина имеет индекс 908-01K (шасси №9). На ней экипаж Герхард Миттер/Лодовико Скарфьотти квалифицировался на «1000 км Нюрбургринга» 1968 года третьим, но сошёл из-за поломки шасси.



PORSCHE, ПОБЕДИВШИЙ В «24 ЧАСАХ ЛЕ-МАНА»

На этом Porsche 924 Carrera GTR в 1981 году экипаж Манфред Шурти (Лихтенштейн) и Энди Роуз (Великобритания) пришёл 11-м в общем зачёте и первым в классе IMSA/GTO в гонке «24 часа Ле-Мана». 2 л рабочего объёма, 4 цилиндра, серийный чугунный блок от модели 924 Turbo и стандартный же алюминиевый карданный вал. Плюс турбонаддув, впрыск топлива Kugelfischer и интеркулер. А в результате — 375 л.с. при массе 975 кг! Чтобы прототип попал на старт, потребовалось выпустить омологационную партию из 400 машин, построили всего 17.



РЕКОРДНЫЙ PORSCHE

Машина построена на основе специальной модели Porsche 924 GTP/GTR. При взгляде на модель обращают на себя внимание наружные панели кузова, выполненные из стеклопластика. Скруглённые закраины колёсных арок снижают завихрения воздуха, а диффузор в задней части направляет воздушный поток мимо зоны разряжения (выхлопная труба выведена из переднего крыла для облегчения машины).

Для снижения массы и аэродинамического сопротивления было пожертвовано стеклоочистителями и даже колпачками ступиц колёс. Топливный бак – увеличенной ёмкости. К сожалению, представители музея не дали никаких дополнительных комментариев по этому автомобилю, сославшись на то, что он попал в коллекцию недавно и никакой документации пока отыскать не удалось.

СОВМЕСТНЫЙ ПРОЕКТ

ВАЗ-2108, 1984 год. Мало кто сегодня помнит, что автомобиль назывался «Спутник». Чаще употреблялось экспортное название Lada Samara. А находится данный автомобиль в запаснике по той причине, что модель создавалась при непосредственном участии компании Porsche. Заказчиком работ выступало внешнеторговое объединение «Автопромимпорт». Немцы практически заново создали коробку передач, подвеску и рулевой механизм. Так же был глубоко усовершенствован двигатель, оптимизирована конструкция кузова, акустика и электрооборудование. Помимо этого были сделаны серьёзные предложения по сокращению массы автомобиля.

В Porsche работа над ВАЗ-2108 получила название «проект Гамма». Отчётный период: февраль 1980 – май 1984 года. Помимо испытаний в различных климатических условиях на территории СССР образцы проходили проверку песками Алжира и перевалами Мон-Венту на юге Франции. По неподтверждённым данным, СССР тогда заплатил Porsche сумму эквивалентную 25 млн евро. Руководство Porsche даже предлагало разместить на клапанной крышке «Спутника» надпись Designed by Porsche, но наши отказались: у советских собственная гордость. Интересная деталь – дверные ручки ВАЗ-2108/09 полностью взаимозаменяемы с ручками Porsche-924 (рассказывают, что автор этой идеи шеф-дизайнер Porsche Анатолий Фёдорович Лапин).

Для снижения массы и аэродинамического сопротивления пришлось пожертвовать стеклоочистителями и колпачками ступиц.



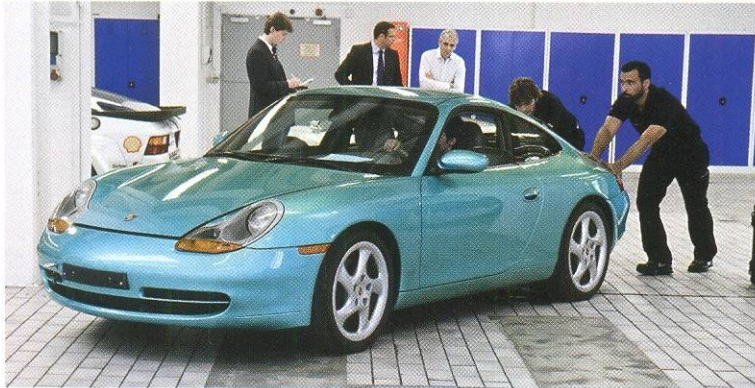
КИТАЙСКИЙ PORSCHE

Projekt C88 (C – от China, a 88 – не год разработки, а счастливое для китайцев сочетание цифр). Машину показали на Пекинском автосалоне в 1994 году (Porsche одним из первых начал совместные проекты с Поднебесной). На разработку машины ушло всего четыре месяца. К работе привлекли двух китайских инженеров, а «китайские мотивы» были использованы в оформлении. Планировались три версии машины: двухдверный хэтчбэк стоимостью порядка \$6500, двух- или четырёхдверный универсал или комби за \$9000 и седан за \$12 000. Автомобиль оснащён 1,1-литровым рядным четырёхцилиндровым мотором. В зависимости от числа клапанов в головке (восемь или шестнадцать) он выдавал 47 или 68 л.с. Специалисты Porsche учли и плохое качество китайских дорог – у автомобиля большой дорожный просвет и 15-дюймовые стальные колёса с шинами высокого профиля. Ежегодно планировалось выпускать от 300 до 500 тыс. C88, однако планам не суждено было сбыться.



ТРЕНИРОВОЧНЫЙ PORSCHE

Наверное, самый странный экспонат в запаснике – тренировочный автомобиль типа «багги» с использованием узлов и агрегатов серийного Porsche-911 (даже колёса на задней оси – знаменитые легкосплавные кованые Fuchs-rad фасона, придуманного в 1966 году для Porsche в мастерской Отто Фукса из Мейнерцхагена). Мощная пространственная клетка из хромонилевых труб способна защитить пристегнутого водителя при опрокидываниях. В роли бензобака используется обычная 20-литровая канистра (её для лучшей развесовки расположили спереди справа). На номерной табличке различима надпись: Sportfahrschule, «Школа спортивного вождения».



PORSCHE СКРЫТОГО БРОНИРОВАНИЯ

Чем меньше размера автомобиль, тем в более сложную задачу превращается установка скрытой защиты. А заднемоторная компоновка Porsche 911 серии 996 её только усложняет. Кроме того, увеличение массы критично для спортивных моделей. Но инженеры Porsche справились блестяще: даже стоя вблизи машины, трудно догадаться, что она защищена бронёй. Разумеется, такая защита спасёт от пулевых пуль с низкой дульной энергией, а от «калашникова» и снайперской винтовки – вряд ли. Впрочем, никаких подробностей: проект всё ещё находится под грифом «секретно». Поэтому гостям сообщили одну единственную подробность – масса автомобиля увеличилась до 2 тонн.

МОЛОДЁЖНЫЙ PORSCHE

Porsche 984 – это экспериментальный родстер с жёсткой складной крышей, оппозитным четырёхцилиндровым двигателем рабочим объёмом 2 л мощностью 150 л.с. и полноприводной трансмиссией. Машина проходила под условным названием Junior Porsche – «молодёжный Porsche». Работы над проектом велись с 1984 по 1987 год. Вы спросите, чем закончилась эта затея? Двигатель переместили из передней части в базу, и в результате получилась... серийная модель Boxster!



Новое хранилище буквально на наших глазах наполнялось новыми механическими сокровищами. Какие-то машины заезжали в ангар своим ходом, какие-то закатывали сотрудники. Кстати, помнится, что хранитель заводской коллекции Клаус Бишоф в своё время жаловался на то, что молодежь не слишком интересуется техникой и он скоро останется единственным работником компании, кто умеет ездить на всех экспонатах – от тракторов до гоночных болидов. Так вот, судя по всему положение понемногу выправляется – несколько молодых ребят в форменной одежде довольно лихо выгнали из трейлера сначала трактор, затем болид для длинных гонок, а затем не пошедшие в серию прототипы. И всё же многого нам не показали. Напрашивается вывод: Porsche продолжает оставаться самой закрытой из всех автомобильных компаний. RW

ПОПОЛНЕНИЕ КОЛЛЕКЦИИ



Обновление экспозиции в Государственном военно-техническом музее

текст » Константин КОМКОВ
Денис ОРЛОВ
фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ

Буквально в прошлом номере Rolling Wheels мы рассказали вам о Государственном военно-техническом музее. Но на тот момент в залах музея была представлена лишь малая часть хранящейся в запасниках коллекции автомобилей Ford моделей А и Т. И вот свежие «сведения» из того же собрания. Совсем недавно в Ивановском произошло новое и весьма существенное пополнение экспозиции. Теперь посетители музея смогут познакомиться с двумя десятками уникальных автомобилей, выпускавшихся компанией Ford с 1906 по 1929 год.

Недавно наш журнал познакомил читателей с уникальным музеем, находящемся в селе Ивановское Ногинского района Московской области (см. «Большая подмосковная коллекция» RW №4 июль – август 2012 г.). И вот после реконструкции на его территории открылся павильон с пожарными и военными автомобилями, в верхней части которого появилась совершенно новая экспозиция – более двух десятков автомобилей Ford. Большинство из них – это машины легендарной серии «Т» с различными типами кузовов. Однако здесь присутствует и Ford Model N, выпущенный в 1906 году, а также несколько представителей модели Ford A, выпускавшейся с 1927 по 1931 год в самых разных вариантах. В коллекции музея имеется несколько пикапов Ford A 1928–1929 гг. выпуска. Но наиболее полно и разнопланово представлена именно модель Ford T. Это и спортивные Speedster, и Roadster, выпущенные в 1915, 1916 и даже в 1920 годах. Также в музее посетители могут ознакомиться и с наиболее массовым вариантом «Жестянки Лиззи», который у американцев носит название Touring. Заслуживают внимания и различные варианты грузовых автомобилей (Model TT), сделанных на базе легкового Ford T.

Кстати, экспозицию пожарной техники музея дополнила и специальная пожарная модификация Ford T. Кроме того, в этой же экспозиции появились два немецких пожарных автомобиля, выставленных в своём

The exhibition areas of the Moscow region

первозданном, неотреставрированном виде. Первый – Mercedes Benz L319 LF8 TSA 1965 года выпуска, а второй – построенная в 1943 году машина редкой марки Klockner-Deutz. Это название в 40-е годы носила компания-производитель пожарных и грузовых автомобилей, более известная под марками Magrius и Magrius Deutz. Пожарную тематику дополняют ранее не выставлявшиеся гужевые повозки с насосами. В общем, вы уже поняли, что музей в Ивановском продолжает пополнять и совершенствовать свои экспозиции. Более того, откроем секрет: в истории этой коллекции автомобилей Ford рано ставить точку. Ждите очередных пополнений.

И вот ещё какой интересный момент. Раз уж мы заговорили о коллекции Model T, давайте попробуем разобраться с количеством выпущенных машин. Дело в том, что одни историки называют цифру 15 007 034, другие – 15 484 784. Так сколько же на самом деле?.. Известно, что Ford Motor Company изготовила 15 900 312 двигателей типа Model T. Но ими оснащался в том числе и грузовик Ford TT. Было ли учтено это в подсчётах? Калькуляция усложняется ещё и тем, что сама Ford Motor Company с 1909 по 1920-й вела бухгалтерию по фискальным годам, протяжённость которых иногда менялась. Так, например, фискальный 1909 год начинался 1 октября 1908-го и завершался 30 сентября 1909-го. А отчёт фискального 1914 года вёлся с 1 октября 1913 по 31 июля 1914-го. Начиная с 1920-го Ford Motor Company повела отчетность ровными календарными годами. Однако остаётся неясным, как подсчитывались автомобили, собранные зарубежными филиалами, например канадским или японским в Йокогаме, где с 1925 по 1927 год было собрано 16 689 единиц Model T. Ниже приводятся цифры, сведённые сотрудником отдела сбыта Хьюстоном (R.E. Houston) в августе 1927 года:

1909 – 10 660	1916 – 501 462	1922 – 1 301 067
1910 – 19 050	1917 – 735 020	1923 – 2 011 125
1911 – 34 858	1918 – 664 076	1924 – 1 922 048
1912 – 68 773	1919 – 498 342	1925 – 1 911 706
1913 – 170 211	1920 – 941 042	1926 – 1 554 465
1914 – 202 667	1920 – 463 451	1927 – 399 725
1915 – 308 162	1921 – 971 610	



Новая экспозиция органично вписалась в основной ряд военной и пожарной техники.

State Military-Technical Museum are regularly updated with new exhibits. The upper gallery of the pavilion holding fire engines and military vehicles has just been re-opened, after reconstruction, to display a new exhibition of more than twenty early Fords. Most of them are the legendary series of Ford Model T cars with various types of bodywork. There is a 1906 Model N, many examples of the Ford Model A, from 1927 to 1931, plus a few Model A pick-up trucks from 1928 and 1929. But by far the most varied examples of vehicles on display are the Ford Model T's covering the years of 1915, 1916 and 1920. As well as a Sports car and a Roadster there are many examples of their most popular car, the Ford Model T Touring which came in 2-door, 3-door and 4-door form.

Итого: 14 690 530 штук. Эти данные включают машины, которые были выпущены всеми иностранными филиалами, за исключением Ford Motor Company of Canada. Выпуск Model T в Канаде начался в 1910 году. Мощности предприятия были рассчитаны на 50 000 машин в год. Косвенно о канадских объёмах производства говорит факт, что Страна кленового листа экспортировала 225 000 Ford Model T. Однако в сводке мистера Хьюстона сходится далеко не всё, и «помодельная» раскладка даёт расхождение в 1010 автомобилей. Имела ли место банальная ошибка или какие-то кузова уходили в запчасти? Отправлялись в Канаду?.. Приписки?.. Верится с трудом, но полностью исключить нельзя.

ОБЩЕЕ ПРОИЗВОДСТВО

1909–1927 гг.

Touring, без стартера	2903 105
Touring, со стартером	3953 677
Runabout, без стартера	690 453
Runabout, со стартером	1504 024
Ландоле	300
Town Car	11 303
Купе, без стартера	39 890
Купе, со стартером	1 694 953
Седан, без стартера	70 886
Tudor, со стартером	1 217 764 (включая седаны «Centerdoor», 1919-1923 гг.)
Fordor	430 568
Доставочные фургоны	8 604
Санитарные	26 515
Грузовик, без стартера	1 038 732
Грузовик, со стартером	581 454
Шасси, без стартера	223 222
Шасси, со стартером	227 210
Экспортные	66 860
Итого:	14 689 520

АВГУСТОВСКИЙ ПРОРЫВ



Седьмой международный фестиваль «Прорыв». Село Ивановское

текст → Юрий ПАШОЛОК
фото → Александр КОЛЯДИН



Как видите, «Брусиловский прорыв» не был обделён зрительским вниманием. Комфортному просмотру способствовали и удобные трибуны на «поле брани».

5 августа 2012 года на поле возле Государственного военно-технического музея было неспокойно... Дело в том, что в этот день здесь, в окрестностях села Ивановское, состоялось не только торжественное открытие совершенно новой экспозиции Ford Model T, но проходила реконструкция событий Первой мировой войны. Как и предыдущие подобные мероприятия, действо отличалось большим масштабом и высоким уровнем подготовки участников. Заметно, что с каждым разом участники подобных мероприятий серьезнее подходят к вопросам экипировки и тактики.



Ключевой момент реконструкции Брусиловского прорыва: броневладелец «Руссо-Балт» (реплика) поддерживает атаку русской пехоты, прорывающую линию немецкой обороны.



Помимо броневика в составе русских войск также имелся и этот грузовой Ford T, который использовался для перевозки пехоты.



Расчёт пулемёта «максим» находится в непосредственной близости от немецких позиций. Обратите внимание – у солдата справа в руках дальномер.

This article covers the 7th «Proriv»

(Breakthrough) International festival organised by the State Military-Technical Museum. The festival is dedicated to battlefield activities from the First World War and this year two large scale, military re-enactments took place. The first one played out an episode of trench warfare from the Western Front. The second – the Brussilovsky breakthrough of the summer of 1916 during the course of which the Russian army inflicted a defeat to the armies of Germany and Austro-Hungary. Throughout the coverage of the «Proriv» all the re-enactment groups were able to parade their skills.

Программа нынешнего фестиваля была разбита на два этапа. Первая часть – это военно-историческая реконструкция, посвящённая сражениям, проходившим на Западном фронте. Кайзеровским войскам противостояли англичане (ланкаширские фузилеры) и французы из 154-го линейного полка. Поддержку союзникам по Антанте составляли русские войска из экспедиционного корпуса, которые воевали на Западном фронте в 1916–1917 годах. Ну что тут скажешь... «Бой» прошёл в полном соответствии с названием знаменитого романа Э.М. Ремарка «На Западном фронте без перемен». Союзники по Антанте атаковали немецкие позиции, достигнув некоторых успехов и потеснив их с первой линии обороны. На этом, собственно, успехи и закончились: немецкие войска пошли в контратаку, которая закончилась поражением англо-франко-русских частей. Таким образом, линия фронта была возвращена на своё первоначальное место...

Вторая, она же главная, часть реконструкции оказалась куда более позитивной для Российской армии. Впрочем, по-иному и быть не могло – разыгрывался один из эпизодов сражения лета 1916 года, более известного как Брусиловский прорыв. Это был первый случай массированного наступления почти по всей ширине фронта, в результате которого австро-венгерская и немецкая армии потерпели серьёзное поражение. В ходе разыгранного боя русская армия воевала с 33-м и 45-м прусскими полками, засевшими в глубокой

обороне. В отличие от боя на Западном фронте, отбиться кайзеровской армии не удалось. Интересный технический момент: в атаке русских войск был задействован броневладелец «Руссо-Балт» (вернее, его достаточно точная реплика), а также 3-дюймовые пушки, обстреливавшие немецкие позиции. Под прикрытием броневика русские солдаты быстро захватили сначала первую линию обороны, а затем им удалось продвинуться и дальше. Итогом сражения стал захват немецкого лагеря и полевого госпиталя.

Но одними батальями фестиваль не ограничился. В этот день поле возле села Ивановское стало ещё и местом смотра военно-исторических клубов, занимающихся Первой мировой войной. И это очень правильно. Ведь в отличие от событий Второй мировой войны, происходившая в 1914–1918 годах Великая война для многих практически неизвестна. Между тем, реконструкторы, которые занимаются данным периодом, относятся к вопросам исторической достоверности куда более щепетильно.

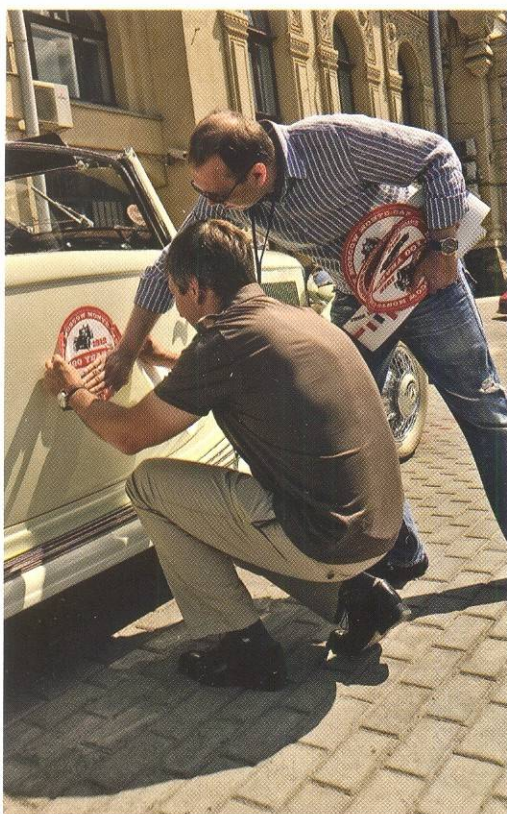
RW

РАЛЛИ, ВОЗРОЖДЁННОЕ ЧЕРЕЗ 100 ЛЕТ



текст » Владимир КОНСТАНТИНОВ
фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ
Владимир КИРЕЕВ
Николай ПАНУЛИ

Из России в Монако на исторических автомобилях (Rally Moscow Monte-Carlo)



Москва, Новая площадь. Местом сбора участников ралли стала площадка у стен Политехнического музея. На снимке: Вячеслав Лен (владелец автомобиля) и Алексей Волинский готовят к старту довоенный Mercedes-Benz 320 кабриолет А.

Первое автомобильное ралли «Монте-Карло» состоялось в январе 1911 года во времена правления Его Светлейшего Высочества Суверенного Князя Монако Альбера I. Кстати, именно тогда и появился термин «ралли». Правила были простыми: участники должны были стартовать из одного из европейских городов и финишировать в Монако. Но самый сложный маршрут за всю историю этого ралли преодолел уже в следующем 1912 году наш соотечественник Андрей Нагель. Столетию этого подвига был посвящён исторический пробег на классических и ретро-автомобилях.



Знаменитый гоночный «кольцевик» Mercedes-Benz 300 SEL 6.8 AMG 1969 года выпуска (во всём мире известен как «Красная пила»). Этот автомобиль стал первой моделью, на доводке которой начали специализироваться Ганс-Вернер Ауфрехт и Эрхард Мельхер, открыв в 1967 году небольшую автомастерскую в местечке Бургшталь.



Перед тем как взять курс на Монако, участники Rally Moscow Monte-Carlo проехали по участку трассы показательных заездов болидов «Формулы 1» в рамках Moscow City Racing (фото вверху). Мимо Беклемишевской, Петровской, Тайницкой, Водовзводной башен Кремля и далее к точке сбора на Кутузовском проспекте (фото внизу).



A hundred years ago, in 1912, Andrey

Nagel, the editor-publisher of the St.Petersburg magazine «Automobile» won two, First prizes in the second Monte-Carlo Rally in Monaco. He was driving a «Russo-Balt» model A24/30 car and won a First prize for covering an overall distance of 3257 km plus another First prize for his time of 195 hours 23 minutes which was accomplished without a breakdown. Out of 83 starters only 59 finished. In a tribute to this remarkable event the «2012 Moscow – Monte-Carlo», was held for Classic cars.

The entrants drove more than three thousand kilometres, over six days from Minsk via Warsaw, Berlin, Munich and Lugano to finish at Monaco.



Групповое фото на память и оперативный старт в направлении Минского шоссе. Расслаиваться особенно некогда – до финиша у одного из старейших игорных домов мира, казино «Монте-Карло», участникам ретро-ралли предстояло преодолеть более трёх тысяч километров.

Участники Historical Rally Moscow Monte-Carlo не случайно собрались в самом центре столицы у здания Политехнического музея. Причины, по которым отправной точкой мероприятия был выбран Политех, понятны – именно здесь находится единственный доживший до наших дней легковой автомобиль марки «Руссо-Балт» (см. Rolling Wheels №3 май-июнь 2012 года, материал «Хранить вечно»). С Новой площади колонна классических автомобилей в составе Mercedes-Benz 320 кабриолет А (1939 года выпуска), суперкара Ferrari F40 (1991 года выпуска), Cord Model 810 (1936 года выпуска), двух Mini Cooper (1964–1967 гг.), Mercedes 300 SEL, доработанного в ателье AMG (1970 года выпуска), Mercedes 300 SL в двухместном кузове с дверями типа «крыло чайки» (1955–1963 гг.), Bentley S2 (1959–1962 гг.), культового микроавтобуса Volkswagen Bully (1979–1991 гг.), уникальной своей историей «Волги» ГАЗ-3102 (этот автомобиль в 1976 году был подарен на 70-летие Л.И. Брежневу), ВАЗ-2103, аутентичного той самой Lada 1500S, что в 1975 году участвовала в ралли «Монте-Карло», и других раритетов отправилась к месту старта у стен Кремля, где проходило ежегодное автошоу с участием действующих команд «Формулы 1» – Moscow City Racing.

Проехав по трассе, вытянувшейся на 3,7 км от Болотной площади по Кремлёвской набережной до Большого Каменного моста, участники ралли повернули в сторону Минского



В сопровождении машины ДПС караван уникальных автомобилей проследовал по улицам Москвы. Историческую колонну сопровождали восторженные взгляды москвичей и приветственное гудение клаксонов.



Третий этап исторического пробега закончился у Бранденбургских ворот – одного из главных символов Берлина и Германии. Затем караван классических автомобилей преодолел 600 км по немецким автобанам до главного города Баварии Мюнхена.



Ралли «Москва – Монте-Карло» стало настоящим испытанием для исторической техники. На фото: «ремонт на обочине» в ходе 600-километрового переезда до Мюнхена. Автомобиль – Chevrolet Caprice Classic 1966 года, «механик» – Александр Смирнов.

В итальянских Альпах на перевале Стельвио (2800 метров над уровнем моря) суперкар Ferrari F40 и его владелец Николай Панули. Кстати, с 1987 по 1989 год именно F40 носил титул самого быстрого серийного автомобиля для дорог общего пользования.



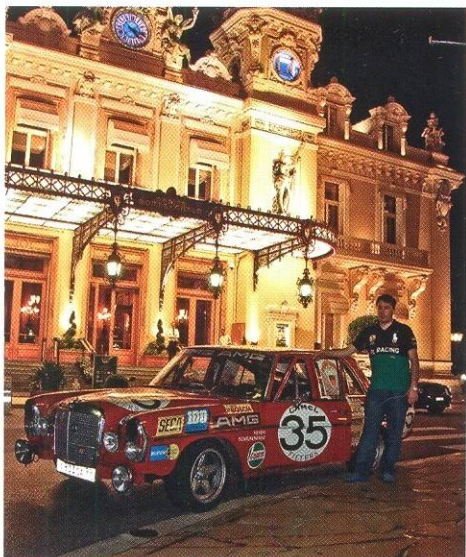
и задерживать всех не имело смысла. Тем более что до находящегося на высоте 273 метров над уровнем моря северном берегу одноименного озера швейцарского Лугано – всего каких-то 400 километров. Впрочем, пара экипажей всё-таки поднялась на отметку 2800 метров над уровнем моря, а некоторые ещё в Австрии завернули в музей Rolls-Royce... В итоге в уникальный отель Villa Sassa, расположенный неподалеку от центра маленького космополитичного центра кантона Тичино, прибыли уже затемно. Завершающий бросок до легендарного казино «Монте-Карло» (это немногим больше 300 километров) мог показаться воскресной прогулкой, однако дождь и туман на перевалах сделали его настоящим испытанием на выносливость для людей и машин.

На площади Казино (place du Casino) мужественных участников пробега встречало руководство Автомобильного клуба Монако (президент АСМ Мишель Боери), подготовившее прием в своей штаб-квартире на бульваре Альберта I. Затем была торжественная церемония награждения на белоснежной яхте. Казалось бы, цель достигнута. Но нет, главное еще впереди! Ведь, во-первых: историческое ралли «Москва – Монте-Карло» будет ежегодным событием, а во-вторых: организаторы пробега в самое ближайшее время планируют передать городу Монте-Карло отлитый из бронзы в масштабе один к одному уникальный памятник Андрею Нагелю и его автомобилю. В общем, мы будем стараться держать вас, уважаемые читатели, в курсе происходящего...

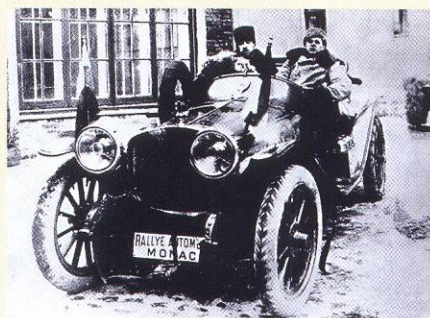
RW



Последний привал на маршруте исторического ралли в четырёхзвездочном отеле Villa Sassa. До финиша остаётся немногим более 300 километров по дорогам Швейцарии, Италии и Франции.



Преодолев за шесть дней более трех тысяч километров, участники прибыли в конечную точку маршрута. На фото: один из организаторов ралли Евгений Гергоков и его «Красная пила» у знаменитого казино «Монте-Карло».



ВЕЛИКИЙ РУССКИЙ АВТОМОБИЛИСТ

Андрей Платонович Нагель (02.03.1877 – 10.11.1956) известен как редактор-издатель петербургского журнала «Автомобиль» и выдающийся гонщик. Недаром он первым в России получил государственную награду за успехи в автомобильном спорте. Родился Андрей Платонович в Санкт-Петербурге, его матерью была дочь издателя журнала «Отечественные записки» А.А.Краевского – Лидия Андреевна, а отцом – сотрудник газеты «Голос» Платон Андреевич Нагель. Еще учась в гимназии, он увлекся велосипедным спортом. А будучи студентом юридического факультета Санкт-Петербургского университета, стал членом элитного Царскосельского кружка велосипедистов. В 1898–1900 гг. Андрей Нагель побеждал в чемпионате России по фигурной езде на велосипеде. В то время он сотрудничал с французским автомобильным изданием, а вскоре начал выпускать свой собственный еженедельный журнал «Спорт», освещавший различные дисциплины, в том числе мотоциклетные и автомобильные состязания, проходившие в России. Кстати, весной 1900 года он стартовал в гонке «Луга – Петербург» на трицикле «Старлей».

Незадолго до окончания университета, а точнее в 1902 году, Нагель начинает издавать журнал «Автомобиль». В дальнейшем ему удается сочетать службу в канцелярии Министерства путей сообщения с издательской и автомобильной деятельностью. Он совершает многочисленные пробеги не только по России и Европе. В 1910 году Нагель принял участие в пробеге на Императорский приз на автомобиле, построенном на Русско-Балтийском заводе в Риге. Осенью того же года на том же самом «Руссо-Балте» с шасси №14 он совершил уже европейский пробег по маршруту «Петербург – Рим», ставший первым выездом отечественного автомобиля за границу. Доехав до Неаполя, он поднялся по труднопроходимой дороге на своей машине до обсерватории (608 метров над уровнем моря) на вулкане Везувий. Летом следующего года Нагель инспектировал маршрут пробега на Императорский приз «Санкт-Петербург – Севастополь», а осенью принял участие и в самом пробеге. И, наконец, 31 декабря 1911 года вывел на старт одной из самых престижных в то время гонок Европы – ралли «Монако» (впоследствии «Монте-Карло») свой «Руссо-Балт» модели С24/30. Со своим штурманом Вадимом Александровичем Михайловым в самый разгар зимы он за 195 часов 23 минуты преодолел маршрут протяженностью 3257 километров со средней скоростью 16,7 км/ч. При этом было израсходовано примерно 600 литров бензина (18 л/100 км). В Монте-Карло он финиширует первым (второй участник приехал туда лишь спустя 6 часов). В итоге Андрей Платонович Нагель получил два первых приза (один за дальность маршрута, а второй за выносливость), занял девятую строчку в общей классификации. С одной стороны, это, конечно, не победа, а с другой – при распределении мест организаторы учитывали такие субъективные факторы, как комфортабельность, перевозимый багаж, элегантность и т.п. Не случайно же после возвращения Андрея Платоновича в Россию император Николай II наградил его орденом Святой Анны III степени, де-факто ставшим первой государственной российской наградой за успехи в автомобильном спорте.

ПО КУБКОВОЙ СИСТЕМЕ



Ралли Bosch Moskau Klassik – новый для России формат соревнований на классических автомобилях

Старинные автомобили редко участвуют в заездах на скорость (разве что короткие заезды в рамках ретро-соревнований).

Удел классики – ралли на регулярность движения. И в этом смысле состоявшееся в нашей стране Bosch Moskau Klassik войдет в историю как первая гонка, в которой участники бились за доли секунд.

текст >>
Константин
КОМКОВ
фото >>
Bosch
Moskau
Klassik

Начиналось всё вполне традиционно – с дефиле по территории архитектурно-паркового ансамбля «Царицыно». Возрождённый памятник русской архитектуры VIII–XIX веков стал великолепной декорацией для трёх десятков коллекционных автомобилей. Кстати, в Bosch Moskau Klassik, как и в его оригинальной версии Bosch Voxberg Klassik, проходящей в Германии, могли принять участие автомобили, выпущенные до 31.12.1982 года. Исключение по усмотрению организаторов делается для моделей, представляющих особый исторический, технический и культурный интерес. Но в данном случае такой привилегией воспользовался всего один автомобиль-участник. А именно Austin MINI 1988 года выпуска. Остальные попадали в зачётные группы «Ветеран» (автомобили, выпущенные до 31.12.1959 г.), «Престиж» (выпущенные с 01.01.1960 до 31.12.1982 г.) и «Спорт» (участники именно этой зачётной группы в финале должны были соревноваться на скорость прохождения трассы по кубковой системе).



Ралли Bosch Moskau Klassik начиналось в музее-заповеднике «Царицыно». Экипажи совершили парад-дефиле по территории этого уникального памятника русской архитектуры.



This summer saw the first event

of the Bosch Moskau Klassik old timers rally. This was the Russian version of the German Bosch Boxberg Klassic. Before this event retro-cars could only take part in regularity rallies on Russian roads. The main event, of this Bosch Moskau Klassic, took place at the «Leader» autodrome located 40 km south of Moscow. Thirty crews were involved in some very close action amongst the classic cars. In the tradition of the Bosch Boxberg Klassic all winners completed a lap of honour.



Дистанция на прямолинейном отрезке трассы представляет собой «змейку» из ограничитель-конусов. В первом конусе установлен флаг. Задача экипажа, не задевая конусов, двигаться по «змейке» и за минимальное время перевезти флаг, вставив его в последний конус.



В ходе состязания, названного «Биавтон», экипаж должен за минимальное время преодолеть дистанцию, повав тремя шариками в три «корзины», расположенные слева и справа от трассы. Время прохождения трассы (в секундах и долях) складывается с пенализацией – по 5 секунд за каждый промах.

На первом этапе соревнований участникам нужно было доехать в режиме «штурманского ралли» (то есть практически по правилам ралли на регулярность движения) и по довольно замысловатому маршруту доехать до подмосковного автодрома «Лидер». И лучше других с этой непростой задачей справился экипаж председателя комитета классических автомобилей РАФ Евгения Ярославского на автомобиле Studebaker 1957 года выпуска. Кстати, по пути участники могли проверить свои знания в викторине по истории автомобилизма, благо бланк с вопросами находился в дорожной книге. Впрочем, данное задание не влияло на результаты ни штурманской, ни пилотской частей ралли.

На «Лидере», находящемся на 41-м километре автомагистрали Москва – Крым, претендентов на победу ждали не менее серьезные испытания. Здесь на кольцевой трассе протяжённостью 1,2 км с семнадцатью профилированными поворотами различной конфигурации и крутизны экипажам предстояло выполнить целый ряд упражнений. Например, пройти на прямолинейном участке трассы змейку. Или показать достойные результаты в состязании, названном организаторами «Биавтоном» – в движении необходимо попасть выданными перед стартом шариками в три «корзины», находящиеся на трассе. Не менее зрелищным был и «тест динамики» с классическим «Ле-Мановским» стартом. Это когда до стартовой команды двигатель заглушен, двери захлопнуты, оба члена экипажа находятся сзади своего автомобиля и касаются друг друга руками. По команде они должны за минимальное время сесть в автомобиль, запустить двигатель, преодолеть дистанцию и остановиться «точно» на финише. Ещё одним испытанием водительского



В испытании на «динамику»: экипаж должен за минимальное время сесть в автомобиль и запустить двигатель (Ле-Мановский старт). Перед началом движения нужно захлопнуть двери, а преодолев дистанцию, остановиться точно на финише. На снимке: экипаж Павла и Ольги Паньковских на Chevrolet Corvette C2 (1966 год выпуска).



В классе «Спорт» интрига продержалась до финального заезда, когда Вячеслав Душкин, выступавший на Datsun 280Z (1977 год выпуска), вылетел с трассы. От повреждённого автомобиля спас лишь резиновый настил, погасивший скорость.

мастерства стали заезды на регулярность, во время которых экипаж должен был продемонстрировать умение соблюдать постоянное время на протяжении двух кругов. Причём на первом, контрольном, экипаж сам выбирал оптимальную скорость движения.

И всё же главным событием Bosch Moskau Klassik стала бескомпромиссная борьба одиннадцати экипажей зачёта «Спорт». Согласно регламенту победитель в этой категории определялся в очных «дуэльных» гонках четырёх экипажей, показавших лучшие результаты в предварительных заездах. Первый полуфинал свёл Datsun 280Z (1977 год выпуска) под управлением Вячеслава Душкина и Chevrolet Corvette (1966 год выпуска) семьи Паньковских, во втором сошлись Jaguar E-type S3 (1974 год выпуска), ведомый Владимиром Квашой, и Mini Cooper (1969 год выпуска) Михаила Оппенгейма. Трасса была очень техничной. Чтобы выиграть, здесь нужно не только быстро ехать, но и иметь хорошую технику пилотирования. Экипажи, проигравшие полуфинальные заезды, сошлись в поединке за третье место, который с преимуществом

менее чем в корпус выиграл Jaguar E-type. В финале незначительно отставший Вячеслав Душкин решил идти ва-банк и в одном из последних виражей вылетел с трассы. От удара об ограждающую сетку автомобиль спас резиновый настил, погасивший скорость, и мастерство пилота, удержавшего контроль над мощной машиной. В результате Datsun финишировал вторым, а триумфатором дня стал Михаил Оппенгейм, безукоризненно прошедший трассу на своём маленьком «англичанине». «Трофеями» победителей стали кубки ручной работы, призы во множестве различных номинаций и подарки от спонсоров. Ну а кульминацией гоночного дня стал парад автомобилей-участников в полном соответствии со славными традициями немецкого ралли Bosch Klassik.

RW



Победители в зачете «Спорт» (слева направо): Михаил и Владимир Кваша (Jaguar E-Туре S3 V12 1974 года выпуска), Михаил Оппенгейм и Кирилл Естафьев (Mini Cooper 1969 года выпуска) и Вячеслав и Татьяна Душкины (Datsun 280Z 1977 года выпуска).



В соответствии с традициями Bosch Voxberg Klassik гонку завершил круг почёта автомобилей-участников. С зажжёнными фарами и под звуки клаксонов машины размеренно проехали по трассе, на которой они только что вели бескомпромиссную борьбу друг с другом.

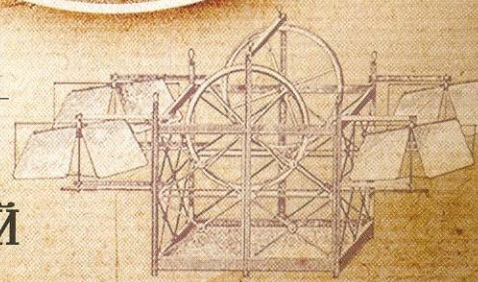
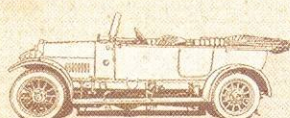
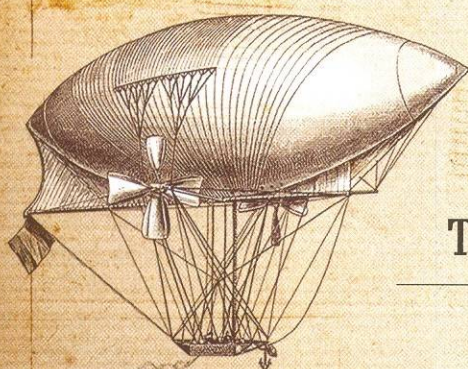
XX
ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
 Улья Сорокина



Крокус Экспо
 27-30 Сентября
www.oldtimer.ru

**ФЕСТИВАЛЬ
 ТЕХНИЧЕСКИХ МУЗЕЕВ**

**ВЫСТАВКА
 СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
 И АНТИКВАРИАТА**





НОВОЕ КЛУБНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ

«Ретро-Фест 2012», Москва, парк «Сокольники»

текст » Евгений ПЕВЗНЕР
фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ

Фестиваль «Ретро-Фест» название в череде ретро-мероприятий столичного региона совершенно неизвестное. А с другой – организаторы нового мероприятия для поклонников ретро-техники не новички в этом непростом деле. Сочетание новизны, опыта, территориальной доступности и... бесплатного участия показалось нам достаточно интригующим, и в один из жарких летних дней мы отправились в московский парк «Сокольники».

Основное отличие нового мероприятия – в принципе отбора участников. Дело в том, что энтузиасты-одиночки на площадку «Ретро-Феста» вообще не допускались. Только клубы, реально существующие или считающие себя таковыми. В результате получилась эдакая проверка на материальность, и, следует признать, далеко не все объединения, декларирующие свою принадлежность к организованному ретро-движению, эту проверку выдержали. Что же касается владельцев ретро-техники, не состоящих ни в каких сообществах, то им была предоставлена возможность «примкнуть» к какому-либо клубу.

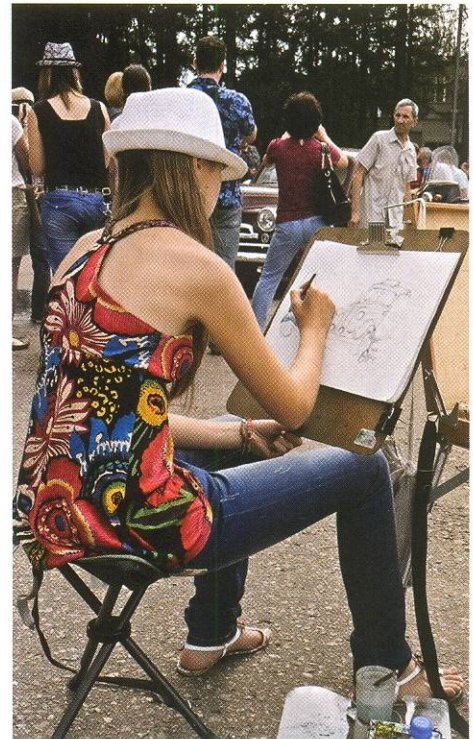
На демонстрационной площадке перед одним из выставочных павильонов (часть экспонатов располагалась в этом просторном ангаре) московского парка «Сокольники» достаточно сумбурно выстроились «Москвичи», «Волги», «Победы» и т.д. Впрочем, отечественной техникой участники «Ретро-Феста» не ограничились. На протяжении трёх дней фестиваля многочисленные зрители могли познакомиться с классическими Volkswagen, Mercedes и американскими автомобилями всех возможных видов и направлений. Двухколёсную ретро-технику представлял мотоклуб «Ява Москва». Да, очень похожая экспозиция несколькими неделями ранее была представлена ими на «Автоэкзотике», но в рамках



При подаче заявки на участие в «Ретро-Фесте» клуб мог попросить площадки без ограничения. Как следствие автомобили стояли очень свободно, а это, в свою очередь, позволяло публике беспрепятственно осматривать их со всех сторон, а некоторые даже изнутри...



В находящемся по-соседству закрытом павильоне разместились часть экспозиции «Ретро-Феста», а также ставшие уже привычными по «Олдтаймер-Галерее» киоски с запасными частями и «сопутствующими товарами». На снимке: коллекция Tripp Cars клуба поклонников американских автомобилей.



A summary of the new festival

of vintage cars, which was first held this year. Its main feature RetroFest - the participation of a large number of non-profit clubs, bringing together enthusiasts of the retro movement. The event took place in one of the central parks of Moscow «Sokolniki» and gathered a large number of owners of classic cars, so viewer.

«Ретро-Феста» чешские мотоциклы чувствовали себя гораздо уютнее. Впрочем, ничего удивительного в этом нет – «Автоэкзотика» давно уже теряет свою привлекательность для любителей ретро-техники, которым стало некомфортно рядом со стрит-рейсерами, кит-карами и почитателями тюнинга и суперзвука.

То, что в нашей стране есть насущная необходимость именно в клубных ретро-выставках, стало понятно уже достаточно давно. Не хватало только серьезной площадки... И вот в прошлом году на одной из своих «Галерей» Илья Сороки предоставил часть павильона под клубную экспозицию. Затея полностью себя оправдала. Но делать подобную экспозицию постоянной в рамкой существующего мероприятия особого смысла не имело. И вот нынешним летом в столичном парке «Сокольники» была организована и проведена «Выставка достижений клубного хозяйства».



Кузов этого полноприводного ГАЗ-М 72 «Победа» так высоко задран из-за установки новых рессор и отсутствия силового агрегата (автомобиль на стадии реставрации). Чуть позади – версия знаменитой «Волги» ГАЗ-21 в варианте московского такси (за характерный цвет крыши такие машины называли «Красными шапочками»).



Рядом с одним из первых SUV, Jeep Wagoneer – предтечей целого класса комфортабельных полноразмерных американских внедорожников – расположился редкий пожарный автомобиль с передним расположением водяного насоса на базе International Harvester. Он вместе с хозяином, активным участником многих ретро-выставок, Азадом Хачатуровым регулярно демонстрировал публике свои возможности, охлаждая её из брандспойта.



На сцене играла музыка, выступали танцевальные ансамбли и проводились конкурсы. Было весело. Чтобы быть услышанными, участникам приходилось разговаривать на повышенных тонах.

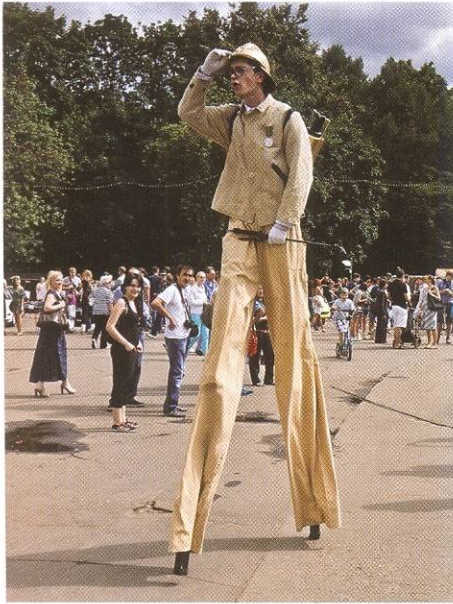


Такие разные «американцы»... На переднем плане выпущенный в далёком 1940 году Buick Special model 41. Кстати, это был единственный довоенный американский автомобиль, принявший участие в «Ретро-фесте».



Фотография из коллекции Дениса Гуровича

Этот пока ещё не до конца отреставрированный Plymouth Belvedere был среди экспонатов Американской национальной выставки 1959 года в московском парке «Сокольники» (фото вверху). После её окончания машина работала в американском посольстве, а затем была продана на «Мосфильм». В 2006 году автомобиль спасли в металлолом, и спасти его удалось лишь чудом.



Как видите, этот «долговязый» музыкант «пожарного» оркестра привлекал внимание публики даже в паузах между выступлениями...



Владельцы «Волг» составили из своих горьковских раритетов одну из наиболее представительных экспозиций. Естественно, присутствующие дамы не смогли отказать себе в удовольствии продемонстрировать изысканные ретро-наряды на фоне стильных ретро-автомобилей.

Скажу честно, хозяйство было представлено обильное и беспокойное. В общем, скучать участникам и гостям «Ретро-Феста» не приходилось. Кроме экспозиции под открытым небом была задействована и часть одного из павильонов выставочного комплекса. Более того, для привлечения публики регулярно проводились проезды ретро-техники по аллеям парка в сопровождении комически выглядящего пожарного оркестрика (некоторые из «огнеборцев» на удивление ловко передвигались на ходулях), на эстраде выставочной площадки выступали музыканты и проводились разнообразные конкурсы, а пожарный автомобиль на шасси International Harvester B124 1962 года выпуска периодически «оросал» изнывающую от жары публику. Одним словом, получилось очень душевное «клубное» мероприятие, о чём участники и зрители позже неоднократно обменивались мнениями на просторах Интернета.

P.S. Первый «сокольнический» блин вышел отнюдь не комом, и многие из участвовавших в фестивале клубов уже строят соответствующие планы на следующий год. По всему выходит, что «Ретро-Фест» способен стать катализатором как для укрепления структуры уже существующих ретро-сообществ, так и для появления новых клубных объединений. Ведь, собственно говоря, большинство клубов, возникших ещё во времена СССР и сегодня объединяющих любителей исторической техники, в своё время начинались именно с совместных выставочных мероприятий. **RW**



Volkswagen Käfer разных лет выпуска на «Ретро-Фесте» было на удивление много. Кстати, обратите внимание на очаровательный синий «Жук» в правой части кадра – двойные задние окошки кренделем говорят о том, что это очень ранний вариант машины.



Текст: Юрий ПАШОЛОК
Фото: Алексей ВАСИЛЬЕВ,
Андрей ХОРЬКОВ,
Евгений КОНСТАНТИНОВ,
Юрий ПАШОЛОК

На снимке: легкий японский танк «Ха-Го» (69 лет)
и... Даниэла Долина (4 года).

Второй военно-патриотический слёт «Моторы войны»

Лето – лучшая пора для проведения военных фестивалей. По всей Европе в это время года проходят тематические шоу. В этом смысле Россия не исключение – в нашей стране уже второй раз прошёл военно-патриотический слёт «Моторы войны». Нужно отметить, что это задуманное известным российским реставратором и коллекционером Вячеславом Лен мероприятие с самого начала (первые «Моторы войны» были проведены в августе 2011 года) задало чрезвычайно высокую планку как по организации, так и по составу машин. Более того, можно сказать, что получилось мероприятие мирового уровня.

The second meeting of the military-

patriotic «Engines of War» event took place from 21st to 24th of June in the village of Nefedovo near Moscow. The gathering brought together more than forty military vehicles and motorcycles. Especially worth mentioning were the GAZ-61-416, the Dodge WC-1 Trucks, a Japanese «Ha Go» light tank and Condor A 1000 Seitenwagen motorcycle. Two historical military reconstructions took place. A sporting event involving military vehicles was also part of the meeting.

МОТОРЫ ВОЙНЫ В ДЕРЕВНЕ НЕФЕДЬЕВО



Машины участников выстроились в две длинные шеренги. Слева в основном находилась техника стран оси, а справа – машины антигитлеровской коалиции. Что, в свою очередь, позволило наглядно показать на чём воевали противоборствующие стороны.

То, что второй военно-патриотический слёт «Моторы войны» пройдёт в другое время и другом месте, было известно уже в прошлом году. Одной из главных причин смены даты проведения стало обещание организаторов провести мероприятие в канун 22 июня (отметив таким образом День памяти и скорби). Да, не все заявленные участники смогли приехать, но исторической техники набралось больше четырёх десятков единиц. На первый взгляд на фоне аналогичных зарубежных мероприятий число это не кажется особенно большим. Но стоит напомнить, что это всего лишь второй слёт такого рода, а тенденция налицо – по сравнению с первыми «Моторами войны» техники собралось значительно больше. Тем более что масштаб в данном случае зависит не столько от «раскрученности» мероприятия, сколько от нынешнего состояния отечественного рынка старинной военной техники (он хоть и достаточно бурно развивается, но в любом случае находится



Праздничный каравай от хозяйки слёта Людмилы Лен стал уже доброй традицией «Моторов войны».



Колонну армейских машин Dodge возглавил Максим Малахов на Dodge WC-12. За ним идёт не менее редкая машина – санитарный фургон Dodge WD-21.



Поднятию настроения участников и созданию атмосферы праздника во многом способствовал... самогонный аппарат. Кстати, им управляет Андрей Гусев – человек известный в мире масштабного автомоделизма.

в «начале пути»). Знаменитое ныне шоу War & Peace (в наши дни оно собирает сотни военных машин) начиналось еще с меньшего числа участников. К тому же нынешняя концепция «Моторов войны» заметно отличается от подобных шоу за рубежом. Если упомянутое War & Peace ориентировано прежде всего на зрителей, то организаторы «Моторов войны» в первую очередь задумывали слёт для участников. С одной стороны, такой подход заранее лишает слёт массовости (что не помешало собраться более чем трём сотням участников), с другой же – создается совсем иная атмосфера. Атмосфера, в которой участники слёта чувствуют себя значительно комфортнее.

ОСОБАЯ АТМОСФЕРА

На «Моторы войны» приезжают как частные лица, так и музеи. С десятком редких машин представила выставку «Моторы войны», созданная Вячеславом Лен совместно с ЦМ ВОВ на Поклонной горе. На слёт прибыли любители военной техники и коллекционеры из Москвы, Тулы, Самары, а также Германии, Польши, Англии, Казахстана и Узбекистана. Военно-патриотический клуб «Дивизион» порадовал не только командирским Willys, но и замечательной полевой кухней. Особо стоит отметить обширную коллекцию Государственного военно-технического музея в Черноголовке.

Атмосфера мероприятия предопределила и технику. Второй по счёту слёт привлёк многих коллекционеров военной техники, ранее предпочитавших не участвовать в подобных шоу. И даже обычные с виду ГАЗ-67 были здесь отнюдь не простыми... Очень часто под табличками «настоящий ГАЗ-67Б



Два прекрасно отреставрированных американских военных мотоцикла и их владельцы. Слева Антон Мазуркевич на Harley-Dawinson WLA 1944 года, а рядом с ним Михаил Мочалов на Indian 741 Scout 1942 года.



Настоящим украшением слёта стала гусеничная техника из Государственного военно-технического музея. И в частности французские тягачи Renault UE и Lorraine 37L/44.



Вячеслав Шеянов за рулём уникальнейшего швейцарского Condor A 1000 Seitenwagen (1943 год). Обратите внимание на то, с какой стороны пристегнута коляска.

1943 года выпуска» скрываются автомобили послевоенного производства. На «Моторы», напротив, приехала пара вполне аутентичных машин, из них одна практически в полностью оригинальной комплектации, включая деревянный руль и «родные» ярославские шины. Второй ГАЗ-67 ездил на ленд-лизовских покрышках, но это тоже аутентично – летом 1943 года Ярославский шинный завод разбомбили, и на наших машинах пришлось использовать заокеанскую «резину». Кстати, недостатком аутентичности страдают не только военные ГАЗ-67. Похожая ситуация и с таким не менее популярным объектом коллекционирования, как Willys. Машин разной степени потрепанности много, а вот полностью аутентичные образцы – редкость. Более того, нередко за Willys выдаются послевоенные Hotchkiss M201. Так вот к чести участвовавших в слёте владельцев Willys, все они представили на суд единомышленников вполне аутентичные машины военного периода.

И все же главными звёздами «Моторов войны» выступали настоящие раритеты, которые составляли не менее трети от привезенной участниками слёта техники. Так, например, советскую автомобильную школу представляли: уникальный ГАЗ-61-416 и грузовые ГАЗ ММ-В 1942–1943 годов выпуска (таких «полуторок» сохранилось считанные единицы). Редкие образцы американской техники представляли армейские грузовые машины марки Dodge, в том числе пикап Dodge WC-1 и фургон Dodge WD-21 (обе машины в России единственные). Французская военная техника была представлена тягачом Licorne V15T с экспозиции



Специалист из мастерской Вячеслава Лена Сергей Барчевский провёл мастер-класс по маркировке военной техники. В качестве наглядного пособия выступил Dodge WC-1 (в ходе лекции на него были нанесены все необходимые тактические знаки).

Атмосфера мероприятия предопределила и технику. Второй по счёту слёт «Моторы войны» привлёк и коллекционеров военной техники, ранее предпочитавших не участвовать в подобных шоу.



Нашлось на слёте место и для сельхозтехники. Кирилл Евстафьев привез два трактора. В том числе и этот филигранно, «пилотируемый» Сергеем Вавиловым, International McCormick 1945 года.



Помимо немецкого MG Wagen 36 в этом году зрителей радовала и советская тачанка образца 1936 года из музея в Черногоровке. «Боец» за пулемётом – Григорий Бурчуладзе.



На памятном мероприятии в Нефедьево главными действующими лицами были ветераны. Увы, их с каждым днём становится всё меньше...



По окончании мероприятия участники слёта и официальные лица снялись на памятном групповом фото.

«Моторы войны», а также гусеничными транспортерами Renault UE и Lorraine 37L/44 из Государственного военно-технического музея. Известный коллекционер Максим Зубарев на этот раз приехал на командирском Horch 901 kfz.15. Кстати, это не та машина, которую мы в своё время тестировали (см. Rolling Wheels №1 «Противостояние»). Данный Horch 901 абсолютно уникален – он является самым старым автомобилем данной модели из сохранившихся в мире! Стоит упомянуть и крайне редкий зенитный прицеп MG Wagen 36, командирский Stoewer Тур 40 и лёгкие полугусеничные

тягачи Kettenkrad. Раритетов хватало и среди мотоциклов. Стоит отметить коллекцию Вячеслава Шеянова из Самары и в особенности швейцарский Condor A 1000 Seitenwagen с приводом на коляску. Подобных мотоциклов, способных перевозить за собой лёгкую противотанковую пушку, в мире сохранилось считанные единицы.

ПАМЯТНОЕ МЕРОПРИЯТИЕ

Поскольку одной из заявленных целей слёта является патриотическое воспитание, то место проведения «Моторов войны» было выбрано с таким расчётом, чтобы мероприятие проходило на полях сражений Великой Отечественной войны. В ходе планирования второго слёта выбор организаторов пал на поле неподалеку от деревень Нефёдово и Козино



Михаил Опенгейм, Сергей Назаркин, Вячеслав Лен и Максим Зубарев на фоне монумента, посвященного бою KV-1 под командованием Павла Гудзя с немцами. Маленький нюанс – в данном случае роль KV-1 выполняет Т-55...



В памятных мероприятиях принимали участие и военнослужащие Инженерных войск Российской армии.



СЧИТАЛОСЬ, ЧТО ОНИ УТРАЧЕНЫ....

Главной звездой слёта стал артиллерийский тягач ГАЗ-61-416. До появления этой уникальной машины на «Моторах войны» считалось, что ни одного экземпляра не сохранилось. Модель была создана летом 1941 года в качестве замены гусеничного тягача «Комсомолец», и ее задачей являлась перевозка 57-мм противотанковой пушки ЗИС-2. Вместе с двумя прототипами выпустили 36 штук ГАЗ-61-416, большая часть которых была утрачена в боях под Москвой. Данная машина была обнаружена в середине 2000-х годов под Санкт-Петербургом. Команде реставраторов во главе с Николаем Хрипуновым понадобилось около четырёх лет для реставрации уникального автомобиля. Восстанавливать машину пришлось буквально по «обрывкам» заводских чертежей и редким архивным фотографиям. В ходе поиска документации выяснилось, что ряд элементов машины отличается от того, что транслировалось рядом историков. То же самое касается и истории модели в целом. Так что, судя по всему, теперь, после возрождения ГАЗ-61-416, предстоит во многом переписывать и его историю. Кстати, в одном из следующих номеров мы обязательно вернёмся к этой замечательной машине.

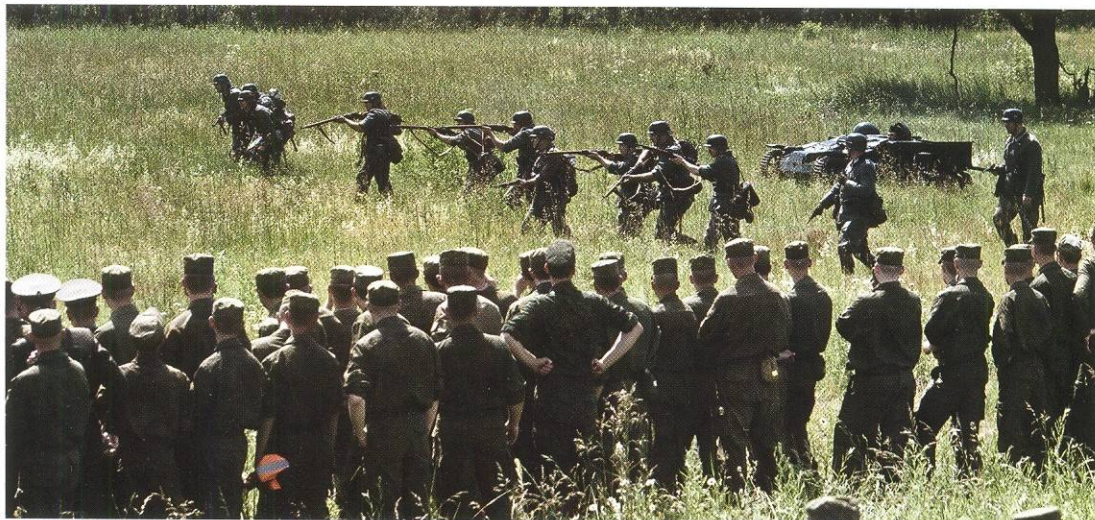


«Счетверённая» установка пулемётов «максим», смонтированная на грузовике ГАЗ ММ-В, – серьёзный аргумент против немецкой пехоты.

Красногорского района Московской области. Здесь в самом начале декабря 1941 года на подступах к Москве происходили бои, в ходе которых немецкие войска оказались сначала остановлены, а затем отброшены от оборонительных рубежей. Кстати, время и место проведения второго слёта наложили свой отпечаток и на программу мероприятий. Изменения коснулись в том числе и лагеря, в котором размещались участники «Моторов войны». Для автомобилей участников была выделена отдельная зона, благодаря чему современные машины оказались изолированы от демонстрационной площадки. Кроме того, для реконструкторов в этот раз был организован отдельный лагерь с армейскими палатками и полевой кухней. Кстати, на этот раз число участников слёта, одетых в военную форму, было намного больше, чем в прошлом году, а по аутентичности они не уступали реконструкторам.

Несмотря на не слишком большое число «бойцов», участвовавших в реконструкции, «один из боёв лета 1941 года» получился очень жарким и зрелищным.





Как видите, «Вермахт» наступает под «присмотром» бойцов Инженерных войск Российской армии. Кстати говоря, именно их предшественники примерно в этом же месте осенью 1941 года устроили немцам настоящий «мастер-класс».

Первые официальные мероприятия начались ещё в четверг, но по-настоящему интересная программа ждала участников на следующий день. Если в прошлом году основной упор делался на демонстрационные заезды техники, то в этот раз участников ждало кое-что более масштабное... Основная концепция «Моторов войны» осталась без изменений, и техника тоже демонстрировалась, но патриотическая составляющая выросла, и особенно сильно это ощущалось именно 22 июня. Ещё в ходе подготовки слёта организаторы договорились с местными властями о проведении совместного мероприятия, посвященного Дню памяти и скорби. К 10 часам дня возле мемориала

защитникам Нефедьево появилась колонна из военных машин-участников «Моторов войны». На последовавшем за тем памятным мероприятии вспоминали погибших в этих местах, а также чествовали приехавших на мероприятие ветеранов. Одним из важных событий стало открытие новой части мемориала, посвящённого памяти инженеров, возводивших линии обороны на этом участке. По завершении мероприятия у мемориала историческая колонна направились обратно в лагерь, где всех участников слёта, зрителей и присоединившихся к ним ветеранов ждало поистине грандиозное зрелище.

ДВА БОЯ И ДВЕ ВОЙНЫ

Вячеслав Лен подготовил программу мероприятий, включавшую в себя две военно-исторические реконструкции. Для них был привлечён клуб «Гарнизон-А» и один из его руководителей Тимур Черепнин. Днём 22 июня



Не только «бойцы Красной армии» использовали в ходе реконструкции оригинальную технику. «Немецкие солдаты» тоже вступили в «сражение» неплохо подготовленными. Так, например, в их распоряжении был трофейный гусеничный французский тягач Renault UE.



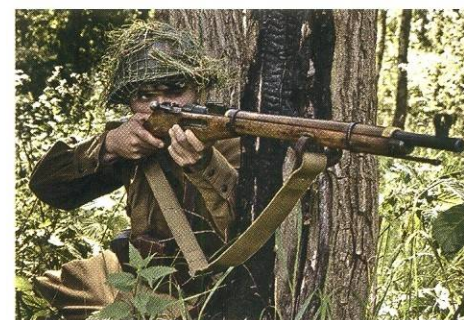
Благодаря раритетной технике и профессионализму пиротехников реконструкция боёв на Халхин-Голе выглядела захватывающе.

на демонстрационном поле было по-настоящему жарко. Согласно сценарию, красноармейцы на машинах попали в засаду немецкого передового отряда, завязалась перестрелка. Небольшой состав участников боя с лихвой компенсировался пиротехникой. Особенно удалась идея с подбрасываемым специальным зарядом манекеном... Кроме того, обе противоборствующие стороны активно использовали технику, что придавало реконструкции ещё большей зрелищности. Вторая реконструкция была не столь масштабна, но по зрелищности она ничуть не уступала. На сей раз к «просмотру» предлагался один из эпизодов боёв в районе реки Халхин-Гол, происходивший летом 1939 года. Главный сюрприз: бойцам Красной армии противостоял лёгкий танк Японской императорской армии «Ха-Го». В ходе завязавшейся перестрелки красноармейцам удалось

подбить и захватить японскую боевую машину. Сюжет незатейлив, но куда важнее другое – это первая в мире реконструкция с участием аутентичной японской бронетанковой техники! Более того, на сегодняшний день существуют всего два ходовых танка данного типа. И один из них «Ха-Го», найденный в ходе Курильской экспедиции (см. Rolling Wheels №2, «Танки на острове, или В краю ржавеющих экспонатов»). Эта машина, служившая после войны мишенью для советских артиллеристов, представляла собой кучу обломков. С великими трудностями уникальный танк вывезли на Большую землю (см. Rolling Wheels №3 «Танки на острове, или Эвакуация экспонатов»), где он и был очень тщательно и скрупулезно восстановлен. И вот, 22 июня 2012 года этот «Ха-Го» принял участие в «Моторах войны»...

СПОРТИВНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

Соревновательная часть программы нынешних «Моторов войны» также заметно отличалась от прошлогоднего слёта. Если в прошлом году участникам предстояло поучаствовать в аналоге ралли на классических машинах, то в этот раз организаторы приготовили иную программу.



...Да и численно Красная армия в том бою превосходила японцев.

Отсутствие боевых машин у советских солдат летом 1939 года компенсировалось артиллерией и пулемётами...

Вполне предсказуемый,
но от этого не менее яркий
финал халхин-гольского
сражения был показан
в непосредственной близости
от восторженных зрителей.





Сергей Лебедев, Максим Глазков и Евгений Ушаков на BMW R75. На узкой извилистой и бугристой трассе спринта управлять мотоциклом с коляской было непросто...



Dodge WC-1, ведомый Николаем Хрипуновым, рвётся к победе в парных состязаниях. Что же до человека в кузове, то это... ваш покорный слуга и автор данного материала.

В непосредственной близости от лагеря было размечено два спецучастка. Сами соревнования были разбиты на три этапа. На первом, самом зрелищном, участников ждала парная гонка, на втором – спринт. Позже на этом же спецучастке разыгрывался третий этап под названием «Путь-Дорожка». Участникам также необходимо было проехать на время, но на сей раз дополнительно требовалось поразить из пейнтбольного ружья максимальное число мишеней. Ну что тут скажешь – на наш взгляд, новый формат соревнований оказался не менее увлекательным, чем

прошлогоднее ралли. Более того, некоторые участники приехали специально для участия в парной гонке и заездах на время. Особенно очевидно было увеличение количества участвовавших мотоциклов. А вообще, нужно заметить, что всё происходившее на поле возле деревни Нефедьево не шло ни в какое сравнение с вальяжной атмосферой, которая обычно сопровождает соревнования ретро-техники.

То, что победителями станут «американцы», стало понятно к середине первого этапа. Продукция фирмы Dodge доминировала практически во всех парных заездах. Удивительнее другое: победителем стал Dodge WC-1, то есть самый старый из участвовавших в слёте автомобилей этой марки! Этот юркий армейский пикап под управлением Николая Хрипунова обыгрывал одного соперника за другим. Вначале WC-1



Удачно выступил на спринте и экипаж Willys MB под управлением главы военно-патриотического объединения «Дивизион» Юрия Москвина.



Несмотря на то что данный Ford 901 является самым старым автомобилем из сохранившихся машин этой модели, он находится в прекрасном техническом состоянии. Что и продемонстрировал в ходе скоростных заездов его владелец Максим Зубарев.



Экипаж Licorne V15T (1940 год выпуска) под управлением Вячеслава Дужкина оказался единственным, кто смог соперничать на этапе «Путь-Дорожка» с участниками, выступавшими на машинах марки Dodge.



Согласно замыслу организаторов, на этапе «Путь-Дорожка» от участников слета требовалось не только умение быстро ездить, но и метко стрелять из пейнтбольного оружия.



Могучий трёхосный Dodge WC-63 (1943 год выпуска) оказался незаменимым помощником в пробеге по подмосковному бездорожью.

обошёл Dodge WC-63 (в прошлом году этот автомобиль выиграл ралли), а в финале буквально на последних метрах дистанции вырвал победу у Dodge WC-52 под управлением Владимира Киреева. Отдельная борьба шла в лёгком классе, где победу в парном соревновании одержал Михаил Оппенгейм на Willys MB. Что же касается мотоциклов, то во всех этапах уверенно победил Антон Мазуркевич на Harley-Davidson WLA (см. «Истина где-то рядом», стр.86). Не менее напряжённая борьба шла и на трассе спринта. Основным противником здесь было время, и, в отличие от ралли, требовалось не вписаться в регламент, а проехать как можно быстрее. Надо ли говорить, что по извилистой трассе армейские машины буквально летели. Среди легковых машин в спринте победил экипаж Willys MB под управлением Максима Богачко, а в тяжёлом классе

первым стал Владимир Киреев на Dodge WC-52. Что же касается этапа «Путь-Дорожка», то среди лёгких машин здесь доминировали Willys MB (победил Юрий Москвин), а вот тяжёлый класс преподнёс сюрприз. Лучшее всех отстрелялся по мишеням и пронёсся по ухабам экипаж французского тягача Licorne V15T под управлением Вячеслава Дужкина.

Ну а завершающей фазой состязания стала краткая «экспедиция» по лесным дорожкам. В этот пробег, организованный Сергеем Вавиловым, отправился десяток машин. На обратном

Прекрасная демонстрация поговорки «чем круче джип, тем дальше бежать за трактором». Как видите, и вездомый Владимиром Киреевым Dodge WC-52, и послевоенный Unimog под управлением Сергея Липатова оказались беспомощны перед Генералом Грязью...





Мероприятия, проводившиеся в рамках «Моторов войны», привлекли большое число зрителей. Особенно показательными в этом смысле стали обе пятничные реконструкции. Несмотря на будний день, они были на удивление многолюдными. На фото: реконструкция боя июня 1941 года.

пути поездка превратилась в настоящее внедорожное трофи. Сначала в раскисшей почве плотно сел Dodge WC-52, ведомый Владимиром Киреевым и Александром Гусевым. Вытаскивать их вызвался армейский Unimog 403, подготовленный для езды по тяжёлому бездорожью и оснащённый двумя лебёдками. Однако помощь прежде всего понадобилась самому «спасителю». Два раза Unimog 403 пришлось вытаскивать из болотной жижи при помощи заслуженного Dodge WC-63 (собственно, этот автомобиль и использовался Вячеславом Лен и Сергеем Вавиловым при разведке маршрута). Надо ли говорить, что внедорожные приключения лишь добавили остроты поездке и способствовали поднятию настроения всем участникам экспедиции.

Финалом же субботних приключений стало награждение победителей, затянувшееся до глубокой ночи. Ценные призы получили не только те, кто выиграл то или иное соревнование, но и особо отличившиеся участники (включая всех, кто поехал во внедорожный рейд). Ну а яркую точку в насыщенной приключениями программе мероприятия поставил праздничный салют, подготовленный Максимом Богачко.

ДО ВСТРЕЧИ В ЧЕРНОГОЛОВКЕ!

Прошедший с 21 по 24 июня второй слёт «Моторы войны» наглядно продемонстрировал наличие в нашей стране серьёзного сообщества поклонников военной техники. Оказалась верной и концепция смены мест проведения. По предварительной информации, в следующий раз «Моторы войны» пройдут с 20 по 23 июня 2013 года в окрестностях Государственного военно-технического музея в Черноголовке (см. Rolling Wheels №4 «Большая подмосковная коллекция»). Программа мероприятия обещает быть ещё более зрелищной, насыщенной и динамичной.

RW



В рамках лагеря была организована отдельная экспозиция, подготовленная Александром Клишиным. По итогам она была отмечена как «Лучший стенд» слёта.



Уже вечером по окончании спортивных состязаний на специально выстроенной по случаю «Моторов войны» сцене состоялось торжественное награждение победителей соревнований и особо отличившихся участников слёта.

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



www.lehn.ru

Компания

«Коллекционные Автомобили»



ЗДЕСЬ ЖИВУТ ТАНКИ

Bovington Tank Museum и шоу Tankfest-2012 (Великобритания)

текст >> Юрий ПАШОЛОК
фото >> Вячеслав ЛЕН

Великобритания является колыбелью мирового танкостроения. Именно англичане создали первые серийные бронированные машины, которые своим появлением кардинально изменили тактику ведения войн. На юго-западе Англии находится один из крупнейших танковых музеев мира. Кстати, в Bovington Tank Museum можно не только увидеть эволюцию английского и мирового танкостроения, но и в определенные дни понаблюдать за стальными исполинами в движении.

Исторически сложилось, что подавляющее большинство государственных танковых музеев имеет отношение к полигонам или тренировочным лагерям. И Bovington Tank Museum не исключение. Базой для музея стала площадка хранения техники при Bovington Camp, тренировочного лагеря для танкистов, созданного в 1916 году. Кстати, тренировочный центр, примыкающий к музею, до сих пор функционирует. Возвращаясь к Бовингтону, нужно отметить, что он стал местом хранения танков сразу после окончания Первой мировой войны. Дело в том, что большую часть возвратившихся из континентальной Европы стальных монстров разрезали на металл, но оставшиеся 16 машин (включая прототипы) де-факто стали первыми экспонатами будущего музея. До наших дней из первых экспонатов дожило 10 танков.

Это звучит неожиданно, но одним из идеологов создания танкового музея в Бовингтоне является знаменитый писатель Редьярд Киплинг. Идею о создании музея на базе площадки хранения танков он предложил в 1923 году (на тот момент писатель занимал должность ректора университета Сент-Андрус). Причина была очевидна: Киплинг, чей сын погиб в Первую мировую войну, был разочарован состоянием хранившихся под открытым небом танков. И уже в 1924 году под патронажем писателя началось активное формирование того, что позднее станет одним из крупнейших танковых музеев мира.

В ходе Второй мировой войны коллекция музея значительно пополнилась за счёт трофеев, серийных танков, а также опытных образцов. Стало ясно, что старых помещений не хватает. Новая веха в истории танкового музея началась в 1947 году. Ведь именно тогда из закрытого для простых смертных заведения Бовингтон переквалифицировали в музей, доступный для посещения всех желающих. И результат не заставил себя ждать: за первый же год «открытости» музей в Бовингтоне посетило 2,5 тысячи человек. С годами количество экспонатов увеличивалось, но вплоть до 80-х годов большая часть техники продолжала стоять под открытым небом. Облик нынешнего танкового музея в Бовингтоне стал формироваться с 1983 года. В течение последовавших семи лет экспозиция была радикально реорганизована, большинство наиболее значимых танков и бронемашин убрали с улицы в закрытые помещения. Последняя серьёзная реорганизация произошла в 2008 году. В её ходе выросло число мелких экспонатов, а также появился новый ангар.

Нынешняя коллекция Bovington Tank Museum насчитывает почти 300 образцов военной техники из 26 стран, но музей гордится не только ими. Не являясь музеем с самой большой коллекцией танков, не имея крупнейшей коллекции зарубежной техники (по этому показателю лидирует Кубинка), Бовингтон тем не менее является лучшим танковым музеем в мире. Залы в Бовингтоне – это не просто место, где стоит техника, а полноценная экспозиция. В каждом находится большое количество витрин, в которых можно увидеть предметы, гармонично дополняющие экспозицию. Помимо витрин в залах установлены информационные панели, и экспонаты имеют богатое информационное сопровождение. Часть танков используется на диорамах, а во многих машинах находятся манекены в аутентичной форме (у многих танков и бронемашин открыты люки, что дает возможность заглянуть внутрь).

НА ЗАРЕ ТАНКОСТРОЕНИЯ

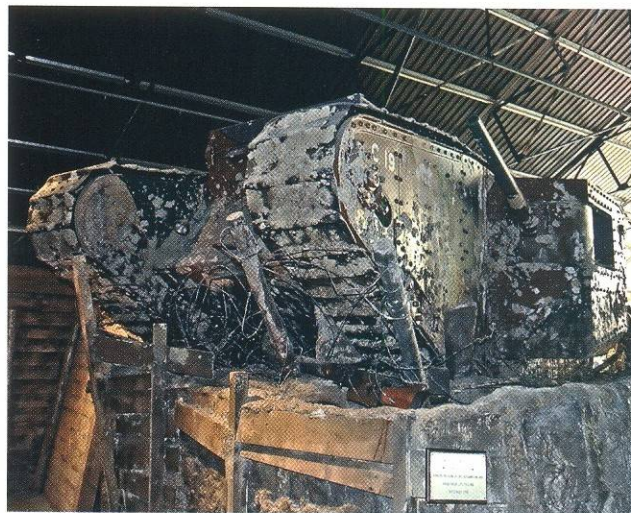
Долгие годы Великобритания являлась одним из лидеров в области танкостроения, и неудивительно, что английская техника в музее доминирует. В своём нынешнем виде «бовингтонская» экспозиция, расположенная в закрытых помещениях, разделена на шесть частей, каждая из которых посвящена той или иной тематике. Начинается осмотр с павильона, посвящённого бронетанковой технике



Гусеничный трактор Hornsby 1909 года. Собственно, подобные машины и стали прообразами ходовой части первых танков.

The Bovington Tank Museum

in the U.K. is one of the largest military vehicle museums in the world. Established in 1924 it houses around 300 tanks, self-propelled guns and armoured vehicles assigned to six themed exhibitions. In June every year the «Tankfest», tank festival, takes place which involves the museum's tanks as well as tanks from private collections. The «Tankfest» is a unique opportunity to see these rare machines in action.



На экспозиции George Forty Hall центральное место занимает первый серийный танк Tank Mark I 1916 года. Уникальная машина органично вписана в диораму, посвящённую окопным боям Великой войны.



Масштабная модель танка XV века. Конструкция под авторством Леонардо да Винчи построена по его чертежам. Кстати, творение Леонардо оказалось вполне работоспособным.



Tank Mark IV был самым массовым английским танком Первой мировой войны. Было выпущено более 1 200 машин данного типа.



Лёгкий танк Light Tank Mk. IIA в «индийском» исполнении, 1931 год. Именно на таком же танке и служил Алан Джолли – человек, в честь которого в музее названа экспозиция предвоенной техники.



Место механика-водителя английского танка Mark V 1918 года. Кстати, для управления танком в корме находились ещё два помощника, каждый из которых управлял своим бортовым фрикционом.



Помимо техники в экспозиции George Forty Hall имеются многочисленные стенды, посвящённые вооружению и оснащению солдат Первой мировой войны.

времен Первой мировой войны. Данный павильон носит название George Forty Hall в честь известного английского военного историка, много сделавшего для популяризации истории бронетехники. Одно из центральных мест в экспозиции занимает... трактор Hornsby 1909 года – одна из первых гусеничных машин, принятых на вооружение английской армии (косвенно именно эта машина считается одним из прообразов танков).

Значительная часть экспозиции Первой мировой отдана под тематическую диораму. Центральное место в ней занимает Tank Mark I – единственный сохранившийся образец первого в мире серийного танка. Первые танки, к слову, именовались не иначе как Landships, то есть наземные корабли. Подобное обозначение появилось не на пустом месте, и дело не только в размерах первых танков. Дело в том, что первые английские танки создавались под патронажем Landships Committee (комитет по наземным кораблям), которым руководил первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль. По изначальной концепции «наземные корабли» должны были быть боевыми машинами массой в несколько сотен тонн. Но по ходу проектирования стало понятно, что сделать такие колоссы нереально, да и особого смысла в них не было. В итоге именно разработанная Уильямом Триттоном и Уолтером Гордоном Уилсоном концепция боевой машины с характерным ромбовидным силуэтом и стала типичным образцом английского танка времен Первой мировой войны. В экспозиции George Forty Hall можно увидеть этапы развития первых английских танков начиная с 28-тонного Mark I и заканчивая 38-тонным Mark VIII. Экспозиция Первой мировой войны плавно перетекает в зал Alan Jolly Hall. Назван он в честь сэра Алана Джолли, в годы Второй мировой войны командовавшего 4-м королевским танковым полком. В марте 1945 года Алан Джолли лично установил английский флаг на восточном берегу Рейна. Данная экспозиция посвящена английской технике межвоенного периода, и имя Алана Джолли носит не случайно. В 1936–1937 годах он служил в Индии, а один из танков, которые там использовались, как раз находится в зале его имени.

После Первой мировой войны компания William Foster & Co, производившая знаменитые «ромбы», оказалась не у дел. Роль ведущего производителя английских танков перехватил концерн Vickers-Armstrongs Ltd. (ныне входящий в международный концерн

Наиболее масштабной и одновременно самой популярной экспозицией в Бовингтоне является посвященный Второй мировой войне зал Defense Industry Hall

BAE Systems Land & Armaments). Большинство представленных на экспозиции танков создано именно Vickers, включая пятибашенного монстра A1E1 Independent. Сейчас этот танк кажется бессмысленным и неуклюжим, но 85 лет назад он являлся вершиной конструкторской мысли. А крест на проекте поставила поистине чудовищная цена – 150 000 фунтов стерлингов! В те годы за такие деньги можно было приобрести с десяток танков поменьше.

Межвоенный период стал ещё и временем смелых экспериментов. Одним из примеров тому является колёсно-гусеничный танк D3E1 постройки Vickers-Armstrongs. Кстати, именно колёсно-гусеничная схема в то время рассматривалась в качестве одного из наиболее перспективных направлений. Помимо повышения максимальной скорости она значительно повышала и ресурс ходовой части. Правда, массово колёсно-гусеничные танки производились лишь в СССР (знаменитые БТ). Рядом с D3E1 стоит ещё один опытный танк – плавающий L1E3. Несмотря на то что Vickers занимался плавающими танками с начала 20-х годов и даже выпустил серию экспортных танков L1E1 (VCL M.1931 Amphibious Tank), в английской армии их не было. Между тем именно L1E1 стал прообразом для советских танков-амфибий Т-37 и Т-38, которые выпускались в больших количествах. В этом же зале нашлось место и серийным машинам. Почётное место в экспозиции занимает лёгкий танк М.1936. Данная машина, созданная инженерами Джоном Карденом и Вивианом Лойдом, была весьма популярна на экспортном рынке. Рядом находятся броневые автомобили Rolls Royce M.1920 и Crossley Mk.I, которые использовались в английской армии. Зарубежные (не английские) машины межвоенного периода представлены шведским танком Strv. M40/L. Хотя машина и произведена в 1940 году, она является немного улучшенной версией Lansverk L60, первого в мире танка с торсионной подвеской.

ЭХО ВОЙНЫ

Наиболее масштабной и одновременно самой популярной экспозицией в Бовингтоне является посвященный Второй мировой войне зал Defense Industry Hall. Здесь сконцентрировано более четверти всех экспонатов музея. В ходе реорганизации 2008 года часть наиболее интересных экспонатов, включая единственный в мире ходовой образец немецкого тяжёлого танка Tiger, переместили на другую территорию. Сделано это было с целью создания экспозиции The Tank Story. Надо сказать, что данное начинание, с одной стороны, привело к созданию совершенно новой экспозиции, а с другой – внесло в другие некоторую сумятицу. Например, в Бовингтоне представлены практически все типы серийных английских танков времён начала войны, но в связи с реорганизацией они оказались раскиданными по разным концам музея. То же самое касается и немецкой техники военного периода, танков времён Первой мировой и межвоенной постройки. Английская техника доминирует и на данной территории, хотя и не так сильно, как в других залах. Помимо серийных и опытных образцов бронетанковой техники, созданной в Англии и странах Содружества, здесь можно увидеть машины, выпущенные в Германии, Италии, СССР, США, Франции и Японии. Подобное соседство позволяет наглядно сравнить технику одного класса, выпущенную в разных странах. Сравнение это, к слову, далеко не всегда в пользу англичан...



Vickers A1E1 Independent 1926 года – первый в мире многобашенный танк. Правда, в серию эта машина не пошла, но при этом она стала отправной точкой для создания советского Т-35.

НА ЗАЩИТЕ ТУМАННОГО АЛЬБИОНА

Подобно экспонатам музея при НИИБТ полигоне (Кубинка), танкам из музея в Бовингтоне пришлось после начала Второй мировой войны вновь вступить в строй. Часть танков, не способных передвигаться самостоятельно, была использована в качестве неподвижных огневых точек. Несколько машин, включая пятибашенный танк Independent, прикрывали важные магистрали. Повоевать раритетам, впрочем, так и не пришлось, поскольку немцы не высадились в Англии.



Крейсерский танк Cruiser Tank Mk.I. Подобными машинами английские войска были оснащены в начале Второй мировой войны.



Crusader III 1942 года выпуска – оснащённая 57-мм пушкой модификация одного из самых массовых английских танков времён Африканской кампании. Танки данного типа имели невысокую репутацию в английских войсках и к 1943 году уступили место американским Sherman.



Sherman II Michael 1941 года – первый поставленный в Англию образец американского M4A1 Medium Tank.



Советский KV-1. Данный танк был поставлен англичанам в 1943 году для изучения.



Valentine IX – одна из модификаций самого массового английского танка Второй мировой войны. Всего было выпущено 8275 Valentine, из них 3782 поставили в СССР по программе взаимопомощи.

Массовый выпуск по-настоящему современных танков начался в Англии лишь в конце 1939 года, но до самого конца войны английская танковая промышленность оставалась в роли догоняющей.

Во Вторую мировую войну Великобритания вступила, имея 1002 лёгких, 79 крейсерских и 67 пехотных танков. С такими силами можно было воевать разве что с повстанцами, но никак не с Германией. Этим частично объясняется пассивная позиция Англии в первый год боевых действий, известная под названием «Странная война». Массовый выпуск по-настоящему современных танков начался в Англии лишь в конце 1939 года, но до самого конца войны английская танковая промышленность оставалась в роли догоняющей. Подтверждением этих слов является то, что наиболее массовым типом английского танка в годы Второй мировой войны является... американский Medium Tank M4 (английское обозначение Sherman).

И вот ещё какой момент – обычно термин «ленд-лиз» связывают с поставками в СССР, но это не совсем так. На деле главным потребителем американской техники являлась Великобритания (одних только танков и САУ англичанами было получено более 28,5 тысячи единиц). Кстати, первоначально англичане хотели разместить заказ на постройку своих танков в США, но американцы от этой идеи благоразумно отказались. В результате английская танковая комиссия в США под руководством сэра Михаэля Дивора договорилась о постройке в США танков местной разработки для нужд английской армии. Одним из результатов данного договора стало создание в 1941 году среднего танка M4. Первый из Sherman, получивший собственное имя Michael (в честь Дивора), и занимает почётное место в экспозиции.

Не намного меньше машин и в зале продукции немецких предприятий. Конечно, до перевода части танков в зал The Tank Story немецкая коллекция выглядела внушительнее, но и сейчас на её фоне английская танковая промышленность смотрится весьма скромно. Так, например, если между немецкими и американскими средними танками 1942 года разница в уровне не вполне очевидна, то английский Crusader III смотрится на их фоне неубедительно. О тяжёлых танках и говорить не приходится: эквивалента немецким Tiger англичане так и не смогли сделать... В соседнем зале Tamiya Hall, названном в честь известной японской фирмы по производству пластиковых моделей, стоит чудовище под названием TOG 2 (расшифровывается как The Old Gang, или «старая банда») – машина настолько же огромная, настолько же и бесполезная. Надо сказать, что в Defense Industry Hall нашлось место немалому числу английских опытных машин, большая часть которых недалеко ушла от TOG 2. После таких «успехов» неудивительно, что к 1944 году английская промышленность выпускала лишь два типа танков. При этом репутация английских танков в войсках была не слишком высокой.

РАРИТЕТЫ СО СТРЕЛЬБИЩ

Одним из источников получения новых экспонатов являются стрельбища как рядом с Бовингтоном, так и из других уголков Англии. Во многих странах устаревшие и списанные танки нередко заканчивали свою жизнь в виде мишеней и тактических объектов. Но даже после этого они представляют огромный интерес (некоторые из бывших мишеней были отреставрированы до ходового состояния). Одним из таких раритетов является экспериментальная башня для немецкой «пантеры», найденная на стрельбище в 70-е годы.





ЭЛИТАРНЫЙ КЛУБ ДРУЗЕЙ МУЗЕЯ В БОВИНГТОНЕ

Относительно недавно в Бовингтоне образовался своеобразный клуб, в который входят как коллекционеры военной техники, так и богатейшие люди Англии. Помимо них членами клуба являются и влиятельные персоны из других стран, например король Иордании Абдалла II. Кстати, в этом году в состав этого элитарного клуба вошли и два представителя стран бывшего СССР – президент компании Wargaming.net Виктор Кислый и коллекционер Вячеслав Лен.

В зале значительно меньше техники других стран. СССР представлен тремя бронированными машинами: KV-1, СУ-76 и Т-26. KV-1 попал в Англию в 1943 году в качестве машины для изучения. А нахождение в этом зале СУ-76 достаточно спорно, поскольку эта внушительная бронемашина является трофеем войны в Корею 1950–1953 годов. Что же касается Т-26, то он является финским трофеем, который не так давно попал в Англию. Также в коллекции имеются три образца французской бронетехники, два итальянских танка и японский лёгкий танк «Ха-Го».

НАСЛЕДИЕ ЖЕЛЕЗНОГО ЗАНАВЕСА

С двух сторон к экспозиции Второй мировой войны примыкают залы, посвящённые послевоенному периоду. Первая из послевоенных экспозиций Tamiya Hall посвящена послевоенной бронетанковой технике в целом. Здесь есть и американский тяжёлый танк M103A2, и аналогичный по классу английский Conqueror Mk.II. В этом же зале нашлось место средним и лёгким танкам, включая советский Т-55 и швейцарский Pz.61.

Гораздо больше экспонатов находится в зале British Steel Hall. Здесь также наблюдается большое разнообразие техники, но основным героем экспозиции является английский танк Centurion. Разработка его началась в 1944 году, а первую машину успели к весне 1945 года переправить на фронт (принять участие в боях она не успела). За 16 лет серийного производства было выпущено почти 4,5 тысячи Centurion в 13 модификациях. Это сравнительно немного, другое дело, что в английской армии танки данного типа прослужили почти полвека. Более того, сильно модифицированная версия Centurion, получившая индекс Olifant, до сих пор состоит на вооружении ЮАР. За время службы Centurion успели повоевать в ряде локальных конфликтов, включая Корею и Вьетнам, где заслужили хорошую репутацию. Как ни странно, но обычных версий Centurion на экспозиции нет – их разместили на улице. Внутри же находятся Strv.104с (модернизированный в 80-х годах Centurion Mk.5, состоявший на вооружении шведской армии) и эвакуатор Centurion BARV. Отдельного упоминания достоин разрезанный пополам в продольной плоскости Centurion Mk.3. Полученные в результате этой операции броне-половинки закрыты оргстеклом, а внутри находятся манекены. Благодаря такой идее посетители получают наглядное представление, как танк устроен внутри.

Помимо Centurion в British Steel Hall находится ещё более двух десятков танков и бронемашин как английского, так и зарубежного производства. Некоторые машины попали в Англию как трофеи, а часть техники оказалась здесь в результате обмена с другими музеями. К примеру, в Бовингтоне стоят советские БРДМ-1 и БТР-60, которые в начале 90-х были получены из Кубинки. Взамен



В Бовингтоне представлено немало уникальных броневиков, таких, как этот немецкий Sd.Kfz. 234/3 1944 года.



Английский пехотный танк Infantry Tank Mk. I 1939 года часто ошибочно называют Matilda I. Мощная броня этого танка сочетается с несуразным для такого класса защитой вооружением, состоящего из одного пулемёта.



Matilda III – один из самых известных английских танков Второй мировой войны.



С 2011 года в зале Tamiya Hall появился стенд популярной сетевой игры World of Tanks (она заметно повысила интерес к танкам вообще и к танковым музеям в частности). В центре фотографии Виктор Кислый – основатель и директор компании Wargaming.net, создавшей эту игру.



Light Tank Mk. VI и Cruiser Tank Mk. III* – типичные английские танки первых двух лет Второй мировой войны.

российский музей получил английские бронемашины Ferret Mk.II и Saracen Mk.I. Немало в British Steel Hall и опытных образцов, начиная с поистине чудовищного истребителя танков Tortoise и заканчивая основным боевым танком Khalid, созданным для Ирана.

ВСЁ САМОЕ ИНТЕРЕСНОЕ

Последней и самой молодой экспозицией в Бовингтоне является The Tank Story. Как уже говорилось, специально для неё из других залов были взяты самые значимые образцы английской и зарубежной техники. Конечно, это несколько ухудшило восприятие других экспозиций, но достаточно один раз взглянуть на наполнение The Tank Story, чтобы понять правоту её создателей.

В этом самом большом зале Бовингтона сосредоточено всё самое интересное, что находится в музее. По задумке создателей экспозиции посетитель здесь сможет одновременно ознакомиться с основными вехами истории мирового танкостроения. Опытный танк в зале всего один, но зато какой! Это Little Willie – первый в мире танк, который, собственно, и стал основой для создания знаменитых «ромбов» Триттона и Уилсона. Компанию ему составляют английские Tank Mark II и Medium Tank Mk.A, а также французский Renault FT-17 ранних серий. В новую экспозицию перекочевал и Medium Tank Mk.II* – один из немногих английских танков, массово выпускавшийся в 20-е годы. Здесь же находится лёгкий танк Vickers Mk.E Type B. Несмотря на тот факт, что на вооружении английской армии Vickers не состоял, данная машина стала настоящим символом английского танкостроения межвоенного периода. Vickers Mk.E массово поставлялся на экспорт, а его потомок советский Т-26 и вовсе был самым массовым танком предвоенного периода.

Но наиболее полно в экспозиции The Tank Story представлена техника Второй мировой войны. Здесь собраны основные типы английских танков, состоявших на вооружении в это время. Начальный период войны представляют лёгкий Light Tank Mk.VI и крейсерский Cruiser Tank Mk.III*, подобные машины воевали во Франции весной 1940 года. В качестве символа Африканской кампании 1940–1943 годов выступает пехотный танк Matilda III. Компанию ему составляет американский Grant I, который производился специально для англичан. Здесь же находятся и основные оппоненты английских танков в боях за Северную Африку – немецкие



TOG II – самый большой и неудачный английский танк Второй мировой войны. 80-тонная машина обладала относительно тонкой для своего класса броней и разгонялась до... 13 км/ч.

ПОСЛЕДНИЙ АНГЛИЙСКИЙ ТАНК

Как это ни печально для англичан, но сегодня Бовингтон является ещё и мемориалом английской танковой промышленности. Промышленности, которой больше нет. Так сложилось, что на родине танков их больше не делают, как уже давно не делают боевые самолёты собственной разработки. Топор над английскими танками был занесён ещё в 80-е годы, но в самый ответственный момент выяснилось, что новейший Challenger оказался ничуть не хуже американского M1 Abrams. Таким образом, английская танковая промышленность получила отсрочку более чем на 20 лет. И тем не менее 31 мая этого года стало известно, что закрывается завод Vickers Armstrong в Ньюкасле. Это было последнее танкосборочное предприятие в Англии.



Уже к началу 90-х годов в Бовингтоне имелось с десяток ходовых танков, включая несколько «ромбов» времён Первой мировой войны

танки Pz.Kpfw.II Ausf.F, Pz.Kpfw.III Ausf.L и Pz.Kpfw. Tiger Ausf.E. Бои в Западной Европе 1944–1945 годов представляют английские Cromwell IV и Churchill VII, а также немецкий Pz.Kpfw. Panther Ausf.G. Отдельно стоит упомянуть такую необычную машину, как Sherman DD. Эта амфибийная модификация массово использовалась в высадке в Нормандии. Ещё одной английской модификацией американского M4 Medium Tank является Sherman VC Firefly – самый грозный оппонент немецких танков в 1944–1945 годах. Эта машина также находится в экспозиции. Нашлось место в экспозиции советскому Т-34/85 и французскому В1 Bis. В разделе, посвящённом послевоенному периоду, находятся наиболее известные английские танки, выпущенные в это время. Центральное место отведено Centurion Mk.3. Подобные танки принимали участие в Корейской войне 1950–1953 годов. Также английские послевоенные танки представлены такими машинами, как Chieftain и Challenger II. Помимо английских машин в экспозиции представлены их зарубежные собратья, такие, как американский M48A3 Patton III, немецкий Leopard I, а также советские Т-62 и Т-72.

НЕ СТЕНАМИ ЕДИНЫМИ

Наверное, описанием этой экспозиции можно было и закончить рассказ о Bovington Tank Museum, но тогда мы упустили бы самое интересное. Дело в том, что одной лишь модернизацией помещений и созданием новых экспозиций музеев не ограничивается. Сегодня Бовингтон – это не просто хранилище танков, но и место, где эти самые танки... живут. Дело в том, что после обретения новых закрытых помещений в музее медленно, но верно начался процесс реставрации экспонатов. Поначалу речь шла в основном о косметическом восстановлении, но вскоре наиболее знаковые машины стали доводить до ходового состояния. Уже к началу 90-х годов в Бовингтоне имелось с десяток ходовых танков, включая несколько «ромбов» времён Первой мировой войны. В настоящее время в ходовое состояние приведено несколько десятков танков и бронемашин, находящихся в коллекции музея. Таким образом, по числу работоспособных экспонатов с Бовингтоном может поспорить разве что танковый музей в Самюре.

Но настоящим событием стала реставрация легендарного Pz.Kpfw Tiger Ausf.E. На момент начала реставрации в 1990 году его техническое состояние оставляло желать лучшего. На то, чтобы восстановить Tiger, понадобилось 14 лет, но теперь эта машина – настоящий предмет гордости музея. Это единственный в мире работоспособный танк данного типа!



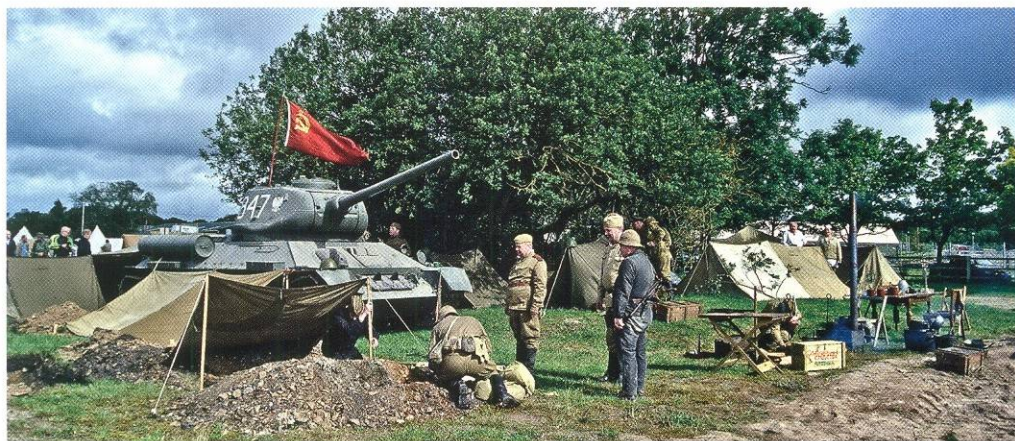
Итальянская бронетехника представлена средним танком M13/40 1941 года и огнемётной танкеткой L3/35 1940 года.



Полугусеничный БТР Sd.kfz. 251/1 Ausf.C 1941 года. Машина имеет клéпанный корпус, а это указывает на то, что она выпущена в Австрии.



В Бовингтоне есть и техника, которая появилась благодаря друзьям музея. Например, этот немецкий тягач Kettenkrad 1942 года подарен стоящим перед ним бизнесменом Брюсом Кромптоном.



Открытая экспозиция мероприятия Tankfest традиционно разбита на несколько тематических секторов. Как видите, в этом году здесь нашлось место и Красной армии...



Действующие модели танков на Tankfest занимают важное место в экспозиции. Большинство выполнено в масштабе 1:6.



Демонстрация ходовых возможностей танков является обязательной программой Tankfest. В данном случае перед публикой красуется пехотный танк Churchill IV 1943 года выпуска.



В показательных выступлениях выступает не только музейная, но и частная бронетехника. Например, этот американский М3А1 Light Tank 1942 года выпуска в своё время служил в бразильской армии, а теперь отреставрирован в конфигурации английского Stuar III.



Этот Pz.Kpfw Tiger Ausf.E (1943 год) последние девять лет является главной жемчужиной в коллекции музея в Бовингтоне. Оно и понятно: до наших дней сохранилось меньше десятка танков Tiger, а «бовингтонский» – единственный из них на ходу.

Кстати, в последнее время музей в Бовингтоне часто становится местом проведения выставок стендового моделизма. Причём помимо пластиковых танков, стоящих на полках, с конца 90-х сюда зачастили любители ходовых моделей крупного масштаба. На лужайке возле входа нередко проводились демонстрационные заезды масштабных танков. Эти покатушки в итоге переросли в шоу Tankfest, впервые состоявшегося 30 июля 2002 года. Для шоу была организована демонстрационная площадка, ныне ставшая неотъемлемой частью музея. Частные коллекционеры поддержали начинание музея и выставили свою технику. Не остались в накладе и моделисты – им выделили специальный сектор. Отныне Tankfest стал проводиться ежегодно в конце июня. Как и раньше, на шоу собираются моделисты и частные коллекционеры, а в последнее время к ним стали подтягиваться и реконструкторы. Конечно, до масштабов War & Peace мероприятию в Бовингтоне далековато, но количество компенсируется качеством. Например, здесь можно увидеть чрезвычайно редкие образцы военных автомобилей и мотоциклов. Впрочем, главным гвоздём программы остаются музейные машины. Каждый из ходовых танков и броневиков проезжает круг почёта, замирая на демонстрационной площадке. На бумаге это кажется не очень интересным, но в действительности бовингтонские покатушки являются воистину завораживающим зрелищем. Тем более что организаторы каждый раз стараются удивить зрителей чем-то новеньким. В прошлом году, к примеру, был восстановлен A39 Tortoise – самый тяжёлый английский танк времён Второй мировой войны. Таких машин сохранилось всего две, и одну из них теперь можно увидеть в движении. А в нынешний Tankfest была устроена реконструкция с участием реплики танка Mark V, который был выкуплен специально для участия в мероприятии. Помимо Tankfest в Бовингтоне периодически проходят менее масштабные мероприятия, где также задействована техника. Только на этот год, с конца августа до ноября, запланировано 8 подобных шоу. Кроме того, музею есть что предложить и тем, кто хочет не только посмотреть на технику, но и покататься на ней. Специально для этой цели в Бовингтоне есть американский гусеничный транспортёр M548, который по определённым датам курсирует по демонстрационной площадке. Ну что тут скажешь, подобная интерактивность делает музей и без того интересным своими экспонатами куда более привлекательным для посетителей. О правильности подобного подхода говорит хотя бы то, что похожие мероприятия, подобно Бовингтону, проводят и другие танковые музеи Европы и США. Впрочем, до англичан коллегам пока далеко, и один из старейших танковых музеев мира по сей день остается безоговорочным лидером. 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

Goodbye ТУШИНО

В этом году праздник для любителей необычных автомобилей, мотоциклов и всего, что с ними связано, проходил на Тушинском аэродроме в последний раз. Причина перемещения ставшего уже традиционным «автоэкзотического» фестиваля достаточно весома. На тушинском поле начато строительство футбольного стадиона. Конечно, это ещё не повод говорить об «Автоэкзотике» в прошедшем времени, но перспективы этого околоавтомобильного шоу туманны.



текст » Константин КОМКОВ
фото » Алексей ВАСИЛЬЕВ
Микаэль СИМОНОВ

16-й фестиваль автомобильной техники – «Шоу Автоэкзотика»



Важное место в программе «Автоэкзотики» традиционно занимают экспозиции различных авто- и мото клубов. На фото: площадка клуба «Ява-Москва».

Прошедшая в этом году «Автоэкзотика» в 16-й раз собрала на тушинском поле владельцев диковинных, а порой и просто уникальных автомобилей. По официальным данным, количество экспонатов измерялось цифрами с тремя нулями. Впрочем, ничего удивительного в этом нет, поскольку «демократический» формат мероприятия не предполагал никаких критериев отбора экспонатов и экспонентов. Одно плохо – среди обилия эпатажного «тюнинга» и «кастомайзинга» отыскать по-настоящему редкое транспортное средство было совсем непросто. Кстати, и количество посетителей, несмотря на то что стоимость входного билета также измерялась цифрой с тремя нулями, вполне соответствовало этому разношерстному собранию. Немало было и таких, кто просто пришёл полюбоваться на дрифт и стантрайдинг. Но, да простят нас поклонники управляемых заносов и каскадёрско-трюковой езды на мотоциклах, мы обратили внимание на совершенно иные мероприятия... Например, на гоночной трассе «Тушино-Ринг» в рамках Moscow Classic Grand Prix прошли скоростные заезды



Moscow Classic Grand Prix – это гонка на спортивных ретро-автомобилях, выпущенных до 1969 года, проводилась на «Автоэкзотике» впервые. На трассе «Тушино-Ринг» Ford Mustang GT (1965 год выпуска) под управлением Ирины Двойниковой и Юлии Колгановой.

The sixteenth, «Autoexotica»,

festival took place at the Tushino air-field, in Moscow, which attracted more than a thousand some strange and unique cars. The car's owners were able to show off their car's features both in static and dynamic displays. Grand Prix was for Retro cars built before and up to 1969. Retro cars could also participate in the Retro category of «Best of Show». About a hundred rare cars, in original condition, took part in this event including Peugeot 201, Gas-4, MG MGA, Buick Electra, Cadillac De Ville, Mercedes Benz 190 SL, Buick Riviera, Citroën DS 19, Ford Mustang Fastback, Dodge Challenger, Chevrolet Chevelle and many others.



В гонке лидировал Михаил Оппенгейм на Mini Cooper (1969 год выпуска), но перед самым финишем он был вынужден сойти по техническим причинам.



Выигравший гонку Chevrolet Corvette Stingray (1968 год выпуска) продемонстрировал потенциал своего 300-сильного двигателя рабочим объёмом 5,4 л.



На подиуме победители Moscow Classic Grand Prix (слева направо): Александр Смирнов, Сергей Вавилов, Игорь и Максим Волчеки, Алексей Прулес.

автомобилей, выпущенных до 1969 года. Первые три места заняли соответственно: Игорь и Максим Волчек на Chevrolet Corvette Stingray (1968 год выпуска), Александр Смирнов и Сергей Вавилов на Dodge Dart (1969 год выпуска) и Алексей Прулес на Jaguar E-Type (1964 год выпуска).

Свой маленький праздник любителям редких мотоциклов и всего, что с ними связано, подарил гостям «Автоэкзотики» и клуб поклонников чешских мотоциклов «Ява-Москва». Кстати, ничуть не менее «ретро» выглядели и бывшие британские, а ныне производящиеся в Индии мотоциклы Royal Enfield. Впрочем, аутентичность они сохранили лишь внешне: шасси, размеры и дизайн. В этот исторический антураж органично вписался новый инжекторный одноцилиндровый двигатель воздушного охлаждения, передний дисковый тормоз и пятиступенчатая коробка передач. Но по-настоящему редкая техника была представлена в экспозиции компании «Коллекционные автомобили». Кстати, помимо уникальных экземпляров военной техники времён Второй мировой войны здесь же нашлось место и для Chevrolet Corvette C1



Стенд компании «Коллекционные автомобили» надёжно «защищала» 25-фунтовая английская гаубица МК. IV 1944 года. Кстати, это орудие и другие уникальные экспонаты из военной коллекции Вячеслава Лена можно увидеть на выставке «Моторы войны» на Поклонной горе.



Спортивные кабриолеты и купе задавали настроение всей традиционно обширной экспозиции американских «легенд» 60–70 годов. Обратите внимание – на первом плане один из ранних кабриолетов Ford Mustang.



Небольшая, но симпатичная экспозиция, представленная мастерской Сергея Симонова, была выдержана в стиле соответствующей эпохи.



Владелец Horh 901 kfz. 15 1938 года выпуска Максим Зубарев стал обладателем кубка Best of Show в категории «Ретро 1930–1939».



В конкурсе Best of Show приняло участие около сотни аутентичных (и не очень) ретро-автомобилей. По итогам смотра жюри определило победителей в 12 номинациях.

1962 года выпуска (см. Rolling Wheels №4 июль-август 2012 года, материал «Спорткар для кинозвезды»). И ещё в историческую тему... В рамках «Автоэкзотики 2012» был проведён грандиозный конкурс Best of Show Retro, в котором приняли участие около ста автомобилей. Таких, например, как Peugeot 201, ГАЗ-4, MG MGA, Buick Electra, Cadillac DeVille, Mercedes 190SL, Buick Rivera, Citroën DS 19, Ford Mustang Fastback, Dodge Challenger, Chevrolet Chevelle и другие. В финале конкурса победителям были вручены кубки в 12 номинациях.

Как я уже говорил, в этом году «Автоэкзотика» в последний раз проходила на Тушинском аэродроме. Предстоит переезд. Скорее всего смена места проведения изменит привычный формат мероприятия и подкорректирует приоритеты (в известном смысле это будет совсем не лишним). Нам же со своей стороны остаётся надеяться, что главное «автоэкзотическое» шоу страны от этого только выиграет.

RW



Глядя на этот Mercedes-Benz тип 200, с особой остротой начинаешь понимать: насколько большие объёмы реставрационной работы стоят за каждым восстановленным олдтаймером.

МАШИННОЕ ОТДЕЛЕНИЕ

Автомобиль XX века

Выпущенный более 100 лет назад Ford Model T на стендах и спецдорогах Дмитровского автополигона.

68

Истина где-то рядом

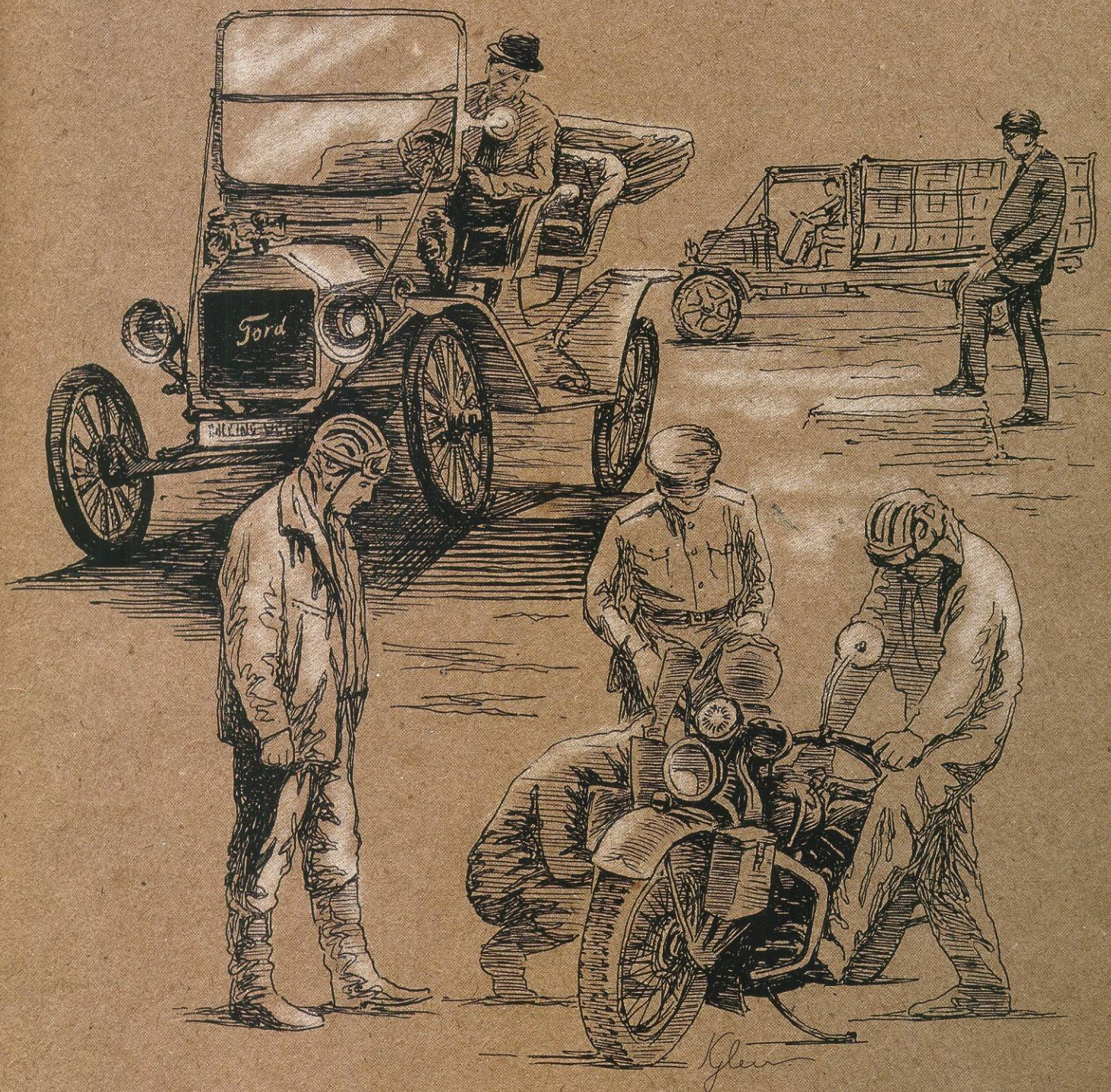
Большое полигонное испытание легендарного армейского мотоцикла Harley-Davidson WLA Typ VII (1944 год выпуска).

86

Первый французский тяжеловоз

Знакомимся с уникальным грузовым Renault FU 1919 года выпуска (автомобиль находится в рижском Motor museum).

102





Полигонный тест Ford model T Tourabout (1910 год выпуска)

АВТОМОБИЛЬ XX ВЕКА

The RW test team experienced a test-drive

of the «Car of the Twentieth Century», at the Dmitrovsky Polygon range. At first glance the design and technical features of the Model T Ford seemed quite strange not only by present day standards, but also by those of the early twentieth century. However familiarity with the machine showed that everything in it is matched to each other so perfectly that the result is a very solid car even though it differs so much to later vehicles. The driving method is fundamentally different from today's conventions but, contrary to expectations, did not cause too much inconvenience. During this test-drive we confirmed a number of claims for the Model T. It is excellent on bad roads and long steep ascents without using too much fuel.

Автомобиль не роскошь, а средство передвижения. Похоже, лозунг, озвученный Ильфом и Петровым, был... концепцией Генри Форда. Модель Т, выпускавшаяся с 1908 по 1927 год невероятными для того времени тиражами, фактически стала первым в мире массовым автомобилем. Именно с «Жестянки Лиззи» началось развитие современной автомобильной промышленности. И не только промышленности. Этот автомобиль изменил весь уклад жизни. Более того, Ford T в определённом смысле повлиял на менталитет человечества!.. В общем, звание «Автомобиль века» по версии конкурса, проведённого под патронажем Global Automotive Elections Foundation в декабре 1999 года, Ford Model T получил совершенно справедливо. Но каким был этот автомобиль, с точки зрения водителя и пассажиров? Задавшись таким вопросом, мы отправились на Дмитровский полигон в обществе ярко-жёлтого Ford T, выпущенного более ста лет назад...

текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЕВ
Алексей ВАСИЛЬЕВ

Вы только представьте, насколько другой была жизнь тогда, когда эта машина только вышла с завода. Другие люди, другие улицы и другие экипажи. Автомобиль ещё даже не успел стать роскошью: его скорее воспринимали как диковинную игрушку чужаков и новомодный предмет сложной механики. Однако Генри Форд думал иначе, планируя в течение нескольких лет пересадить на автомобили весь средний класс. По крайней мере как объёмы выпуска машин, так и ценовая политика компании были направлены именно на это. Так, например, в 1910 году (а именно в этот год появился на свет герой нашего теста) заводом Ford было выпущено 18 664 автомобиля. Для начала XX века это фантастическая цифра! Понятное дело, при таком подходе от машины требовались простота конструкции, технологичность в производстве и по возможности удобство в эксплуатации, чтобы не отпугнуть массового клиента излишними сложностями в управлении.

В ТРАДИЦИЯХ КОННЫХ ЭКИПАЖЕЙ

За девятнадцать лет выпуска Ford Model T не раз менял типы кузова, элементы внешнего облика и отделки. Мы вывезли на автополигон самый первый (сейчас бы сказали дорестайлинговый) вариант. Традиции, технологии и дорожные условия тех лет были таковы, что создатели ранних автомобилей не слишком далеко уводили дизайн своих «моторизированных творений» от конных экипажей. Простые рубленые формы, плоский вертикальный моторный щит, продолжающийся сверху таким же ветровым стеклом, масляные габаритные лампы по бокам, переходящие

в крылья широкие подножки и узкие высокие колёса с пневматическими шинами и толстыми деревянными спицами. В общем, хоть сейчас запрягай... «Гужевое» сходство усиливает и открытый бездверный, почти полностью деревянный кузов типа туринг с откидным тентом. Фактически перед нами пролётка. Нужно отметить, это один из наиболее распространённых вариантов кузова машин первых трёх лет выпуска. Правда, часть открытых автомобилей уже в то время была укомплектована задними дверьми, а с 1912 года с боков стали закрывать и передний ряд сидений. Причём единственная передняя дверь находилась по правому борту – из-за узкого проёма между рулём и сиденьем, частично перекрытого к тому же напольным рычагом управления трансмиссией и задним тормозом, попадать на водительское место удобнее с правой стороны. Кстати, откровенно «каретная» внешность автомобиля создаёт неожиданный эффект – при взгляде на Ford T современному человеку сложно представить, что этот музейный экспонат способен самостоятельно передвигаться. Представить сложно, но попробовать не возбраняется... Нажимаю пяткой на круглую напольную кнопку электростартера, и – о чудо! – машина мгновенно оживает, при этом звук двигателя наминает стрекот бензогенератора без нагрузки. Ехать подано!..

ИНДУСТРИЯ ДООБОРУДОВАНИЯ

Раз уж мы заговорили об электричестве, стоит заметить, что аккумулятор, стартер и электрические фары, установленные на нашем стодвухлетнем экземпляре, – предметы из более позднего времени. Изначально на подножке этой машины стоял



Ford

Генри Форд верил в магию слова и к названиям для кузовов своих машин подходил со всей ответственностью. Открытый четырёхместный бездверный автомобиль по внутренней классификации фирмы сначала назывался Tourster, а в 1910 году был переименован в Tourabout. От точно такой же тентованной машины, укомплектованной задними дверями и называвшейся Touring, протестированный нами вариант отличается также формой сидений – они не прямые, а отформованы в виде полукресел для каждого из сиделков. Также в 1910 году закончился выпуск машин с кузовом Tourabout (в каталогах и рекламных проспектах он оставался ещё год). Таким образом, испытанный нами автомобиль оказался одним из последних представителей четырёхместных бездверок. И вот ещё что: судя по оригинальному каталогу Ford, в момент рождения эта жёлтая машина была... тёмно-зелёной.



ацетиленовый генератор, фары были оснащены горелками, а заводилась исключительно рукоятью. Электрический свет и сигнал, работающие от магнето, появились у Ford в качестве опции лишь спустя год после сборки героя нашего теста, а в базовое оснащение вошли только в 1915-м. Полноценная же бортовая электросеть с аккумуляторной батареей и генератором появилась четырьмя годами позже. Но с тех пор большинство новых Ford T комплектовались электростартером, а владельцы более ранних машин тоже активно оснащали их электрозапуском (благо это было довольно просто). При этом магнето и заводная рукоять у Model T сохранялись на всём протяжении выпуска, а значит, даже полный разряд батареи был этому автомобилю не страшен. Кстати, у героя нашего сегодняшнего испытания ручная система запуска тоже оказалась в рабочем состоянии, но мы предпочли пользоваться продвинутой электрической.

Надо сказать, что постепенное совершенствование заводской конструкции при одновременном сохранении базовых агрегатов, основных размеров и других важных параметров вело к тому, что большинство владельцев старых машин в большей или меньшей степени со временем их модернизировали на основе новых оригинальных запчастей. Но не только. Обилие массовых стандартизированных автомобилей и желание владельцев придать им некую индивидуальность породило индустрию тюнинга (как декоративного, так и инженерного). Так что не стоит удивляться тому, что находившиеся в долгой эксплуатации машины могли отличаться в мелочах друг от друга и от того, какими они были изначально. В нашем случае самой

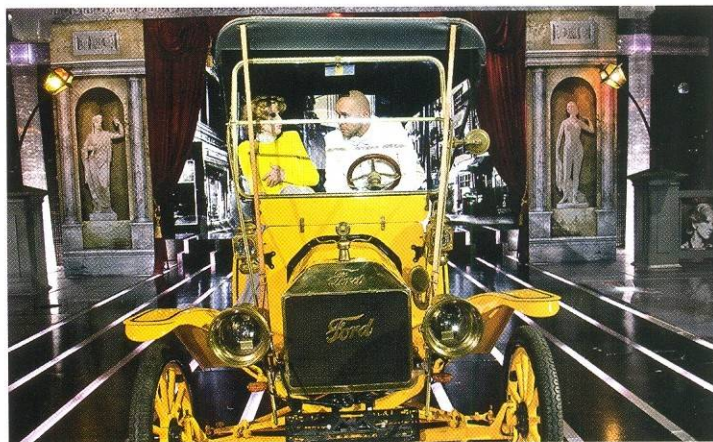
Первые полтора года Ford T в базовой комплектации выпускались без единого контрольного прибора, и даже спидометр был опцией. А указатель температуры, выполненный заодно с пробкой радиатора, в начале XX века был распространённой тюнинговой деталью.



Ацетиленовые фары, устанавливавшиеся на машины первых лет выпуска, были неудобны. И после того, как в 1911 году компания предложила в качестве опции электрический свет, он очень быстро стал массовым. В нашем случае лампы накаливания установлены прямо в корпуса оригинальных ацетиленовых фар образца 1909–1910 годов.

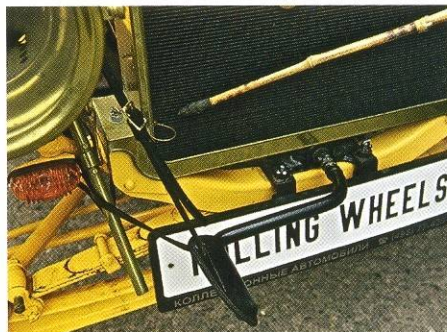


А вот современные электрические задние фонари и катафоты появились в процессе реставрации машины в Германии. Они выбиваются из общего стиля, но по немецким правилам требуются для допуска к движению по дорогам (изначально под кормой должна была висеть керосиновая лампа с красным стеклом).



ЖЁЛТЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДВУХ АКТРИС

История не сохранила имени первой владелицы этого автомобиля. Но известно, что она была актрисой, играла на Бродвее и снималась в немом кино. Собственно, ради дамских прихотей эту изначально тёмно-зелёную машину и перекрасили в ярко-жёлтый. Не ясно, принимал ли участие в те годы этот автомобиль в съёмках, но в наши дни жёлтая машина вышла на телеэкран. Дело в том, что именно этот Ford T из множества предложенных автомобилей Людмила Гурченко выбрала для съёмок фильма «Марковна. Перезагрузка». Фильма, ставшего бенефисом актрисы к 75-летию юбилею и, увы, последней её работой в кино.



Электрический стартер появился у Model T в 1919 году. А это означает, что изначально двигатель нашего героя заводился исключительно пусковой рукоятью (при запуске нужно быть очень внимательным, чтобы не травмировать руки). Для облегчения холодного пуска через радиатор выведен трос воздушной заслонки карбюратора (на него указывает трость на фото слева).



Габаритные керосиновые лампы такого фасона устанавливались с 1909 по 1912 год. Основной поток света благодаря рефлектору они давали вперёд через круглое стекло (фото слева). Боковое освещение через квадратную прозрачную стенку (фото слева) тоже было достаточно ярким, а назад горела лишь маленькая красная «точка».



Пневматический клаксон с резиновой грушей на длинном шланге под левой рукой водителя издаёт низкий и чуть хриплый сигнал. Именно так звучал этот Ford в далёком 1910 году.



Согласитесь, это сложно назвать интерьером. Кроме органов управления и ящика с катушками зажигания, на моторном щите в «салоне» больше ничего и нет. Разве что роскошный диван из натуральной кожи. Интересно, что этот материал применялся в обивке только открытых машин. В закрытых кузовах сиденья обтягивали заменителем!



Продольное пространство в этом довольно коротком автомобиле использовано с максимальной эффективностью. Благодаря вертикальной посадке особой необходимости в регулировке водительского сиденья нет, при этом места для ног достаточно.



Вы думаете, у этой машины нет багажного отделения? А вот и ошибаетесь! Вот оно – под задним сиденьем.

При движении передний и задний диваны достаточно эффективно гасят вертикальные колебания и тем самым дополняют подвеску.

явной тюнинговой деталью (если не считать обнаруженной под капотом помпы) стала удобная «крылатая» пробка радиатора с термометром, указывающим водителю на перегрев двигателя. Кстати, это единственный прибор-указатель во всём автомобиле. В базовой комплектации ранних лет не было никаких приборов вообще! Да и ярко-жёлтый цвет, в который сейчас окрашен автомобиль, тоже «тюнинг». В 1910 году он имел право на существование, но только после перекраски машины новым хозяином. Правда, если вы сейчас вспомнили известную фразу старины Генри о том, что «покупатель может заказать Ford любого цвета, если этот цвет чёрный», то ошиблись. Она справедлива лишь к периоду с 1914 по 1926 год, когда для ускорения работы конвейера и упрощения подбора деталей все собираемые Ford T красили одним чёрным цветом, но при этом более чем тридцатью видами краски. А вот в 1910 году, когда был выпущен испытуемый нами экземпляр, автомобили марки Ford красили зелёным (чёрными имели право быть только крылья, подножки и колёса).

ЧТО ВНУТРИ?

Так, с внешним осмотром покончено – перебираемся в салон, где и занимаем места на удобных кожаных диванах. И сразу первое наблюдение – интерьер этого автомобиля также буквально пропитан славным каретным прошлым. Ну что, попробуем обустраиваться?.. Пухлые стёганные диванные подушки с пуговками (они сделаны по канонам обыкновенной мебели) вполне удобны. На ходу они довольно эффективно гасят часть вертикальных колебаний, передаваемых с дороги через кузов сидокам, и тем самым дополняют подвеску. При этом их высота, форма



Процесс складывания громоздкого тента довольно прост, но лучше это проделывать вдвоём. Сначала надо расстегнуть передние ремни-растяжки, затем вынуть из пазов в каркасе переднего дивана переднюю пару стоек, отнести их назад, сложить две задние стойки и, наконец, всё аккуратно связать.

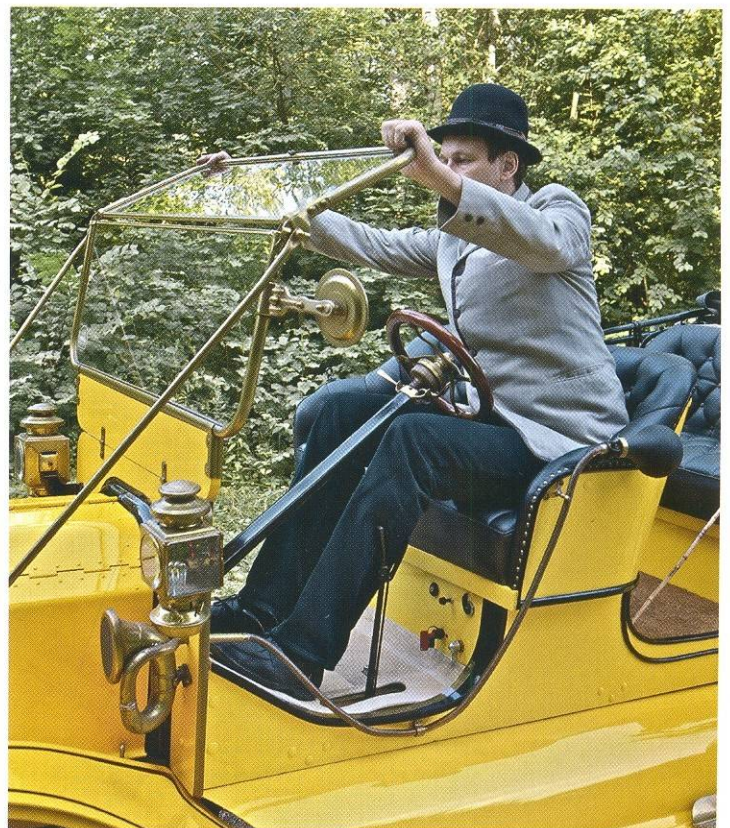


и расположение обеспечивают вертикальную посадку, при которой, кстати, требуется меньше регулировок водительского места в зависимости от роста пилота. Впрочем, в данном случае их (регулировок) тут вообще нет – оба дивана закреплены жёстко в каркасах, служащих внешними элементами кузова. Кроме того, вертикальная посадка экономит продольное пространство, столь дефицитное в довольно коротком автомобиле. В результате возникает поразительный эффект простора: я долго и безуспешно пытался вспомнить другой автомобиль эконом-класса, где на заднем ряду можно было бы во время поездки свободно положить ногу на ногу. Так вот, в Ford T это проделывается элементарно! Однако при этом салон очень узок: на любой из диванов могут сесть максимум два человека.

Характерная деталь: место под высокими сиденьями используется с максимальной эффективностью, да и диванные подушки вынимаются очень легко. Что, собственно, я и не мешкая проделываю... Под передней подушкой обнаруживается бензобак на 38 литров и некоторое свободное пространство, пригодное для размещения каких-нибудь шофёрских принадлежностей. А вот под задним рядом скрывается удобный багажный ящик довольно внушительного объёма. И это весьма кстати, поскольку другого багажника у машины не предусмотрено (мелкие вещи при сложенном тенте можно укладывать прямо в него).

ГРУНТОВКИ ОДНОЭТАЖНОЙ АМЕРИКИ

Норма времени на изготовление одного Ford T с выводом конвейера в 1914 году на полную мощность сократилась до 93 минут. И то верно, что там волынку тянуть?.. Двигатель спереди, ведущий мост сзади, а между ними – коробка



На машинах первых лет выпуска отдельное ветровое стекло можно сложить пополам или просто чуть пригнуть верхнюю часть, чтобы смотреть поверх стекла, что особенно важно во время дождя (дворники ещё не изобрели).



Ford T изначально позиционировался как автомобиль, пригодный для использования на плохих дорогах и преодоления участков с глубокой колеёй...

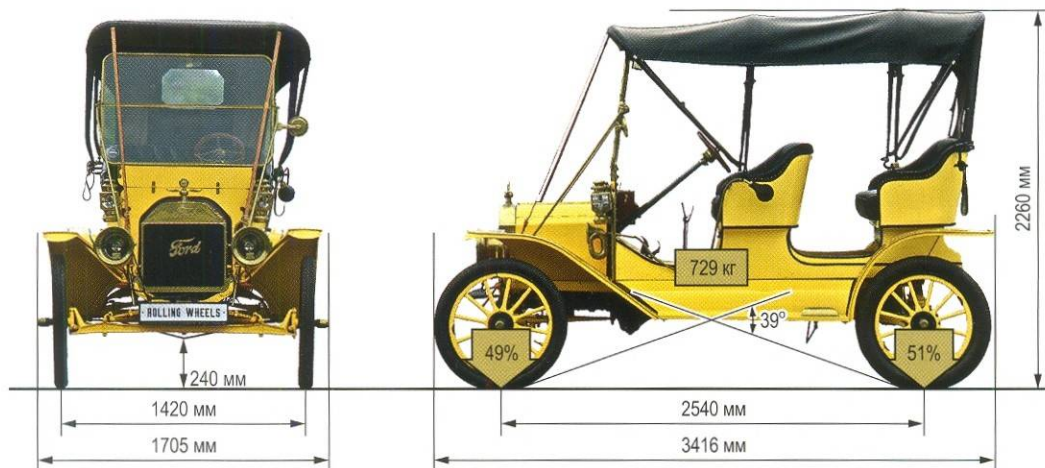


...И знаете, это абсолютно справедливо. Измеренный нами дорожный просвет оказался куда больше, чем у многих современных внедорожников – 262 мм под редуктором заднего моста!

передат и длинный карданный вал в жёсткой трубе. Конструкция Ford T проста настолько, насколько может быть прост автомобиль. Тут вообще нет ничего лишнего. Любая деталь функциональна, что идеологически роднит «Жестянку Лиззи»... с гоночными машинами, состоящими только из того, что непосредственно относится к движению. В общем, неудивительно, что измеренная нами масса получилась всего 729 кг. И это притом что модель T – вовсе не недомерок. По размерам и пропорциям он вполне сопоставим с современными... внедорожниками. Судите сами: колёсная база 2540 мм (классический Range Rover), колея 1420 (Toyota Land Cruiser 70), высота с тентом вообще более двух метров, внешний диаметр шин 30 дюймов! Кстати, высокие колёса в данном случае не просто дань каретной традиции, а необходимость, вызванная тогдашним состоянием дорог.

Каменные мостовые, не говоря уже об асфальте, сто лет назад были распространены только в очень крупных городах, а вся одноэтажная Америка, для которой в первую очередь и предназначалась Model T, была связана сетью грунтовок самого разного качества. Жидкая грязь, колеи, крупные камни и броды были вполне обычными явлениями, которые надо было с завидной регулярностью преодолевать. Всё это вынудило конструкторов задать «Жестянке Лиззи» достойные внедорожные характеристики. Да, на экзотичном в те годы полном приводе сэкономили, но геометрическая проходимость на высоте. Мы даже не стали измерять углы въезда и съезда: расставленные по углам кузова колёса и полное отсутствие свесов говорят сами за себя. При этом самая нижняя точка, ограничивающая дорожный просвет на отметке 240 мм, – это изгиб странного тонкого прутка, стягивающего

Ford T Tourabout. Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



За всю практику наших тестов на автополигоне ни один другой моноприводный легковой автомобиль не смог самостоятельно преодолеть эти чугунные надолбы...



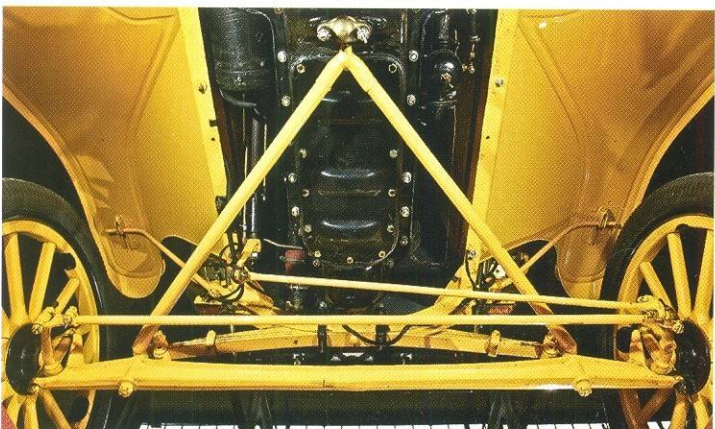


То, что Ford по современным меркам оказался практически невесомым, нас не удивило. А вот идеальная развесовка по осям стала приятной неожиданностью. В начале XX века конструкторы об этом думали далеко не в первую очередь.

Несмотря на то что рессоры крепятся к поперечинам рамы по центру, её упругие деформации добавляют изрядную долю к ходу подвески.



Как видите, подвеска очень проста. Как спереди, так и сзади в качестве упругого элемента мостов использованы перевернутые полуэллиптические рессоры. При этом более сложный изгиб рессоры заднего моста (фото вверху) нужен, чтобы обеспечить пространство для картера дифференциала при ходе сжатия. Противостоять повороту и боковому смещению мостам помогают реактивные тяги, образующие два (передний и задний) жестких треугольника. Причём передний шарнирно закреплён на картере двигателя, а задний – на карданном шарнире трансмиссионного вала. Таким образом силовой агрегат одновременно является силовым... элементом несущей системы!



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ FORD T TOURABOUT
(ДАНЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ)**

Двигатель	..... L4 карбюраторный
Рабочий объём, см ³	..... 2,9
Мощность, л.с. при об/мин	..... 22@1600
Степень сжатия	..... 4,5:1
Трансмиссия	..... планетарная 2-ступенчатая
Главная передача	..... 3,63:1
Сцепление	..... многодисковое в масляной ванне (26 дисков)
Рабочая тормозная система	..... трансмиссионный ленточный тормоз
Стояночная тормозная система	..... барабанная на задней оси
Колёса	..... деревянные спицевые со съёмными ободами
Размер шин, дюймы	..... 30 х3 спереди, 30х3,5 сзади
Подвеска	..... зависимая на перевернутой попер. полуэллипт. рессоре
Рулевое управление	..... планетарный редуктор в ступице рулевого колеса
Передаточное отношение	..... 3:1
Максимальная скорость, км/ч	..... 64
Расход топлива средний, л/100 км	..... 16,5
Вместимость бензобака, л	..... 38
Диаметр разворота, м	..... 12,6

между собой подножки, а под картером заднего моста и во все внушительные 262 мм. При этом развесовка автомобиля оказалась практически близка к идеальной – почти поровну, с минимальным перевесом на заднюю ось.

Конструкция ходовой части всего с двумя поперечными полуэллиптическими рессорами не только невероятно проста, но и обеспечивает отличную артикуляцию мостов. За всю свою практику тестов на Дмитровском полигоне я не припомню другого неполноприводного легкового автомобиля, который смог бы преодолеть железные надолбы знакопеременных препятствий. Более того, по этим искусственным буграм, разложенным в шахматном порядке, способны пробраться далеко не все современные внедорожники. А жёлтый ветеран катился по ним без малейшего намёка на отрыв колёс от покрытия! Кстати, в процессе этого движения было хорошо видно, что в артикуляции мостов Ford T немалую роль играет и изначально заложенная в конструкцию этого автомобиля возможность упругого скручивания рамы. Её упругие деформации добавляли изрядную долю к ходу рессор, несмотря на то, что последние крепятся к поперечинам рамы практически в центральной точке. Таким образом, шасси получилось вполне подходящим для движения по сложному рельефу.

ПЕРСПЕКТИВНЫЙ АГРЕГАТ

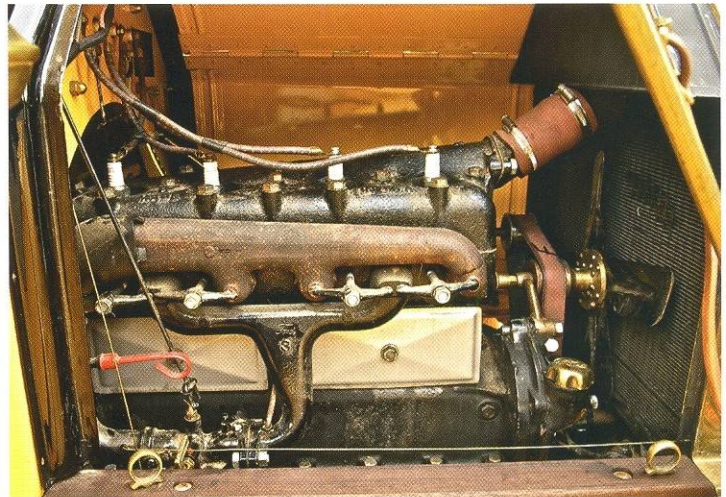
Конструктивная простота и низкая себестоимость Model T совершенно не противоречили воплощению в этом автомобиле прогрессивных технических идей. И яркий пример того – двигатель. С одной стороны, ничего необычного – мотор как мотор. Однако рядный четырёхцилиндровый двигатель объёмом 2,9 л оказался настолько удачен, что не требовал замены на всём протяжении производственной жизни автомобиля, а затем выпускался ещё долгие годы как самостоятельный агрегат. Вокруг него мастера-любители строили гоночные прототипы, тракторы, электростанции и даже аэропланы.

Что, впрочем, и неудивительно – на момент своего появления в конструкционном смысле этот двигатель был революционером. В отличие от большинства моторов тех лет, все его четыре цилиндра были отлиты в едином блоке. В этом же блоке находились и картер двигателя с боковым расположением клапанов. Более того, это был первый массовый двигатель со съёмной головкой блока! Что касается характеристик, то по тем временам его 22 лошадиных сил было более чем достаточно для легковой машины, притом что максимум крутящего момента в 122 Нм мотор достигал уже на 900 об/мин. Забегая вперёд, отмечу, что во время тестовых заездов мы не переставали удивляться невероятной эластичности этого силового агрегата. На ровном асфальте мне без проблем удавалось трогаться и разгоняться на прямой передаче.

При всём том мотор настолько прост, крепок и живуч, что заклинивание, вызванное перегревом или недостатком смазки, не является для него катастрофой. Не верите? Вот что по этому поводу говорит инструкция: «Мотору дают остыть, затем заполняют картер свежим маслом и наливают по ложке масла, растворённого бензином, в каждый цилиндр через отверстие свечи. При вывинченных свечах проворачивают мотор вручную, но не стартером. Если мотор не поворачивается, приходится вертеть рукоятку вдвоём. Если не удаётся, то садятся за руль, ставят передачи в нейтральное положение



Несмотря на малые размеры моторного отсека, доступ к двигателю здесь великолепный.



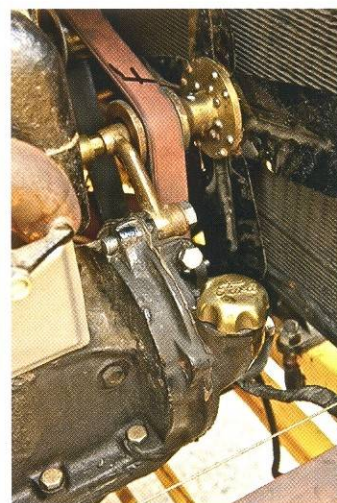
Двигатель Ford T был одним из наиболее удачных и совершенных моторов начала XX века, а его мощности по меркам тех лет легковому автомобилю хватало с избытком. Именно с этого силового агрегата пошла традиция делать головку блока цилиндров съёмной. В левом нижнем углу на снимке виден оригинальный карбюратор с восходящим потоком.



Поворотный узел передней оси с цельным шкворнем устроен элементарно. Обратите внимание на то, что все шарниры открытые. Несмотря на то что они снабжены тавотницами, даже оригинальная инструкция утверждает, что изнашивание и люфт в этих местах неизбежны.



Для увеличения жесткости направляющего аппарата подвески трубчатая реактивная тяга задней оси на конце расплющена, раздвоена и закреплена на фланце моста в двух точках. А между ними изящно встроен привод колодок барабанного стояночного тормоза.



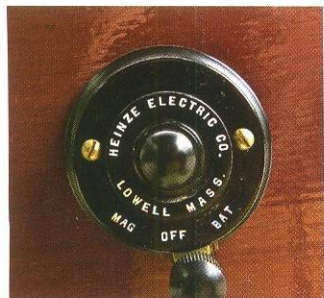
Привод вентилятора охлаждения плоским кожаным ремнем был распространённым решением. Одно плохо: передаваемая им мощность сильно зависит от угла охвата шкива.



Для контроля уровня масла в картере маховика было предусмотрено два краника: при их открытии из нижнего должно было течь, а из верхнего нет. Щуп появился позднее.



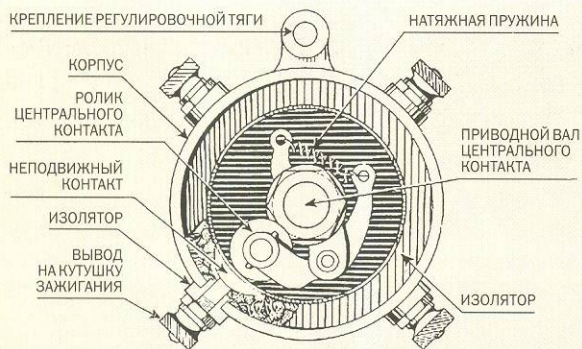
В этом деревянном ящике на моторном щите со стороны солона находятся катушки зажигания. По одной на каждую из четырёх свеч.



Выключатель зажигания стал трёх-позиционным после того, как Ford T начали оснащать аккумуляторной батареей и генератором.

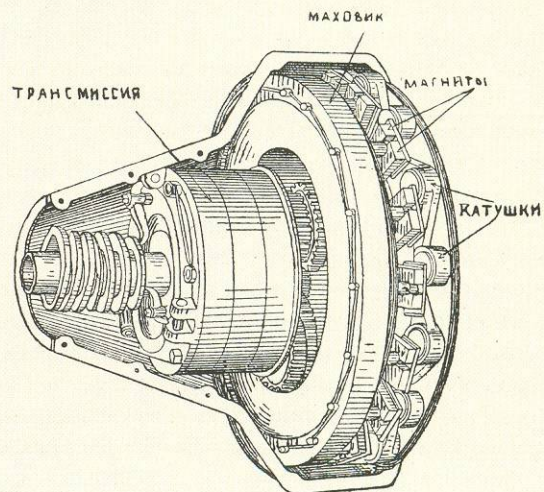
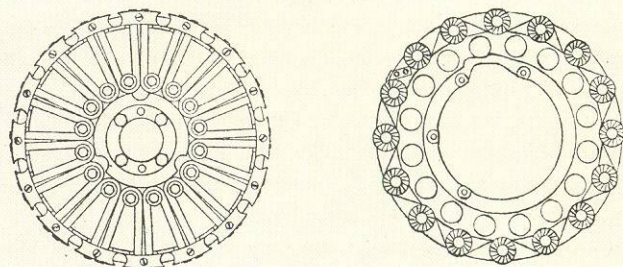
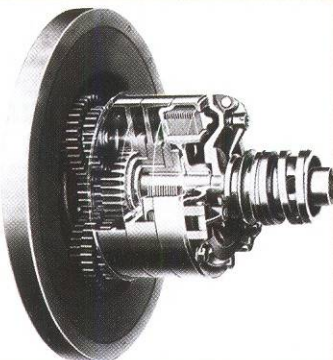


Каждая катушка снабжена своим прерывателем, представляющим собой контактную пластину, попеременно размыкающую и замыкающую первичную обмотку.



Распределитель зажигания Ford T – это механический переключатель, подающий ток к каждой из катушек поочерёдно. Центральный контакт, вращающийся со скоростью распредвала, связан с выводом магнето. А четыре изолированных контакта катушек расположены по окружности.

Глядя на рисунок коробки передач в разрезе, кажется, что проще разобрать и собрать этот механизм, чем объяснить принцип его работы. Генри Форд сделал выбор в пользу планетарной трансмиссии благодаря её дешевизне, простоте, компактности и удобству использования по сравнению с другими трансмиссиями той поры.



Ток в магнето Ford T возникает в статоре, а само оно полностью расположено в картере маховика. Строго говоря, маховик и является его ротором – на нём равномерно закреплены 16 подковообразных постоянных магнитов (схема вверху слева), тогда как на неподвижном фланце расположено столько же последовательно соединённых катушек (схема вверху справа).

и толкают возможно быстрее автомобиль вперёд. Как только автомобиль раскатится быстро, толчком включают большую передачу. Чаще всего удаётся пустить в ход мотор после заедания («заклинивания». – Ред.), в противном случае автомобиль надо доставить в ближайшую мастерскую для разборки»...

ВОПРОКИ ТРАДИЦИИ

Но одна из самых необычных особенностей двигателя Ford T – многофункциональный маховик. Помимо своих прямых традиционных обязанностей этот чугунный блин, во-первых, заменяет конструктивно отсутствующий масляный насос. Точнее, он просто поднимает масло из поддона в верхнюю часть двигателя, откуда оно самотёком по системе трубок и каналов распределяется ко всем трущимся деталям. Во-вторых, это один из главных элементов бортовой электрики, а точнее, вращающаяся часть (ротор) магнето. На маховике закреплены 16 постоянных магнитов, которые при вращении возбуждают электрический ток в катушках, установленных на отдельном фланце в том же картере. Главное преимущество этой схемы в том, что ток возникает в неподвижных обмотках, а значит, не требуется ни щёток, ни каких-либо иных скользящих контактов, и система вообще не нуждается в плановом обслуживании. Другие элементы системы зажигания устроены столь же оригинально. На каждую свечу здесь приходится по отдельной катушке в деревянном корпусе с собственным прерывателем, а распределение зажигания полностью управляется по низковольтной цепи. Вырабатываемый магнето ток проходит через центральный контакт механического распределителя. Вращаясь от кулачкового вала, он последовательно

закрывает четыре неподвижных изолированных друг от друга контакта на корпусе, каждый из которых связан с собственной катушкой. Корпус также можно вращать вокруг оси, тем самым регулируя опережение зажигания, что и делается вручную в процессе движения при помощи тросика, тянущегося к отдельному подрулевому рычагу.

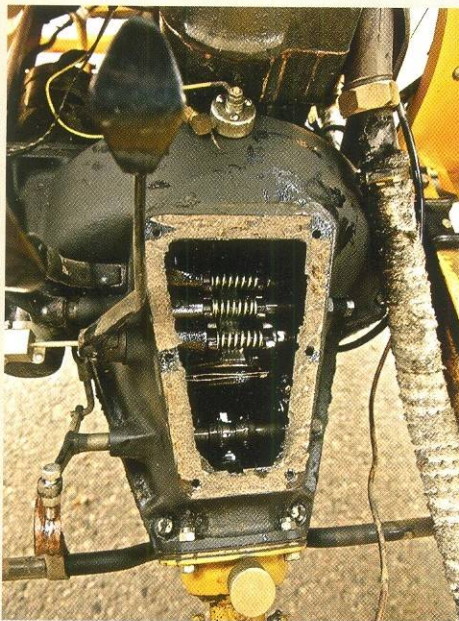
Не менее удивительна у этого автомобиля коробка передач. Помимо реверса в ней всего две ступени – прямая и пониженная. При этом коробка имеет планетарную конструкцию, в которой вместо вилок включения применены барабаны с ленточными тормозами. Для чёткости включения передач эти ленты требуют довольно точных регулировок, которые по мере износа сбиваются, и их приходится периодически подстраивать. Собственно, именно с этого увлекательного технического процесса и начался наш тест. Быстро поняв, что на привезённом только что из музея и выгруженном на дмитровский асфальт автомобиле в коробке одновременно включены обе передачи, мы достали инструменты и, чтобы добраться до агрегата, открутили доски пола. Ключ на 17, несколько взглядов в инструкцию по эксплуатации – всё, можно проверять, что получилось. Впрочем, с первой попытки не получилось ровно ничего. Регулировку и проверку с запуском двигателя пришлось повторить ещё несколько раз. Но, как известно, понимание приходит с опытом, и спустя четверть часа трансмиссия тестового автомобиля работала идеально. Оставалось лишь прикрутить доски пола обратно к каркасу кузова. Саморезами.

Раз уж мы заговорили о конструкции коробки, нужно отметить, что тяга старины Генри и его инженеров к планетарным механизмам вообще была очень велика. И одной коробкой передач дело не закончилось: сходное решение было применено и в конструкции рулевого управления. Да, да, лёгкость машины и относительно невысокие скорости её движения позволили использовать планетарную передачу в рулевом редукторе. Причём механизм получился настолько компактным, что его разместили... в ступице рулевого колеса, где он соединяет собственно «баранку» и рулевой вал.



Тормозные ленты и фрикционы, управляющие планетарным механизмом переключения передач подвержены износу в процессе эксплуатации, а потому требуют периодической регулировки. Именно с этого и начался наш полигонный тест автомобиля, выпущенного в 1910 году.

Судя по ряду конструктивных особенностей этой модели, любовь старины Генри и его инженеров к планетарным механизмам вообще была очень велика.



ПЛАНЕТАРНЫЕ СИСТЕМЫ МАШИН XX ВЕКА

Инженеры компании Ford были неравнодушны к планетарной передаче и использовали этот способ трансформации крутящего момента во всех возможных и невозможных местах. Да, применение планетарного редуктора в рулевом механизме такого лёгкого и не слишком скоростного автомобиля, как Ford T, было решением вполне оправданным. Но такое свойство планетарного механизма, как обратимость, то есть возможность с одинаковым КПД передавать момент в любую сторону, все-таки плохо подходило для рулевого редуктора. Но зато это делало возможным создать компактную коробку передач с шестернями постоянного зацепления и передачами, включающимися отдельными фрикционами. Что, в свою очередь, позволило обойти проблемы, характерные для коробок передач того времени – синхронизаторы ещё не были изобретены, и процесс переключения перемещением

блоков шестерён был медленным и сложным. Благодаря объединению сателлитов всех трёх групп шестерён в один блок получилось три планетарных ряда, что дало возможность при помощи двух ленточных тормозов, останавливающих соответствующий эпицикл, и одной фрикционной муфты для прямой передачи получить две передачи вперёд, «нейтраль» и задний ход. Надо сказать, что на этом принципе построены практически все современные «автоматы», а увеличение количества передач в них получается за счёт добавления планетарных рядов к схеме, использованной на... Ford T. И вот ещё информация к размышлению – принцип введения тормозного механизма в состав коробки передач (как это и сделано на модели T) в настоящее время широко используется в трансмиссиях грузовиков. Это так называемый тормоз-замедлитель или, иначе говоря, ретардер.



Так уж сложилось, что каждый наш тест – это маленькое путешествие во времени. Но на сей раз мы забрались особенно далеко... Этот жёлтый Ford Model T с кузовом Tourabout на сегодняшний день является старейшим из автомобилей, испытанных нами на Дмитровском автополигоне. Представляю, как были удивлены сотрудники НИЦИАМТ, работавшие в этот день на спецдорогах. А может, это действительно автомобиль (машина) времени, и они нас просто не видели... См. стр. 4.



Планетарный механизм в ступице рулевого колеса, собственно, и есть весь рулевой редуктор. Не верите? На нижнем снимке видно, что на другом конце вала нет ничего, кроме сошки.



Теоретически при таком устройстве редуктора на руль должны передаваться все дорожные неровности, а особо крупные из них должны просто вырывать его из рук водителя, одновременно сбивая ведущие колёса с заданной траектории движения. Однако на практике благодаря конструкции шкворневого узла с очень небольшим плечом обкатки подобных проблем у нас за всё время теста не возникло, хотя ездили мы по дорогам самого разного качества. И даже на грунте в довольно сырых и глубоких просёлочных колеях этот автомобиль оставался вполне послушным и лёгким в рулении.

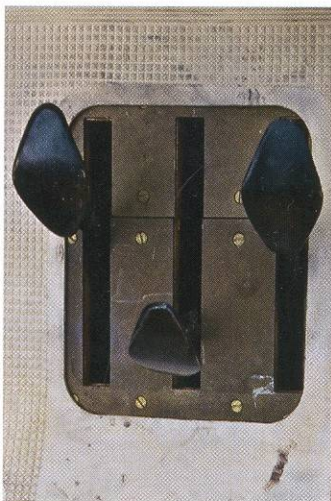
ТРИ ПЕДАЛИ, ОДИН РЫЧАГ И СОВЕРШЕННО ДРУГАЯ ЛОГИКА

Первое, что нужно сделать современному водителю, оказавшемуся за рулём «Лиззи», – по возможности стереть из моторной памяти выработанные годами навыки. Потому как в нештатной ситуации они скорее будут во вред. Да и в спокойных режимах движения постоянно держать в голове алгоритмы управления, принципиально отличающиеся от остальных автомобилей, тоже непросто. Для Ford Model T нужно выработать особую привычку. Здесь не просто всё иначе, а вообще другая логика действий. Хотя на первый взгляд тут всё то же самое – три педали и один рычаг. Вот только все они управляют коробкой передач. Думаете сложно? Вовсе нет. Просто иначе. Сейчас расскажу... У рычага три положения: переднее – включение «прямой передачи», среднее – «нейтраль», заднее – «нейтраль» плюс стояночный тормоз, который можно задействовать в качестве экстренного (при помощи металлических тяг он воздействует на чугунные колодки задних барабанных тормозов). У левой педали тоже три положения. В отпущенном состоянии это прямая передача либо нейтраль, в зависимости от положения рычага, нажатие наполовину выжимает сцепление, включающее прямую передачу, а полное – активирует



Применённая схема рулевого управления оказалась приемлемой только благодаря лёгкости и невысоким скоростям машины. Управлять более тяжёлым и мощным автомобилем с таким редуктором было бы уже небезопасно.

Первое, что нужно сделать современному водителю, – это стереть из моторной памяти выработанные годами навыки.



Эти привычные три педали на Ford T функционально не имеют ничего общего с классическим педальным узлом. Поскольку все они управляют... коробкой передач!



Этот рычаг отвечает за включение прямой передачи (если его перевести вперёд) и за стояночный тормоз (если его оттянуть назад). Кстати, на машинах выпуска 1908 и начала 1909 года рычагов было два – второй отвечал за включение задней передачи, но затем реверс перенесли в педальный узел.



Развить максимальную скорость на Ford Model T непросто. Последние «километры в час» набираются очень медленно, а для продолжения разгона необходимо точно дозировать качество рабочей смеси. Что делается прямо из салона поворотом латунной ручки на правой части моторного щита.

пониженную передачу. Выжим средней педали задействует задний ход, а правая педаль зажимает ленту рабочего трансмиссионного тормоза, барабан которого расположен внутри коробки передач. При этом действует он независимо от того, включена какая-то из передач или нейтраль. Более того, согласно оригинальной инструкции, левая нога отвечает за переключение всех передач, и ею следует нажимать на две педали, тогда как правая остаётся только для торможения. В общем, с нашей современной точки зрения всё абсолютно перепутано. Но на этом отличия не заканчиваются. При таком устройстве напольных органов управления функцию педали «газа» берёт на себя правый подрулевой рычаг,двигающийся по зубчатому сектору, тогда как левый аналогичный рычаг регулирует опережение зажигания. И если с газом всё понятно, то к регулировке опережения надо привыкать. Тем более что этот процесс не так однозначен: надо учитывать не только скорость вращения коленчатого вала, но и нагрузку на двигатель.

Поначалу всё это мне показалось излишне запутанным, но на деле управлять этим столетним Ford оказалось не так уж и сложно. Завожу мотор, плавно выжимаю левую педаль, немного увеличиваю обороты двигателя подрулевым рычажком... и автомобиль трогается, весело набирая ход. В это время я левой рукой перевожу рычаг до упора вперёд, а затем, разогнавшись, так же плавно отпускаю педаль, слегка убрав газ. Передача переключается, обороты мотора падают, но я снова добавляю газ (теперь уже интенсивнее) одновременно переводя рычажок зажигания почти до упора вниз (то есть увеличивая опережение вместе с ростом оборотов). И вот мы уже мчимся по свежееуложенному асфальту внутриполигонной дороги.

Независимо от скорости движения и покрытия под колёсами, плавность хода у Ford T оказалась вполне приемлемой. Даже по современным меркам.

Спидометра нет, и лишь по свисту ветра, пытающемуся сорвать с головы шляпу, остаётся догадываться о нашей скорости. Впрочем, почему лишь «догадываться». Согласно показаниям GPS, на шоссе крейсерская скорость Ford T лежит где-то в районе 50 км/ч. Ну а если попробовать разогнаться сильнее? На пятикилометровой динамометрической дороге мы попытались достичь максимума, однако это оказалось не так-то просто. Дело в том, что для продолжения разгона на высоких (больше 55 км/ч) скоростях приходится очень тонко подстраивать опережение зажигания и качество смеси в карбюраторе (регулируется из салона отдельным винтом). Причём при малейшем сбое регулировок двигатель начинал тупить, чихать – и машина сбрасывала скорость. В общем, выйти на стабильный максимум в этих заездах нам не удалось, но одно бесспорно: планку в 60 км/ч Ford Model T хотя и не без труда, но преодолевает.

«УПРАВЛЯЕМОСТЬ», КОТОРОЙ НЕ БЫЛО

Несмотря на наличие всего двух ступеней в коробке, передаточных отношений трансмиссии и эластичности двигателя хватает для того, чтобы не испытывать проблем с недостатком мощности или избытком оборотов мотора во всем диапазоне скоростей. Правда, машина получилась довольно резкой в реакциях на управление трансмиссией. С одной стороны, для

плавного и медленного маневрирования в ограниченном пространстве первая передача высоковата, а конструкция ленточного тормоза в масляной ванне и особенности его включения не слишком располагают к ограничению скорости его пробуксовкой. С другой – разрыв между первой и второй ступенями тоже довольно велик. По ощущениям, передаточные отношения в этой планетарной коробке занимают места второй и четвёртой передач традиционной механической КПП.

Не секрет, что Генри Форд создавал свой главный шедевр ещё в те времена, когда даже термина «управляемость» вовсе не было. С одной стороны, оно и понятно: скорости и манера езды тоже были абсолютно другими. Поэтому, сидя за рулём Ford T, я был готов ко всему... Однако большая часть этой «готовности» оказалась напрасной. Автомобиль повёл себя вполне достойно, предсказуемо и уверенно. Даже крены в поворотах были существенно меньше, чем я заранее ожидал. Да, курсовую и траекторную устойчивость можно охарактеризовать как прогнозируемо недостаточные (машина требовала подруливания), но это не особенно напрягало и совершенно не пугало. И вот ещё какой момент – независимо от скорости и покрытия под колёсами, плавность хода у модели T оказалась вполне приемлемой даже по современным меркам. Подвеска более или менее эффективно справлялась с мелкими неровностями, упруго потряхивая при переезде крупных, и в целом адекватно передавала на кузов информацию о продольном профиле, стелящемся под колёсами. Кстати, несмотря на отсутствие амортизаторов, колебания довольно быстро гасли (спасибо «межлистовому» трению в рессорах и большой базе), не вызывая никаких неприятных ощущений в вестибулярном аппарате.



Крены кузова кажутся небольшими только со стороны. А вот у сидящих внутри за счёт высоты впечатления совершенно иные. Но тут нужно понимать, что скоростное прохождение «змейки» не совсем штатный режим для автомобиля, которому исполнилось более ста лет...



Ford оказался неожиданно комфортным на булыжной дороге. Причём как в смысле толчков и вибраций, так и в плане шума. Впрочем, это неудивительно: в начале XX века подобное покрытие было распространено больше, чем в наши дни, и подвеска машин была приспособлена к дорогам такого типа.



Топливо подходит к концу? Значит, в гору... задним ходом! Из-за низко расположенного бака (фото в верхнем углу) и подачи бензина самотёком способность преодолевать подъёмы традиционным образом в этом случае существенно ограничена.



Подъём взят, но двигатель кипит... Увы, из-за конструктивных особенностей Ford T это почти неизбежно. Обратите внимание: пар идёт снизу, так как расширительный бачок не предусмотрен и излишки расширяющейся воды по трубке-переливу вытекают из радиатора на асфальт.



Систему охлаждения замкнутого типа ко времени создания машины ещё не придумали. А это значит, что можно смело откручивать горячую пробку радиатора, не боясь, что давление в системе «выстрелит» кипятком.

«ЛИЗЗИ» В ГОРУ НЕ ПОЙДЁТ

В мировой фольклорной памяти человечества Ford T остался автомобилем, который мог преодолеть подъём только задом... Разумеется, мы проверили степень справедливости этого суждения. Тем более что в основе этого утверждения лежит конструктивная особенность. У любого автомобиля, в котором бензин поступает в карбюратор из бака самотёком, угол максимального преодолеваемого подъёма может быть ограничен недостатком подачи топлива. Но в нашем случае ситуацию осложняет то, что сам бак расположен довольно низко – под передним диваном. А это значит, что влиять на максимально возможную крутизну подъёма будет даже количество залитого бензина. В чём мы и убедились на практике... Когда топливо стало подходить к концу, разворачиваться и «карабкаться» в гору задним ходом приходилось даже на четырёхпроцентном склоне. И это притом что в начале тестового дня (с полным баком) машина с лёгкостью брала куда более крутые горки. А происходило это из-за того, что бензобак модели T представляет лежащий на боку цилиндр, и когда бензина остаётся в нём меньше половины, способность к преодолению склонов у машины деградирует в прогрессии. Строго говоря, на безлюдных склонах автополигона развернуться, запустить двигатель и вскарабкаться, нажав среднюю педаль, в большинстве ситуаций не составило труда, на пустых дорогах начала XX века такой маневр был, наверное, тоже в порядке вещей, но попробуйте проделать всё то же самое в наши дни на узком двухполосном шоссе с плотным потоком в обе стороны и со сплошной разделительной линией...

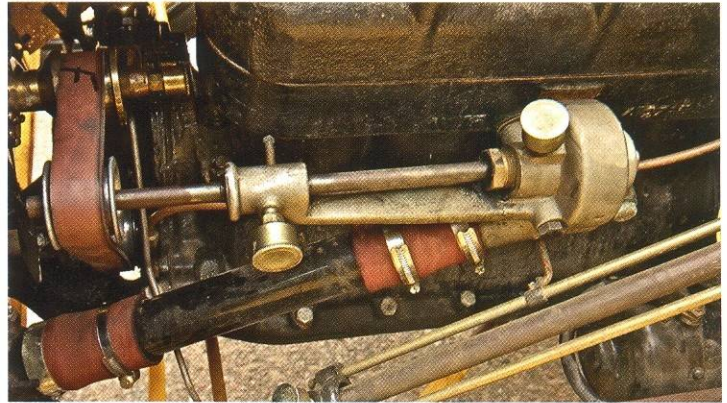


Вячеслав ЛЕН

Владелец тестируемого
Ford T Tourabout

**Я УВЕРЕН В СВОЁМ
«ФОРДИКЕ»
ПОЛНОСТЬЮ**

У меня всегда была тяга к этому эпохальному автомобилю, который пересадил человека с лошади на машину. Первый Ford T у меня появился ещё десять лет назад. Я ездил на нём с большим удовольствием. Он был очень прост и надёжен. Он полностью подтверждал слова Генри Форда, что автомобиль может отремонтировать в полевых условиях любой человек. Этот жёлтый автомобиль в очень редком кузове Tourabout я купил в Берлине. Он всегда был жёлтым: его под заказ перекрашивали сразу же после выхода с завода. Он был звездой в самой большой коллекции ранних Ford, и я несколько лет уговаривал хозяина продать его, но он не соглашался, отвечая, что из всего собрания он расстанется с ним в последнюю очередь. Жёлтый автомобиль достался мне лишь через два года после того, как я посодействовал ему в продаже всей коллекции. Сейчас эти машины находятся в музее в Черногоровке. Все они были восстановлены с большой любовью. Немецкая реставрация – это всегда 140 процентов качества, так что в своём «фордике» я уверен полностью. Кстати, именно эту машину попросила у меня наша великая актриса Людмила Гурченко для съёмок своего бенефиса к 75-летию юбилею.



Вот две главные конструктивные причины перегрева. Для сохранения работоспособности плоский кожаный приводной ремень должен быть идеально чист. Если же его поверхность хотя бы немного замаслена, то шкивы вентилятора и помпы начинают проскальзывать. При этом, вместо того чтобы его разгонять, крыльчатка помпы начинает тормозить поток жидкости.



Впрочем, двигателю Ford T перегрев не особенно страшен. Как только кипение прекращается, можно доливать воду и двигаться дальше.

ВЕЛИКАЯ, НО СТРАННАЯ ВЕТЬ ЭВОЛЮЦИИ

Познакомившись поближе с конструкцией машины (в ходе теста Ford T преодолел более 80 километров), положившей начало современной автопромышленности, я задался вопросами... Как из набора экстравагантных по меркам тех лет технических решений (большинство из которых было вызвано желанием снизить себестоимость) родилась модель, названная Автомобилем XX века? И почему тогда из всех новшеств, применённых в этой модели, в последующих поколениях автомобилей широкое распространение получили лишь съёмная головка блока цилиндров и планетарная конструкция коробки передач (практически любой современный «автомат»)? Но если вдуматься, то ничего странного в этом нет. Вспомните, сколько лет назад разрабатывалась машина? Тогда, на заре автомобилестроения, инженеры лишь нащупывали путь к тому, что позже стало классикой конструирования. Метод проб и ошибок при многообразии предлагавшихся решений и стал естественным отбором автомобильной эволюции. Огромная часть технического наследия того времени с высоты сегодняшних знаний воспринимается как курьёз или просто как забытые факты истории. А Ford model T знают все, и успех его был прежде всего в гармоничной сбалансированности набора заложенных качеств. Это один из тех автомобилей, в которых каждое техническое решение настолько крепко вплетено в сеть конструкции и связано со всеми остальными, что попытка изменить его потянет за собой всё остальное и вынудит переделать автомобиль целиком. Ford T оказался хорош именно таким, какой он есть, и именно тогда, когда его создали.

RW

При движении в крутой подъём задним ходом мы столкнулись с ещё одной, насколько мне известно, достаточно распространённой эксплуатационной проблемой этой модели. Едва машина, пятясь, преодолела затяжной десятипроцентный подъём, как двигатель тут же закипел. Пришлось ждать, пока он остынет, и доливать воду. Но прежде чем мы отправимся дальше, давайте попробуем разобраться в причинах перегрева. Очевидно, что при движении в подъём нагрузка выше, но не до такой же степени, чтобы за каких-нибудь пару минут вскипятить исправный мотор? Источник проблемы оказался в недостатке охлаждения, связанном с конструктивными особенностями. Вентилятор здесь приводится плоским ремнём, особенно чувствительным к натяжению и чистоте. Но в нашем случае он, увы, оказался замаслен (что в таком автомобиле, как Ford T, это скорее правило). В этом-то и был корень зла. Во-первых, даже при нормальном натяжении «смазанный» ремень позволял вентилятору «пробуксовывать», а во-вторых, на этом двигателе установлена помпа (в своё время распространённая тюнинговая деталь), приводимая в действие тем же ремнем. И если в нормальной ситуации она должна улучшать циркуляцию воды, то при проскальзывании привода только тормозит поток и мешает нормальной работе базовой термосифонной системе охлаждения. Если же ко всему вышесказанному прибавить отсутствие естественного обдува радиатора при движении задним ходом, то мы получим... процесс закипания воды ровно при ста (система охлаждения Ford T работает без давления) градусах Цельсия.

ИСТИНА ГДЕ-ТО РЯДОМ...



Полигонное испытание Harley-Davidson WLA Typ VII



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

It's first attempt for

RW magazine and it's professional crew to «Hard» test something test something on two wheels. The question is: «Why did we start to pay attention to motorbikes so late?» All our team members have bikes (That includes the Chief Editor...really!) and we all know how to correctly ride these machines. We also know which bike we want to test first: a real all-time star, a real tough and powerful warrior, a real Harley-Davidson legend ...the 42 WLA. What does the word «Legend», actually mean? This article answers that question.

Этот материал легко мог идти под грифом «по многочисленным просьбам читателей». Ведь согласитесь, что более популярного ретро-мотоцикла, чем Harley-Davidson WLA, найти на этой планете просто невозможно. Итак, внимание: впервые за всю свою не слишком долгую историю существования журнал Rolling Wheels тестирует мототехнику. Ну, и как вам уже ясно, начнём мы свой исторический «мотосезон» с настоящей легенды XX века – Harley-Davidson WLA Тип VII.

Тёплое летнее утро было подкреплено прогнозами о чистом безоблачном небе и жарком июльском солнце. Мы с Алексеем Исаевым стоим у открытых ворот Дмитровского автополигона и в ожидании главного участника запланированных мероприятий делимся соображениями о предстоящем тесте. Припоминаю: я, например, говорил, что немного удивлён. Более того, я настаивал, что категорически не понимаю, почему только сейчас, а не тремя месяцами раньше, мы протестировали первый мотоцикл. Ведь почти вся редакция у нас в той или иной степени имеет отношение к «двухколёсной» технике. Облокотившись на клипоны руля, Алексей внимательно меня слушал... И тут из-за поворота, оглашая окрестности характерным и однозначно узнаваемым звуком V-образной «двойки», появился герой нашего сегодняшнего рассказа. Что ж, кому-то пора идти оформлять документы на въезд, а я пока пригляжусь к экземпляру поподробнее.

Итак, перед нами Harley-Davidson с серийным номером 42WLA62500. Из этого кода можно сделать заключение, что мотоцикл относится к «позднему» периоду и выпущен в сентябре 1944 года, что подтверждает и номерная табличка, которой не было на ранних сериях. Это так называемый тип VII – последний и самый совершенный из всех WLA.

КЛАССИЧЕСКИЙ ДВУХКОЛЁСНЫЙ СОЛДАТ

Сейчас по традиции я должен поговорить о внешности испытуемого. Ну а какая внешность может быть у военного транспортного средства? Правильно, функциональная! Нет, естественно, встречаются порой и шедевры. Но в данном случае за ворохом подсумков, оружейных и инструментальных кофров и словно выставленных напоказ дополнительных маскировочных огней просто понять силуэт сложно, не то что линиями и обводами восхититься. А они (линии и обводы), между прочим, действительно стоят отдельного рассказа. Ведь «гражданский» прародитель этой модели, а именно Harley-Davidson WL, был просто средоточием величия и элегантности. Более того, вся современная линейка HD «эпохи Вилли Джи. Дэвидсона» базируется на наработках дизайнера Брукса Стивенса. А он, в свою очередь, создавая в 60-х «обновленный» стиль Harley, очень внимательно «смотрел»

именно на модели начала 40-х. То есть, получается, в основном на... WL. Таким образом, я должен констатировать, что в данный момент передо мною стоит не что иное, как икона стиля, заложившая саму основу понятия «классический американский мотоцикл». Одно плохо: разглядеть этот стиль сквозь неброский оливковый цвет весьма непросто. С другой стороны, нужно признать, что и военная версия по-своему красива. На образ работают и характерные рёбра Flathead V-Twin, и «узкая талия», и отсутствие задней подвески (чаще всего она мешает воспринять истинную форму мотоцикла). Одна только стильная передняя рычажная вилка стоит трактата об искусстве механических форм.

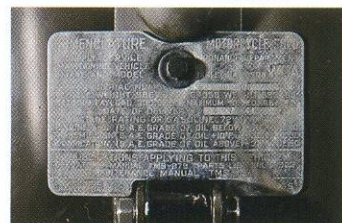
В ТЕСНЫХ РАМКАХ УЗКОЙ РАМЫ

Раз я уже упомянул о передней вилке, то именно с неё мы с вами начнём погружение в «механические глубины» тестируемой модели. Но для начала попробуйте угадать, сколько пружин в передней

На самом деле военная версия WLA не сильно отличается от гражданского «первоисточника». Изменённые крылья, маскировочные огни, чуть увеличенные колёса и навесное оборудование, спрятавшее элегантные формы WL под функциональным армейским «жилетом-разгрузкой».



Перед нами машина с кодом 42WLA (42 здесь не год выпуска) и серийным номером, относящим нас к самому началу седьмой по счёту серии данной модели. Кстати, отличить поздние серии можно по наличию номерной таблички – на первых выпусках номер был только на двигателе.





Любой тест начинается с визуально-тактильного знакомства. На фото: Евгений Сперанский (справа) заинтересовался педалью сцепления, Алексей Исаев (по центру) – системой зажигания, ваш покорный слуга Дмитрий Ляховенко (слева) «Томми-ганом», а хозяин испытываемого WLA Антон Мазуркевич (практически не виден за мотоциклом) пытается ответить на все вопросы одновременно.



Обратите внимание на конструкцию рычажной подвески переднего колеса. Впрочем, несмотря на сложность, подобное техническое решение показало себя как вполне надёжное.



А это ящик, в котором возили патроны... В зависимости от года выпуска и комплектации они бывают двух видов: «низкий» и «высокий». Здесь мы видим вариант увеличенной ёмкости.



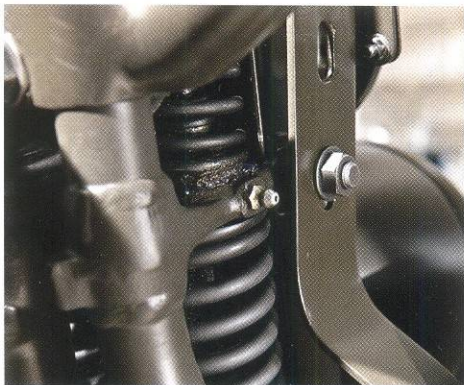
Габаритные и маскировочные огни на данном экземпляре выполнены по американскому стандарту – щелевая рассеивающая фара и «маркер» с очень слабой лампочкой. На канадско-европейские версии (их чаще маркировали WLC) шла оптика «британского» стандарта и выглядела она совсем по-другому.



Задние габаритные огни достались HD WLA от грузовиков (между прочим, вместе с самими фонарями). На правом плафоне можно увидеть «зубчики» индикатора сближения в колонне.

подвеске WLA? Кто сказал «две» – ошибся ровно в... четыре раза. То есть их там на самом деле восемь! И вот ещё что, по моим подсчетам в конструкции вилки присутствует ни много ни мало – 23 типа деталей, некоторые из которых встречаются по несколько раз. Вы спросите, к чему я веду? А к тому, что многие из нас, оценивая ретро-технику с высоты современных понятий и технологий, считают её простой и порой примитивной. Да, да, простой – восемь пружин и 23 типа деталей... С другой стороны, возникает вполне закономерный вопрос о надёжности и простоте обслуживания.

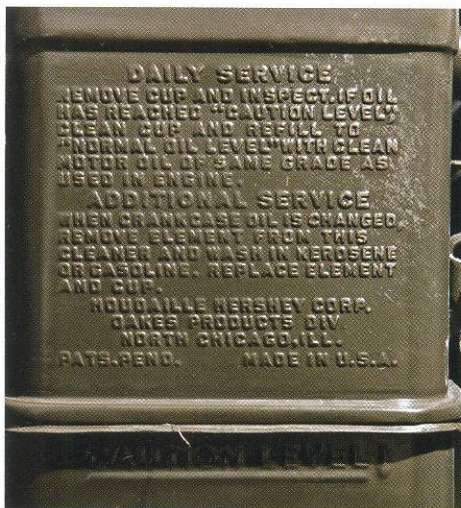
Не знаю, как в ходе короткого полигонного теста объективно оценить надёжность WLA (да это, наверное, и не нужно), но частота и сложность обслуживания этого Harley-Davidson, насколько мне известно, не слишком радовали войсковых механиков. Во-первых, у этого мотоцикла ни много ни мало, а 23 точки смазки (включая, например, отдельную шприц-маслёнку для кронштейна сиденья). Причём 15 из них нужно обслуживать каждые 250 миль пробега (боюсь, что в условиях боевых действий так поступать получалось не всегда). Во-вторых, достаточно сложные регулировочные,



Шприц-маслёнок здесь чересчур много, особенно для мотоцикла. Например, эта предназначена для смазки направляющей пружины передней вилки.

подстроечные и «долибочные» действия (зажигание, карбюратор, сцепление, воздушный фильтр) необходимо совершать в рамках чуть ли не ежедневного обслуживания. Да и требования к топливу (октановое число 72 и выше) не сказать, чтобы «мягкие». Получается, что залогом долгой и беспроблемной эксплуатации этого мотоцикла является целый ворох трудновыполнимых при ведении боевых действий условий. С другой стороны, может быть, именно тот факт, что эта модель выдерживала систематические нарушения оговоренных инструкцией условий эксплуатации, продолжая при этом вполне исправно работать, и стало главным секретом настоящей народной любви к WLA?

А ещё Harley-Davidson WLA любили за его двигатель. Согласитесь, что внушительные 740 кубических сантиметров рабочего объёма для снаряжённой массы в пределах 220–250 килограммов вполне достаточны для 40-х годов. Доказательством тому и внушительная паспортная максимальная скорость в 105 км/ч. Что же касается самой формы этой «V-образной двойки», то она стала не просто визитной карточкой Harley-Davidson. Моторы такой конфигурации сегодня символизируют всё, что связано с мотоциклами, байкерами, кожаными куртками и бородатыми лицами. Да и в эксплуатационном плане он тоже чрезвычайно хорош – тяговитый, мощный, низкооборотистый, не требующий излишнего внимания к ручке газа, он позволяет просто ехать, особенно не обращая внимания на выбранную передачу. В это трудно поверить, но при определённой сноровке левой ноги, заведующей сцеплением, на WLA можно тронуться и с высшей третьей ступени КПП. В принципе «моментность» и прекрасная



Громадный, по сравнению с устанавливающимися на «гражданские» версии, воздушный фильтр WLA выполнен по военным стандартам для применения в условиях повышенной запылённости. Эти же стандарты требовали, чтобы инструкция по эксплуатации наносилась непосредственно на его корпус.



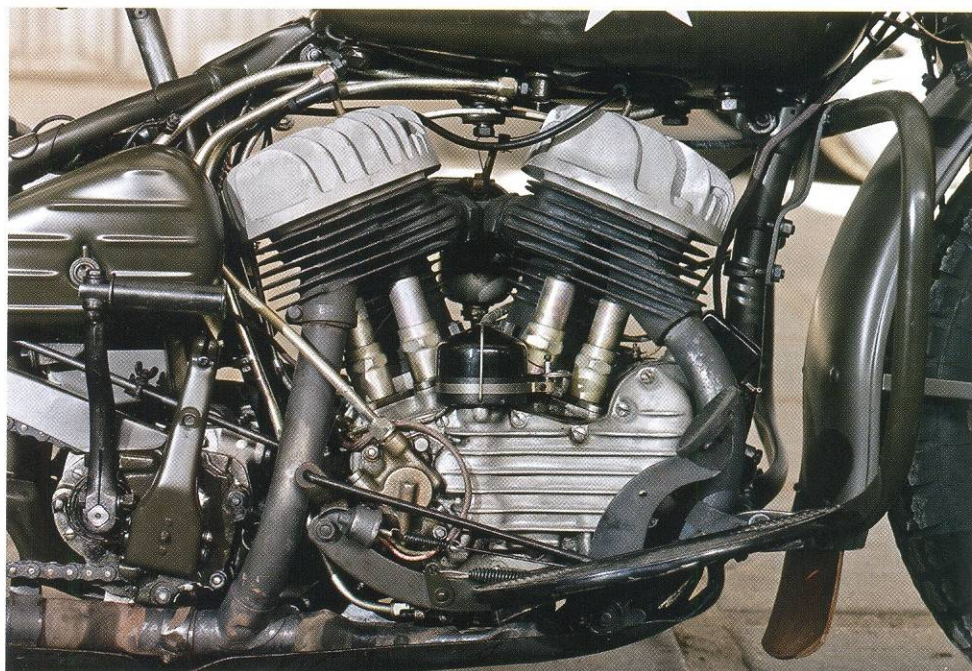
Проверить уровень масла в воздушном фильтре достаточно просто. Надо отнять две защёлки и... не опрокинуть на себя прямоугольный поддон (на ранних версиях WLA он был овальный).



Отдельный маслбак для двигателя – это так удобно. Проверить уровень – дело 10 секунд и даже не нужно «нырять в недра мотора».



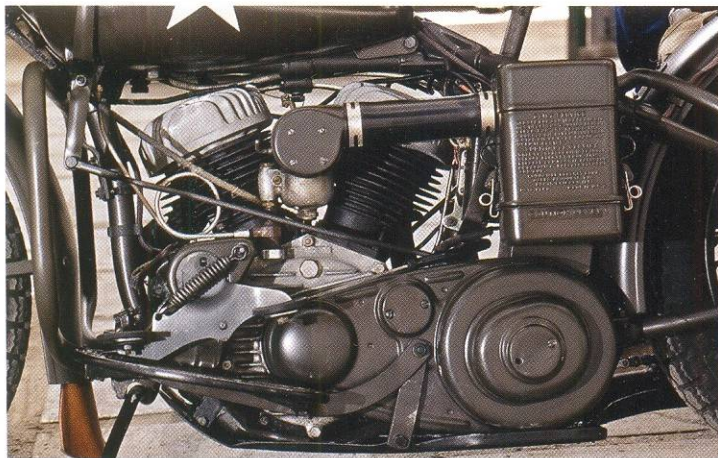
Слева на баке расположен топливный кран с положением резерва топлива. При переключении уровня забора на минимум он «выпрыгивает» из гнезда и начинает «мозолить глаза». В общем, про дозаправку не забудешь.



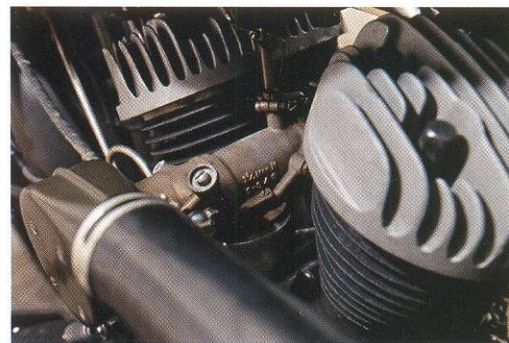
На этой фотографии прекрасно видна вся внешняя часть ГРМ двигателя V2 Flathead 45 type W. Кстати, внешнее расположение клапанов (или её имитация) до сих пор используется кастомайзерами всего мира для придания «винтажности» современным моторам. Но здесь, как вы понимаете, всё по-честному.



Угол наклона мотоцикла в повороте ограничивается развитой защитой двигателя. В контакт с дорогой она вступает в тот момент, когда движение ещё вполне стабильное и хочется заложить вираж покруче...



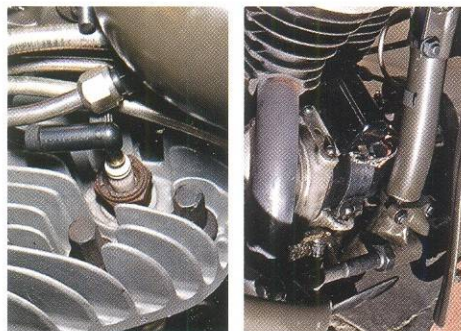
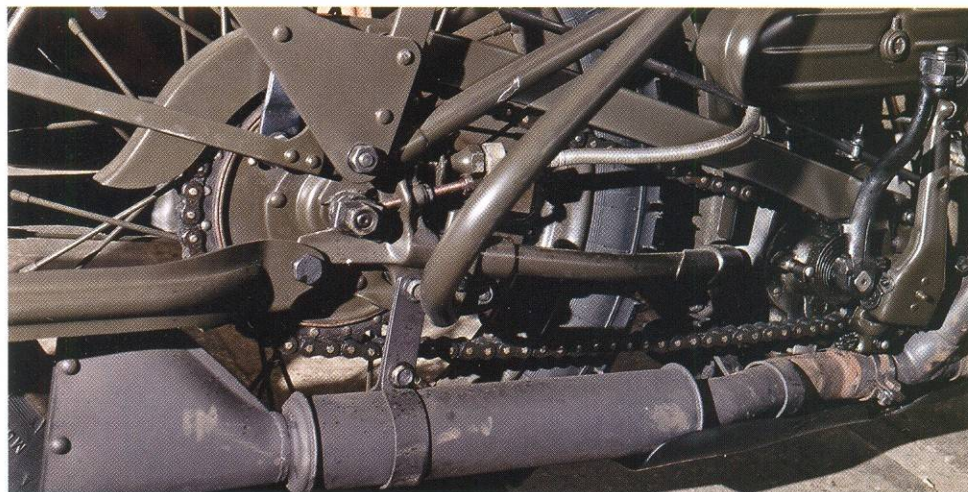
На этом снимке хорошо видна трёхступенчатая коробка перемены передач и управляющий ею привод (тяги, идущая к бензобаку).



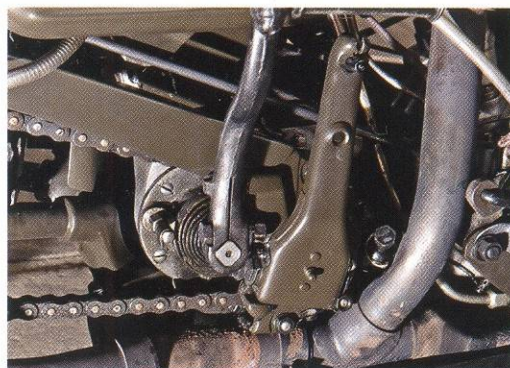
В гражданском варианте карбюратор с горизонтальным потоком Linkert M-88 имел несколько модификаций. А Harley-Davidson 42WLA обзавёлся ещё двумя разновидностями, на одной из которых отсутствовала регулировка качества смеси – игла устанавливалась в «усреднённо-оптимальное» положение на заводе.



При открытой крышке прерывателя зажигания можно разглядеть тросик регулировки опережения, ведущий к левой рулевой рукоятки на руле. Решение весьма характерное для мотоциклов Harley-Davidson того времени.



Прелесть WLA в доступности оригинальных запчастей с военного хранения. Например, разборную свечу (гайка с прорезью под ключ) и реле-регулятор, выпущенные в 40-х годах прошлого века, по сей день можно найти в продаже.



В принципе рассказывать о цепном приводе заднего колеса особенно нечего. Цепь – она и есть цепь, причём без каких-либо дополнительных регулировочных роликов-натяжителей (подвески-то нет). Но вот сцепление здесь довольно прогрессивное для своего времени. Два пакета фрикционных дисков и скользящий нажимной диск в масляной ванне обеспечивают высокую плавность и точность работы механизма.

работа на низких оборотах свойственны всем нижнеклапанным двигателям. А в нашем случае он именно нижнеклапанный (в американской терминологии «flathead»), с клапанами, упрятыми в колодцы снаружи двигателя. На мотоциклетных моторах тех лет такая схема использовалась довольно часто. Это позволяло обеспечить минимальную массу блока цилиндров (или цилиндров по отдельности) и получить хороший обдув как охлаждающего ребрения, так и самих клапанов. Надо сказать, что этот V-twin не склонен к перегреву ещё и по причине активно циркулирующего в его

недрах приличного объёма масла. Кстати, двигатель с индексом W – это первая модель моторов HD с подобной системой смазки: масляный бак – это вся правая часть фальшбака, установленного там, где ему быть и положено, перед седоком. Я не зря употребил слово «фальшбак». Его «топливная» часть занимает левый объём, справа находится упомянутая ёмкость для масла, а остальное – просто декоративная накладка. И, между прочим, это невероятно удобно – можно проверить уровень масла, не вставая с седла. Да, я с трудом могу представить, зачем может понадобиться контроль уровня

масла в положении сидя, но с другой стороны, согласитесь, что само упоминание о такой возможности – хороший повод начать разговор об эргономике и органах управления.

ЗДЕСЬ ВСЁ НАОБОРОТ

Я, как человек, привыкший к современной схеме управления мотоциклом, охарактеризовать практически все аспекты эргономики Harley-Davidson WLA могу лишь словами, вынесенными в подзаголовки... Например, чтобы включить передачу и тронуться с места, требуется сначала выключить сцепление (под



Органы управления трансмиссией WLA... Казалось бы, ничего сложного, но на фото слева вы видите не переключатель КПП, а педаль сцепления, то, что кажется возвратной пружиной, на самом деле механизм, кинематически обеспечивающий фиксацию педали как в положении включено, так и выключено. Действие педали имеет алгоритм, «непостижимый» для современного человека, но вполне логичный для американца 30-х – при нажатии на педаль мотоцикл начинает двигаться... Эта последовательность действий ведёт своё происхождение от Ford T (см. «Автомобиль XX века» стр. 68). На фото внизу – рычаг переключения передач. Расположен он под левой рукой на баке.



Инструктаж «как трогаться на WLA» прошёл каждый из нас. И каждый ухитрился заглушить двигатель... Чаша сия не обошла ни меня, ни технического редактора (на фото), ни драйв-эксперта.



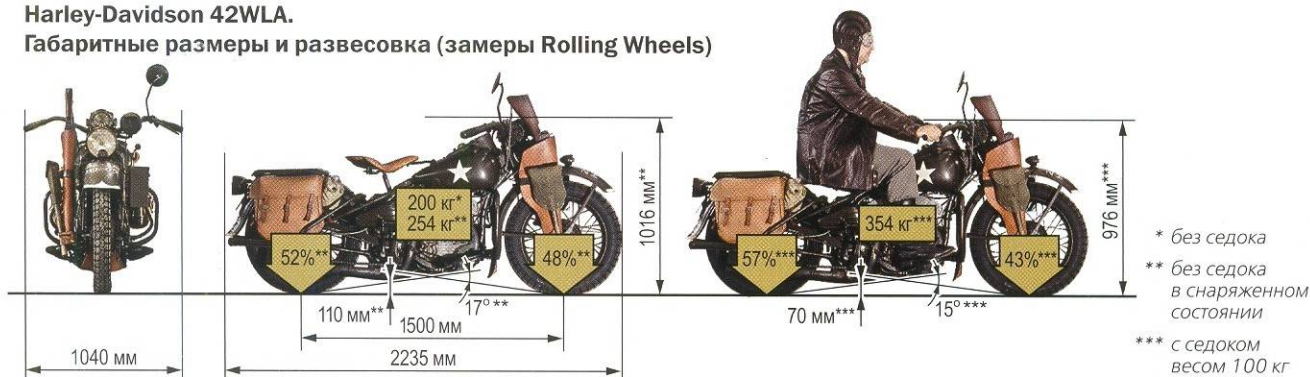
левой ступнёй «качалка» сцепления, которую нужно надавить пяткой), затем левой рукой перевести рычаг переключения передач в положение «1» и далее, плавно балансируя ручкой газа и аккуратно надавливая на сцепление мыском, собственно тронуться. Причём «качалка» сцепления легко фиксируется в любом из положений – она не подпружинена. Непросто... Но должен заметить, что к подобному алгоритму действий я приспособился очень быстро. А вот к чему привыкнуть действительно невозможно, так это к наличию на левой рукоятки руля регулятора опережения зажигания. Учитывая, что крутить её «не по делу» не стоит, получается некая патовая ситуация. Одной рукой мы регулируем газ, другой «не трогаем без надобности» опережение, а опереться-то по большому счёту не на что.

Вот что в данном мотоцикле хорошо, так это посадка... Вольготно, расслабленно, пусть и немного непривычно, но очень комфортно. «Мудрёные» выключатели света и зажигания тоже под рукой. И даже

Не считая непривычного алгоритма работы с КПП, органы управления WLA удобно расположены, а приборы прекрасно читаются. Обратите внимание на ручку регулировки демпфера руля (серьёзно помогает на плохих дорогах), отсутствие ключа зажигания и оригинальные светомаскировочные индикаторы (их свет виден только с места водителя).



Harley-Davidson 42WLA.
Габаритные размеры и развесовка (замеры Rolling Wheels)



пистолет-пулемёт Томсона достать с места транспортировки и привести в боевое положение не составит труда. Но тонкий момент: на тестируемом мотоцикле стоит доработанное по креплению одноместное сиденье, довольно сильно смещённое назад по сравнению со стандартным положением. Да, ездить стало значительно удобнее (этот мотоцикл достаточно активно эксплуатируется), но посадка стала «не оригинальной» (водитель стандартного WLA сидел, сильно приближенный к рулю, практически на баке).

НЕСТАНДАРТНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Ещё в процессе измерений в метрологической лаборатории мне, прямо скажем, стало интересно: развесовка, близкая к идеальной (перевес задней части всего 10 кг), в сочетании с низким центром тяжести – это не что иное, как заявка на прекрасные показатели стабильности и управляемости. Забегая вперёд, скажу, что на деле всё оказалось не так просто, но вёл себя Harley на различных покрытиях действительно прекрасно. Кстати, испытания мы на этот раз начали в несколько необычном для

нас порядке, первым делом отправившись на спецтрассу «Горная дорога», где все по очереди опробовали WLA в витиеватых связках поворотов. А что вы хотели? Ну не на «змейке» же из конусов оценивать способности «легенды». Тем более что как раз «змейка» скорее всего и стала бы камнем преткновения для этого мотоцикла. Дело вот в чём. Представьте себе, например, эндуро с высоким центром тяжести и высокой посадкой. Вывести его из стабильного положения, перпендикулярного покрытию, очень легко. В нашем же случае с WLA и седок находится крайне низко, и основные массы расположены на очень небольшой высоте. В результате получается эффект невероятной стабильности, но «заправлять» машину в поворот уже несколько сложнее. Нет, никаких отрицательных эффектов это не даёт – всё прогнозируемо и «прозрачно» для водителя. Просто нужно помнить об упорном «желании» мотоцикла ехать прямо, и в нужный момент его аккуратно, вовремя



Измерение развесовки мотоцикла «наездником» и без оного оказалось не таким простым делом. Проблема заключалась в невозможности перенести вес на пол (упереться ногой). Поэтому метрологическая лаборатория была временно переименована нами в «зону вечного балансирования и поддержки».

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ HARLEY-DAVIDSON 42WLA
(ДАНЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ)**

Тип двигателя	H&D type W 42 «VEE» V2, нижнеклап. карбюраторн.
Охлаждение	воздушно-масляное
Рабочий объем, см ³	740
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм ..	69/39
Зажигание	контактное с ручной регулировкой опережения
Мощность, л.с. при об/мин	24@4600
Трансмиссия	механическая 3-ступ.
Тормоза	барабанные с тросовым приводом, ручным на переднее колесо и ножным на заднее
Подвеска передняя	пружинная рычажного типа
Подвеска задняя	отсутствует
Диаметр разворота, м	4,5
Глубина преодолеваемого брода, м ..	0,4
Максимальная скорость, км/ч	105
Расход топлива средн., л/100 км.	6
Объем топливного бака, л.	15



Движение по ровным участкам горной дороги и прилегающих спецдорог полигона совершенно не вызывало дискомфорта.

Напротив, Harley ощущался как очень стабильный и послушный мотоцикл. Единственным минусом стали слишком низко и широко расположенные платформы-подножки и защитный поддон двигателя, серьёзно ограничивающие угол наклона.

компенсировать. Правда, переносить массу тела при таком сиденье не очень удобно. Да и жёстко закреплённое заднее колесо не способствует стабильности в повороте. При наличии более или менее существенных неровностей его, естественно, «переставляет». Да, в большинстве случаев амортизации за счёт шин оказывается достаточно, но только на относительно ровной поверхности. Сказывается на ограничении способностей нашего Harley-Davidson и его геометрия. Дело в том, что большие и очень удобные подножки WLA безжалостно «съедают» угол возможного наклона в повороте. Впрочем, в повседневной эксплуатации вне горных серпантинов это не столь существенный недостаток. Я же скорее просто пытаюсь найти в этом мотоцикле 1944 года выпуска корни управляемости современных аппаратов соответствующего класса... А вот почувствовать влияние на управляемость сложной рычажной передней вилки ни мне, ни нашему



Эту серию фотографий мы поставили в подтверждение невероятной курсовой устойчивости Harley-Davidson WLA...



...В подобном «поведении» мотоцикла отчасти «виноваты» задняя подвеска (точнее, её отсутствие) и низкий центр тяжести. Ну и, естественно, хороший уровень реставрации (ретро-мотоциклы с абсолютно правильной геометрией большая редкость).

бесменному драйв-эксперту Евгению Сперанскому не удалось. С другой стороны, движение по относительно ровному покрытию «горной дороги» вряд ли могло что-то рассказать о поведении этой армейской модели в реальных условиях эксплуатации.

ВАС НЕ СЛИШКОМ СИЛЬНО ТРЯСЁТ?

Поскольку, прежде чем съезжать на настоящий грунт и щебень, не лишним было бы осознать «масштабы предстоящего бедствия». Начать испытательную «внедорожную» мотопрограмму мы решили с искусственных препятствий в виде

спецдороги «Бульжная мостовая». А что, это вполне распространённое во времена WLA покрытие улиц. Так как же чувствовал себя человек, проезжая по бульжнику на знаменитом Harley-Davidson? Скажу я вам, вполне комфортно! Я был сильно удивлён, когда вместо ожидаемых прыжков и борьбы с недостаточной траекторной устойчивостью получил просто стабильное движение без особых намёков на потерю управляемости. Мотоцикл просто двигался вперёд, передняя вилка прекрасно отработывала неровности как в плане хода подвески, так и с точки зрения демпфирования колебаний, а руль



Евгений СПЕРАНСКИЙ

Драйв-эксперт журнала Rolling Wheels



У ЭТОГО МОТОЦИКЛА ДВА ХАРАКТЕРА

Я давно не оценивал управляемость мотоциклов, но этот очень интересный. Прежде всего отмечу необычную схему включения передач, которая заставляет перестраиваться с привычных действий. Хотя привыкание происходит довольно быстро (для драйв-эксперта. – Прим. редакции). В движении аппарат показал себя несколько неоднозначно. У мотоцикла есть два «характера», меняющихся в зависимости от условий. На небольших скоростях WLA очень стабилен и не проявляет свойств, характерных для аппаратов без задней подвески. Более того, на скоростях, требующих в основном управления рулём, у него хорошая маневренность за счёт низкого центра тяжести и отличная плавность хода за счёт довольно

длинноходной передней вилки и подпружиненного сиденья. Управлять мотоциклом удобно. С ростом же скорости происходит ожидаемое изменение в поведении Harley-Davidson. За счет того, что по сути почти вся масса его является неподдрессоренной, появляются уводы и значительная реакция на неровности. Достаточно большое влияние оказывает и высокий профиль довольно узких шин. Спицы в заднем колесе тоже играют роль элемента с низкой поперечной жёсткостью. Хочется также отметить и довольно слабую по современным меркам, но вполне достаточную для своего времени тормозную динамику. А вот разгонная динамика WLA вполне сопоставима даже с современным потоком.



«лежал в руках как влитой». Более того, отсутствие задней подвески практически не сказалось на комфорте седока! Подпружиненное сиденье хоть и передавало некоторые вертикальные ускорения, но, во-первых, они были «размазаны» подвеской самого сиденья, а во-вторых, колеблющаяся масса задней части оказалась довольно велика и обладала существенной инертностью. Получается, что все удары принимало на себя заднее колесо? Похоже, что так оно и есть. Но здесь уже играла свою роль и большая высота профиля резины и активно пружинящие спицы. В общем, первые впечатления от движения по неровным покрытиям оказались вполне обнадеживающими, и мы ничтоже сумняшеся направились в сторону грунтовых спецдорог.

МАЛЕНЬКИЙ ВОЕННЫЙ МОТОКРОСС

Что касается испытаний на бездорожье, то в этом смысле на Дмитровском автополигоне тоже есть где развернуться. Во-первых, это стандартная грунтовая

«Жёсткие» испытания мы решили начать с относительно «мягкого» теста на брусчатке. И были искренне удивлены способностью этого чистокровного «хардтейла» дарить седоку вполне приличный комфорт на подобном покрытии.

Грунтовки преодолевались нашим Harley-Davidson без малейших намёков на «недовольство» со стороны мотоцикла. Даже в эту скользкую глиняную горку он взобрался играючи. «Старый солдат» попал в родную стихию!..





Внедорожный участок, который был выбран нами для «продолжения банкета», оказался перекрыт гибким «шлагбаумом» с малой степенью свободы.



Антон
МАЗУРКЕВИЧ

Владелец тестируемого
Harley-Davidson WLA

**В ВЫСШЕЙ
СТЕПЕНИ
НАДЕЖНЫЙ**

С детства меня сильно заинтересовала мотоциклетная тематика, может, потому, что мой отец раньше гонялся на мотокроссе или я с детства, листая мотоциклетные журналы, привил себе любовь к мототехнике! Помню счастливый момент, когда отец подарил мне на девятилетие мой первый долгожданный мопед мини-мокик – тогда моей радости не было предела, хотя у меня уже с трёх лет был настоящий гоночный карт, на котором я редко катался, т.к. низкий клиренс не позволял использовать его на дорогах. А мопед – это совсем другое дело! Учась в школе, я выискивал и покупал разную двухколёсную технику, мне нравилось буквально всё! У меня было три мопеда: шоссейник, дорожный и конечно же любимый эндуро – я скопил всё это классу к десятому. Но всё же продолжал искать что-то новое. И вот между уроков, листая газету объявлений, я нашёл свой первый старинный мотоцикл Victoria KR 25 S 1939 года выпуска. С этого всё и началось! Я стал покупать старинные мотоциклы, а «наигравшись», конечно же продавал.

А в 2005 году мой друг приобрёл готовый Harley-Davidson WLA, и мне он очень понравился.

Спустя немного времени у меня уже было несколько нереставрированных экземпляров этой модели. И я стал прикидывать разные варианты: что делать? Продать их и купить готовый? С одним человеком вёл переговоры об обмене моих нереставрированных на один хороший, но что-то не договорились. Ответ нашёлся быстро: надо делать самому. Тем более что, на мой взгляд, по сравнению с другими Harley именно эта модель WLA наиболее подходит для ежедневной эксплуатации. Не имея опыта в реставрации, я взялся за это новое и интересное дело. То бросая, то начиная заново, я потратил около двух лет на этот Harley. Только зачищал до металла и перекрашивал несколько раз, добиваясь нужной плотности покрытия. Да и по цвету были корректировки. А сколько было технических вопросов, просто не сосчитать! Ведь буквально каждый узел, каждый элемент требовал к себе большого внимания. Делать плохо я не хотел! Я тогда не имел ни опыта, ни представления о реставрации мотоциклов, но начиная делать Harley, я понял, что это такое. Это на один узел очень много собственных уникальных элементов. Мне уже потом знающие люди говорили: «Ты не с того начал, это один из самых сложных в реставрации мотоциклов». По степени обработки он достаточно простой – его не надо особенно «выводить». На заводе делали всё по принципу «отрезали – приварили – на сборку». Это не BMW и не Zundapp, в которых все стыки и сварные швы буквально зализаны. Марка могла себе это позволить, особенно в сочетании с большим военным заказом.

дорога, местами покрытая щебнем, с подъёмами, спусками и поворотами различной крутизны и профиля. А во-вторых, это замечательный «кратер» – природное образование в виде огромной впадины, который мы уже неоднократно использовали во время тестирования вездеходной и полноприводной техники. Причём первое место как раз по дороге ко второму... На этот раз за рулём WLA по большей части сидел хозяин тестируемого мотоцикла Антон Мазуркевич (очень уж ему понравились «грунтовые упражнения»), но и мне есть о чём рассказать. Поведение мотоцикла на грунте не сильно отличалось от аналогичного на брусчатке. С той лишь разницей, что поверхность была более скользкая и податливая. В общем, если ехать «с головой», никаких сюрпризов. Даже наоборот: низкий центр тяжести и моментный двигатель дают WLA несколько расширенные возможности.

Да и гражданские версии не блистали подгонкой элементов – это совсем не немцы. И это большой плюс в реставрации, этот момент несколько упрощает работу. Но количество втулок-шайбочек-пресс-маслёнок-пружинок-реактивных тяг на шарнирах просто какое-то нереальное. Конечно, мне помогали, кто опытным советом, кто делом. Всем этим людям я очень благодарен!

После начала эксплуатации пришло понимание, насколько эта машина надёжна. Собирая свой мотоцикл из трёх, выбирая всё самое лучшее, пришлось, конечно, доукомплектовывать деталями. Из Польши, Германии, Америки и, конечно, России – у нас ещё попадается так называемый ЗИП. Делал свой мотоцикл что называется для себя, т.е. крылья я выбрал образца до 1942 г.в. Они красивей «ведрообразных» 1944 года. Мотор красить тоже не стал, хотя у серии VII они были зелёного цвета. Покатавшись на штатном варианте сиденья (близко к баку), я понял, что это неудобно, и заменил рамку сиденья на «гражданский» вариант до 1941 г.в. модели WL. Так стало намного удобнее управлять. А что касается сложности с обслуживанием... Да нет там никаких особых сложностей. Зато аппарат в высшей степени надёжный. И надёжность этого Harley-Davidson, например, помогла мне не только спокойно эксплуатировать мотоцикл в «городском» режиме, но и занять сразу все первые места в гонках «Моторы войны» 2012.

Даже на относительно небольших трамплинах заднее колесо WLA теряет контакт с дорогой. Сказывается отсутствие задней подвески и соответственно очень высокая неподдрессоренная масса.





Кадр совсем не из серии «испытания». Это скорее символ: человек, природа и Harley-Davidson WLA. Но обратите внимание: то, что педаль сцепления находится под левой ногой (а на низкой скорости ей приходится пользоваться практически постоянно), «обязывает» производить разворот через правую сторону. Что, собственно, мы и наблюдаем на этой фотографии...

Прыжки на WLA? А почему бы и нет... Представьте себе полевую дорогу всю в воронках и автоматную очередь, поднявшую десяток пыльных столбиков в полуметре от вас... А представив, обратите внимание на немалый по тем временам ход рычажной подвески и её энергоёмкость, обеспечиваемую восемью пружинами (четыре основные и четыре буферные).

Правда, как и в любой ситуации, в данном случае это «палка о двух концах». На одном из участков грунтовая дорога оказалась покрыта слоем скользкой глины, причём участок этот как раз совпал с довольно крутым спуском. Так вот, при движении вниз по скользкому склону заднее колесо то и дело пыталось обогнать переднее. При этом и газу не добавить – сцепных свойств резины не хватит для уверенного разгона, и тормоз не нажать – следует немедленный срыв в скольжение. Видя такое положение вещей, мы крепко задумались о пути обратно, ведь, возвращаясь, Антону требовалось подняться на этот скользкий спуск... Каково же было удивление всех присутствующих, когда Harley взобрался на него практически не буксуя и без единой попытки завалиться набок!

Следующим пунктом внедорожной программы значилась котловина... И тут началось невероятное. Антон понял, что преодоление «буераков» нашего «кратера» доставляет ему удовольствие и, что называется, «ушёл в отрыв». Нам же, со своей стороны, только и оставалось, что наблюдать то и дело летящий по воздуху тяжёлый транспортный мотоцикл 1944 года





Извечная дилемма с топливом для ретро-техники в случае с WLA решается заправкой хоть и редким, но всё ещё доступным бензином с октановым числом 80 (заводская инструкция это разрешает).

выпуска без задней подвески... Знаете, я, пожалуй, начинаю верить в легенду о невероятной надёжности WLA – ведь по окончании заездов технических последствий мы не нашли (ничего не отвалилось, не погнулось и не вытекло). Только не говорите, а откуда им, последствиям, взяться, раз не было падений. Не судите по меркам современной техники. Этому Harley-Davidson исполнилось 68 лет!..

ДЛЯ ЖИЗНИ

У нас, как у издания молодого (но многоопытного...), как-то сами собой начинают образовываться ранее не используемые традиции. Например, заканчивать некоторые тестовые материалы «возвращением» в утро этого же дня. Вот и на этот раз, завершая свой рассказ об испытании Harley-Davidson WLA, я расскажу о том, как протестированный нами сегодня мотоцикл своим ходом добирался до Дмитровского полигона. Более того, всё, что мы в течение дня поверяли на полигоне, было продемонстрировано WLA в тот самый момент, когда, прекрасно чувствуя себя в современном автомобильном потоке, он «проуливался» между «легковушек» и динамично стартовал

со светофоров. На самом деле трудно придумать причину, по которой на таком мотоцикле не стоит ездить сегодня. Ну разве что не самые лучшие тормозные механизмы да требовательность к обслуживанию. Но вряд ли это может остановить настоящего энтузиаста. Именно поэтому, а ещё и потому, что Harley-Davidson 42WLA был выпущен в очень большом количестве (см. «Самый известный Harley», стр. 130), на дороге нет-нет да встретится прекрасно отреставрированный экземпляр. А уж сколько из WLA понастроили всевозможных «кастомов», «бобберов» и прочих продуктов бурной мотоциклетной фантазии и вовсе не счесть. Так какова же истинная причина популярности модели? Надёжность, ходовые качества, комфорт, а может быть, легендарность?.. И да, и нет. Скорее это правильное сочетание всех вышеназванных качеств, объединённых под именем Harley-Davidson. **RW**

Редакция RW благодарит Антона Мазуркевича за предоставленный мотоцикл и участие в испытаниях, а также творческую лабораторию «Эполет» (www.epolet.su) за предоставленную форму.





текст >> Евгений КОНСТАНТИНОВ
фото >> Алексей КОНОПЛЁВ
Евгений КОНСТАНТИНОВ

Renault FU 1919 года выпуска

ПЕРВЫЙ ФРАНЦУЗСКИЙ ТЯЖЕЛОВОЗ

1917 год был богат на события, изменившие ход истории, и их последствия человечество испытывает до сих пор... Впрочем, сегодня мы будем говорить не об этом. Речь пойдет о тяжёлом французском грузовике, имеющем прямое отношение к лёгкому танку Renault FT-17 – первой в истории гусеничной бронемашине классической компоновки с вращающейся на 360 градусов пушечной башней. Так вот, чтобы повысить мобильность танковых подразделений (скорость FT-17 не превышала 8 км/ч, а запас хода составлял скромные 65 км), компания Renault предложила опять же первый в мире специально созданный для перевозки танков тягач. При грузоподъёмности в семь тонн (танк с пушечным вооружением весил 6,7 тонны) Renault FU был самым могучим грузовиком своего времени. Но одной транспортировкой танков дело не ограничилось.

At the end of the First World War

a special vehicle for transporting tanks was developed by the French Renault company. The model FU had a capacity of 7 tonnes, was their first heavy truck and was in demand in all sectors of civilian life. Due to its good chassis and high quality workmanship this vehicle was used in a variety of different situations with a variety of bodies. Not long ago one of only two known surviving Renault FU's was found and restored. It now occupies an honourable position in Riga Motor Museum's exposition of commercial vehicles where we were able to get thoroughly acquainted with the world's first heavy truck.

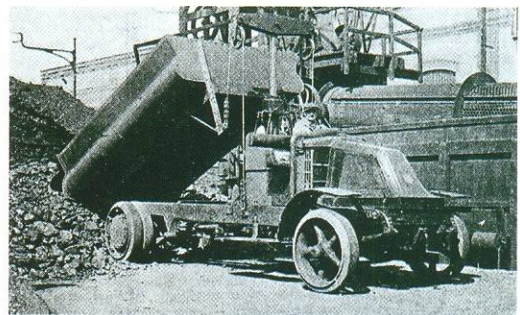
Созданные для перевозки танков тяжёлые грузовики отлично прижились на самых разных работах и прекрасно зарекомендовали себя там, где была нужна высокая грузоподъёмность и большая грузовая платформа. По этим показателям в те годы у FU конкурентов просто не было. Стройки, крупные промышленные и сельскохозяйственные предприятия – разнообразие задач породило огромное количество специализированных кузовов. Среди них были цистерны, роспуски, сеновозы и разная другая экзотика вроде кузова для перевозки вина в бочонках ёмкостью «пол мюи» (134 л). Очень востребованной семитонная машина оказалась для перевозок между железной дорогой и потребителем (или поставщиком). Стандартные товарные вагоны в те годы брали на борт 10 тонн груза, а Renault FU при полной загрузке ещё был способен тянуть за собой прицеп. При этом грузоподъёмность наиболее популярных прицепов в те годы составляла... три тонны. То есть грузовик с прицепом за один рейс полностью обслуживали вагон, что было исключительно выгодно с экономической точки зрения. Однако это ещё был не предел способностей французского тяжеловоза. Известны фото, на которых один Renault FU везёт сразу два танка Renault FT-17: один – на себе, а другой – на прицепе. Правда, есть мнение, что эти танки относятся к числу облегчённых учебных машин, выпускавшихся в конце 20-х годов в Польше. Но как бы там ни было, факт такой перевозки остался зафиксированным.

БОГАТЫРЬ В КОСТУМЕ ПИВОВАРА

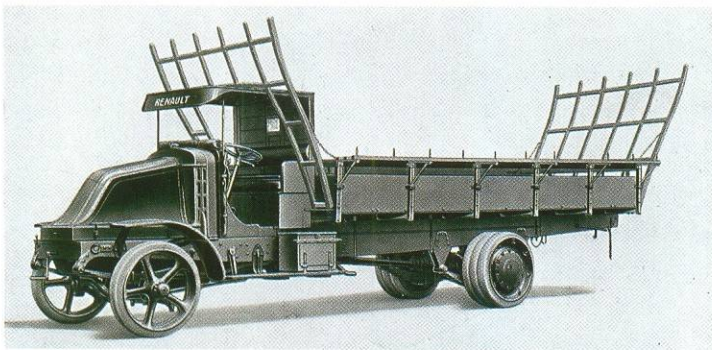
Увы, несмотря на большую востребованность и достаточно массовое производство, до наших дней эти машины почти не дожили. В мире известно всего два восстановленных FU. Тот, что на наших фотографиях, год назад обосновался в рижском «Мотор-музее» (где, собственно, мы его и нашли в экспозиции коммерческого транспорта). Этот автомобиль был найден рижскими энтузиастами в Голландии и находился он в удручающем состоянии. От него осталось только шасси, но, к счастью, довольно комплектное. Возрождение машины из небытия стараниями международной команды реставраторов заняло два года. Поскольку никакого кузова у грузовика не было, в процессе восстановления возникла идея поставить на шасси так называемый кузов пивовара – высокую деревянную клетку изящной формы (в ней очень удобно было перевозить и мешки с исходным сырьём, и бочонки с готовым продуктом). Такой вариант Renault FU не противоречит исторической правде: подобные автомобили, судя по историческим документам, тоже были. И как мне кажется, выбор был правильным – ажурная деревянная конструкция с кованым металлическим каркасом смотрится словно лакированная игрушка в натуральную величину. Впрочем, несмотря на сложную и качественно выполненную работу по воссозданию кузова, он в данном случае не главное. Тем более что его смена была предусмотрена конструктивно (на протяжении жизни многие FU регулярно меняли грузовой отсек вместе со сменой «профессии»).



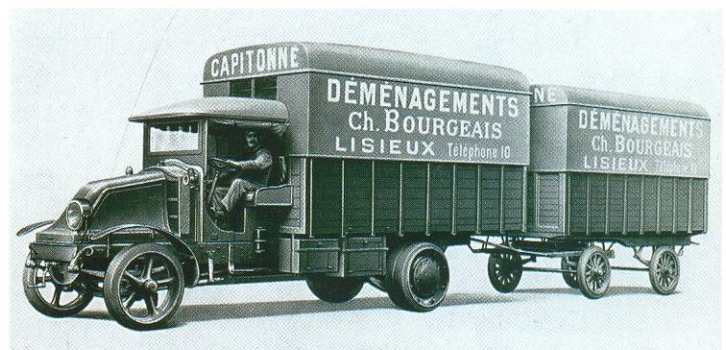
Грузовик изначально был создан для перевозки танков Renault FT-17, с которыми был унифицирован по двигателю и коробке передач. Но вскоре у грузовика нашлось множество вариантов гражданского применения с различными кузовами...



Renault FU с самосвальным кузовом. Механическая система опрокидывания приводилась от коробки отбора мощности.



Удлинённая грузовая платформа и специальные решетчатые надставки позволяли использовать Renault FU для перевозки больших объёмов сена.



Довольно распространённым и экономически выгодным был вариант использования этого грузовика с прицепом. FU был прекрасным тягачом.

Педали и руль расположены традиционным образом, а напольные рычаги ответственны за: включение блокировки межколёсного дифференциала заднего моста, переключенные четырёхступенчатой коробки передач и задействование стояночного тормоза. Кстати, рычагов могло бы быть ещё больше: конструкция КПП предусматривает возможность установки коробки отбора мощности на вспомогательные механизмы.

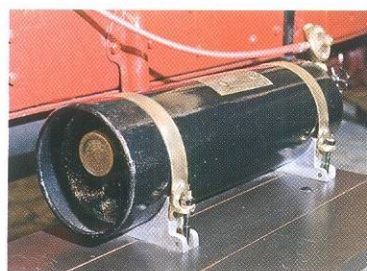


Этот привлекательный золотистый баллон на самом деле... штатный бортовой огнетушитель.



Кран подачи топлива. Из бака, размещённого на моторном щите, оно поступает самотёком.

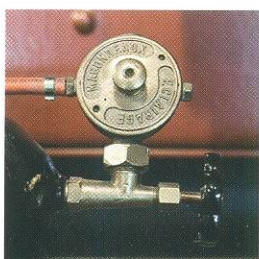
Мощность двигателя 25 л.с. Правда, при рабочем объёме почти 8 литров и соответствующем крутящем моменте.



Световые приборы ацетиленовые. Но смешивать карбид с водой в бортовом химическом реакторе уже не требуется. Запас ацетилена хранится в сжатом виде в баллоне, перезаряжаемом на специальной станции.



Фара всего одна, а задние огни вообще не предусмотрены.



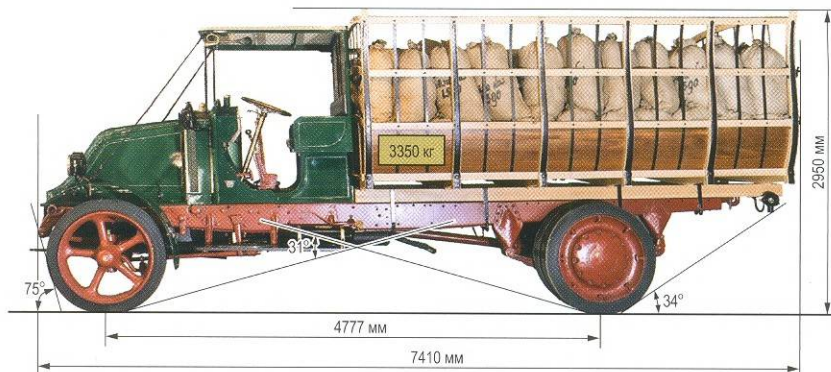
Редуктор на баллоне понижает давление до рабочего и подаёт ацетилен в фару.

Конструкция грузовика более чем достойна внимания. Заглядывая под днище – при таком размере колёс для этого практически не надо нагибаться. Монументальность шасси, выпущенного без малого век назад, по-настоящему впечатляет. Каждая деталь здесь говорит о том, что перед нами тяжеловоз, рассчитанный на долгую эксплуатацию. Внушительные рессоры, мощная балка заднего моста, литые стальные колёса с цельными резиновыми бандажами... В общем, почти локомотив!.. Попробуйте представить этот размер: рама грузовика сделана из гнутого 250-го швеллера толщиной 7 мм! Всё до мелочей рассчитано на тяжёлые повседневные нагрузки. На этом фоне совершенно не верится, что мощность двигателя только... 25 л.с. Правда, этот не слишком впечатляющий по сегодняшним меркам результат достигнут при рабочем объёме без малого 8 литров и максимальной частоте вращения коленвала 1000 об/мин (особо пытливые могут высчитать крутящий момент этого мотора). А высчитав, попытаться представить, как, перевоза невероятные по меркам тех лет грузы, он развивал максимальную скорость в 40 км/ч.

ФАМИЛЬНЫЕ ЧЕРТЫ

Выбираюсь из-под днища и вновь окидываю машину взглядом. Даже без подписи на табличке принадлежность к семейству Renault очевидна (фирменным отличием ранних моделей этой марки было расположение радиатора за двигателем и характерный глухой капот, напоминающий чугунный утюг). Но при этом от других грузовиков Renault той поры FU отличим с первого взгляда. Дело даже не в размерах. Достаточно взглянуть на задние колёса – и сразу всё ясно. Это был первый и долгое время единственный автомобиль, оснащённый колёсными редукторами (они однозначно узнаются даже на истрёпанных старых фотографиях).

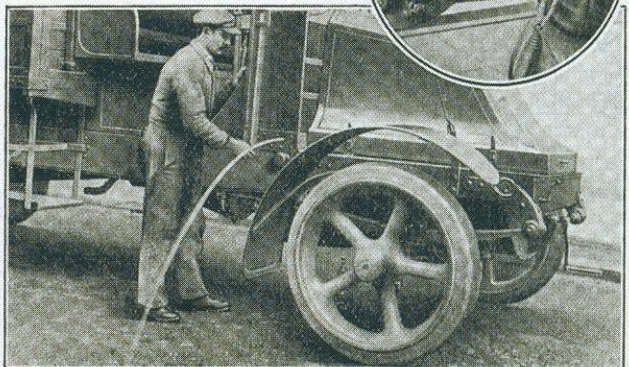
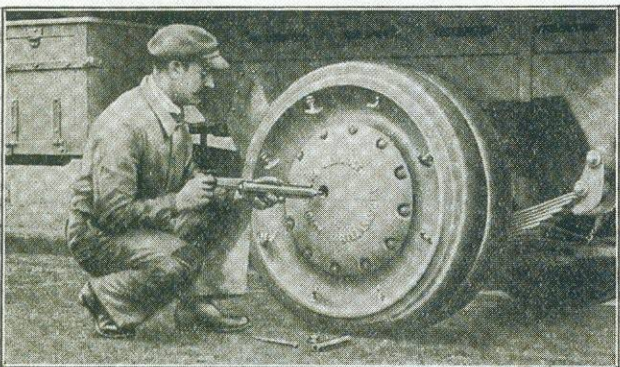
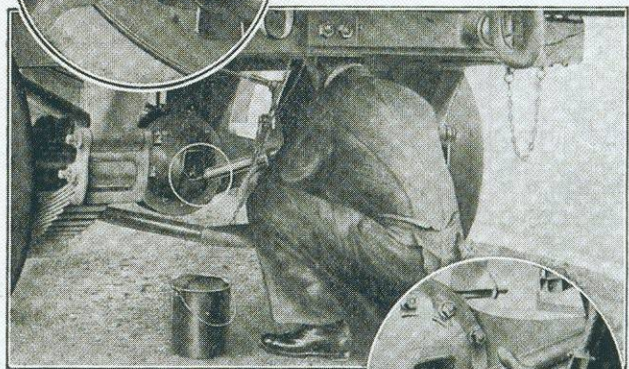
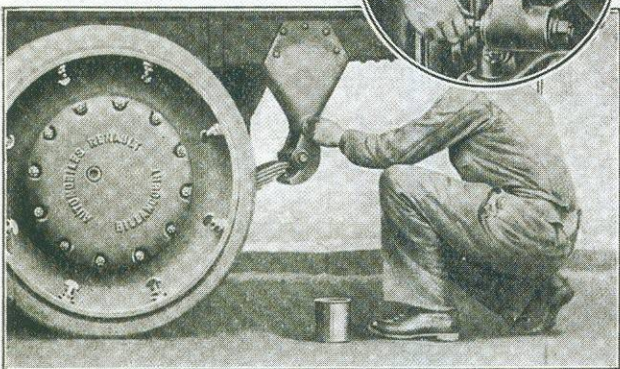
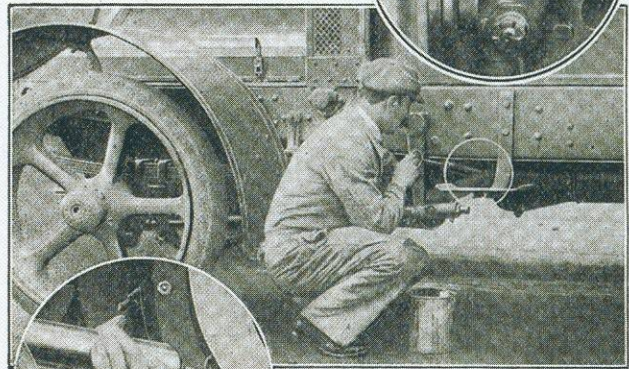
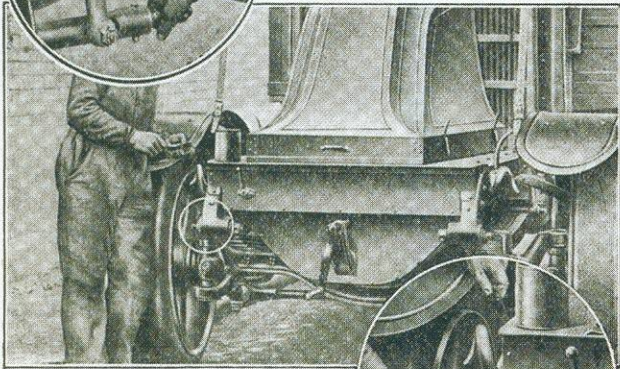
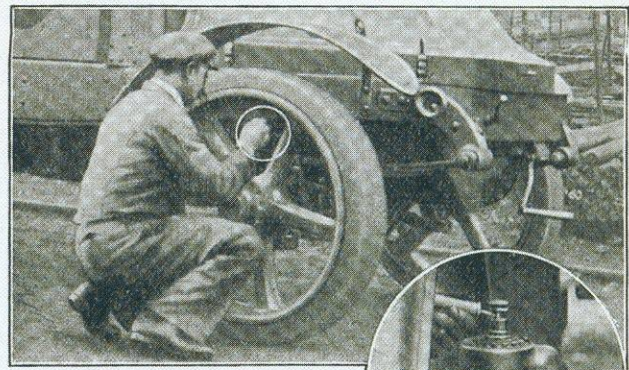
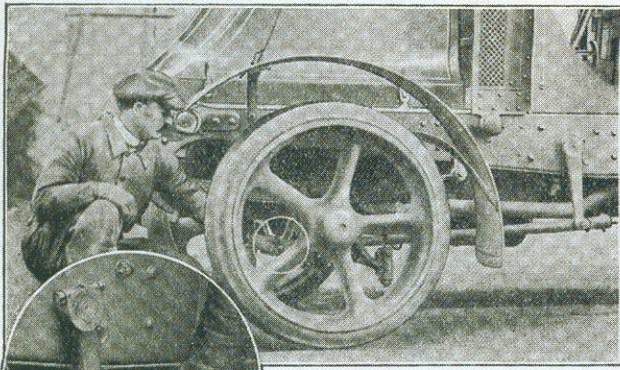
Renault FU. Габаритные размеры (данные производителя)



Подножка довольно высока, но я без труда забираюсь в кабину через широкий проём. Двери отсутствуют как класс, а от непогоды водителя защищает разве что крыша над головой. Что, впрочем, было вполне в духе своего времени. В открытой с трёх сторон всем ветрам кабине установлена довольно жёсткая обитая кожей скамья (естественно, безо всяких регулировок). Очень тяжёлые педали, руль и рычаг переключения передач постоянно напоминали водителю, что он на работе. Но при этом общее расположение органов управления даже по современным меркам логично и удобно. Что позволило мне достаточно быстро освоиться за рулём FU. Неожиданным оказалось только то, что у этого неполноприводного грузовика непривычно много дополнительных элементов управления.

ПРОГРЕССИВНО-АРХАИЧНАЯ КОНСТРУКЦИЯ

Рабочая и стояночная тормозные системы Renault FU полностью разделены и в случае экстренного торможения способны дополнять друг друга. При этом педаль воздействует на трансмиссионный барабан, а рычаг – на барабаны в задних колёсах. То есть по современным понятиям всё устроено с точностью наоборот (в наши дни на трансмиссию может быть завязана лишь стояночная тормозная система). Говоря о трансмиссии, нужно



Отдельные операции по техническому обслуживанию: смазка шарнира продольной рулевой тяги, смазка втулок передних рессор, смазка втулок задних рессор, смазка колёсных редукторов, смазка шкворней передних колёс, заправка маслом коробки передач, заправка маслом заднего моста, слив воды из радиатора.



Двигатель запускается только вручную. (У танка, кстати, тоже.) Единственная электрическая система – это зажигание от высоковольтного магнето с возможностью ручной регулировки опережения во время движения.

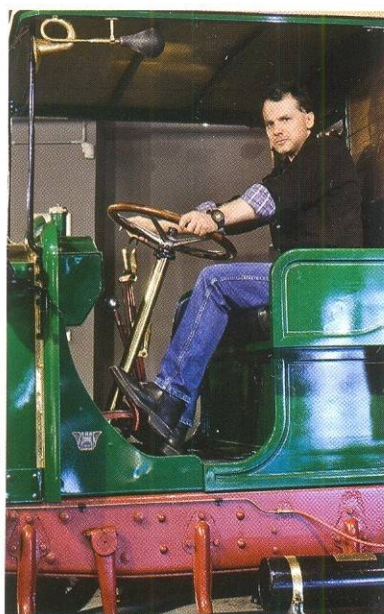


Горный противооткатный упор связан тросом с ручкой, расположенной под ногами водителя, позволяющей быстро опустить его в случае необходимости.

На рубеже 20-х годов это был один из немногих тяжёлых грузовиков, в котором предпочтение было отдано карданному валу, а не цепи.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ RENAULT FU

Грузоподъёмность, кг	7000
Ширина, мм	2140
Двигатель	L4 карбюраторный
Рабочий объём, см ³	7850
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	125/160
Мощность, л.с.@ об/мин	25@1000
Подвеска передняя и задняя	зависимая рессорная
Трансмиссия	механическая 4-ступенчатая
Максимальная скорость, км/ч	40



Кабина первого французского тяжеловоза открыта всем ветрам. Одним из немногих плюсов для водителя в этом является хорошая обзорность. Не хватает разве что правого зеркала: остаётся обширная мёртвая зона справа сзади. Впрочем, в то время это было в порядке вещей.

упомануть вот ещё какой момент. Это сегодня мы воспринимаем карданную передачу как нечто само собой разумеющееся. А на рубеже 20-х годов Renault FU был одним из немногих тяжёлых коммерческих автомобилей, в котором предпочтение было отдано карданному валу, а не цепи. Нет, в те годы уже понимали, что привод валом совершеннее, перспективнее, долговечнее и надёжнее. Более того, он уже вытеснил цепь из конструкции легковых машин, но... в трансмиссии тяжелого грузовика требовалось большое передаточное отношение, которое было невозможно получить при одноступенчатой главной передаче. Именно потому, в конструкции заднего моста и появились планетарные колёсные редукторы.

Кстати, при всём техническом прогрессе в одних деталях, в других FU оставался подчёркнуто архаичен. Так, например, вертикальный однокамерный карбюратор имеет простейшую конструкцию. Циркуляция охлаждающей жидкости происходит по термосифонной схеме, а вентилятор системы охлаждения смонтирован прямо на маховике двигателя. При этом сам двигатель – рядная четвёрка с двумя отдельными блоками цилиндров (два по два), собранными на общем разъёмном картере.

Впрочем, какими бы ни были отдельные инженерные решения, создатели этого грузовика не забывали о ремонтпригодности и простоте периодического обслуживания машины. Как и любой автомобиль тех лет, FU нуждался в частом и обширном приложении рук с гаечными ключами, маслёнками и другими полезными инструментами. При этом, несмотря на обилие точек смазки, ко всем из них есть хороший доступ. Даже автомобильная пресса тех лет особенно акцентирует на этом внимание: «Мы опубликовали фотографии, демонстрирующие различные операции по обслуживанию 7-тонного грузовика, и рассмотрев эти изображения, можно понять, что эти операции постарались сделать максимально удобными, то есть не потребуются специальных гимнастических навыков, чтобы выполнить их, и даже наименее проворные водители не найдут их сложными». (Французский журнал «Грузовики и трактора» на октябрь 1920 года.) Изучая автомобиль снизу, я тоже обратил внимание на то, насколько здесь всё удобно и просторно расположено, с точки зрения механика.

P.S. В 20-е годы прошлого века автомобилестроение развивалось бурными темпами, а потому уже спустя несколько лет после создания Renault FU у конкурентов появились более совершенные тяжёлые грузовики. К началу Второй мировой войны этот тягач вместе с танком, для перевозки которого он изначально и был создан, отправился в историю. Оставшиеся на ходу машины ещё использовались для перевозки тяжёлых прожекторных установок в частях ПВО или на подсобных хозяйственных работах, но его время ушло. Однако не стоит забывать, что именно Renault FU был первым тяжеловозом, поживившим начало целому классу коммерческих автомобилей.

RW

БАНК ВРЕМЕНИ

Семейство автомобильных прожекторов 108
История жизни и творчества братьев Орловских.

Путь длиной 2243 версты 114
К столетию «Военно-грузового пробега».

Белые пятна чёрного автомобиля 122
Рассказ о том, как создавалась главная машина Генри Форда.

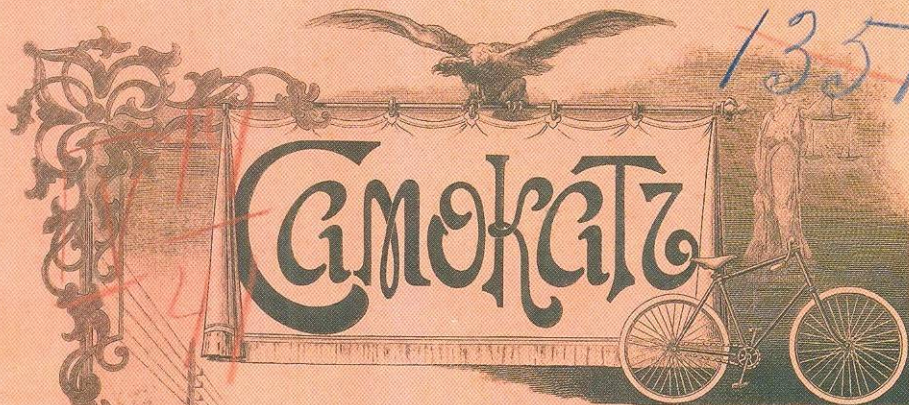
Самый известный Harley 130
От «гражданского» Harley-Davidson WL к «армейскому» Harley-Davidson WLA.

Перекажи крепость 138
Неосуществлённый проект гигантского военного эллипсоида.



Телефонъ № 1502.

Телеграммы: Самокатъ Петербургъ.



Иллюстрированный еженедельный
журналъ самокатнаго дѣла.

(Выходитъ еженедѣльно по субботамъ).
ПОДПИСНАЯ ЦѢНА СЪ ДОСТАВКОЙ.
на годъ . . . 4 руб. 1 на полгода . . . 2 руб. 50 к.
Пріемъ подписки и объявленій въ конторѣ редакціи
Улица Глинки, 3 С.-Петербургъ.

№ 52.
31 Декабря 1894 г.
Le „Samokat“ Rue Glinka 3.
St. Petersburg.

Содержаніе № 52.

Бесѣды о спортѣ; О постройкѣ трѣковъ (продолженіе).—
Четвертое вынужденное объясненіе.—Павильонъ Ре-
дакціи «Самоката» на Національной самокатной вы-
ставкѣ въ Лондонѣ.—Фотографія Лондонской главной
улицы.—Техника: Работа пѣшехода и велосипедиста;
Особенности шины Пальмеръ (3 рисунка); Совѣтъ для
прикрѣпленія манометровъ.—Гонка на 1000 километ-
ровъ въ Парижѣ.—Мелкія извѣстія.—Объявленія.

Подписная цѣна.

съ доставкой и пересылкой

НА ГОДЪ 4 р.

на полгода 2 р. 50 к.

О подпискѣ на „Самокатъ“ и о „Самокатѣ“ на 1895 г. см. слѣдующую страницу.

История основателей первого русского автожурнала

Появление отечественной автомобильной журналистики тесно связано с семейством Орловских, которое ещё в 1894 году начало издавать специализированный журнал «Самокат». А дело происходило следующим образом... Глава семьи, Александр Иванович Орловский, был человеком талантливым, целеустремлённым, и как теперь принято говорить, сделавшим себя сам. Оставшись в детстве без родителей, Александр, живший тогда в городе Белом Смоленской губернии, сумел окончить реальное училище и поступить на службу в Москве в один из департаментов Сената. Несколько лет спустя он перешёл в московскую контору Государственного банка. Там талантливый и трудолюбивый юноша был замечен известным финансистом Н.И. Палтовым, который стал его покровителем и в дальнейшем во многом помогал молодому чиновнику.

текст »» Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
фото »» из архива автора

СЕМЕЙСТВО АВТОМОБИЛЬНЫХ ПРОСВЕТИТЕЛЕЙ

Вскоре Орловскому предложили должность инспектора по проверке финансового состояния предприятий, претендующих на получение государственной ссуды. Будучи исключительно честным, неподкупным и требовательным, Александр Иванович быстро продвигался по службе, и через некоторое время ему поручили навести порядок в Одесской конторе Госбанка. А когда он в 1877 году блестяще справился с этим делом, его там и оставили в качестве управляющего Одесской конторой. Прослужив в Одессе 14 лет, Орловский вышел в отставку, купил небольшое имение-дачу под Варшавой и открыл спортивный магазин в Санкт-Петербурге в доме № 3 по улице Глинки. Среди прочего предприниматель торговал велосипедами, или, как их тогда называли, бисиклетами, к которым быстро пристрастились его сыновья – Пётр и Николай. Вскоре оба сделались заядлыми велосипедистами и не мыслили жизни без дальних путешествий. Чтобы вывести своё заведение на более высокий уровень, Александр Иванович решил издавать велосипедный журнал «Самокат», первый номер которого вышел в 1894 году.

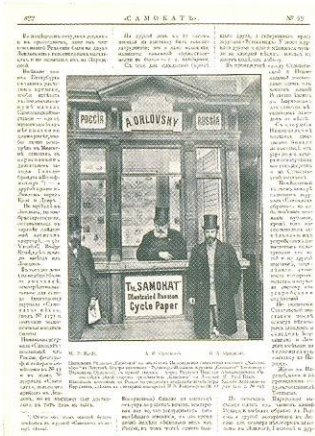
Тематика издания была заявлена довольно обширная – от распоряжений правительства, касающихся самокатного дела, до фельетонов и стихотворений. Планировались также регулярные обзоры техники, описания путешествий, а также перечни торговых заведений, ресторанов и гостиниц во всех городах Российской империи, предоставлявших скидки господам циклистам, и т.п. Поначалу журнал выходил еженедельно по средам, и годовая подписка стоила 4 рубля. Но уже во второй год издание стало выходить по субботам, а ещё через год журнал подорожал до пяти рублей. Любопытно, что уже в 1894 году на Лондонской велосипедной выставке журнал Орловских имел свой стенд. Таким образом, журнал сыграл роль «неофициального представителя» России на этом форуме. Вскоре, увидев, что сыновья заинтересовались издательской деятельностью, Александр Иванович передал «Самокат» на их попечение. И братья Орловские времени зря не теряли! Они путешествовали на велосипедах по Европе, ездили из Петербурга в Париж, а потом с увлечением описывали свои поездки в журнале. Уже в то время между ними возникло некое соперничество: кто пройдет более сложный маршрут, интереснее опишет своё путешествие или быстрее преодолет спортивную дистанцию.

ИЗ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА В ПАРИЖ

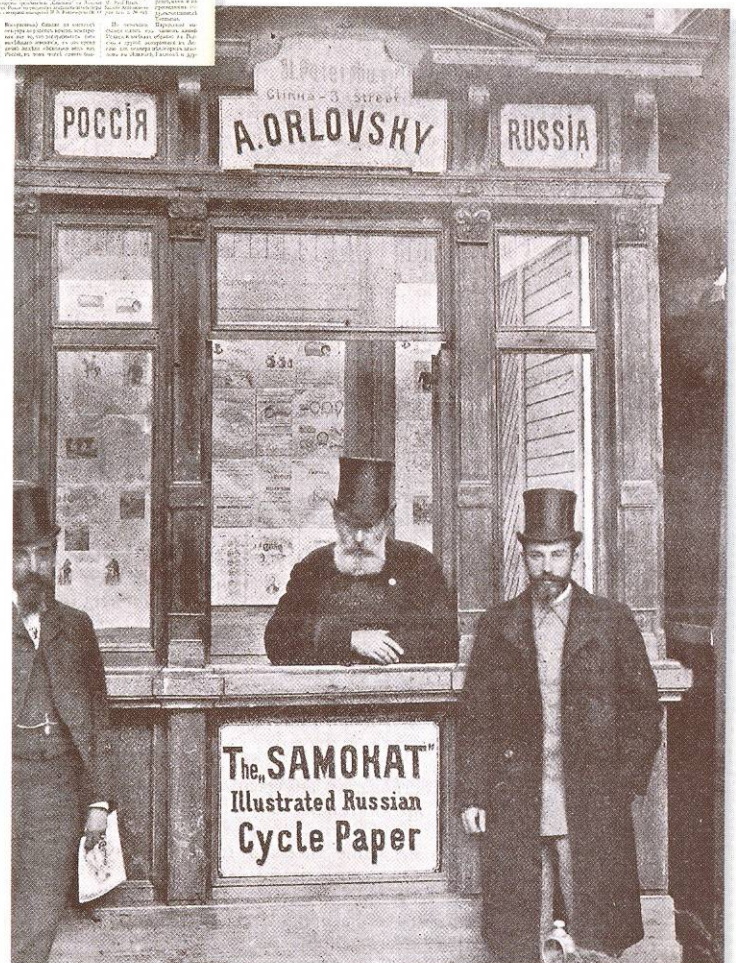
С появлением в России моторных экипажей, братья, естественно, заинтересовались и ими. Не мешкая, они приобрели себе трициклы, став таким образом одними из первых «мотористов» Петербурга. Поначалу считалось, что техника такого рода пригодна только для поездок на небольшие расстояния, но

What kind of car should I buy? How will she go?

What are the advantages and disadvantages of a particular model? An automotive journalist can answer all these questions. The automotive press is essential in all countries of the world including Russia. The origins of the genre lie in the late XIX and early XX centuries. Amongst the first automotive journalists in this country were the brothers, Nicholas and Peter Orlovsky. With their father's support they began to publish a sports magazine, «Scooter», dedicated to the mechanical means of transport of the bicycle then motor-cycle and finally the car. They first published their magazine in the family's sporting goods store which helped to advertise their products. Later the magazine grew into a specialised car magazine, became famous all over the country.



На Лондонской велосипедной выставке 1894 года журнал «Самокат» имел свой стенд. На фото: А.И. Орловский (в центре), Н.А. Орловский (справа) представляют Российскую империю в британской столице.



Пётр Александрович сумел опровергнуть это мнение. Он первым прошёл на трицикле по разведанному во время велосипедных поездок маршруту от Петербурга до Парижа! Целью воая, по словам самого путешественника, было «кроме спортивной стороны поездки и ознакомления на практике с продолжительной работой двигателя в тяжёлых условиях доказать: русские дороги пригодны для автомобиля». Доказательство это потребовалось потому, что некоторые коллеги из Франции утверждали, что механические экипажи в России не приживутся из-за плохих дорог. Во французской автомобильной прессе по этому поводу даже открылась нешуточная дискуссия. Трицикл марки «Фебус», на котором в октябре 1899 года стартовал Пётр Александрович, имел бензиновый двигатель, выпущенный фирмой «Де Дион-Бутон» мощностью в 1,75 л.с., и был оборудован системой электрического зажигания от батарей. Несмотря на наличие мотора, поездка вымотала спортсмена гораздо больше, чем его прежние велосипедные пробеги.

Сам Орловский так описывал свои впечатления: «Трёхколёски того времени не имели ни двойной передачи, ни разобщения, и каждый подъём сколько-нибудь продолжительный, который нельзя было взять «с хода», требовал энергичной работы педалями, иначе вся механика остановится на

IV «САМОКАТЪ» № 32

НАИБОЛЕЕ ИЗВЕСТНЫЙ
В СЛАВЯНСКИХ СТРАНАХ
СЛАВЯНСКОЕ ВЕЛОСИПЕДОВ

А. ОРЛОВСКАГО,
УЛИЦА ГЛИНКИ, 3.—С.—ПЕТЕРБУРГЪ,

ВЪ настоящее время открытъ уже ПРИЁМЪ ЗАКАЗОВЪ для поставки велосипедовъ начиная съ 1 Января 1895 года.

Складъ велосипедовъ А. Орловскаго открытъ съ цѣлью фактическаго ознакомленія велосипедистовъ и прочнаго успѣха въ эксплуатации велосипедовъ, съѣзду торгующихъ магазиномъ, такъ и именуемыхъ себя состоящихъ «при жителяхъ» и т. п.

Это направленіе дѣятельности склада А. ОРЛОВСКАГО доказывается всей предыдущей дѣятельностью склада.

Велосипеды совершеннѣйшими техническими усовершенствованіями, пренятными дугами, и безусловно наилучшими пробырѣнными складовъ А. Орловскаго въ велосипедовъ, а въ, можно быть твердо утверждено, что велосипеды склада А. Орловскаго абсолютно соответствуютъ своему назначенію.

Велосипеды русскіе: легкіе дорожные и дорожные.

Рекомендуется заказывать для плохихъ дорогъ, для вѣса болѣе 5 пудовъ и для значительныхъ дорожныхъ велосипедовъ; въ прочнаго же случаевъ легкіе дорожные.

Принимать заказы также на велосипеды дѣтскіе и крошечныя спеціальныя: гоночныя и трехколѣсные.

Легкіе, дешовые велосипеды за собой получение велосипедовъ ИЗЪ ПЕРВОЙ ПАРТИИ, вытиснать заказывать складу ЗАБЛАГОВРЕМЕННО И ВНЕСТИ ЗАДАТОНЪ НЕ МЕНЬШЕ 25 р. Долгата до 1/2 стоимости велосипедовъ должна быть внесена во время доставки велосипедовъ. На недостающую сумму будетъ выставленъ чекъ.

Заказывая велосипеды заблаговременно получаются существенныя преимущества. Во первую очередь обезпечены въ получении велосипедовъ безъ задержки изъ первой партии, во вторую, если необходимо изъ велосипедовъ вывѣстившихъ изъ склада въ болѣе раннее время, то заказанные заранее получатъ велосипеды по назначенной цѣнѣ, безъ увеличенія цѣны, если же они заказаны въ послѣднюю минуту, то и заказанные по цѣнѣ 150 руб. получатъ велосипеды также по болѣе низкой цѣнѣ.

Цѣны назначены въ 190 р. за переклассъ во всѣхъ отношеніяхъ велосипедовъ съ весьма изящной отакой и въ 170 р. за такой же по качеству велосипедъ, но съ болѣе простой отакой.

Долгословъ велосипедовъ С.—Петербургъ, 31 Декабря 1894 г. Теловато и фото. П. И. Бѣльковъ, М. Морозъ, 25

Реклама спортивного магазина, принадлежавшего Александру Ивановичу Орловскому.



Пётр Александрович Орловский во время одного из своих многочисленных велосипедных путешествий. Конец 1890-х годов.

середине подъема. Грязь, которая брызгала фонтанами со всех трёх колёс, не задерживаемая ничем, не могла увеличить приятности поездки. Растрясывало также порядочно. Три точки опоры – три колеса как бы специально приспособлены, чтобы расталкивать сидящего... Двухколёска или обыкновенный велосипед идут по той же дороге гораздо спокойнее. Большая плавность получается и при четырёх колёсах, особенно на автомобиле, снабжённом рессорами. Моя «пыхтелка» рессор не имела, пневматики толчков не смягчали, поэтому единственной пружиной была собственная нога, на которой и приходилось стоять на педали. Через пять-десять минут приходилось переменять ногу, опираясь на педаль на другой стороне».

ОТ «САМОКАТА» К «АВТОМОБИЛЬНОМУ ДЕЛУ»

Вот так, стоя на одной ноге, Пётр Александрович преодолел большую часть пути. Иногда, когда позволяла дорога, можно было присесть в седло и поставить ноги на откидные подножки, но таких приятных моментов оказалось немного. К тому же постоянно выходило из строя то одно, то другое. В Ковно, например, пришлось задержаться для ремонта дифференциала, а в Варшаве потребовалось привести в порядок карбюратор. Более того, поскольку во время путешествия погода чаще всего не баловала, то во избежание неприятностей пришлось обматывать непромокаемой тканью всю систему зажигания – батареи, проводку, катушку и

В конце XIX века на старт автогонок в России чаще выходили не полноценные автомобили, а более доступные для энтузиастов безлошадного транспорта трициклы.



коробку прерывателя. А чтобы уберечься при этом от конденсата, под ткань подкладывались кусочки карбида кальция, впитывавшие влагу. Также путешественнику для облегчения машины пришлось снять дополнительные топливный и масляный баки, установленные за сиденьем. В таком «модернизированном» виде его трёхколёска через 28 дней после старта в Санкт-Петербурге и въехала в Париж. Как впоследствии писал Пётр Александрович, за время поездки двигатель его трицикла сделал 10 млн 125 тыс. оборотов, израсходовав шесть пудов бензина и пуд масла. При этом сам путешественник испытал во время турне «не менее 100 млн толчков». Впрочем, поручиться за точность цифр, приводимых Орловским, разумеется, невозможно.

Кстати, братья не только сами активно пользовались механическими средствами передвижения и писали о них в своём издании, но и устраивали соревнования, которые так и назывались «Гонки на приз журнала «Самокат». Эти состязания пользовались успехом среди петербургских автомобилистов и проводились несколько раз в конце XIX – начале XX века. Тем не менее коллеги по увлечению воспринимали деятельность Орловских не слишком серьёзно. Не отрицая заслуг, они подтрунивали над их стремлением подчеркнуть свое автомобильное «первородство», над множеством слухов и домыслов, появлявшихся в журнале, и даже над перманентным соперничеством братьев. Что было тому причиной, доподлинно неизвестно. Скорее всего

Для облегчения трицикла пришлось снять дополнительные топливный и масляный баки, установленные за сиденьем.

виноваты были сами братья, не принимавшие критики и при первом же удобном случае возвращавшие оппонентам всё и сполна. Друзей им это, разумеется, не добавляло.

Помимо журнала и организации автомобильных состязаний Орловские много работали над переводом специализированной литературы. С их лёгкой руки в России (сначала на страницах журнала, а потом и отдельно) вышли в нескольких изданиях «Бензиновые автомобили», «Зажигание во взрывных моторах» и ряд других работ известного французского автомобильного журналиста Шарля-Луи Бодри де Сонье. Это была что называется «классика жанра». В 1902 году на титульном листе «Самоката» появляется подзаголовок «Еженедельный иллюстрированный журнал всех видов спорта и усовершенствованных способов передвижения», а в 1908-м «Самокат» переименовывают в «Автомобильное дело».

ВЕРНОСТЬ ЛЮБИМОЙ ТЕМАТИКЕ

В 1909 году Александр Иванович Орловский скончался, оставив сыновьям всё своё состояние, включая магазин, типографию и журнал. После смерти отца разногласия между Петром и Николаем стали ещё сильнее, и вскоре братья окончательно ссорятся. В прессе и даже в книгах появляются странные объявления: «Совладелец типографии «Самокат» в Санкт-Петербурге Пётр Александрович Орловский сим доводит до всеобщего сведения, что все сделки по поводу заказов типографских работ, поставок

4 р. 50 к. в год
с переводкой.
1/2 г. 2 р. 60 к. 1 кв. — 45 к.
Отдельные №№ по
отдельным 20 к.

ИЗДАНИЯ ГОДЪ СЕМНАДЦАТЫЙ.

№ 633

ЖУРНАЛЪ „САМОКАТЪ И МОТОРЪ“

Июль 1910 г.

основанъ въ 1894 г.; переименованъ въ 1908 г. въ

АВТОМОБИЛЬНОЕ ДЕЛО

Иллюстр. техн. журналъ, посвящ. механик. способамъ передвиженія: автомобилямъ, моторнымъ судамъ, мотоцикламъ и пр.

Журналъ печатается въ собственной Типографіи.

Выходитъ два раза въ мѣсяцъ.—Подп. съ 1 янв. или со дня подп., или съ одного изъ ранѣе вышедшихъ №№.

АДРЕСЪ РЕДАКЦІИ И ТИПОГРАФІИ:

С.-Петербургъ, Вас. Остр. 16 л., д. 27. Телефонъ: Редакціи и Типогр. 448-52. Издат. 529-75.

ИЗДАТЕЛИ Н. А. и П. А. ОРЛОВСКИЕ.

РЕДАКТИРУЕТЪ ЖУРН. П. А. ОРЛОВСКИЙ.

AUTOMOBILNOË DÉLO.

St. Pétersbourg. Vas. Ostrow, 16 lin., № 27.

XVII ANNÉE

Перемика
адреса 20 к.

(L'ancien journal „Le Samokat et Le Moteur“). Revue consacrée à l'automobilisme, bimensuelle, illustrée.

СОДЕРЖАНИЕ: Международное состязаніе—пробѣтъ автомобилей СПБ.—Кіевъ—Москва—СПБ. (окончаніе).—Кранъ для бензинового резервуара (1 рис.).—Искусство хорошо управлять автомобилемъ (прод.).—Ѣзда по дорогамъ въѣзъ въ горы (съ 14 рис.). Искусство торможения; повороты; уклоны; дороги допускающія большія скорости; пробѣздъ мимо стада, вблизи другихъ автомобилей и повозокъ.— Система пуска мотора въ ходъ безъ рукоятки, помощью сжатого воздуха (5 рис.).—Автомобильная статистика въ Германіи (2 чер.).— Покупка автомобилей, продаваемыхъ по случаю (прод.).— Осмотръ кузова (10 рис.). Инструменты и запасныя части. Испытаніе колесъ на ходу. Шумъ производимый моторомъ. Звуче. зубчатокъ перемены передачъ. Дѣйствительность тормозовъ. Пневматикъ. Ѣзда по тряской дорогахъ.

АВИАМЕНТЪ Первый Изобрѣтатель Пневматическихъ Шинъ

Имѣемъ постоянно на складѣ **АВТОМОБИЛЬНЫХЪ ШИНЪ:**

Мишлэнъ (Франція).
Континенталь (Германія).
Денлопъ (Англія).
Т-ва Росс. Америк. Резинов. Мануф.
и др. перек. загр. и русск. фабрикъ.
ГЛАВНЫЙ СКЛАДЪ
Кавказск. уа., д. № 17, 19, 22. Телефонъ 66—79.

— **ФАБРИКА** —
Исправленія порывовъ, привдегир. способомъ (вулканизацио) автомобильныхъ шинъ.
При покупкѣ новыхъ шинъ, принимается старыя въ обѣдъ.

Ф. Андреевскій.

Складъ частей и принадлежностей для автомобилей, моторныхъ лодокъ и летательныхъ аппаратовъ.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ. Малая Кошкеница, 3. Тел. 225-27.
МОСКВА. Тверской Бульваръ, 60. Тел. 152-17.

Постоянно на складѣ все необходимое.

Магнето
„БОШЪ“
Цѣпи
„БРАМПТОНЪ“
Аккумуляторы
„К. А. W.“
Фонари
„БЛЕРЮ“
Динамо
„ФИ“



Богато иллюстрированный прейсъ-курантъ высылается безплатно.

Журнал «Автомобильное дело» был одним из почти десятка автомобильных изданий, выпущавшихся в Российской империи до Октябрьской революции 1917 года.

Объясняя столь странную ориентацию своего детища, основатель курсов писал: «Школ шофёров, подготавливающих лиц, желающих, состоя на определённом жалованьи, управлять чужими автомобилями, в настоящее время имеется несколько, но чувствуется большой пробел в постановке дела подготовки владельцев автомобилей к пользованию собственными автомобилями и ознакомления их с автомобильной техникой, чтобы они не были в полной зависимости от своих шофёров во всём, что касается ремонта автомобиля и расходов на него».

Тем временем Николай Александрович организовал собственное издательство под названием «НИКО». Тематика издательства была сугубо технической. Кроме автомобильных книг там выходили пособия по электротехнике, воздухоплаванию, популярная литература и т.п. Издательство Николая Орловского работало вплоть до революции 1917 года, а затем было национализировано. После октября 1917 года оба брата остались на родине, по-прежнему отдавая себя издательскому делу и не изменяя любимой автомобильной тематике. Подтверждением этих слов служат книги: «Автомобиль», «Зажигание смеси в цилиндрах» (П. Орловский, 1925 год), «Трактор «Фордзон-Путиловец» (Н. Орловский, 1928 год) и целый ряд других. В 30-е годы творческая активность братьев падает, выходит несколько научно-популярных книг, учебников, после чего следы обоих братьев обрываются...

P.S. Заслуги семейства Орловских в деле популяризации автомобиля в России трудно переоценить. За четыре с лишним десятка лет издательской деятельности ими были выпущены сотни журналов, несколько десятков переводных и собственных книг. К сожалению, в годы советской власти их забыли настолько, что даже интересующиеся автомобильной историей люди сегодня почти ничего не знают об этой семье автомобильных просветителей. RW

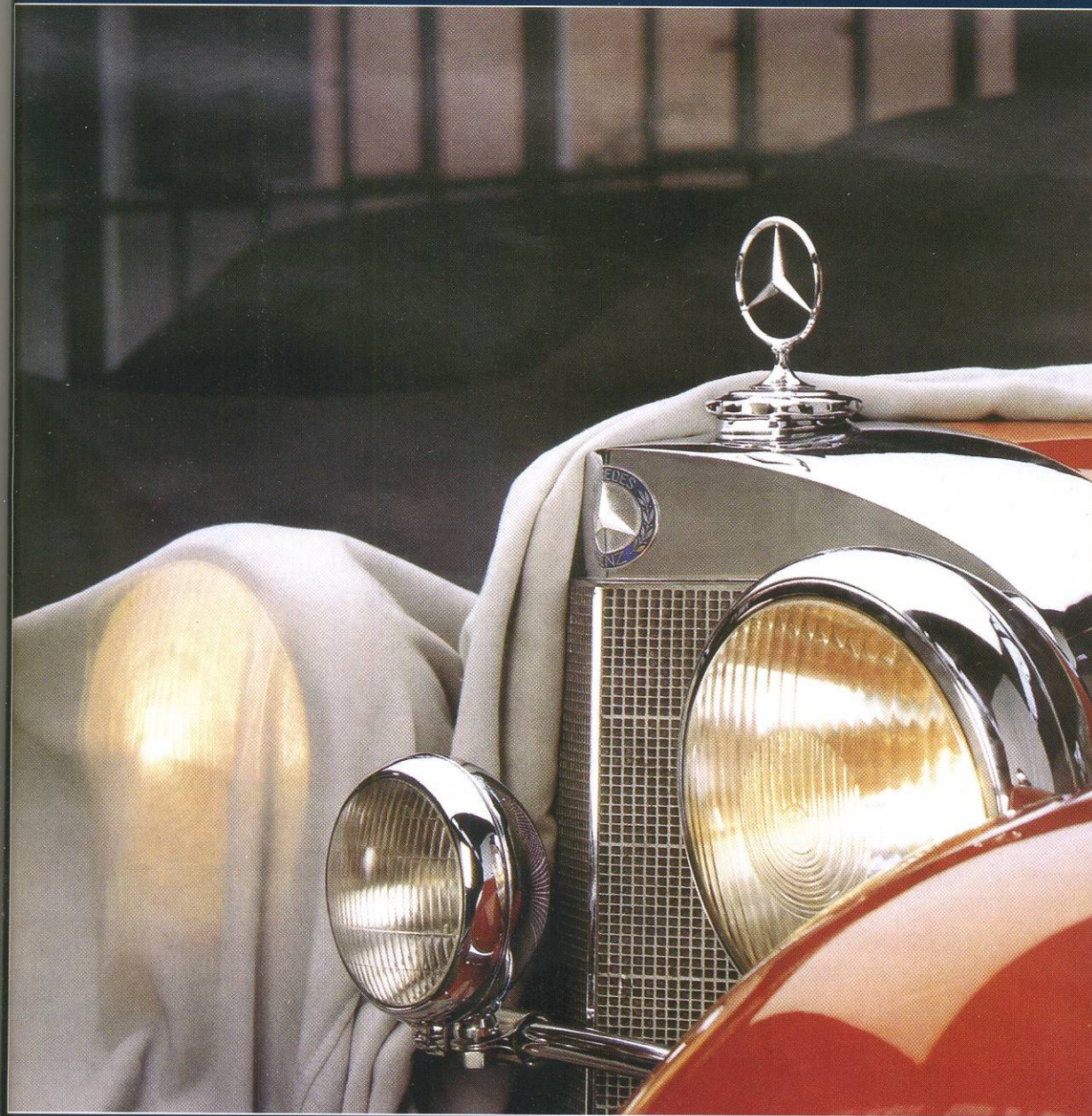
различных материалов для типографии... и т.п., совершённые без его участия, не будут им признаваемы, также не будут признаваемы и уплата денег по счетам типографии под расписку других, именующих себя владельцами или совладельцами означенной типографии». В общем, началась банальная семейная распря... Как ни странно, но на интенсивности выпуска автомобильной литературы это не сказалось, и пик деятельности издателей братьев Орловских пришёлся на 1912–1917 годы. Именно тогда была опубликована большая часть переводов: «Двухколёсный мотор» Вольфганга Фогеля, «Как устроен мотор» и «Искусство пользоваться автомобилем» Бодри де Сонье, а также и целый ряд других работ по автомобильной тематике. Писались и собственные сочинения. Так, в 1913 году Пётр Орловский выпустил солидный том «Автомобильные двигатели» и готовил ещё целый ряд работ. Работали в Петербурге и «Автомобильные курсы Петра Александровича Орловского», рассчитанные прежде всего на интеллигенцию.



В начале прошлого века автомобильной столицей Европы был Париж. Именно сюда братья Орловские наведывались, чтобы познакомиться с новинками отрасли и наладить связи с французскими автомобильными журналистами и издателями. На снимке: так выглядели Елисейские Поля в 1908 году.

Воссоздание мечты

ГАРАНТИЯ 5 ЛЕТ



КОМПАНИЯ "КОЛЛЕКЦИОННЫЕ АВТОМОБИЛИ"

*Высшее качество немецких
реставрационных традиций*



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

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

ПУТЬ ДЛИННОЮ 2243 ВЕРСТЫ



текст » Константин ШЛЯХТИНСКИЙ
фото » из архива автора

«Военно-грузовой пробег» 1912 года

Сто лет назад – в сентябре-октябре 1912 года – в России произошло небывалое событие, вошедшее в историю отечественного и мирового автомобилезма под названием «Военно-грузовой пробег». Целью этого мероприятия был отбор наиболее подходящих грузовиков для комплектования русской армии. Вот несколько цифр, чтобы оценить масштаб события: общее количество автомобилей-участников – более 75, из них 54 грузовика двадцати различных марок, прибывших побороться за право служить в России. Общая протяженность маршрута – около 2500 км.

Идея проведения столь масштабного испытания родилась в середине 1911 года и принадлежала командиру Учебной автомобильной роты полковнику Петру Ивановичу Секретёву. Не откладывая дела в долгий ящик, полковник доложил о ней военному министру В.А. Сухомлинову. Министру предложение понравилось, и он дал своё принципиальное согласие. А уже в конце года специально составленная комиссия представила на утверждение начальнику Генерального штаба Я.Г. Жилинскому тщательно прописанные правила и условия пробега, а также несколько вариантов маршрутов и сроков проведения испытаний. После рассмотрения

представленных документов остановились на маршруте Санкт-Петербург – Малоярославец – Брянск – Орёл – Тула – Москва – Санкт-Петербург. Старт пробега назначили на 19 сентября 1912 года (по старому стилю).

ПОДГОТОВКА МАРШРУТА

Выбор маршрута и время проведения отборочного конкурса обусловлены следующими факторами: «Время пробега выбрано осеннее, чтобы иметь возможность произвести испытания при низкой температуре и в дождливую погоду». Весь маршрут должен был пролегать только по дорогам с твёрдым покрытием. Грунтовые дороги исключались, поскольку «осеннее время заставило опасаться, что на просёлках грузовики встретят участки совершенно непроходимые». Кроме того, к конкурсу планировали привлечь не только лёгкие, но и тяжёлые грузовики, которые в то время вообще не были приспособлены для передвижения по грунтовым дорогам. Третьей причиной стали мосты – в те годы даже на дорогах государственного значения они далеко не всегда были способны выдержать вес автомобиля, поскольку по большей части предназначались для гужевого транспорта.

Но «кабинетной» разработкой маршрута его составители не ограничились. Дабы убедиться, что он действительно преодолим, два офицера Учебной автороты, а именно штабс-капитаны Тапилин и Трестер, провели рекогносцировочную поездку по трассе будущего пробега, в ходе которой были проинспектированы дороги, мосты, определены пункты ночёвок и технических стоянок. Кроме того, надо было позаботиться

о местах для размещения участников и о завозе продовольствия, запчастей, горюче-смазочных материалов и т.д. В общем, подготовительная работа предстояла огромная. К началу 1912 года правила проведения «Военно-грузового пробега» были написаны и утверждены. После чего их перевели на немецкий и французский языки и вместе с приглашениями на участие в конкурсе разослали ведущим зарубежным фирмам, выпускавшим грузовые автомобили.

ПРИВЛЕЧЕНИЕ УЧАСТНИКОВ

Основной задачей организаторов было привлечь к конкурсу как можно больше фирм-производителей. Для этого в русской и европейской прессе провели широкую рекламную кампанию. Иностранные журналисты окрестили мероприятие «Concours Russe». О нём написали все крупнейшие газеты и автомобильные журналы. Больше других отличилось французское издание Poids Lourd – главный редактор Пьер Сувестр посвятил предстоящему пробегу специальный выпуск. Редакция этого журнала даже взялась объединить все французские фирмы, выразившие желание принять участие в конкурсе, и снарядить специальный поезд из Парижа в Санкт-Петербург, на котором и должны быть доставлены французские грузовики. В пробег отправился один из лучших сотрудников редакции Теодор Альфред. На нём лежала не только обязанность освещать ход испытаний, но и хлопоты по организации участия французских фирм, не имевших или не успевших приехать в Россию своих представителей. Был задействован и «административный ресурс». Например, начальник Генерального штаба Я.Г. Жилинский в ходе своей поездки во Францию сумел

A hundred years ago, from September to October 1912,

there was an unprecedented event in Russia. It went down in the national history of the world of the automobilist. This was the «Military Truck Endurance Event» the purpose of which was to select the most suitable vehicle from the various automobile makers for the Russian army. To get some idea of the size of this event there were 75 participants of which there were 54 trucks from twenty different truck manufacturers that competed for the right to serve in Russia. The total distance of the endurance run was about 2,500 km.

заинтересовать предстоящим испытанием французское правительство, и оно официально откомандировало в Петербург своего спецпредставителя капитана Боршнека.

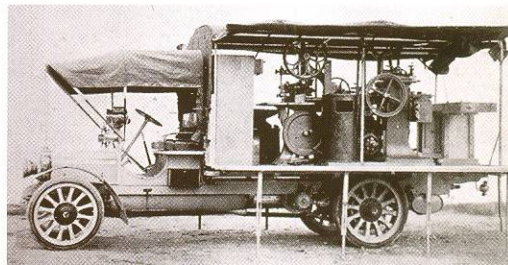
После такой подготовки фирм, желающих принять участие в испытаниях, оказалось даже больше, чем предполагалось. На старт пробега вышли машины производства Франции, Германии, Италии, Швейцарии, Австрии и Великобритании. И это несмотря на то, что некоторые компании не захотели участвовать в конкурсе из-за отсутствия какой-либо награды для победителей, и совершенно справедливо опасаясь за сохранность своих автомобилей в «специфических русских условиях»! Как бы то ни было, а «аншлаг» был обеспечен, и произошло это по чисто экономическим причинам: быть официальным поставщиком автомобилей для русской армии – дело весьма прибыльное!

СПИСОК УЧАСТНИКОВ «ВОЕННО-ГРУЗОВОГО ПРОБЕГА» (1912 год)

№ в колонне	Марка автомобиля	Страна	Мощность, л.с.	Полезная нагрузка, т
КОЛОННА № 1 (1, 2, 3-й взводы) на старте				
1/2	Renault	Франция	14/14	1,5/3
3/4	Peugeot	Франция	22/22	3/3
5/6	De Dion-Bouton	Франция	14/14	1,5/2
7/8	Delahaye	Франция	16/20-24	1,5/3
9/10	La Buire	Франция	12/12	1,5/1,5
11	La Buire	Франция	16	3
12/13	Clement-Bayard	Франция	15/20	1,5/3
14	Schneider	Франция	20	3
15/16	Adler	Германия	35	3
17/18	N.A.G.	Германия	30-32/40-45	1,5/3
19	Daimler	Германия	40	3
20-21	Benz	Германия	30-35	1,5
22/23/24	Benz	Германия	35-45/35-45/35-45	3/2/3
25/26	Stoewer	Германия	32/32	3/3
27	Laurin & Klement	Австро-Венглия	29-65	3
28	Saurer	Швейцария	30	Санитарный автомобиль
29/30/31/32/33/34/35	Saurer	Швейцария	30/30/30/30/30/30/30	1,5/2/2/3/3/3/3
36	Saurer	Швейцария	30	3,5 (Автомастерская)
37/38/39/40	Fiat	Италия	25/25/30/30	1,5/1,5/3/3
41/42	S.P.A.	Италия	35/35	3/3
43/44	Commer	Великобритания	30/32 (керосиновые)	2/3
45	Bussing	Германия	38	Моторный омнибус
КОЛОННА № 2 (4-й взвод)				
46/47/48	Benz	Германия	48-58/48-58/48-58	4/4/4
49/50	Bussing	Германия	38/40	4/4
51	Commer	Великобритания	40	4
52	Skoda	Австро-Венглия	55-70	4
53/54	MULAG	Германия	28/55	3/4
	WHITE	США	30	Автоцистерна, ёмкость 86 пудов



В начале XX столетия стало очевидно, что потери можно сократить, ускорив доставку раненых в госпиталь. Задачу планировалось возложить на санитарные автомобили. Например, такие, как этот Saurer.



В ходе боевых действий поломки автомобилей были неизбежны. Для их ремонта и предназначалась походная мастерская Saurer, оснащённая токарным станком и сварочным оборудованием.



«Все прибывшие на конкурс автомобили к старту готовы!». Военный министр Сухомлинов (на фото – справа) принимает доклад командира Учебной автомобильной роты полковника Секретёва.

СТОЛИЦУ ПОКИНУЛИ ДВУМЯ КОЛОННАМИ

И вот наконец 19 сентября! Долгожданный день старта. Уже к восьми часам утра участники заняли свои места на Марсовом поле в Санкт-Петербурге, откуда и должен был начаться пробег. В путь собрались 54 грузовика-конкурсанта и более двух десятков машин сопровождения, включая походную мастерскую, автоцистерну, санитарный автомобиль и моторный омнибус. Впечатляли задействованные людские ресурсы. К пробегу были привлечены: Учебная автомобильная рота в составе 10 офицеров и 60 нижних чинов, 17 членов комиссии, 50 офицеров-контролёров, представитель французского правительства, 4 корреспондента иностранных и российских журналов, 25 представителей и инженеров фирм-производителей, а также 126 шофёров и механиков. Пробег начался в исключительно торжественной обстановке под звуки маршей. Напутствовали участников начальник военных сообщений генерал-лейтенант Добрышин, начальник Генерального штаба генерал от кавалерии Жилянский и военный министр Сухомлинов. Само присутствие столь высокого начальства на старте говорило об огромном государственном значении мероприятия. И вот после молебна в 9 часов 45 минут утра автомобили двумя колоннами покидают столицу.

Из автомобилей-конкурсантов было сформировано четыре взвода. Так легче было координировать деятельность участников и управлять пробегом. В первый взвод (под командованием штабс-капитана Вредена) вошли 14 французских машин. Во втором было 13 грузовиков германских и австрийских фирм. Командовал им уже известный нам штабс-капитан Трестер. Третий взвод был самым многочисленным – 18 машин под командой поручика Маттисона. Самым маленьким оказался четвёртый взвод – всего девять грузовиков. Командование над ним принял капитан Матвеев. Главным критерием при делении на взводы была национальная принадлежность фирм-производителей. Такой подход позволил назначить командиров и контролёров из офицеров, владевших языками тех стран, откуда прибыли машины и водители. Исключение составил «интернациональный» четвёртый взвод, где были собраны тихоходные тяжёлые грузовики.

В путь участники трогались двумя колоннами. Первая – в составе трёх взводов, вторая – только четвёртый. У этого взвода даже маршрут был укороченный, так как медлительные четырёх- и пятитонные машины были не в состоянии поспевать за своими



Торжественный молебен перед началом чего-либо значительного и благодарственный по его благополучному завершению... Без этого не обходилось ни одно крупное мероприятие в дореволюционной России. В этом смысле «Военно-грузовой пробег», естественно, не стал исключением.



В российской провинции непривычные к автомобилям лошади пугались «огромных колёсных чудовищ». Поэтому во время прохождения колонны грузовозов гужевой транспорт приходилось уводить на обочину. Автомобиль на первом плане – Benz.

более лёгкими и быстроходными собратьями. Что касается самих автомобилей, то это были достаточно типичные для своего времени грузовики – «максимально полезные, но минимально удобные». Почти все они имели открытые кабины, лишь некоторые на случай непогоды были оборудованы складными тентами. Среди участников были как самые современные по тем временам модели, так и уже устаревшие, но хорошо себя зарекомендовавшие. Мощность моторов колебалась от 12 до 65 л.с. Большинство автомобилей имело карданный привод, но на ряде машин применялся и уже изрядно устаревший цепной. Топливом в основном служил бензин (Commer имели керосиновый двигатель). Попадались и оригинальные конструкции. Так грузовик фирмы Skoda был полноприводным и имел устройство для блокирования межосевого дифференциала, фирма Stoewer демонстрировала самосвал, а Bussing №49 обладал «крайне надёжной и покойной подвеской на рессорах со спиральными пружинами». Sauger №36 был оборудован лебёдкой с приводом от мотора. La Buire оснащались двигателем, сцеплением и коробкой передач, скомпонованными в один блок, на Renault стоял демультипликатор, а у Delahaye двигатель располагался под сиденьем шофёра. Всё это, а также множество других деталей было зафиксировано в книгах контролёров, сопровождавших каждую машину и скрупулезно фиксирующих путевые происшествия.

1,761 ФУНТА НА ВЕРСТУ

Одним из важнейших показателей была экономичность. Для учёта расхода топлива и смазочных материалов создали даже специальную «бензиновую» комиссию, в обязанности которой входило наблюдение за заправкой машин и последующее опломбирование наполненных баков. На первом этапе перед автомобилями была поставлена, казалось бы, простая задача – движение в колонне со скоростью 18 вёрст в час (1 верста равна 1066,8 метра). Приключения начались почти сразу: в первой колонне Laurin & Klement №27 при переезде через железнодорожный путь наткнулся на брошенный на переезде рельс, погнул рулевую тягу, помял крыло и фонарь. Пострадавший был вытасчен и после произведённой собственными средствами починки самостоятельно дошёл до Новгорода. У Stoewer №26 сильно вытянулась левая приводная цепь, и её пришлось подтягивать во время остановки. Потом из-за плохой работы керосинового двигателя отстал один из Commer. Между тем у «тяжеловозов» были свои трудности:

ВЕКОВОЙ ЮБИЛЕЙ

С пробега, организованного 100 лет назад военным министерством, ведёт отсчёт и присутствие в России своих грузовых автомобилей Renault Trucks. Среди участников этого «конкурса военных грузовых автомобилей» было два армейских бортовых грузовика Renault серии «С» грузоподъёмностью полторы и три тонны с двигателями мощностью 30 л.с. и брезентовыми тентами. Машины Renault, выступавшие под номерами 1 и 2, показали себя с лучшей стороны, по многим показателям опередив конкурентов. По данным компании, средняя скорость полутонного грузовика составила 22 км/ч, а трёхтонного – 25 км/ч. Учредители и организаторы конкурса отметили высокую проходимость автомобилей Renault на отечественных дорогах. Это были серийно выпускавшиеся грузовики с карданной передачей. Одним из факторов, обеспечивших такие высокие результаты, было наличие в конструкции машин двухскоростных редукторов заднего моста, что значительно повышало их проходимость. Обе машины отлично зарекомендовали себя во время сложного пути, пройдя в общей сложности 2331 версту и расходуя 0,5 и 0,6 фунта бензина на версту (29 и 35 л на 100 км) пробега по хорошей дороге. Такой успех не мог остаться незамеченным: по результатам пробега были проведены переговоры о поставках трёх тысяч грузовиков Renault для русской армии. Вот что писал по этому поводу представитель русской армии при французской главной квартире А.А. Игнатъев: «Выбор наш был уже навсегда сделан: фирма Renault через услужливого и ловкого полковника Секретёва, любимца Сухомлинского и даже самого царя, задолго до войны захватила монополию на автомобили в русской армии».

Знакомство с грузовыми автомобилями французской компании продолжилось в мае 1913 года на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге. Кроме 6 легковых автомобилей Renault на своём стенде представила два грузовика: небольшой однотонный развозной фургон и армейский DA грузоподъёмностью 2,5 тонны. Военные не только наградили автомобиль почётным дипломом, но и заказали 260 машин для русской армии. Свой диплом вручило Министерство путей сообщений России. Таки образом, пробег 1912-го и выставка 1913 года ознаменовали выход грузовых автомобилей Renault на российский рынок.

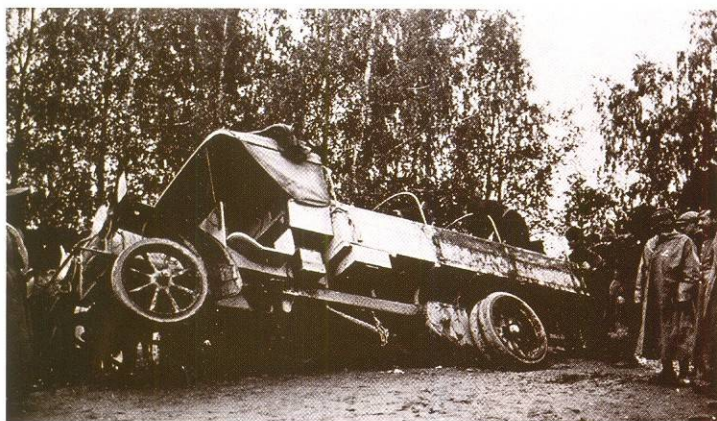


Renault 14CV



23 сентября 1912 года. Получасовой привал на 124-верстном пути из Вышнего Волочка в Тверь. Дорога в удовлетворительном состоянии. В этот день скорость движения была назначена произвольной.

Грунт на шоссе размок. Задние колёса грузовозов постоянно сползали на обочину и тяжёлые машины становились поперёк дороги.



1 октября на перегоне Брянск – Орёл. Даже стандартное задание, а именно движение в колонне с установленной скоростью, было не всегда выполнимым из-за плохого состояния дорог и мостов. На снимке: провалившийся в промоину Adler.



Все 24 дня погода не баловала. От холода не спасали ни шинели, ни плащи, ни даже шубы. Поэтому время от времени приходилось делать перерывы для того, чтобы водители, контролёры и другие участники пробега могли хотя бы немного согреться в движении.

полноприводная Skoda оказалась менее динамичной, чем остальные машины, поэтому её пришлось поставить в хвосте колонны. И если бы это была единственная проблема! По всему маршруту пробега мосты едва выдерживали тяжёлые автомобили, и их переезжали со всяческими предосторожностями. Шоссе размокли от дождей, и тяжёлые машины зарывались в грунт по самые оси. Экипажам приходилось ставить цепи на колёса и подкладывать под них доски... Здесь надо сказать, что в пробеге испытывались не только сами автомобили, но и отдельные узлы и агрегаты. Так в районе деревни Крестцы на холмистой местности были проведены испытания горных упоров – устройств, не дающих машине скатываться назад при остановке на крутых склонах. По условиям испытаний грузовики должны были останавливаться на склоне горы и удерживаться от скатывания только упором, не прибегая к помощи тормозов. По мнению комиссии, результаты получились «вполне удовлетворительные».

На третий день пробега было запланировано испытание на экономичность – первое из целой серии. На перегоне Валдай – Вышний Волочёк (84 версты) машины могли идти с любой скоростью, главное – тратить поменьше топлива. Здесь отличились Delaunay №7, израсходовавшие 0,404 фунта на версту ($\approx 23,6$ л/100 км) и N.A.G., №17 – 0,476 фунта на версту ($\approx 27,6$ л/100 км). Но самым неэкономичным оказался Stoewer №25. Чтобы преодолеть версту, ему требовалось 1,761 фунта топлива ($\approx 102,1$ л/100 км).

ПЕРЕЧИТЫВАЯ ПУТЕВЫЕ ЖУРНАЛЫ

День следовал за днём, автомобили упорно шли по своему маршруту, и чтобы вы могли представить, насколько нелегко было двигаться в то время даже по шоссированным дорогам, приведём несколько записей из путевых журналов и журналов осмотра автомобилей:

19 сентября 1912 года

Перегон второй колонны: С.-Петербург – Чудово

...Вследствие дождя грунт на шоссе размок и превратился местами в грязь, отчего задние колёса грузовозов при поворотах сползали со средней возвышенной части шоссе на обочину, и грузовоз становился поперёк дороги... Мосты на шоссе ненадёжны. Все мосты на шоссе грузовозы проходили по одному со скоростью 5 вёрст в час. Провалился настил моста под грузовозом № 53.

24 сентября 1912 года

Перегон второй колонны: Тверь – Москва

...В 57 верстах от гор. Москвы середина шоссе на расстоянии полуверсты насыпана щебнем, но не укатана. В этот щебень зарылся правым колесом грузовоз № 54. Для освобождения грузовоза пришлось приподнять его домкратом, разрывая спереди колею, и подкладывать под колесо доску. По выходе грузовоза на твёрдый грунт, прицепная повозка перетащена была буксиром на канате и затем прикреплена к грузовозу.

25 сентября 1912 года

Журнал осмотра грузовозов №2, гор. Москва

Грузовоз № 52 «Шкода»: поломался язык сцепного прибора повозки. Кипела вода в радиаторе; внутренняя шина правого заднего колеса ослабла на ободе, снята и отправлена фирме «Континенталь» для перетяжки...

29 сентября 1912 года

Перегон 2-й колонны: Тула – Чернь

С утра шёл дождь... Мосты на этом перегоне неудовлетворительны. Мост в 12 верстах от гор. Тулы через реку Воронку ремонтируется. Ремонт производится из старого материала. При проезде через этот мост пришлось, как и в предыдущих случаях, делать из досок настил под колеи колёс.

30 сентября 1912 года

Перегон 1-й колонны: Рославль – Брянск

...Городское шоссе у въезда в город Брянск в неопишемом состоянии. Щебня на полотне абсолютно нет. Всюду ямы глубиной 1,5–2 аршина (около 1–1,5 метра. Прим. ред.). Фонарей нет, двигаться приходится шагом, рискуя каждую минуту попасть в яму, наполненную жидкой грязью и водою. Для прохода 1–1,5 версты требовалось от пятнадцати до двадцати минут. Хотя и были расставлены солдаты, которые указывали путь, всё-таки из-за плохого знания ими места расположения волчьих ям грузовозы часто попадали в них... Последняя партия грузовозов подошла в 7 час. 5 минут утра, а немецкие

УЧЕБНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ РОТА

Специальное учебное подразделение русской армии, сформированное 9 октября 1910 года по приказу, утвержденному императором Николаем II в мае того же года. Предназначено для подготовки нижних чинов и офицеров для службы в автомобильных войсках. Рота готовила шофёров и механиков. На постоянной основе в роте служило полтора десятка офицеров и военных чиновников, а также рядовые и нижние чины.



Бессменным командиром Учебной автороты был Пётр Иванович Секретёв. Здесь он вырос от капитана до полковника. В 1912 году рота расширилась. Приказом по Военному ведомству за №588 от 26 октября 1912 года (по старому стилю) утверждено новое штатное расписание, согласно которому Учебная автомобильная рота состояла из:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1) управления делами; | 4) школы военных шоферов; |
| 2) строевой роты; | 5) автомобильного гаража; |
| 3) офицерского класса; | 6) учебных автомастерских. |

С началом Первой мировой войны рота стала базой для комплектования автомобильных частей русской армии. В 1915 году она была преобразована в Военную автомобильную школу. Её начальником остался П.И. Секретёв, которому впоследствии было присвоено звание генерал-майора.

и австрийские машины, застрявшие из-за ужасного состояния мостов, – в 8 час 10 минут утра; последним пришёл грузовоз «Лаурин-Клемент».

2 октября 1912 года

Перегон второй колонны: Орёл – Мценск

На подъём при въезде в город Мценск употреблено было 5 часов, с 1 часа до 6 часов вечера. Вследствие наступления темноты и полного бездорожья не представилось возможным пройти город Мценск, где городское шоссе значителен лишь на вывеске... В действительности же его не существует... Подъём не превышает 6°... но дорога представляет из себя целый ряд выбоин, покрытых непролазной чернозёмной грязью. По отзывам местных жителей, в распутицу эта дорога бывает непроезжей для гружёных возов, так как никогда управою не ремонтируется».



Через Первопрестольную «Военно-грузовой пробег» проходил дважды (по дороге туда и обратно). И оба раза автомобили базировались в городском манеже, от стен которого и назначался старт.

*Перед бездорожьем все равны...
Когда надо толкать застрявший
автомобиль, к работе
привлекались все участники,
невзирая на должности, чины,
звания и подданство.
На снимке: буксующий
в грязи Clement-Bayard.*



МУНДИР ВОЕННЫЙ ПРИМЕРЯЯ

Традиционные летние маневры, проходившие в 1902 году под Курском, стали дебютом автомобиля на русской военной службе. Поэтому сегодня мы можем говорить и о 110-й годовщине официального появления механического экипажа в русской армии! Свои автомобили на испытания представили петербургское предприятие «Фрезе и Ко» и русский инженер Борис Луцкий, работавший в Германии на фирме Daimler. Всего в маневрах участвовало 10 автомобилей – 8 от Фрезе и 2 от Луцкого. Машины успешно выдержали первый экзамен. Вердикт комиссии гласил: «Произведённые опыты с самодвигателями в период Курских маневров, несмотря на их непродолжительность, установили, что пассажирские самодвигатели в полевой службе приносят громадную пользу». Опыты с автомобилями решено было продолжать при штабах Московского и Киевского округов: «для чего предоставить в их распоряжение самодвигатели, участвовавшие в маневрах, а кроме того, производить опыты при Главном штабе в Санкт-Петербурге и его окрестностях, для чего приобрести на средства из запасного кредита ещё 4 самохода, а равно приобрести бывший на испытаниях самодвигатель Даймлера-Луцкого, каковой передать в распоряжение Киевского округа». Первой для России военной кампанией с участием автомобиля стала Русско-японская война. Там был получен бесценный опыт использования машин в бою. Тем не менее формировать специальные автомобильные части в России долго не решались. Только в феврале 1910 года в Военный совет поступило секретное представление за №37, согласно которому «к железнодорожным батальонам Европейской России и Кавказа проектировано придать 5-е роты, наименованные автомобильными». Технику предполагалось покупать постепенно, «в зависимости от средств, которые будут для этого ассигнованы». Каждая рота должна была комплектоваться 12 автомобилями, а всего при железнодорожных батальонах предполагалось содержать 108 машин, «из коих 54 штабного типа и 54 грузовых». Определяя потребность в легковых авто, авторы представления исходили из того, что один «мотор» придётся на каждый штаб округа (а их было 13) и один – на каждый штаб корпуса, которых было 37. 4 машины оставались в резерве. Так родились автомобильные войска в нашей стране.



Автомобили, участвовавшие в маневрах под Курском, у здания Главного штаба в Санкт-Петербурге. 1902 год.

И это, разумеется, были далеко не все неприятности, приключившиеся в пути... Так, например, в городе Торжок грузовоз Saurer №32 совершил столкновение с идущим впереди санитарным автомобилем той же фирмы, помяв ему кузов, а себе – правое крыло. В Твери та же машина при повороте с набережной к мосту через Волгу наскочила на деревянный барьер, сломав его, остановилась, чудом удержавшись на откосе. Водитель, присланный фирмой, сетовал на неполадки в системе управления, но его контролёр подполковник Белоручев был убежден: машина ни при чём, а причиной обеих аварий стала неопытность самого шофёра. Кстати, по ходу пробега контролёрам приходилось вникать во все тонкости происходящего. Не греется ли двигатель на подъёмах, не даёт ли перебоев, не гремят ли приводные цепи, не разбалтываются ли от вибрации крепления, способны ли машины развивать максимальную скорость, заявленную в документах фирм-изготовителей, надёжен ли карбюратор? Вопросов сотни, тысячи... И по каждому пункту в путевом журнале помещается соответственная отметка. А уж если поломка всё-таки приключилась, машина не тронется с места, пока специалисты досконально не разберутся в её причинах. И так до самого финиша.

КОНЕЧНАЯ ТОЧКА – ГОРОД ОРЁЛ

Каждый день пути приносил новые приключения. Под Тулой вышел из строя подшипник на правой полуоси дифференциала у Bussing №50. Пришлось отцеплять прицеп и с отключённой правой полуосью добираться до города, где предстоял серьёзный ремонт. В Юхнове, где автомобили ночевали на городской площади, один из Sommer попал на незамощённое место и буквально на глазах погрузился в грязь. Утром, когда машину стали вытаскивать, был проломлен картер и порвана левая цепь. Освободить грузовик не удалось даже при помощи лебёдки. В итоге солдаты вынесли его на руках. А недалеко от Брянска Saurer №30 продавил гнилой настил моста и провалился. Его пришлось поднимать на домкратах и оттаскивать в сторону. Но и на этом несчастья не закончились, в Карачеве у Clement-Bayard №13 загорелся карбюратор. Пожар потушили жидкой грязью, которая в изобилии была вокруг... В этой связи нужно отметить, что погода не баловала участников пробега. И спустя некоторое время на смену дождям и распутице пришли снег и морозы. И здесь далеко не лишним оказалось двойное зажигание, которым был оборудован целый ряд машин. Они легче, по сравнению с другими, запускались после ночёвок.

Как вы уже поняли, для всех участников пробег оказался отнюдь не лёгкой прогулкой. И когда в очередной раз нужно было вытаскивать из грязи «утоную» машину, к работе привлекались все, невзирая на чины, звания и подданство. Наконец был достигнут самый дальний пункт маршрута – город Орёл. Отсюда грузовики повернули назад, и 5 октября в три часа пополудни первая колонна въехала в Москву, где её дожидались машины второй колонны, пришедшие часом раньше. Из Первопрестольной пробег стартовал 7 октября, а 12 октября почти в полдень машины миновали Московскую Заставу Северной столицы и через два часа грузовики по номерам выстроились на Марсовом поле, где их вновь инспектировал военный министр. После благодарственного молебна машины отправились в манеж Конногвардейского полка «для подробного осмотра их комиссией».

ПОДВОДЯ ИТОГИ

Длившийся 24 дня пробег завершился, и наступило время подводить итоги. Тут-то и пригодились контрольные журналы, где ежедневно фиксировалось всё, что происходило с машинами. Подсчитали время, ушедшее на обслуживание и ремонт каждого автомобиля, количество поломок и задержек в пути, расходы масла, топлива и т.д. Выявленные преимущества и недостатки были тщательно проанализированы. Благодаря пробегу оказалось возможным сравнить в одинаковых и (что немаловажно) очень тяжёлых условиях качество автомобилей различных фирм и типов. Особое внимание русские военные обратили на французские машины. В отчёте отмечалось: «Все грузовики этой группы представляют очень много общего. Объясняется это, по-видимому, главным образом влиянием ежегодно устраиваемых французским военным ведомством конкурсов, на которых, во-первых, французские конструкторы знакомятся с машинами других марок и, понятно, стараются применить в конструкции своих машин всё, что окажется наиболее практичным у конкурентов. А во-вторых, премируются только машины, удовлетворяющие требованиям военного ведомства, что... заставляет всех конкурентов строго придерживаться установленных норм». Итальянские автомобили поразили русских своей быстроходностью. Полутонные Fiat на пневматических шинах «не уступали в скорости легковым машинам». Оценили и удачную подвеску грузовиков фирмы SPA. Общих



На плановой остановке на трассе между Малоярославцем и Юхновом водитель и контролёр осматривают грузовик Clement-Bayard.

выводов по поводу английских и швейцарских машин комиссия так и не сделала ввиду их малочисленности, но зато продукция немецких производителей была изучена тщательно и подробно.

В результате анализа результатов пробега были подготовлены технические требования для грузовых автомобилей, претендовавших на службу в русской армии. Исходя из состояния дорожной системы страны, военные пришли к выводу, что самыми подходящими для армии будут машины грузоподъёмностью 1,5 и 3 тонны. Позже оказалось, что это актуально не только для военных, но и для гражданских автомобилей. Как следствие, именно полутонки и трёхтонки стали основой грузового парка страны. Не пожалели о своём участии и автопроизводители. Тот же отчёт отмечал: «Конструкторы, видевшие работу своих машин, заявили, что таких результатов они не ожидали. В то же время директора фирм, заявляли, что пробег дал им ценные указания относительно тех специальных особенностей, которыми должна обладать машина для работы в России, и что по возвращении домой они специально займутся разработкой наиболее пригодного типа». Не стоит забывать и о других сторонах этого мероприятия: «Не меньшее значение имел пробег грузовиков и для выяснения состояния наших дорог и мостов, способов их починки и т.д.». Ну и, наконец, едва ли не самое главное значение конкурса – это толчок, который он дал развитию грузового автотранспорта в России. RW

Группа шофёров и механиков на одном из перегонов. Репортеры и фотографы, участвовавшие в пробеге, времени зря не теряли. Их усилиями были сделаны сотни фотографий, многие из которых вошли затем в отчёт о мероприятии, изданный тиражом 250 экземпляров.



текст >> Денис ОРЛОВ
фото >> Ford Motor Company,
Collection of the Henry Ford,
Library of Congress,
архив автора



Ford Model T (1908–1927 годы выпуска)

БЕЛЫЕ ПЯТНА ЧЁРНОГО АВТОМОБИЛЯ

Есть такое выражение: «Ford посадил Америку на колёса»... И это действительно справедливо. Для своего поколения «Жестянка Лиззи» была чем-то сродни iPhone для нас, ныне живущих. Более того, Ford Model T прославил Генри Форда примерно так же, как iPhone – Стива Джобса.

Тогда в начале XX века многие могли себе позволить эту не слишком богато отделанную, но вполне функциональную модель. При этом она всё равно оставалась предметом роскоши, свидетельствующим о материальном благополучии её обладателя. Впрочем, значение Ford Model T не менее велико и в социально-культурном плане.

*«На Уилла долго наседали один настёрный романтик,
мечтавший облечь свои грезы в латунь, чугун и резину.
Звали этого мечтателя Генри Форд, и планы его
были если не уголовщиной, то по меньшей мере бредом».*

Джон Стейнбек, «На восток от рая».

После смерти Генри Форда среди его вещей обнаружился сборник эссе основоположника американского трансцендентализма Ральфа Эмерсона. Голубенькая книжица карманного формата вся была испещрена пометками «автомобильного короля». Согласитесь, что это немного странно: Генри Форд, за свою жизнь не раскрывавший ничего толще псалтыря, таким образом неожиданно вступал в заочный спор с выдающимся философом и развивал его мысли... Для справки: Ральф Эмерсон являлся основоположником, по сути, диссидентского учения, призывавшего укреплять веру не в бога, а в силу человеческой души. Таким вот причудливым образом на американской почве преобразились ростки немецкого идеализма. И страна, в которой большинству приходилось начинать с нуля, оказалась более чем благодатной почвой для подобного мировоззрения. Но возникает закономерный вопрос, можно ли считать Генри Форда идеалистом? В любом случае

есть повод задуматься, являлся ли знаменитый Ford Model T одной лишь коммерческой удачей.

НАГЛУХО ЗАКРЫТЫЕ ДВЕРИ

В один из зимних дней 1906 года, вскоре после того как Ford Motor Company переехала в новое трёхэтажное кирпичное здание на углу детройтских авеню Пикетт и Бабьен, Генри Форд повёл молодого датского модельщика Чарльза Эмиля Соренсена на верхний этаж: «Вот, Чарли, смотри: здесь я отвёл место для создания совершенно нового автомобиля. Подыщи-ка мне надёжный замок для дверей». Упомянутый Чарльз Соренсен был другом велосипедиста-чемпиона Тома Купера. А именно на «призовые» деньги Купера начинающий автопроизводитель Форд построил свои рекордные болиды The Argow и 999. Собственно, Купер и посоветовал Форду нанять Соренсена. Мол, лучше него никто не превратит идеи в макеты (с воплощением задуманного в чертежи у Генри всегда были проблемы). И действительно,

The Ford Model T.

A great car. It was not by accident that it was chosen as the «Car of the Twentieth Century». From 1918 to 1927 more than 15 million Model T's were produced with it's design staying unchanged over these years. By comparison, for example, over 21 million Volkswagen Beetle's were produced. During the history of the Model T Ford there were many unknowns which have been covered in this article.



За рулём этого Ford Model N сидит конструктор Йозеф Галемб (1881–1955 гг.), рядом с ним Генри Форд (1863–1947 гг.). Обратите внимание: рулевая колонка находится справа. Но у Model T она будет стоять уже слева, и благодаря своей массовости эта машина внесёт единообразие и в вопрос расположения руля.



Угол на третьем этаже завода Ford Motor Company на детройтской авеню Пикетт, здесь и предстояло родиться Ford Model T. Снимок сделан в начале 1906 года. Перегородки ещё не возведены, однако намечен широкий дверной проём, позволяющий закатывать в помещение автомобиль.

Соренсен с полунамека, с грубого схематического эскиза на клочке бумаги (не умевший чертить Форд изображал детали не в проекциях, а в изометрии) схватывал мысль и вырезал из дерева требуемую модель. За что стал получать у Форда три доллара в день!

Когда в наши дни пытаешься представить, как всё происходило тогда, в далеком 1906-м, понимаешь, что двери на третьем этаже здания на авеню Пикетт запирали не напрасно. И дело не только в том, что создаваемая за дощатыми перегородками машина по замыслу должна была перевернуть автомобильный мир, и уплыть её секреты

из ванадиевого сплава получила лишь Model N, производство которой развернулось весной 1906 года. Однако Model N имела четырёхцилиндровый двигатель, цилиндры которого отливались попарно заодно с камерами сгорания и водяной рубашкой. И якобы именно Генри Форд предложил отливать все цилиндры одним блоком, а для упрощения сделать съёмным их верхнюю часть, то есть... головку блока. Но опять же, это рассказывал ещё один молодой инженер – венгр Йозеф Галемб, всем в своей жизни обязанный именно Генри Форду.

ЕДИНЫЙ БЛОК, ПЛАНЕТАРНАЯ КОНСТРУКЦИЯ И МАГНЕТО...

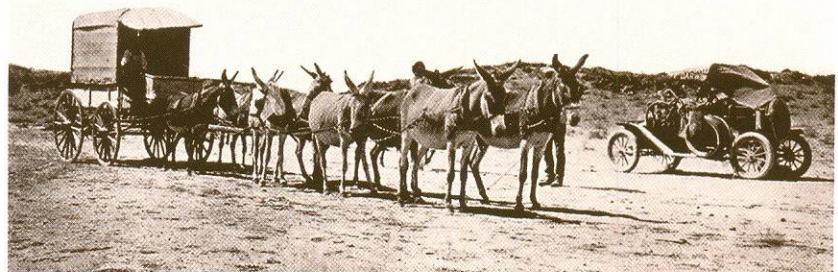
22-летний Галемб приплыл с двумя друзьями в Америку с одной единственной целью – посетить Всемирную выставку в Сент-Луисе. На троих у них было 27 долларов и единственный приличный костюм. «Три года затем, – вспоминал Галемб, – я трудился, чтобы добыть денег на дорогу домой». То есть Галемб не был типичным эмигрантом – у него имелась квалификация плюс опыт работы на одном автомобильном заводе во Франкфурте. И вот в 1906 году Галемб нанимается в компанию Форда. Интересно, что таких, как он, в Детройте без разбору звали Dutchman (дословно – «датчанин», а в иносказательном смысле – «немец», наёмный



Ford Model T можно было встретить повсюду. И в Стамбуле у Голубой мечети, и на узких улочках китайского Кантона (теперь Гуанчжоу)...



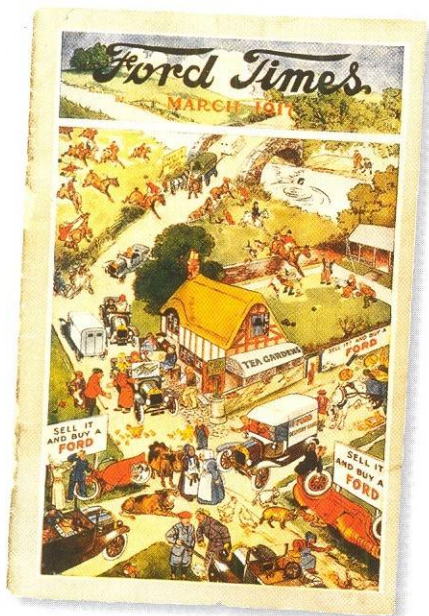
... И посреди австралийского аутбека. На снимке: Model T в «компании» фермерского фургона, запряжённого восьмью ослами.



В России Model T продавали ещё до революции. А в советское время на удлинённом грузовом шасси ТТ строили даже автобусы. Мелом на борту написан маршрут: «Хим. завод – Базарная площадь».



На обратной стороне этой фотографии написано: «Генри Форд даёт интервью». Конец 1915 года.

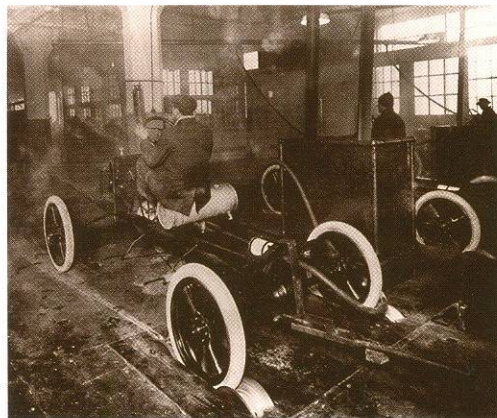


Пропагандистский журнал Генри назывался Ford Times (Времена Форда). Впрочем, влияние Model T на жизненный уклад было настолько велико, что в Америке действительно начались «времена Форда». Кстати, шрифт, которым написано слово Ford, и стал основой для начертания логотипа Ford Motor Co.

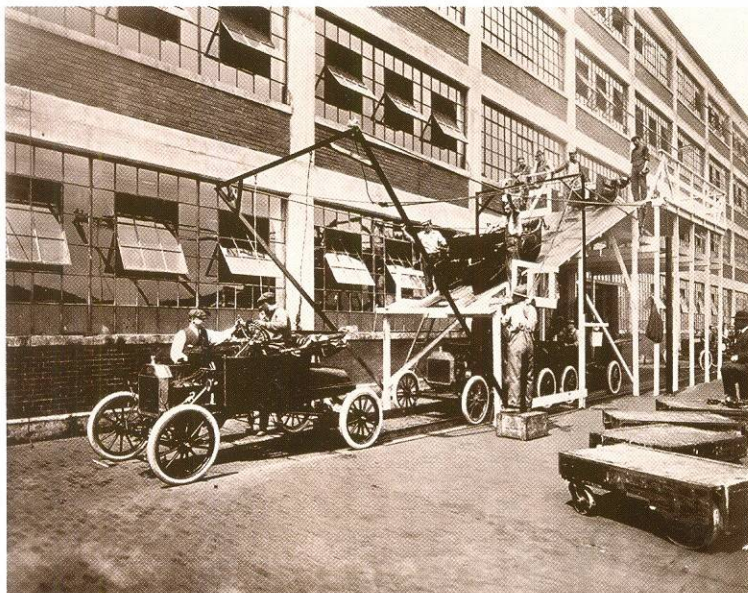
специалист из-за границы). Работа у Форда стала для Галемба настоящей находкой – на прежнем месте ему расщепило палец, и из-за этой травмы никто не хотел платить инженеру больше трёх долларов в неделю. Так что не станем доверять словам Галемба о роли Генри Форда в создании мотора. Скорее всего именно Галемб и решил сложную инженерную задачу объединения цилиндров в одну отливку. А подтолкнул его к этому решению судя по всему один из акционеров Ford Motor Company Джеймс Казенс. Не побоюсь назвать мистера Казенса человеком, который своим поистине гасконским напором (он был канадец французского происхождения) уравновешивал технический авантюризм

Генри Форда. «Человек-арифмометр» говорили про него. Именно к его заслугам следует отнести низкую конечную себестоимость Model T.

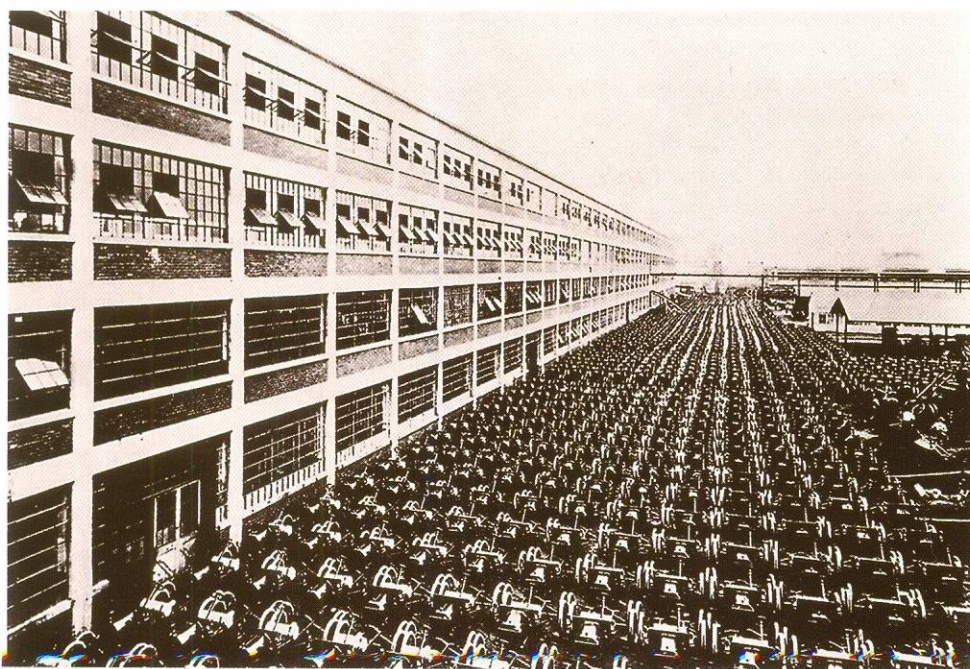
Кстати, именно себестоимость в конечном счёте и определила судьбу автомобиля, отнюдь не выделявшегося какими-то особыми потребительскими качествами. Чем наверняка запомнился Ford Model T, так это своей планетарной коробкой передач, в устройстве которой, по меткому наблюдению Джона Стейнбека, «многие поколения американцев прекрасно разбирались, ничего не зная о планетарной солнечной системе». Этот трансмиссионный агрегат впервые появился на Model N (а следом – на Model R и Model S). «Планетарку» сконструировал



Так начинался конвейер... Сначала это была линия сборки магнето (фото вверху). Затем во дворе завода Highland Park соорудили подобие конвейера для отработки сборочных операций и такта (фото справа). Кстати, условия, в которых трудились, например, рабочие-обкатчики (фото справа вверху), сегодня кажутся просто невыносимыми.



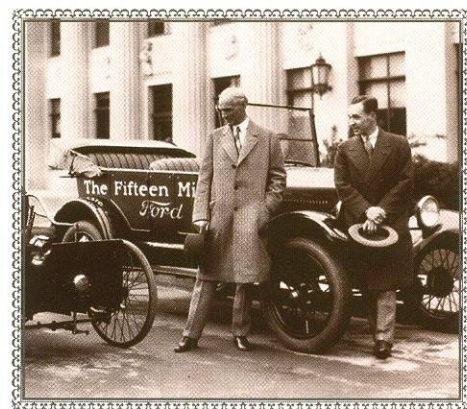
Первый Ford Model T был собран 12 августа 1908 года. Но территорию завода, расположенного на авеню Пикетт, этот автомобиль покинул лишь 27 сентября.



Для того чтобы сделать эту рекламную фотографию, в один из дней 1914 года во двор предприятия Highland Park одновременно выкатили всю дневную продукцию – тысячу шасси Ford Model T.

Йозеф Галемб, хотя Форд, по воспоминаниям Соренсена, вносил в конструкцию довольно дельные соображения. Наконец, вспомним и «Паука» Хаффа, отвечавшего за электрооборудование и сконструировавшего знаменитое магнето, встроенное в маховик (на автомобилях малого класса до Model T в основном применялось батарейное зажигание). Якорь магнето Хаффа состоял из 16 катушек, укрепленных неподвижно на диске в картере маховика. В свою очередь, на самом маховике, выполнявшем роль ротора, радиально располагались 16 подковообразных магнитов. Ток возбуждался в результате электромагнитной индукции, возникавшей при прохождении магнитов над сердечниками катушек. Катушки были соединены последовательно, и ток от них передавался уже на четыре индукционные катушки зажигания, управляемые распределителем. Впрочем, магнето Хаффа не выдержало испытания – его закоротило из-за проникшей внутрь влаги. Тогда Генри Форд притащил невесть где купленные котлы для варки кленового сиропа, и вся инженерная команда дружно принялась превращать их в подобие автоклавов. Внутри помещали диск с катушками, заливали вар, который в те годы использовали для изоляции проводов, после чего пропитанный варом диск помещали в сушильную печь. Больше никаких проблем с магнето не возникало...

Знаменитое магнето станет первым узлом, который в апреле 1913 года начнут собирать поточным методом. Если прежде за смену каждый сборщик изготавливал где-то по 40 магнето, то после распределения обязанностей между 29 рабочими, выстроенными вдоль движущегося конвейера, производительность заметно



15-миллионный Ford Model T был собран 26 мая 1927 года. На снимке: Генри Форд и его сын Эдзел возле юбилейной машины. Вскоре после этого Форд прекратил производство, закрыл на полгода заводы, разом оставив без работы 60 000 человек.



Ford Model T сделался одним из символов Америки. Например, именно на этих машинах клерки добились на Уолл-стрит во время забастовки транспортников (1916 год).

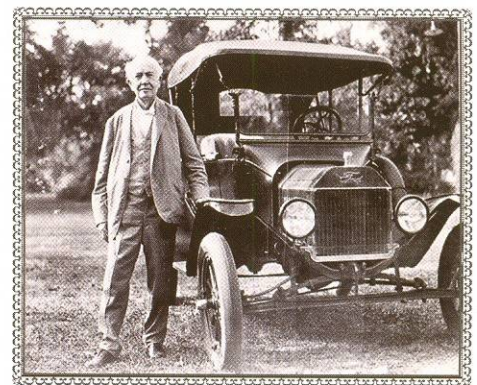
увеличилась. Время сборки одного магнето сократилось с 20 минут до 13 минут и 10 секунд. А когда конвейер приподняли повыше, это время уменьшилось до 7 минут! Таким образом, Генри Форд мог сделать вывод о том, что если обустроить рабочее место под особенности строения человека, то можно заметно облегчить труд и... добиться большей производительности. Разумеется, организация конвейерного производства также не являлась заслугой исключительно Генри Форда. Известны даже фамилии «соучастников» – это Чарльз Соренсен, Питер Мартин, Карл Эмде и Кларенс Эйвери.

ЧЁРНО-БЕЛОЕ КИНО

Первый Ford Model T был собран 12 августа 1908 года и покинул завод на авеню Пикетт 27 сентября. А 1 октября его официально представили публике. Однако поточная сборка Ford Model T не могла быть организована в здании на авеню Пикетт – завод к тому не был приспособлен совершенно. К тому же предшествующие Model N (и её модификации Model R и Model S) получали комплектующие с предприятия братьев Додж, а братья совершенно справедливо видели в Генри Форде прямого конкурента. В итоге для производства Model T в 1910 году был возведён новый завод в Парке на возвышенности (Highland

Park). Это предприятие спроектировал архитектор Альберт Кан, впоследствии также создавший проект Сталинградского тракторного завода.

Новая технология сократила время изготовления одного автомобиля с 12,5 часа до 93 минут. Конвейер не только подстегнул производство Model T, но и позволил регулярно снижать на него цену. Однако на пути этой машины в производство стояла преграда – так называемое дело Селдена. Юрист Джордж Селден не смог построить автомобиля собственной конструкции, однако столь изощрённо составил патентное свидетельство на него, что на протяжении долгих лет вынуждал любую автомобильную компанию Америки делать отчисления на свой счёт. Так вот, Генри Форд был единственным, кто отказался платить «отступные». Судебный процесс начался в 1903 году, но Форд пошёл на риск и не стал останавливать производство (в случае проигрыша Генри пришлось бы выплатить огромную контрибуцию за уже выпущенные автомобили). Слушания растянулись на целых восемь лет, побив все рекорды по исписанной бумаге – 14 тысяч листов дела! Форд победил в январе 1911 года, когда до окончания срока действия патента Селдена оставался год и восемь месяцев. Таким образом, дорога к массовому выпуску автомобилей была открыта.



В круг друзей Форда входил и Томас Алва Эдисон (1847–1931 гг.). Как видите, у него тоже был Ford T.

'GOLD RUSH' IS STARTED BY FORD'S \$5 OFFER

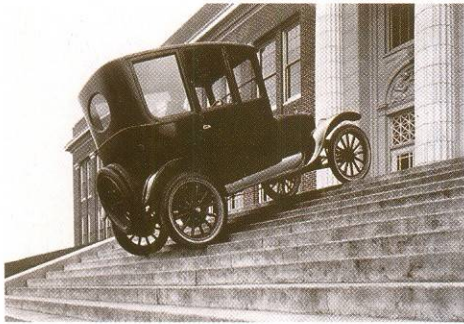
Thousands of Men Seek Employment in Detroit Factory.

Will Distribute 510,000,000 in Semi-Monthly Bonuses.

No Employee to Receive Less Than Five Dollars a Day.

(FIVE-DOLLAR SPECIAL DISTRIBUTION) DETROIT, Mich., January 7.—Henry Ford in an interview to—

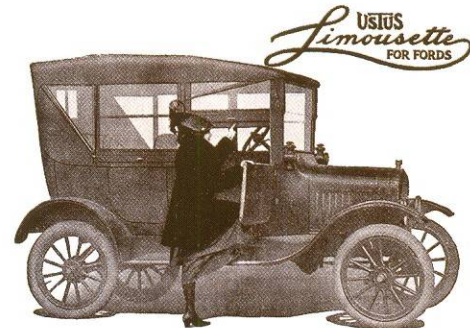
Объявление Генри Форда о повышении заработной платы до \$5 в день вызвало у американских промышленников бурю негодования. Форд же таким образом сделал рабочих «партнёрами». Правда, чтобы получать заветные пять долларов, требовалось не менее полугода проработать у конвейера и таким образом доказать лояльность делу.



Ford Model T с кузовом Centerdoor (1919–1923 гг.) – седан с одной дверью посередине обоих бортов кузова.



Вклад Форда в Первую мировую войну: стандартный санитарный автомобиль M1917. Всего их было построено 2400 штук.



Покупатель мог самостоятельно дооснастить свой Model T, скажем, пружинными амортизаторами Hessler или боковинами тента Ustus.

К весне 1914 года производительность завода в Хайленд-парке достигла 1000 машин в день. Скорость движения конвейера по сборке шасси составляла 65 метров в час, а новая машина съезжала с конвейера каждые 24 секунды! Поточное производство вынудило Форда отказаться от цветового разнообразия кузовов. Единственным возможным решением стало использование так называемого японского лака (Japanese enamel), высыхавшего за несколько минут. Лак подавался из большого бака над конвейером

с напором, достаточным для распыления пульверизатором. Излишки лака через решетчатый пол стекали в желоб, сливались в ёмкости и вновь пускались в дело. Однако интересно, что вплоть до 1914 года в каталогах Model T чёрный цвет вообще отсутствовал! Машины окрашивали в зелёный, красный, синий, серый, а иногда и в жёлтый цвет. Безальтернативный колер нашёл отражение в известном на весь мир афоризме Генри Форда: «Покупатель может иметь автомобиль, окрашенный в любой цвет, какой захочет, при условии, если это будет чёрный».

Ford Model T. Как следствие, ещё пару лет до сворачивания производства машины выходили с конвейера разноцветными.

ЛЕГЕНДЫ FORD MODEL T

Когда именно к машине пристало прозвище Tin Lizzie («Жестянка Лиззи»), история умалчивает. Синонимами этого прозвища могут быть развалюха, лом или «ведро с гайками». Но вряд ли автомобиль заслужил такое прозвище до 1911 года, поскольку до этого времени его кузова делались целиком из дерева. Кроме того, до начала 1920-х годов Model T не уступала, а то и превосходила модели-одноклассники по конструкции, поэтому опять же не заслуживала насмешек. Словом, с происхождением прозвища и его смыслом не всё ясно. Возможно, его дали, когда Model T устарел, но всё ещё выпускался. Впрочем, выражение Tin Lizzie в американском фольклоре может относиться к неприхотливой лошадке и к «девушке-вертихвостке». Так что же получается? Этакая жестяная неприхотливая развалюха лёгкого поведения.

И лишь после того как американские пироксилиновые короли Дюпоны конверсировали производство порохов и взрывчатки, на рынке появились быстро сохнущие нитроцеллюлозные эмали Disco разных цветов. Ими и начали окрашивать

Guaranteed to do This Work Wherever Four Horses can do it

\$195 AND A FORD MAKES A GUARANTEED

STAUDE Mak-a-Tractor

DOES THE WORK OF FOUR HORSES

For Farm Work
It will do any work that four horses will do in plowing, discing, heavy hauling and 27 other varieties of farm work. Fully guaranteed in every respect.

For Heavy Hauling
Hauls heavy loads over rough roads with ease. Can be changed from Ford to tractor or from tractor to Ford in 20 minutes.

Save feeding horses all year round for a few months' work. Saves veterinary bills, care, housing, loss of time through sickness.

Open Territory
We have some open territory left where dealers are given exclusive sales rights and every assistance. Sales easily made and profit's good.

A LIVE PROPOSITION FOR LIVE DEALERS
It is making big profits for hundreds of dealers. Farmers are enthusiastic over it and every Staude Mak-a-Tractor sold helps to sell another. Our advertising and sales service creates the demand and they are half sold before they reach the dealer.

Immediate Deliveries
No disappointments from slow deliveries. All orders filled promptly. We circulate your list of names and follow up every prospect. Get started during our big demonstration campaign. Our

Our National Advertising Campaign
Includes page and double page advertisements in farm papers of national and state circulation. Our advertisements this month will reach 3,169,041 readers, with the following months in proportion. Every inquiry is referred to our dealers and followed up in their interest.

E. G. STAUDE MANUFACTURING CO.
2675A University Ave. St. Paul, Minn.

Hauls Heavy Loads with Ease

Converts Ford speed into pulling power and its pulling power is remarkable. Uses an ordinary farm wagon bed. Does not strain, mar or defect the Ford car.

July, 1915

THE FORDOWNER

PACO SPEEDSTER BODY FOR FORD CARS

The highest quality of material and workmanship coupled with years of experience in building and designing racing bodies have made the Paco Racing Body for Fords popular with drivers who want the swiftest car on the road. Especially designed for hard usage. All possible details of equipment. Very quickly and easily installed.

A FEW GOOD FEATURES
Racing pump and gauge installed. Specially built front fenders. Can be ordered for dropping steering post. All wood work is of clear oak, reinforced with maple trim beneath.

The above car, show special equipment for track work. The PACO give the Ford all the idea of the famous racing team. Write for illustrated literature and prices.

PEORIA ACCESSORY COMPANY, Peoria, Illinois

Desired for Ford Cars Double Amount

Ford

\$700

Fully Equipped with Automatic Brass Wandahead Speedometer, Three Oil Lamps, Two Gas Lamps, Generator, Horn, Tails

FORD Model T Light Delivery Car

Business everywhere demands such a car as this Ford Model T Light Delivery Car. Business demands it because it needs a simple, economical and reliable means of doing its job. For any business that needs a car it will find the most business-like, serviceable and practical utility in every car.

The Delivery Car is built on the same Ford Model T chassis that has established such a worldwide fame for all-around efficiency and economy. Its chassis, which has earned its reputation of design and light weight, adapts to commercial purposes.

Business men will recognize in the Model T's simplicity of operation, and in its freedom from the troubles of a private automobile, a commercial proposition.

Shown on the Model T chassis is a handsome, roomy body of steel. It carries 750 pounds of merchandise with ease and at low speed driving.

It's the only body made in New York and Philadelphia in any city of this Ford Model T Light Car. In the service of these great manufacturing establishments, the Ford Motor Company was the first to make the Model T Light Delivery Car. The American Automobile and Truck Manufacturers Association would not have such efficient work as this on the Ford Model T.

No matter what light delivery car has ever been tested with proved so satisfactory as the Ford Model T Light Delivery Car system.

Available in all Principal Cities

Ford Motor Company - DETROIT MICHIGAN, U.S.A.

Каких только Ford T ни придумывали! Например, гоночные машины для ипподромных гонок. А комплект Staude Mac-A-Tractor и вовсе превращал Ford Model T в универсального помощника фермера.



Вариантов грузовиков Ford Model T было не счесть. От железнодорожной дрезины до дома на колёсах. Тут уже от Генри Форда мало что зависело.



Грузовик Ford TТ (1917–1927 гг.) отличался удлинённой базой, усиленной рамой и червячной главной передачей. Грузоподъёмность – 1 тонна.

Что ж, удивляться этому особенно не приходится, поскольку история Model T буквально овеяна мифами. И самый распространённый из них о непревзойдённой массовости выпуска этой модели. Да, новый завод Highland Park ежегодно давал свыше ста процентов увеличения производительности, но перекрыть показатель, достигнутый в середине XIX века крупнейшей американской экипажной фабрикой Studebaker (70 000 повозок в год), Генри Форду удалось лишь на пятый год производства Model T, в 1912-м. Кроме того, отмечу, что в 1923 году компания Chevrolet построила 483 310 экземпляров своей шестицилиндровой модели Superior. Да, это не 1,2 миллиона Ford T, но всё же. По общему объёму производства пассажирских автомобилей корпорация General Motors, куда входила и Chevrolet, в середине 1920-х обогнала Ford Motor Company.

Chevrolet Superior предлагался за скромные \$525. Генри Форд хотел, чтобы Model T стоила столько же. Продавцы протестовали, ссылались на устаревшую конструкцию, приевшийся дизайн и отсутствие возможности реализовать машину в кредит (Форд упорно избегал общения с банкирами). «Наши клиенты уходят к дилерам Chevrolet, Essex, Pontiac, Star!» – жаловались они. К 1926 году доля Ford Model T на американском рынке снизилась с рекордных 57 до 36%. Но упрямец Форд стоял на своём: он знал времена и потяжелее. В 1920-м компании пришлось распродавать конторские телефонные аппараты, а под Рождество закрыть на полтора месяца заводы... Но ведь выкарабкались же! Кстати, Model T в те трудные годы продавалась даже без запасного колеса и электростартера, но за смешные \$440. Отсюда и пошла слава о доселе невиданной дешевизне Model T. Но, знаете, это тоже миф! Ещё в 1906 году Model N предлагалась

за \$500 – заметно дешевле конкурентов. Напротив, за первые Model T требовалось заплатить целых \$825. У конкурентов можно было найти дешевле. И только с началом конвейерной сборки цена Ford T заметно снизилась.

Model T стала первой по-настоящему международной моделью. Хотя, справедливости ради нужно вспомнить и об Oldsmobile Curved Dash 1901 года (благодаря взаимозаменяемости деталей эта модель выпускалась в США, Германии и России). С другой стороны, массовым автомобилем Curved Dash назвать тяжело – в общей сложности их было выпущено около 19 000 штук. Но вернёмся к герою нашего повествования. В 1911 году производство Model T началось в Уолкервилле (Канада, провинция Онтарио) и в пригороде Манчестера – Трэффорд Парке (Великобритания). Вслед за этим сборка машин развернулась в Германии, Аргентине, Франции, Испании, Дании, Норвегии, Бельгии, Бразилии, Мексике и даже в Австралии, ЮАР и Японии.

Кстати, автомобили, изготовленные в разных странах, могли отличаться от оригинала. Например, австралийские Ford получали кузова местного производства, а канадские машины отличались от американских. Всего же Ford Model T выпущено в количестве свыше 15 млн экземпляров. Это единственная объективная величина, которой приходится оперировать. Более точные цифры установить не представляется возможным. О том, каковы расхождения, можно судить по таблицам (см. «Полное собрание коллекций», стр. 24)

И, наконец, финальный штрих: к окончательному балансу (надеюсь, он рано или поздно будет сведён) надо не забыть добавить шесть Ford Model T образца 1914 года с кузовами touring, что были построены компанией в 2003 году к своему 100-летию юбилею. Впрочем, на улицы эти экземпляры не попали. Они разошлись по музеям в память о великом автомобиле, сыгравшем величайшую роль в человеческой истории. **RW**



В 2003 году Ford Motor Company отметила 100-летие выпуском юбилейных моделей. В том числе и точной копией Ford Model T образца 1914 года!



От Harley-Davidson WL к Harley-Davidson WLA

текст » Евгений ПЕВЗNER
фото » Harley-Davidson Motor
Company Corporate
Archives, из архива
Андрея МЯТИЕВА,
из архива автора

САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ HARLEY

Мотоциклы Harley-Davidson давно уже стали одним из символов США. С одной стороны, символы – это прекрасно, а с другой – приверженность традициям имеет и отрицательные стороны. Два первых десятилетия XX века отличались разнообразием конструкций, а Североамериканский континент тем временем оставался «островком стабильности»... Как появились в начале XX века мотоциклы с одноцилиндровыми четырёхтактными моторами, а позднее к ним прибавились версии с V-образными поперечными «двойками», так их и выпускали. С другой стороны, а так ли нужны конструкционные изыски? Ведь пробовала та же компания Harley-Davidson по образцу европейской фирмы Douglas строить мотоциклы модели W Sport с поперечным оппозитным двигателем, но спросом они не пользовались. Нет, на американском рынке встречались и модели с рядными четырёхцилиндровыми двигателями (их делали такие фирмы, как Pierce, Cleveland, Henderson, Ace и Indian). Но на фоне количества V-образных «двоек» погоды они не делали.

К концу 20-х годов прошлого столетия одноцилиндровые модели на американском рынке стали исчезать, да и фирм-производителей мотоциклов изрядно поубавилось. Наиболее мощными среди них были две – Harley-Davidson и Indian. Так вот, невзирая на жёсткую конкуренцию, руководство этих предприятий заключило тайное соглашение, согласно которому оба производителя выводили на рынок примерно одинаковую модельную гамму мотоциклов по примерно одинаковым ценам. Таким образом обеспечивалась некая стабильность спроса и отсекались нежелательные конкуренты. Самым «резвым» из них была фирма Excelsior (в 1925 году она стала называться Super-X), сумевшая отхватить в конце 20-х годов большой заказ на производство мотоциклов для американской армии и полиции. Но мировой кризис сделал своё чёрное дело, и в 1931 году марка Super-X с рынка исчезла.

СТАВКА НА АНАЛОГИЧНЫЕ МОДЕЛИ...

Конечно, мотоциклы Indian были красивее, тем более что для продукции фирмы долгие десятилетия «фирменным» считался красный цвет с многочисленными вариантами оттенков. К тому же в арсенале предприятия была модель с рядным четырёхцилиндровым двигателем, унаследованная от приобретённой в 1927 году компании Ace. Что же касается продукции Harley-Davidson, то эти мотоциклы не отличались яркой окраской, но при этом были достаточно надёжны по причине отработанности конструкции. Таким образом отсутствие особых изысков компенсировалось стабильностью производства. Дело было за малым – требовалось лишь вовремя выводить на рынок модели, аналогичные выпускаемым конкурирующей компанией...

Так, собственно, и получилось. В 1929 году, когда «ответом» на достаточно популярную модель Indian 101 Scout с V-образным 750-кубовым нижнеклапанным двигателем стал Harley-Davidson D с аналогичным силовым агрегатом. Окрашенные в традиционный «харлеевский зелёный»



В начале 20-х годов XX века основное оружие Harley-Davidson в борьбе с конкурентами – мотоциклы с моторами типа «клапан под клапаном».

This is a brief history of the emergence

of the Harley-Davidson WLA motorcycle and its pre-war version the WL. It describes the differences between the variants WLA and WLC plus the appearance of the first V-shaped models D,R and WL and their faster versions. Many decisions were made during the interaction, or confrontation, between Harley-Davidson and the Indian motorcycle company. A separate chapter is devoted to the background and reasons for the appearance of the military version and its differences from the civilian version. It also covers the delivery, assembly and operation of the Harley-Davidson WLA used by the Red army during the Second World War.

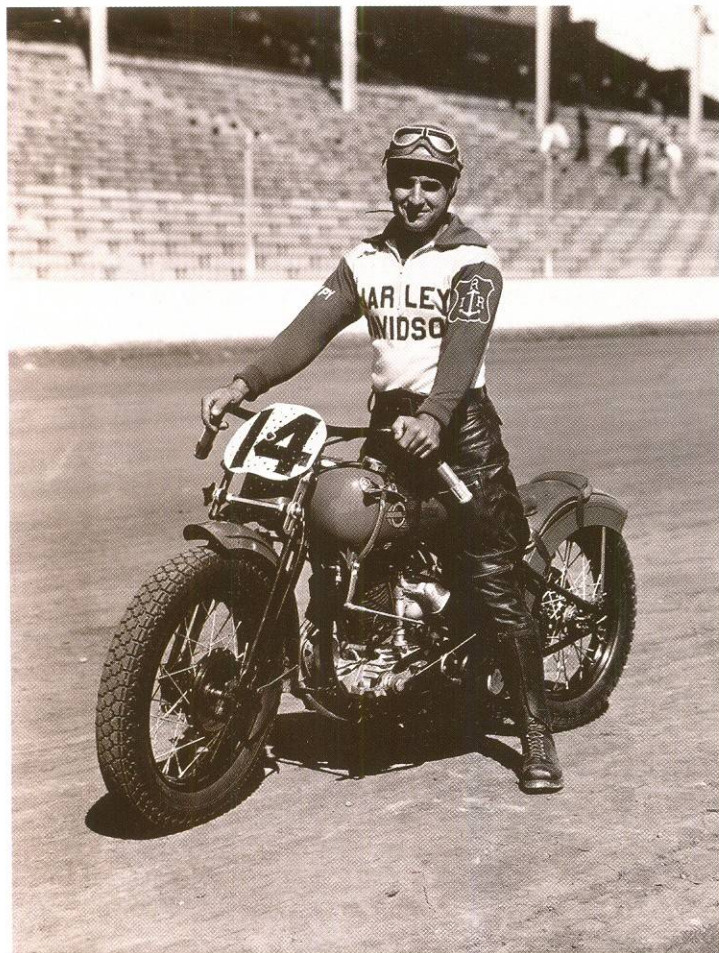


Типичная картина из жизни «двухэтажной Америки» 30-х. В те годы мотоциклы Harley-Davidson были не объектом поклонения, а повседневным транспортом.

цвет (у Harley свои традиции!) эти мотоциклы сразу завоевали популярность у любителей спокойной повседневной езды. Достаточно жёсткая короткорычажная передняя вилка Harley-Davidson гораздо лучше выполняла свои функции на грунтовых и грейдерных дорогах, чем мягкая рессорная передняя вилка Indian. Меньший по мощности двигатель Harley развивал всего-то 15 л.с. против 22 л.с. у Indian, зато отличался более высоким крутящим моментом и обеспечивал лучшую тяговитость (мотоцикл можно было приобрести в варианте DS с боковой коляской и изменёнными передаточными отношениями в трансмиссии). Одновременно появилась слегка форсированная версия Harley-Davidson DL, у которой за счёт повышения степени сжатия с 4,3 до 5,0 возросла до 18,5 л.с. максимальная мощность. Ну а ещё через пару лет появившаяся версия DLD Special Sport Solo и вовсе получила 20-сильный двигатель.

ПРЕДВОЕННЫЙ ПЕРИОД

Как уже было сказано, в 1932 году на американском мотоциклетном рынке осталось всего два серьёзных игрока – Harley-Davidson и Indian. Таким образом, битва титанов вступала в новую фазу, и специалистам из Миллуоки пришлось спешно модернизировать модельный ряд, в том числе и нижнеклапанную 45-дюймовую модель (45 с небольшим кубических дюймов примерно соответствуют европейским 750 кубическим



Бен Кэмпбэлл на своём Harley-Davidson WLDR во время выступления на Milwaukee Race Meet 27 августа 1938 года. Как у многих спортивных версий, у мотоцикла снята фара, крылья обрезаны, а руль повернут рукоятками вниз.

сантиметрам). Мотоцикл получил новый картер двигателя, увеличенный маховик и модернизированное сцепление. Соответственно сменились и обозначения моделей – R, RS, RL и RLD, притом что мощностные параметры остались без изменения. В 1935 году форсированные версии получили по паре дополнительных «лошадок», зато базовая модель R стала первым мотоциклом Harley-Davidson, получившим новую трёхступенчатую коробку передач с шестернями постоянного зацепления. Конкуренты из Indian пришли к этому решению несколькими годами позже...

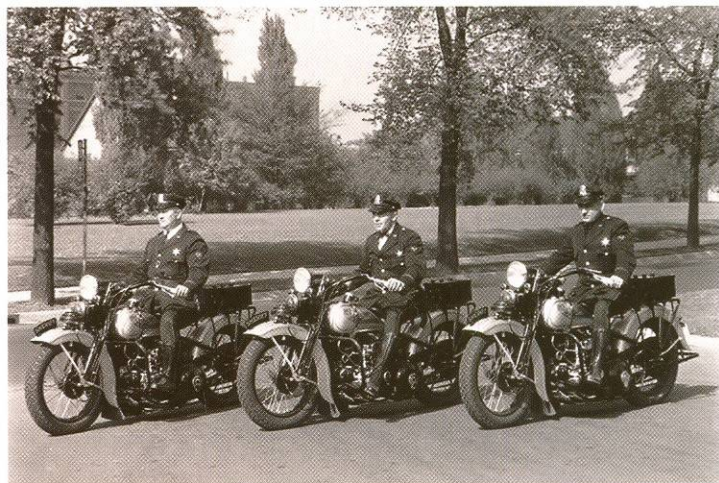
Что же касается появившейся в 1937 году версии WL, то она получила двигатель увеличенной до 22,5 л.с. мощности и циркуляционную систему смазки. Кроме того, на неё перешёл ряд деталей, модернизированных годом ранее на более тяжёлых мотоциклах фирмы, – например, бензобак новой формы с установленным на нём щитком со спидометром, переключателем электрооборудования и парой контрольных ламп. Одновременно покупателям были предложены версии WLD (24,5 л.с.) и WLDR (29 л.с.) с форсированными двигателями, которые активно использовались в различных соревнованиях. Так, на мотоцикле Harley-Davidson WLDR были одержаны две победы в гонке Дайтона 200. В 1938 году победителем заезда стал Бен Кэмпбэлл, а в 1940 году – Бэйб Тэнкрид. При всём том в конструктивном плане ничем особым данный мотоцикл не выделялся ни среди всей продукции фирмы, ни в сравнении с конкурентами от Indian. Двигатель – обычный

«нижнеклапанник», притом что уже год серийно выпускался знаменитый Knucklehead (Harley-Davidson E с верхнеклапанным 1000-кубовым двигателем), а конкуренты кроме всего прочего предлагали не менее известную модель Indian Four с рядным четырёхцилиндровым двигателем и рессорной передней вилкой. Так бы и остался Harley-Davidson WL всего лишь «одной из моделей Harley-Davidson», кабы не вступление США во Вторую мировую войну.

Адаптация свелась к замене глубоких крыльев, изменению диаметра колёс с 16 на 18 дюймов и установке увеличенного воздушного контактно-масляного фильтра.

АМЕРИКЕ НУЖЕН АРМЕЙСКИЙ МОТОЦИКЛ

Собственно говоря, воевать Америка не собиралась, предпочитая, как во времена Первой мировой, отсидеться за океаном и снять сливки по окончании боевых действий. Но не вышло. Сначала пришлось помогать союзникам-англичанам, а позже соседи-японцы сделали всё, чтобы «отсидеться» уж точно не удалось. Так вот, особого опыта ведения крупномасштабных боевых действий у американской армии к тому моменту практически не было (Первая мировая не в счёт). И это притом что и японцы, и итальянцы, и англичане, и французы то и дело вели боевые действия в колониях и на оккупированных территориях, а вооруженные силы СССР не только насмерть бились на собственных границах, но и принимали активное участие в гражданской войне в Испании. Кстати, там же в Испании получали первый опыт боевых действий и немцы, применившие его чуть позже в Европе. А США тем временем смотрели на всё это из-за океана... «Каждый мнит себя стратегом, видя бой со стороны», – писал великий грузинский поэт Шота Руставели. И действительно, со стратегией у американских военных было всё в порядке, а вот в вопросах тактики и технического обеспечения им срочно требовалось учиться у европейцев (причём у обеих воюющих сторон). Нужно отметить, что в те годы Англия и Германия (другие европейские страны к 1940 году либо уже отвоевались, либо ещё не начинали) активно использовали мотоциклы



Американские полицейские в каждом штате (а то и в каждом городе) могли сами выбирать себе технику. И очень многие отдавали предпочтение именно мотоциклам Harley-Davidson модели WL. Примерно 1939 год.



Гражданская версия Harley-Davidson WLD (1938 год). Многие американские мотоциклисты избавились от багажника, считая его ненужным.

в составе своих сухопутных войск. Этим же ранее отличалась и Франция (до момента пока её армия не капитулировала). Так что армейские мотоциклы со всей очевидностью были необходимы. А поскольку массово изготавливать их могли лишь два оставшихся «на плаву» американских мотопроизводителя, то очень скоро «вечные соперники» получили солидные армейские заказы. Вся разница состояла в том, что специалистам Indian пришлось в голову разработать новую армейскую машину путём сочетания силового агрегата и ходовой части от разных моделей, а инженеры Harley-Davidson предложили Министерству обороны отработанную в производстве модель WL, адаптированную к требованиям военных.

Собственно, вся адаптация свелась к замене глубоких крыльев на мелкие, изменению диаметра колёсных ободьев с 16 на 18 дюймов для улучшения проходимости да установке нового усиленного воздушного фильтра со съёмным элементом. При этом, естественно, был убран весь декоративный хром, а мотоцикл был перекрашен в «американский армейский» (зелёная защитная окраска у всех стран, участвовавших во Второй мировой, была разного оттенка). Кроме этого был добавлен специально разработанный багажник с возможностью крепления пары кожаных сумок, заменили передние и задние габаритные фонари (использовали стандартные армейские, что применялись на военных грузовиках), а на передней вилке установили дополнительную фару

со светомаскировочным козырьком. Всё, господа военные, принимайте на вооружение новый мотоцикл! Привычный очень многим 745-кубовый Harley-Davidson в версии WLA, под которую не надо ни производство перестраивать, ни призывников, знакомых с мотоделом, переучивать...

ОТЛИЧИЯ WLA ОТ WLC

Теперь следует сказать вот о чём. Очень часто эту модель времён войны у нас именуют WLA 42 с расшифровкой, что это, мол, армейский мотоцикл образца 1942 года. Так вот, это не совсем верно, хотя и не далеко от истины. Действительно, фирма Harley-Davidson в своих каталогах использовала год выпуска, только ставила его перед обозначением модели. Так, существовали версии 37WL, 38WL и так далее по аналогии. В то же время на инструкциях по эксплуатации, прилагавшихся к каждому военному мотоциклу, дата указывалась в заголовке как ссылка на документы Министерства обороны США, согласно которым осуществляется поставка. Мотоцикл же обозначался просто – «Harley-Davidson Military Model WLA» или же... «Model WLC». Дело в том, что буква «А» обозначала вовсе не «армейскую модель», а поставку для армии США, то есть Америки. А вот буква «С» обозначала «Canada», поскольку эта версия производилась для канадской армии. Стоило ли огород городить, спросят многие, и насколько велики отличия между версиями? Да как сказать. Дело в том, что хотя Канада и располагается на том



«Адаптированный» Harley-Davidson WLA на службе в Красной армии. Боковая коляска взята от советского мотоцикла М-72, запасное колесо от него же.



Harley-Davidson WLA начального периода войны. Обратите внимание – каска американского бойца всё ещё напоминает британские аналоги...



Harley-Davidson WLC. Второе седло, козырёк на фаре, бугель-подставка для переднего колеса и рычаг сцепления справа на руле – налицо все признаки канадской версии.

В те годы считалось, что двухцилиндровые 750-кубовые мотоциклы идеально приспособлены именно для эксплуатации с коляской. В СССР на Harley-Davidson WLA вешали боковую «люльку» от модели M-72.

же Североамериканском континенте, но во времена Второй мировой войны она входила в Британское содружество, то есть не будучи колонией как таковой, тем не менее подчинялась правительству Британской империи. Не случайно же в боевых действиях на стороне британских войск участвовали войсковые части из Канады, Австралии, Новой Зеландии, Южной Африки, Индии и прочих более мелких британских доминионов. Соответственно все они оснащались снаряжением и техникой по британским стандартам, так что хочешь не хочешь, а мотоциклы Harley-Davidson для канадских и прочих британских войск пришлось дорабатывать.

Если же сравнить внешне модели WLA и WLC, то отличия невелики. На канадской версии добавлен бугель на передней вилке – он может выполнять роль подставки при смене переднего колеса, как это было сделано на большинстве английских армейских мотоциклов. Габаритные фонари спереди и сзади стояли «пальчиковые», по английскому стандарту, на фаре был смонтирован светомаскировочный щиток с прорезью и козырьком, зеркало и дополнительная фара в комплект поставки не входили. По некоторым данным, мотоциклы могли оснащаться 19-дюймовыми колёсами, опять же по британскому стандарту. Самое главное, чтобы не переучивать британских солдат, на канадской версии было слегка переделано управление мотоциклом. На американских-то вариантах рычаг переднего тормоза традиционно находился слева на руле, справа не было вообще никаких рычагов, а привод сцепления осуществлялся двухлучей ножной педалью слева. На канадской версии педаль, естественно, оставили, но привод на руле пришлось делать заново. Справа поставили второй рычаг, сцепление вывели на него, а ручку «газа» перенесли на левую сторону! В результате на очень многих WLC водители самостоятельно меняли тросы тормоза и сцепления местами на европейский лад, а заодно возвращали на место и привод акселератора...

ГОДЕН К ЭКСПЛУАТАЦИИ С КОЛЯСКОЙ

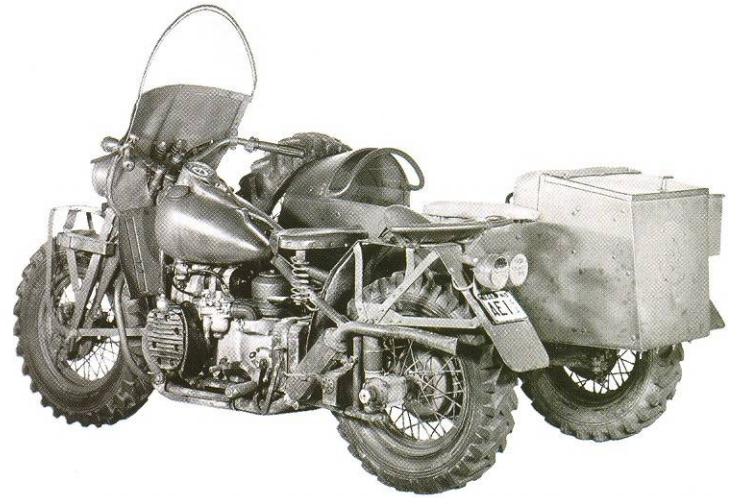
Разумеется, в британскую армию поступали мотоциклы обеих версий. Армейские поставки по ленд-лизу в большинстве случаев осуществлялись по принципу «чем богаты». Точно так же никто не задумывался об адаптации мотоциклов Harley-Davidson к требованиям Красной армии, куда они стали массово поставляться с 1942 года (возможно, именно этим объясняется цифра 42 в привычном для России обозначении этой модели). Правда, в некоторых каталогах запчастей встречается обозначение WLR, но там речь идёт о незначительных изменениях в комплектации, да и это, по-видимому, относилось



Harley-Davidson в разных странах использовались с боковыми колясками задолго до появления модели WL. На снимке: мотоциклы модели JD с коляской бригады Королевского дворца Амстердама. Примерно 1929 год.

к самому началу поставок. Что же касается дальнейшей адаптации американской техники к условиям Восточного фронта, то её пришлось брать на себя специалистам Красной армии. При этом сказать, что мотоциклы Harley-Davidson были совсем незнакомы в СССР, будет неправильно. В России они продавались ещё до революции, поступали в русскую армию во время Первой мировой войны, а затем, в 20-е годы прошлого века, продавались в магазинах, ну и, конечно, поставлялись в Красную армию и милицию. Более того, реклама мотоциклов Harley-Davidson в начале 30-х годов регулярно публиковалась в журнале «За рулём». До войны к нам изредка привозили и модель WL. Конечно, обучение личного состава вождению и обслуживанию мотоциклов изначально представляло собой проблему, но справились и с этим.

Поскольку в те годы считалось, что двухцилиндровые 750-кубовые мотоциклы идеально приспособлены для эксплуатации с коляской, модель WLA (равно как и иногда попадавшие в СССР WLC) чаще всего оснащались боковой коляской от M-72 и задним седлом от него же, устанавливаемым на штатный американский багажник. Приходилось, правда, при установке коляски менять ведущую звездочку моторной передачи для увеличения передаточного отношения, но это уже было делом техники. В инструкции по эксплуатации так и приводились два варианта «общего передаточного отношения» – с коляской и без. Так, на прямой третьей передаче для колясочного варианта указывается значение 5,50, а для одиночного – 4,59. В Красной армии мотоциклы Harley-Davidson в одиночном и колясочном вариантах наряду с M-72 применялись для связной и транспортной службы. В мотоциклетных же полках, задача которых заключалась, грубо говоря, в оперативном «затыкании дыр», мотоциклы с коляской использовались для перевозки трёх человек «в полной выкладке» – чаще всего с ручным пулемётом на коляске, реже – со станковым пулемётом или лёгким миномётом на специальной площадке вместо пассажирской коляски. Кроме понятных сложностей в эксплуатации, связанных с банальным неумением бойцов Красной армии ездить на мотоцикле с ножным приводом сцепления, были, например, и проблемы с дюймовыми размерами резьбы



Экспериментальный Harley-Davidson 42XS (1942 год). Одной из проблем этой машины повышенной проходимости стал привод колеса коляски в сочетании с мягкой подвеской ведущего колеса мотоцикла.

и ключей на мотоцикле и метрическими размерами на коляске. Вдобавок на мотоцикле применялись шины 18-дюймового размера, а на коляске – 19-дюймового. А ведь мотоциклу с коляской положено только одно запасное колесо. Ветераны-мотоциклисты рассказывали, что наиболее простым выходом из положения было возить две запаски разного размера...

Следует упомянуть ещё вот о чём. Получив первую информацию о технике противника, американские специалисты обратили внимание на большое количество мотоциклов с оппозитным двигателем и карданным приводом заднего колеса, используемых в действующих частях германского Вермахта. На основе этой информации было принято решение построить аналогичные варианты для американской армии. Как водится, задание получили оба «заклятых конкурента»... В результате к 1942 году на фирме Harley-Davidson родилась модель 42XA, представлявшая собой гибрид ходовой части Harley-Davidson с оппозитным двигателем и трансмиссией от BMW. Для улучшения эксплуатации мотоциклы были оснащены свечной задней подвеской с пружинными амортизаторами (опять

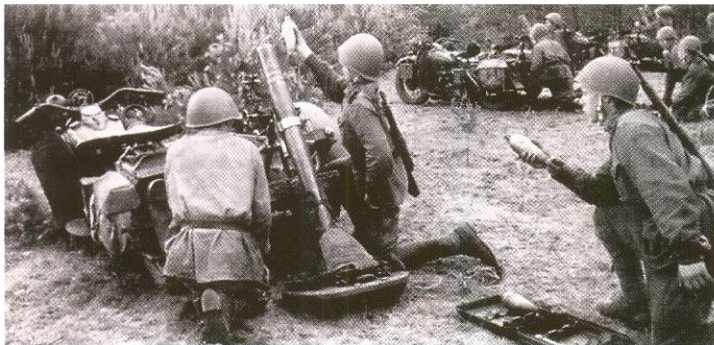


A scout suddenly discovering the enemy flows his cycle to return fire with his Sub-Tommy Gun. FORT Knox, Kentucky. 1942.

Как видите, многим американским военным вождение мотоцикла давалось с трудом, особенно на грунте. Тренировка армейских разведчиков (1942 год). Хотя оригинальная подпись более оптимистична: «Внезапно обнаружив противника, разведчик кладёт мотоцикл на бок, чтобы отстреливаться».



Будни мотоциклистов армии США (1943 год). Ежедневный осмотр и плановое техобслуживание никакая война не отменяет. Тем более что, учитывая в случае с WLA, на недостаток регламентных работ жаловаться не приходилось.



В отдельных полках 82-миллиметровые миномёты с расчётами перевозились на мотоциклах с колясками и вступали в бой буквально «с колёс».

же аналог BMW). Всего было изготовлено порядка 1000 таких мотоциклов. Около сотни из них оказались в эскортных подразделениях, а остальные пошли в армию. Впрочем, результаты армейской эксплуатации такого миллуокско-баварского гибрида военных не вдохновили, и тема продолжения не имела. По образцу немецких мотоциклов-вездеходов на базе 42XA было изготовлено также несколько экземпляров модели 42XS с боковой коляской и карданным приводом её колеса, но они так и остались опытными образцами.

ДЕМИЛИТАРИЗАЦИЯ

Модель WLA поставлялась в войска стран-союзников до конца войны, а по её завершении был возобновлён выпуск гражданской версии. Что же касается армейских двух- и трёхколёсных машин, то в связи с сокращением личного состава их стали продавать частным лицам. Отсюда и получилось, что во многих государствах, в том числе и в СССР, этот мотоцикл стал наиболее известной моделью фирмы Harley-Davidson.

Послевоенный выпуск модели продолжался относительно недолго – базовая модель появилась в 1937 году и к концу 40-х значительно устарела, даже с учётом американской приверженности к традициям. К тому же из Европы в Штаты хлынул поток разнообразной мототехники. Причём как трофейной немецкой, так и английской. В общем, было с чем сравнивать и из чего выбирать. Да и главный конкурент (Indian) не дремал. Неудивительно, что продажи мотоциклов довоенных моделей стали стремительно падать. Дизайнерские изыски по части украшения бензобака в стиле «больших» моделей фирмы не сильно спасли ситуацию, и в 1951 году выпуск



Сегодня тысячи мотоциклов Harley-Davidson WLA регулярно участвуют в различных ретро-фестивалях военной техники.



Участники послевоенных мотокроссов в СССР выступали на слегка доработанных армейских Harley-Davidson WLA.

старого доброго Harley-Davidson WL был прекращён. Вместо него в серию пошла модель K с телескопической передней вилкой, маятниковой подвеской заднего колеса и кардинально изменённым дизайном.

СТАТИСТИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Сколько всего было выпущено мотоциклов семейства WL, доподлинно сказать невозможно. По разным американским источникам, только за время войны было изготовлено до 90 тысяч мотоциклов Harley-Davidson разных моделей, из них большая часть приходится именно на модели WLA-WLC для армий всех стран-союзников. Из них, опять же по американским сведениям, почти 27 тысяч было отправлено в СССР, чуть менее девяти тысяч поступило в войска Британского содружества, 900 с небольшим машин получила Франция (не ясно, идет ли речь о поставках до капитуляции Франции в 1940 году или об оснащении французских подразделений, вошедших в Париж вместе с американцами и англичанами после высадки союзников в Нормандии) и 1000 мотоциклов получила Китайская армия, которая наравне с другими сражалась с японскими захватчиками. Плюс к этому небольшое количество было поставлено в третьи страны. Не стоит забывать, что кроме мотоциклов в армии стран-союзников поставлялись комплекты запасных частей в таких объёмах, что из них можно было собрать чуть ли не аналогичное количество мотоциклов.

P.S. Сегодня для большинства ретро-мотоциклов изготавливаются любые комплектующие (а модель WLA, без сомнения, одна из наиболее популярных) и можно смело предположить, что в наши дни по всему миру ездит столько же мотоциклов Harley-Davidson моделей WL и WLA, сколько их было выпущено за время официального производства. Если не больше... **RW**



Harley-Davidson K. В таком виде эта модель выпускалась вплоть до 1954 года, когда был увеличен рабочий объём двигателя.

КРАТКИЙ ЭКСКУРС В ЛЕНД-ЛИЗ

Катастрофическую ситуацию с дефицитом мотоциклов в Красной армии в значительной степени сгладили союзники по антигитлеровской коалиции. 11 марта 1941 года Сенат и палата представителей США приняли закон о ленд-лизе (lend-lease – давать взаймы, в аренду). Он предоставлял президенту полномочия продавать, передавать военные материалы и информацию правительству любой страны, если её борьба против агрессии жизненно важна для обороны Соединённых Штатов. 24 июня 1941 года правительство Франклина Делано Рузвельта официально заявило о готовности США оказать поддержку Советскому Союзу в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками. 12 июля подписано «Соглашение между правительствами СССР и Великобритании о совместных действиях в войне против Германии». 7 ноября президент США распространил действие Закона о ленд-лизе на СССР. Регулярные поставки Harley-Davidson WLA в СССР начались с 1942 года (в Красной армии его быстро переименовали в «Валуй»). Мотоциклы первых партий приходили из-за океана в полностью комплектном и собранном состоянии – заливая масло, топливо, и в седло. К каждому аппарату прилагались: кожаная кобура на передней вилке для пистолета-пулемёта Томпсона, патронный ящик, объёмистые кожаные сумки на багажник, «фара-искатель» со светомаскировкой на руль и... англоязычная инструкция по эксплуатации с каталогом деталей. Сколько мотоциклов из ранних поставок было загублено по причине неправильного обслуживания и эксплуатации, история стыдливо умалчивает. Ножной привод сцепления, топливный кран на верхней панели бензобака, отдельный маслбак, опережение зажигания вращающейся ручкой на руле и 15–20 точек шприцевой смазки по всему мотоциклу... В свою очередь, незнание породило недовольство. Главное автобронетанковое управление (ГАБТУ РККА), в ведении которого и состояли мотоподразделения, получило горы жалоб, докладов и реляций о неудовлетворительном качестве ленд-лизовских мотоциклов. Особисты в войсках с ног сбились, расследуя многочисленные случаи порчи ценного военного имущества, сотни военных мотоциклистов «хлебнули штрафбата» за сломанные мотоциклы, а армейские ремонтные мастерские оказались завалены испорченной техникой. А всё из-за того, что войска оказались не готовы к использованию новой техники. Но соответствующие выводы скоро были сделаны, и в батальонах и полках появились инструкторы из числа



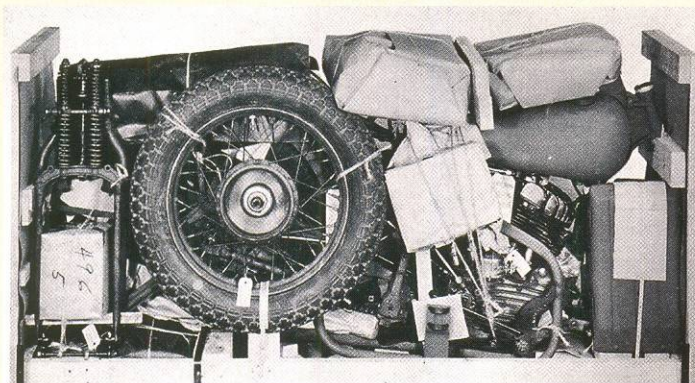
Мотоциклетный полк на марше: бойцы Красной армии на мотоциклах Harley-Davidson WLA с колясками М-72. На колясках часто ставили ручные пулемёты на специальной опоре. Лето 1944 года.

опытных мотоспортсменов, инженеров-мотоциклистов и просто бойцов, хорошо изучивших доставшуюся от союзников технику. Дело пошло на лад, количество испорченных мотоциклов резко уменьшилось, а тут еще и ГАБТУ выпустило брошюры с простенькими инструкциями по эксплуатации импортной мототехники.

Как бы там ни было, несмотря на некоторые очевидные недостатки этой машины по сравнению с отечественными М-72 и тем более с немецкими трофейными мотоциклами соответствующего класса, Harley-Davidson WLA пришёлся по душе военным мотоциклистам. Скорость «одиночки» превышала 120 км/ч, а в варианте с коляской была около 90 км/ч. Скромный клиренс существенно ухудшал проходимость по фронтовым дорогам, а отсутствие подвески заднего колеса отрицательно влияло на комфорт водителя, что, правда, частично компенсировалось седлом с хорошей амортизацией. Воздушный фильтр с масляным наполнением надёжно защищал мотор от пыли (этого очень не хватало М-72). Но для эксплуатации с коляской у WLA была слаба рама и практически все «Валуи», дошедшие до нашего времени, имеют деформированные трубы в районе задней вилки.

Начиная с весны 1942 года все мотоциклы из США поставлялись в виде сборочных комплектов – это сэкономило объём в трюмах кораблей и в кузовах грузовиков. В СССР сборкой американской мототехники занималось несколько предприятий. И одно из них, БТРЗ №20, располагалось в бараках на территории киностудии имени Горького в Москве. Здесь производили ремонт прибывшей с полей сражений мототехники, а с 1943 года начали сборку ленд-лизовских мотоциклов из комплектов. Качество упаковки восхищало: внутренняя поверхность ящиков, сбитых из высококачественной древесины, была покрыта толем. Все отверстия в узлах и деталях – с заглушками. К каждой детали привязана бирка с каталожным номером (все запчасти в так называемой морской упаковке, то есть залиты специальным воском для предохранения от влажности). По ходу сборки на рамы устанавливали шарниры для крепления боковых колясок, поступавших с Горьковского автозавода, а на широкий плоский багажник – пассажирское седло от М-72.

текст: Андрей МЯТИЕВ



Достаточно редкая фотография: только что распакованный «сборочный комплект» Harley-Davidson WLA. На всех деталях – бирки с каталожными номерами. Москва, 1943 год.



Рассекреченные проекты гигантских цилиндрических боевых машин

ПЕРЕКАТИ-КРЕПОСТЬ

Осадные сооружения огромных размеров человечество строило с античных времён.

Начиная с конца Средних веков эти устрашающие монстры пропадают с полей сражений, но память о них осталась (разве такое забудешь?..). С развитием технологий идеи об огромных механизированных осадных сооружениях возникали с завидным постоянством, хотя до их реализации дело всё-таки не доходило.

Как это ни странно, но предложения о создании циклопических аппаратов для борьбы с вражескими крепостями продолжали поступать и в годы Первой мировой войны. Одним из таких предложений был «Обой» (Oboj-Skizzen), или «Катающаяся крепость», предложенная жителем города Львова И.Ф. Семчишеным. Данная машина предназначалась для уничтожения крепостей противника и представляла собой бронированное «яйцо» (эпициклоид) размером... 960x605 метров. Внутри «яйца» находились машины, двигавшие его, приборы управления, прожекторы, беспроводный телеграф,

элеваторы, жилые помещения и даже магазины. Двигатели, расположенные внутри эпициклоида, должны были поднимать маховик, который, в свою очередь, обеспечивал перекачивание машины по земле со скоростью до 300 вёрст в час (при езде в гору включались пороховые ускорители)! По замыслу автора проекта главной задачей «Обоя» являлось уничтожение вражеских крепостей, которые он попросту давил. Для рассмотрения предложения Семчишена в июне 1915 года была собрана целая комиссия, которая, проявив дальновидность и здравый смысл, признала изобретение нереальным.

текст » Юрий ПАШОЛОК
схемы » из архивов
рисунок » Илья КУВШИННИКОВ. Иллюстрация создана на основе диорамы
«Курская битва» народного художника РФ Н.С. Присекина (1995 г.).

Но на этом история катящихся гигантов не закончилась – после начала Великой Отечественной войны в различные инстанции Советского государства стали поступать тысячи различных предложений по изобретениям. В их числе были и подвижные крепости цилиндрической формы самых разных размеров. Например, в январе 1942 года из станции Морозовской прибыло предложение под названием «Движущаяся крепость». Автор изобретения А. Карманов предлагал машину, представлявшую собой два цилиндра, внутри которых находилось отделение управления и моторный отсек. Вооружения «Движущаяся крепость» не имела, поскольку сама являлась оружием. По задумке автора машина могла развивать до 60–80 км/ч и имела броню до 500 мм. «Движущаяся крепость» длиной 10 и диаметром 6 метров должна была давить танки, пехоту, артиллерию и небольшие укрепления.

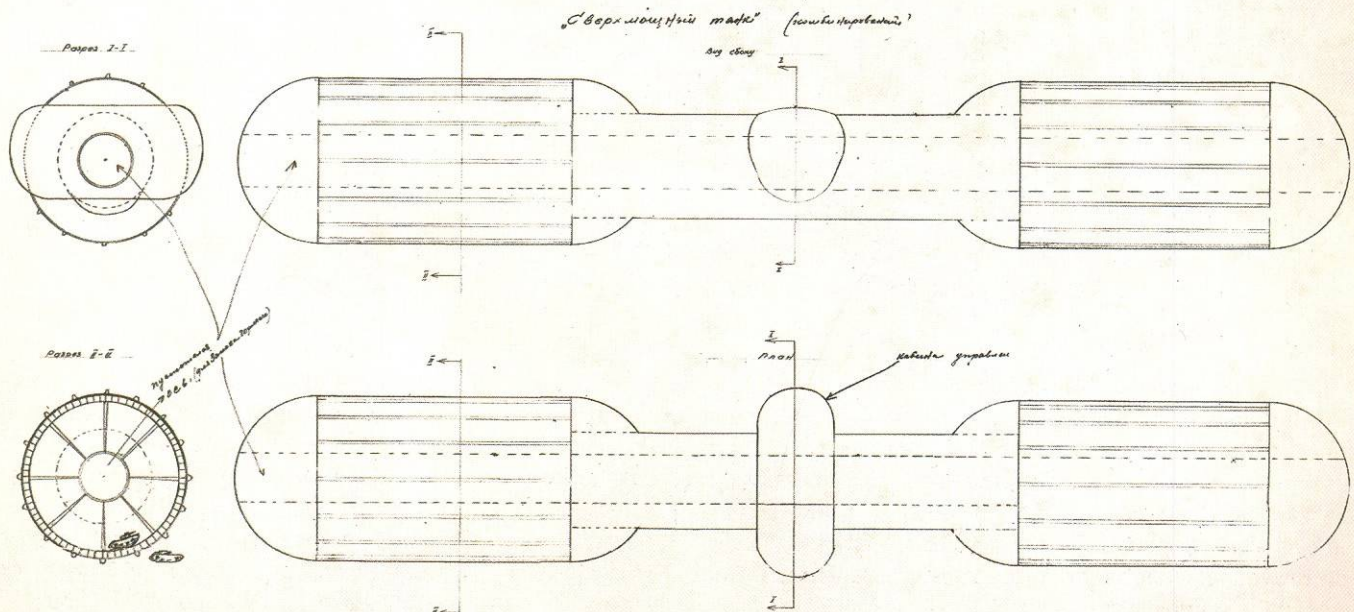
Впрочем, предложение Карманова было слишком мелким по сравнению с тем, что предлагали другие изобретатели... 22 сентября 1941 года из Краснодара в Наркомат обороны было отправлено письмо за подписями Л.А. Пургас и Н.М. Лысоковенко. В нём служащие спецчасти запасного инженерного полка предлагали боевую машину под названием «Сверхмощный танк». Приводим его с сохранением авторского стиля изложения:

«Мощный «сверхтанк» представляет собой комбинацию 2-х стальных цилиндров следующих размеров: диаметр = 10–15 метров, длина = 20–18 метров (размеры даём ориентировочно, так как это является лишь схемой без расчётов). Стальные цилиндры соединены между собой

стальной осью (ось имеет диаметр = 1,2 метра, длина = 40 метров).

Цилиндры имеют на концах конусовидные крышки; с наружной части цилиндра прикреплены полосы-шпоры, для преодоления сопротивления, из стальных полос. Внутри цилиндры и ось полые.

Цилиндры для жёсткости с осью соединены связями, с оси идут к стенкам две связи, свободно вращающиеся на шарикоподшипниках, к тормозам для крепления танков, приводящих в движение цилиндры «танка» (количество не устанавливаем, будет выяснено после расчёта).



Первый вариант проекта «Сверхмощного танка» Пургаса и Лысоковенко.

This article covers the unrealised projects of combat

vehicles that were similar in concept. The projects differed by their truly enormous sizes. The largest of which had a width of 900 m and a height of 600 m. The main design objective was to fight against enemy fortifications and appliances by a crushing action. The driving force in two of the projects was by tanks moving inside huge cylinders like hamsters on a wheel. Highlighted is the «Venkoyal» which was developed for both military and civilian targets.

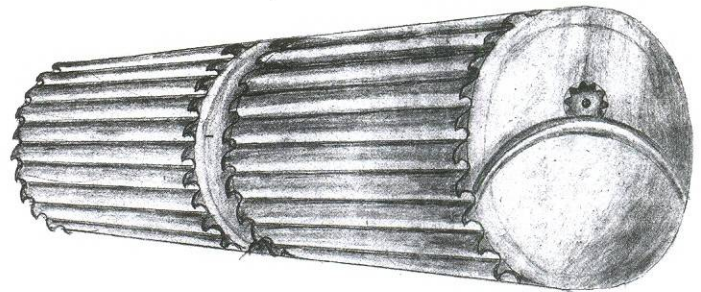


Схема «Движущейся крепости» Карманова. Для уверенного перемещения по мягким грунтам автор предусмотрел грунтозацепы.

Внутренние стенки цилиндров имеют прикреплённые ступени из шпал для хода танков. В центральной части оси имеются: помещение для командного пункта управления танком, помещение для горючего, боеприпасов, воды, медикаментов. Основная задача «сверхтанка» – прорывы линии обороны противника, уничтожение танков, живых точек. Обладая большой высотой и большой тяжестью, свободно раздавливают танки, имея запасы

горючего, «сверхтанк» проникает далеко в тыл, где танки, находящиеся внутри, выходят наружу и уничтожают в тылу противника тыловые сооружения. Цилиндрическая форма оболочки танка не поражается снарядами вследствие своей формы при ходе его, так как точкой попадания в цилиндр будет его касательная».

[ЦАМО РФ, фонд 38,
опись 11350, дело №1518, стр.2]
опись 11350, дело №1518, стр.2]

Бешеных скоростей автор не обещал, кроме того, вместо стальной брони он предлагал использовать другие значительно более доступные материалы.

Другими словами, Пургас и Лысоковенко предлагали гипертрофированный вариант колеса, в котором бегают белки и хомячки. Правда, вместо домашних питомцев в их воображаемом колесе ездил танк. Авторы предусмотрели два варианта сверхмощного танка.

В первом случае кабина управления, находящаяся по центру машины, не имела никакой опоры. Во втором варианте кабина опиралась на массивный каток. Оба варианта ГАБТУ не заинтересовали. Инженер-майор Можелев, которому обычно приходилось разбирать такие проекты, 8 июня 1942 года составил заключение, подробно объяснявшее нецелесообразность данного предложения.

Впрочем, подобные оценки несколько не снижали поток изобретений, отправляемых в самые разные инстанции. К слову, основная часть подобных предложений приходила

на имя Иосифа Виссарионовича Сталина. Именно вождю прислал свой проект инженер-капитан Михаил Михайлович Венков. Кстати, и название своему неординарному детищу преподаватель Брянского военно-политического училища подобрал тоже весьма оригинальное: «Наиболее подходящим названием для моего изобретения считаю название «Венковал» не только из естественного честолюбия изобретателя, но и потому, что слово «венко» означает «победа» на некоторых языках (например, на языке эсперанто)».

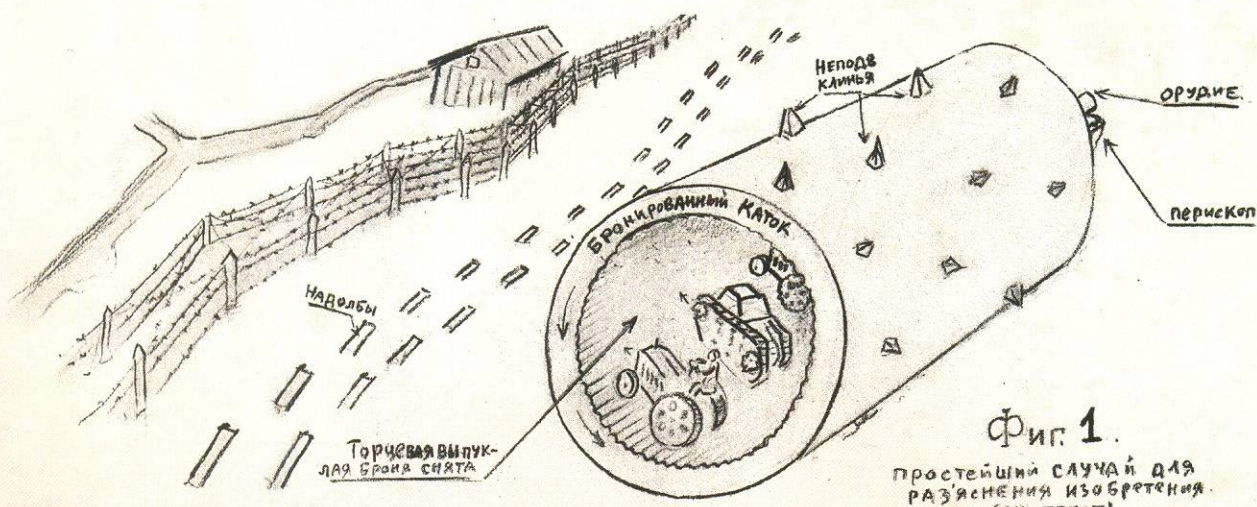
Надо сказать, что изобретение Венкова заметно отличалось от подобных ему творений. Бешеных скоростей автор не обещал, кроме того, вместо стальной брони он предлагал использовать другие значительно более доступные материалы (например, железобетон). Да и с технической точки зрения концепция «Венковала» была вполне проработанной:

«Изобретение позволяет шире и лучше использовать тракторы и паровозы в военное время, а также лучше использовать отживающие типы некоторых гусеничных боевых машин и старые авиамоторы в мирное время. Это, с одной стороны, новый вид оружия (ДОТ-вездеход), а с другой стороны, это новый вид транспорта по бездорожью (паровозы совместно с тракторами,

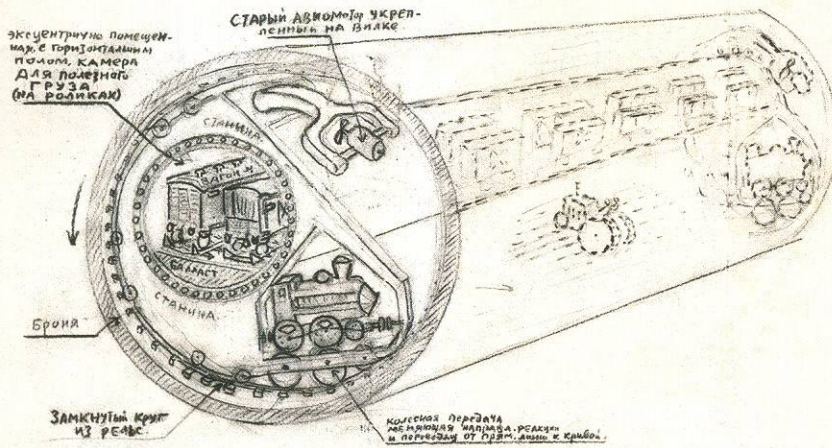
помещённые внутри большого катка, повезут эшелон гружёных железнодорожных вагонов без наличия под катком железной дороги).

Для пояснения принципа работы устройства рассмотрим его наиболее простой вариант. Тракторы постоянно наезжают на ребристую наклонную внутреннюю стенку бронированного катка. От этого каток движется,

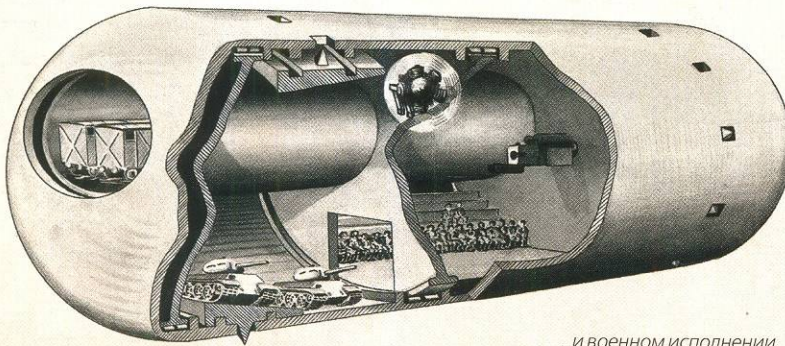
разрушая инженерные сооружения противника. Внутри катка может быть размещена на роликах дополнительная камера с горизонтальным полом для помещения в ней экипажа или десантников. Из центральных или близких с ним отверстий (на выпуклых торцах катка) можно вести огонь и наблюдения, размещаясь в малых камерах, эксцентрично подвешенных с внутренней



«Венковал» в наиболее простом исполнении. В отличие от похожих проектов, давить он должен был прежде всего вражеские укрепления.



Типовой проект «Венковала» предлагался в гражданском...



...и военном исполнении.

стороны торцевой крышки катка. Перископ при этом вставляется в изогнутую ось подвеса. Выправить направление движения катка можно незначительным изменением рабочего диаметра с одной из сторон катка или выбрасыванием балласта ближе к одному из концов вала.

Во избежание чрезмерного раскручивания катка водители приподнимают двигатели над внутренними ребрами катка, подтягивая их прессами поближе к центральному валу.

Во избежание перевортывания двигателей при малой скорости катка последние выключаются автоматически (жидкостным уровнем). Стремление увеличить вес двигателей приводит нас к основному варианту. Вся полезная нагрузка, например вагоны, располагается эксцентрично на гигантских роликовых подшипниках. Эта нагрузка толкается ближе к фронтальной стороне катка несколькими разнородными двигателями (например, паровозом, старым авиомотором, трактором или негодным для боевых действий танком).

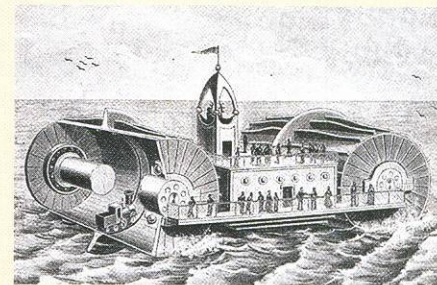
[ЦАМО РФ, фонд 38, опись 11350, дело №307, стр.2]

Одним словом, Венков предлагал изобретение, одинаково приспособленное для мирных и военных целей. Как это ни смешно прозвучит, но «Венковал» при всём своём безумии на фоне своих собратьев выглядел куда более реализуемым. В качестве изготовителей «Венковала» его автор предлагал метростроителей (у них был большой опыт в постройке тоннелей). Впрочем, по вполне объективным причинам «Венковал» так и остался в виде схематичных рисунков.

RW



Помимо собственно «Венковала» Михаил Венков предлагал также самолёт с весьма необычным двигателем. Кстати, как это ни странно прозвучит, но конструкции такого типа действительно могут летать.



КАТЯЩИЕСЯ ПО ВОЛНАМ

Идея использования принципа «белки в колесе» как движитель не нова. В XIX веке целый ряд изобретателей в разных концах света, от Франции до США и Канады, предлагали нечто подобное. Впрочем, тогда речь шла отнюдь не о боевой машине. Как правило, данный принцип предлагался в качестве движителя для кораблей. Корабль либо имел форму огромного цилиндра, либо такой движитель являлся частью судна. В качестве движущей силы некоторые из изобретателей предлагали запустить внутрь паровоз. Подобные идеи имели широкий резонанс, но до постройки дело дошло всего один раз. В 1897 году Фридрих Альберт Кнапп построил корабль, названный Rolling Boat. Представлял он тот самый цилиндр, правда, без паровоза внутри. Конструкция оказалась неудачной, и её продали на слом. Что, впрочем, не помешало Кнаппу запатентовать своё детище.



Citroen Traction Avant 11C 1954 года выпуска. Полностью оригинальный, редкая удлиненная версия, в отличном состоянии.
50 000 Евро.
Телефон: +7(925) 543-82-16



Ford T 1910 года выпуска. Интересный заказной образец оригинального желтого цвета. Открытый всепогодный кузов фаетон 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



Mercedes Benz 320 кабриолет A 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. Находится на завершающей стадии сборки.
Телефон: +7 (916) 873-70-90



Opel 6 1935 года выпуска. В оригинале! Оформляемые документы! Последний раз заводили в 2005 году. Под реставрацию!
Цена: \$9999
Телефон: +7(495) 545-86-16



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 советский лимузин. 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-3110В 1958 г. в. (экспериментальный, в 2-х экз.) Единственный сохранившийся роскошный парадный кабриолет с гидравлическим приводом подъема тента, боковых стёкол и стеклянной перегородки между водителем и пассажирами.
Телефон: +7 (985) 774-35-77



John Deere модель 'A' 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



NSU 5010SL 1935 года выпуска. Производство Германии! Ранняя модификация с открытыми клапанами. Отличная комплектность и сохранность!
Цена: 159 000 руб.
Телефон: +7(495) 545-86-16



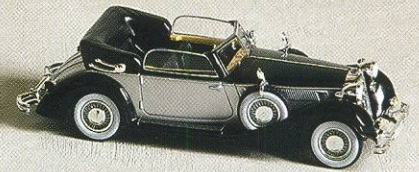
Dodge WC-57 1942 года выпуска.
Полностью отреставрированный командирский полноприводный автомобиль. Такими машинами пользовался американский генералитет в годы войны. Телефон: +7 (916) 873-70-90



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

**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



Horch 901 Kfz.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 Kettenkrad HK-101 1943 года выпуска.
Редкий образец полугусеничного немецкого мототягача. В хорошем состоянии. Телефон: +7 (916) 873-70-90



Steyr 1500A/02 Kfz.69 1944 года выпуска.
Редкий образец немецкого тяжелого 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



ГАЗ 67 1943 года выпуска.
Легендарный советский внедорожник, побывавший на всех европейских фронтах. Во время войны выпущено не более 2500 штук. Двигатель 4-цилиндровый, объем 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.



TRIUMPH SKL 1932–1934 года выпуска.
Производство Германии!
Отпескоструен и загрунтован!
Цена: 99 000руб.
Телефон: +7(495) 545-86-16



Красный Октябрь Л-300 1935 года выпуска.
Цена: 99 000руб.
Телефон: +7(495) 545-86-16

**ПЕСКОСТРУЙНАЯ
ОБРАБОТКА
АВТОМОБИЛЕЙ И ЛЮБЫХ ДЕТАЛЕЙ
ПРОФЕССИОНАЛЬНО И КАЧЕСТВЕННО**



PESОCHKA

Б. Очаковская, д.2, т. +7 903 2917760
e-mail: info@pesochka.ru

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ROLLING WHEELS:



Cobra – это не просто «ещё один быстрый автомобиль». Cobra – это плод вдохновения великого Кэрролла Шелби. Брутальная американская мощь, позаимствованная из-под капота знаменитого Ford Mustang, облачённая в элегантный британский кузов, чётко расставила акценты на гоночных трассах 60-х. Этот автомобиль создавался для победы. Он и по сей день остаётся одним из самых безумных и желанных спорткаров.



Lamborghini LM002 против Hummer H1... Такие схожие и такие разные продукты конверсии. Разработка этих моделей была начата в 70-х по заказу военного ведомства США – у итальянской и американской машины очень разные судьбы. Но в итоге обе стали легендами. Мы свели в очном поединке гражданские версии этих автомобилей!



Einheitsdiesel Kfz. 63 – типовой трёхосный грузовик Вермахта. Немецкая конструкторская школа конца 30-х годов отличалась смелостью технических решений и не искала лёгких путей. Но насколько они были оправданы и что даёт тяжёлому грузовику полностью независимая подвеска? Ответы на эти и другие вопросы должны дать стенды и спецдороги Дмитровского автополигона.

**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

**Ильинка
АВТО**

8(495)772-67-75

РЕСТАВРАЦИЯ * РЕМОНТ
ЗАПЧАСТИ ДЛЯ КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

*
ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ

*
ПОДГОТОВКА К РАЛЛИ И АВТОПРОВЕГАМ

www.ilinka-auto.ru

**В настоящее время
Журнал ROLLING WHEELS можно приобрести**

- В Москве и Московской области:
- сеть АЗС БиПи (BP) – 68 заправок, АЗС «Татнефть» – 3 заправки
 - сети гипермаркетов: «Реал» – 4 магазина, «ГиперГлобус», супермаркетов «7 Континент» – 30 магазинов, «Ашан» – 4 магазина, «МЕТРО» – 5 магазинов, «Магнит», супермаркетов домашней еды «Бахетле», магазинов «Глобус Гурмэ» – 8 магазинов, «Калинка Стокманн», «Алые паруса» – 5 магазинов, «Твой Дом» – 4 торговые точки
 - сеть магазинов прессы у метро «Собрание» – 38 магазинов, киоски «МН Пресс» в пределах Садового кольца, сеть магазинов «Родина пресс» в ТРК «Европейский», «МЕГА-2 Химки», «5-я авеню», «Дримхаус» Барвиха, «Варшавский»,
 - ТД ГУМ, ТД ЦУМ, ТД Книги «Москва»,
 - сеть Дом книги – 2 магазина, книжные магазины «РП Столица», ТД «Крестовский» – 2 торговые точки, универсам «Борисовский», кафе-магазин и гастрономический бутик «Прованс», ТД «Мерей», ТД «Международный торговый стандарт», ТД «Пушкинский», Мегацентр «Италия», ТЦ «Мастер-Проект»
 - VIP-залы Домодедово
 - Ломаковский музей старинных автомобилей и мотоциклов, Музей ретро-автомобилей на Рогожском Валу, Музей Москвы, Военно-патриотический музей в Черноголовке, Музей Великой отечественной войны на Поклонной горе, Музей индустриальной культуры, Музей техники Задорожного, бутик «Чайка» комплекса «Автовилль».

Другие города (сети: «Ашан», «МЕТРО», «Реал», «Калинка Стокманн», «Глобус Гурмэ», «Магнит», «7 континент», «Лэнд», «Бабилон»): Аксай, Астрахань, Владимир, Волгоград, Воронеж, Екатеринбург, Иваново, Казань, Калининград, Киров, Климовск, Краснодар, Красноярск, Липецк, Набережные Челны, Нижний Новгород, Новокузнецк, Новосибирск, Омск, Оренбург, Пенза, Пермь, Пятигорск, Ростов, Рязань, Самара, Санкт-Петербург, Саратов, Ставрополь, Тамбов, Тверь, Тольятти, Томск, Тула, Тюмень, Ульяновск, Челябинск, Щёлково, Ярославль.

По вопросам распространения журнала Rolling Wheels обращайтесь в МДП «МААРТ» тел.: (495) 744-55-12

ОФОРМЛЕНИЕ ПОДПИСКИ

Для того чтобы получать журнал Rolling Wheels на территории России, можно оформить подписку через редакцию, оплатив по указанным далее реквизитам стоимость подписки и сообщив фамилию, имя, отчество, почтовый индекс и адрес получателя, а также номера и количество оплачиваемых журналов.

СТОИМОСТЬ ПОДПИСКИ

Цена одного номера журнала Rolling Wheels составляет 200 руб. Помимо неё в стоимость подписки входит оплата почтовых услуг по доставке 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

РЕКВИЗИТЫ

ООО «Издательский дом «Коллекционные автомобили»
ИНН 7717710590 / КПП 771701001
Расчетный счёт 40702810300150003598
Банк ОАО «МинБ» г. Москвы
Кор. счёт 30101810300000000600

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.

ВЫСТАВКА
«МОТОРЫ ВОЙНЫ»

КАССЫ

М.ПАРК ПОБЕДЫ



LEHN



COLLECTIONS AUTOMOBILES

WWW.POKLONNAYAGORA.RU



1941 • ЦЕНТРАЛЬНЫЙ МУЗЕЙ • 1945
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ!