

МУЗЕЙ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО РАЛЛИ

АЛЕКСАНДРА КИРИЛЛОВА



АВТОРАЛЛИ В СССР

далекие шестидесятые

МОСКВИЧИ НА "МОСКВИЧАХ"

день сегодняшний

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2005

ГОД

Москва, КВЦ «Сокольники», 1-6 марта 2005

ВОЛДАЙМЕР ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

Официальные технические спонсоры:



Салон старинных, редких и экзотических автомобилей

ПРИГЛАШАЕМ К УЧАСТИЮ компании, продукция или услуги которых применимы для техобслуживания, ремонта и реставрации старинных автомобилей. Участие в выставке – великолепная возможность занять свою нишу на новом, перспективном и бурно развивающемся рынке.

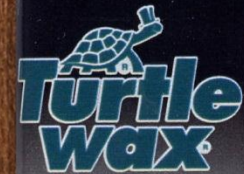


Организаторы: МВК, Фонд изучения, сохранения и защиты памятников технической культуры «ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»

тел.: (095) 105-69-84
факс: (095) 212-31-59

моб.: (095) 104-47-77
e-mail: gallery@oldtimer.ru

КРАСОТА
АВТОМОБИЛЯ
ПОД ЗАЩИТОЙ



НА ПРИЗЫ СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА СТАНЦИАНТ РЕЗЕРВ

Почти во всех странах мира проводятся гонки старинных автомобилей. Самые знаменитые и престижные – итальянская «Mille Miglia», немецкая «2000 km durch Deutschland», британская «Goodwood Festival of Speed». Участвуя в подобных соревнованиях, владельцы олдтаймеров находят особое удовольствие в общении с единомышленниками, в возможности продемонстрировать благожелательной публике свой автомобиль и одновременно побороться за почётные трофеи.

Предлагаем Вам испытать спортивную удачу в «Олдтаймер-Ралли», которое торжественно стартует в субботу 5 марта 2005 года в старинном московском парке «Сокольники» и пройдёт по живописному историческому центру Москвы.

«Олдтаймер-Ралли» – соревнование не на быстроту, а на точность прохождения маршрута. Смело участвуйте в нём на своей машине – трасса и скорость выбраны так, что с Вашей любимцей ничего не случится. Ралли проводится при поддержке РАФ, честное судейство обеспечивает команда профессиональных судей из секции автоспорта МГУ.

Приглашаются
все желающие на
автомобилях до 1975 г.в.

Дополнительную информацию можно получить по телефонам: (095) 104-47-77, 105-69-84

КАРТОЧКА УЧАСТНИКА

Пилот Ф.И.О.	Штурман Ф.И.О.
Дата рождения	Дата рождения
Контактный адрес	Контактный адрес
Контактный телефон	Контактный телефон
Е-mail	Е-mail
В ралли участвует в _____ раз	В ралли участвует в _____ раз
Автомобиль	Марка, модель
Год выпуска	

Заполненную карточку или её копию следует отправить в Оргкомитет ралли почтой: 27560, Москва, а/я 94, факсом: (095) 212-31-59 или по e-mail: rally@oldtimer.ru

06.III.05 МОСКВА
OLDTIMER-RALLY

УЧАСТНИК

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ ПОД ЗАЩИТОЙ
TurtleWax

СТАНЦИАНТ РЕЗЕРВ
Страховое общество



Участники первого "OLDTIMER-RALLY" готовятся к старту



Ралли комментирует Леонид Ярмольник



Установка таблички ралли на решётку, интервью



Экипажи выстраиваются в колонну к месту старта



В ралли принимали участие как отечественные, так и иностранные авто



"Москвич-403 ИЭ" был подготовлен для участия в ралли "Monte-Carlo"



Экипаж Сергея Канунникова (За Рулём) на ЗАЗ-965



Александр Пикуненко за рулём спортивного "Москвича"

6.III 2005
OLDTIMER-RALLY

МОСКВА • СОКОЛЬНИКИ



Организатор:
Фонд изучения,
сохранения и защиты
памятников технической культуры
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»

ДОРОЖНАЯ КНИГА

СТАНДАРТРЕЗЕРВ
Страховое общество

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ ПОД ЗАЩИТОЙ
TurtleWax

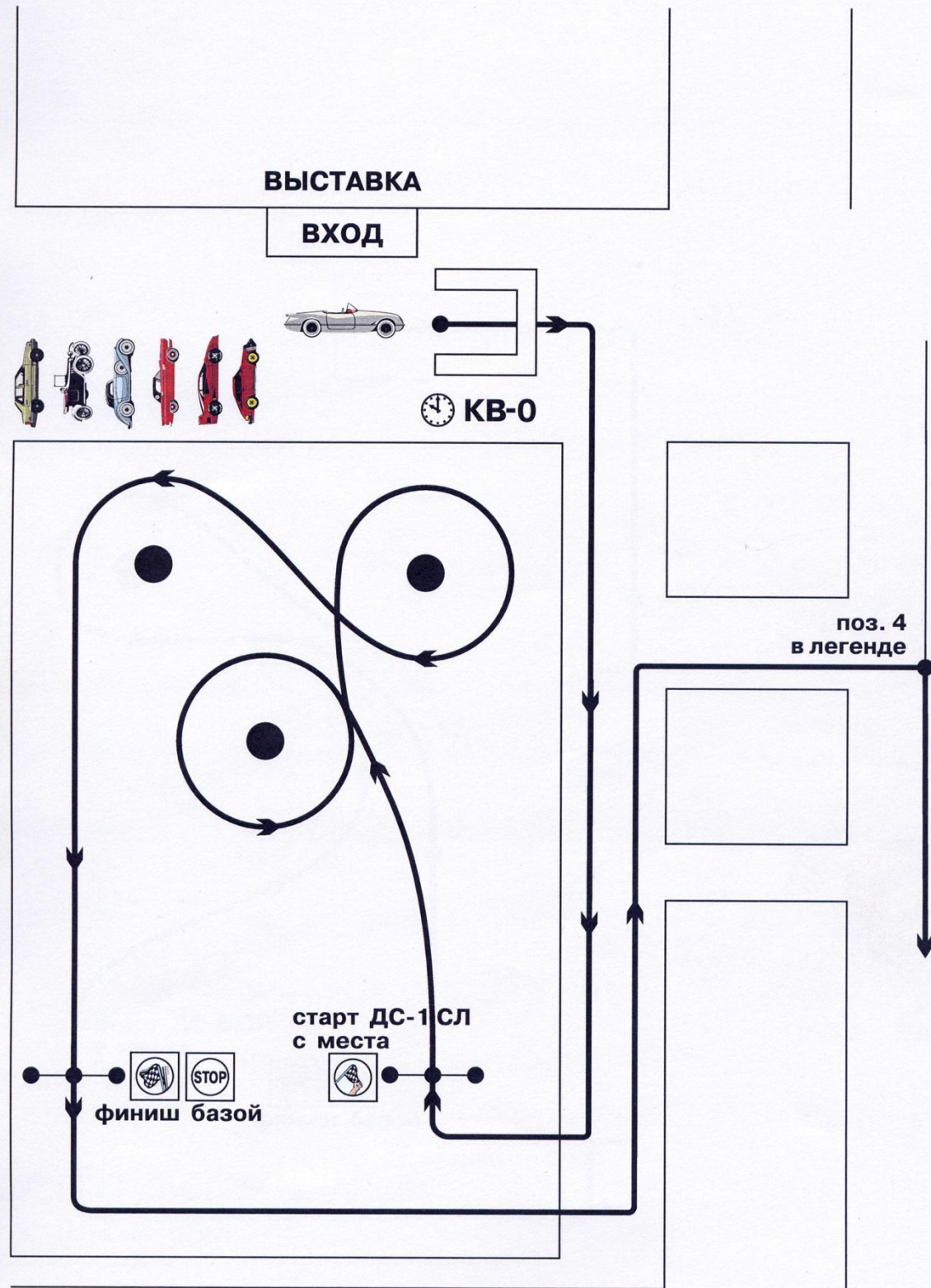


МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

Сектор	Средняя скорость, км/ч	Судейский пункт, ДС	Название	Дистанция, км	Дистанция, мили	Заданная скорость, км/ч	Норма времени, ч:мин	Время первого экипажа
		ТИ	Сокольники					9:30
1	23,7	КВ-0	Сокольники	0,00	0,00			12:01
		ДС-1 СЛ		0,20	0,12			
		ДС-2 РД					40	
		ДС-3 РУ		1,45	0,90		130 сек	
2	27,3	КВ-1	Яуза	19,75	12,27		0:50	12:51
		КВ-2	Кремль	4,55	2,83		0:10	13:01
3	24,9	КВ-2	Кремль					
		ДС-4 РД				40		
		ДС-5 РТ		0,10	0,06			
		ДС-6 СЛ		0,20	0,12			
		КВ-3	Сокольники	16,60	10,30		0:40	13:41

Общая дистанция ралли 40,9 км
 Общая дистанция дополнительных соревнований 4,8 км
 Время в пути 1:40
 Средняя скорость по ралли 24,5 км/ч

СХЕМА СЛАЛОМА ДС-1



OLDTIMER-RALLY 2005

норма времени
0 час 50 мин

страница 1

КВ0 – КВ1

дистанция
19,75 км

средняя скорость
23,7 км/ч

расстояние (км)		направление	информация	расстояние (мили)	
от КВ	интервал			от КВ	интервал
0,00	0,00	1	КВ-0	0,00	0,00
0,10	0,10	2	старт ДС-1Сл см. схему	0,06	0,06
0,30	0,20	3	финиш ДС-1 финиш базой	0,19	0,13
0,40	0,10	4		0,25	0,06
0,50	0,10	5	павильон 19	0,31	0,06
1,30	0,80	6	ЛЁД	0,81	0,50
2,15	0,85	7		1,34	0,53
3,35	1,20	8		2,08	0,74
4,20	0,85	9	старт ДС-2 РД с места V = 40 км/ч	2,61	0,53



Экипаж Антона Богатова на "Москвиче-407". Первый ДС.



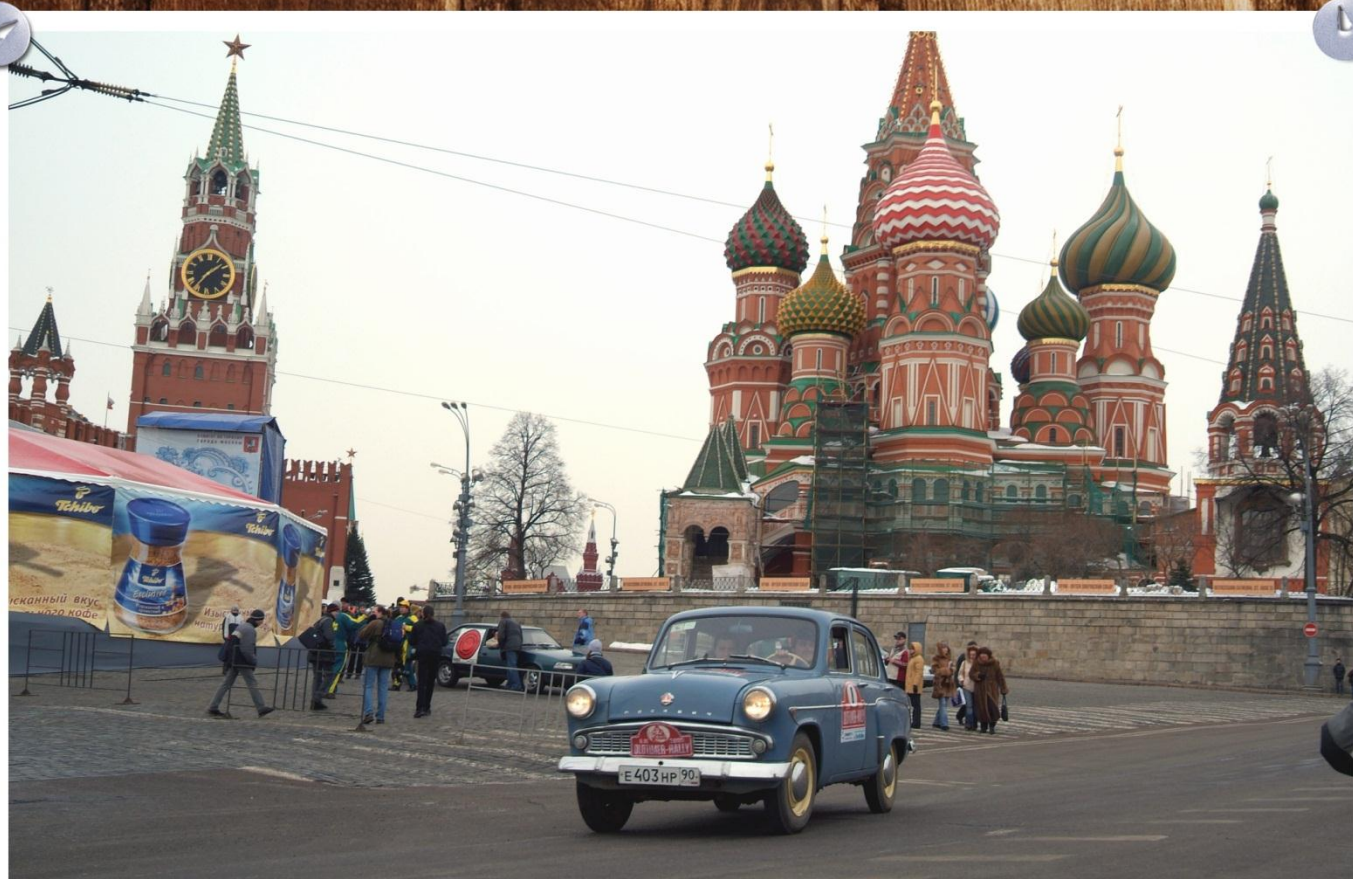
21-я "Волга" без особого труда справилась с трассой



Первый слалом на спортивном "Москвиче-412"



Александр Пикуненко на маршруте. Впереди - скоростной слалом.



Маршрут ралли проходил по дорогам Москвы



После промежуточного финиша экипажи возвращаются в Сокольники



Красный "Chevrolet" на Васильевском спуске



Победители и призёры первого "OLDTIMER-RALLY"



ДИПЛОМ

награждается

КИРИЛЛОВ КИРИЛЛ

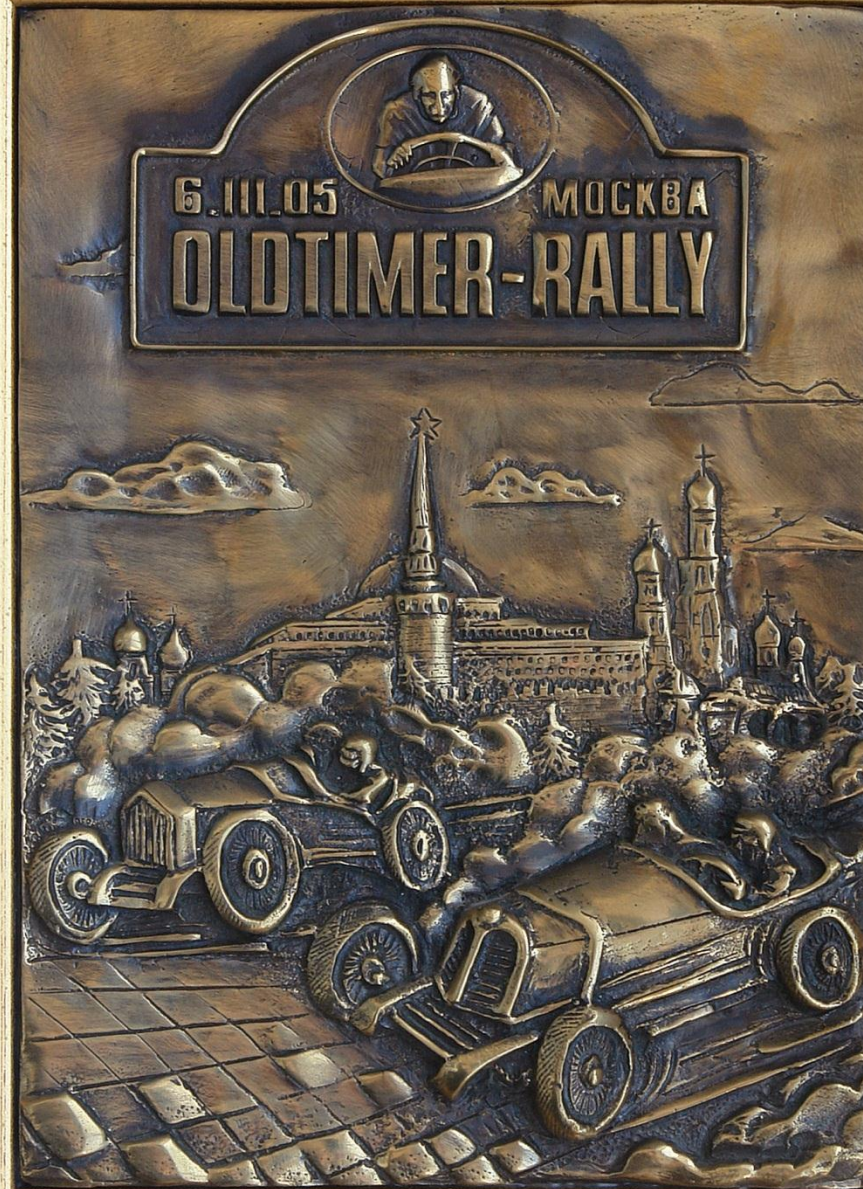
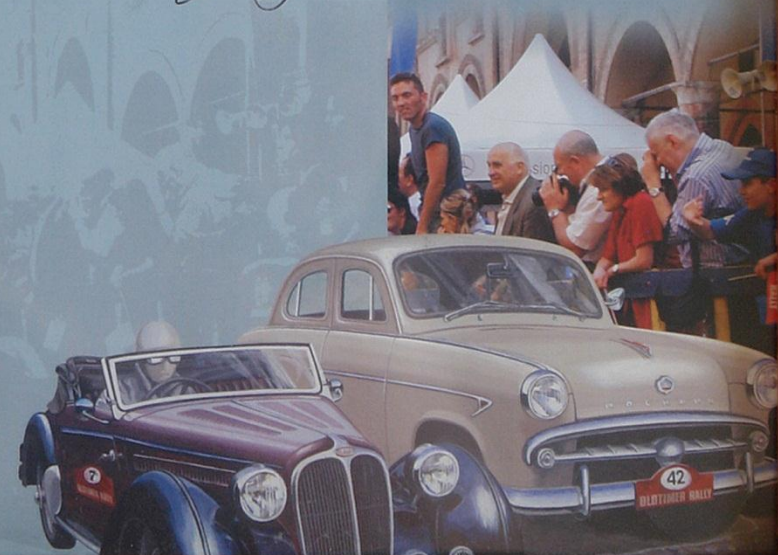
за мужество и мастерство,
проявленные при прохождении дистанции
Олдтаймер-Ралли

Председатель Оргкомитета

И.А.Сорокин

Руководитель гонки

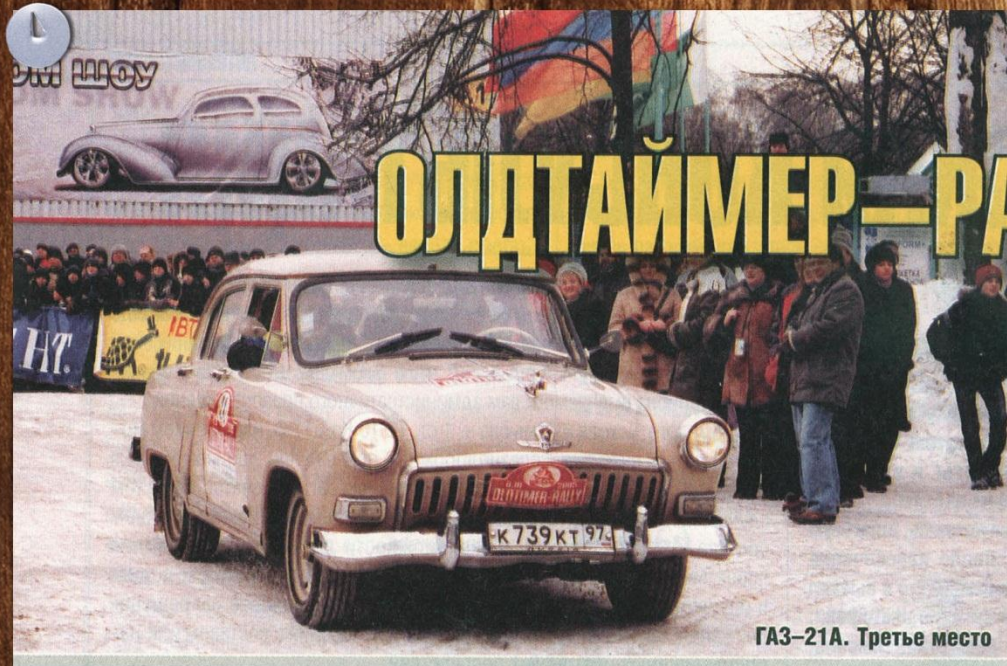
С.А. Ушанов



За лучший спортивный автомобиль

Сергей Дьяконов

ОЛДТАЙМЕР-РАЛЛИ 2005



GAZ-21A. Третье место



«Лучший журналистский экипаж»



Oldsmobile 88. «Самый почтенный автомобиль»

Завершил свою работу Пятый салон старинных, редких и экзотических автомобилей «Олдтаймер — Галерея Ильи Сорокина», который проходил в Москве в выставочном центре «Сокольники» с 1 по 7 марта. Украшением этого мероприятия стало ралли старинных автомобилей, в котором могли принять участие все, у кого есть автомобиль, выпущенный до 1975 года.

Старт «Олдтаймер-ралли», намеченный на 6 марта, совпал с открытием сезона гонок «Формула-1». За долгую зиму москвичи соскучились по подобным мероприятиям, в результате тех, кто хотел полюбоваться старинными автомобилями, было очень много. Однако из-за холодной погоды некоторые желающие не смогли принять участие в гонке. Всего на старт вышли только 17 экипажей. Повезло еще, что в день старта температура чуть-чуть повысилась, а обещанный синоптиками снег так и не пошел. В ралли участвовали относительно молодые автомобили 1952—1975 годов выпуска. В целом атмосфера мероприятия, учитывая состав автомобилистов и зимние условия проведения гонки, немного напоминала легендарное ралли «Монте-Карло» 1960-х годов. Среди машин, вышедших на старт, можно было увидеть настоящие шедевры. Гости из Минска приехали на великолепных Oldsmobile 88 1952 года и Ford Mustang 1965 года. Большой интерес у зрителей вызывал еще один американский автомобиль — Chevrolet Impala 1959 года. Отечественный автопром был представлен тремя «Волгами» ГАЗ-21 различных модификаций, «горбатым» ЗАЗ-965А, монументальным ЗИЛ-117, «москвичей» участвовало аж пять штук.

Старт гонки комментировал известный актер Леонид Ярмольник — страстный поклонник старинных авто. Уже несколько лет он занимается реставрацией редкой «Победы» с кузовом каб-

риолет. Старт ралли, как и намечалось, был дан в 12 часов дня. На площадке перед выставочным центром участники соревновались в фигурном вождении, затем уходили на трассу. Учитывая почтенный возраст автомобилей, главным параметром, по которому судьи определяли победителей, была не скорость, а точность прохождения маршрута. Однако когда был дан старт, казалось, многие участники забыли об этом. К всеобщему удовольствию зрителей ветераны носились по обледеневшей площадке довольно лихо. Огромный ЗИЛ-117 в управляемом или не очень управляемом заносе то еще зрелище. Забегая вперед, скажу, что ралли прошло без каких-либо серьезных происшествий, хотя для некоторых гонка едва не закончилась уже на самом старте. Дело в том, что перед площадкой, предназначенной для фигурного вождения, был небольшой обледеневший подъем. Для многих машин он стал серьезным препятствием. Тем не менее коварную высоту взять удалось всем, хотя отдельным экипажам пришлось совершить несколько попыток. Маршрут ралли был следующим: из парка «Сокольники» участники доезжали до Васильевского спуска, затем возвращались на место старта и финишировали после повторного прохождения площадки для фигурного вождения. Во время гонки только один экипаж столкнулся с серьезными техническими проблемами. Как ни странно, на самом молодом автомобиле BMW 525 1975 года, из числа принимавших участие в соревновании, через несколько километров после старта отказал спидометр. А это единственный прибор, по которому штурман ориентируется на местности. Но экипаж в составе пилота Дениса Банникова и штурмана Константина Баранова сумел финишировать (хотя и показал худшее время среди всех участников), за что и был награжден организаторами дипломом «За командный дух и волю к победе».

Около 14 часов на финише появились первые участники — Виктор Журлов и Георгий Карпунин на «Москвиче-412» 1974 года. Правда, по ходу гонки этот экипаж, видимо, нахватал много штрафных очков, что в итоге не позволило занять призовое место. Однако стремление к победе не осталось незамеченным судьями, и Журлова и Карпунина наградили дипломом «За мужество и мастерство». Вскоре финишировали гости из Беларуси — Сергей Шишко и Анатолий Халецкий на Ford Mustang 1965 года. В итоге этот экипаж и был признан победителями ралли. Второе место заняли Евгений Ярославский и Александр Ярославский на Chevrolet Impala 1959 года. Честь отечественного автомобилестро-



Chevrolet Impala. Итоговое второе место



Ford Mustang. Финиш победителей «Олдтаймер-ралли»



ЗИЛ-117 под управлением Людмилы Лен — «Леди очарование»



«Москвич 407». «Лучший отечественный автомобиль»



«Лучший пилот» Александр Пикуленко уходит на дистанцию



«Москвич 4123». «Самый спортивный автомобиль»



Oldsmobile 88. «Самый почтенный автомобиль»



Неудачники ралли. Диплом «За командный дух и волю к победе»

ения поддержали Алексей Пискарев и Александр Демашев. На ГАЗ-21А 1960 года они заняли почетное третье место.

«Олдтаймер-ралли» проводилось в соответствии с олимпийским девизом — «главное не победа, а участие», поэтому не один экипаж не остался без наград. Oldsmobile 88 1952 года (пилот Андрей Новолоцкий, штурман Николай Демидов) отмечен дипломом «Автомобиль самого почтенного года выпуска». Наши коллеги по перу Сергей Канун-

ников и Сергей Клочков на ЗАЗ-965А признаны «Лучшим журналистским экипажем». Гости из Петербурга А. Жуков и К. Жукова на Ford Taunus 6XL отмечены дипломом «За самый дальний пробег» (имеется в виду расстояние, которое экипаж преодолел на пути к старту ралли). «Москвич-412 Э» 1975 года (пилот Александр Кириллов, штурман Кирилл Кириллов) с боевой раскраской, соответствующей раллийным автомобилям АЗЛК 1970-х годов, был отмечен организаторами как «Самый



Ford Taunus 6XL из Петербурга. Диплом «За самый дальний пробег»

спортивный автомобиль». Элегантный Mercedes MB W108 (Владимир Кабанов, Алексей Прулес) удостоен диплома «Лучшая иномарка». «Лучшим отечественным автомобилем» стал великолепно сохранившийся «Москвич 407» 1959 года (Антон Богатов, Михаил Чернов). Дмитрий и Татьяна Рудаковы на BMW E-21 318 отмечены в номинации «Лучший семейный экипаж». Людмила Лен, лихо пилотировавшая огромный ЗИЛ-117 1974 года, удостоилась диплома «Леди очарование». Лучшим штурманом гонки стал Владимир Михеев

на ГАЗ-21Р 1964 года. Лучшим пилотом признан Александр Пикуленко на «Москвиче 403-47» 1964 года. Дипломом за «Лучший дебют» награжден экипаж из Королева — Павел Матвеев и Илья Плеханов на «Москвиче 403» 1964 года. Самый юный участник оказался в составе семейного экипажа Пирожковых на ГАЗ-21 1958 года.

В заключение можно сказать, что несмотря на капризы погоды, ралли удалось на славу. Хочется надеяться, что в будущем «Олдтаймер-ралли» станет традиционным.



Mercedes MB W108. «Лучшая иномарка»



Ралли "Надежда-2005". Остановка на дороге. Ждём своё время.



Перерыв в ходе ралли на прекрасной зелёной лужайке. Обед.



Специальная штурманская программа для любительских ралли.



Экипажи перед стартом этапа на регулярность движения.

Шоу АВТОЭКЗОТИКА
 8-10 июля 2005 года
 Москва, аэродром Тушино
 Ф.И.О. **КИРИЛЛОВ К.А.**
 ФИРМА / КОМПАНИЯ
A 629 EA 97
 0011 Внимание! При выходе с территории Шоу «Автоэкзотика» получите контрамарку
УЧАСТНИК
 пт. 8.07 | сб. 9.07 | вс. 10.07

Шоу АВТОЭКЗОТИКА
 8-10 июля 2005 года
 Москва, аэродром Тушино
 Ф.И.О. **КИРИЛЛОВ А.К.**
 ФИРМА / КОМПАНИЯ
A 629 EA 97
 0004 Внимание! При выходе с территории Шоу «Автоэкзотика» получите контрамарку
УЧАСТНИК
 пт. 8.07 | сб. 9.07 | вс. 10.07

Шоу АВТОЭКЗОТИКА
 8-10 июля 2005 года
 Москва, аэродром Тушино
 АВТОМОБИЛЬ **МОСКВИЧ 412 РАММ**
 ГОС. НОМЕР **A 629 EA 97**
 Внимание! При выходе с территории Шоу «Автоэкзотика» получите контрамарку
ЭКСПОНАТ
 пт. 8.07 | сб. 9.07 | вс. 10.07



SovietRally
 Авторалли в СССР - как это было
 История отечественного автоспорта
<http://www.sovietrally.ru/>



Утром 9 июля на аэродроме в Тушино



Журналисты с интересом спрашивали о спортивном Москвиче



Первые гости на стенде "Советского ралли"



Общий вид экспозиции сбоку



"Автоэкзотика-2005" стала первой выставкой для нашего проекта



Флаг "SovietRally". На фото - сборная СССР на ралли "Тур Европы-71"



Гости с интересом разглядывают архивные фотографии



Здесь же можно было подать заявку на следующее "Олдтаймер-ралли"

АВТОСАЛОН

Под автомобильной экзотикой у нас все понимают что-то свое. Шире всего это понятие трактуют организаторы ежегодного шоу с тематическим названием «Автоэкзотика». Они допускают на поле Тушинского аэродрома любую технику, которая не ездит по нашим улицам каждый день. То есть если машина покидает гараж хотя бы раз в неделю и по ней успевают соскучиться владелец и пешеходы на улице, она достаточно экзотична, чтобы показаться в Тушино. При этом экзотика подразделяется на «нашу» и «не нашу», на хорошо сохранившуюся и отреставрированную. С чем не согласны многие владельцы «убитой техники», на содержание которой денег у них нет, а обладать и тем более выставляться очень хочется.

Сергей АСЛАНЯН, Ян СЕГАЛ (фото)



Фестиваль «Автоэкзотика» проводится уже девять лет. И своим постоянством и хорошей подачей себя в прессе она приучила людей к тому, что красивую машину можно купить или отреставрировать и для показа другим, а не только в порыве обожания. И потому с каждым годом на этом мероприятии появляется все больше и больше техники, которую люди покупали или восстанавливали в том числе и потому, что собирались обязательно выставить с ней на тушинском летном поле. Этот год получился очень русским. На фестиваль приехало столько наших машин, что волнение за утраченное Родины потихоньку отпустило. Но вот что странно. Судя по участникам, больше всего наши соскучились по «Москвичам». Автомобили этой ныне несуществующей марки так долго были в истории страны, что ностальгия всколыхнула энтузиазм и народ бросился на реставрацию всего модельного ряда, начиная с самого первого «Москвича» и вплоть до модели 412. Более поздние еще не преодолели в сознании рубежа, после которого ав-



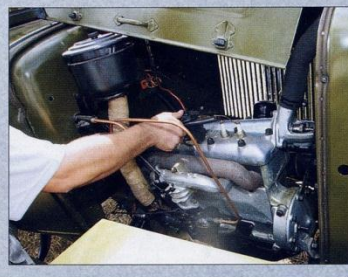
Полноприводный «Москвич-410». Прекрасно отреставрированный ГАЗ-ММ-В 1942 года. Второй фары, дверей и некоторых других деталей у него не было от рождения. Конструкторы упростили его насколько возможно. В войну и так сойдет.



НА КОЛЕСАХ ИСТОРИИ

Девятый по счету форум «Автоэкзотика» стал еще представительней

томобили начинают любить безоглядно и забывают, сколько мучений пришлось от них вынести. От 2141 всех еще трясет, и обожать их никто не спешит. Но при этом абсолютно не везет «Жигулям». Вроде бы по той же модели 2101, особенно мышиного серого цвета, за 35 лет можно было бы и соскучиться, а люди при этом лишь зверски тонинуют свои «копейки» и даже не собираются признавать в них заслуженного ветерана, достойного музейного благоговения и сохранности. Но вне конкуренции ЗАЗ-965. Как его любили с первого года выпуска, так и любят до сих пор. При этом издеваться над ним перестали, и на тушинском поле прекрасно отреставрированных «Запорожцев» было в достатке. Чего не скажешь о противном 968, который терпели от безысходности и любить который было не за что. Поэтому и на «Автоэкзотике» их не было ни одного в аутентичном виде, а только жестоко переделанные не очень умелыми руками хозяев, все еще не противившим их ужобства.



А еще люди потянулись к грузовикам. Как бы ни старались мы сделать вид, будто давно стали автомобильной нацией в цивилизованном смысле этого понятия, на самом деле больше половины наших людей ездят, ездят и будут ездить на грузовиках. В этом году на «Автоэкзотике» объявился «Москвич-410» в прекрасном состоянии с номерами Ростовской области. Это полноприводный седан высокой степени сохранности и не менее высокой степени реставрации. Автомобиль выпускался на своей агрегатной базе, хотя ему постоянно приписывают ходовую от УАЗа. Те, кому было не лень нагуглиться, увидели гораздо больше интересного, чем остальные, реагирующие лишь на внешность «Москвич-410» был знаменит интересными решениями полного привода, усиленными лонжеронами, про которые теперь говорят — развитая рама, и оригинальной передней подвеской. Раллийный «Москвич-412Э». Это живое воплощение социалистического подхода к экономике. Автомобиль 1975 года выпуска. Но с задним «перепе-



нием», крышкой багажника и фонарями от 2140. Но таким его собрали на заводе. Просто АЗЛК постепенно переходил на новую модель и по мере освоения технологии добавляла к конвейерным машинам новые детали. Каких мучений стоило хозяину достать (в случае чего) мелкосерийную деталь, знают только его близкие и лечащий врач. Кроме отличий по кузову автомобиль интересен своей спортивной «начинкой»: настоящей каркас, раллийные приборы. Точно такие же машины снимались в фильме «Гонимки» с Джигарханяном и Леоновым.

К счастью, реставрация в России постепенно выходит на мировой уровень. Уже видны первые результаты, когда техника восстанавливается в полном соответствии с технологиями того времени, когда был выпущен автомобиль. Полуторка ГАЗ ММ-В 1942 года. Это военная машина, выпущенная по упрощенной технологии. На ней много чего не было. Конструкторы отказались от правой фары, передних тормозов, дверей и жесткой крыши. Поэтому машина смотрится немного непривычно, но именно такой она была сделана на заводе. Уровень ее реставрации — невиданный! При этом на ней все детали, что называется, родные, вплоть до жиклеров карбюратора и 6-вольтового генератора. Даже шины. Сейчас уже почти никто не скажет, что за рычажки у этого грузовика на руле и сколько у него на самом деле педалей. Левый подрулевой рычажок — опережение зажигания. Правый — ручной газ. А на руле кроме гудка еще торчит скромный хвостик — это включение фары. А педалей — три. Правее «яптыка» газа не педаля, а упор для кирзового сапога, чтоб не скользила. Кстати, «дворник» один, с вакуумным приводом, включается на рамке лобового стекла.

Наконец-то дождался своего часа и трудяга ГАЗ-51. На «Автоэкзотике» их было несколько, что само по себе говорит о ностальгии по машине, но кроме просто доживших до наших дней был один уже прекрасно отреставрированный. Кстати, было несколько не менее интересных полноприводных модификаций, которые назывались ГАЗ-63. Весьма уместно на «Автоэкзотике» смотрелась самоделка, блистательный образец русской смекалки и грамотного обращения с автомобилем «ВолгаРАФ». Это симбиоз двух автомобилей, полученный путем сваривания в единое целое универсала ГАЗ-22 и микроавтобуса РАФ-977. Сделали его в га-



Симбиоз «Волги» ГАЗ-22 и микроавтобуса РАФ-977. Сделан в гараже в творческом порыве.



OM 665 Superba был сделан для победы в гонке Brooklands Double 12 в 1929 году, а потом этот экземпляр под номером MY352, не останавливаясь, выигрывал до 1934 года. Но Вторую мировую войну он не пережил и чуть не скончался, но дотянул до 1960 года, когда и попал в заботливые руки итальянского дедушки, фаната и по совместительству миллионера, восстановившего машину.



Lamborghini Espada 1973 года с кузовом от «Vertone» (выпущено всего 1250 штук). Двигатель этого автомобиля — V12, с шестью сдвоенными карбюраторами Webber (3929 см³, 390 л.с.). Два воздухозаборника на капоте получили прозвище NASA.

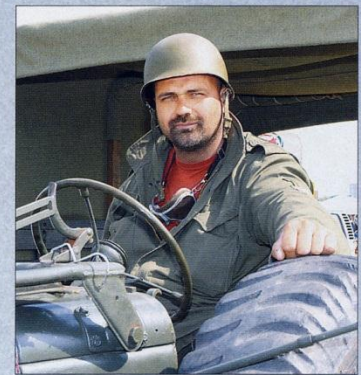
раже в 1977 году, когда слова «минивэн» еще не было, а дизайн все еще оставался продажной девкой империализма. Но получилось с чувством и с пользой для семейного хозяйства.

Самый экзотичный на фестивале иностранный автомобиль — итальянский OM 665 Superba 1928 года выпуска. В те времена «Officine Messapiche» из города Брешиа была знаменитой фирмой и конкурировала она с такими блистательными соперниками, как «Alfa-Romeo» и «Bugatti», причем регулярно выигрывала у них разные гонки. В нашу страну уникальный OM попал потому, что его нынешний владелец, знаток и ценитель техники, собрался выступить на легендарной «Mille Miglia», для участия в которой полагается обладать достойным автомобилем. И чтоб не иметь проблем с допуском к старту из-за неподобающего возраста техники, был сделан безупречный ход — покупка раритета 1928 года с полностью легальной, достоверной и документально подтвержденной биографией.

Не менее блистательный и то же время впервые появившийся у нас в России автомобиль принадлежит тем же рукам, что и уникальный OM, это итальянский Lamborghini Espada 1973 года с кузовом от «Vertone». Слово «espada» в испанском языке означает клинок тореадора. Кроме технической смелости и качества воплощения Lamborghini Espada выделяется невиданным силуэтом. Это очень низкая машина (всего 1185 мм), зато длинная (4740 мм) и широкая (1860 мм). Такое смелое и в то же время бесшабашное отношение к пропорциям мог себе позволить только настоящий мастер. И в результа-

те машина получилась красивой настолько, что ее черты не потускнели с годами. И, кстати сказать, она имеет четыре полноценных взрослых места.

Дважды интересней экспонат — Dodge 3/4, тот самый, американский лэнд-лизингский внедорожник 1944 года выпуска. Он не реставрирован, а просто хорошо сохранен. Приехал своим ходом из Польши, перед тем служил в Греции на американской военной базе. Его хозяин живет в Кракове, но при этом отлично говорит по-русски. В конце XIX века русский царь послал его семью в Томск. Но в 1920 году Феликс Дзержинский организовал возвращение сыльных полков на родину. С тех пор в его семье принято хорошо говорить по-русски. На всякий случай. Даже непонятно, кто интересней — человек или его автомобиль. Кстати, редких Dodge было два. Еще один спрятали-



Сразу даже не скажешь, чья биография интересней: военного автомобиля Dodge или его хозяина из польского Кракова, в семье которого до сих пор принято хорошо знать русский язык. На всякий случай.



ся в дальнем ряду, но выгадал по-сиротски, так и не отдавшись после войны.

В кои-то веки на людях появился автобус Land Rover 1968 года выпуска, отчасти известный под псевдонимом Forward Control. Их выпустили так мало (всего около 2000 экз.) и с таким разрушительным для самой фирмы напряжением, что в автомобильной истории от них почти не осталось и следа и уж совсем не осталось запчастей. Двигатель у него V8, бортовая сеть на 24 вольта, кузов алюминиевый на невиданной по прочности раме. Конкретно этот экземпляр еще не реставрировался. С него только смыли восемь слоев краски и поменяли прокладку головки блока. Как и полагается раритету, у него трудная биография. Изрядно послужив в английском экспедиционном корпусе, непонятно по какой НАТОвской надобности расквартированным в Германии в роли передвижной радиостанции (автобус с левым рулем), он был демобилизован и отдан местной церкви, которая, сполна насладившись его проходимостью и простотой, подарила его нашей православной церкви. По России он несколько лет развозил религиозную литературу.

Из совсем замученных, но зато попавших в третейные руки и потому получивших шанс



К нам в мастерскую заглянул журналист Александр Пикуленко



Сан Саныч и Александр Кириллов - взгляд из под капота



Обсуждение планов на будущее

Москва • Крокус Экспо
2-7 сентября 2005

VI Олдтаймер
Галерея
Ильи Сорокина

САЛОН СТАРИННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ



КРУПНЕЙШАЯ В ВОСТОЧНОЙ ЕВРОПЕ
ВЫСТАВКА ТЕХНИЧЕСКОГО АНТИКВАРИАТА

РУССКОЕ
2
107.0 FM

antq.info

Посетителям
участия в выставке
обращаться в Фонд
«ВЕЧНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ»:
тел.: (095) 105-69-84
факс: (095) 112-31-59
e-mail: rally@oldtimer.ru

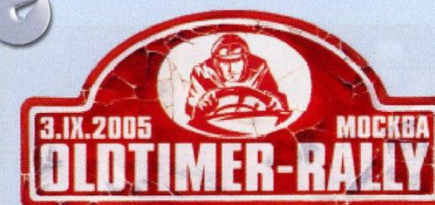


УЧАСТНИК



СТАНЦИЯ РЕЗЕРВ
Страховое общество

КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ
ПОД ЗАЩИТОЙ



Приглашаются
все желающие
на автомобилях
до 1975 г.в.

Почти во всех странах мира проводятся гонки старинных автомобилей. Самые знаменитые и престижные – итальянская «Mille Miglia», немецкая «2000 km durch Deutschland», британская «Goodwood Festival of Speed», бельгийская «Liege-Rome-Liege», финская «Lahti Historic Rally». Участвуя в подобных соревнованиях, владельцы олдтаймеров находят особое удовольствие в общении с единомышленниками, в возможности продемонстрировать благожелательной публике свой автомобиль и одновременно побороться за почётные трофеи.

Предлагаем Вам испытать спортивную удачу в «Олдтаймер-Ралли», которое торжественно стартует в субботу 3 сентября 2005 года от главного входа выставочного центра «Крокус Экспо» и пройдёт по живописным дорогам Подмосковья

«Олдтаймер-Ралли» – соревнование не на быстроту, а на точность прохождения маршрута. Смело участвуйте в нём на своей машине – трасса и скорость выбраны так, что с Вашей любимцей ничего не случится.

«Олдтаймер-Ралли» – это дух личной и командной спортивной борьбы, внимание сотен восторженных болельщиков и болельщиц, средств массовой информации.

«Олдтаймер-Ралли» проводится при поддержке Российской Автомобильной Федерации по международному регламенту, при неизменных правилах и честном судействе, обеспеченном командой профессиональных судей из секции автоспорта МГУ.

Экипаж получает статус Зарегистрированного Участника «Олдтаймер-Ралли» после заполнения карточки экипажа и уплаты регистрационного взноса в размере: до 30.06.05 - \$99, до 31.08.05 - \$199, с 1.09.05 (при наличии свободных мест) - \$299

Дополнительную информацию можно получить по телефонам: (095) 104-47-77, 105-69-84 или на сайте www.oldtimer.ru

КАРТОЧКА ЭКИПАЖА

Пилот Имя _____	Штурман Имя _____
Фамилия _____	Фамилия _____
Дата рождения ____/____/____	Дата рождения ____/____/____
Адрес _____	Адрес _____
Телефон _____	Телефон _____
E-mail _____	E-mail _____
В ралли участвует в _____ раз	В ралли участвует в _____ раз

Автомобиль Марка _____ Год выпуска _____

Заполненную карточку или её копию следует отправить в
Оргкомитет ралли почтой: 127560, Москва, а/я 94,
факсом: (095) 212-31-59, по e-mail: rally@oldtimer.ru
или вернуть представителю Оргкомитета по месту получения.



Первое упражнение - в ходе слалома провезти поднос с бутылкой



Финиш слалома. Уходим на трассу. Впереди 84 км.



Что нужно брать с собой в дорогу на ралли? Ответ - на фото.

3.IX.2005
OLDTIMER-RALLY
 МОСКВА



ДОРОЖНАЯ КНИГА



МАРШРУТНЫЙ ЛИСТ

Сектор	Средняя скорость, км/ч	Судейский пункт, ДС	Название	Дистанция, км	Дистанция, мили	Заданная скорость, км/ч	Норма времени, ч:мин	Время первого экипажа
		ТИ	Крокус-Сити					10:00
1	32,3	КВ-0	Крокус-Сити	0,00	0,00			12:01
		ДС 1 СА	Состязание асов	0,12	0,08			
		ДС-2 Сл	Слалом	0,15	0,09			
		ДС-3 РД	Регулярность движения			60		
		ДС 4 ГИ	Гонка интеллектов					
		ДС-5 Сл	Слалом	0,14	0,09			
2	40,7	КВ 1	Ильинское 1	18,86	11,71		0:35	12:36
		КВ-1	Ильинское-1					
		ДС-6 ГИ	Гонка интеллектов					
		ДС 7 Сл	Клуб кабриолетов и родстеров	0,13	0,09			
3	45,7	КВ 2	Глухово	16,97	10,54		0:25	13:01
		КВ-2	Глухово					
		ДС 8 ГИ	Гонка интеллектов					
		ДС 9 РД	Регулярность движения			60		
4	48,7	КВ 3	Ильинское 2	7,62	4,73		0:10	13:11
		КВ-3	Ильинское-2					
		КВ-4	Крокус-Экспо	40,55	25,19		0:50	14:01

Общая дистанция ралли 84,0 км
 Общая дистанция дополнительных соревнований 12,84 км
 Время в пути 2 часа
 Средняя скорость по ралли 42 км/ч



Спортивный "Bently" стал одним из самых уникальных участников ралли



На финише ралли. У нас второе место в "абсолюте".



Задача экипажа - не уронить верхнюю коробку (пустую)



Александр Кириллов даёт интервью телеканалу "Драйв"



Памятные выпелла "За мужество и мастерство"



Брызги призового шампасского - неизменный атрибут ралли

МОСКВА БЬЕТ С НОСКА



В рамках VI Олдтаймер-галереи прошло ставшее традиционным олдтаймер-ралли. На нем выяснилось, что белорусские экипажи Москва бьет с носка. Об этом - репортаж нашего корреспондента.

В ту ночь я выяснил, что люблю американские авто. Редкий человек на моем месте смог бы сказать другое: ярко-красный кабриолет Chevrolet Impala с ярко-красным кожаным салоном и сплюснутым передним диваном... Когда



Chevrolet Impala даже для Москвы в диковинку

водитель регулировал сиденье, я понял, что двигаюсь вместе с ним! А еще чуть позже, взяв баночку пива и развалившись в пол-оборота на диване, понял, что старый американский автомобиль - это классно. И очень удобно: в нем мне предстояло провести ночь до Москвы, но отрицательных эмоций я не испытывал. Только положительные. Под капотом урчит V-образная "восьмерка", мощно выстреливая машину при каждом нажатии газа, ветер едва слышно шелестит в мягком верхе, а я по-прежнему сражу и так и сж на диване. Ездить от удовольствия: оказывается, сплюснутое сиденье - это удобно. Можешь сидеть так. Можешь сидеть сак. А можешь опустить верх и вообще встать в полный рост, благо, площадь салона позволяет. Все колонна автомобилей ехала в Москву, а я ехал в Лас-Вегас. И хоть приемник в машине не работал, у меня звучал Элвис. Эх, жить бы в те годы...

Но живем в нынешние, поэтому поездка на таких машинах



И там был трос, и там был врач...

нах - яркая вспышка среди серой рутинной будней. Катая, а куда слэм-то? Едем на московское олдтаймер-ралли. Впервые оно состоялось в марте этого года, и белорусы заняли на нем первое место! Экипаж в составе Сергея Шинко и Анастасии Халецкой на Ford Mustang разгромил москвичей и гостей столицы наголову. Весеннее "золото" уехало в Минск. Сейчас осень, и ралли приурочено к проходящей выставке. Олдтаймер-галереи. О выставке мы писали, теперь самое время сказать о том, что из себя представляет ралли классических машин.

Его нельзя назвать гонимой с привычным пониманием слова: эффектных скольжений и кулбитов через кришу никто себе не позволяет. Осеннее ралли состояло из нескольких частей. Первая - езда по площадке сразу за линией старта. Нужно было проехать несколько фигур и проехать упражнение на точность вождения: за максимально короткое время передвинуть переднюю часть автомобиля два поставленных друг на друга куба на отрезке длиной метров 15. Это было "состязание в нос". Потом экипажи



Лучший из наших - Николай Демидов, занявший 16-е место

уходили на трассу. Ехать нужно было строго по легенде, причем задача не приехать быстрее конкурентов, а уложиться в норматив времени. Естественно, нарушать ПДД нельзя. На каждом КВ не только фиксировали время, но и задавали экипажу вопрос из истории автомобиля. Словом,



От штурмана в олдтаймер-ралли зависит все

это была не гонка моторов, а состязание умов. Белорусские "уми" были представлены тремя экипажами. На VW Safer 1971 г.в. (в простонародье - Жук) выступали Ксения Волкова и Влад Мурашкевич. Николай Демидов и Сергей Жлобо были на Citroen DS 1960 г.в. (см "АБВ" №30 от 28 июля 2005 г.), а на Chevrolet Impala 1963 г.в. выступали Сергей Шинко и наш коллега Иван Кришкевич из газеты "Автодажджест".

Первый экипаж споткнулся еще до старта: при выезде из Минска выяснилось, что в Жуке заклинил генератор. Поэтому его быстро потрудили на лафет машины сопровождения, справедливо посчитав, что дистанцию (около 100 км) можно будет пройти на аккумуляторе. С тем и стартовали. "Состязание асов" было проведено успешно. Жук выехал на основную дистанцию, и... его хватило ненадолго: как выяснилось, вентилятор системы охлаждения "сидит" на том же валу, что и генератор. Соответственно, он тоже не вращался. Перегрев двигателя - окончательный диагноз для Жука, и он финиширует досрочно, занимая в



итоговом протоколе 25-ю позицию. А ведь ребята неплохо шли!

Экс-победитель ралли Сергей Шинко тоже неплохо шел, пока не застрял в пробке. Вот он, тот самый "носик", которым Москва выбила наших ребят. Прокочив нужный поворот, они, вместо того чтобы сдать назад, решили проехать вперед и развернуться. Приехали в пробку - и прощай, надежда на призовое место. Итоговое - 22-е. Лучшим оказался экипаж на Citroen DS. Он занял 16-е место, мог бы подняться выше в итоговой таблице, но пробки плюс штурманские ошибки сделали свое дело.

Но мы все равно были довольны. Во-первых, белорусы заняли не последние места. Во-вторых, опыт, сын ошибок трудных, получен. А в-третьих, было просто классно. Поверьте, столько классических машин в одно время в одном и том же месте - это здорово. Вот хрупкая девушка на огромном ЗиЛе... А вот раллийный Москвич, который гонялся в



Победителем ралли стал экипаж этого Bentley

70-х годах... А там - глядите! - настоящий Bentley Speed Six 1929 г.! Наши машины тоже не терпелись. Как выяснилось, в Москве всего несколько Citroen DS, а в таком хорошем состоянии - ни одного.

Вердикт "АБВ"

Уставшие, но счастливые, мы возвращались домой. Я ехал все в том же Chevrolet Impala и - вива, Лас-Вегас! Я понял этих людей, готовых возиться с ржавыми железками. Из всех существующих автомобильных вирусов пахучесть еще один: любовь к классическим автомобилям. Что касается ралли, Николай Демидов, идейный вдохновитель и руководитель организации "Машина Времени", уверен, что московское олдтаймер-ралли покорила белорусам еще раз. А мы об этом обязательно напишем.

Дмитрий НОВИЦКИЙ, Минск-Москва-Минск. Фото автора.

Есть чем гордиться ОТДЫХ



Полный привод
Турбодизель ХD1 (165 л.с.)
5-ст АКПП T-Tronic
от 7 до 11 мест

От \$ 7.170 - первый взнос при покупке в кредит на срок до 5 лет под 12% годовых

ООО АВТОСТИЛЬ официальный дилер SSANGYONG MOTOR в Беларуси
г. Минск, ул. Карбышева 13/3, тел. (017) 263-48-30, 263-98-72 (71)
www.ssangyong.by

НОВЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ АЛЬЯНС?

FIAT расширяет географию

Несколько недель назад исполнительный директор концерна FIAT Серджио Марчionне заявил, что к концу года итальянский концерн планирует заключить глобальный альянс с еще одной автомобильной компанией, однако Марчionне (хитрый итальянец) не уточнил, с какой именно. Отметил только, что это не азиатская компания.

Проанализировав многочисленные публикации в мировой деловой прессе, мы пришли к выводу, что возможным партнером FIAT по альянсу все-таки из Индии. Это хорошо известный мегаконцерн Tata, автомобильное отделение которого Tata Motors отмечает в этом году свой полувек юбилей.

В альянсе с индусами FIAT получает доступ к дополнительной дешевой рабочей силе и электронным инновациям. Индия, кстати, сегодня является вторым по величине поставщиком IT-услуг после США, а концерн Tata, в частности отделение Tata Consulting Services, одним из основных мировых поставщиков программного обеспечения.



Кроме того, FIAT получает возможность использовать мощностя Tata для производства полноразмерных внедорожников, автобусов и большегрузной коммерческой техники грузоподъемностью от 2 до 40 тонн.

Стоит отметить, что Индия - вторая по динамике рынков в мире

В свое время Tata Motors большие надежды возлагала на Rover, который оказался ненадежным партнером: проработав всего год и наметив планы, британская компания попросту испарилась. Ну кто бы мог подумать?

Теперь стремительно развивающемуся индийскому концерну понадобится новый долгосрочный партнер для новых технологий и дизайна, но в первую очередь - для начала полноценной экспансии в Европе.

Посредственные самостоятельные продажи Tata Motors в Швейцарии и еще ряде европейских стран - не в счет, индусы до сих пор так и не смогли организовать в Европе более-менее сносную дилерскую сеть.

Между тем, Tata Motors выставляется почти на каждом европейском автосалоне, причем в послед-



после Китая. Возможно, это также повлияло на выбор FIAT.

Альянс с Tata будет не единственным для FIAT, который уже превратился в глобальную структуру.

Сегодня завод FIAT поставляет высокоэффективные турбодизели Multijet концерну General Motors, а с другим американским концерном - Ford - FIAT разрабатывает новое поколение городских комплектов Fiat 600/Ford Ka.

Соб. инф.



SovietRally.ru

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

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2005

ГОД