



Крупнейшее в Восточной Европе

В. Васильев

В столичном выставочном центре «Крокус Экспо» нынешней весной состоялась 21-я «Олдтаймер-Галерея» – крупнейшее в Восточной Европе выставочное шоу старинных автомобилей, антиквариата и стиля давно ушедших времен.

Главным событием выставки стал Concours d'Elegance – конкурс автомобильной красоты, который собрал целое созвездие ранее не демонстрировавшихся на публике



Volkswagen T 1 Samba BUS et trailer

олдтаймеров из частных коллекций. Призы среди ретро-машин были разыграны в шести номинациях: «Ностальгия», «Стиль», «Шедевр», «Классика», «Легенда» и «Приз зрительских симпатий». Гран-при конкурса элегантности классических автомобилей получил автомобиль №9, коим стал Volkswagen T 1 Samba BUS et trailer 1963 г.

Как всегда, на «Олдтаймер-Галерее» можно было увидеть, помимо автомобилей, множество уникальных экспонатов: мотоциклов и велосипедов, давно забытых курьезных изобретений и технических диковин, восхитительных дизайнерских решений прошлого и даже позапрошлого века. Практически любой из них можно было не только увидеть и сфотографировать, но также купить.

Великолепная дюжина

В это число вошли ретроавтомобили, которые обладают выдающимися качествами в определенной области.



Jaguar MK II



Ford Mustang



American LaFrance



Horch 830Bk

Jaguar MK II – самый спортивный. Jaguar и автоспорт – слова-синонимы. Все технические решения, которые успешно показали себя на трассе, потом применялись в серийных гражданских моделях. Модель Mark II не стала исключением. Самый мощный 3,8-литровый двигатель ранее устанавливался на гоночные модели, а дисковые тормоза всех колес, установленные по результатам автоспортивных соревнований, стали стандартом. Все это обеспечивало высокие ходовые качества автомобиля.

Ford Mustang – самый культовый. Один из самых известных американских автомобилей, ставший объектом поклонения благодаря своей необычной внешности, динамичности и невысокой цене. Концепция «Мустанга» восходила к европейским спорткарам – американцы всегда к ним дышали не очень ровно, но лишь немногие могли позволить себе такую роскошь. Сделать мечту реальной и доступной помогла компания «Ford», и настолько удачно, что сегодня выпускается уже шестое поколение этой модели.

American LaFrance – самый быстрый. У гоночного и пожарного автомобиля есть что-то общее – обоим надо как можно скорее добраться к цели. Опыт американской компании «American LaFrance» в производстве пожарных машин пригодился и на гоночных трассах. Спидстер 1911 г., созданный на шасси обычной «пожарки», одержал немало побед над такими именитыми соперниками, как Mercedes или Fiat. После такого триумфа уже никто не сомневался, что и пожарные автомобили American LaFrance ездят столь же быстро!

Horch 830Bk – самый надежный. Автомобиль высшего класса, выпускавшийся компанией «Horch», входящей в концерн «Auto Union». Дебют модели 830 состоялся в 1933 г. – она стала первым серийным немецким автомобилем с двигателем V8. В 1935 г. появилась модификация Horch 830Bk с увеличенным до 3,5 л двигателем мощностью 75 л.с. и короткой колесной базой, которая предназначалась под кабриолеты и лимузины – так в Германии называют седаны. Длинное шасси модификации 830Vl предназначалось для пульман-лимузинов и кабриолетов с тремя рядами сидений. Обозначения расшифровываются так: k – kurz, или «короткий», а l – lang, или «длинный».

В период Второй мировой войны множество «Хорхов» было мобилизовано у частных владельцев для обслуживания генералов вермахта. Значительное количество автомобилей этой марки было у Красной армии в виде трофеев. После Великой Отечественной войны автомобили Horch работали в гаражах Министерства обороны, Министерства внутренних дел и государственной безопасности СССР, на автобазах, обслуживавших партийные, советские и другие административные органы.

«Харьков-ЛЗ» – самый динамичный. Первый советский дрегстер – рекордный автомобиль, предназначенный для заездов на короткие дистанции со стартом с места. Построен Эдуардом Лорентом в харьковском автототоклубе общества «Трудовые резервы» в 1965 г. «Харьков-



«Харьков-ЛЗ»



Pierce Arrow



ЗИЛ-111Г



ГАЗ-13 «Чайка»

ЛЗ» принимал участие в рекордных заездах в 1967–1972 гг. под управлением самого Эдуарда Лорента и его сына Валерия, которые установили на нем три всесоюзных рекорда в классах 2, 3 и 4.

ЗИЛ-111Г – самый важный. Главный автомобиль Советского Союза с 1959 по 1967 год, своей статью и мощью воплощавший в себе образ СССР как мировой сверхдержавы. Модификация с индексом Г появилась в 1962 г. и получила прозвище «Григорий». Автомобиль стал настоящим символом эпохи и участником ее самых известных событий: встречи космонавтов и лидеров дружественных социалистических стран, торжественные проезды и даже покушения – все это было в истории ЗИЛ-111.

Pierce Arrow – самый оригинальный. В этот лимузин можно долго и вдумчиво вглядываться, как в работы старых мастеров живописи, рассматривать каждую трещинку и пятнышко. Случай для мира коллекционеров удивительный и редкий – автомобиль 1931 года выпуска сохранился в полностью оригинальном состоянии, с заводской краской и хромированным покрытием, родной обивкой салона и даже шинами. Подобные экземпляры ценятся знатоками, ведь таких олдтаймеров становится все меньше и меньше.

ГАЗ-13 «Чайка» – самый противоречивый. Два совершенно одинаковых автомобиля демонстрируют диаметрально противоположный подход к работе с олдтаймерами. Первый – классическая реставрация до полностью оригинального состояния, второй – создание «кастома» с применением современной «начинки», изменением пропорций кузова и постановкой на литые диски. Критиков хватает и там и там, а о конечном результате судить могут лишь заказчик проекта и посетители выставки.

Легенды советского автоспорта

Когда-то они были триумфаторами ралли и марафонов, победителями гонок и рекордных заездов, гордостью отечественного спорта. Созданные талантливыми конструкторами и построенные коллективами энтузиастов, советские спорткары зачастую ничем не уступали своим зарубежным аналогам.

Сейчас их имена известны лишь поисковикам и реставраторам: «Харьков», «Лорент», «Звезда», «Киев Спорт», «Астрада», «Эстония», «Тарту»... Многие считались навсегда утраченными, и увидеть их можно было только на фотографиях. Благодаря стараниям Мастерской Евгения Шаманского и Автомобильного архивного фонда Владимира

Киреева стальные герои прошлого возвращаются к посетителям выставки из небытия – это несколько десятков гоночных, раллийных и кроссовых автомобилей.

Появление некоторых из них в экспозиции стало неожиданностью даже для специалистов. Многие автомобили экспонировались в аутентичном состоянии разной степени сохранности – от уцелевшей родной краски до ржавых руин, но и в таком виде они представляют не меньший интерес уже самим фактом своего существования. Автомобили были представлены по группам – рекордные, раллийные, кроссовые и карты.

Фамилия Лорент вписана в славные страницы рекордов скорости. «Сам задумал машину, сам сделал, сам ездил». История нескольких поколений Лорентов – почти автомобильная история страны. Родился Эдуард Осипович в Риге, где его отец работал на велосипедной фабрике Лейтнера, строившей в том числе и автомобили. В 1915 г. семья вместе с фабрикой эвакуировалась в Харьков.

Именем этого города Эдуард Осипович будет называть свои рекордные автомобили. Первый «Харьков-Л» Э. Лорент построил в 1952 г. Именно тогда в Советском Союзе появилась классификация рекордно-гоночных автомобилей, соответствующая международной. За рекорды государство выплачивало хорошие призовые, а конкуренция только добавляла азарта – в Харькове за звание рекордсмена боролись сразу четыре энтузиаста автоспорта: Лорент, Никитин, Помогайбо и Попов. 23 октября 1952 г. Лорент на «Харькове» ставит первый рекорд – 5 км с хода он пролетает со скоростью 203 км/ч.

Но самым результативным станет второй «Харьков-Л»: с 1955 по 1972 год болид поставил тридцать рекордов, из них четырнадцать международных! Для уменьшения лобового сопротивления Лорент продувал его кузов в аэродинамической трубе. За все время сменилось четыре двигателя – от 250 до 750 кубов, позволявших выступать в разных классах. В классе 1 было установлено десять рекордов, в классе 2 – двенадцать, в классе 3 – шесть и в классе 4 – два. Результат в классе 4 на 1 км со стартом с хода 286,2 км/ч до сих пор никем не перекрыт и числится в официальной таблице рекордов скорости FIA. Несколько рекордов установил уже Валерий Лорент – сын Эдуарда Осиповича.

Следующие болиды создавались для заездов другого рода. Так, «Харьков-Л3» стал первым советским дрегстером – рекордным автомобилем, специально предназначенным для заездов на короткие дистанции со стартом с места. Лорентовские машины принимали участие в гонках до 1984 г. В экспозиции присутствовали три «Харькова», рассказы о рекордах которых можно услышать из первых уст – от Эдуарда Валерьевича Лорента, известного гонщика и внука легендарного рекордсмена.

Шосейно-кольцевые гонки представляет «Киев Спорт», созданный в 1959 г. в авиационном КБ Антонова. Автором легендарного спорткара являлся инженер-конструктор Ю.Л. Земцов. Конструкция автомобиля



«Киев Спорт»

весьма оригинальна. Несущий силовой каркас выполнен в виде пространственной рамы из тонкостенных стальных труб. Основные узлы и агрегаты позаимствовали от автомобилей «Москвич» и «Волга». Кузов изготовили из авиационного дюралюминия по авиационным технологиям. Листы дюралюминия соединялись между собой методом клепки. Использованы также авиационные лючки для заливных горловин и авиационные габаритные огни. В процессе подготовки к эксплуатации в различных автомобильных соревнованиях автомобиль подвергался переделкам. Так, с него демонтировали фонарь кабины с открывающимися по типу «крыло чайки» дверьми. В последних заездах автомобиль участвовал в открытом исполнении с кузовом типа родстер. В этом виде он и дошел до наших дней. На нем уцелела оригинальная окраска с остатками стартовых номеров, он сохранил все повреждения, полученные в ходе спортивных соревнований.

Французский журнал «L'annee automobiles» подписал фотографию «Киев Спорт» «самый элегантный русский спорткар». С точки зрения автомобильного дизайнера он действительно выдающийся, особенно для СССР. «Киев Спорт» показал себя и в деле. В 1960 г. именно на этом, представленном на выставке, экземпляре Виктор Лихацкий стал серебряным призером чемпионата УССР по шоссе-кольцевым гонкам. Автомобиль был приобретен в 2010 г. у самого Лихацкого, сохранились пять кубков в честь победных стартов знаменитого автомобиля.

На выставке были представлены целых два десятка автомобилей «Эстония» самых разных модификаций. Например, «Эстония-8», созданная А. Сейлером по образцу британского Cooper-T49 Мопасо и известная также как «Тарту-1», являлась одной из самых ярких и необычных конструкций советских спортивных автомобилей 1960-х гг.

В экспозиции «Легенды советского автоспорта» были представлены также формульные болиды «Астрада», МАДИ-0213, АМ-01 из команды Слепнева, ЖАК 26 и «Русь». Из раллийных автомобилей – версии на базе ВАЗ-21011 и ВАЗ-2105 «Вихур». Присутствует и кроссовый ГАЗ-51, а также багги и несколько карт.

Самые интересные

ГАЗ-12 ЗИМ (СССР), 1953 год. На стенде выставлялся как сам автомобиль ЗИМ, так и только что вышедшая о нем книга А. Лекае «Горьковский амфир» – первая часть трилогии о представительских моделях ГАЗа. Экспонирующийся ЗИМ – автомобиль с историей, принадлежал когда-то Александру Андреевичу Расплетину, советскому ученому и конструктору в области радиотехники и электроники, академику АН СССР, создателю новой области науки и техники – радиотехнических систем управления. Имя А.А. Расплетина носит Головное системное конструкторское бюро Концерна ПВО «Алмаз-Антей», которое и предоставило автомобиль для выставки. ГАЗ-12 ЗИМ был выкуплен КБ и отреставрирован в реставрационном центре «Молотов-Гараж».

**ГАЗ-12 ЗИМ**

Автомобиль ГАЗ-12 ЗИМ начал выпускаться в 1950 г. Аббревиатура ЗИМ расшифровывается как Завод имени Молотова – именно такое имя носил ГАЗ с 1932 по 1957 год. На момент своего появления ЗИМ был самым современным автомобилем, в котором даже была «полуавтоматическая трансмиссия» – гидромфта, позволяющая переключать передачи без выжима сцепления. ЗИМ можно было свободно приобрести за 40 тыс. рублей – и таким автомобилем обзавелись многие представители советской элиты: академики, писатели, народные артисты. Чиновникам предстояло проявить известную изворотливость, чтобы получить новую «персоналку». Эта машина была создана для тех, кто сидит сзади: широкий мягкий диван, форточки, плафоны освещения, часы, пепельницы и даже шторы на окнах. Длинные задние рессоры и длинная база обеспечивали небывалую плавность хода.

Всего было выпущено 21 527 экземпляров ГАЗ-12 ЗИМ. Многие из них сохранились до сих пор, и такая машина – желанное приобретение для коллекционеров, ностальгирующих по советским временам и символам великой эпохи.

Porsche 356C (Германия), 1964 год. Первый автомобиль фирмы «Porsche». Быстрый и легкий в управлении Porsche 356 был создан на базе знаменитого «жука». Изменения и усовершенствования 356-й модели продол-

**Porsche 356C**

жались годами, способствуя успехам в автоспорте и росту ее популярности. Porsche 356 выпускался до апреля 1965 г., когда его место заняла модель 911, представленная осенью 1963 г. По приблизительным оценкам, сейчас сохранилось около половины из выпущенных 76 тыс. экземпляров Porsche 356.

В пятидесятые это был самый скоростной автомобиль в 1,5-литровом классе. Под его тонким алюминиевым кузовом скрывался самый настоящий гоночный 1,5-литровый мотор мощностью 100 л.с. Этого было вполне достаточно для скоростных качеств и завидной динамики – 200 км/ч и сотня за 12 сек.

Последней модификацией модельного ряда 356 стал Porsche 356C 1964 года выпуска. Он отличался дисковыми тормозами в дополнение к самому мощному двигателю, когда-либо производившемуся компанией «Порше», – 95 лошадиных сил. Пик по количеству собранных машин пришелся на 1964 год – тогда собрали 14 151 машину. Компания продолжала продавать 356C до 1965 г., пока спрос на нее еще оставался довольно высоким, даже в начале эпохи Porsche 911.

ЗИС-110 (СССР), 1958 год. Экспериментальный автомобиль с кузовом модели 110 на шасси ЗИЛ-111 существует в единственном экземпляре. Автомобиль был построен специально для испытаний мостов новой модели

**ЗИС-110**

111, производство которой началось в 1959 г. В дальнейшем ЗИС-110 с ходовой частью 111-го передали в Гараж особого назначения, где он эксплуатировался до конца 1960-х гг. Сейчас такой автомобиль является уникальным коллекционным экземпляром.

ЗИС-110В (СССР), 1948 год. Автомобиль представлялся в процессе реставрации. Открытый вариант правительственного лимузина ЗИС-110 – кабриолет 110В. Отличался от базового варианта наличием складного верха с тремя окнами: по бокам автомобиля позади дверей и сзади. Четыре подъемных окна дверей опускались в хромированных рамках. Тент в сложенном положении накрывался декоративным кожаным чехлом.

Основное предназначение открытых ЗИСов – парады на Красной площади, где они с 1955 г. сменили традиционных белых коней. Для парадов в День Победы и в годовщину революции использовались фаэтоны серого цвета – принимающий и командующий парадом, стоя в открытых ЗИС-110, объезжали войска по брусчатке Красной площади. Интересно, что автомобили окрашивались не просто в серый цвет, а в цвет парадной шинели действующего на момент парада министра обороны. Также фаэтоны и кабриолеты использовались в качестве такси, а в 1957 г. обслуживали участников Московского международного фестиваля молодежи.

ЗИЛ-41041 (Россия), 2012 год. С 1986 г. на базе лимузина ЗИЛ-41047 выпускается автомобиль сопровождения с пятиместным кузовом седан и укороченной до 3300 мм базой. Уменьшение длины до 5750 мм и снижение массы до 3160 кг придали автомобилю более высокие динамические показатели. ЗИЛ-41041 с V-образным 8-цилиндровым двигателем рабочим объемом 7,68 л и мощностью 315 л.с. развивает максимальную скорость 200 км/ч.

ГАЗ-М1 (СССР), 1938 год. Автомобиль ГАЗ-М1 пришел на смену ГАЗ-А в 1936 г. Главным новшеством автомобиля стал цельнометаллический кузов, правда, с дерматиновой верхней частью крыши, созданный в кооперации с

компанией «Ford» в рамках договора о техническом сотрудничестве. За основу конструкторами ГАЗа был взят кузов популярной модели Ford V8 Model 40. Однако автомобиль был серьезно перепроектирован советскими специалистами. ГАЗ-М1 отличали форсированный двигатель модели ГАЗ-А мощностью 50 л.с., мощная рама, продольные рессоры, шины низкого давления, штампованные колесные диски. Буква М в индексе модели возникла от того, что Горьковский автозавод носил имя председателя Совнаркома В.М. Молотова. Отсюда возникло прозвище ГАЗ-М1 – «Эмка».

На базе ГАЗ-М1 были созданы: пикап ГАЗ-415, такси, шестицилиндровые модификации ГАЗ-11-73 и ГАЗ-11-40 с кузовом «фаэтон». В 1937 г. ГАЗ-М1 экспонировался на Всемирной промышленной выставке в Париже. Конвейерное производство было прекращено в 1941 г., но сборка из имевшегося запаса деталей продолжалась еще длительное время.



ГАЗ-М1

ГАЗ-61-416 (СССР), 1941 год. Уникальный экземпляр артиллерийского тягача на шасси полноприводного легкового автомобиля ГАЗ-61, предназначавшегося для бук-



ЗИЛ-41041



ГАЗ-61-416

сировки пушки ЗИС-2. Всего в 1941 г. изготовили 34 экземпляра, на сегодняшний день известен только один – он и представлен на выставке.

Mercedes-Benz W111 6,3 Litre (Германия), 1968 год. В 1959 г. в модельном ряду штутгартской марки появилось свежее семейство автомобилей с индексом W111 с одной характерной деталью экстерьера, сделавшей их узнаваемыми, – заостренными концами задних крыльев с хромированными накладками. Благодаря им автомобили и получили прозвище heckflosse, или «хвостовой плавник».

Эти автомобили, новые не только в дизайнерском, но и в конструктивном отношении, продемонстрировали высочайший технический уровень. Впервые на этой модели была реализована система пассивной безопасности, запатентованная Бела Барени, основной принцип которой заключался в сминаемых при аварии передней и задней частях кузова – эти зоны деформации поглощали энергию при ударе. Безопасным стал и салон, в



Mercedes-Benz W111 6,3 Litre

котором устанавливалась приборная панель с мягкой накладкой и органами управления из эластичных материалов. Использовались специальные дверные замки с двумя защитными задвижками, предотвращавшими случайное открытие или заедание дверей.

Над дизайном W111 работал художник Поль Брак. Строгие формы просторного кузова, отсутствие лишних деталей, изящные плавники на задних крыльях и влияние американской моды того времени – крупные вертикальные фары. Автомобили с кузовами W111\112 выпускались с 1959 по 1969 год в основном с кузовом седан, но также и с кузовом универсал. Двухдверные варианты обеих серий отличались несколько измененным дизайном задней части кузова – исчезли «хвостовые плавники», их сменили скругленные выступы без хромированного декора плюс другие фонари, соответствующие новым очертаниям.

На выставке находился особенный вариант кабриолета W111 с самым мощным из всех легковых двигателей – V8 объемом 6,3 л, изготовленный по специальному заказу.

ГАЗ-67 (СССР), 1943 год. Первый советский джип ГАЗ-67 создали в рекордно короткий срок. Ранний его вариант с индексом ГАЗ-64 имел другие передние крылья и вырезы для доступа к задним колесам, как у его американского аналога – автомобиля «Виллис». Следующий – ГАЗ-67 уже отличался от «шестьдесят четвертого» более широкой колеей и измененным кузовом. Обновленный джип оказался надежнее и долговечнее, устойчиво работал на низкокачественных горюче-смазочных материалах, выдерживал значительные перегрузки и отработывал заданный срок службы. На ГАЗ-67 устанавливался четырехцилиндровый 54-сильный двигатель рабочим объемом около 3,3 л. Автомобиль развивал максимальную скорость до 90 км/ч, обладал высокой проходимостью, легко шел по снегу глубиной 350 мм. ГАЗ-67 мог пере-



ГАЗ-67

возить до четырех человек и буксировал прицеп массой 800–1000 кг.

Джипы ГАЗ-67 приняли участие в заключительном этапе войны, когда машин подобного типа, в основном тех же американских «Виллисов», в армии уже было достаточно. Но они тоже получили некоторое распространение и даже известную популярность как тягловый, прочный, неприхотливый и везде проходимый автомобиль. Европа раньше не встречала таких упрямых, крепко сбитых «газиков-вездеходов». После войны производство ГАЗ-67Б было расширено, причем не только как армейского автомобиля, но и для работы в сельском хозяйстве. Скоро ГАЗ-67Б стал любимым и желанным для председателей колхозов, агрономов и механиков МТС.

(Окончание следует.)