

1:1

ОДИНЪ КЪ ОДНОМУ

1(1) НОЯБРЬ 2001

Въ номере: **ХОРЪХ-853**



ИСТОРИЯ ЗАВОДА
«САРКАНА ЗВАЙГЗНЕ»



А ТАКЖЕ:

- Фестивалъ «Экзотика – 2001»
- Размышления о ретро-технике

1:1

ОДИНЪ КЪ ОДНОМУ

1 (1) НОЯБРЬ 2001

Историко-тѣхническій журналъ
 для автомобилистовъ, мотоциклистовъ и
 энтузіастовъ автототехники прошлыхъ лѣтъ

ВЪ НОМЕРЕ:

Отъ редакціи	1
Репортажъ въ номеръ:	
Е. Певзнер Тенденция, однако...	18
Справочный отдѣлъ	9
Дѣла минувшія:	
Вс. Смирнов Дорога длиною в 30 лет	10
Клубъ:	
Е. Певзнер, А. Попов Размышления о реставрации	15
Авто:	
А. Попов Легенды не нужны	26
Архивъ:	
А. Попов От национализации до банкротства	28
Полигонъ:	
А. Давыденков Ярославский крепыш	34
Событіе:	
.Стингер Последнее шоу ушедшего тысячелетия	3
С. Викторов Лесные братья	6
Е. Певзнер МИМС'2001	3 стр. обл.
Книжная полка:	
Любителям грузовиков	8
Фотоательѣ:	
Когда мы были молодыми...	37
Хроника	2, 4
Объявленія	48

Уважаемые читатели!

Редакция не располагает информацией о ценах на транспортные средства прошлых лет выпуска и не имеет возможности оказывать телефонные консультации. В то же время редакция готова вступать в переписку с читателями.

*Адрес для писем: 125413, Москва, а/я 45,
 редакция журнала «ОДИНЪ КЪ ОДНОМУ».*

Редакционный совет:

Алексей Попов,
 член совета Клуба Антикварных
 Автомобилей (ААК), г. Рига

Всеволод Смирнов,
 председатель клуба «Мотор-Классик»,
 г. Челябинск

Лев Железняков,
 руководитель Реставрационно-
 технического центра «Авто-Ревю»,
 г. Москва

Владислав Карганов,
 директор Музея городского
 транспорта ГК «МОСГОРТРАНС»,
 г. Москва

Игорь Гостев,
 председатель клуба «АМС-Север»,
 г. Архангельск

Андрей Зюбин,
 директор Рекламно-информационного
 центра Российской автомобильной
 федерации, г. Москва

Андрей Значко-Яворский,
 директор Национального
 автомобильного музея,
 г. Санкт-Петербург

Консультант:
Эдвин Лиепиньш
 директор Рижского Мотор-Музея

Выпускающий редактор:
Евгений Певзнер

Дизайн, верстка:
Михаил Свирин

Адрес для писем:
125413, Москва, а/я 45

Тел/факс: (095) 453-0228
 E-mail: tizam600@comail.ru

Никакая часть данной публикации не может быть воспроизведена или переведена в любой форме или любыми средствами, электронными, оптическими, химическими или механическими, включая фотокопию, запись и любую информационную память и поисковую систему, без предварительного письменного разрешения редакции. Все мнения и точки зрения, выраженные авторами, не должны обязательно совпадать с таковыми у редакции. Мы не можем быть привлечены к ответственности за любое нарушение авторского права авторами и не можем принимать любую ответственность за потерю или ущерб, нанесенный авторами кому-либо.

© «ОДИНЪ КЪ ОДНОМУ», 2001



Дорогие друзья!

Как-то один из нас, перебирая литературу в модельном магазинчике, на реплику продавца: «В этой брошюре лучше детализовка. А у вас вообще-то какой масштаб?», не задумываясь, ответил: «Один к одному». В самом деле – то, чем занимаются реставраторы старинной автотехники, сродни моделизму в масштабе «1:1», то есть в натуральную величину. Есть и второй, более глубокий смысл этой фразы – восстановление «один к одному» подразумевает стремление к полной аутентичности возрождаемого раритета, который должен по возможности максимально соответствовать оригиналу, выпущенному когда-то заводом-изготовителем.

Журнал, который вы держите в руках, рассчитан именно на тех, кто может годами по всей стране искать недостающую манетку на руль ДКВ, с удовольствием готовить к покраске старенький «Москвич» или приводить в порядок головоломную электрику 8-цилиндровой «Татры» – одним словом, для хранителей и реставраторов автомобилей и мотоциклов, перешагнувших 25-летний рубеж. Это далеко не первая попытка «нести слово печатное» в среду любителей автотостарины на территории бывшего СССР. Когда-то все началось с редких публикаций в журналах «За рулем», «Техника – молодежи», «Моделист – конструктор». Появившаяся во множестве автомобильная периодика также отдала дань автомобильной истории, да и ныне не забывает эту тему. Возникали различные клубные сборники – вспомним хотя бы газету «Шофферъ» челябинского клуба «АСА» или журнал «Motors» рижского клуба ААК. Мы благодарны всем изданиям, которые позволили на своих страницах стать на ноги авто-мото-ретро-журналистике.

Следует, правда, отметить, что все это время публикации сводились к «чистой» истории (причем в большинстве своем речь шла о престижной и дорогой технике), и почти не касались интересов тех удивительных людей, что давно и упорно «состоят при железе», пытаясь вернуть к новой жизни двух- и четырехколесные кусочки нашей истории. А интересы у них весьма специфические – вот и причина появления этого издания, тоже необычного и по названию, и по содержанию. Главная же особенность пилотного номера – его делали люди, остающиеся единомышленниками еще с 70-х годов, энтузиасты из разных городов и даже разных государств, которых не разделили ни время, ни деньги, ни границы.

Будет ли удачной эта попытка, во многом зависит и от вас, уважаемые читатели и коллеги. Да-да – коллеги, ибо «мы с вами – одной кровью». Те, кто создавал этот номер, тоже сохраняют антикварную технику, занимаются реставрацией, состоят в клубах автотостарины еще с советских времен, имеют большой опыт организации и проведения



различных клубных мероприятий. У каждого из нас те же проблемы – где искать информацию и запчасти, как связаться с единомышленниками и обменяться опытом, когда и куда ехать на очередную встречу любителей автотостарины. Мы постараемся, чтобы ответы на эти вопросы вы смогли найти на страницах журнала.

Удастся ли нам все задуманное «один к одному», лучше всего станет ясно из ваших писем. Присылайте свои замечания, отзывы, спорьте с нами, ведь мы тоже не безгрешны и где-то можем быть неправы, особенно в тех материалах, темы которых еще мало освещались или вообще до сих пор не затрагивались. Нам важно и ценно ваше мнение – ведь, в конечном итоге, журнал «Один к одному» предназначен именно для вас, и от вас зависит, каким быть журналу и быть ли ему вообще.



Хроника



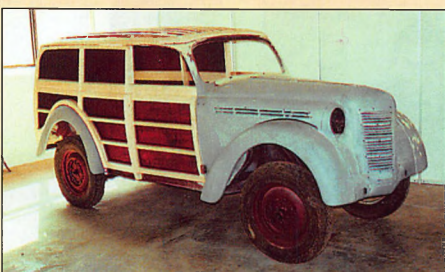
Московский Музей городского транспорта переезжает на новое место. Из трамвайного депо им. Баумана техника перебирается на площадки Трамвайно-ремонтного завода. Мы надеемся, что этот переезд последний и экспозиция вновь откроется весной следующего года. ☺



9 мая в Воронеже состоялась выставка старинной техники, посвященная Дню Победы, которую организовали члены клуба «Ретро-Гараж», возникшего на обломках некогда сильных воронежских клубов РИФ и «Клаксон». Дебютом праздника стал ГАЗ-67Б, который в течение трех лет восстанавливал Евгений Таратайко. ☺



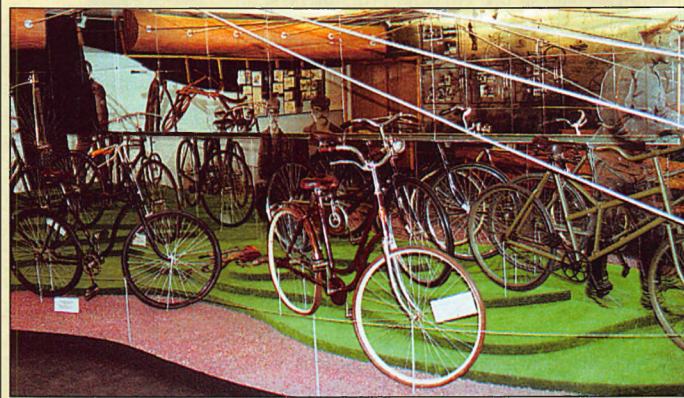
14 июля, в рамках программы открытия Фестиваля цветов в московском парке «Кузьминки», Реставрационно-технический центр газеты «Автомобиль» организовал выставку ретро-техники. Экспозиция была составлена из автомобилей и мотоциклов, восстановленных сотрудниками Техцентра за последние 5 лет. Сегодня первоочередной задачей реставрационной группы является подготовка музейной экспозиции. Возможно, что к моменту выхода номера ее открытие уже состоится. В Техцентре планируют регулярно проводить своеобразные «Дни реставратора», где любители старинной техники смогут общаться, обмениваться полезной информацией и запасными частями. ☺



По всем вопросам можно обращаться в рабочее время по тел. 377-88-88



Осенью нынешнего года Государственный Политехнический музей провел выставку «Машина для верховой езды», где были представлены как раритеты из собрания музея, так и образцы современной продукции отечественных мотозаводов. 4 октября в автомобильном отделе Политеха открылась постоянно действующая велосипедная экспозиция. ☺



2 мая на Ленинградском проспекте столицы, возле здания, где когда-то размещался знаменитый московский клуб «Следопыты автотюнингистов» (САМС), собрались несколько владельцев старинной техники – чтобы открыть сезон, пообщаться, вспомнить прошлые годы. Сегодня в Москве множество клубов, объединяющих любителей ретро-техники.



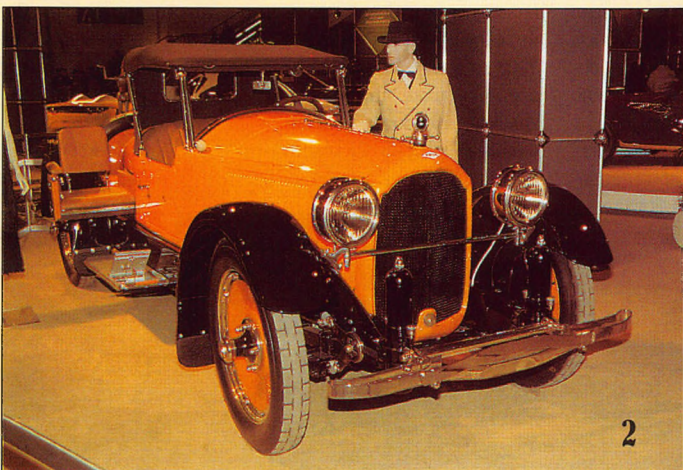
Как знать, может быть и САМС вновь возродится...



ПОСЛЕДНЕЕ ШОУ УШЕДШЕГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Театр начинается с вешалки? Для вашего корреспондента все завертелось еще в фойе гостиницы: рядом со свежими номерами «Bild», «Zeit» и прочих «буржуазмов» лежала стопка журналов «VW Speed». Герои издания – тюнингованные автомобили «Volkswagen»: «Жуки», «Гольфы» 1-2 серий, «Поло» первых выпусков, от которых нетронутыми остались некоторые панели кузова да блоки цилиндров. Как потом оказалось, подобные журналы посвящены маркам «Opel», «Audi», «Ford» и многим другим, а также отдельным агрегатам и системам – всего таких изданий в одной Германии пара десятков.

А «начинку» для таких машин, расставленную по стендам выставки «Эссен Моторшоу 2000», довелось увидеть на следующий день. Здесь было все, необходимое тюнингеру: колеса, распредвалы, амортизаторы, глушители, каркасы безопасности, аудиосистемы...



Кошунство над национальной святыней (а «Жук» для тевтонцев таковой и является)? Отнюдь. По настоящему редкие экземпляры почтенные бюргеры берегут, как зеницу ока. А техника 60-70-х – чего с ней миндальничать, ее же на свалках, что грязь! И объект для самовыражения потрясающий. Купил ушатанный аппарат за 700-900 марок, «до основания, а затем»... Короче, в результате получается двухсотсильная «пулялка» с тормозами от «Porsche 911» и прочими компонентами, обеспечивающими сносную «рулежку» на скоростях «за 200». Естественно, клепаются такой агрегат для «прохватов» в выходной – на работу тюнингеры ездят на стандартных «гольфых» и «астрах».

Кроме того, тюнинг «Жуков», как и весь прочий тюнинг в Германии – это есть забава молодых и небогатых («брабусы» не в счет – их продажи на родине несуществен-



ны. Немцы – народ бережливый, а соседи, обожающие стучать в налоговую, не дремлют.). Те же, у кого ближайший соседский дом – за пару километров от родового замка, а

го посетителя, который даже представить себе не сможет ту кучу денег, что стоит гоночный «Benz» 1907 года или «Mercedes-Benz» модели «770K» 1940-го – любимец верхушки Третьего рейха.

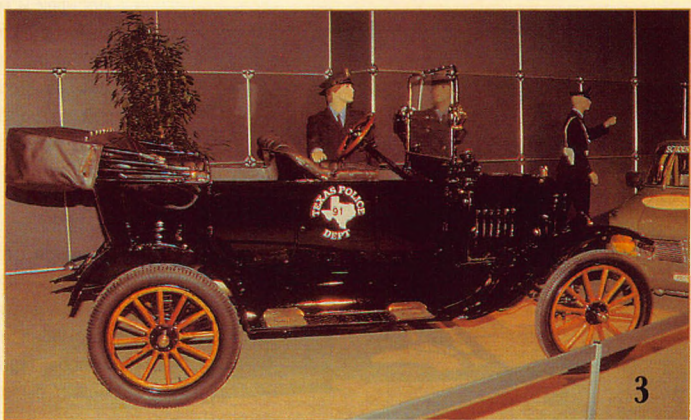
Немаленькими были и цены на мотоциклы, выставленные в соседнем зале. «Indian» 1930 года – вот он, родимый, всего-то за 16 тысяч. Парочка гоночных верхневальных «Norton» 1928 и 34-го годов – по 29 тысяч. Самым же дорогим аппаратом здесь был «Harley» модели JE 1925 года, за него просили DM 36500. Дешевого же антиквариата здесь не было и в помине – у фанатов «DKW» и «Kreidler» свой праздник, на совсем иных мероприятиях.

Впрочем, нельзя сказать, что без кучи денег антикварщику здесь делать нечего. Литература по исторической технике (как оригинальная, так и репринтная), некоторая «мелочевка», а еще – весьма оригинальные сувениры. Как вам, к примеру, комплект стертых «сликов» от шестиколесного «Tyrrel Project 34»

Формулы 1? Был бы я фанатом Гран При – заплатил бы 200 немецких единиц и расставил бы по углам комнаты. этикет запрещает использовать для «парадных выездов» любой лимузин, кроме «Роллс-Ройса», покупка «для души» совсем другие авто. Антикварные, классические и просто редкие машины занимали отдельный павильон. Длиннобазный «Volvo 264» из-под Хонеккера, «Aston Martin» всех моделей, начиная с конца 30-х, «Ferrari», «AC Cobra». Но прежде всего – «Mercedes» всех видов и мастей. Ни дать, ни взять музей! Вот только поменьше бы посетителей да убрать эти ценники. Да-да, практически все выставленные здесь машины продавались. Так, легендарный суперкар 60-х – 300SL «Gullwing» – продавался за 460 тысяч марок, скромный 220 S Cabrio – за 98 тысяч. Надписи на табличках, выставленных подле других экспонатов, гласили: «О цене договоримся». И правда, зачем шокировать рядово-

А кроме того – был в рамках Моторшоу и настоящий «музей на выезде» в седьмом павильоне. Об извращениях типа лимузина на базе «Ягуара Е» и прочих хот-родах говорить не стоит – этого добра здесь навалом, есть экспонаты поинтереснее. Автомобили Формулы 1 – все чемпионские машины от «Alfa 158» до свежей «Ferrari». Гоночные мотоциклы «Aermacchi» 50-70-х годов, «Horch» и «Auburn» 30-х. Огромный стенд с полицейскими авто разных стран и эпох [3]. Но настоящей жемчужиной салона стали два автомобиля-победителя последнего антикварного шоу «Pebble Beach»: оранжевый ранбаут «Paige 666 Daytona Speedster» 1919 года [2] с выдвигающимся вбок «охотничьим» сиденьем и фиолетовое купе «Talbot-Lago T 150 SS» 1938 года [1] с умопомрачительным кузовом работы «Figoni & Falaschi» – только ради того, чтоб поглазеть на эти произведения искусства, стоило лететь в германское захолустье! Даже если тебе не по карману не то что «Mercedes-Benz SS» 1928 года, но даже «Porsche Speedster» 1957-го, а участие в гоночной серии «CN-Cobra Cup» может только сниться...

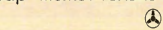
комнаты.



Событие

Что для русского здорово, то для... А что есть для немца старинный аппарат? Устроители выставки, проходившей в Эссене в начале декабря прошлого года, дали весьма неожиданный ответ на этот вопрос...

Mercedes-Benz



Хроника

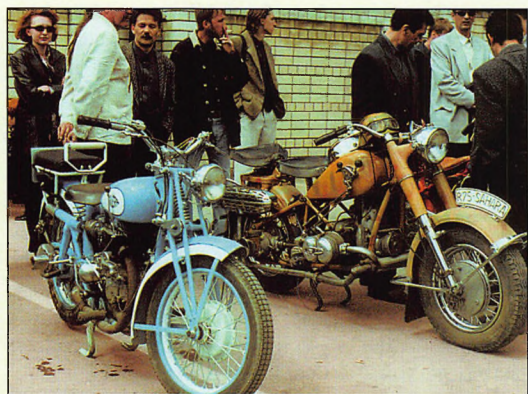


15 мая в Саратове состоялся третий по счету парад старинной автотехники. В 1999 году почти 40 автомобилей и мотоциклов собралось на День Города. Прошлогодний День автомобилиста также стал поводом для встречи владельцев техники прошлых лет. Нынешний парад – «Автомобиль 21 века» – организовал выставочный салон «Софит-Экспо» при поддержке Министерства транспорта Саратовской области. Несмотря на рабочий день, немало людей нашли возможность посмотреть на технику своих родителей, а то и дедушек.

Ретро-экспозиция включала в себя 18 автомобилей и 8 мотоциклов. Производственная программа Горьковского автозавода присутствовала почти полностью – ГАЗ-М1, ГАЗ-М20 «Победа», ГАЗ-21 «Волга», внедорожники ГАЗ-67Б и ГАЗ-69. Кроме них, из отечественных машин приехали несколько автомобилей «Москвич» разных моделей. Иностранную технику представляли «Виллис» (Willys) времен войны, ФИАТ-500 (FIAT-500), несколько БМВ (BMW). Среди мотоциклов выделялись БМВ Р 75 (BMW R 75) и довольно редкая у нас итальянская «Джилера» (Gilera). Вся техника не только участвовала в выставке, но и совершила пробег по городу. К сожалению, сейчас в Саратове не существует клуба любителей старинной техники, который действовал в советское время. Возможно, собирающаяся сегодня на выставки группа единомышленников вновь сумеет наладить клубную деятельность и встречи любителей ретро-техники в Саратове станут регулярными.



Игорь Горшенев
г. Саратов



Латвийский Клуб антикварных автомобилей (ААК) в этом году открыл сезон несколько раньше обычного. 19 – 20 мая прошло ралли «Весна-2001». Погода, к сожалению, не порадовала владельцев ретро-техники, поэтому многим пришлось либо вообще остаться дома, либо сменить кабриолет на седан или мотоцикл на автомобиль. Отсюда сравнительно небольшое число участников – около десяти мотоциклов и штук двадцать автозипажей.



заборной станции «Балтэзерс». Здесь бережно сохраняются водяные насосы с

целью стал замок Бирини, попутно участники преодолели несколько дополнительных соревнований. Это маленькое мероприятие стало репетицией большого 500 км ралли-слета «Даугавпилс-2001» которое состоялось 30 июня – 1 июля нынешнего года. Целью поездки на сей раз стала Двинская крепость – грандиозное сооружение, единственный сохранившийся в Европе памятник архитектуры такого масштаба. Подробнее об этом мероприятии – в следующем номере нашего журнала.



Алексей Попов
г. Рига



Суммарный пробег составил около 200 км, а маршрут был проложен так, чтобы по дороге посмотреть как можно больше интересного.

Первой остановкой оказался музей рижской водо-

приводом от паровой машины, выпущенные в Риге еще в 1903 году на заводе «Фельзерь», а также другие уникальные экспонаты, посвященные истории Рижского водопровода. Следующей



Наиболее активным клубом столицы сегодня является Всероссийский клуб владельцев старинных автомобилей и мотоциклов «Ретромотор». 1 апреля состоялся пробег автомобилей «Москвич» по Московской кольцевой автодороге, 22 апреля прошла встреча владельцев автомобилей «Волга» разных лет выпуска, а 9 мая ворота территории, на которой планируется строительство Музея автотостарины, распахнулись для всех владельцев автомобилей прошлых лет. На импровизированной выставке можно было увидеть любую



технику – от малолитражки ДКВ (DKW) до представительского ЗИС-110. 2 сентября, в День Города, на этой площадке вновь состоялась встреча

владельцев ретро-автомобилей, куда собралось более 50 московских владельцев техники прошлых лет.



6 мая в Челябинске состоялся первый на Урале слет старинных мотоциклов «Мотопехота-2001», посвященный Дню Победы и 65-летию российской ГАИ-ГИБДД. Организаторами мероприятия стали клуб любителей старинных мотоциклов и истории техники «Мотор-Классик», созданный в этом году при ДК ЧТЗ, совместно с городским УГИБДД и фирмой «АТПК», чья финансовая поддержка сделала возможной проведение «Мотопехоты». Два десятка мотоциклов в сопровождении



ретро-автомобилей и джаз-оркестра стартовали с Комсомольской площади от памятника-танка. Колонну старинной техники сопровождал мотоцикл ГИБДД – новенький «Урал-соло-патруль».

После парада по городу участники мотослета организовали выставку возле Главпочтамта на улице Кирова, откуда 9 мая 1943 года жители города проводили на фронт воинов Челябинской танковой бригады, входившей в состав Уральского добровольческого танкового корпуса. В составе бригады были и бойцы-мотоциклисты, воевавшие на тяжелых мотоциклах М-72. Такой «72-й», давно ставший редкостью, восстановил челябинец Артем Павлов, один из создателей клуба «Мотор-Классик». Недавно воссозданная машина уже успела поучаствовать в съемках картины «Ехали два шофера», созданной киностудией «Ленфильм», а также дважды совершала марш-броски на байк-слет в Ирбит.

Участники «Мотопехоты» показали челябинцам редкие образцы мототехники времен Великой Отечественной войны, а также мотоциклы 50-60-х годов, которые сегодня почти исчезли с городских улиц. Весь этот музей на колесах можно было увидеть в движении, потрогать, послушать характерную рокочущую «отсечку» старинных двигателей. Вместе с антикварщиками в слете принимали участие байкеры из клубов «Русская легенда» и «Стальные драконы» (последний из города Копейска), а также молодые гон-

завцы из мотоклуба ЧТЗ на популярных в 70-х годах чешских кроссовых мотоциклах ЧЗет-125 (CZ) и ЧЗет-250, которые теперь используются для тренировок начинающих спортсменов. Александр Кайгородов и Ренат Ерухаметов лихо гоняли на слете на своих «кроссовиках» под развевающимся флагом мотоклуба ЧТЗ.

В такой день нельзя было обойтись без знаменитого автомобиля, ставшего символом великого праздника. «Победу» ГАЗ-М20 привел на парад член клуба «АСА», автомобильный историк Георгий Петров. Слет для Георгия Анатольевича совпал с юбилеем – 50 лет за рулем, с чем его и поздравили коллеги-мотоциклисты. Выставка у памятника танкистам-добровольцам на площади перед Главпочтамтом завершилась по старой автомобильной традиции: вся разномастная техника участников слета разом огласила площадь сигналами клаксонов, почтив память уральских танкистов и мотоциклистов, не

вернувшихся с войны.

Затем «Мотопехота» переместилась на Театральную площадь. Здесь развернулась выставка, прошел показ мотоциклов в действии, сопровождавшийся рассказом о каждом экспонате. Костюмы многих участников слета соответствовали году выпуска их техники, что особенно украшает именно мотоциклистов-антикварщиков. Зрители увидели первые послевоенные Иж-350 и Иж-49 Игоря Шимова и Якова Катиркина, венгерскую «Паннонию» (Pannonia) 1965 года Кирилла Межова и даже редкий мотовелосипед «Диаманд» (Diamand) с двигателем МАФ (MAF), представленный Александром Меньшиковым и Владимиром Бухаровым. Мотокоманда из города Троицка во главе с Александром Крыловым привезла в Челябинск три старинных мотоцикла. Среди них – популярный в 40-50-х годах немецкий БМВ Р 35 (BMW R 35) Николая Пономарчука.

Известный мотореставратор из Миасса Николай Соломин, неоднократный участник челябинских парадов и призер международного слета «Москва-Мото-90», продемонстрировал бельгийский ФН (FN) 350 1938 года, оказавшийся самым старым мотоциклом на слете. Его привез в Миасс из Германии демобилизовавшийся офицер: сверкающий хромом и черным лаком мотоцикл был получен в 45-м как награда от командования. Спустя 40 лет Соломин купил ФН у родственников первого владельца в весьма плачевном состоянии. Больше двух лет ушло на восстановление мотораритета. На слете «Мотопехота-2001» Николай Соломин был признан победителем в конкурсе на лучшую реставрацию. Второе место занял Анатолий Губских (Троицк), досконально восстановивший 125-кубовый К-58 50-х годов. На третьем – Артем Павлов и его М-72.

Самому молодому на слете ретромотоциклисту исполнилось 17 лет. А старейшим стал 62-летний

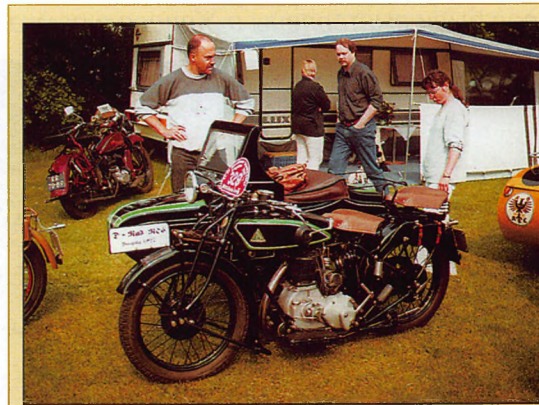


Александр Иванов. Он приехал из Троицка своим ходом на Иж-49 1951 года выпуска и получил приз как самый дальний участник.

Первое мероприятие клуба «Мотор-Классик» понравилось и участникам, и зрителям. Да и великолепная погода всем подняла настроение. И возможно, в будущем году майская «Мотопехота» снова позовет в дорогу любителей старинных мотоциклов.

Всех, у кого есть мотоциклы, выпущенные до 1970 года, кто интересуется историей автототехники, челябинский клуб «Мотор-Классик» приглашает на свои заседания во Дворец культуры ЧТЗ каждую первую субботу месяца в 10 часов.

Всеволод Смирнов
Фото В. Баскова



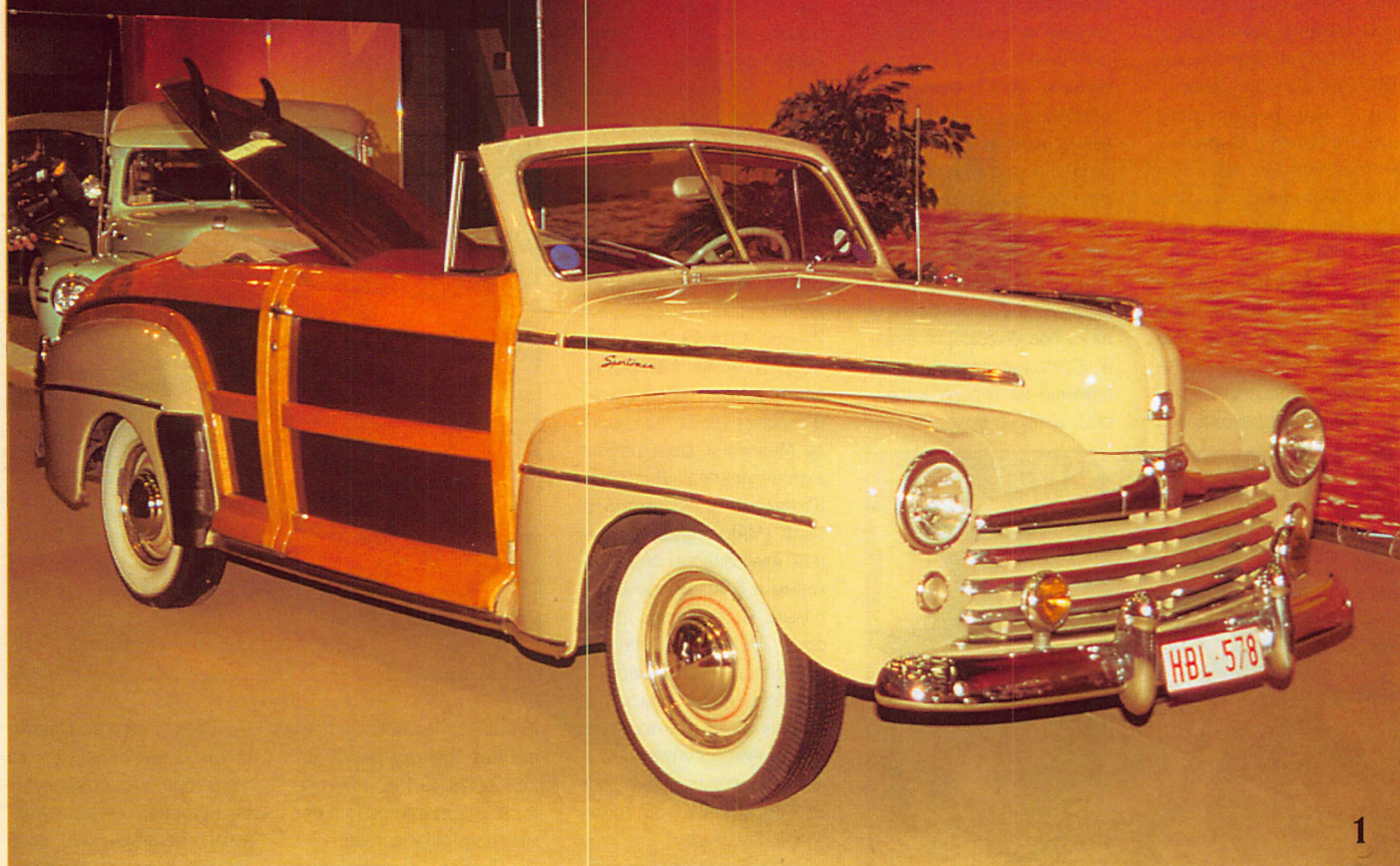
2-3 июня в немецком городке Иббенбюрен состоялся 21-й слет владельцев старинных мотоциклов и 20-е моторалли по окрестностям города.

Слет в Иббенбюрене означает тем, что это самое крупное мероприятие такого

рода не только в Германии, но и во всей Европе.

К участию допускаются мотоциклы выпуска до 1939 года, в нынешнем году их собралось более 500 единиц. Репортаж с этого слета читайте в следующем номере журнала.

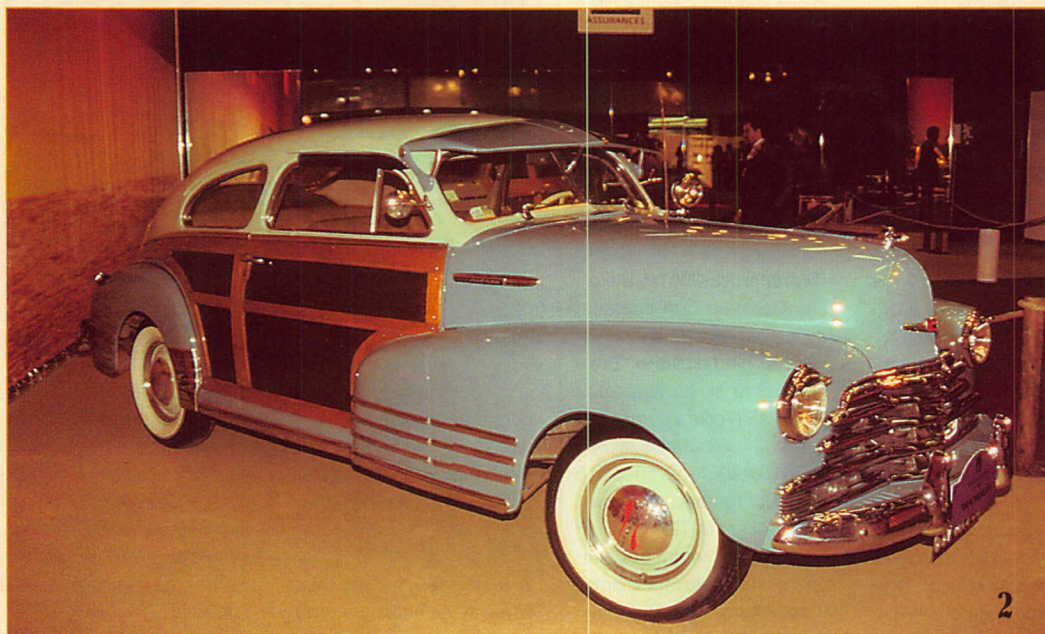




ЛЕСНЫЕ БРАТЯ

Сергей ВИКТОРОВ

Поколению американских битников 60-х годов потомки обязаны тем, что сегодня могут увидеть живые шедевры автомобильно-столярного мастерства. Несколько тщательно отреставрированных экземпляров были выставлены в Женеве в рамках ежегодного «Мотор-шоу-2001»...



1. «Форд Супер Делюкс Спортсмен» (Ford Super Deluxe Sportsman) со 100-сильным мотором V8. Автомобиль 1942 модельного года выпускали с 1946-го по 1948-й годы. Из 3692 экземпляров часть экспортировалась в Европу.

2. «Шевроле Флитлайн Аэроседан» 1947 года. Автомобиль с шестицилиндровым 91-сильным двигателем был одним из самых дешевых американских «вуди» – 1893 доллара. Но в 1949-м году на «Шевроле» свернули «деревянную» программу.

В начале 60-х годов кто-то из приверженцев вошедшего в моду серфинга обзавелся для поездок на калифорнийские пляжи стареньким автомобилем с деревянным кузовом, прозванным «вуди» (wood — лес, роща). Моду быстро подхватили окружающие. Возможно, калифорнийским парням казалось, что их «доски» хорошо гармонируют с деревянными панелями кузовов, а может быть, «поколение бит» протестовало против прагматичной «железной» эпохи, пришедшей на смену послевоенному романтизму? Кто знает... Не исключено, что виной всему стала обыкновенная американская практичность — 40 лет назад 10-15-летние «лесные» машины стоили по 50-75 долларов!

В первой трети XX века дерево постепенно уходило из автомобилестроения. Для конвейерного



3



4

производства этот теплый, но капризный материал был слишком нетехнологичен и дорог. Тем не менее, американские и европейские фирмы, выпускавшие фермерские универсалы, делали их кузова из деревянных панелей. «Избушки» на четырех колесах выглядели теплыми, уютными, домашними. Их строили даже на базе недорогих моделей типа «Форд А» (Ford A).

Настоящий расцвет «вуди» пришелся на вторую половину 40-х годов, когда почти каждая американская фирма выпустила на оскудевший за время войны рынок одну, а то и несколько моделей с деревянными деталями. В семье «лесных братьев» появились аристократы. Так, «Нэш Эм-

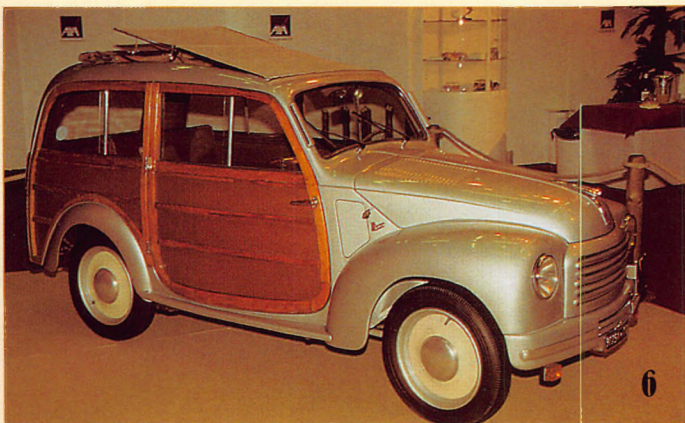
3. «Вуди» работы туринского ателье Витторио Виотти на базе «Лянча Аурелия» (Lancia Aurelia), созданной знаменитым Витторио Яно и сыном основателя фирмы Джанни Лянча. В 1953-м году построили всего 48 экземпляров.

4. Восьмиместный «Де Сото Делюкс Стэйшен Вэгон» (DeSoto Deluxe Station Wagon) стоил 2390 долларов. За два года (1949-1950) выпустили 1280 автомобилей.

5. В 1948-м году построили всего 1899 «Меркьюри Стэйшен Вэгон» (Mercury Station Wagon). Двигатель тот же, что у «Форда». Цена 2207 долларов отпугивала покупателей.



5



бассадор» (Nash Ambassador) лишь для вида назвали «Сабурбан» (Suburban). Ничего «пригородного», а тем более фермерского в седане с деталями из красного дерева, завезенного из Гондураса, и полным набором опций, конечно, не было. И уж тем более роскошный кабриолет «Крайслер Таун энд Кантри» (Chrysler Town & Country) со 135-сильной «восьмеркой», стоивший аж 3375 долларов, совсем не был похож на утилитарную «крестьянскую» повозку.

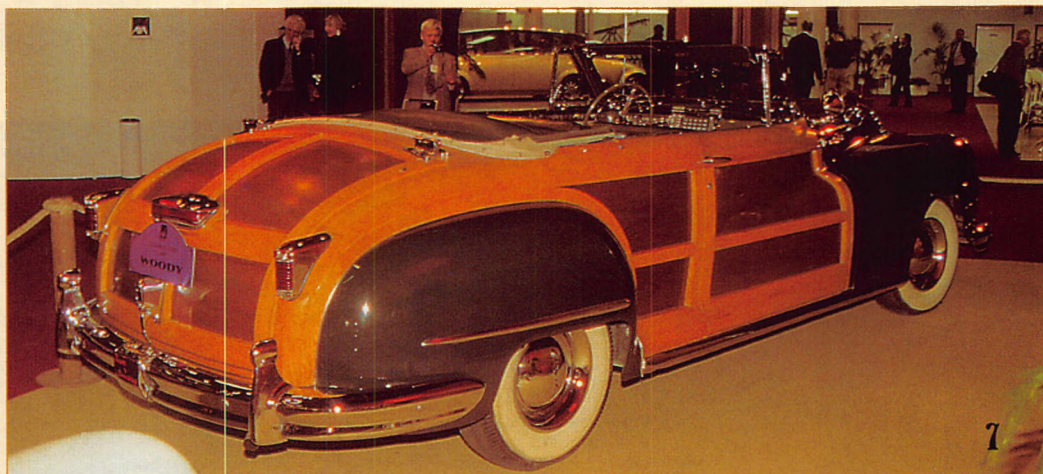
Вслед за Штатами «вуди» распространились в Европе. Даже грузопассажирскую модификацию послевоенного ФИАТ (FIAT) 500 — последнюю версию легендарного народного «Тополино» (Topolino) — одели в дерево.

Кстати, название «Жиардиньера» (Giardiniera) — «Этажерка», ставшее позже традиционным для фиатовских универсалов, к этой ма-

шине подходило как нельзя лучше. ФИАТ пришлось по душе зажиточным фермерам. Но даже для американцев «вуди» были дорогаваты. Шутка ли: деревянная дверь стоила в четыре раза дороже обычной стальной! Некоторые фирмы хитрили. Например, на «Шевроле Флитлайн Аэроседан» (Chevrolet Fleetline Aerosedan) обычные металлические детали одевали в тонкие деревянные накладки.

Расцвет «вуди» был бурным, но недолгим — мода прошла. Потом, с конца 60-х годов, история повторилась в виде фарса — некоторые производители оклеивали борта «вагонов» пленкой под дерево.

Интересно, что «одеревянивание» не обошло даже СССР. Кто-то еще, наверное, помнит симпатичные фургончики «Москвич-400-422». Сегодня из них сохранились единицы, да и те в плачевном состоянии. У западных «вуди» более счастливая судьба — благодаря стараниям коллекционеров мы и сегодня можем ощутить тепло, исходящее от блестящих лаковых кузовов. 🚗



ЛЮБИТЕЛЯМ ГРУЗОВИКОВ

Любители автомобильной истории получили отличный подарок — в издательстве «За рулем» вышла новая энциклопедия. На сей раз это «Энциклопедия грузовых автомобилей». Фирмы, модели, конструкции». Радует сам факт появления первой в России подобной книги, поскольку до сих пор абсолютное большинство изданий посвящалось легковым автомобилям. К тому же объем — 576 страниц — сам по себе заслуживает уважения. Есть и еще один важный факт: ведущим редактором и основным автором этой энциклопедии стал Евгений Дмитриевич Кочнев. Те, кто уже давно собирает информацию об истории автомобиля, наверняка помнят его книгу «Люди. Автомобили. Рекорды», посвященную истории установления абсолютного мирового рекорда скорости на суше, а также многочисленные статьи в журналах «Моделист-конструктор», «Техника-молодежи», «За рулем», в газете «Авто». Абсолютное большинство публикаций, подписанных «инженер Е. Кочнев», посвящалось многообразному миру грузовиков, так что появление «Энциклопедии грузовых авто-

мобилей» — своеобразный переход количества в качество, причем осуществленный на великелепном полиграфическом уровне.

Новое издание включает в себя более 800 статей о наиболее известных производителях грузовых автомобилей за все время существования автотранспорта. Статьи расположены в алфавитном порядке и хорошо проиллюстрированы — всего на страницах энциклопедии разместилось более 1700 фотографий и рисунков. Кроме того, читатель найдет здесь эмблемы наиболее известных фирм, выпускавших грузовики. Очень подробно изложена история грузовых автомобилей, в разное время производившихся в Российской Империи, СССР и Российской Федерации, не забыты страны СНГ и Прибалтики. Выпуском этой книги издательство «За рулем» продолжило серию своих энциклопедий, еще раз подтвердив тем самым звание ведущего автомобильного издательства России. Кстати, приобретать «Энциклопедию грузовых автомобилей» лучше всего в фирменных магазинах издательства — там она стоит дешевле всего.

Книжная полка



Сегодня мы представляем клубы «Мотор-Классик» из Челябинска и «Клуб 21 Питер» из Санкт-Петербурга, но это место открыто для информации о любом коллективе энтузиастов старинной техники.



«Клуб 21 Питер»

Клуб наш основан в 2000 году, первый слет состоялся 11 марта 2000 года. Официальное название – «Клуб 21 Питер». Организация у нас некоммерческая, членство в ней бесплатное. Клуб занимается объединением питерских владельцев автомобилей ГАЗ-20/21/22, сбором и обменом информацией по ремонту и эксплуатации этих машин. Планируется открытие мастерской по ремонту и обслуживанию ГАЗ-21. Председателем Клуба избран Дижевский Анатолий Анатольевич. В теплое время года Клуб проводит ежемесячные встречи на площадке у спортивно-концертного комплекса. Зимой мы встречаемся в последний вторник каждого месяца в каком-нибудь кафе.

Информация об очередных встречах появляется на сайте клуба (<http://www.club21piter.boom.ru>). Помещения у Клуба нет, о встречах договариваемся через Интернет и по телефону. В этом году мы дважды принимали участие в соревнованиях по фигурному вождению, которые организовывало ВОА Ленинградской области 16 июня и 4 августа. Кроме того, команда клуба участвовала в фестивале «Экзотика'2001».

Константин Груздов

Челябинский клуб любителей старинных мотоциклов и истории техники «Мотор-Классик».

Россия, 454071, г. Челябинск, а/я 3480
Контактный телефон: (3512) 79-88-78

Клуб «Мотор-Классик» был основан в 2001 году при дворце культуры ЧТЗ. Основные направления деятельности – поиск, сохранение и реставрация редких образцов старинной мототехники. При этом клуб не замыкается только на мотоциклетной тематике. Если вы интересуетесь старинными мотоциклами и автомобилями, собираете материалы по истории автомобилестроения, если у вас есть старый мотоцикл или автомобиль, выпущенный до 1970 года, вы тоже можете принять участие в деятельности клуба «Мотор-Классик».

Клуб проводит парады, слеты, выставки, пробеги старинных мотоциклов и автомобилей. Первыми мероприятиями клуба стали выставка «Униформа Второй Мировой» в ДК ЧТЗ и областной мотослет «Мотопехота-2001», посвященный Дню Победы.

Клуб «Мотор-Классик» разыскивает старые (до 1955 г.в.) мотоциклы (велосипеды), автомобили, их узлы и агрегаты, старые книги, журналы, инструкции, проспекты.

Клуб «Мотор-Классик» собирается каждую первую субботу месяца в 10 часов в ДК ЧТЗ (г. Челябинск, пр. Ленина, 8).

Всеволод Смирнов

Справочный отдел

Дорогие друзья!

Публикуя этот список клубов любителей старинной техники, мы прекрасно отдаем себе отчет в том, что он далеко не полон. Именно поэтому мы будем вам признательны за любую дополнительную информацию.

Россия

Интернет-клуб любителей автомобилестаринны www.auto.ru/wwwboards/retro

Владивосток

«Клуб любителей автомобилестаринны» ул. Сахалинская, 2А

Москва

Клуб «Автоамерика» Сухареvская, д.8 тел./факс (095) 207-22-29
Клуб «Автозавр» Кировоградская ул., д.11А тел. (095) 315-36-76
Клуб «ЗИС-М» ул. Народного Ополчения, 40, корп. 3 тел. (095) 353-41-79
Клуб «Ретро-Мотор» ул. Краснодарская, вл. 58 тел. (095) 356-79-95
Клуб «М-20 «Победа» 143965, Реутов-5, а/я 86
Клуб владельцев мотороллеров тел. 8-901-757-75-04, Кузнецов Андрей

Новосибирск

Клуб НГИТУ «Юниор» ул. Кирова, д. 44/1

Санкт-Петербург

Клуб «Самоход» наб. Реки Екатерингоfки, 24 тел./факс (812) 327-62-50
«Клуб 21 Питер» <http://www.club21piter.boom.ru/about.htm>

Стерлитамак

Мотоклуб «Клуб-49» 453115, Республика Башкортостан, г. Стерлитамак-15, а/я 22

Челябинск

Клуб «АСА» 454000, Челябинск, ул. Российская, 128
Клуб «Мотор-Классик» 454071, г. Челябинск, а/я 3480

Имеются также сведения о деятельности клубов и инициативных групп в Анапе, Воронеже, Екатеринбурге, Иркутске, Казани, Калуге, Краснодаре, Майкопе, Оренбурге, Саратове. К сожалению, точных координат этих коллективов мы пока не имеем.

Латвия

Клуб «ААК» Eizensteina iela, 6, Riga, LV-1079, Latvia

Эстония

Клуб «UNIC-MOTO» Hobujaama 10, Tallinn, 10151, Estonia

Мы просим всех, кто имеет возможность исправить и дополнить этот список, предоставить редакции следующую информацию:

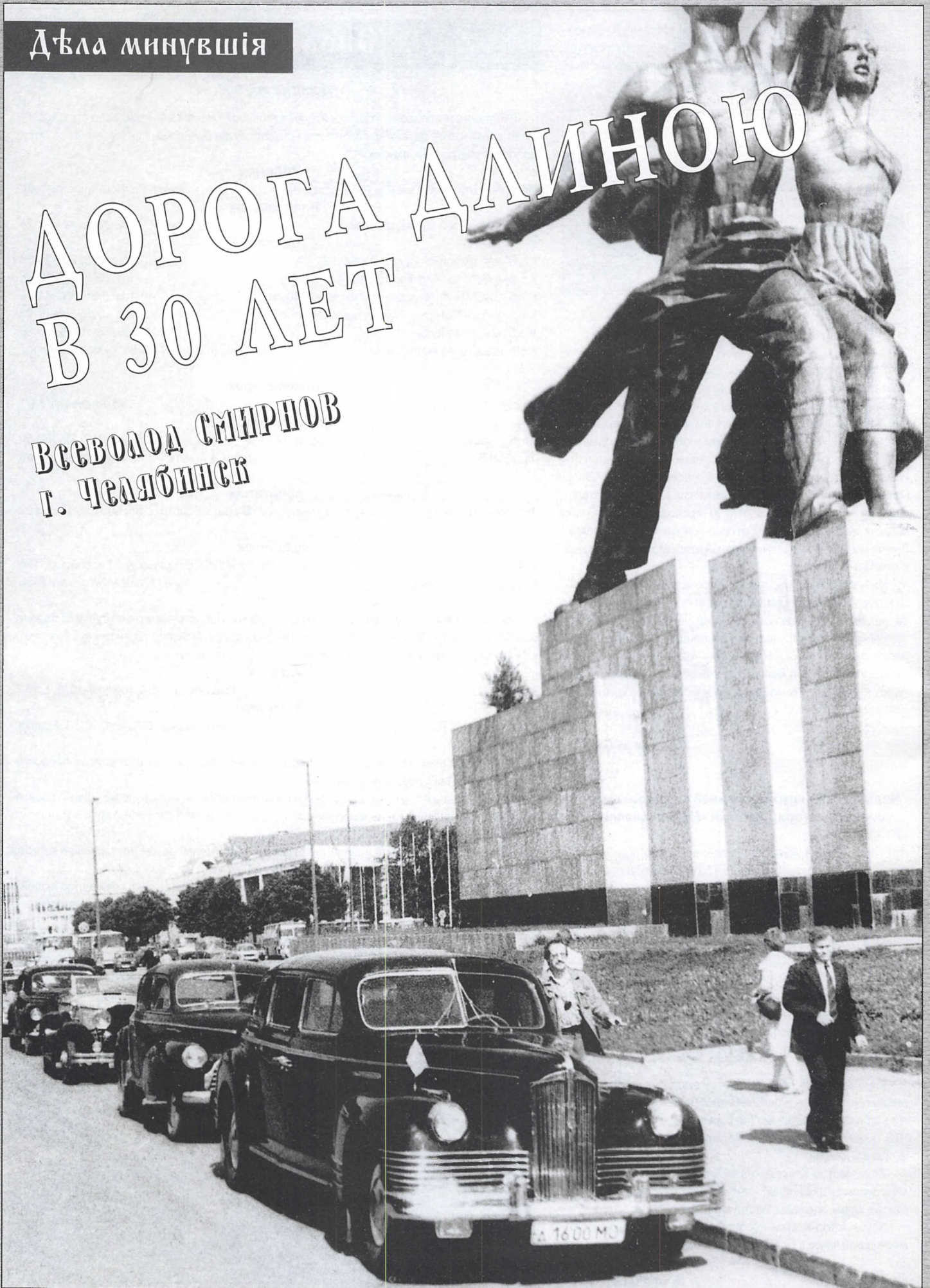
1. Название и точный адрес вашего клуба, или любой иной, обеспечивающий гарантированное поступление к вам информации, а также контактный телефон, адрес в Интернете или e-мейл (если они есть).
2. Координаты клубов и инициативных групп любителей автомобилестаринны, о которых вы знаете и с которыми поддерживаете контакты.
3. Краткие сведения о вашем коллективе - время существования, количество людей и техники (без уточнения марок и моделей), имеется ли клубное помещение и какая-либо техническая база.
4. План мероприятий вашего клуба на будущий сезон.
5. Вопросы и предложения, связанные с межклубным общением и взаимодействием.
6. Предложения по купле, продаже и обмену техники или запасных частей.
7. Перечень интересующих вас технических и технологических вопросов.
8. Любые замечания и предложения, связанные с изданием, которое вы держите в руках.



Дѣла минувшія

ДОРОГА ДЛИННОЮ В 30 ЛЕТ

ВСЕВОЛОД СМІРНОВ
г. Челябинск





В будущем году движение любителей автотостарины бывшего Советского Союза отметит свое 30-летие: в 1972 году было основано первое в нашей стране сообщество любителей старинной техники – рижский «Клуб Антикварных Автомобилей» (ААК). Юбилей для любительского движения немалый, только немного грустный, поскольку уже нет ни той страны, ни тех клубов, что существовали к началу 90-х годов. Да и вообще движение автотореставраторов за последние 10 лет переживало не лучшие времена. Впрочем, будем надеяться, что уже пережило, хотя потери значительные и, увы, практически невосполнимые. Сколько техники ушло за рубеж или просто не было спасено вовремя, попало в металлолом, растворилось на огромных просторах некогда необъятной державы. А сколько наших коллег бросили любимое увлечение! Кого-то ставили обстоятельства: надо было просто выживать; кому-то нравилась компания единомышленников – встречи, поездки, общение – и когда клуб распался, обладание старой машиной потеряло всякий смысл. Немногие способны заниматься «антикварным» железом в одиночку, когда нет ни перспектив где-либо участвовать, ни возможности более-менее регулярно общаться с себе подобными. Вдобавок, человеческая жизнь не бесконечна, и множество людей, бывших членами клубов в 70-е и 80-е годы, к сожалению, ушло из жизни.

Открытие границ сделало торговлю автотореликвиями повсеместным стихийным бедствием, и от тысяч осевших в России «Харлеев», «Индианов», «Мерседесов» и BMW сегодня, увы, осталось очень немногое. В свое время мы побаивались жителей Прибалтики, в том смысле, что ездили по стране люди из того же рижского клуба в поисках редкой техники. Немало ее ушло из России, хотя

попадала она, как правило, в очень хорошие руки, да и сам урон не сопоставим с тем, что нанесли в последнее десятилетие пронырливые российские перекупщики.

К счастью, список «конвертируемой» техники, которую выгодно тащить из глубинки на Запад, все-таки довольно ограничен. Так что и нам, российским антикварщикам, есть еще, чем заниматься. К тому же в последние годы наметилась новая положительная тенденция: в России наконец появились состоятельные коллекционеры, способные приобретать редкие машины и оплачивать качественную реставрацию. Особенно обнадеживает тот факт, что среди них есть те, кто не прячет свою коллекцию за семью замками, кто готов общаться с коллегами и участвовать в мероприятиях. Благодаря им начался обратный процесс – резкспорт из-за рубежа старинной техники (вот только продолжится ли он после принятия нового таможенного законодательства?).

Но не соглашусь с теми, кто считает, что сегодня наше увлечение может нормально существовать только как хобби для богатых. Отнюдь – среди тех, кто в России по-прежнему этим занимается, гораздо больше представителей, скажем так, очень среднего класса. Так уж исторически сложилось, что серьезными антикварщиками у нас становились те, кто был способен обеспечить весь цикл работы – от поиска реликвий на колесах до их реставрации, причем преимущественно своими руками. Наличие большого количества заводов, где можно было неофициально отхромировать или изготовить недостающую деталь за сравнительно скромную цену, плюс внутриклубная взаимовыручка делали денежную себестоимость реставрации довольно невысокой. Другое дело, что на восстановление одной машины уходило порой годы труда, но тем больше удовле-

творения приносил результат.

Короче говоря, в условиях, когда даже новые машины люди не привыкли лишний раз сдавать в автосервис, наше хобби выглядело вполне демократичным, хотя по сути своей всегда оставалось элитарным, немассовым. Я давно понял, что в антикварщики никого агитировать нельзя. Можно проинформировать, разъяснить, как-то направить, убедить личным примером. Но если у человека нет чувства трепета перед старым железом, перед подлинными предметами нашей материальной истории (и не только автомобильной), настоящим реставратором он вряд ли станет. Не случайно в нашем движении всегда было немало «попутчиков»: тех, кто волею жизненных обстоятельств ездил на старом авто за неимением лучшего, тех, кому нравилась сама тусовка, либо тех, кто рассматривал старую машину лишь как объект для замороженного «тюнинга», постройки репликатора или авто в стиле «хот-род». Да и в нынешнем движении ну полный винегрет – замороженные как бы реставраторы, продвинутые перекупщики, любители повыпендриваться на различных шоу-карах (сделанных из ретро-техники), байкеры на размалеванных и «модернизированных» «валуях» (Харлеях WLA-42) или «эмках» (М-72). Словом, разно-

калиберная колесная экзотика, имеющая мало отношения к памятникам истории техники и их сохранению. Журналистка «Комсомольской правды» неожиданно зло, но довольно метко окрестила машины таких попутчиков термином «хотуроды»; при этом в глазах неискушенного зрителя все эти ответвления порой кажутся одним и тем же – увлечением автотостариной. Мне думается, пора разделить мух от котлет. Выбор увлечения – личное право каждого, но путаницы в терминах быть не должно.

Насколько я понимаю, этот журнал предназначен прежде всего для Настоящих Антикварщиков или Следопытов автотостарины (это подзабытое сегодня название созданного в 1975 году московского клуба САМС довольно точно характеризует то, чем мы занимаемся), а чтобы определиться, кто же такие настоящие антикварщики, надо вспомнить...

КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Отдельные энтузиасты, трагившие время и средства на приобретение и сохранение техники прошлого, появились в Москве и Ленинграде еще в конце 60-х годов. Первый же клуб, объединивший подобных людей, был организован, как говорилось выше, в



1972 году в Риге. Возникновение подобной структуры именно в Прибалтике оказалось вполне логичным – именно там еще с довоенных времен не только сохранилось много разнообразной техники, но и культивировалось бережное отношение ко всему, связанному с ушедшим временем. Прибавим всегдашнюю ориентированность на европейские соседней и гораздо лучшую информированность – почва, как говорится, ждала своего пахаря. Именно прибалтийские клубы с их высокой технической культурой дали нам пример того, как именно надо заниматься автомотореставрацией. Рижский клуб ввел в оборот 1000-бальную систему оценки восстановленных автомобилей, и мы пользуемся ею до сих пор. Эстонский клуб «Уник» предложил 200-бальную систему оценки уровня реставрации мотоциклов. Впервые мы познакомилась с ней на мотослете «Уник-мото-88» в Таллине, куда команда клуба «АСА» возила мотоцикл «Киевлянин» К1Б, восстановленный Владимиром Седельниковым из Миасса. Позднее, уже в начале 90-х годов, МОТОСЕКЦИЯ московского клуба САМС предложила более совершенную 500-бальную систему оценки мотоциклов. Большого распространения она получить просто не успела: организованное движение антикварщиков к тому времени уже вступило в полосу затяжного кризиса.

Мы, российские энтузиасты, всегда немного завидовали прибалтийским коллегам: те же клубные проблемы председатели клубов решали не в областном или городском советах ВДОАМ, а в республиканском или сразу – в Правительстве республики. Мы даже мечтать не могли получить клубные номера на технику без документов, а в Эстонии это стало возможным еще при социализме.



Прибалтийские клубы – латвийский ААК (председатель Виктор Кулбергс), эстонский «Уник» (председатель Валерий Кирсс) и литовский «Риедува» (председатель Кястутис Индзюлис) – безусловно, задавали некий тон и игра-

клубов и инициативных групп, объединявших любителей старинной техники. Казалось бы, вот-вот и мы выйдем на совершенно новый качественный уровень...

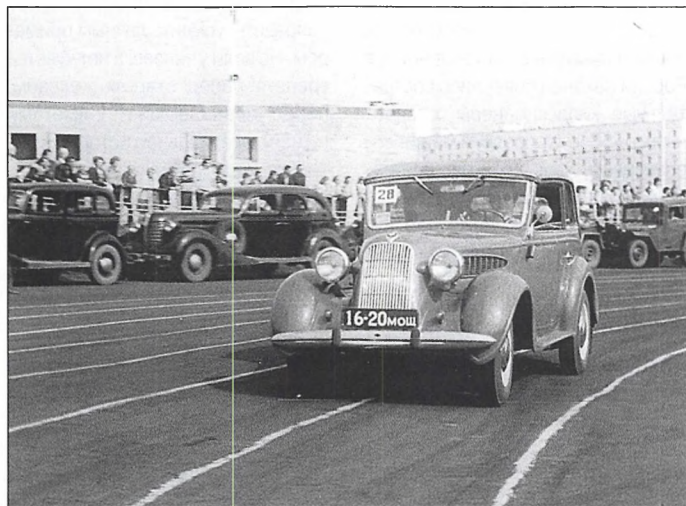
Мы в «АСА» честно порывались еще раз съездить в Эстонию, но

несмотря на все проблемы, так долго продержаться «на плаву». Наверное, дело в том, что мы находимся достаточно далеко от столицы и западных рубежей страны, а главное – на определенном этапе сложился коллектив единомышленников, и клуб с его парадами и выставками оказался востребованным в городе, сумел стать неотъемлемой частью его культурной среды. В коллекции клуба и у его членов свыше полусотни старинных автомобилей, в том числе 12 грузовиков, и столько же мотоциклов.

Спустя 20 лет «АСА» по-прежнему бодр и активен, хотя противоречий и проблем хватает. Не случайно автор этих строк создал в этом году свой клуб – «Мотор-Классик» при ДК ЧТЗ, объединивший владельцев старинных мотоциклов. Мы действуем параллельно, стараемся друг другу не мешать, тем более, что больше половины членов нашего клуба по-прежнему состоит в «АСА».

Сегодня, по моим сведениям, в России с советских времен остались только три клуба автотостарины – «Самоход» в Санкт-Петербурге, «Авто-Ретро» в Екатеринбурге и наш «АСА» в Челябинске. Плюс еще несколько относительно новых в разных городах, не считая множества столичных объединений. Перечень, разумеется, неполный, но даже он говорит о постепенно растущем интересе, о том, что движение все-таки возрождается.

Да и наши прибалтийские друзья испытали во многом аналогичные трудности в переходные 90-е годы. Только их организационный потенциал позволил с меньшими потерями пережить кризис, и сегодня тот же Латвийский клуб вернул себе репутацию самого сильного на пространстве



ли неформальную роль идеологов всесоюзного движения. Конечно, свою лепту вносил и московский клуб САМС во главе со Львом Шугуровым. В середине 80-х годов в СССР существовало более 60-ти

пока прособирались, грянул август 91-го. Вместо автотопарада нас ждал парад суверенитетов. Всесоюзное движение антикварщиков стало историей. Введение визового режима оказалось последним камнем в стене, на несколько лет отделившей нас от свободного общения с прибалтийскими коллегами. Российским антикварщикам предстояли годы «варки в собственном соку», когда, если хочешь поучаствовать в хорошем мероприятии, ничего не остается, кроме как организовать его самому.

ЧТО МЫ ИМЕЕМ СЕГОДНЯ

Челябинский областной клуб «АСА» («Автомобили самодельные и антикварные») 30 ноября 2000 года отметил свое 20-летие. Сам удивляюсь, как нам удалось,





бывшего СССР. Это, конечно, радует (теоретически), но практически нас, провинциальных коллекционеров-реставраторов, больше волнует обстановка в Москве. Конечно, оценивать весьма специфическую столичную клубную ситуацию, сидя в Челябинске, трудно и немного неэтично. Одно скажу: жалко, что распался единый общероссийский клуб САМС. Сейчас авторетроклубов и реставрационных мастерских в Москве больше, чем по всей стране, но эта «феодалная раздробленность», когда каждый сам себе эталон, на деле означает – кто в лес, кто по дрова. Ветераны САМСа, не бросившие своего увлечения, время от времени поговаривают о его возрождении, но для этого нужны идея, способная всех объединить, и лидеры, способные претворить ее в жизнь.

Сегодня – пиком творческой активности любителей техники прошлых лет в России является фестиваль «Экзотика», организаторы которого делом доказали жизнеспособность своей идеи. Можно констатировать, что у нас есть регулярное Всероссийское мероприятие, куда стоит стремиться, где автореставраторам из провинции можно и себя показать, и на работу коллег посмотреть. Конечно, это не специализированный ретрослет – тематика «Экзотики» намного шире, но олдтаймеры здесь несомненная изюминка.

РЕСТАВРАЦИЯ ИЛИ...

В журнале «Мото», в статье об одном уважаемом московском реставраторе и его мастерской я прочел определение – «ортодоксальная реставрация». Мол, герой публикации в противовес «ортодоксам» исповедует свой художнический подход к восстановлению авторемонтов. Сохраняя в принципе все оригинальные узлы и агрегаты, он считает вполне допус-

тым применять подчеркнуто современные краски и покрытия, позволяющие «освежить» образ ретро-машины. Эдакое качественное восстановление старинной машины с элементами ретро-тюнинга, или, если хотите, реконструкция машины в стиле «ретро-арт». Не спорю, это может быть красиво, но



в таком случае не надо употреблять термин «реставрация», потому что задача реставрации – сохранить найденный образец в максимально подлинном виде и восстановить его до состояния, максимально близкого к оригиналу, выпущенному заводом-изготовителем. Старая машина, превращенная в экспонат – это наиболее достоверный носитель историко-технической информации. И чем меньше он претерпел современных вмешательств, тем подлиннее содержащаяся в нем информация. Если никелированная деталь неплохо сохранилась – ее лучше отполировать, а не покрывать заново. Не стоит перешивать сносно сохранившееся кожаное седло мотоцикла, если оно, естественно, не изодрано в клочья. Можно, конечно, все заново покрасить, покрыть, сделать новую кожу, заме-

нить потертые резиновые ручки и радоваться, что ваш раритет выглядит и ездит лучше, чем даже в год своего выпуска. Но в погоне за полированной игрушкой экспонат может как раз и потерять самое главное – ощущение подлинного духа времени. Недаром музеи и настоящие ценители гордятся машинами, чудом сохранившимися не только в оригинале, но и в «родной» окраске. И это не «ортодоксальный» взгляд на вещи, это нормальный, музейный, научный подход, тот далеко не всегда достижимый идеал, к которому, на мой взгляд, должен стремиться каждый настоящий реставратор.

БЫТЬ ЛИ АВТОМУЗЕЮ?

Заговорив о музейном подходе, следует вспомнить, что изначально, когда движение любителей авторемонтов в СССР еще только зарождалось, оно стреми-

тели, сделать задачи движения понятными обществу. Потому что, если мы будем просто «прикалываться» по поводу «покатушек» на старой технике, то вся наша общественная востребованность ограничится парадом на городских праздниках да киносъемками. И воспринимать нас будут как еще одно экстравагантное хобби. Между тем мы изначально претендовали на нечто большее. Клубы ставили своей целью поиск, спасение, реставрацию авторемонтов и сохранение памятников истории техники для будущих поколений. Главной стратегической целью движения объявлялось создание в перспективе всесоюзного авторемонтомузея. В тоже время свои коллекции машин собирали клубы и отдельные любители. Клубы составляли каталоги своих собраний, в том числе и доступные для коллег из других городов. Предпринимались попытки составления всесоюзного перечня сохранившихся старинных машин. Журнал «Техника – молодежи», не раз поднимавший вопрос создания авторемонтомузея, даже опубликовал список этапных отечественных машин, образцы которых утрачены, с призывом к энтузиастам – искать такую технику.

Сейчас не все знают, что всесоюзный авторемонтомузей все-таки был построен и открыт в 1988 году... в Риге. Ведь именно под этим флагом энергичный Виктор Кулбергс собирал экспонаты далеко за пределами Латвии. Рижане, например, вывезли из Серпухова коллекцию мотоциклетного ЦКБ, уникальный гоночный автомобиль «Ауто-Унион» из Москвы, где на ЗИЛе его чуть не отправили в металлолом. В России не нашлось своего Кулбергса, способного на одинаково высоком уровне организовать масштабное строительство, собрать достойные экспонаты и обеспечить поддержку



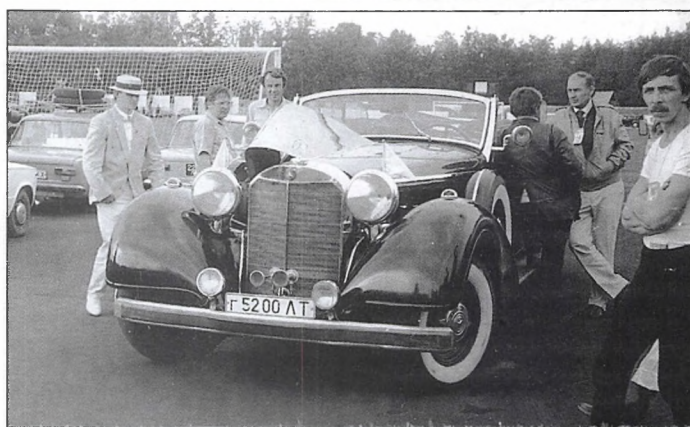
властей. А созданный под его руководством в Риге Мотор-музей «Междиемс» уже через три года стал заграничным...

В России сегодня существует семь заводских авто- и мотомузеев: на АЗЛК, ГАЗе, ВАЗе, ИжМАШе, УралАЗе, в Ирбите и Коврове. В Москве, помимо Автомобильного отдела Государственного Политехнического музея и музея Мосгортранса, есть, как минимум, две группы энтузиастов, пытающихся создать свои музеи. Серьезно продвинулись в этом направлении наши коллеги из Санкт-Петербурга, где подведена под крышу первая очередь комплекса «Национальный автомобильный музей». Планы по созданию музея есть в Екатеринбурге (клуб «Авто-Ретро»), территорию под строительство музейного здания получил клуб «АСА», открылась новая постоянно действующая экспозиция Владивостокского клуба «АМС». Наконец, в Рязани создан и расширяется музей военных автомобилей (при Военно-автомобильном институте). Словом, позитивные подвижки налицо, но при всем уважении ни одна из этих экспозиций на роль Центрального российского автомусея не тянет. Думаю, что в нашей стране он все-таки необходим и создаваться, на мой взгляд, должен на базе Автомобильного отдела Государственного Политехнического музея. Это, безусловно, тема для отдельного серьезного разговора. Полагаю, он будет продолжен на страницах журнала: интересно узнать мнение заинтересованных читателей. В такой экспозиции могли бы выставляться не только собственная

коллекция музея, но также техника из собраний клубов и частных коллекций, как это делается в Риге.

СТРАТЕГИЯ СЕГОДНЯШНЕГО ДНЯ

Сегодня, на мой взгляд, главная задача любителей старинной техники – это попытаться возродить клубное движение, расширить его географию, наладить хотя бы самую минимальную межклубную координацию и сотрудничество в обмене информацией, опытом и запчастями. В идеале надо обеспечить единый подход к реставрационным работам, сделать общепринятой методику оценки уровня реставрации техники (я имею в виду оценку в баллах, а не в «баксах»).



Для обсуждения этих и многих других вопросов назрела необходимость провести всероссийское совещание представителей клубов и инициативных групп любителей ав-

томостарины. Подобные совещания неоднократно проводились в 80-е годы. На них решались общие вопросы – методика оценки качества реставрации, классификация техники по времени выпуска, координация деятельности клубов и, в частности, составление единого календаря мероприятий, позволявшего избежать наложений нескольких слетов разных клубов на один выходной день. Был создан постоянно действующий координирующий орган – Совет председателей клубов. Следующим шагом стала попытка создать в 1990 году ВОКАМС – Всесоюзное объединение клубов автотомостарины. К сожалению, события 1991 года (и не только путч, но и введение денежных взносов за регистрацию – зимой того года сумма уже составляла 4000 рублей), не позволили довести дело до конца. В 1993 году был создан Комитет по соревнованиям на автомобилях-ветеранах при РАФ (Российский автомобильной федерации). Должной поддержки он не получил и деятельность свою вынужден был приостановить. Жаль, потому что сотрудничество с РАФ позволило бы нам сделать наше хобби более легитимным, а клубные мероприятия включать в официальный календарь федерации.

Хорошим объединяющим началом может стать журнал, который вы держите в руках. Вообще, идея специализированного издания для любителей автотомостарины давно витала в воздухе. Первой попыткой еще в 1992 году стала наша челябинская газета «Шоффер». С тех пор 9 лет эта ниша на рынке автомобильной периодики оставалась незанятой. Надеюсь, что первый номер журнала «ОДИНЬ КЪ ОДНОМУ» понравится всем любителям истории техники, и вы непременно поддержите редакцию своими статьями и письмами.



Машина – супер, все родное, кроме двигателя, а как называется, мы не знаем...

(Из разговора на слете старинной техники «Таллинн-80»)

Что такое реставрация старинной техники? Зачем этим занимаются взрослые люди – тратят время и средства наковыряние с железками, и все по большому счету ради того, чтобы раз в год где-то «вокруг клумбы потрещать»? Журнал какой-то придумали, можно подумать, что кому-то это интересно... А вот интересно, знаете ли. Постоянно возникают вопросы и по методике реставрации, и по техническому устройству автомобилей или мотоциклов прошлых лет выпуска. Попробуем на эти вопросы постепенно ответить. Для начала рассмотрим «основной вопрос философии» – что есть реставрация?

Начнем с определения: «Реставрация (от латинского *restauratio* – восстановление) – восстановление в первоначальном виде ответственных произведений искусства, исторических памятников» (Современный словарь иностранных слов). Понятно, что далеко не каждый автомобиль или мотоцикл может считаться произведением искусства, но то, что любой из них является памятником истории техники (даже если представляет собой массовую модель), думается, сомнению не подлежит. Чего далеко ходить – много ли осталось «горбатых» «Запорожцев» в хорошем техническом состоянии и на ходу? Вот то-то и оно.

Позволим себе еще одну цитату: «Современная научная реставрация имеет следующие основные цели: максимально возможное (исключающее произвольные изменения и дополнения) восстановление первоначального состояния и свойств объекта, а также освобождение памятника от искажающих его позднейших наслоений. В ряде случаев на основании сохранившихся, повторяющихся в данном объекте частей, данных научного исследования, письменных и других источников восстанавливаются утраченные части с целью придать памятнику облик, по возможности наиболее близкий к первоначальному» (Большая Советская Энциклопедия).

«Максимально возможное (исключающее произвольные изменения и дополнения) восстановление первоначального состояния» – что это означает? Прежде всего то, что автомобиль прошлых лет с «начинкой» от современных машин реставрированным раритетом не явля-



ется. Это «хот-род», это автомобиль в стиле «кастом» (то есть сделанный специально, под заказ) – что угодно, но реставрацией здесь и не пахнет. Точно так же не является реставрацией отделка внешних поверхностей рефлексными красками, да и многими яркими цветами тоже. Не будем забывать и о том, что излишнее количество хромированных деталей вам как реставратору тоже славы не добавит. Почему? А вспомните про «первоначальный вид»: далеко не все современные цветовые гаммы использовались четверть века назад, не говоря уже о довоенном периоде. Это же касается обилия хрома – ну не было его на большинстве машин. Нам возражат – хочется, чтобы машина была яркой, нарядной, выделялась в общем потоке. Так ведь та же «Победа» одним видом своим и так выделяется среди «Жигулей» и иномарок. Конечно, хозяин – барин, и никому нельзя запретить делать с машиной то, что хочется (хотя иной раз сердце кровью обливается, глядя, как уродуют технику), но не называйте процесс реставрацией, а себя – реставраторами! Отремонтировали – молодцы, может быть, кто-то и оценит... Давайте на минуту отвлечемся и представим себе картинку: вы покупаете отрез на брюки в комплекте со швейной машиной. Затем, вспомнив уроки труда в школе (в группе у девочек) и немного полистав журналы кройки и шитья, немедленно объявляете себя кутюрье и приступаете к пошиву. Смешно, правда? Так почему же любой, купив тридцати-сорокалетний аппарат, на следующий день объявляет себя реставрато-

ром? К сожалению, в случае с антикварной техникой подобное происходит сплошь и рядом.

Каковы же требования именно к реставрированным экземплярам? В идеале они должны быть абсолютно такими, какими сошли (или могли сойти – возможны варианты окраски и комплектации) с конвейера или стапеля, то есть полностью идентичны заводскому экземпляру. Это значит – автомобиль или мотоцикл оригинальны до мелочей и пребывают в исправном техническом состоянии. Легче этого добиться, занимаясь отечественной техникой – можно приобрести вещь в хорошем состоянии, да и запасных частей еще хватает, а кое-что подходит от современных моделей. Если вышеназванные требования полностью выполнены, то экземпляр считается полностью отреставрированным, если выполнены частично – современный силовой агрегат, отсутствие мелких деталей, переделанный салон, предварительная покраска – экземпляр, соответственно, частично отреставрирован. Других градаций не существует в принципе. И не надо никаких ссылок на трудности – финансовые или в плане достать оригинальные детали – вы знали, на что шли, когда начинали работу. Да, собственно говоря, многих в нашем деле привлекает в числе прочего сам процесс поиска комплектующих. Люди получают истинное наслаждение, добыв после нескольких лет поиска оригинальный карбюратор или колеса. Ежели такого азарта не ощущается – может быть, следует заняться чем-нибудь еще?

Истинные реставраторы стараются комплектовать и восстанавливать полностью оригинальную машину, хотя дается это нелегко. В недавние советские времена любители со стажем не имели возможности запросто, как сегодня, выехать за границу, что лишало их технической информации, а также доступа к тем мелким (и не очень) мелочам, которые и придают особый шарм восстановленному «аппарату», отличая его от аналогичных, но немного недоделанных. Сегодня же не составляет проблемы приобрести аккумуляторы, крышки, эмблемы – литые или в виде декалькомании. Следует лишь настроиться на то, что ничего невероятного тут нет, и поискать варианты реализации задуманного. Сразу же возникает вопрос: современные детали – это же не оригинал, а так называемый «новодел». Где здесь стремление к оригинальности? А вспомните еще одну строчку из определения: «на основании сохранившихся частей восстанавливаются утраченные части с целью придать памятнику облик, по возможности наиболее близкий к первоначальному». Если вы на «Велосетт» поставили крыло от «Паннонии», это самоделка, а если изготовили точную копию «велосеттовского», так, что поставив рядом оригинал и новодел, невозможно их отличить – это реставрация. К тому же заменяются новыми обычно расходные материалы – подшипники, шины, лампочки, провода, крепеж, свечи зажигания. Крупные части – капоты, двери, крылья, детали рамы, бензобаки, блоки и картеры двигателя – обыч-

но восстанавливаются или, на худой конец, заменяются на аналогичные детали от другой машины или мотоцикла, находящиеся в лучшем состоянии. За рубежом множество фирм работает на антикварщиков – на любом базаре в той же Германии можно купить 6-вольтовые лампочки и аккумуляторы, шины любого размера со «старинным» рисунком протектора, корпуса фар, колесные колпаки, разнообразные эмблемы, резиновые наконечники проводов и многое другое. Никто не считает зазорным этим пользоваться, хотя и до известного предела. Когда начинают партиями выпускаться рамы, передние вилки, колеса и картера двигателей, это уже не реставрация, а промышленное воспроизводство техники прошлых лет. Подобная техника, опять же изготовленная в максимально приближенном к оригиналу виде, называется репликарами.

Вы скажете – а средства? Давайте сразу договоримся – вас никто не упрощает и, тем более, не заставляет заниматься восстановлением техники прошлого. Раз уж вы за это взялись – само собой (или, как говорят компьютерщики, по умолчанию) подразумевается, что определенную сумму денег вы готовы потратить. Какую именно – зависит от марки и модели вашего автомобиля либо мотоцикла. Конечно, глупо говорить о реставрации автотехники как о хобби миллионеров. Во всех странах большинство любителей ретро-техники составляют люди среднего достатка или пенсионеры, владеющие экземплярами массовой продукции – коллекционная техника везде достаточно редка. Так что сумма, потребная для реставрации серийного автомобиля или мотоцикла, с одной стороны, не запредельная, хотя с другой – довольно значительна. Не стоит забывать и того, что если вы не за-

нимаетесь реставрацией сами, а заказываете оную в профессиональных мастерских, то такая работа обойдется вам намного дороже самостоятельной, даже если восстановлению подлежит мотовелосипед «Львовянка». В любом случае, если возможностей хватает лишь на то, чтобы «за три рубля кисточкой», то это скорее «ремонт своими силами», но уж никак не реставрация.

Частичная реставрация подразумевает, что на автомобиле имеется кузов с неизменной геометрией и внешним видом, а также оригинальные (или, как говорят сами коллекционеры, «родные») основные узлы и агрегаты; в крайнем случае – оригинальная ходовая часть. Если же в старинном кузове, кроме силового агрегата, заменены также мосты, подвеска и колеса – пардон, это уже «самобеглое чучело». Смех берет, когда читаешь объявления вроде: «ГАЗ-21 УС, 1967, с консервации, реставрация 2001 г., дв. 406 инж., КПП-5, шасси 3102». Если такая машина с консервации – зачем ей реставрация, ведь она должна сохраниться в хорошем состоянии? А если ходовая часть и силовой агрегат заменены на современные – при чем тут реставрация? Капитальный ремонт – еще куда ни шло...

Для мотоциклов требования еще более жесткие – даже частичная реставрация подразумевает наличие всех оригинальных основных узлов и агрегатов, а также их причинный внешний вид. Причина проста – у старинного мотоцикла ничего не скрыто под капотом или обтекателем, все на виду, и каждый болт «играет на внешность». Тот самый случай, когда «костыль под ряску не упрячешь». Если указанные условия не выполнены – никто, скорее всего, с мероприятием вас не попросит, но об участии в конкурсе на лучшую реставрацию сразу можете забыть, да и се-



Если агрегаты этого ГАЗ-67Б оригинальные – машина частично реставрирована, если чужие – это автомобиль-копия.

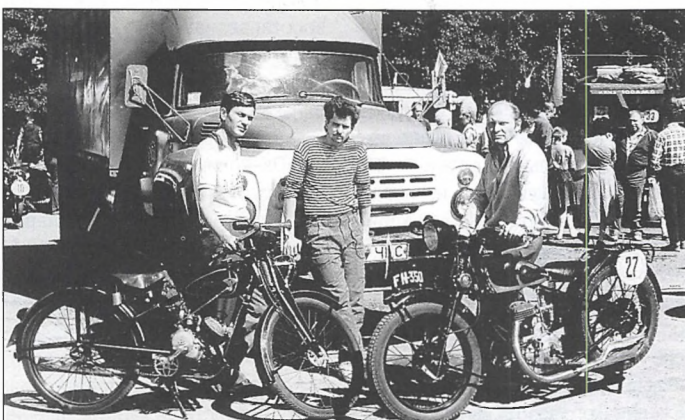
рьезного интереса появление вашего «аппарата» не вызовет...

Можно, конечно, возразить: а что делать, ежели хочется, а по деньгам доступно лишь «это, где живого места нету». Можно «это» и приобрести, но долго-долго будете искать комплектующие, и средств на это уйдет достаточно. Вся разница в том, что не одновременно, а в течение долгого времени. Если вы на это готовы – тогда вперед, ведь такова доля многих реставраторов: люди годами ищут недостающие железки. Пример: мотоцикл «ДКВ НЦ 350» (DKW NZ 350) был изначально приобретен в двух экземплярах, чтобы скомплектовать хоть одну машину, затем докупалась куча запчастей. При этом бокового упора нет до сих пор, центральный демпфер – немецкий новодел не очень хорошего качества, нет оригинальной подушки седла, коробка электрооборудования есть в нескольких экземплярах, но никакой гарантии, что они работают (у ДКВ все реле в хитрых закрытых корпусах – ни перемотать, ни отрегулировать). Да еще толком неясно, что с генератором, подшипниками и начинкой двигателя! Сколько времени займет поиск недостающих деталей – неизвестно никому. А покупать ради комплектации третий мотоцикл, чтобы снять с него всего одну или две железки, смысла не имеет. С автомобилем в этой ситуации проблема еще острее – куда ставить несколько одинаковых машин? Да к тому же одни и те же детали у однотипной техники изнашиваются чаще всего одинаково – у того же ДКВ из четырех задних барабанов со звездочкой не годится ни один (сильно изношены зубья) – так что простым увеличением «поголовья» проблему комплектации обычно не решить. Вот и приходится годами во всей стране искать оригинальные детали в хорошем состоянии, а то и из-за границы тащить. Один наш коллега трое суток трясся в

автобусе из Германии в обнимку с карданным валом и бензобаком для своего «Ганомага» – что делать, здесь не нашлось...

Ладно, будем считать, что идеей вы прониклись, напугать вас не удалось, вы упорно ищите и находите недостающие детали или сразу приобрели вполне комплектный аппарат именно для полной реставрации. С чего начинать и как действовать? **Правило первое** – прежде чем приступать к каким-либо работам, необходимо выяснить точную марку, модель и год выпуска доставшейся вам техники. Полученная информация поможет уточнить технические данные и подробности устройства, что позволит вам обзавестись необходимой технической литературой. **Правило второе** – узнав, что именно за «аппарат» вам достался, определите его комплектность, то есть разберитесь с наличием оригинальных и неоригинальных узлов и агрегатов. Если техника досталась вам «в мешке», следует отделить оригинальные детали от чужеродных, и постепенно их восстанавливать, попутно занимаясь розыском недостающего. А вот ежели машина пришла к вам в сборе, не бросайтесь сразу ее разбирать. Это – **третье правило**. Попробуйте, предварительно проведя ревизию агрегатов, запустить двигатель и проверить работоспособность всех систем. Однако, если есть хотя бы малейшие подозрения, что запуск может повредить машине, лучше и не пытаться делать это. Определив, что действительно нуждается в срочной реанимации, а с чем можно подождать, следует приступать к работе с кузовом или с рамой, которые после восстановления обвешиваются подготовленными агрегатами.

В процессе приведения машины в ходовое состояние обязательно выявятся первоочередные задачи. Вот свежий пример – запуск автомобиля «Опель Олим-



Качество реставрации этих челябинских мотоциклов подтверждают призы, полученные в Москве и Таллинне.



Этот «Опель» полностью реставрирован.

пия» (Opel Olympia), притянутого на веревке. Комплектность – мотор, коробка передач и передний мост неоригинальные, но все на месте. Разобрались с электрикой – двигатель запустился, но тормозов не было и коробка не работала. Сделали вроде бы тормоза, заменили коробку, тронулись с места – грохот: с перекосом установленный старым хозяином силовой агрегат заставил карданный вал стучать по внутреннему тоннелю кузова (особенность «Олимпиады»). Устранили биение, выехали – тормоза не очень, отскочил плохо закрепленный контакт конденсатора, забарахлил бензонасос... Постепенным устранением выявленных неисправностей машина доводится до ходового и технически исправного состояния. Кузов приличный, доставшиеся оригинальные узлы приводятся в порядок, но о замене неродных агрегатов речи нет – для хозяина работоспособность важнее аутентичности. Налицо стремление к частичной реставрации при сохраненном внешнем виде.

Что касается мотоциклов, то здесь все проще и сложнее одновременно. Проще – потому что многое можно сделать своими руками (при том, что железки весят гораздо меньше автомобильных), а сложнее – поскольку, как уже говорилось, у мотоцикла все на виду. Хорошие результаты дает следующая методика работы: определение комплекта – очистка, рихтовка, подварка и грунтовка деталей ходовой части – сборка мотоцикла в грунте – постановка на ход – разборка для окончательной покраски с одновременной переборкой (при необходимости) и доводкой силового агрегата – финишная сборка – устранение оставшихся погрешностей.

Как и чем производить рестав-

рацию? Скажем так – многое не сильно отличается от ремонтных операций с «Жигулями» или «Уралом»: покраска, жестяные и сварочные работы, переборка мотора и трансмиссии. Инструмент применяется самый обычный, хотя часто нужны приспособления, облегчающие работу. Скажем, отверстия под крепеж в прокладке можно дырять шилом или чем-то вырезать, можно высверливать, можно по месту выдавливать шариком от подшипника, а можно потратить на комплект пробойников – это наиболее удобно и профессионально. Конечно, в каждом конкретном случае может понадобиться специальный инструмент, который придется искать или изготавливать на заказ. Например, головка цилиндра мотоцикла «Триумф БД 250» (Triumph BD 250) крепится восемью болтами, каждый из которых имеет квадратную головку со стороной 8 мм. Рожковым ключом туда не подлезешь – да и не затягивает никто «рожком» болты головки цилиндра, поскольку для этого требуется тарированный крутящий момент. Торцовые головки М8 и М9 не налезает, а М10 – прокручивается. Искать оригинальный ключ можно до посинения без гарантии, что он найдется, покупать спецнабор головок «Метринч» – дорогое удовольствие, да и не факт, что он поможет. А вот когда попробовали сделать ключ на заказ, оказалось, что методом холодной высадки делается хоть головка, хоть ключ любого размера, и цена вполне приемлемая. Понятно, что для выполнения серьезных расточных или сварочных работ нужно искать специалиста на стороне – но никто и не ставит обязательным условием выполнение всего комплекса реставрационных работ своими руками.

Какие краски следует использовать? Это зависит от возможностей и желания. Наилучший эффект дают импортные автоэмали, но для многих это дорого, вдобавок нужна сушильная камера. Неплохи финские краски «Садолин» или «Тиккурила», хотя «продвинутые» знатоки будут морщить нос. Несомненные достоинства этих красок – воздушная сушка, наличие аэрозольных баллончиков для ремонтной подкраски и полный спектр сопутствующих материалов: фирменные грунтовки, шпатлевка, растворители. Старинная методика работы с нитрокраской – в несколько слоев с промежуточной сушкой и полировкой – весьма трудоемка и требует высокой квалификации. А вот использование отечественной краски МЛ-12 даже при небольшом навыке может дать вполне приличный результат, к тому же она не так дорога и практически везде продается. Самое главное – не делать распространенной ошибки, используя разные растворители для грунта и краски. Вообще, перед покраской следует потренироваться и почитать литературу, если опыта мало, или обратиться к знакомому специалисту, если опыта нет вообще.

Много вопросов связано вот с

чем: как быть с шинами, лампочками, проводами и тому подобным. Это ведь расходные материалы, а замена их также ведет к утрате оригинальности. Это так, но согласитесь, что ездить на старых лысых шинах просто опасно, а привозить новые из-за рубежа не всегда по карману. И как в этой ситуации быть с отечественной довоенной техникой – ГАЗ-М1 или ТИЗ-АМ-600? На совете представителей клубов ретро-техники СССР еще в конце 70-х годов было решено следующее – если колеса оригинальные, и сохранен оригинальный размер шин, то марка шины не важна: что достали, то и молодцы. Лампочки на 6В еще можно найти, до недавнего времени они выпускались для небольших тракторов и погрузчиков; тем более они есть за рубежом. То же самое с электропроводкой: можно, конечно, заменить ее на современную, сохранив электросхему, но высший шик, особенно на мотоцикле – предьявить коллегам и зрителям «старорежимные» провода в тканевой оболочке, особенно высоковольтные. Обычные провода встречаются довольно часто – на вещевом рынке иногда можно целую бухту купить! Высоковольтных у нас уже не делают, а за рубежом их достаточно – американский комплект на 4-цилиндровый двигатель стоит в Москве около 35 долларов с резиновыми наконечниками и обжимками. Есть черные, есть желтые с сине-красной ниткой, причем внутри не современная проволока, а нормальный многожильный кабель. А карболитовые г-образные наконечники «старинного» вида до сих пор используются на мотоблоках...

В одной статье все нюансы до тонкостей разобрать невозможно. Подождем ваших писем, и тогда продолжим обсуждение конкретных вопросов, если окажется, что эта тема действительно вас интересует. ☺

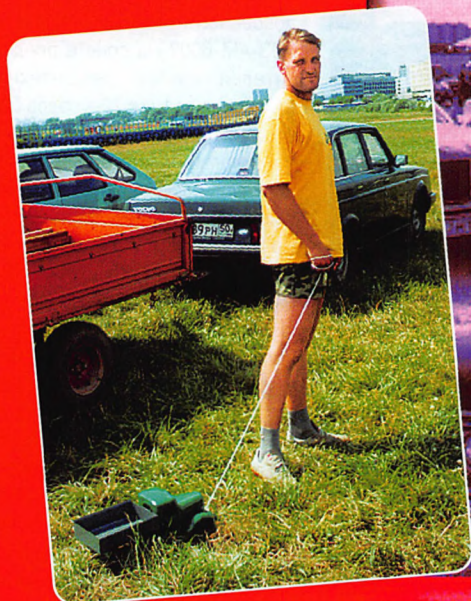


Когда-то это был «Нэш» (Nash), сегодня, несмотря на блеск - лишь его жалкая копия.

Репортажъ въ номеръ

ТЕНДЕНЦИЯ, ОДНАКО...

Евгений ПЕВЗНЕР
г. Москва



V Московский Международный автомобильный фестиваль «Экзотика'2001» состоялся на Тушинском аэродроме столицы 6-8 июля нынешнего года. Своего рода юбилей для организаторов – предрекавшие закат мероприятия критики оказались посрамлены. Ярко-красный фон приглашений и наградных дипломов только подчеркивал торжественность события...

Тенденция –
– направление развития
какого-либо явления.
(Современный словарь иностранных слов)

V Московский Международный автомобильный фестиваль

ЭКЗОТИКА'2001

6-8 июля. Москва. Аэродром Тушино





Жарким летним вечером редкий поток автомобилей подводил участников ко въезду на Тушинский аэродром. Первое, что бросалось в глаза – обилие молодежи в футболках с надписью «Организатор», и все при деле. Запись в пропуск, пропуск под стекло – и машина скатывается с горки на рулежную дорожку. А народу-то уже преизрядно собралось, даром что еще четверг на дворе. Где-то тут выделено место... или уже заняли? Нет – огороженный ленточками кусочек поля, зарезервированный за нашей командой, ждет гостей. Это радует, поскольку организаторы слово держат и не придется, как раньше, искать место, куда бы приткнуться...

Дирекция фестиваля сделала выводы из опыта предыдущих мероприятий, и организационная сторона «Экзотики» значительно улучшилась. Экспозиция планировалась и размечалась заранее, по мере подачи заявок. Введение именных пропусков с фотографиями не осложнило регистрацию, зато упростило отношения с милицией и охраной – разноцветные карточки издавала определяли статус участников и позволяли отличить их от зрителей. Примечательно, что некоторые недовольные нововведениями общеизвестные личности, заявлявшие, что у них нет денег на фотографии и что это грабег и ущемление прав человека, были замечены на территории отнюдь не с разовыми входными билетами...

Удобно и без очередей было организовано питание, а уж пива предлагалось – хоть залейся (что некоторым вполне и удалось). Приятно порадовали проводив-

шиеся все три дня на центральной площадке перед сценой парады и представления участников, клубные шоу и конкурсы. Немая ста-

тичность «Экзотики» осталась в прошлом, и есть надежда на появление в программе фестиваля соревнований по фигурному вожде-



нию, которые так оживили в свое время «Экзотику'97».

Была и традиционная ложка дегтя – а как же иначе? Начать с того, что месяца за полтора до фестиваля в Интернете внезапно образовались два сайта «Экзотики». Люди ждали информации об участии, а на старом сайте, кроме зазывного приглашения пообщаться, не было даже ссылки на новую страничку, не говоря уже о полезных сведениях; да и на новом сайте до последнего момента свежей информации почти не было. Дальше – больше. Незадолго до открытия фестиваля стало известно, что возраст участвующей ретро-техники ограничен 1970 годом – так решили организаторы. Что называется, без комментариев. Вдобавок, запрещалось участие тяжелой техники – грузовиков, автобусов и тому подобного. Этого, якобы, требовало новое руководство аэродромом, опасавшееся за сохранность дренажной системы травяного покрытия. Многих такие ограничения просто отпугнули, и, как оказалось, совершенно напрасно: первое, что встречало участников и зрителей в начале рулежной полосы – тюнингованный «Супер-МАЗ»! Экзотика – дальше некуда (правда, стояла машина на специальной бетонированной площадке). Зато здоровенный северо-американский тягач-капотник стоял просто на траве, как будто так и надо. В субботу совершенно спокойно прибыл великолепный ГАЗ-51, а в воскресенье без проблем был пропущен на рулежку пожарный ЗИС-150.

И насчет машин после 1970 года то же самое – кто хотел, тот проехал. Н-да... Один мой знакомый на «японце» 1974 года приехать не рискнул, может быть, и



Но хватит о грустном. Давайте пройдемся по рулежной дорожке и посмотрим, что на сей раз приготовили участники для зрителей. (Сразу оговорюсь: все, что не является старинной техникой, обсуждаться не будет – не наша тематика). Обилие советских машин уже становится привычным, и это нормально – во всех странах, имеющих автоиндустрию, собственная техника составляет основу ретро-парка. В этот раз самый пожилой отечественный автомобиль – ГАЗ-11-73 – прибыл из Нижнего Новгорода. Работа мастерской, которую возглавляет Игорь Сарасонов, была отмечена жюри фестиваля не только за возраст машины, но и за лучший (по комплектности и техническому состоянию) моторный отсек. Послевоенные наследники этой машины – автомобили ГАЗ-М20 «По-

зря. А вот клуб «Форд» из Пушкино был практически не замечен на фестивале – очевидно, решили не скандалить с организаторами по поводу возраста техники. Вообще, много кого не было даже из прошлогодних участников – не прибыл клуб «ЗИС-М», где-то путешествовала поисковая группа «Экипаж» (когда верстался номер, мы узнали, что 13 октября трагически погиб руководитель «Экипажа» Сергей Цветков), юношеский клуб «Автозавр» оказался представлен лишь одной машиной, да и то в воскресенье. Что особенно обидно – отсутствовала экспозиция Реставрационно-технического центра газеты «Автомобиль», ранее постоянно участвовавшего в «Экзотике». Правда, здесь причина скорее политическая – на этот раз главным информационным спонсором выступило издательство «За рулем», а двум медведям в одной берлоге, сами понимаете...



беда» – выступили, что называется, по полной программе, образовав целый городок. Ряды автомобилей, разложенные детали и запасные части, музыка тех лет, когда нынешние пенсионеры были в самом расцвете сил... Недаром клуб владельцев автомобилей «Победа» получил 2 место за оформление клубной площадки, да еще и приютил нарождающийся клуб владельцев мотороллеров – несколько красивых «Вяток» стали открытием фестиваля.

«Волга» – она и в Африке «Волга». (Кроме шуток – Юрий Сенкевич, разбив посольский автомобиль при подготовке плавания первого папирусного «Ра», получил в



Посольстве СССР 21-ю «Волгу», которая и стала перед отплытием служебной машиной экспедиции Хейердала). Надежная, долговечная, красивая. Да, я пристрастен. Да, я люблю этот автомобиль. Да, у меня у самого такой. И вообще – кто на ней ездит, тот меня понимает; кто не пробовал – не поймет никогда. В этот раз на фестивале были замечены (а частично и отмечены) «Волги» из Краснодарского края, Санкт-Петербурга, Харькова... Некий достойный человек приехал на замечательной машине 2 серии с транзитными номерами, выданными... в Челябинской области! Из Северной столицы прибыла команда, представлявшая «Клуб 21 Питер» во главе с председателем клуба Анатолием Дижевским. Волговоды и волговеды всерьез подготовились к центральному событию сезона – у них даже продавались значки и футболки с эмблемой любимого автомобиля. В отличие от предыдущих фестивалей, в эти дни в Тушино собралось много машин с двухцветной окраской, как повторяющей заводские сочетания, так и представляющей вполне изысканная владельцев. Впрочем, все они смотрелись очень красиво.

Машины высшего класса – ЗИС-110, ЗиМ, ГАЗ-13 «Чайка» – похоже, начинают размножаться делением. Вывод – у людей со средствами появляется вкус, если вместо реплик или хот-родов «под старину» они заказывают реставрацию таких автомобилей. Да и реставрационные фирмы, такие, как «Молотов-Гараж» или «Каретный двор», кажется, осознали, что под заказ имеет смысл делать лишь технику определенного класса. Сами понимаете, что большинство призов за качество реставрации досталось «продукции» именно этих мастерских. Особенно пристального внимания знатоков удостоились дебютировавшие на

нынешнем фестивале ЗИС-110 от «Каретного Двора» и ГАЗ-13 «Чайка» из «Молотов-Гаража», причем последняя была выполнена в оригинальном двухцветном варианте –



одном из тех сочетаний, в которые машины красились на заводе.

Другой вопрос, что владельцы более «простых» автомобилей далеко не все ремонтные операции могут производить самостоятельно, а обращаться в мастерские такого уровня им просто не по карману. Стало быть, возникают предпосылки для появления ремонтных фирм, ориентированных на заказы

более дешевые, но имеющиеся в массовом количестве. Владельцы «Волг» уже получили возможность часть работ заказывать на стороне, для других все зависит от степени

организованности, поскольку «Волги» обслуживаются такими же фанатиками. Похоже, намечается какая-то тенденция...

Хотелось бы написать что-то волнующее о «Москвичах» и «Запорожцах», поскольку с обеими марками жизнь когда-то связала меня весьма крепко. Да вот беда – не о чем писать-то. Новых машин не появилось, количество не уве-

личилось – наоборот, многих автомобилей, памятных по прошлому году, увидеть не довелось. Широко разрекламированное в преддверии фестиваля торжественное объединение нескольких «москвичевских» клубов ежили и состоялось, то настолько кулуарно, что в жюри фестиваля никто ничего об этом не знал. Похоже, что интерес к советским машинам малого и особо малого класса начинает угасать. Тоже тенденция?

О мотоциклах и вообще сказать нечего. Единственной новой работой стал «Индиан» Виктора Введенского, но, поскольку при ближайшем рассмотрении это оказалась раскрашенная в цивильные цвета армейская модель, то приз был вручен Введенскому за БМВ-Р12. А что было делать – из трех «милитарных» «Харлеев» самый зеленый выбрать? Привезенные же из Серпухова два тяжелых мотоцикла с роторно-поршневыми двигателями разработки ВНИИ-Мотопрома воспринимались как редкость, как технический изыск, но отнюдь не как ретро-техника.

Самый волнительный раздел фестиваля – иномарки, по той простой причине, что здесь всегда происходит наибольшее количество дебютов. Правда, раньше появлялись и исчезали большей частью автомобили, скажем так, недоделанные или переделанные. В этот же раз я для себя отметил несколько машин в очень приличном состоянии, которых ранее не встречал. Прошу понять меня правильно – наверняка во всем многообразии «Фольксвагенов», «Мерседесов» и им подобных также были экземпляры, до того на фестиваль не приезжавшие, но на фоне остальных в глаза они не бросались. Так что, ежили кого упустил – не обессудьте.

► Продолжение см. стр. 24 ►





Ах, эта «Экзотика»... Солнце, жара, люди – знакомые и незнакомые, а главное – автомобили, мотоциклы, снова автомобили... Ноги гудят от усталости, шея ноет, поскольку голова готова крутиться на все 360°, глаза мечутся от очередного экземпляра к визирю фотоаппарата – вправо – в визир – влево... Масса приятелей, с иными из которых и видишься-то раз в год именно здесь – в Тушино. Воистину – «место встречи изменить нельзя»! Пиво и шашлыки, и разго-

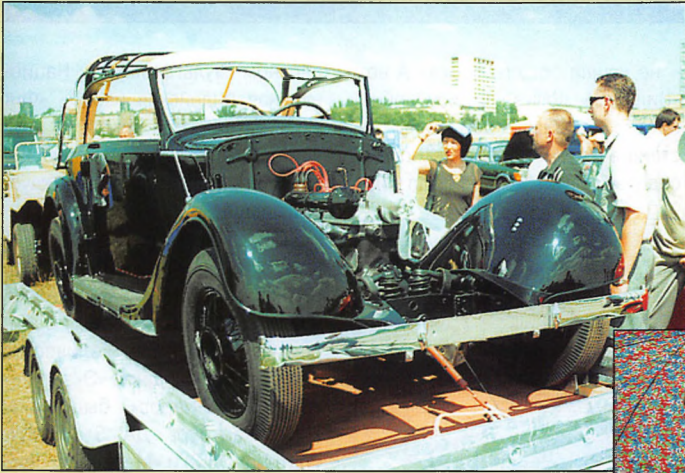


вор в компании, все чаще с возрастом от «а я вот недавно...» переходящий на «а ты помнишь?»... А перед подиумом карусель автомобилей, и директор фестиваля Евгений Петров не успевает представлять участников, и совершенно ошалевший председатель жюри Владимир Киреев, в пятсот пятнадцатый раз пересекая территорию из конца в конец, еле успевает бросить очередное «а ты видел там, справа, за «Мерседесами»...», и тут же меняет курс в ответ на мое «вот только

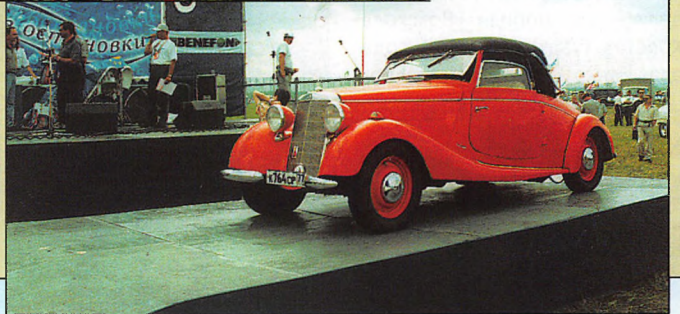


что, слева, не доходя до вертолета...», и мы снова расходимся на контркурсах, поскольку опять чего-то не увидели... Споры членов жюри – по участникам, по качеству реставрации, а мимо кого-то заводят «с толкача», кого-то тащат на веревке, кто-то рулит сквозь зрителей, распуывая народ сиреной... К вечеру воскресенья пик эмоций спадает, и уже хочется одного – домой и спать, но и во сне вновь перед глазами калейдоскоп лиц и машин... А потом смотришь на фотографии, свои и





чужие, и опять выясняется, что не все увидел, не со всеми поговорил, и ждешь следующего лета, чтобы уж тогда!
Ах, эта «Экзотика»...



Самым маленьким из дебютантов оказался двухместный «микроб», привезенный из Серпухова. Никто, включая хозяев, не знал, что за фирма его изготовила. Хорошо, хоть эмблемка сохранилась, но красовалась на ней непонятная никому немецкая тарбарщина. Ясно было одно – машинка приобреталась для Серпуховского завода, строившего инвалидные коляски, когда там занимались изучением вопроса о создании аналогичных отечественных автомобилей особо малого класса. На всякий случай я сфотографировал табличку, чтобы поискать по справочникам, что же это за зверь такой. Представьте себе, нашел – это оказался «Кляйншниттгер (Kleinschnittger) F 125», выпускался он с 1950 по 1957 годы, оснащался одноцилиндровым двухтактным 122-кубовым мотором «ИЛО» (ILO).

Автомобили «Татра» (Tatra) в нашей стране вещь довольно редкая, а тут появились сразу две новые машины. Но если «603-я» больше поразила своим прибытием (мой приятель – владелец подобной модели – полагал, что знает их все, а этот автомобиль увидел в первый раз), то довоенная модель «75» порадовала и оригинальностью, и техническим состоянием. Оппозитный четырехцилиндровый мотор воздушного охлаждения – вкуснятина для любителей технических изысков. А вот появление на летнем поле ровесника «603-й» модели – автомобиля «Воксхолл Креста» (Vauxhall Cresta) года эдак 56-го – стало настоящим

сюрпризом. Никто и не предполагал, что в Москве есть такая машина, да еще с левым рулем – континентальный заказ!

Две новые для себя машины я заметил среди «автоамериканцев», но если появление хардтопа «Бьюик Ле Сэйбр» (Buick LeSabre) начала 60-х годов на «Экзотике» вполне оправдано, то «Америкэн Моторс Матадор» (AMC Matador), собранный на 10 лет позже, несколько не вписывался в установленные организаторами временные рамки. Вообще, в смысле подбора экспозиции «Автоамерика» выглядела весьма странно: вместе с ретро-техникой там находилось несколько современных автомобилей, в том числе и упоминавшийся выше «седельник». С другой стороны, несколько «американцев» вполне представительского класса стояли сами по себе



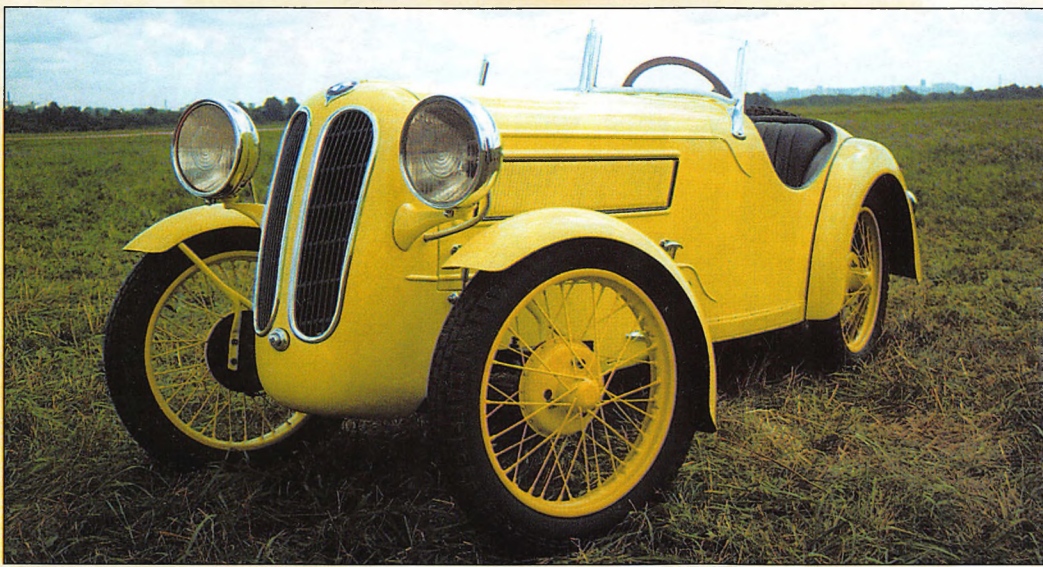
– не нашли общего языка? А вот «Виллисы» (Willys) времен войны просто не были допущены на стэнд волевым повелением председателя клуба. Как это было в из-

вестном мультфильме: «Национальная индейская изба – «Фигвам» называется... Кстати, клуб «Авто-Америка» традиционно получил 1 приз за организацию клубной площадки.

Вам знаком такой термин – «шоу-стоппер»? В общем виде это тот экспонат любой выставки, возле которого все время собирается наибольшее количество народа. На нынешней «Экзотике» таких «стопперов» было два: «БМВ-Вартбург ДА 3» (BMW-Wartburg DA 3) и «Мерседес-Бенц 170» (Mercedes-Benz 170) кабриолет «А». Обе машины только-только были закончены и впервые предстали перед зрителями. Желтенькую «БМВ» продемонстрировал недавно организованный московский «Клуб владельцев родстеров и кабриолетов» (оказывается, есть в столице и такой). Этих спортивных автомобилей в нескольких модификациях всего-то было сделано порядка 400 штук. Особенностью данного экземпляра является кузов без дверей и передние крылья, закрепленные на ступицах и поворачивающиеся вместе с колесами. Машина завоевала «Гран-При» фестиваля, что называется, по совокупности параметров: редкость + комплектность + реставрация + техническое состояние. От себя добавлю, что невяно над членами жюри витала вслух не высказанная мысль, что такую машину могли бы запросто спрятать в закрытой коллекции, и хрен бы мы ее когда живьем увидели. Ну, а коли уж она появилась – это надо отметить.

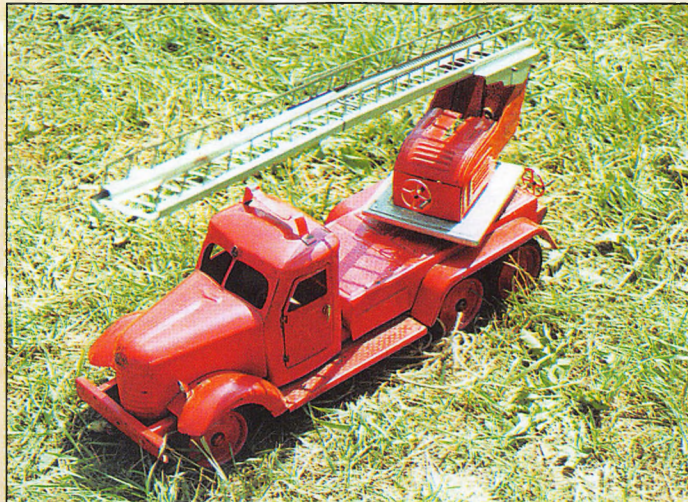
Ярко-красный кабриолет со знаменитой трехлучевой звездой вышел из ворот музейно-реставрационной фирмы «Техноклассика», которую возглавляет Владимир Кваша. Это не единственная работа мастерской – в один из





дней рядом со «170-м» появились ГАЗ-67Б, открытый «Опель-Адмирал» (Opel Admiral), засветившийся на фестивале пару лет назад, и еще один кабриолет от «Мерседеса», находящийся в работе – модели «290». Сам же «170-й», заявленный на участие в конкурсе на лучшую реставрацию, вызвал противоречивые мнения – публике он безусловно понравился, а знатоки придирчиво изучали детали, благо, такие машины еще встречаются и есть с чем сравнивать. Скорее всего, именно тот факт, что для нашей страны эта машина редкая, но не уникальная, послужил причиной того, что «Гран-При» достался не ей. Зато сразу несколько призов в других номинациях послужили мастерам достойной наградой за проделанную работу.

В этом году впервые несколько человек, не сговариваясь, привезли на «Экзотику» игрушечные автомобили. Ну, помните, у многих мальчишек 60-х годов были здоровенные железные ЗИЛы модели «164» («130-е» пошли значительно позже)? Вот они самые, причем одна машина была не «ЗИЛ», а скорее «МАЗ». Я лично такую видел впервые в жизни! Вообще странно, что до сих пор никто на «Экзотике» не устраивает экспозиций игрушек, приборов, аксессуаров, агрегатов, запасных частей, литературы – да всего, что имело отношение к автотехнике 20 и более лет назад. Ведь есть же люди, собирающие эмблемы, книги, рули, велосипеды, домкраты... К тому же, если многие автотовладельцы используют фестиваль как возможность найти покупателя на свою технику, вполне естественным кажется появление в рамках мероприятия своеобразного



«блошиного рынка», где все желающие могли бы поменять, продать или купить что-то из деталей, агрегатов, литературы, сопутствующих товаров. Если можно торговать свежими журналами или футболками, почему

нельзя предлагать старые фотографии, марки, или лишние колеса? Может быть, организаторам «Экзотики» следует задуматься на сей счет? Или кто-нибудь из участников будущих фестивалей сам проявит инициативу?



Подведем итоги. Организационно фестиваль стал гораздо лучше – многолетнее недовольство участников наконец-то было услышано. И вот тут выяснилось, что сами участники к этому оказались не готовы. Все-таки большинство ретро-машин, прибывающих на «Экзотику», по своему состоянию оставляет желать лучшего. Владельцы уже привыкли, что, на чем ни приедешь – все равно пропустят. Отсюда и нежелание всерьез заниматься приведением техники в божеский вид. Нынешний фестиваль четко продемонстрировал, что время первоначального собиранательства (или, по научному, накопления капитала, выраженного в материальных ценностях) закончилось. Техники старше 25 лет и в Москве, и в России хватает, не смотря ни на что, только вот переход великого количества в великое качество так и не состоялся. К тому же многие вместо полноценной реставрации занимаются поделками и переделками, вроде современной ходовой части, перламутровой покраски, а то и изготовления откровенных монстров на базе техники прошлого. В результате для массового зрителя обилие сосредоточенных в одном месте автомобилей, во многом непонятных и так не похожих на привычные «Жигули» или иномарки, а посему независимо от состояния и вида воспринимаемых как «ретро», создало атмосферу какого-то особого мира. Искушенный же знаток в нынешнем году не увидит на «Экзотике» ни особого количества техники, ни особого качества ее реставрации. Тенденция, однако.

⊕

АВТО

ЛЕГЕНДЫ НЕ НУЖНЫ

АЛЕКСЕЙ ПОПОВ
г. РИГА



Споры на тему «Что есть реставрация?» не стихают у нас уже десятилетиями. Какие материалы применять, использовать ли «новоделевые» детали, делать ли все самому или часть работ отдавать «на сторону» – эти и другие проблемы давно уже стали «вечными» темами на встречах любителей старинной техники. Предлагаемый материал, как нам кажется, может послужить хорошей темой для обсуждения и хорошим ответом на ряд подобных вопросов.

У самой границы Риги, в поселке Марупе, на одном из частных владений разместилась совсем небольшая фирма «Роде Лтд» (Rode Ltd). Работает на ней совсем немного людей, однако то, что они делают, сродни искусству: здесь занимаются реставрацией антикварных автомобилей.

Владелец и глава фирмы – Андрейс Роде – считает себя счастливым человеком, ибо его хобби и ув-

сам хозяин и вся его семья. Соответствующие духу того времени наряды дополняли картину.

Уже тогда Андрейс хотел заняться реставрацией всерьез, на профессиональной основе, но в советское время это было нереально, да и после обретения Латвией независимости весьма непросто – для осуществления мечты требовались средства и возможности. Поэтому, когда Андрейсу представи-



С призами, полученными в Эссене.

были собраны еще 7 машин из сохранившихся комплектующих. Отличались они измененной формой оперения и фальшоблицовки радиатора. Один из этих автомобилей с начала 80-х годов находился в Латвии. Состояние машины было неважным, а прежний владелец не имел возможности привести ее в надлежащий вид. Андрейс Роде с коллегами затратили почти два года, более 5800 часов работы, чтобы возродить уникальный автомобиль. Примерно треть кузова была практически сделана заново. Ре-

зультатом длительной и кропотливой реставрации явилась сенсационная премьера на Эссенском Мотор-шоу. Машина получила Второй приз за реставрацию и специальный «Приз зрительских симпатий». Авторитетное жюри отдало предпочтение работе фирмы из Латвии, а ведь претендентов было около 500, и все отнюдь не последнее по качеству реставрации.

Мастерских подобного уровня не так много в Европе, и все, кто занимается реставрацией автомобилей, хорошо знакомы. Часто кооперируются, обмениваются готовыми деталями и комплектующими, выполняют заказы друг друга, поскольку многие имеют свою особую специализацию. Немецкие коллеги часто заказывают латвийской фирме изготовление деревянных кузовных деталей, а также некоторые жестяные работы.

«Роде Лтд» выполняет заказы на реставрацию автомобилей, поступающие от коллекционеров из Германии, Бельгии, соседней Эстонии, от латвийских коллег. Ведутся переговоры с одним из российских коллекционеров. Вообще, удержаться на таком специфическом рынке, как реставрация автомобилей, дело весьма не простое. Это требует, прежде всего, безупречного качества работы и отлаженных связей с поставщиками материалов и запчастей по всей Европе. Андрейс Роде тесно сотрудничает со многими компаниями, торгующими необходимыми в работе реставратора материалами. В частности, он представляет на латвийском рынке немецкую фирму «Дёппер» (Dorper), торгующую обивочными и отделочными материалами для антикварных автомобилей.

За восемь лет из ворот «Роде Лтд» вышло более десятка различных автомобилей. Среди них два экземпляра БМВ (BMW) моделей 327 и 327/28, «Хорьх» модели «930 V» и другие. Особо хочется акцентиро-



«Хорьх 930S» перед реставрацией

леченность автоантиквариатом в молодости переросли в наисерьезнейшую профессию и дело на всю жизнь. Как и большинство антикварщиков Латвии, Андрейс является членом ААК – Клуба Антикварных Автомобилей. Его первой машиной стал спортивный родстер «Хорьх-930V» (Horch-930V), на котором он неоднократно принимал участие в клубных мероприятиях. Многие коллекционеры в те годы, да и сейчас, мечтают найти автомобиль 20-х годов, однако Андрейс всегда очень хотел иметь «Хорьх-853» (Horch-853). Его можно понять – ведь эта машина признана одной из красивейших в предвоенной Германии. Когда, наконец, желание осуществилось и Андрейс Роде сумел приобрести такой автомобиль, делом чести реставратора стало привести раритет в идеальное состояние.

На реставрацию ушло несколько лет кропотливого труда, зато дебютный выезд состоялся во время крупного слета антикварной техники «РИГА-86», посвященного 100-летию создания первого автомобиля. Я помню, как красиво смотрелся «Хорьх» во время парада по городу. В открытом кабриолете гордо восседали



...на подъемнике...

лась возможность приобрести в собственность дом, в котором можно было не только жить, но и создать реставрационную мастерскую, «853-й» пришлось продать...

Фирма «Роде Лтд» начала свою работу в 1993 году. Первой работой стала реставрация уникальнейшего «Хорьха» модели «930S». Таких автомобилей с закрытым четырехдверным обтекаемым кузовом перед войной было построено всего несколько штук. В 1947-1948 годах, когда завод фирмы «Хорьх» оказался в советской зоне оккупации, под руководством коменданта предприятия майора Северьянца



...и после окончания работ. На переднем плане – Андрейс Роде.



«Хорьх 930V» от «Роде Лтг».



В работе обычно находятся сразу несколько автомобилей.

вать внимание на безупречно выполняемых фирмой обивочных работах. Шитье тента, можно сказать, один из коньков мастерской. Когда шли работы над заказным кабриолетом на базе «Паккард» (Packard), который когда-то принадлежал королю Румынии, была даже восстановлена термоизоляционная прослойка из морской травы, находившаяся под материалом тента. Этот «Паккард», надо сказать, доставил реставраторам множество хлопот. Кузов находился в весьма плачевном виде. Деревянный каркас пришлось делать практически заново, а для возрождения крыльев были изготовлены специальные деревянные шаблоны, по которым и происходило восстановление сложной формы металла.

К сезону нынешнего года Андрейс Роде подготовил еще один «Хорьх 853». Эта машина довольно давно попала в Ригу из Куйбышева.

Все эти годы она хранилась у одного из латвийских коллекционеров. Сравнительно недавно тот решил с ней расстаться, после чего ее приобрел Андрейс и в течение полутора лет работал над воссозданием оригинального облика. Этот автомобиль заслуживает самого пристального внимания, ведь у него удивительно счастливая судьба – многие аналогичные кабриолеты были безвозвратно изуродованы безжалостными руками людей, откровенно ненавидевших «фашистскую технику». «У них на ней генералы ездили, а я навоз возить буду!» – подобный настрой был вполне в духе времени. Этот же «Хорьх», на удивление, дошел до наших дней почти полностью комплектным, несмотря на то, что кузов подвергнулся переделке. Кому-то из прежних владельцев, видимо, показался маловместительным двухдверный спортивный каб-

риолет, поэтому капот укоротили, часть кузова с передней панелью была сдвинута вперед, а за задней стойкой добавили дополнительный фрагмент. Оригинальный двигатель также был заменен неродным агрегатом. Следует, однако, отметить, что мотор, мелкие детали, фрагменты кузова и даже отрезанные части капота прежний владелец не выбросил, а сохранил, что значительно облегчило реставрацию. Капот, впрочем, все равно пришлось изготавливать заново.

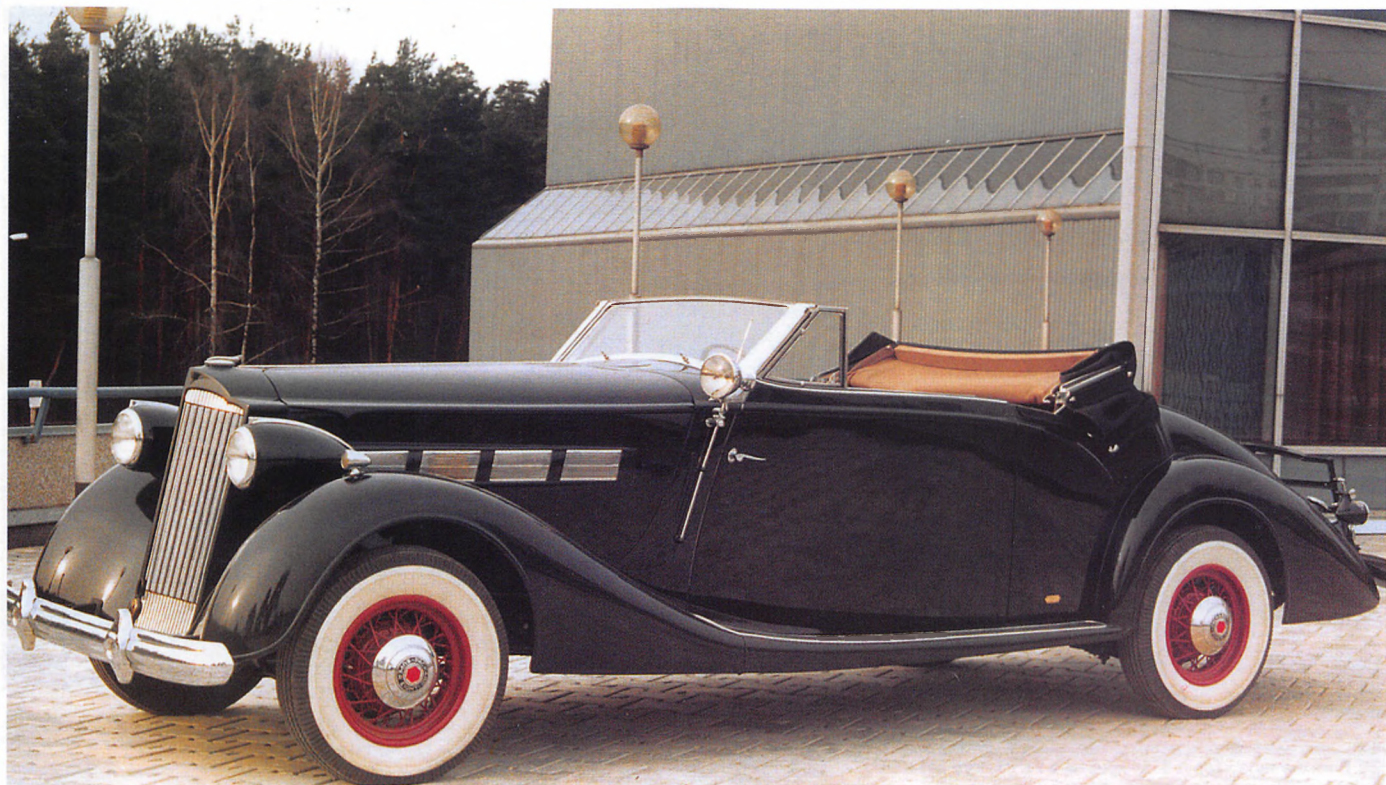
Самое же удивительное, что данный автомобиль имеет номер шасси «853003», то есть является третьей по счету машиной модели «853». Эта серия явилась развитием модели «850», а рядный 8-цилиндровый верхнеклапанный дви-

гатель рабочим объемом 4944 см³ и мощностью 100 л.с., с размерностью 87х104 мм, дебютировал на модели «480» еще в 1931 году. (На заводской табличке рабочий объем указан равным 4911 см³, но тут нет никакого противоречия – это налоговый показатель).

Первый прототип серии «853» с номером шасси «853001» был готов 11 февраля 1935 года, а буквально через три дня он произвел фурор на Международной автомобильной выставке, которая проходила с 14 по 24 февраля того же года в Берлине. Кроме чрезвычайно красивого кузова, машина получила независимую заднюю подвеску системы «Де Дион» (De Dion) на продольных рессорах с разгруженными полуосями. Независимая пе-



Процесс восстановления переднего крыла по шаблону.



Возрожденный «Паккард» на площадке перед Мотор-музеем «Межциемс».

редняя подвеска в качестве основного упругого элемента имела поперечную рессору; обе подвески были оборудованы гидравлическими амортизаторами двустороннего действия. В гидропривод тормозной системы конструкторы встроили вакуумный усилитель, а 4-ступенчатая коробка передач с синхронизаторами на всех ступенях, кроме первой, имела повышающую передачу (впрочем, часть автомобилей комплектовалась 4-ступенчатой коробкой с 4-й прямой передачей).

В таком виде, с массой дополнительного оборудования, модель «853» выпускалась примерно до весны 1937 года, когда в серию пошел двигатель с повышенной до 120 л.с. мощностью. Именно

«Хорьх 853» стал в июле 1937 года 25-тысячным 8-цилиндровым автомобилем фирмы. В конце того же года малыми партиями стала выпускаться модель «853А», окончательно сменившая предшественницу в 1938 году. Сохранив основные черты и конструктивные особенности предыдущей версии, в том числе и 120-сильный мотор, новая машина сразу получила полностью синхронизированную 4-ступенчатую коробку передач с дополнительным отдельно выполненным механизмом овердрайва – ускоряющей передачи. Колесная база была чуть уменьшена – с 3500 до 3450 мм. Через некоторое время после начала производства в передней подвеске модели «853А» появились две поперечные рессо-



Для кузова «Паккарда» деревянный каркас делался заново.

ры, расположенные рядом. По современным меркам обе машины могут считаться тихоходами – их максимальная скорость составляла 135 км/ч, но в то время для автомобиля массой 2,5 т это был вполне

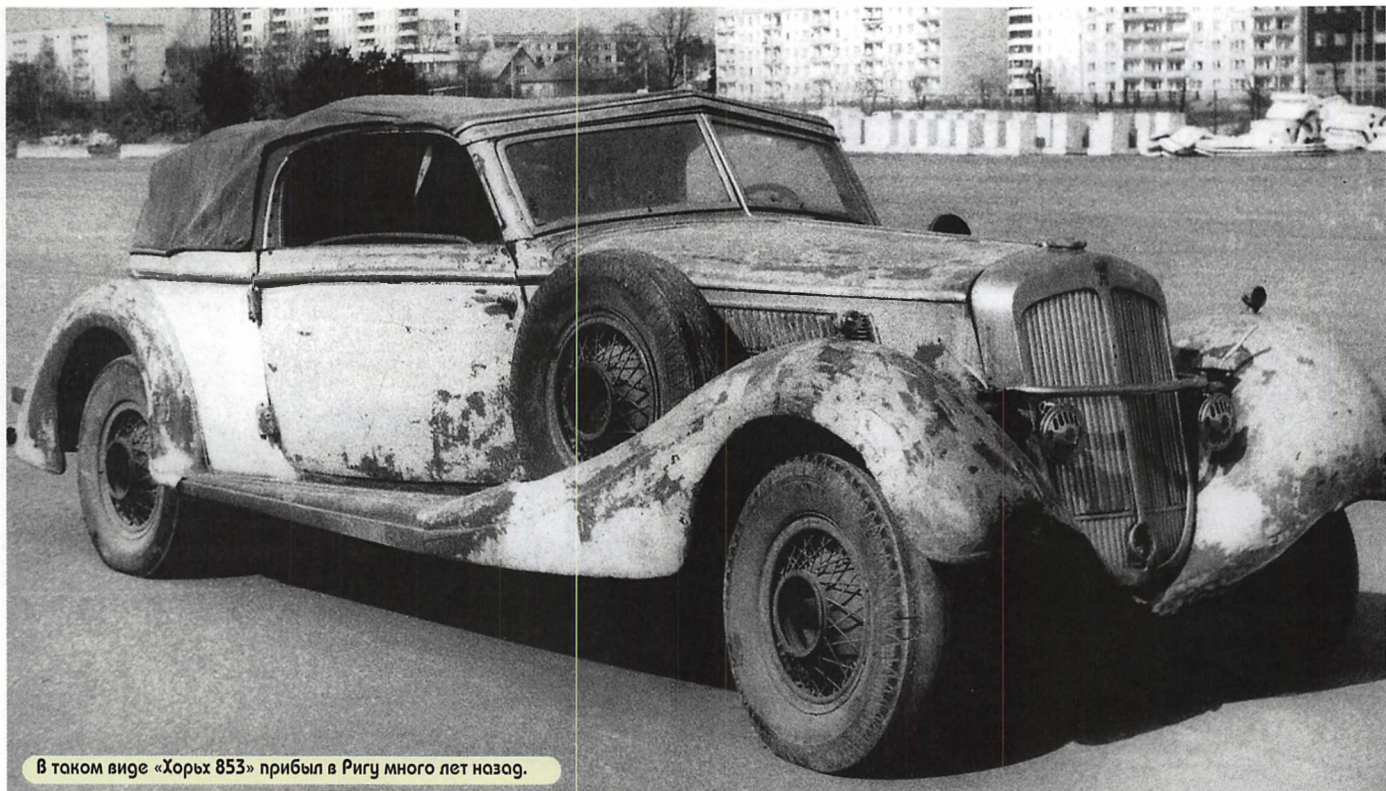
приличный показатель. Всего, по разным источникам, было изготовлено от 1000 до 1500 автомобилей «Хорьх» моделей «853» и «853А», причем последние имели номер шасси, начинавшийся с цифр



Приборная панель «Паккарда».



Салон «Паккарда», на стойке эмблема «Роге Лтг».



В таком виде «Хорх 853» прибыл в Ригу много лет назад.

«854», чтобы не было путаницы.

Машина с шасси «853003» была выпущена в мае 1935 года. Большой промежуток времени между февралем (когда были готовы два первых прототипа) и маем объясня-

ется тем, что прототип с номером «853002» потерпел серьезную аварию во время ходовых испытаний на трассе «Нюрбургринг», и инженерам предприятия потребовалось время, чтобы установить и устрани-

ть причины катастрофы. Автомобиль, доставшийся Андрею Су Роде – из так называемой предсерийной стапельной партии – имеет много мелких отличий от своих более поздних собратьев, и это делает его

еще более интересным. К отличительным особенностям можно отнести изготовленные из бронзы литые кронштейны фар, задние «рога» для дополнительного багажного кофра, и еще некоторые детали ку-



Сохраненные детали кузова.



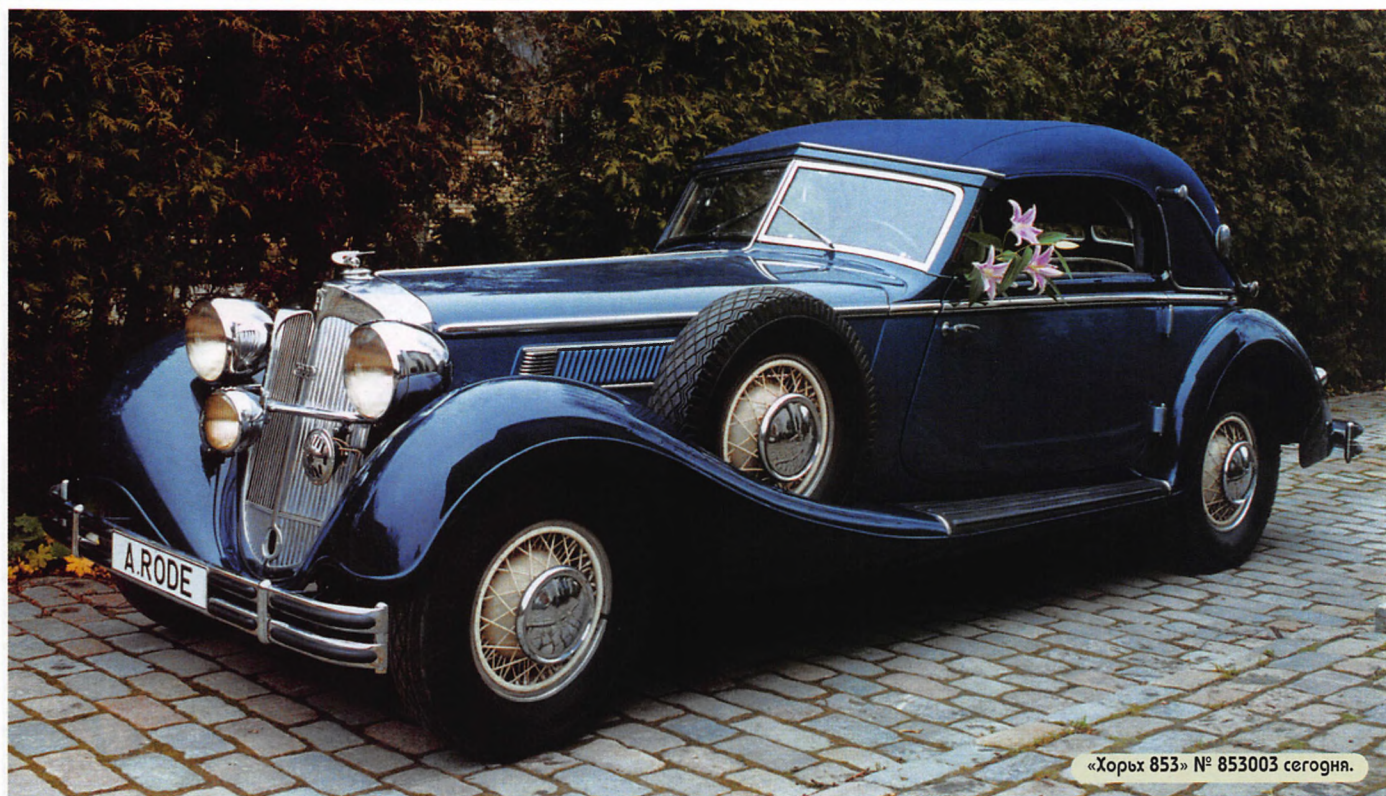
После отмывки водой под давлением на передней панели обнаружилось не только все заводские таблички, но и оригинальная краска.



Старая и новая боковины капота.



Облицовка радиатора сделана из латуни. На боковине капота хорошо видна нижняя нестандартная вставка.



«Хорьх 853» № 853003 сегодня.

зова, впоследствии ставшие стальными или алюминиевыми. Удивляет наличие поперечного бугеля, на котором установлена третья фара-прожектор. Совершенно по-особому выполнены лувры на боковинах

капота – к нижнему ряду вертикальных прорезей добавлена горизонтальная вставка, чего не было на более поздних серийных машинах. Кронштейны запасных колес также изготовлены вручную и имеют бо-

лее простую форму – есть с чем сравнивать, поскольку Андрейс внимательно осматривал много аналогичных машин, не считая того, что уже имел такую же свою. Размеры автомобиля нестандартные –

ширина кузова приблизительно на 8 см меньше аналогичных серийных образцов. Линия сопряжения передних крыльев с облицовкой радиатора также отлична от других машин – Андрейс вспоминает, что



Восстановленный двигатель модели «853».



Двойной карбюратор «Солекс (Solex) 35 JFF».



Восстановленная приборная панель отделана ореховым шпоном.



Изготовление тентов – конек мастерской «Роде Птг».

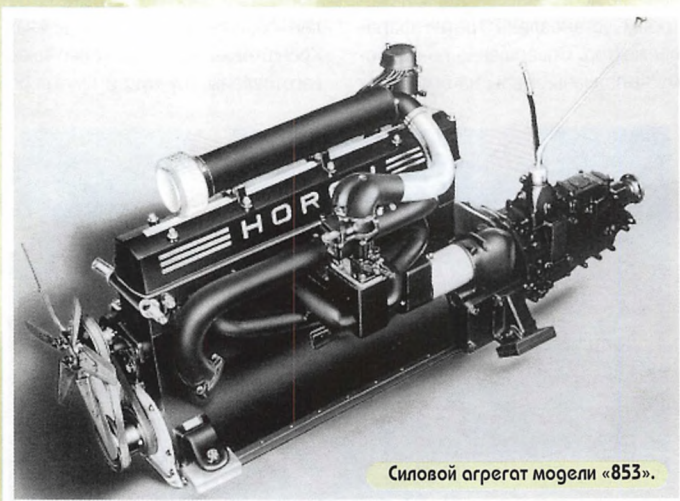


После аварии шасси «853002» в 1936 году было удлинено до колесной базы 3800 мм, после чего на нем смонтировали специальный пожарный автомобиль для внутривозовского использования, который сохранился до наших дней.

именно с этим местом пришлось повозиться. Вдобавок, приборная панель расположена несколько ниже, чем у более поздних серийных машин, производство которых с июля 1935 года началось партиями по 15-25 машин в месяц.

Невзирая на хорошую комплектацию, многие детали кузова пришлось изготавливать заново. Так, например, поступили с обрезанными частями капота. Облицовка радиатора также сделана «с нуля» – благо, вещь это стандартная. Вдобавок, она пользуется спросом, так что мастерская «Роде Лтд» всегда имеет несколько штук в запасе. Многие изделия из резины, например, коврики на подножках, тоже являются стандартными для многих моделей автомобилей «Хорьх», поэтому они были закуплены у коллег из Германии. Вот вам, кстати, и ответ на один из «вечных» вопросов – можно или нет заменять оригинальные детали новодельными. Почему нет, считает Андрейс. Неужели лучше из мелких фрагментов восстанавливать, например, крылья, которые в результате процентов на 70 будут состоять из сварных швов? А что прикажете делать с теми же истлевшими либо утраченными резинками на подножки? Обойтись без них, если с машиной не достались?

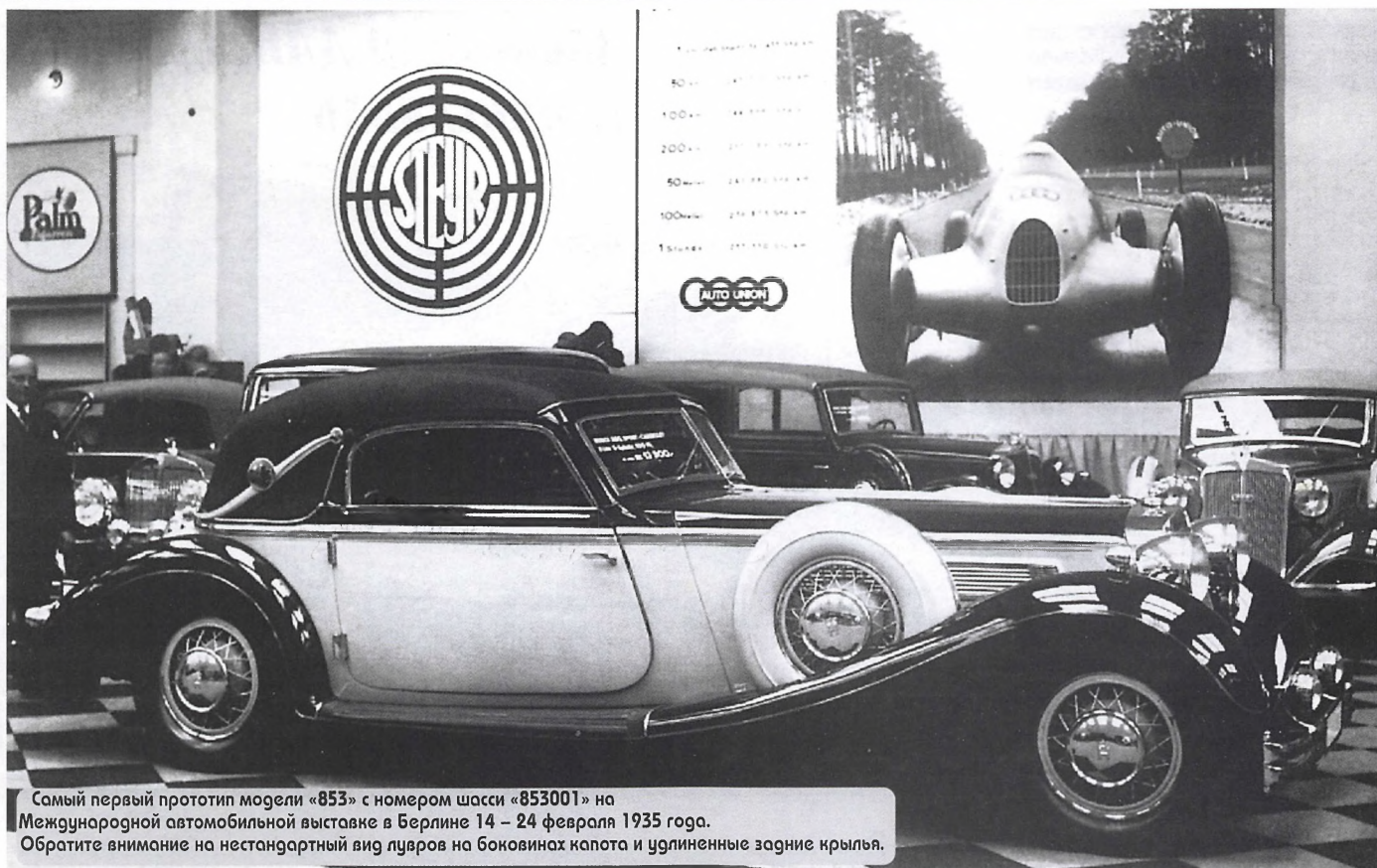
Что характерно, Андрейс Роде никогда не рассказывает легенд, связанных со своей машиной, до которых столь охочи многие российские владельцы раритетных автомобилей. Да и зачем? Номер шасси оригинален, документальных подтверждений о принадлежности машины пока не найдено, все прочее могут домысливать люди недалекие, которым сказки интереснее железа. Настоящий же ценитель техники прошлого воздаст должное работе реставратора и без лишних фантазий – результат говорит сам за себя, и с этим нельзя не согласиться.



Силовой агрегат модели «853».



Осталось прикрепить запасные колеса...



Самый первый прототип модели «853» с номером шасси «853001» на Международной автомобильной выставке в Берлине 14 – 24 февраля 1935 года. Обратите внимание на нестандартный вид люверов на боковинах капота и удлиненные задние крылья.

КРАТКИЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЕЙ «ХОРХ»

Модель	853	853A
Годы выпуска	1935 – 1937	1937 – 1940
Тип кузова	Спорт-кабриолет	
Число мест	4 – 5	
Габариты, мм	5350x1830x1580	
5300x1830x1580		
Колесная база, мм	3500	3450
Макс. скорость, км/ч		135
Расход топлива, л/100 км		22
Радиус поворота, м		7,5
Запас топлива, л		95
Двигатель	Рядный, верхнеклапанный	
Число цилиндров	8	
Рабочий объем, см ³	4944	
Степень сжатия	5,8	6,1
Мощность, л.с./об/мин	100/3400 (120/3600)	120/3600
Коробка передач	4-ступенчатая	4-ступенчатая с овердрайвом
Синхронизаторы	II – IV	I – IV
Передаточные числа		
I	2,74 (4,10)	3,77
II	1,49 (2,20)	2,10
III	1,00 (1,48)	1,36
IV	0,67 (1,00)	1,00
Овердрайв		0,714
Задний ход	5,30	5,30



Оригинальный номер на кронштейне рамы.



Оригинальная заводская табличка.

Александр ДАВЫДЕНКОВ
г. Ярославль



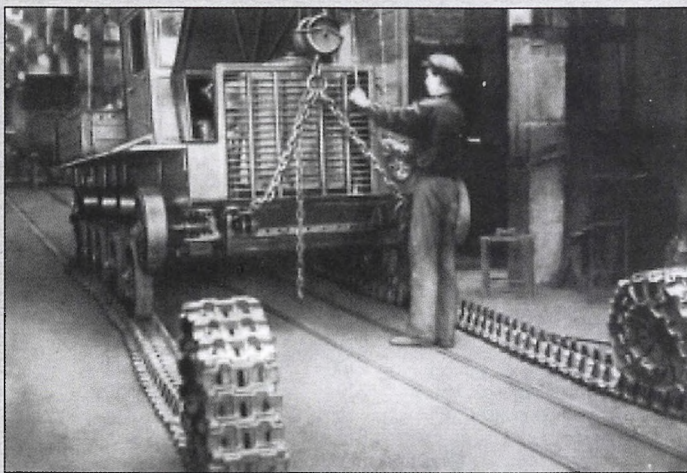
ЯРОСЛАВСКИЙ КРЕПЫШ

Уже в начале Великой Отечественной войны в Красной Армии выявилась острая нехватка артиллерийских тягачей для буксировки дивизионных и корпусных орудий калибра 122-152 мм. Особенно необходимы были скоростные тягачи высокой проходимости, способные буксировать артиллерийские системы и прицепы массой около 8-10 т при низком удельном давлении на дорожное покрытие, могущие также перевозить в кузове боекомплект и орудийный расчет. Тракторы СТЗ-5 только отчасти удовлетворяли указанным требованиям, а тягачи «Ворошиловец» были очень дорогими и сложными в производстве, к тому же их остро не хватало.

Таким образом, создание подобного транспортного средства, пригодного для массового выпуска в условиях мобилизации промышленности, выглядело остро необходимым.

У нас в гостях журнал любителей военной истории и истории техники «Полигон» (ISSN 1680-0680). Это издание посвящено различным аспектам военного дела, и особенно - военной и транспортной техники, ранее не публиковавшимся в широкой печати. Предлагаем вам краткую версию материала, который вы можете найти в журнале «Полигон» №4/2000. Надеемся, что наши встречи станут постоянными.





ОТ ИДЕИ К СЕРИИ

Эскизный проект такого тягача был выполнен в начале 1942 г. в НАТИ. При разработке машины использовались хорошо освоенные промышленностью узлы, агрегаты и двигатель. В качестве базы первоначально применили шасси и КПП танка Т-26, но поскольку последний с 1940 г. был снят с производства, впоследствии переориентировались на ходовую часть танка Т-60, производившегося на нескольких заводах.

Силовая установка тягача по требованиям ОГК НКСМ (позднее – НКТП) должна была состоять из двух параллельно спаренных моторов типа ГАЗ-ММ, суммарной мощностью 86-88 л.с. Опытный образец был изготовлен, и в 1942 г. прошел в НАТИ испытания, выявившие большое количество недоработок.

В конце 1942 г. главный инженер ЯАЗ (впоследствии – ЯМЗ) Виктор Васильевич Осепчугов был вызван в Москву в НКТП, где перед заводом поставили задачу по скорейшей доработке конструкции тягача и организации его серийного производства.

Доработкой машины на ЯАЗ занимались главный конструктор завода Георгий Михайлович Кокин, и.о. главного технолога – Исаак Соломонович Шапиро и конструктор Николай Михайлович Чистов под общим руководством главного инженера В.Осепчугова.

В процессе работ над тягачом исходный образец подвергся многочисленным доработкам, связанным в том числе и с переориентацией на элементы шасси нового легкого танка – Т-70. В конструкции машины была усилена подвеска, применены более широкие гусеницы, новая КПП, позволившая повысить тяговые качества при некотором снижении максимальной скорости движения.

В литейном производстве в короткое время было освоено литье опорных катков, а для большей производительности при производстве траков установили литейный конвей-

ер и толкательную печь для их непрерывной термообработки.

В марте 1943 г. были изготовлены пять опытных образцов, а в апреле, после пробега в Москву, тягач был принят на вооружение и к производству под маркой Я-11.

Подготовка к серийному производству машины совпала по времени с разрушением от бомбежки моторного цеха ГАЗа, в результате чего новый тягач остался без двигателя. Однако к этому времени на завод начали поступать ленд-лизовские дизельные моторы «Джи-Эм-Си (GMC)-4-71» мощностью 110 л.с., производство которых ожидалось на отечественных заводах, и потому летом 1943 г. тягач был перепроектирован под этот дизель.

В начале августа 1943 г. усовершенствованный образец тягача, оборудованный дизельным двигателем, двухместной деревянной кабиной и упрощенной грузовой платформой, поступил на испытания, которые прошли удовлетворительно. А уже в сентябре 1943 г. первая партия тягачей, получивших название Я-12, была передана в войска (судя по всему, на фронтовые испытания – прим. автора). До конца текущего года заводом было сдано 285 тягачей Я-12.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ Я-12 НА ВТОРОМ ПРИБАЛТИЙСКОМ ФРОНТЕ

Для проведения фронтовых испытаний тягачи (машины №№ 0007-0033 и № 0064) передали в артиллерийский полк корпусной артиллерии. Погрузка артполка с матчастью была проведена 25 октября 1943 г. на ст. Голутвин Рязанской ж.д. с эстакады в два эшелона.

По сосредоточении к месту погрузки и за время погрузки прошли следующие аварии:

- 1) при наезде тягача № 0019 на путевой шлагбаум – разбит радиатор;
- 2) у арттягача № 0028 разрушены подшипники ведущей шестерни главной передачи;

Таблица 1. Пробеги Я-12 (Нарастающим итогом)

Километраж	500	700	800	900	1000	1100	1200	1300
Количество машин	2	6	4	4	5	1	2	1

- 3) на арттягаче № 0008 сожжены накладки ферродо тормозных лент;
- 4) на тягаче № 0011 сломан прижимной диск главного фрикциона.

Эшелоны двигались до станции Великие Луки в течение месяца. Все это время, особенно на длительных остановках, было использовано для интенсивного обучения водителей тягачей вождению и заводке моторов в холодное время года.

Разгрузка эшелонов производилась на ст. Великие Луки 25 ноября 1943 г. ночью без освещения. Во время разгрузки и следования к месту сосредоточения имели место следующие аварии:

- 1) тягач № 0019 по небрежности водителя прошел 4 км без воды в системе охлаждения, в результате чего произошел сильный перегрев блока и головки цилиндров;
- 2) тягач № 0010 при наезде на машину ЗИС-5 разбил радиатор;
- 3) на тягаче № 0009 засорился топливопровод, в связи с чем мотор тягача долгое время не заводился.

За месячный срок эксплуатации на фронте артиллерийскими тягачами Я-12 были совершены три марша.

Первый марш: г. Великие Луки – предместье г. Невель с занятием огневых позиций в 2-3 км от дер. Колки. Марш совершался в период распутицы по разбитому шоссе с участками грунтовых дорог общей протяженностью около 30 км. На дороге встречались глубокие воронки, сломанные мосты. Выход к огненным позициям шел по бездорожью, непроходимому для машин типа ЗИС-5 и «Студебеккер», через сильно заболоченные участки и подъемами с разрушенным торфянистым грунтом. На ряде участков применялась двойная тяга. В целом марш к пункту сосредоточения и занятия огневых позиций в условиях осенней распутицы прошел удовлетворительно.

Второй марш: дер. Колки – дер. Лепешиха, общей протяженностью около 60 км, проходил по проселочным и лесным разбитым дорогам, по сильнопересеченной местности с крутыми спусками и подъемами с поперечными склонами, по замерзшему грунту в период гололедицы.

В связи с отсутствием шпор на гусеницах тягачей, марш для артполка оказался исключительно трудным. На обледенелых подъемах и боковых раскатах арттягачи часто буксовали, скользили и оказались неспособными буксировать не только тяжелые артсистемы, но даже простой прицеп массой до 3 т.

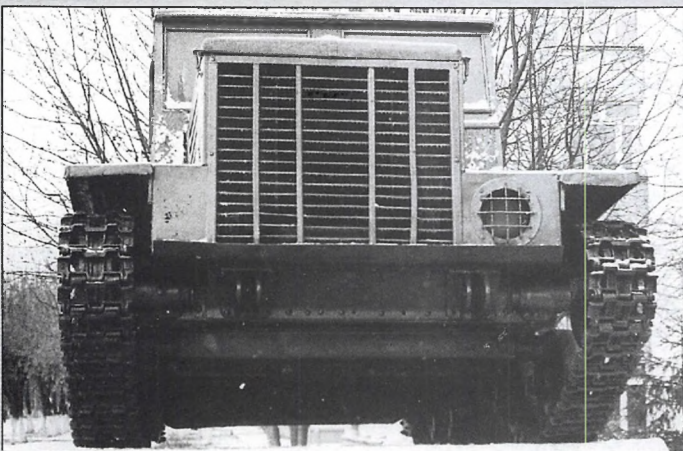
На подъемах артсистема тянула тягач назад юзом, на уклонах тягачи подворачивало и заносило в сторону, на раскатах сносило совершенно с обледенелой части дороги. Местами двойной, а иногда и тройной тягой артсистемы были доставлены на огневые позиции.

Весь маршрут был преодолен за двое суток и сопровождался большим количеством аварий, как то: поломка буксирных приборов – 4 шт, неоднократные обрывы гусеничных цепей, поломки картеров бортовой передачи, поломка карданного вала, торсионов и т.д.

Третий марш, на маршруте дер. Лепешиха – дер. Липовка, общей протяженностью около 30 км, проходил в порядке смены огневых позиций по разбитым проселочным дорогам с ухабами, поперечными раскатами, по незамерзшим заболоченным участкам.

В связи с совершенно неудовлетворительным сцеплением гусениц арттягачей на обледенелом грунте, на всех машинах, буксировавших артсистемы, по опыту фронтовой эксплуатации танков Т-70 на каждой гусеничной цепи было перевернуто по три трака (приблизительно через





28 траков) направляющими перьями вниз. Скорость движения арттягачей на скользкой дороге в связи с этим была уменьшена до 6 км/ч, однако сцепление траков с грунтом при этом резко улучшилось и буксировка артсистем велась удовлетворительно.

Характерно то, что два тягача в колонне, шедшие без перевернутых траков, на косогоре занесло и перевернуло на бок. На этом же косогоре занесло и перевернуло трактор «Сталинец - 65 ЧТЗ» вместе с артсистемой, принадлежавшей соседней артбригаде. Сильная пробуксовка наблюдалась в этот период также у тракторов всех других типов: СТЗ-5, СТЗ-3, не имевших шпор противоскольжения.

Кроме буксировки артсистем в связи с исключительно тяжелыми дорожными условиями на этом участке фронта и плохим состоянием автопарка в полку (из 40 машин ЗИС-5 на ходу оказалось не более 25) арттягачи широко использовались благодаря своей проходимости и подвижности для перевозки боеприпасов и продовольствия как с прицепами, так и без них.

Так как ходовая часть танков Т-70 изначально рассчитывалась на более легкие условия эксплуатации, ее элементы при нагруженной работе довольно быстро выходили из строя, да и качество материалов, из которых изготавливались некоторые детали (особенно траки и торсионы), не всегда было высоким. Но вышедшую из строя деталь можно было легко заменить подходящей от танка Т-70 или самоходной установки СУ-76, что не раз проделывалось во фронтовых условиях силами самих водителей.

В ходе эксплуатации завод постоянно и оперативно проводил работы по устранению выявленных недостатков машины. Например, на машинах первых выпусков не было фарозащитных решеток, вследствие чего фара разбивалась при близких разрывах снарядов или от ударов прутьями при следовании через лес. Боковые стекла кабины сначала не

опускались и закреплялись изнутри абы как (ветошью, тряпками), вследствие чего часто выпадали от тряски и разбивались.

В течение 1942-44 гг. шли длительные переговоры с американцами о передаче в СССР документации на дизели GMC для организации их производства здесь на одном из заводов. Однако по целому ряду причин производство их в СССР развернуто не было, а поставка дизелей по ленд-лизу шла с большими перебоями. Поэтому в 1944 г. ЯАЗ начал также выпуск арттягача с бензиновым мотором ЗиС-5М мощностью 77 л.с., а немного позднее – с форсированным мотором ЗиС-МФ мощностью 95 л.с. Эти варианты тягача получили индекс Я-13 и Я-13Ф соответственно. Однако они могли буксировать артсистемы массой не свыше 5 и 6 т соответственно.

Фронтовики очень любили тагачи Я-12, прозвав их «чудо-машинами» или «крепышами». Корпусная артиллерия, оснащенная Я-12, приобретала высокую подвижность и маневренность. Если скорость транспортировки пушек и гаубиц за тракторами ЧТЗ не превышала 4 км/ч, то за тягачом Я-12 она могла быть в пять раз больше. Например, шестидюймовая гаубица за тягачом Я-12 могла перевозиться по твердой дороге с максимальной скоростью 37 км/ч.

Эти машиныгодились как раз в то время, когда Красная Армия проводила наступательные операции. Новые артиллерийские тягачи позволили вводить корпусную артиллерию в прорыв вместе с мотомехчастями и танками.

До окончания войны ЯАЗ сдал армии 1666 тягачей типа Я-12 и Я-13, а всего до конца серийного производства в декабре 1946 года было выпущено 2296 машин.

☺

Уважаемые читатели! Нам хотелось бы знать ваше мнение, насколько оправданы в этом журнале публикации по военной технике прошлых лет.

Таблица 2. Технические характеристики ярославских тягачей

ТТХ	Я-12	Я-13
Начало выпуска	1943 г	1944 г
Грузоподъемность	2 т	2 т
Тип двигателя	GMC-4-71	ЗиС-5М
Число цилиндров	4	6
Рабочий объем	4650 см ³	5555 см ³
Число ступеней в КПП	5	5
Снаряженная масса, кг	6500	6500
Скорость, макс, км/ч	37	37
Длина, мм	5025	5025
Ширина, мм	2400	2400
Высота, мм	2230	2230
База, мм	2710	2710
Ширина колеи	2100	2100
Клиренс под нагрузкой, мм	310	320
Высота буксировочного прибора, мм	610	620
Размеры платформы, мм		
Длина	2060	2060
Ширина	1635	1635
Высота борта	600	600

Ходовая часть

Катки Т-70 (Т-60) Т-70

Рама - клепаная из продольных швеллеров и сварных поперечин.

Подвеска – торсионная индивидуальная.

Гусеницы мелкозвенчатые, траки стальные литые, ширина трака – 300 мм, шаг – 111 мм.

Натяжение гусениц – кривошипом ленивца.

Шпоры – стальные быстросъемные по 10 шт на сторону.

Управление двигателем

Подача топлива – педалью под правой ногой и ручным рычагом с правой руки.

Кнопки СТОП и включатель подогрева – на щитке приборов.

Кнопки опережения зажигания и воздушной заслонки – на щитке приборов.

Управление пуском двигателя – кнопкой под левой ногой.

Управление главным фрикционом – педалью под левой ногой.

Управление КПП – рычагом с правой руки.

Управление бортфрикционными и тормозами – рычагами с правой и левой руки.

Оборудование

Амперметр, манометр масла, термометр воды, кнопка сигнала, спидометр, розетка лампы, лампочка освещения, выключатель света.

Кабина

Закрытая, деревянная двухместная, оборудованная двумя дверьми, двумя ветровыми откидными стеклами триплекс со стеклоочистителями, задним окном, сиденьем и щитком приборов.

Платформа

Деревянная со стальной оковкой, имеет четыре борта. Оборудована двумя откидными скамьями, дверью в заднем борту, люком в полу, ящиками ЗИП и тентом.

Оперение

Капот над двигателем со сменными боковинами и подъемным верхом типа "аллигатор"; съёмная защитная решетка радиатора; крылья над гусеницей в передней части и подкрылки сзади платформы.

Буксирный прибор

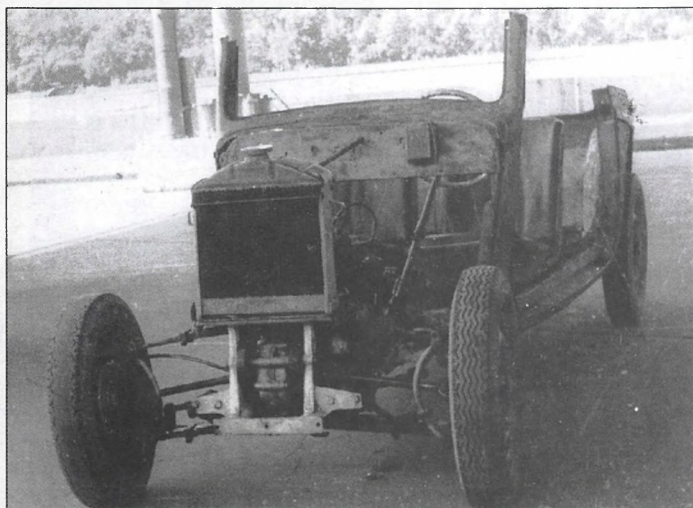
Однопружинный на серьге, имеет возможность поворота в горизонтальной плоскости для легкой сцепки с автоматическим запирианием в среднем положении.

ВНИМАНИЕ!

Возможны следующие отклонения от описания:

- наличие не одной, а двух фар;
- отсутствие двери в заднем борту;
- обшивка кабины снаружи фанерой или жестью;
- наличие четырех воздухоотводов на крыше капота для обогрева ветрового стекла.





КОГДА МЫ БЫЛИ МОЛОДЫМИ...

Старые фотографии... Почему-то мы привыкли считать, что это обязательно должно быть что-либо довоенное, а еще лучше – дореволюционное. Между тем пункты проявки «Кодак» появились у нас чуть ли не в начале 90-х годов – меньше 10 лет назад! А до того была жуткая давка за слайдовой пленкой «Орво-Хром» и повсеместное вследствие тотального ее дефицита использование фотоувеличителей, проявителей и закрепителей, а также держателей, глянцевателей и всяких делу сопутствующих похмельителей и протрезвителей...

Что мы видим сегодня на улицах? У нас в Москве и «Москвич-412» уже редкая редкость. Понятно, что, чем дальше от столицы,



тем больше их еще ездит, но обилие довоенных иномарок, бывшее обычным делом четверть века назад, ушло безвозвратно. Соответственно, те любительские фотографии, которые воспринимались с возрастом как ненужный мусор, неожиданно оказались хранилищем памяти совсем недавней и вдруг в одночасье сгинувшей эпохи. Неумелые, сделанные зачастую примитивной «Сменной-8М», да и машины, на них изображенные, зачастую таковы, что без слез и не взглянешь. Но вот они – и хорошо, что хоть в таком виде, но позволяют нам вспомнить время, «когда мы были молодыми». Много таких снимков сохранилось в архивах у создателей журнала, но если кто-то из читателей захочет дополнить эту рубрику – мы будем только рады.



RĪGAS VELOSIPĒDU RŪPNĪCA
SARKANĀ ZVAIGZNE,
VELEŠANU KAMPANAS
SACENŠĪBAS IEROSINĀTĀJA

Отрота

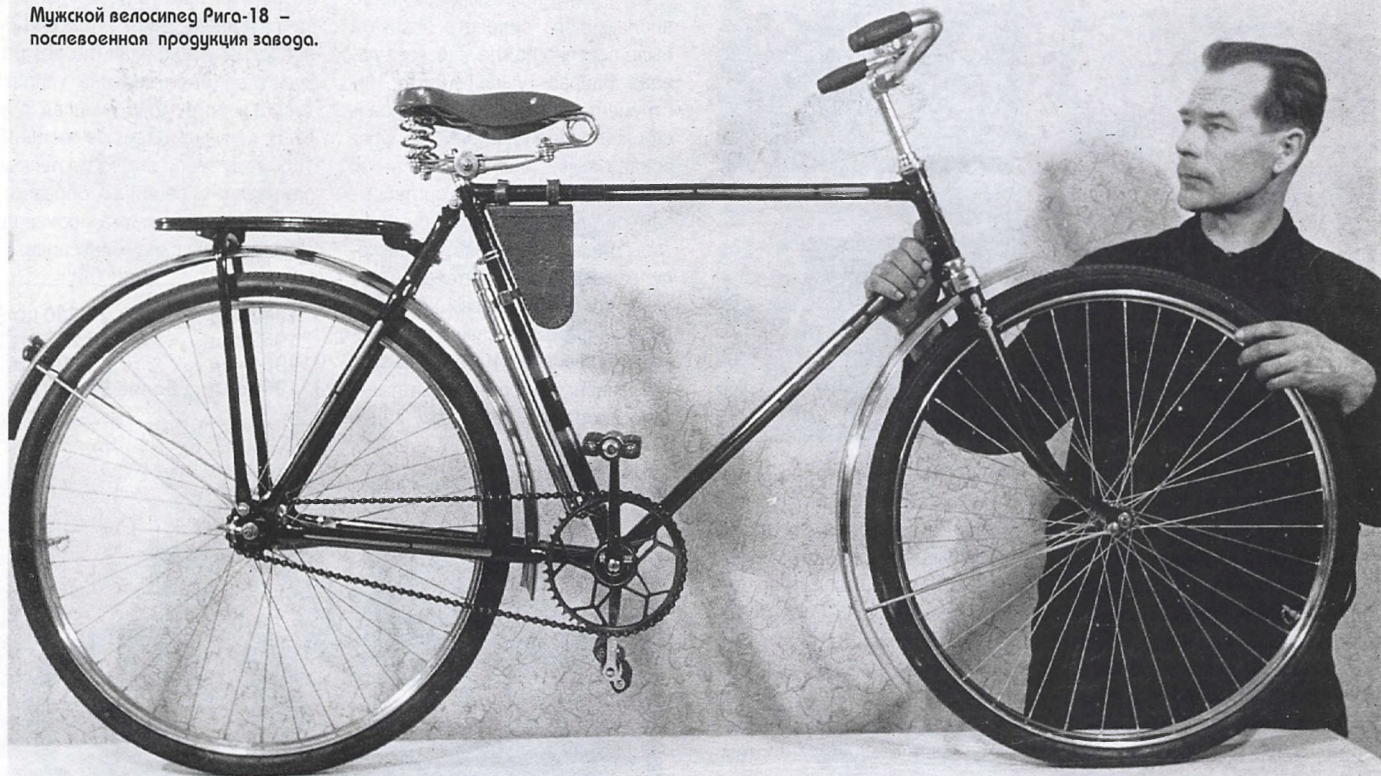
Архивъ

ОТ НАЦИОНАЛИЗАЦИИ ДО БАНКРОТСТВА

Алексей попов
г. Рига



Мужской велосипед Рига-18 –
послевоенная продукция завода.



В 1940 году, после включения прибалтийских стран в состав СССР, крупнейшая в Латвии велосипедная фабрика Густава Эренпрейса (Gustav Erenpreis) была национализирована и, сохранив свой профиль – производство велосипедов, получила название

«Саркана Звайгзне» (Sarkana Zvaigzne), что в переводе с латышского означает «Красная Звезда». Бывший хозяин какое-то время трудился на своей бывшей фабрике в качестве инженера, затем был вынужден уйти. В 1941 году во время немецкой оккупации фабрика

титу, что за все предвоенные тринадцать лет существования фабрика изготовила 180 000 велосипедов. Производство на восстановленном предприятии возобновили 1 апреля 1947 года, а уже в 1960 году годовой объем производства составил 220 000 велосипедов. Грандиозное увеличение количества выпускаемой продукции, естественно, диктовалось законами плановой централизованной экономики, когда один завод должен был обеспечивать своей продукцией чуть ли не полстраны.

В 1958 году было принято решение начать на заводе выпуск нового для СССР транспортного средства – мопеда. В связи с отсутствием опыта по производству подобной техники пришлось всесторонне изучать наработки зарубежных фирм. Закупались образцы различных двухколесных машин, анализировались все доступные материалы в зарубежной печати.

Специалисты предприятия выезжали на международные выставки, главный конструктор «Саркана Звайгзне» Юлий Веллер побывал на 35-й Международной выставке мотоциклов и мопедов в Милане. Увиденное там очень пригодились впоследствии. В конце 50-х годов мопед был уже очень популярен по всей Европе, его производством занимались как крупные мотопроизводители, так и небольшие предприятия. Это дало возможность сравнить и обобщить богатый опыт зарубежных производителей и попытаться выбрать лучшее применительно к условиям производства и эксплуатации мопедов в СССР.

Прототипом первой экспериментальной машины послужил австрийский «Пух» (Puch). В 1958 году были собраны четыре образца, которые прошли всесторонние испытания, проводившиеся совместно со специалистами серпуховского ВНИИМотопрома. Эти четы-

Moneg Spriditis, 1958 rog.

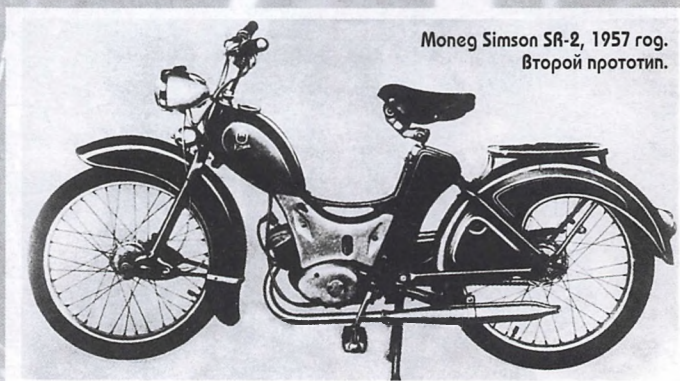


модель «Саркана Звайгзне»
Рига, Лавина 100
ВЫПУСКАЕТ:
КОЛЕСНИ. СИГМА – ЦЕНА 45 руб.
ВЕЛОСИПЕДЫ ДЕТСКИЕ 3 КОЛЕСНЫЕ – ЦЕНА 12 руб. 50 коп.
ЯКЯКЯЗ: НАПРАВЛЯТЬ ПО АДРЕСУ:
Латвия, Рига, Лавина 100. Тел. 100.000

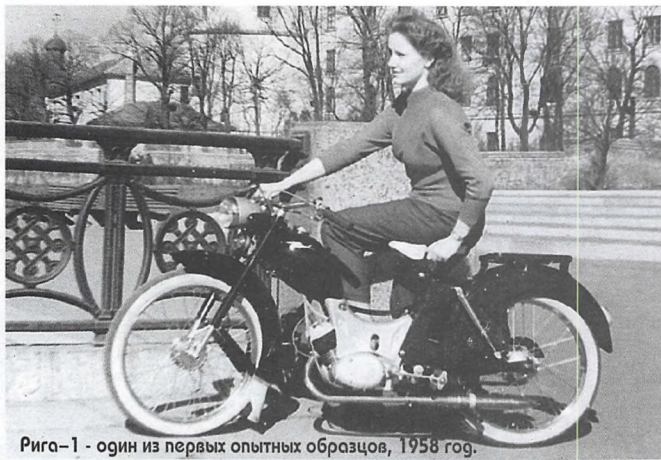
Детский велосипед.
Рекламное фото,
конец 50-х – начало 60-х годов.

была возвращена Эренпрейсу и занималась ремонтом различной техники, в основном для нужд немецкой армии. Документов о том периоде практически не сохранилось.

После войны велосипедное производство решено было восстановить. Большую часть оборудования и станочного парка пришлось устанавливать заново, так как старое оказалось вывезено в Германию или уничтожено. Территорию завода значительно расширили, объем производства по плану составил 100 000 велосипедов в год. Для сравнения следует заме-



Moneg Simson SR-2, 1957 rog.
Второй прототип.



Рига-1 - один из первых опытных образцов, 1958 год.

ре прототипа получили имя «Спрититис» (Sprīdītis – мальчик-с-пальчик из латышской народной сказки). Испытания выявили довольно много недостатков, в частности, малую прочность рамы, особенно в местах сварки в районе бензобака. Мотор имел рабочий объем 60 см³, что не отвечало мопедной классификации. Доработанный «Спрититис» был отправлен в Серпухов на испытания, параллельно с этим проводились доводочные работы и на заводе. Прототип послужил хорошей базой

для накопления опыта, но «Спрититис» постигла судьба всех прототипов – в серию он не пошел.

За основу серийного мопеда «Рига-1» (Riga-1) был взят созданный в ГДР «Симсон СР-2» (Simson SR-2) 1958 года. В конструкцию машины были внесены довольно серьезные изменения, прежде всего коснувшиеся задней подвески. Взамен резиновых амортизирующих элементов появилась подвеска на спиральных пружинах. Конструкция рамы адаптировалась под 50-кубовый двигатель

«Ява» (Jawa), позже производство аналогичного силового агрегата было освоено на Шауляйском заводе «Вайрас» (Vairas) в Литве. Инструментальный ящик был перенесен под сидение в полость, образованную штампованными боковинами рамы. От короткорычажной передней вилки конструкторы отказались в пользу телескопической. Однако интересен тот факт, что один из первых шести мопедов «Рига» был оснащен длиннорычажной вилкой. На фотографии, сделанной во время испытательного пробега в 1959 году, виден

10 000 км, намечалось проехать за пятьдесят дней. 13 октября пробег финишировал, по его результатам были внесены коррективы в конструкцию, и мопед «Рига-1» получил путевку в жизнь. В 1960 году завод выпустил первые одиннадцать серийных образцов, дальнейшая динамика производства видна из следующих цифр:

1962 год	27 830 шт
1963 год	36 208 шт
1964 год	65 003 шт
1965 год	более 90 000 шт



Рига-1 - серийная модель с шауляйским двигателем.

этот мопед. В результате испытаний выяснилось, что эта конструкция себя не оправдала, и в серию она не пошла.

Чтобы всесторонне испытать новые мопеды в деле, был организован грандиозный даже по меркам сегодняшнего дня испытательный пробег, старт которого был дан 15 августа 1959 года. По маршруту Рига-Таллин-Ленинград-Москва-Казань-Астрахань-Тбилиси-Одесса-Киев-Львов-Вильнюс-Рига, протяженностью

Параллельно с мопедом «Рига-1» завод осваивал и выпуск легких мотовелосипедов. Надо сказать, что они были пущены в производство раньше, чем мопеды. Еще в 1959 году на выпускавшийся здесь же мужской велосипед «Рига-16» стали устанавливать веломотор Д-4 производства ленинградского завода «Красный Октябрь». Далее на протяжении всей истории существования «Саркана Звайгзне» параллельно выпускались «легкая» и «тяжелая» модели, родоначальниками которых и стали мотовелосипед «Рига-16» и мопед «Рига-1». Установка на обыкновенный велосипед мотора была временным решением, и уже в 1961 году на конвейер встала модификация «Рига-2», получившая собственное наименование «Гауя» (Gauja) по названию реки в Латвии. «Гауя» – не просто велосипед с мотором, это уже мопед со специальной ходовой частью и очень интересной подпружиненной передней вилкой. Маятник вилки качался относительно горизонтальной оси в верхнем мостике, две пружины, работающие на сжатие, были установлены по бокам в верхней части вилки. Мягкости хода также способствовали покрышки увеличенного профиля размером 26x2". Силовой агрегат также был новым, он получил заводской индекс Д-5.



Велосипед Рига-16 с веломотором Д-4, 1958 год.

Участники первого испытательного пробега с пресерийными мопедами Рига-1. Слева виден мопед с длиннорычажной вилкой, 1959 год.





Мотовелосипед Рига-2 Гауя, 1961 год.

В 1965 году мопед «Рига-1» подвергся косметическим изменениям, коснувшимся прежде всего сиденья и бензобака, а мощность двигателя возросла с 1,5 до 2 л.с. Новая версия, названная «Рига-3», продержалась на конвейере три года. На смену ей пришла «Рига-4» – родоначальница большого семейства мопедов второго поколения, сходящих с конвейера следующие два десятка лет. Главным отличием от прежних моделей стали колеса уменьшенного до 16" диаметра, новая конструкция рамы и измененная форма оперения. Эта ходовая часть без существенных модернизаций перешла затем на мопеды с индексами «12», «16», «22» – менялись лишь двигатели и система освещения.

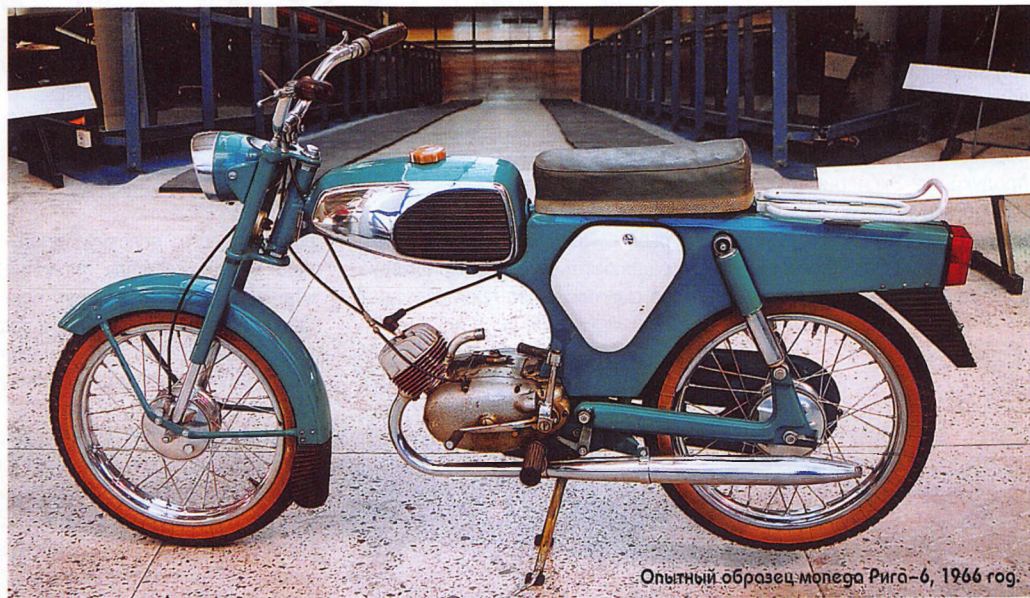
Легкие мопеды также претерпели изменения. В 1966 году на смену модели «Рига-2 Гауя» пришла новая версия «Рига-5». Двигатель остался прежним, а ходовая часть была полностью переработана: передняя вилка стала телескопической, изменилась конфигурация рамы, увеличился диаметр тормозных барабанов. Руль получился очень похожим на аналогичную мотоциклетную деталь. Следующая модификация получила наименование «Рига-7». На этот раз изменениям подверглись передний грязевой щиток – он стал подвижным, и сама рама, которую сделали сварной, а не паяной.



Опытный вариант мопеда Рига-8.



Рига-3 - модификация Риги-1, 1965 год.



Опытный образец мопеда Рига-6, 1966 год.

Не прекращалось проектирование новых опытных образцов двухколесных машин. Еще в 1964 году в журнале «Наука и техника» анонсировался прототип мопеда «Рига-6» (напомним – на конвейере стояла «Рига-1»). Работы по проектированию и подготовке к выпуску мопедов «Рига-6» и «Рига-9» были завершены к концу 60-х годов. Обе машины были изготовлены в металле и испытаны, но в серию не пошли.

Над моделью «Рига-6» впервые серьезно потрудились дизайнеры. Эта версия кардинально отличалась от выпускавшихся ранее об-



Легкий мопед Рига-7.

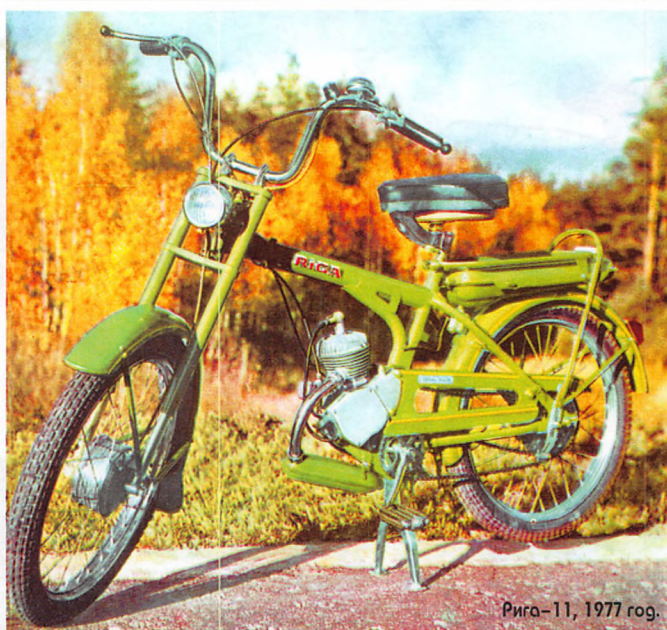
разцов. Кроме красивого внешнего вида, новинкой стала четырехступенчатая коробка передач. Однако по разным причинам освоить в производстве новую машину не удалось. Прежде всего, поставщики не смогли запустить в серию новый двигатель (на прототипах устанавливались экспериментальные моторы серпуховского ВНИИМотопрома). Заводские специалисты, как это часто бывает, посчитали нетехнологичными многие детали ходовой части опытного мопеда. Для

их освоения требовались новые штампы и оборудование, а при централизованном управлении-распределении выбить средства было весьма непросто.

Конструкторский отдел не сдавался. Следующий прототип получил название «Рига-8». Даже по сохранившимся фотографиям можно сделать вывод о том, что эта модель явилась компромиссом между хорошими идеями и жесткими рамками возможностей, которыми в тот момент располагал завод.

Компромисс получился весьма странным. Прежде всего исчез четырехскоростной силовой агрегат и изменилась форма заднего крыла. Был внесен также ряд других упрощений, но даже в таком усеченном виде машина все равно в серию не пошла. Тем не менее, проектные наработки по мопедам «Рига» версий «6» и «8» позволили создать несколько интересных спортивных машин. Единственный сохранившийся экземпляр «Риги-6» можно увидеть в экспозиции Рижского Мотор-Музея.

К началу 70-х годов фабрика «Саркана Звайгзне» была крупнейшим производителем легкого мототранспорта в СССР. Развитие завода в эти годы двигалось в основном по пути простого наращивания объемов выпуска уже освоённой продукции. Экспериментальные разработки зачастую «шли в стол», на пути освоения новых конструкций вставали непреодолимые финансовые и бюрократические ба-



Рига-11, 1977 год.

рьеры. Предприятие вечно лихорадило: то случались простои из-за смежников, то просто отсутст-

вовал спрос на основную продукцию. «Рига-12» стала последней моделью тяжелого мопеда, оснащенной педальным приводом заднего колеса. В 1977 году ее производство было прекращено. Следующая машина – «Рига-16» – получила двигатель с кикстартером и гордо стала именоваться «Мокик». Ходовая часть первых серий осталась без изменений. Несколько позже были изменены форма и крепление бензобака.

В 1977 году увидел свет легкий мопед «Рига-11». Несмотря на явную преемственность конструктивных решений, от предыдущей машины («Рига-7») новая отличалась рядом принципиально новых решений, как-то: колеса уменьшенного размера (19x2,25"), измененная конструкция рамы и необычное расположение бензобака – под багажником сзади. Последнее решение впоследствии себя не оправдало: при движении в гору прекращалась подача топлива. Выявилась также недостаточная прочность рамы. Эти недостатки были устране-

ны на следующей модели, «Рига-13», сменившей «одинадцатую» в 1983 году. С небольшими изменениями «Рига-13», впоследствии получившая индекс РМЗ-1.413, просуществовала в производстве до остановки завода в 1998 году. На смену ей должен был прийти более совершенный мопед «Рига-15», один из вариантов которого, получивший название «Вега», сохранился до сегодняшнего дня. Мопед планировалось оснастить двигателем Д-14 производства завода «Красный Октябрь».

К началу 80-х годов заводским специалистам стало ясно, что надо обновлять модельный ряд, а в идеале следует придумать что-то совершенно новое. В то время завод одновременно с достижением максимального годового объема выпуска двухколесной техники (в 1980 году он составил 300 000 шт.) внезапно поразил кризис перепроизводства. Главный конструктор завода Сергей Кисель вспоминает: «Завод днем собирал и отгружал мопеды потребителям, а ночью разгружал и разбираал возвращенные машины, чтобы устранить брак, перекрасить и т.д.». Порой избыточная продукция скапливалась даже на крышах заводских построек. Очередная модификация «тяжелой» серии, «Рига-22», поступала в магазины и раскупалась только благодаря тому, что альтернативы практически не было. Мопеды подобного класса устойчиво пользовались спросом в основном в среде сельских жителей или людей, просто нуждающихся в дешевом транспорте.

Молодежь хотела чего-то иного, что подтверждали многочисленные самодельные усовершенствования и переделки, которые люди своими силами производили по всей стране. Нельзя сказать, что на заводе не понимали этого. Теперь уже мало кто знает, что на смену модели «Рига-16» должна



Рига-18.



Один из вариантов Рига-18.



Дизайн-проект Рига-15 Вега.



Рижский Honda-Dax – прототип Рига-14, 1975 год.



Второй прототип моцики Рига-14.

была прийти не «Рига-22», а «Рига-18». Это был принципиально новый мопед, задуманный с размахом и ориентированный на новый круг покупателей. На предприятии выпустили установочную партию этих машин (около 100 экземпляров), напечатали рекламные проспекты, но дальше этого дело не продвинулось. Машина оказалась перетяжеленной и очень сложной технологически, и завод попросту «не потянул» ее выпуск. Взамен в серию пошла «Рига-16», после небольших косметических изменений получившая наименование «Рига-22».

Во время кризиса перепроизводства на заводе объявили конкурс на лучшую новую идею. Тогда-то и было решено начать проектирование мини-моцики. Работу над мини-темой конструкторы и дизайнеры начали задолго до это-

го на свой страх и риск. Еще в 1975 году был создан и испытан опытный мини-моцик «Рига-14». В этой машине было заметно влияние бестселлера тогдашнего европейского рынка «Хонда-Дэкс» (Honda-Dax). Однако «Рига-14» стала не только оригинальной конструкцией, но и одной из самых интересных машин завода. Разработка этой темы в те годы была шагом в правильном направлении, что подтвердило развившееся впоследствии в странах Европы увлечение мини-мотороллерами, которые нынче именуются модным термином «скутеры».

Мини-моцики, пошедшие в серию, так и назывались – «Мини» (Mini). Весь объем работ, от разработки проекта до внедрения в производство, был выполнен в течение 1980 – 1981 годов. Первые

партии «Мини» выпускались с жестко закрепленной осью заднего колеса. Это объяснялось тем, что на заводе еще не было мощностей для изготовления новых деталей мягкой подвески, однако в конструкцию заранее была заложена возможность быстрого перехода на выпуск машин с подвеской, что и произошло, как только развернулось производство амортизаторов.

Мопеды «Саркана Звайгзне» с технической точки зрения к началу восьмидесятых годов значительно отставали от своих зарубежных аналогов, что обуславливалось

завершения производства, но альтернативные двигатели все же применялись.

1985 год стал дебютным сразу для двух машин латвийского предприятия. Первым стал мини-моцик «Стелла», отличавшийся интересным дизайном и двигателем «Ява» с автоматическим центробежным сцеплением. Новый силовой агрегат тоже имел свои недостатки, однако по сравнению с шауляйскими моторами он был на порядок лучше по всем параметрам. Тогда же появилась «Дельта» – мопед, имевший принципиально



Опытный образец грузового модуля к Мини, середина 80-х годов.

прежде всего слабыми и ненадежными двигателями литовского производства. Силовые агрегаты оставались двухскоростными и маломощными. Кто из нас не помнит ставшую привычной картину стартующего мопедиста, отталкивающегося от земли ногами? Качество двигателей также оставляло желать лучшего. Заводские конструкторы искали замену этим агрегатам. Результатом этих поисков стали мопеды «Дельта» (Delta) и мини-моцики «Стелла» (Stella) с польскими моторами «Дезамед» (Dezamed) и чешскими «Ява». Экспорт мопедов также отчасти сдерживался отсутствием хороших двигателей. Полностью решить проблему закупок надежных двигателей заводу не удалось до самого

новую ходовую часть, современный дизайн и ориентированный на молодежного покупателя.

Повествование об истории мотопроизводства на «Саркана Звайгзне» будет неполным, если не рассказать о машинах, не пошедших в серию, а также о концептуальных дизайнерских и конструкторских разработках. Кроме серийной мототехники, которую все видели на дорогах и в магазинах, существовали очень интересные модели, так и оставшиеся в единичных экземплярах или выпущенные небольшими партиями. Мало кто знает, что в 1985 году на заводе велись работы по созданию легкого мотоцикла с 80-кубовым двигателем «Зимзон», созданным в ГДР. Работы велись по



Прототип Мини.



Первая Стелла. Один из первых рекламных снимков для проспекта. Двигатель Ява.



Стелла - одна из поздних версий с шауляйским двигателем.



Стелла с двигателем Пежо.

заданию ВНИИМотопрома. В те годы велись переговоры о покупке лицензии на производство подобных моторов в СССР. Именно под эти перспективные силовые агрегаты и создавалась ходовая часть. Машина так и осталась прототипом, а ведь решения, заложенные в ней, находились в то время на уровне последних достижений мировой моторостроительности. Мотоцикл, получивший условное

обозначение МХ, имел дисковые тормоза обоих колес, задний моноамортизатор и гидравлическую телескопическую переднюю вилку. Единственный сохранившийся образец этой машины находится в коллекции автора статьи.

Мини-мокик мог быть и складным, что блестяще доказали конструкторы, выпустив прототип «Мини» со складной рамой. Интересным решением на этой машине



Дельта Сафари.



Стелла с двигателем Дезамед.



Дельта с двигателем Пежо.



Складной Мини – прототип.



Мотоцикл Рига МХ с 80-кубковым двигателем Зимзон, 1985 год.

стал быстросъемный бензобак. По замыслу конструкторов, его можно было использовать как канистру, а в случае хранения «Мини» в квартире во избежание запахов оставлять в другом месте. Семейство «Дельты» также послужило базой для целого ряда интересных разработок. В 1988 году свет увидела «Дельта-Сафари» – мотоцикл класса «легких эндуро», оснащенный широкопрофильными шинами, аналогичными тем, что устанавливались на мотоцикле «Тула». 50-кубовый двухтактный двигатель «Каджива» (Cagiva), телескопическая передняя вилка с гидроамортизаторами оригинальной конструкции и задняя подвеска типа «Про-Линк» (Pro-Link) – вот основные черты этой интересной машины.

Для Туниса была изготовлена партия мопедов «Дельта-Афра». По законам Туниса, туда нельзя было ввозить товар, аналогичный производимому в стране. Именно поэтому Рижский Мотозавод поставлял в Тунис только ходовую часть, адаптированную под установку двигателей «Мотобекан» (Motobekane) местного производства. Всего было отправлено 5000 комплектов.

В 1994 увидел свет трехколесный грузовой мопед «Пони»



Грузовой трицикл Пони, 1994 год.

(Pony). Он был оснащен двигателем польского производства «Дезамед», причем двигатели поставлялись как в 50-, так и в 80-кубовом вариантах. Небольшая партия этих мини-грузовичков была выпущена и реализована.

Дизайнерская группа завода часто выполняла заказы Серпуховского ВНИИ Мотопрома. Объяснялось это тем, что в Латвии существовала имевшая давние традиции школа промышленного дизайна. Весьма интересным заданием, поступившим на завод в 1989 году, стал заказ на разработку дизайна роторного эскортного

мотоцикла В-500, созданного в Серпухове. Сохранившиеся фотографии показывают мотоцикл до начала и после завершения работ.

Особняком стоит совместная с английской фирмой «Оффроуд Лизур» (Offroad Leisure UK) деятельность по созданию детских мини-мотоциклов, получивших названия «Босс» (Boss) и «Манки» (Monkey). Эти мини-мотоциклы продавались только в Англии, причем в английских проспектах без зазрения совести они именовались «ручной английской работой». Всего в Англию было поставлено около 3000 по-



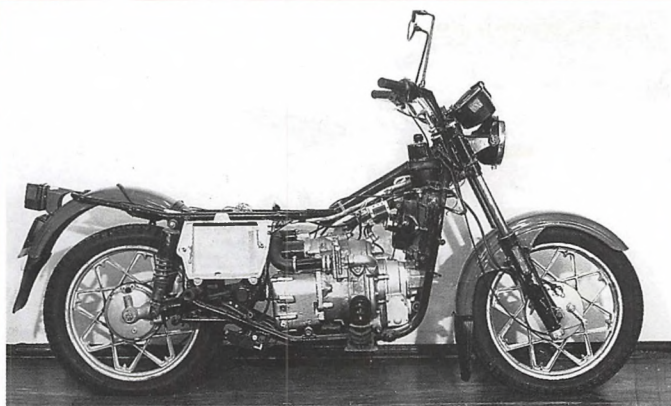
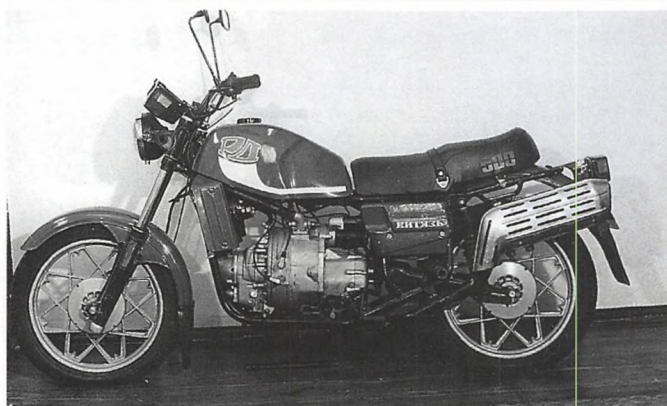
Один из вариантов детского мотоцикла Босс.



Дельта-Афра с двигателем Мотобекан для Туниса.



Детский мотоцикл Манки.



Этапы работы над дизайном роторного мотоцикла ВНИИМотопром.



Серпухове. Сохранившиеся фотографии показывают мотоцикл до начала и после завершения работ. Кроме того, был построен вариант мотоцикла-эндуро со 125-кубовым двигателем.

Последней разработкой специалистов «Саркана Звайгзне» стал мокик «Фора» (Foga), опытные образцы которого увидели свет в 1997 году. Этот мопед был оснащен экспериментальным двигателем Д-20 производства завода «Красный Октябрь». Было выпущено 5 экземпляров этой машины, один из которых был отправлен в Санкт-Петербург. В то время еще сохранялись надежды на продолжение выпуска рижских мопедов на «Красном Октябре», но этого не произошло. В 1997 го-

добных мотоциклов, оснащенных двигателями как литовского, так и российского производства. Этот контракт, вначале вроде бы давший какую-то перспективу находившемуся в кризисе предприятию, в конце концов стал одной из последних капель, повергших завод в небытие – за последнюю отправленную партию из 300 мотоциклов английский партнер так и не расплатился.

Следует вспомнить, что дизайн-группа «Саркана Звайгзне» часто выполняла заказы серпуховского ВНИИМотопрома. Объясняется это тем, что в Латвии существовала имевшая давние традиции школа промышленного дизайна. Весьма интересным заданием, поступившим на завод в 1989 году, стал заказ на разработку дизайна роторного эскортного мотоцикла В-500, созданного в



Пластиновый макет облицовки мотоцикла-эндуро ВНИИМотопром.

Гунарс Глудиныш – магистр искусств, главный дизайнер завода, ныне преподаватель Латвийской Академии Художеств.



Тот же мотоцикл в готовом виде.





Территория завода в 2000 году.



Одна из последних разработок завода –

– кроссовый мопед с прототипом шауляйского двигателя Ш-90, 1997 год.



Фора – последний мопед завода

ду годовой объем выпуска упал до 15 000 единиц продукции. Реализация на внутреннем рынке составляла 600-800 штук в год, остальное шло на экспорт. В августе 1998 года главный конвейер заво-

да был остановлен.

Серийные и часть опытных машин завода бережно хранились в заводском музее, однако после банкротства завода музейная экспозиция была выкуплена заинте-

ресованными лицами из числа латвийских коллекционеров. В настоящее время все экспонаты находятся либо в частных руках (многое в коллекции автора), либо в собственности рижского Мотор-

Музея «Межциемс». Такое разделение собственности, тем не менее, не мешает увидеть все собрание завода в экспозиционном зале Мотор-Музея.



Экспозиция продукции «Саркана Звайгзне» в Рижском Мотор-музее.

Челябинский клуб «Мотор-Классик» ищет (купит – обменяет):

– для Л-300 1934 года: выхлопную трубу с глушителем, гудок с грушей, фару;

– для ТИЗ-АМ-600: цилиндр, коленса, выхлопную трубу;

– для DKW-RT100 (3 PS) 1939 года: шиток цепи, бензокран, карбюратор Amal (или корпус карбюратора) – модель, где крышка поплавковой камеры привинчивается целиком, а не крепится на двух болтах, как на М1А или К1Б;

– для «BSA-Sloper» 1930 года: диски сцепления, крышку моторной цепи, магнето, шестерню респредвала, шестерню магнето и передний тормозной барабан (можно аналогичные детали от ТИЗ АМ-600). В обмен на эти запчасти владелец BSA предлагает КПП «Zundapp KS750» вместе с рычагом переключения передач, диски сцепления DKW, стартер и генератор ГАЗ-М1;

– для «Indian-741»: крышку бензобака, глушитель;

– для «Tatra-87» 1939 года: 8-цилиндровый двигатель или хотя бы цилиндры от него, а также приборы, руль, эмблемы, бамперы, сигналы (в обмен предлагается блок двигателя, корпуса распредвалов, коленвал, шатуны, одноцилиндровый двигатель мотоцикла «Zundapp» 20-х годов).

Ваши предложения и перечень запчастей, которые вы разыскиваете, присылайте нам по адресу 454071, г. Челябинск, а/я 3480, клуб «Мотор-Классик».

Радиоприемники 30-х–60-х годов – вопросы коллекционирования, приобретение, обмен. Тел. 135-37-57, Алексей

Продается автомобиль «Опель П4», Старый Оскол, тел/факс 0725-42-05-90, Николай, Григорий

Куплю козырек приборного щитка для автомобиля «Москвич-408» первой серии, тел. сл. 8-10-371-709-71-75, Валдис

Продаю английский мотоцикл «Panther», 350 см³, 1935-37 год, комплектность 90%, 1000\$, тел. дом. 403-18-06, Евгений Михайлович.

Продается автомобиль ГАЗ-М20 «Победа» с кузовом кабриолет. Украина, 99038, Севастополь, пр. Октябрьской Революции, д.32, кв. 435, Мурадымовы Наташа, Женя, тел. 41-49-43

Клуб любителей мотороллеров приглашает к сотрудничеству всех владельцев подобной техники возрастом 25 лет и старше. Тел. д. 247-35-98, моб. 8-901-757-75-04, Кузнецов Андрей

Предлагаю помощь в приобретении запасных частей на американские автомобили, а также покрышек с белым бортом, аккумуляторов 6V, свечных проводов в тканевой оболочке и т.д. Тел. офис 207-12-71, моб. МТС 106-20-32, Евгений, e-mail: johnnyroadmaster@mtu-net.ru

«Клуб любителей автотюнинга» приобретет для музейной экспозиции мотоцикл ПМЗ-А-750, запчасти к нему. Владивосток, ул. Сахалинская, 2А, тел. 21-24-77, 22-40-38, 32-45-55.

Куплю на мотоцикл «Simson-425» резинки на ручки руля и на кик-стартер, реле-регулятор, накладку на замок зажигания, ободок фары, замки на бардачки, выхлопную трубу, на мотоцикл «Rapponia-TLB» декоративные облицовки, выхлопные трубы. 629380, ЯНАО, Тюменская обл., п. Красноселькуп, ул. 40 лет Победы, д. 28/1, Гнутиков Виталий.

Куплю: довоенные и военные мотоциклы, заднемоторный автомобиль («Запорожец» не предлагать). Продам мотоциклы АВО-425, BMW R35, BMW R12, BMW R6, Zundapp KS 750. Тел. д. 442-57-02, Юрий, звонить вечером допоздна.



Продается «Оберн» реплика, 1990 г.

Тел: 8-10-371-956-437

INEL-SERVICE

www.iserv.ru



**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ РЕМОНТ
ИМПОРТНОЙ АУДИО-ВИДЕО-ОРГТЕХНИКИ**



м. Перово, ул. Новогиреевская, д. 52, п. 2
т. 303-15-10
м. Чистые пруды, ул. Чаплыгина, д. 1А
т. 921-03-32

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ СЕРВИС-ЦЕНТР

Sanyo / Panasonic / Technics / LG / Goodwin и др.
E-mail: work@iserv.ru

Покупаю мотоциклы российского и немецкого производства довоенного выпуска, а также литературу, фотографии и запчасти.



Zündapp S500. 1931



Eksporta 2-13 Riga, LV-1010
Latvia
Phone/fax: +371-7320893
Mob. phone: +371-9564371

Aleksey POPOV

E-mail: alexmoto@junik.lv Motorcycle Collector



Rode LTD

Принимаем заказы на реставрацию антикварных автомобилей.

Марупе, Сурмиши,
Рижский р-н,
LV-2167, Латвия

тел: 8-10-371-7625032
факс: 8-10-371-7602356

Все-таки во всех мероприятиях, связанных с автомобилями, присутствуют нечто общее. Вы постоянно осматриваетесь в поисках знакомых лиц или чего-то интересного. Всегда не хватает времени, уходишь с чувством какой-то незавершенности, хочется вернуться просто ради погружения в неповторимую ауру, присущую сосредоточенным в одном месте массам людей и техники. Таковы автомобильные соревнования и фестиваль «Экзотика», таков Московский международный автосалон, что традиционно проходит в конце августа.

Что есть автосалон с точки зрения любителя старинной техники? Вспоминаются репортажи из Женевы, где в рамках экспозиции обязательно находится место для автомобилей прошлого. Подобное случалось и в рамках МИМСа – несколько лет назад Российская автомобильная федерация (РАФ) объединила на своем стенде десяток машин, сохраняющихся на наших заводах. С тех пор лишь редкие экспонаты радуют истинных ценителей истории своим присутствием. Встречается продукция кастом-ателье, не редкость «ЗИМ» или «Чайка», окрашенные в «металлик» либо напичканные динамиками. Конечно, для салона такого уровня этого мало, и каждый год ждешь – а вдруг?

В нынешнем году кастом-экспонатами (кстати, «кастом» (custom) – это не только «таможня», но и пришедшее из США обозначение вещи, сделанной на заказ) стали «ЗИМ», тюнингованный когда-то мастерской ДОК-17, и автомобиль, созданный по мотивам ГАЗ-21 – эдакий двухдверный хардтоп, сам по себе очень красивый, но к старине имеющий весьма опосредованное отношение... Чуда не случилось, но сюрприз все-таки присутствовал – газогенераторный грузовик ЗИС-21А, бережно сохраняемый на УралаЗе и привезенный как живой свидетель истории завода, отметившего в этом году свое 60-летие. Машина уникальна – считается, что больше газогенераторов не сохранилось (хотя недавно я вычитал в Интернете, что найден еще один). Хотя газогенераторная установка не работает, на бензине автомобиль «самоходит» вполне уверенно. Порадовал своим присутствием и лауреат Гран-При фестиваля «Экзотика'2001» автомобиль «БМВ Вартбург ДА 3», расположившийся на стенде журнала «Игрушки для больших».

...Среди стендов с красками, смазками, инструментом и оборудованием хотелось найти нечто



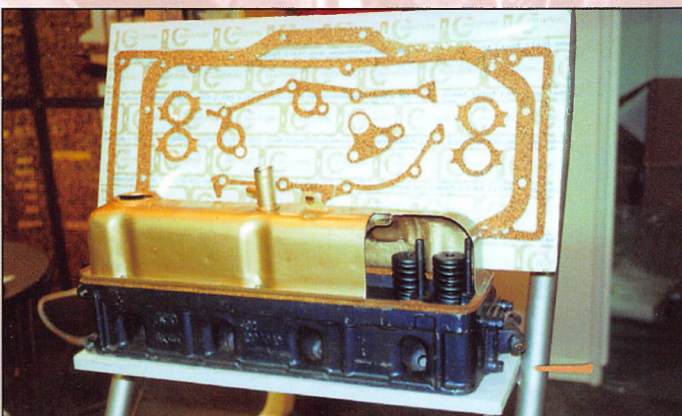
особенное, нетипичное для наших магазинов. «Прочесывая» один из павильонов, я вдруг увидел... головку блока ГАЗ-21 с крышкой, у которой был вырезан сектор. С чего бы это? И прокладка под крышкой пробковая, что-ли... Оказалось, что именно пробковая, точнее, из резинопобки – современного материала, который обладает достоинствами обоих своих компонентов. На многих «древних» автомобилях часть прокладок делалась именно из пробки, обеспечивая хорошую герметичность соединений; однако со временем пробка высыхала, пропуская масло. Добавление резинового компонента позволило сделать прокладку упругой и пригодной для многократного использования. ЗАО «Саморим-ПК» выпускает широкий ассортимент прокладок, каталожные номера некоторых начинаются цифрами 20 и 21 – владельцам «Побед» и «Волг» не надо объяснять, что сие значит.

Попытки найти 6-вольтовые батареи практически не увенчались успехом. Мотоциклистам проще – аккумуляторы на 6 В делает Подольский завод, да и импортные встречаются достаточно часто. А вот для автомобилей... Подольск прекратил производство «древних» 6-вольтовых аккумуляторов. Еще недавно 4 подобных батареи входили в комплект КАМАЗа-4310, и владельцам довоенных автомобилей было, за что бороться. Теперь же я обнаружил лишь в полтора раза большие аккумуляторы производства Тюмени, и уж совсем здоровые – из Ком-

сомольска-на-Амуре. Те и другие предназначены для погрузчиков и строительной техники. Тюменская батарея стояла на стенде торговой фирмы, и ничего внятного мне рассказать о ней не смогли, а дальневосточники поведали, что в розницу в столице такой аккумулятор не купить – только партию в 3-тонном контейнере; при этом все смотрели на меня с явно выраженным недоумением и интереса к проблеме не проявили. Если же учесть, что «комсомольский жбан» в розницу стоит 1000 рублей, а в Германии за 110-130 марок (поделите на 2,2 – это в долларах) можно взять оригинальный черный 6-вольтовый аккумулятор, то поневоле согласишься с Остапом Бендером – за граница нам поможет!

Издательство «За рулем» предложило ряд исторических изданий, в том числе новейшую «Энциклопедию грузовых автомобилей». Финская компания «Алфамер» (Alfamer), чей магазин в Санкт-Петербурге давно привлекает книголюбов, намерена открыть представительство в Москве. Это радует, поскольку «Алфамер» имеет обширный каталог книг из различных стран, которые можно получить по заказу.

Собираясь уходить, я увидел небольшие автобусы, напомнившие французское кино с Луи де Фюнесом или Лино Вентурой. Турецкая фирма «Карсан» строит их по лицензии «Пежо» – такая вот современность в стиле «ретро»...



СЛОВО, СКАЗАННОЕ ВОВРЕМЯ

МКТС

ТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ НОВОГО ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ



группа компаний

МКТС

ТЕЛЕФОННАЯ КАРТА

100

ЕДИНИЦ

Лицензия №8776 Госкомсвязи РФ



Быстрый доступ к междугородной и международной телефонной связи



Высокое качество и надежность классической телефонии



Договора и телефонные карты МКТС

- Низкие тарифы:
США, Канада, Европа – от 0,23
Прибалтика, Азия – от 0,27
Россия – от 0,07
- Никаких дополнительных затрат
- Приглашаем к сотрудничеству дилеров и комиссионеров

<http://www.mkts.ru>



группа компаний

МКТС

7 (095) 788-0010

7 (812) 168-2417