

Сегодня мы заканчиваем освещение наиболее интересных экспонатов давно ушедших времен, представленных на 21-й «Олдтаймер-Галерее».



Крупнейшее в Восточной Европе

В. Васильев

(Окончание, начало в «АТ» №7, 2013 г.)

Модель Rolls-Royce Phantom VI разработали в 1968 году, и тогда она стала самым престижным автомобилем марки Rolls-Royce за всю историю фирмы. У этой машины самостоятельная лонжеронная рама. Семиместный кузов с алюминиевыми панелями дверей, капота и багажника изготовляла для этой модели специализированная фирма «Mulliner-Park-Ward». Предусмотрен кондиционер воздуха с двумя уровнями климатизации в салоне. Модель имела V-образный восьмицилиндровый двигатель рабочим объемом 6,8 л. Мощность двигателя традици-

онно не сообщалась. Максимальная скорость составляла 180 км/ч. Этот Rolls-Royce выпускался до 1991 года, оставаясь самым престижным автомобилем марки.

Советский военный полноприводный легковой автомобиль ГАЗ-64 (СССР, 1941 год) с упрощенным открытым кузовом, имевшим вырезы вместо дверей, считается первым советским серийным внедорожником. Машина предназначалась для использования в качестве командирского автомобиля, но в армии фактически использовалась и как транспортное средство пехоты, способное перевезти



Rolls-Royce Phantom VI



ГАЗ-64

до нужного отделения бойцов. Автомобиль получил прозвища «козлик» и «Иван-виллис», которые затем перешли и на последующие модели ГАЗ-67 и ГАЗ-67Б.

Разработка ГАЗ-64 происходила под руководством ведущего конструктора Виталия Андреевича Грачева в рекордно короткие сроки: 51 сутки – с 3 февраля по 25 марта 1941 года, что во многом объяснялось широкой унификацией джипа с серийно выпускавшимися в то время на ГАЗе автомобилями ГАЗ-61, ГАЗ-ММ и ГАЗ-М-1. В апреле 1941 года ГАЗ-64 успешно прошел войсковые испытания на полигоне ГБТУ РККА. В августе 1941 года с завода вышла первая партия ГАЗ-64, собранных по обходной технологии, до конца 1941 года была выпущена 601 машина. ГАЗ-64 серийно выпускался с конца августа 1941 года до апреля 1943 года. Всего было произведено 672 автомобиля, из них 67 машин в 1942 году. На шасси ГАЗ-64 с апреля 1942 года по июнь 1943 года выпускался броневый автомобиль БА-64.



Cadillac Fleetwood

На предыдущей «Олдтаймер-Галерее» Cadillac de Ville (США, 1972 год) показали нереставрированным, а в этот раз он приехал похвастаться новым кузовом. Линейку Cadillac Fleetwood 1959 модельного года называют апофеозом аэродинамики. Таким Cadillac не был ни до, ни после. Широкий и приземистый кузов не выглядел громоздко – скорее изящно. Но «лицо» автомобиля было строгим, во многом благодаря тесно поставленным сдвоенным фарам с козырьком над ними. Противотуманные фары интегрировались в бампер и стояли очень низко. Панорамное лобовое стекло еще сильнее загнулось назад по сравнению с моделями предыдущего года. Но самое главное и самое заметное в этом Cadillac – это, конечно же, хвостовые плавники, высоко взвившиеся из задних крыльев. В каждом киле-плавнике было по два фонаря в форме заостренных полуovalов, символизовавших вырывающиеся языки пламени из сопла реактивного самолета. И, конечно же, обилие хромированного декора, который дизайнеры в те времена не жалели.

«Кадиллак» выглядит очень стремительно, а его скоростные характеристики были на высоте. Под капотом

находилась V-образная карбюраторная «восьмерка» с немислимым для европейца рабочим объемом 6,4 л, выдававшая 325 лошадиных сил. Необъятная машина весила более двух тонн в зависимости от исполнения, но в любом случае преодолевала скоростной порог в 180 км/ч. Cadillac, как и многие американские авто тех лет, получил автоматическую коробку передач Hydra-Matic. Плюс гидроусилитель руля и тормозов, кондиционер и электроприводы сидений и стекол. Таким же естественным фактом являлась обивка салона автомобиля лучшими в мире сортами кардиффской и флорентийской кожи. Фирма предлагала клиентам два десятка вариантов окраски кузова, и названия этих цветов были не менее экстравагантными, чем сам автомобиль: «кенсингтонская зелень», «черный сандал», «синий аргайль».

Разнообразие кузовов удовлетворяло все вкусы и потребности покупателей, благо в основе автомобиля лежала мощная и тяжелая трубчатая рама с X-образной поперечиной, которая позволяла делать кузова типа кабриолет или хардтоп. На выставке представлен лимузин на длинном шасси в 149,5 дюймов, обозначавшийся как 75-я серия с кузовом от фирмы «Fleetwood». На боковине есть характерная рельефная выштамповка в форме воздухозаборника, а на молдинге багажника во всю ширину тянется надпись «Fleetwood». Длина лимузина составляет 245 дюймов, и такой автомобиль, как правило, покупали те, кто хотел показать обществу свой высокий статус – политики, финансисты, звезды Голливуда. Естественно, что такую машину водил шофер, а не сам владелец.

Chevrolet Chevelle Malibu разработан в начале 1970-х годов. В период 1973–1977 годов было выпущено почти 1,7 млн единиц Chevelle, среди которых были и полицейские версии – именно такой автомобиль и представлен на выставке. Он фактически пережил второе рождение. Для его воссоздания пришлось провести полную разборку – были полностью проварены кузов и передние крылья; проведены полная покраска и переборка двигателя; заменили все функциональные навесные агрегаты и механизмы двигателя; сделали диагностику и профи-



Chevrolet Chevelle Malibu

лактику автоматической коробки передач; восстановили обшивку салона и т.д. В обновленном виде Chevrolet Chevelle Malibu демонстрируется публике впервые.

Oldsmobile Holiday (США, 1956 год) – автомобиль с советской историей, ввезенный в СССР в 1976 году из Болгарии для участия в съемках в совместном фильме и после съемок оставшийся на «Мосфильме». Но киностудии для съемок вдруг понадобилась «Победа», и Oldsmobile поменяли на простой советский седан. Так «американец» попал в частный сектор, потому и великолепно сохранился в оригинальном состоянии и родной краске.



Oldsmobile Holiday

В шестидесятых компания «Ford» решила сделать ставку на тех, кто появился на свет вследствие послевоенного беби-бума, – в те годы этому поколению как раз уже перевалило за двадцать. Таким нужна машина броская и дешевая, с салоном только для двоих, спортивная и одновременно многофункциональная.

Новый Ford, получивший имя Mustang, слепили практически из ничего – двигатель и трансмиссия серийного седана Falcon, стилистические решения люксового купе Lincoln Continental Mark II десятилетней давности... Имен-



Ford Mustang

но последний фактор и выделил Mustang из всех американских автомобилей. Длинный капот, короткий багажник, излом боковины у задней арки – такие черты больше подходили динамичным европейским спорткарам, к которым американцы всегда дышали не очень ровно, но позволить себе такую роскошь могли немногие.

Но, получив актуальную внешность, техническим откровением Ford Mustang не стал – надо же было на чем-то сэкономить ради молодежи! Двигатель первого поколения представлял собой хорошо известный всем американским механикам шестицилиндровый мотор от «Ford Falcon», который, правда, немного расточили до 2,8 л. К нему пристыковывалась либо механическая коробка с тремя передачами, либо двухступенчатый автомат. Передний мост переключался с того же Falcon и представлял собой обычную параллелограммную подвеску на двух поперечных рычагах, а стабилизатор поперечной устойчивости вообще предлагался как опция. Задняя подвеска являлась архаикой даже для 60-х: продольные полуэллиптические рессоры и цельная балка моста. Червячный рулевой механизм позаимствовали все от того же Ford Falcon. Довершали картину барабанные тормоза на всех колесах, а усилитель в тормозную систему ставили по желанию клиента. Но машине все эти упрощения пошли только на пользу – цена в базовой комплектации составляла всего 2368 долл. США. Для сравнения: английский Jaguar E-Type стоил 5858 долларов, а Chevrolet Corvette с полным набором опций – на тысячу долларов меньше британца.

Первый серийный Mustang покинул заводские ворота 9 марта 1964 года, а 17 апреля автомобиль демонстрировали публике на автосалоне в Нью-Йорке. В первый же день было принято свыше 22 000 заказов. К концу года продали 263 434 машины, а к марту 1966-го – уже миллион. За какие-то два года Ford Mustang принес чистой прибыли больше чем на миллиард долларов – подобными показателями в истории автопрома могут похвастаться немногие модели. На выставке находился Ford Mustang 1967 года выпуска.

Chevrolet Chevelle (США, 1971 год) – автомобиль среднего класса, выпускавшийся с 1964 по 1977 год. Основывался на платформе GM A-body и стал одним из самых успешных автомобилей в истории марки Chevrolet. Машина выпускалась с кузовами купе, седан, кабриолет и универсал. Chevelle также послужил основой для модели Monte Carlo, введенной в 1970 году. Модификация Malibu, являвшаяся улучшенной версией Chevelle до 1972 года, сменила ее в 1978 году в качестве усовершенствованной и уменьшенной по размеру машины.

Chevelle SS позиционировался как muscle car. В начале 1964 и 1965 годов автомобиль продавался с эмблемой «Malibu SS» на задней панели. С середины 1965 года стоимость Chevelle составляла 1501 долл. США. Для двухдверных хардтопов и кабриолетов за 162 доллара предлагался комплект Super Sport, включавший обнов-

ленный внешний вид, эмблемы SS и 14-дюймовые колеса с колпаками от «Impala SS». Интерьер отделялся виниловым покрытием, напольным алюминиевым рычагом переключения 4-ступенчатой МКПП Muncie либо 2-ступенчатой АКПП Powerglide. Двигатель, V8 объемом 4638 см³ с четырехкамерным карбюратором, развивал мощность 220 л.с. Конкурентами Malibu SS стали Pontiac GTO и Oldsmobile Cutlass. После 1965 года индекс Malibu SS перестал присваиваться автомобилям, за исключением экспортируемых в Канаду.

В 1970 году очередное изменение кузова дало новым автомобилям более квадратичную форму. Изменениям подвергся также интерьер. Были доступны Sport Coupe, Sport Sedan, кабриолеты, а также четырехдверный седан – наряду с обновленным Super Sport. Последний теперь ограничивается двухдверным Sport Coupe Malibu и кабриолетом. Позднее в этом же году базовая модель стала возрождением 300 Deluxe и была доступна только в качестве Sport Coupe и седан.

В 1973 году Chevelle подверглись наиболее значительной модернизации за весь 10-летний период производства. Был прекращен выпуск хардтопов прежнего типа, вместо них введена модель с кузовом полуфастбэк, безрамными стеклянными дверьми и усиленными боковыми стойками для соответствия предполагаемым новым федеральным стандартам безопасности, которые, однако, не были приняты.

Культовый автомобиль производства компании «Dodge Challenger» (США, 1971 год), принадлежащей концерну «Chrysler Corporation», был предназначен конкурировать с такими автомобилями, как Chevrolet Camaro, Ford Mustang, Mercury Cougar и Pontiac Firebird.

На выставочном стенде был представлен Challenger первого поколения, производившегося с 1970 по 1974 год. Дизайн экстерьера разработан Карлом Камероном, который до этого разработал в 1966 году такой же культовый Dodge Charger. Хотя модель Challenger была хорошо принята публикой, ее подвергла критике пресса, а кроме того, продажи автомобилей пони-сегмента уже уменьшились. После 1970 года продажи резко сократились, а в середине 1974 года производство Challenger свернули. Около 165 500 экземпляров первого поколения Challenger было продано. Модели с кузовом купе были предложены в четырех вариантах: Challenger Six, Challenger V8, Challenger T/A и Challenger R/T. Версии Challenger R/T с кузовом кабриолет производились только в 1970 и 1971 годах.

Необычный экспонат – лондонский даблдекер. Двухэтажные автобусы стали не только символом столицы Великобритании, но и, возможно, самыми узнаваемыми в мире. Такой тип автобуса был создан для увеличения пассажироместности при соблюдении действовавшего тогда в Лондоне ограничения на длину транспорта. Дверей автобус не имел, открытая платформа в задней части позволяла быстро входить и выходить, причем не только на остановках, но также и при остановке на перекрест-

ке или в пробке. Билеты покупались или предъявлялись кондуктору там же, поэтому эти автобусы обычно имели двух сотрудников – водителя и кондуктора. Только в современных двухэтажных автобусах посадка проводится через переднюю дверь, а высадка – через заднюю.

Широко распространенный миф о том, что двухэтажные автобусы склонны к опрокидыванию, не соответствует действительности: большинство двухэтажных автобусов оснащены механизмами противоопрокидывания – обычно балласт из чугунных чушек, установленный на шасси для понижения центра тяжести.

Автомобиль Mercedes-Benz W108 280SE (Германия, 1970 год) находится в процессе реставрации, на выставке демонстрировался кузов, только что «искупавшийся» в каталитической ванне.



Mercedes-Benz W108 280SE

Модель W108 появилась в 1965 году одновременно с W109. Новые автомобили отличались друг от друга колесной базой – W109 был на 10 см длиннее, двигателями и салоном. Модельный ряд W108 открывали 250S, 250SE и 300SE. В 1968 году их заменили более мощные 280S, 280SE и 280SEL, а в 1971 году последнюю заменила модель 280SE 3.5.



Mercedes-Benz W126 560SEC AMG

Mercedes-Benz W126 560SEC AMG (Германия, 1989 год) находился на подъемнике и демонстрировал идеально чистое днище после криогенной чистки и антикора. Модель W126 являлась флагманской в линейке легковых Mercedes-Benz и была представлена в 1979 году как замена более ранней модели W116. Mercedes-Benz W126 стал вторым поколением S-Class. Первоначально W126 предлагался в кузове седан с рядными 6-цилиндровыми двигателями, V8 и турбодизельными моторами. В сентябре 1981 года представили и версию купе с двухдверным кузовом 380SEC и 500SEC.

Модель впервые показали публике на Франкфуртском автосалоне в сентябре 1979-го. Команде дизайнеров под руководством итальянца Бруно Сакко удалось создать автомобиль, внешний облик которого определил стилевое решение не только всех легковых Mercedes-Benz 80-х годов, но даже и первых японских Lexus. Так, изменились пропорции бортов кузова к оконным проемам, а бородатые представления о роскоши в виде массивных хромированных бамперов уступили место более современному деформируемому из полиуретана. В профиль W126 получился визуально более низким и гладким, что подтверждалось и небольшим коэффициентом аэродинамического сопротивления – всего 0,36.

Этот Mercedes-Benz стал не только самым мощным и быстрым, но и самым безопасным. Все модификации оснащались антипробуксовочной системой TCS, упростившей водителю управление автомобилем на мокрой дороге и избавившей от пробуксовок на старте. Ремни безопасности получили преднатяжители, которые включались в работу при аварийных ситуациях или экстренном торможении. Антиблокировочная система тормозов, которую «Daimler-Benz» разработал совместно с электротехническим концерном «Bosch», до 1986 года предлагалась как опция, а после стала и обязательным оборудованием. Но на моделях 500SEL и 500SEC с самого начала производства ABS устанавливалась стандартно. Опционной сначала была и подушка безопасности водителя – она появилась в 1981-м, но с 1985 года на «топовых» седанах и купе стала обязательной.

В следующем году покупатель мог отдельно заказать подушку и для пассажира, и лишь в последний год производства обе стали элементами стандартного оснащения. Автоматическая коробка передач получила датчик наклона – с ним не надо было стоять «в горку» с нажатой педалью тормоза. Круиз-контроль не стал откровением для водителей, но на W126 и он был особенным – благодаря все тому же датчику наклона не позволял ускоряться на спусках и терять скорость на подъемах. Безопасность была продумана даже в таких мелочах, как встроенные в двери фонари, включающиеся при открытии и освещающие землю под ногами.

Комфорт модели W126, как и положено представителю S-Klasse, был особенным. Передние сиденья – с электроподогревом и восемью позициями для регулировки плюс память на два положения. Сзади могли устанавливаться как диван, так и отдельные сиденья с такими же регулировками. Климат-контроль стал полностью автомати-

ческим – система сама поддерживала в салоне заданную температуру. Еще один датчик, вынесенный наружу, информировал водителя о «забортовой» температуре.

Модель выпускалась на протяжении 12 лет – это стало рекордом за всю историю S-Klasse. Всего сделали 818 105 седанов и 74 060 купе. С такими показателями в течение нескольких лет W126 являлся самым продаваемым автомобилем представительского класса в мире.

Кузовное ателье CARDI с 1991 года работает в сфере автомобильного дизайна и предлагает спектр услуг, позволяющий реализовывать проекты от разработки концепции проекта до опытного образца или эксклюзивного ездового автомобиля. Основным направлением деятельности CARDI являются автомобильные инженерные разработки, что позволяет кузовному ателье осуществлять изготовление автомобильных кузовов и понимать, что собой представляет автодизайн в целом.

Cardi Body II (Россия, 2003 год) изготовлен в тесном сотрудничестве с конструкторским бюро МАМИ. Автомобиль представляет собой кабриолет со складным верхом на базе BMW 3-й серии. На нем установлены рядный 6-цилиндровый двигатель объемом 2,5 л, мощностью 196 л.с., механическая 5-ступенчатая коробка передач, колеса 235/45ZR17, тормозные диски увеличенного диаметра. Автомобиль находится в одном классе с Mercedes SLK, BMW M Roadster, Porsche Boxter. Необходимо отметить, что автомобиль является эксклюзивным и изготавливается с учетом любых пожеланий и капризов заказчика.

Volkswagen Kaefer (Германия, 1974 год) – автомобиль, занесенный в Книгу рекордов Гиннесса как самый массовый за всю историю автомобилестроения – всего за 65 лет производства изготовили 21 529 464 экземпляра. Столько же комплектов электрооборудования для самого знаменитого автомобиля за все эти годы поставила фирма «Bosch» – десятки миллионов фар, стоп-сигналов, указателей поворота, стеклоочистителей, стартеров, генераторов, свечей, аккумуляторов и звуковых сигналов надежно работали в «Жуках», разлетевшихся по всему свету. Одно из устройств даже произвело небольшую революцию в автомобильном мире: дочернее предприятие фирмы «Bosch» – производитель радиоприемников под маркой Blaupunkt – в начале



Volkswagen Kaefer

50-х одним из первых предложило простую и доступную модель автомобильного радио, сделав поездку в машине не только безопасной, но и комфортной.

В 1971 году изготовили первый образец «Юности» второго поколения, отличавшийся более современным дизайном кузова. Компоновка шасси, салона, расположение окон и дверей остались от машины предыдущей серии, но кузовные панели, стекла и световые приборы заводчане сделали полностью новыми по форме и размерности. Автобус получил агрегаты шасси от нового лимузина ЗИЛ-114, а с 1975 года, вслед за легковым аналогом, – трехступенчатую автоматическую коробку передач вместо двухступенчатой.

Штучные заказы на автобусы «Юность» второго поколения начали поступать на ЗИЛ с 1974 года. Такие машины в 70–80-х годах работали в ГОНе, гаражах Интуриста, Министерства обороны и других государственных организаций высокого уровня. На базе двух автобусов старой серии и одного – новой построены автомобили специализированной скорой медицинской помощи, обслуживавшие Четвертое управление Минздрава СССР. Несколько «Юностей» использовались КГБ в качестве носителей спецоборудования, отдельные машины работали на телевидении. В год завод стабильно строил несколько экземпляров автобусов.



ЗИЛ-118К «Юность»

«Юность» второго поколения в различных документах носила индексы ЗИЛ-118К или ЗИЛ-119, а к 1991 году была сертифицирована по новому ГОСТу как ЗИЛ-3207. Производство этих автобусов завершилось в 1994 году. Последние экземпляры ЗИЛ построил в качестве служебного транспорта для своего заводского гаража, где они служат до настоящего времени. На выставке был представлен автобус «Юность» второго поколения ЗИЛ-118К, отреставрированный с частичным воссозданием утраченных оригинальных деталей.

ВЕСТИ ИЗ РЕГИОНОВ

Северная Осетия. О переводе автомобилей на биотопливо

В Северной Осетии инициирован законопроект, предусматривающий введение программы перевода автомобильного транспорта на биотопливо. Республика обладает определенными мощностями для переработки растительного сырья и производства биотоплива. Гарий Кучиев, заместитель председателя парламента Северной Осетии, инициировал разработку законопроекта, предполагающего внесение поправок в федеральный закон «Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности» в части замены бензина на биотопливо. В пример Кучиев приводит развитые зарубежные страны, где введены программы замещения традиционного горючего альтернативными видами топлива, в том числе водородом, био-

дизелем, биоэтанолом и биогазом. Так, в США за четыре последних года введено в эксплуатацию 190 предприятий, производящих биодизель и биоэтанол. Объемы выпуска альтернативного топлива в США превышают количество бензина, находящегося в обороте в России. В Италии, Франции, ФРГ и Австрии к 2015 году 22% традиционного топлива будет заменено на биодизель и биоэтанол. Сырьем для производства альтернативного топлива являются возобновляемые ресурсы – древесные опилки, соя, сахарная свекла, зерновые культуры и рапс. Для Северной Осетии законопроект имеет особое значение, поскольку этот регион располагает определенными мощностями для выпуска биоэтанола.

Татарстан. Ограничение въезда большегрузов в Казань

С 1 июля в Казани введен запрет на въезд большегрузов с 6 до 22 часов. Ограничение вводится «с целью увеличения пропускной способности автомобильных дорог столицы Татарстана».

Также с 1 июля запрещено движение автомобилей с разрешенной массой более 5 т в период с 6 до 22 часов по дорогам, ограниченным Кировской дамбой, Ленинской дамбой, мостом «Миллениум», улицами Ершова, Вишневого, Эсперанто, Техническая, Габдуллы Тукая, Татарстан.

В часы наибольшего трафика движения – с 6 до 9 и с 16 до

21 – вводится ограничение для транспортных средств, тракторов и механизмов, осуществляющих содержание и ремонт дорог города.

Анализ интенсивности движения грузового транспорта на въездах в город, проведенный ГИБДД Казани весной этого года, показал, что ежедневно в город въезжает свыше 10 тыс. грузовых автомобилей, из них 5,5 тыс. грузоподъемностью свыше 7 т. Наиболее загруженными участками являются въезд с Мамадышского тракта, поселок Залесный, затем Оренбургский тракт и въезд через поселок Дербышки.