

№ 1 (015)

СЕЗОН 2017

www.sovietrally.ru

СОВЕТСКОЕ РАЛЛИ

Москвич-407
КУПЕ

CHAUMET



История одного автомобиля

Их было всего два...

Не осталось ни одного...

Но появился третий – единственный в мире
спортивно-гоночный автомобиль “Москвич-407-Купе”

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ГДЕ ОН, ЭТЫЙ ДЕНЬ...

Выставка автомобилей на первой линии ГУМа 2

ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА

Покупка автомобиля 4

МОСКВИЧ-407.НАЧАЛО

Знакомство с автомобилем, планы на будущее 6

“ЦИКЛОР”

Воссоздание легендарного автомобиля 8

КАК ОЖИВАЛА КАРТИНКА

Статья журналиста Сергея Ионеса 10

ПРЕМЬЕРА К ЮБИЛЕЮ

Презентация автомобиля на выставке 14

МУЗЕЙНЫЙ ЭКСПОНАТ

Наш первый стенд в музее “Авто Ревю” 16

НА “РОГОЖКУ” !

Переезд в музей ретро-автомобилей 18

ЧТО Я МОГУ ВАМ РАССКАЗАТЬ...

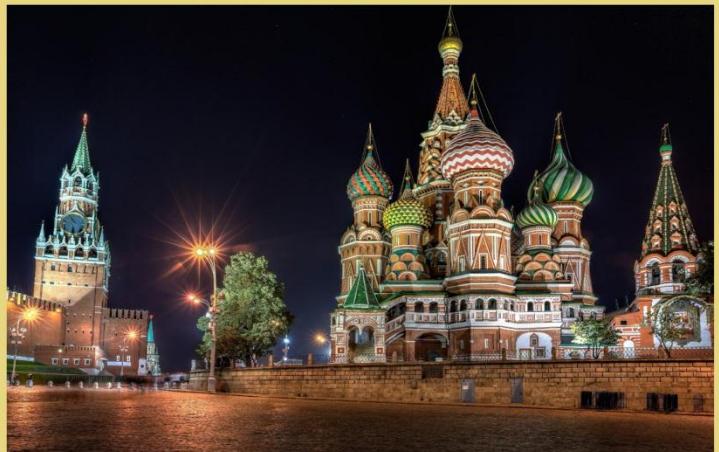
Рассказ Льва Михайловича Шугурова про авто 20

Дорогие друзья!

Подходит к концу 2017 год. В прошлом, предновогоднем выпуске журнала, был опробован новый формат - рассказ об одном из наших автомобилей. В то время, как предыдущие выпуски журналов были посвящены участию в мероприятиях сезона, в 2016 году акцент был сделан на одном из автомобилей музея, и была расслана его история с момента покупки. Дело в том, что журнал “Советское Ралли” достаточно молод. Сейчас вы держите в руках его пятнадцатый выпуск. Первый номер вышел в 2011 году. Соответственно, все мероприятия, которые проходили ранее, освещались в основном в рамках сайта - публиковались фото, видео и все это сопровождалось небольшой “пояснительной запиской”. Между тем, рассказ об участии в конкретном мероприятии не предполагал рассказ о подготовке в нему, об истории появления конкретного автомобиля, о его, если хотите, становлении. Как нам кажется, формат журнала рассказывающий историю одного автомобиля, его биографию, оказался очень интересным. Ранее такой формат я не встречал нигде. Ведь также как и о любимом артисте, актере, певце или любом другом известном человеке, интересно прочитать его биографию. Ну а биография автомобиля, его история, так же может быть интересна. В этом году первый крупный юбилей у “Жемчужины” нашего музея, у легендарного автомобиля - “Москвич-407-Купе”. И мне думается, дорогие читатели, вам будет интересно узнать кое-что из его истории. Ну а для этого, остается только повернуть ключ в замке зажигания...
...простите, я хотел сказать, остается только перевернуть страницу...

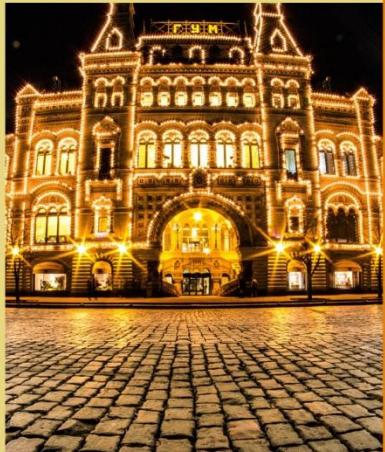
Кирилл Кириллов

ОЛИМПИЙСКИЙ ГОД



Выставка номер один

Известная военная песня "Где он этот день" как нельзя лучше подходит для названия этого раздела. Есть только одно "но": если в песне, День Победы ждали, то о том, что наш автомобиль примет участие в выставке в ГУМе, я не мог даже и мечтать. Все произошло спонтанно: нас пригласили участвовать в выставке известные коллекционеры и организаторы многих автомобильных мероприятий на ретро-тему - Иван Падерин и Александр Лекаев. Итак, 2014 год. Россия. Москва. Красная площадь. Даже от одного перечисления захватывает дух - настолько это величественно и гордо звучит! Конечно, я не мог и мечтать, что в один прекрасный день, здесь будет стоять автомобиль из нашего музея. И не просто автомобиль - без преувеличения, легенда - единственный в мире спортивно-гоночный автомобиль "Москвич-407-Купе". В подтверждении этих слов, на бортах автомобиля красуются автографы наших легендарных спортсменов - заслуженных мастеров спорта и мастеров спорта международного класса. К сожалению, некоторых из них уже нет в живых... В далеком 1962 году, когда были сделаны два автомобиля с кузовом купе, спортсмены, как раз за такую форму, "окрестили" эти машины "Циклопами". Вот только, к сожалению, до наших дней ни



один автомобиль не сохранился. Мастер спорта международного класса Вадим Борисович Ржечицкий - один из гонщиков выступавших на этих автомобилях, - рассказывал, что был свидетелем их утилизации на заводе. Автомобили разобрали, а кузова порезали. Поэтому, в 2007 году мы решили воссоздать автомобиль Вадима Борисовича. Он выступал на зеленом. Второй автомобиль - красный, более известен по рисункам Александра Николаевича Захарова. На нем выступал Эммануил Abramovich Lifshits. Интервью с ним вас ждет впереди. Ну а сегодня, 2014 год. "Циклоп" на главной площади страны. И приехал он сюда не на день, и не на неделю, а на полтора месяца. Сегодня, и на несколько недель вперед - у него "смотряны". О том, какой путь предстояло пройти автомобилю, как он родился и где жил, мы вам расскажем далее.



ПЕРВАЯ ВСТРЕЧА



Найти классический автомобиль в приличном состоянии с каждым годом становится все труднее и труднее. Разумеется, десять лет назад, ситуация была несколько проще - в Москве было достаточно много разных машин в хорошем состоянии. Применительно к ретро-автомобилям, хорошее состояние - это в первую очередь кузов и агрегаты. Причем, кузов главным образом должен быть целым, не ржавым. Ситуация с более распространенными 21-ми "Волгами" куда хуже - найти первые модели с нетронутым ржавчиной кузовом - трудно. Москвич-407, который мы приехали смотреть в один из московских гаражей - очередной "дедушкин" автомобиль. Хозяйка машины - Татьяна, - получила её в наследство от своего отца. Ну а поскольку ретро-тема была чужда, а использовать автомобиль как повседневный не представлялось возможным, было принято решение о продаже. Если бы она знала, что ждет его впереди. Насколько повезло не только ей с нами, но и нам с ним.



Забегая вперед: автомобиль оказался того самого 1962 года выпуска, что и "Циклоп", цвет кузова также совпадал. Ну а то, что на автомобиле стоял мотор от модели 408, оказалось просто подарком - такие моторы и стояли на спортивных "купе". В дополнении к автомобилю был еще и полный гараж различных запасных частей, так что приобретение "Москвича" заняло еще несколько дней на их разборку. Что называется, приятные хлопоты... Конечно, в то время ни о каком "Циклопе" мы даже и не мечтали. Автомобиль приобретался с целью прокатиться в выходной день, или принять на нем участие в набиравших тогда обороты, ралли классических автомобилей. Но об этом чуть позже. Вообще, приобретение старинного автомобиля - дело весьма своеобразное и личное. Бывает, что автомобиль просто "не к душе". Бывает, элементарно плохо отреставрирован. Именно поэтому, выбирая автомобили для своей коллекции, мы останавливаемся на оригинальных, нереставрированных экземплярах. В них есть душа, в них есть история. Садясь за руль такого автомобиля, ты в буквальном смысле чувствуешь запах времени. К сожалению, многие отреставрированные машины не могут этим похвастаться. Какие-то они "игрушечные" получаются. Ну а здесь - прекрасный оригинал.





Подготовка автомобиля

К лету 2005 года мы уже успели принять участие в первом "Олдтаймер-Ралли" на спортивном "Москвиче-412". К слову, там мы познакомились с известным автомобильным журналистом Александром Пикуленко, который участвовал тоже на спортивной версии "Москвича", только модели 403. Это был первый выезд советских спортивных автомобилей на классические ралли. В прошлом году мы организовали проект "SovietRally", в начале этого сезона показали автомобили в действии. Теперь, для рекламы проекта, решили использовать "Москвич-407". Планировалось стартовать на нем в следующих "Олдтаймер-Ралли". Во-первых, чтобы показать новый интересный автомобиль, ну и одновременно с этим, рекламировать новый проект, посвященный истории отечественного автомобильного спорта нашей страны. Но эти планы так и остались на бумаге". В первом зимнем ралли ретро-автомобилей "Метелица 2006" мы стартовали на "Москвиче-2140 SL", но а потом у нас появился еще один легендарный автомобиль - "Москвич-412". Автомобиль, на котором мы участвовали не один год в экипаже с заслуженным мастером спорта СССР - Юрием Ивановичем Лесовским. Так что, возвращаясь к нашему "Москвичу-407", в ралли он участия так и не принял. Его ждала совсем другая судьба - на собственном



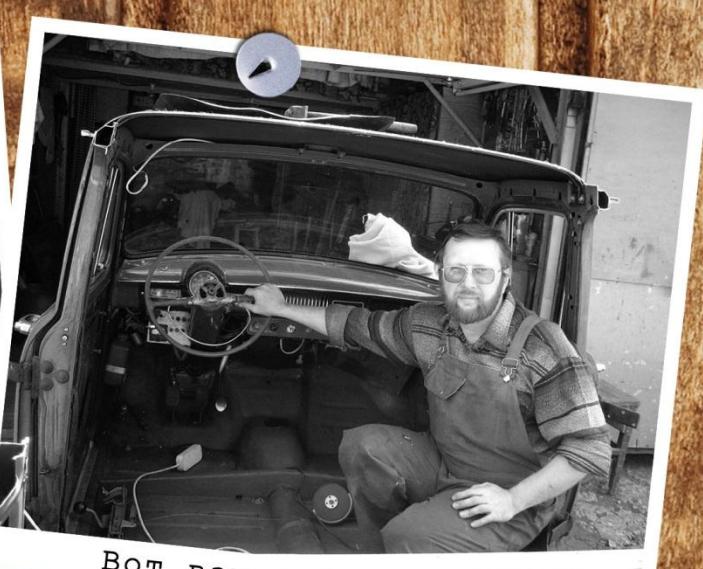
примере показать и рассказать историю, которая была доселе неизвестна. Благо состояние кузова автомобиля - идеальное, а некоторые дефекты по краске - не в счет. После выполнения работ по изменению конструкции кузова, автомобиль все равно придется перекрашивать. Огромной удачей стала возможность проконсультироваться у наших гонщиков, принимавших участие на этих автомобилях. Итак, приступаем к работе...



“ЦИКЛОП”



Начало работ по кузову



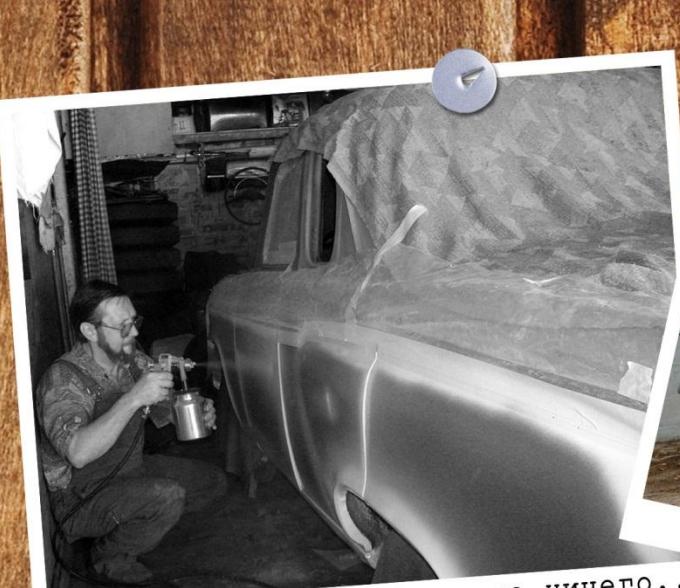
Вот вам и “кабриолет”



Подгонка “полукрыши”



Сварка закончена



Тесновато для покраски, но ничего...



Вот вам и “купе”

Прошлое, хранящееся в нашей памяти,
есть часть настоящего...

Второе пришествие “Циклопа”



“Москвич-407-Купе” спортсмены “окрестили циклопом”. На этих автомобилях гонщики МЗМА завоевали немало призов в ипподромных гонках, а на “кольце” в 1962 году — бронзовую медаль чемпионата страны.

Техническая характеристика автомобиля:

Год постройки — 1962; колесная формула — 4x2; число мест — 2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1358 см³, мощность — 76 (81) л. с. при 5500 (5600) об/мин, клапанный механизм — ОНВ; число передач — 4; размер шин — 5,90-13 дюймов; длина — 3900 мм; ширина — 1540 мм; высота — 1480 мм; база — 2380 мм; снаряженная масса — 860 кг; скорость — 145 (150) км/ч.



Спустя 45 лет, посетители “Х Олдтаймер-Галереи Ильи Сорокина”, которая состоится 19-22 октября 2007 года, впервые смогут не только увидеть точную репродукцию спортивно-гоночного автомобиля “Москвич-407-Купе”, созданного проектом “Москвики на Москвичах” при поддержке компании “Элис”, но и пообщаться с “живыми легендами” советских гоночных трасс — пилотами выступавшими на этих автомобилях.

“Москвич-407-Купе” создавался в одном из московских гаражей. После выполнения работ по отрезанию крыши, была обнаружена такая вещь — её задняя часть несильно выше передней. Разница составляла около сантиметра. Соответственно, после сварки, потребовалось “выстукивать” всю крышу целиком. Затем, небольшой слой шпаклевки, покраска, демонтаж неактуальных для спорта задних сидений и автомобиль готов. Одним из первых с ним познакомился автомобильный журналист Сергей Ионес. На следующем развороте предлагаем вашему вниманию его статью.

МОСКВИЧ-407-КУПЕ

генеральный спонсор проекта



Как оживала картинка

Сергей ИОНЕС



За неделю до осенней «Олдтаймер-Галереи» Ильи Сорокина мы встречались с Александром и Кириллом возле их гаража. Когда я взялся за стальной поручень врезанной в гаражные ворота калитки, Саша ироничным тоном предупредил:

— Держись за эту ручку покрепче: когда увидишь, что внутри, можешь упасть!

Я смело потянул тяжелую дверь, и она нехотя вышла из проема. В первый миг я заметил зад стоящего в гараже ярко-зеленого «Москвича-407». Тут же понял, отчего впору падать: багажник машины оказался заметно длиннее, чем положено. Пары секунд хватило, чтобы понять, отчего у машины такие необычные пропорции, и оценить проделанную работу.

В 1970–1980 гг. последнюю страницу обложки каждого номера журнала «За рулем» украшали портреты автомобилей работы художника Александра Захарова. Известные отечественные модели соседствовали с забытыми, выпущенными маленьким «тиражом», и с диковинными экспериментальными

машинами, о которых до этого знали только специалисты. Цветные картины Захарова вызвали у тысяч молодых автомобилистов желание подробнее изучить прошлое советской автомобильной индустрии и, главное, когда-нибудь увидеть забытые автомобили «живьем».

Пусть многие серийные и опытные машины не сохранились. В конце концов, автомобиль — всего лишь механизм, собранный из деталей определенной формы и размерности. Если эти детали кто-то изготовил один раз, то можно изготовить их еще раз и снова собрать такую же машину, как много лет назад. За рубежом

этим занимаются музеи ведущих автомобилестроительных компаний — вспомните синий эвакуатор 1950-х годов гоночной команды Mercedes-Benz.

И наши автореставраторы, набившие руку на восстановлении серийных машин, уже пробуют свои силы в воссоздании несохранившихся автомобилей. На выставках начали появляться автомобили, словно сошедшие с рисунков Захарова, творчество которого из источника вдохновения превращается в руководство к действию.

Одним из первых примеров стало купе на базе «Москвича-407». Машина мелькнула на спортивных трассах в 1960-х, ее рисунок работы Захарова вышел в журнале в октябре 1980-го, а 27 лет спустя, снова в октябре, возрожденный «Москвич-купе» дебютировал на осенней «Олдтаймер-Галерее» Ильи Сорокина. Реплику машины строили мастер спорта по ралли Александр Кириллов и его 20-летний сын Кирилл.

1960-е годы в Советском Союзе ознаменовались переходом от линейных гонок к кольцевым: от соревнований на перекрытых на время гонки участках дорог общего пользования к гонкам по замкнутым, в том числе специальным, трассам. Одной из разновидностей кольцевых стали ипподромные гонки, проходившие на арене ипподрома или стадиона.

Именно в те годы автоспорт стал массовым. На старт кольцевых гонок выходили десятки машин от различных автобаз, автохозяйств, спортивных клубов ДОСААФ, не остались в стороне и военные. И, конечно же, спортивные команды появились на автозаводах. Тогда, в 1950–1960 гг., в состязаниях участвовали не только серийные, но и специальные спортивные и гоночные автомобили. Делали их на основе стандартных агрегатов «москвичей», «побед», «волг», ЗИМов. Тяжелый кузов базового седана заменили легким двухместным самодельным. Машины, выступавшие в классе спортивных, внешне напоминали зарубежные родстеры и купе, только сделанные по-гаражному грубо.

У заводских команд было преимущество: их спортивные и гоночные автомобили проектировали профессиональные инженеры, оборудование экспериментального

цеха завода предоставляло возможность изготавливать эксклюзивные узлы и агрегаты, сложные силовые и декоративные элементы кузова.

Как раз для кольцевых гонок и создавали на МЗМА «Москвич-купе». Технический регламент соревнований в популярном классе спортивных автомобилей запрещал участие машин с серийным кузовом. Значит, седан со специально подготовленными спортивными агрегатами не подходил. Сначала в 1950-х появились два закрытых купе, в основе которых лежали прототипы рестайлинга «Москвича-401», отличавшегося от исходной модели новыми крыльями, капотом и багажником.

Затем был построен открытый двухместный родстер с полностью оригинальными



Купе на базе «Москвича-407» появилось на спортивных трассах в 1960-х, ее рисунок работы Захарова вышел в журнале в октябре 1980-го, а 27 лет спустя, снова в октябре, возрожденный «Москвич-купе» дебютировал на осенней «Олдтаймер-Галерее» Ильи Сорокина. Реплику машины строили мастер спорта по ралли Александр Кириллов и его сын Кирилл.

наружными панелями кузова, получивший индекс стоявшего на нем экспериментального двигателя «Москвич-404». Заводские спортсмены долго гоняли в хвост и в гриву эту машину, ей несколько раз заменили двигатель и подваривали кузов, на исходе 1950-х ее переставили с 401-х мостов на 407-е, заменив полы и подмоторную раму. К 1962 году автомобиль полностью выработал ресурс, и встал вопрос о его замене. Купе и родстер на 401-й платформе тоже увековечил в своих рисунках А. Захаров.

Правда, по словам очевидцев, заместитель главного конструктора завода по спортивным и специальным автомобилям Игорь Гладилин отнесся к этому проекту прохладно. В результате подготовка технической документации не была завершена, и два экземпляра купе пришлось строить, подгоняя «по месту» оригинальные и серийные кузовные панели. Возможно, из-за того, что конструкторская работа над

автомобилем в полной мере не доведена до конца, его кузов получился максимально унифицированным с базовой моделью. Но это спустя годы упростило работу реставраторов!

— Переделать кузов можно двумя способами, — комментирует Александр, — можно изготавливать оригинальные панели, а можно в одном месте срезать часть стандартной детали, а в другом, наоборот, ту же часть приварить.

Как в экспериментальном цехе МЗМА два полученных с конвейера голых кузова подвергали перекроике? Срезали половину верха, проем заднего стекла со скатом крыши и дверными форточками пересадили поближе к центральным стойкам. А панель, находящуюся между крышкой багажника и задним стеклом, получили из освободившейся части крыши. Иначе говоря, кусок крыши седана просто стал куском багажника купе. Проемы задних дверей заварили их серийными панелями со стандартными внутренними усилителями, и это обеспечило кузову дополнительную жесткость.

Тем же путем шли Александр и Кирилл. Только они резали не пустой кузов, а комплектный автомобиль со всеми агрегатами, своим ходом приехавший на вивисекцию. И работать пришлось не на стапеле заводского цеха, а летним днем у ворот гаража. Какую роль сыграли «глаз-алмаз» и золотые руки жестянщика, знакомого с технологиями крупноблочного ремонта кузовов, судите сами! Замечу только, что купе Кирилловых сварено из одного «Москвича», а не из трех машин-доноров, как это часто бывает у других реставраторов.

«Москвич-купе» создавали на МЗМА специально для кольцевых гонок. Сначала в 1950-х появились два закрытых купе, в основе которых лежали прототипы рестайлинга «Москвича-401», а на исходе 1950-х машину переставили с 401-х мостов на 407-е, заменив полы и подмоторную раму.



За основу реплики взяли не «убитую» машину, которую «не жалко», а прекрасно

сохранившийся «407-й» того самого 1962 года выпуска, что и настоящие купе. Это избавило Кирилловых от необходимости реставрации самого автомобиля с полной разборкой. Машину покупали пару лет назад не как основу для купе, а как экспонат для будущей коллекции.

Поначалу с этим «Москвичом» сделали то же, что и с другими машинами. Полностью отмыли не только кузов и салон, но также днище, узлы шасси и моторный отсек. Причем, неудивительно, что у 45-летнего автомобиля не нашлось ни одного заметного очага коррозии, а почти все заводское лакокрасочное покрытие оставалось целым.



Я сам повидал немало «дедушкиных» машин любых отечественных марок, никогда не ездивших зимой, десятилетиями стоявших в теплых сухих гаражах. Александр из тех любителей «ретро», кто знает, как искать, и умеет находить подобные экземпляры. Это настоящее искусство, заслуживающее отдельного рассказа.

Агрегаты машины требовали только обычного обслуживания и регулировок. Пока у «реплики» осталась «начинка» серийного «407-го». Правда, два двухкамерных карбюратора «Вебер» в запасах Кирилловых есть, а оригинальную головку цилиндров с повышенной степенью сжатия еще предстоит изготовить.

Чтобы разрезать кузов, разобрали только салон. Двигатель и обе подвески оставались на своих местах. Фрагмент крыши отпилили обычновенной болгаркой. Александр поясняет, что на заводе кузова разделявали точно так же: режущие машинки, подобные современным болгаркам, в начале 1960-х уже существовали, и жестянщики экспериментального цеха



МЗМА были ими вооружены. На новое место проем заднего стекла и часть панели крыши приварили не уродующий металл газовой сваркой, а полуавтоматом «кемпи».

Я предположил, что в 1960-х кузова тех купе варили «газом»: в советское время это была самая распространенная сварка. Александр ответил, что «автоген» применяли в ремзонах автобаз и таксопарков, газом сваривали кузова самодельных спортивных автомобилей. Автозавод тем и отличался от автохозяйств и спортивных клубов, что на нем уже тогда даже собранные «на коленке» прототипы варили полуавтоматическими сварочными аппаратами.



Сварные швы у Кириллова получились аккуратными, аппарат «кемпи» не навредил металлу так, как автоген. Значит, самая важная деталь — остав кузова — получилась как надо.

Окрашивали машину «синтетикой», произведенной тем же ярославским предприятием, которое когда-то поставляло краску на все советские автозаводы, включая МЗМА. Только тогда завод и его продукция назывались «Победа рабочих», а теперь краску называли женским именем «Вика». Опять же, на заводе, в отличие от таксопарка и гаража спортивного клуба, уже в начале 1960-х штучные опытные машины красили не непрочной ремонтной «нитрой», а намного более подходящей для автомобиля синтетической эмалью.

Кирилловы постоянно общаются с гонщиками, выходившими на старт и соревновавшимися на «407-х купе». На зеленом «ипподромном» автомобиле выступал

Вадим Ржечицкий, а на красном «кольцевом» — Эммануил Лифшиц. В испытаниях купе участвовали Юрий Лесовский и Борис Фалькевич. Герои гоночных трасс 1960-х поведали Александру и Кириллу много ценных подробностей. Не архивные документы и чертежи, а рассказы ветеранов, помнят, как это было в оригинале, разве это не лучшая информационная поддержка проекта? Когда возрожденное купе предстало перед посе-

тителями выставки, каждый из четырех пилотов и испытателей поставил черным маркером свой автограф на белом крыле машины. Рядом расписались знаменные заводские гонщики Виктор Щавелев и Александр Сафонов. Участники исторических событий приняли и одобрили проделанную работу.

Судьба зеленой «ипподромной» машины оказалась неудачной. На одной из гонок Вадим Ржечицкий вылетел с трассы и врезался боком в дерево. Сохранились снимки купе с изуродованным правым бортом. Потом машину подвергли кузовному ремонту как обычный аварийный автомобиль. А изображение красной кольцевой машины осталось на рисунке Захарова.

Спортивные «Москвичи» 1950–1960 годов со времен появления рисунков Захарова будоражат умы многочисленных поклонников этой марки. Я не раз слышал о мечтах разных реставраторов и мастеров-кузовщиков воссоздать те машины. Кирилловы не афишировали своих намерений раньше времени. Они просто в один прекрасный день подобрали подходящий автомобиль, взяли инструмент и сделали то, о чем другие только говорили, а потом достойно продемонстрировали публике готовый результат. ■

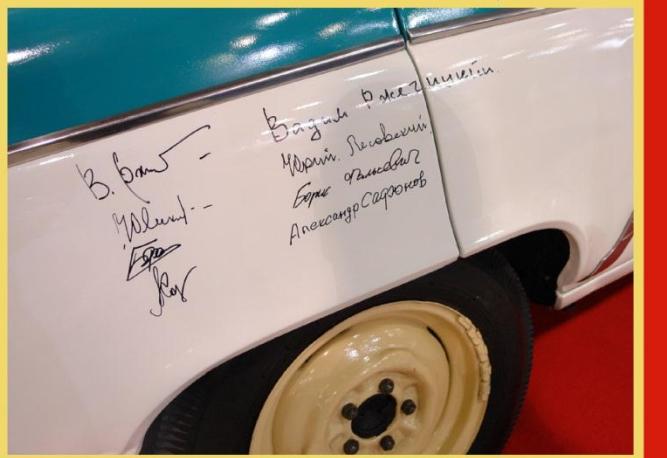
Фото автора и из архива Александра и Кирилла Кирилловых

ПРЕМЬЕРА К ЮБИЛЕЮ



Презентация легендарного "Москвича-407-Купе" проходила на выставке "Олдтаймер-Галерея" в Крокус Экспо в год сразу двух юбилеев. В 2007 году марке "Москвич" исполнилось 60 лет, а выставка ретро-автомобилей встречала гостей в юбилейный десятый раз. Как и ожидалось, интерес к "Циклону" был очень высок. Ветераны автоспорта только успевали давать интервью. В одном из них, мастер спорта международного класса Вадим Борисович Ржечицкий, рассказал о своем опыте езды на этом автомобиле. Предлагаем вашему вниманию интервью гонщика:

"Трековые зимние гонки начались в Москве, если память не изменяет, в 1963 году и участвовали в них все классы автомобилей. В том числе была такая бредовая идея – на формулах это проводить. Первое мое участие было на автомобиле формулы тогдашней. Они в объединенном классе все были. Все – и первая, и вторая, и третья, и четвертая. А через два года, когда это закрыли, остался только класс, кроме стандартных, – еще автомобили спортивные, так называемые, двухместные.



МОСКАУ КРОКУС ЭКСПО | 19-22.10.2007

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ ПОД ЗАЩИТОЙ
Turtle Wax

Среди Коллекционеров

Задворная



Они тоже участвовали в кольцевых гонках, и одновременно, зимой, для поддержания формы, ездили на трек. И вот, чтобы участвовать в этом классе, завод сделал пару таких автомобилей из Москвича. В общем-то, они ничем особенно не отличались, никакими выдающимися качествами. Кроме того, что там были установлены карбюраторы «Вебер», двухкамерные. То есть на каждый цилиндр приходилось по карбюратору. Это позволяло поднять мощность где-то ближе к 60 л.с. Автомобиль остался такой, достаточно стандартный, и сложно уже с таким мотором в управлении. В общем, кончилось это дело деревом на левом вираже московского ипподрома. Ну и вот дальнейшую его историю проследить могу с трудом, и участие мое на нем, по-моему, больше... не то, что завершилось на этом, но как-то не отложилось в памяти, – были ли еще на нем какие-то заезды выдающиеся."

Ржечицкий В. Б.



Музейный экспонат



Первый площадкой для стационарной экспозиции проекта "Советское ралли" стал музей "Авто Ревю". Благодаря директору Льву Наумовичу Железнякову, в 2007 году была открыта постоянно действующая экспозиция наших спортивных автомобилей. Здесь "Циклоп" встречал гостей, которые в силу различных обстоятельств не смогли приехать на премьеру в дни работы выставки. Здесь про него, да и про другие экспонировавшиеся автомобили, снимали различные передачи и новостные сюжеты. В те дни музей посетили ветераны автоспорта - один из известных наших экипажей, принимавших участие в ралли-марафонах и различных внутрисоюзных гонках, - Виктор Алексеевич Щавелев и Эммануил Абрамович Лифшиц. Их автографы стали финальными на бортах "Циклопа". Всего их шесть. Получилось такое своеобразное подтверждение того, что автомобиль сделан правильно. Кроме того, на стенде, в поддержание темы кольцевых ипподромных гонок, были представлены исторические фотографии с соревнований, а также настоящие победные кубки. В общем, интерес к такой экспозиции проявлялся всегда неподдельный. Я имею ввиду простых посетителей. Приятно осознавать, что твоё любимое дело - ценится.



ИНТЕРВЬЮ

Эммануил Абрамович Лифшиц

«Был период, когда начали строить спортивные автомобили. Такисты обрезали кузова, в ЦСКА тоже делали машины такие. Пришла в голову идея сделать машины такие, которые могли бы участвовать в классе спортивных автомобилей. Я не помню, кто эту идею подал, но эту идею поддержал Гладилин Игорь Александрович. Выделил нам Шугурова, как идеального вдохновителя. Мы начали резать автомобили. Вот порезали, построили такие вот два автомобиля. Значит, я, Терехин и Вадим Ржецицкий. Но Вадик принимал такое, маленькое участие в этом деле, он не любил на сварку смотреть, на пайку. А после этого, когда построили, Терехин на нем так ни разу и не выехал. Вадим Ржецицкий ездил. Мы ездили ипподромы, кольцевые гонки. Ну эти машины себя очень неплохо показали. Тогда были эти модные «подъемы на холм» в парке Горького. Очень неплохо себя показали – маленькая, гремучая, хорошая машина.»

Т.е. впечатления остались приятные?

«Ну от молодости всегда впечатления приятные остаются. Когда стареешь, то не думаешь о том, как ты будешь через год жить, сможешь встать на левую ногу или нет. Молодость всегда вспоминается с удовольствием.»

Вадим Борисович отзывался как-то не очень лестно: плохо управлялась, очень легкий зад был...

Ну зад можно было подгрузить, главное, чтобы было чему вести её. А моторы даже тогда, в то время с «ижевскими» карбюраторами, где-то у нас было 72 силы. Это неплохо. На такой вес это было отлично. Конечно, сейчас это уже вспоминать, такие мощности, так сказать, в шутку можно. Но в то время было неплохо. Со старта трогались - задние колеса проворачивали.



ПЕРВЫЙ СТЕНД МУЗЕЯ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО РАЛЛИ



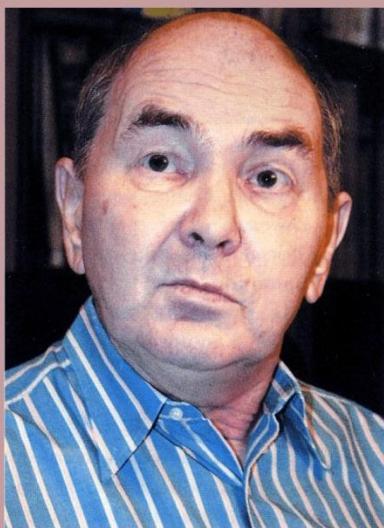
На “Рогожку”!

В 2009 году московский городской “Музей ретро-автомобилей” на Рогожском валу пригласил нас сделать постоянно действующую экспозицию. Мы переехали из музея “Авто Ревю” в Кузьминском парке, и расширили экспозицию на два стендов. Интересно, что как раз в день нашего переезда 23 сентября 2009 года, в музей на фотосессию приехали молодожены. Разумеется, “Циклоп” привлек их внимание в первую очередь. Именно его они выбрали главным объектом для своих свадебных фото. Через некоторое время, снимая фильм “Погоня за скоростью”, автор Андрей Крюковский, также, в числе прочих интересных спортивных автомобилей, остановил свое внимание и на “Циклопе” - у него в фильме тоже есть своя небольшая роль. Конечно, стоит ли говорить, что находясь на входе в главный зал музея, “Циклоп”, да и весь стенд “Советское ралли”, не остается без внимания многочисленных экскурсий и вспышек от фотоаппаратов. “Москвич-407-Купе” - уникальный автомобиль. Это наша история. Это - страницка в истории отечественного автомобильного спорта, которая долгое время была забыта. Исторических фотографий





ЛЕВ ШУГУРОВ: ЧТО Я МОГУ ВАМ РАССКАЗАТЬ...



«Ну, я Вам могу про «Циклоп» что сказать: в 1962 году у нас был такой интерес, чтобы в гонках по ипподрому и в летних кольцевых гонках участвовать в категориях спортивных машин. Что касается машины «Москвич-спорт» 1954 года, она уже не годилась. Ну и тогда мы с Гладилиным оговорили такую вещь – давайте сделаем на базе кузова 425, т.е. 407 кузова, – два автомобиля типа «купе». Сначала была такая идея – сделать нормальные чертежи, и даже присвоить в секторе технической документации номер модели. Номер модели был свободный 409-й. Но, постольку, поскольку чертежи мы делать не стали, то и номер не присвоили, так, формально. Мы выписали два кузова 407-х, полностью покрашенных, собранных и направили их в прессово-кузовной цех. Гладилин «повесил» это на меня и поручил помощником быть Лифшицу. Но Лифшиц не очень захотел довольно грязной работой заниматься, и мне из экспериментального цеха дали в помощники слесаря Толю (фамилию забыл). Короче говоря, мы сделали две машины. Что было сделано: у кузова по центральной стойке болгаркой отрезали крышу и по пояс отрезали сверху и с боков. Сзади отрезали ту часть кузова под нижней кромкой заднего стекла. Так что у нас получилась такая вот «крышица». Лишнее выкинули, задние двери заварили изнутри. Ну и естественно что, такое же должно быть перекрыто расстояние между передней кромкой крышки багажника и нижней кромкой этой вот отрезанной

«крышицы». Просто из листа согнули вот такую панель и вварили. То есть, короче говоря, формально вварили эту вот «крышу». Ну ведь в крышу должны были входить двери. Да? Поэтому мы что сделали? Вварили там лист и врезали в него через уплотнители пластмассовые маленькие окошечки такого грубого треугольного сечения. Так получился кузов. Машину оснастили серийной подвеской, передней и задней, но колесами, они уже тогда выпускались, - 13 дюймов. Облицовка была «сеточка», такая как 407-я. Боковой молдинг как был на 407-м, так и сохранили. Сиденья оставили передние только, потому что задние были не нужны. Ну панель приборов, руль там, это все сохранилось серийное. Двигатель – значит так. Сначала мы поставили туда двигатель 403-й форсированный с четырьмя мотоциклетными карбюраторами К-28И. Коллектор для них был уже готов. Это применялось на гоночных машинах, на раллийных машинах группы пять. Ну и перво-наперво запустили эту машину на ипподром. На ипподроме она вела себя плохо. Потому что: во-первых – задних сидений не было, легче стало, да, часть крыши вырезана, внутренних панелей, обивок дверей не было, и поэтому в багажник для гонок по ипподрому клади стокилограммовый мешок с песком. Тогда, значит, обеспечивалось достаточное сцепление колес с дорогой. Это был первый сезон. Выступили они неудачно. На следующий год, 1963-й, на этой машине поехал на ипподром, по-моему, Ржечицкий. И мы ему «втихаря», завод только-только получил карбюраторы «Вебер» 40-DOE. Мы поставили на специальный коллектор такой, сварной, поставили тот карбюратор. Просто на ипподроме сказали Вадику, что бы он капот не поднимал и никому это не показывал. Ну и он приехал, по-моему, вторым там. Потом в том же году, в 1963-м, эту машину пустили на чемпионат СССР по кольцу. По-моему, там ехал Лифшиц на одной машине, на второй – Сергей Смирнов. По-моему, второе и четвертое место было. Машины были двухцветные: по-моему, коралловый с белым. Ну а потом, в 1964 году категория спортивных машин исчезла. На ипподроме они были не нужны, и я не знаю куда они делись. Может быть, просто-напросто агрегаты сняли, а кузова списали. Но было их две штуки. По начальному замыслу, если бы сделали хоть какой-нибудь чертеж внешнего вида, машина называлась бы «Москвич-409». Вот, что могу сказать...»



Вадим Ржечицкий на московском ипподроме, 1965 г.

SovietRally.ru

Russia. Moscow. Tel.: +7 (901) 5555-412