

МУЗЕЙ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО РАЛЛИ

АЛЕКСАНДРА КИРИЛЛОВА



АВТОРАЛЛИ В СССР

далекие шестидесятые

МОСКВИЧИ НА "МОСКВИЧАХ"

день сегодняшний

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2007

ГОД

**IX
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ПЬИ СОРОКИНА**

МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО
8-12 МАРТА 2007



КОНТРОЛЬ
Пригласительный билет на одно лицо

IX ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ПЬИ СОРОКИНА
МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
8-12.03.2007

КРОКУС ЭКСПО
8-12 МАРТА 2007

**IX
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ПЬИ СОРОКИНА**

страна *"Москвавичи на
Москвавичех"*
компания *Курилов А.К.*
ф.и.о.



**IX
ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ПЬИ СОРОКИНА**

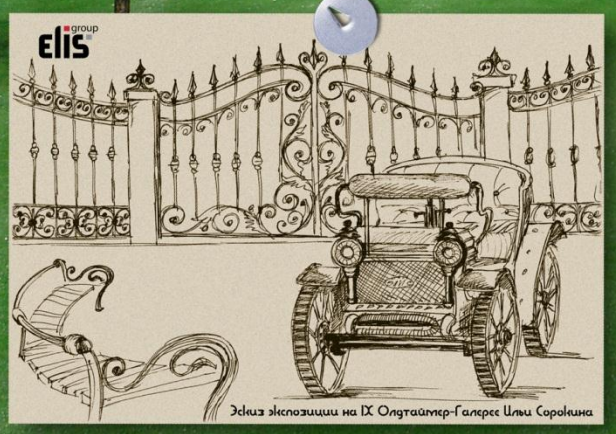
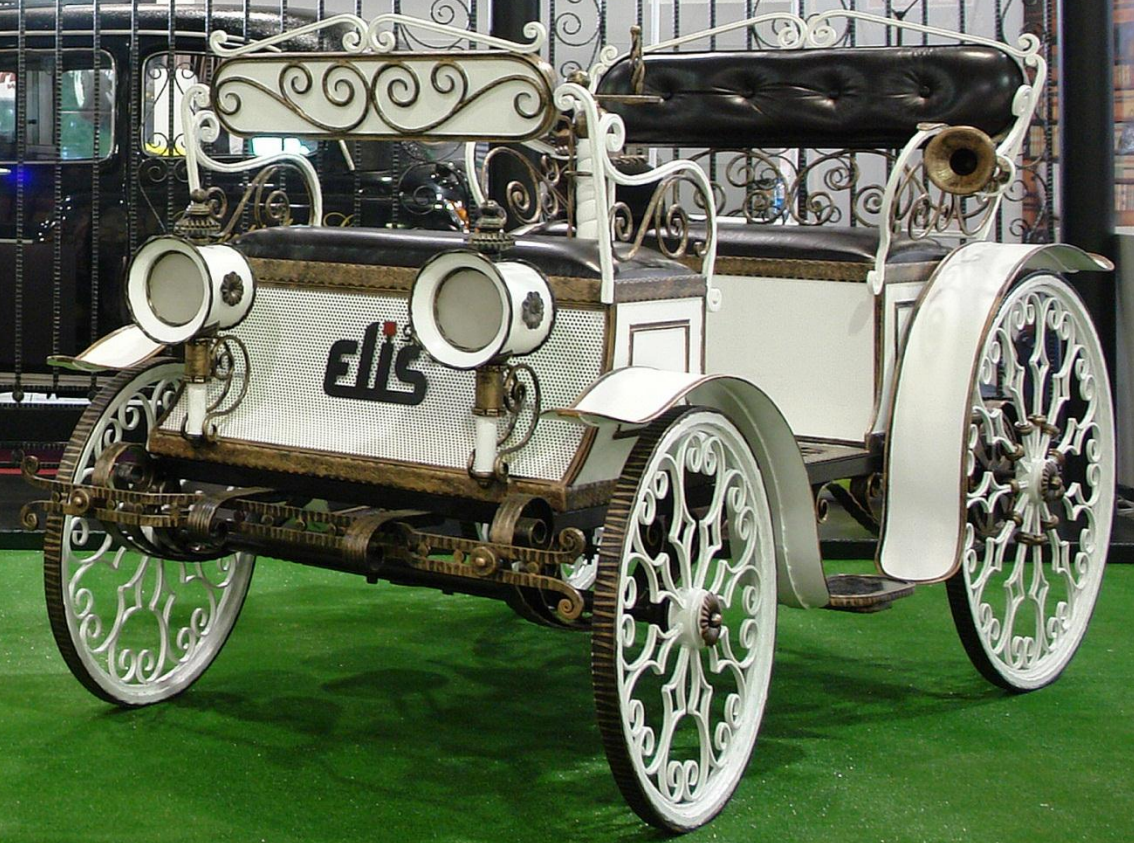


МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
8-12 МАРТА
2007

КРАСОТА АВТО



BEZ
Президент
сало
+7 495
www





Александр Кириллов и Виктор Степанович Черномырдин



Михаил Юрьевич Мишин: "Полный вперед, ребята!"



На стенде нашей компании почетные гости



Кирилл Кириллов и его друзья



Москвичи на "Москвичах"

Они Возвращаются...

Впервые советские автогонщики стартовали в легендарном ралли "Монте-Карло" в 1964 году

Ю. Лесовский и его "Боевой" Москвич-407 Ралли "Монте-Карло" 1964 г.

Трамплин-полёт исполняет В. Рязицкий Ралли "1000 Озёр", Финляндия, 1972 г.

Л. Поталчик, С. Теншнев, Ю. Лесовский, В. Кисляк, Э. Баженов, В. Широчиков. "Лондон-Мехико" 1970 г.

Экипаж Ю. Лесовский - В. Рязицкий на трассе ралли "Тур Европы" 1971 г.

Полным триумфом советской сборной завершилось ралли "Тур Европы" 1971 года. Все "золото" и "серебро" на капотах наших автомобилей.

WWW.MOSKVITCH-RALLY.RU

IX ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА

8-12 МАРТА 2007

ОФИЦИАЛЬНЫЙ КАТАЛОГ

elis group
ВОРОТА, КОВКА, АВТОМАТИКА
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР

*Москвичи
на "Москвичах"*

*Они
возвращаются...*



WWW.MOSKVITCH-RALLY.RU

ДИПЛОМ

НАГРАЖДАЕТСЯ

ПРОЕКТ «МОСКВИЧИ НА МОСКВИЧАХ»

УЧАСТНИК

IX ВЫСТАВКИ ТЕХНИЧЕСКОГО АНТИКВАРИАТА

ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ ИЛЬИ СОРОКИНА



НАТАЛИЯ ПАНИНА,
ДИРЕКТОР ВЫСТАВКИ

8-12 МАРТА 2007
МОСКВА, КРОКУС ЭКСПО

РОСКОШЬ СТАРИНЫ



Телеведущей Анфисе Чеховой везде мерещились фаллические символы

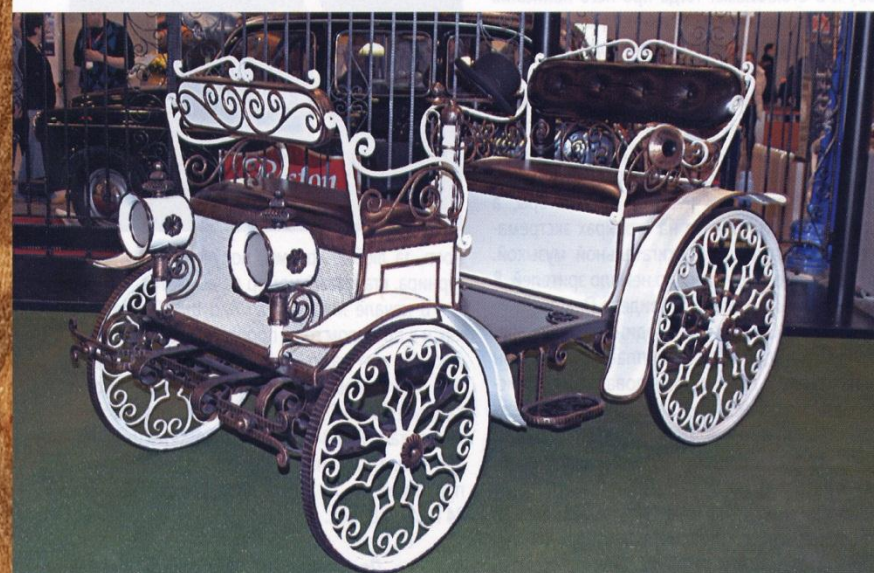


Звезда сериала «Кто в доме хозяин» актер Андрей Носков

НАШЕ РЕЗЮМЕ

МЕНЮ: мохито, белое вино, красная икра, ризотто
ПИКАНТНЫЙ МОМЕНТ: в самый разгар вечеринки организаторы начали разыгрывать автомобили. Правда, только игрушечные
УПС... беременная Дана Борисова вместе с бойфрендом заехала на торжество, но фотографироваться отказалась
ГЛАМУРНЫЙ БАЛЛ ОК: 🍹🍷🍷🍷🍷

С 8 по 12 марта 2007 г. в выставочном центре «Крокус Экспо» в девятый раз прошла традиционная выставка технического антиквариата «Олдтаймер-Галерея Ильи Сорокина» — уникальное шоу, на котором можно было вживую увидеть всю историю «моторного века»: старинные автомобили, мотоциклы и велосипеды, а также все то, что составляет подлинный и неповторимый дух ушедших времен — различные детали и аксессуары, предметы антиквариата и коллекционирования.



Олдтаймер-Галерея — единственная в России и крупнейшая в Восточной Европе специализированная выставка технического антиквариата, которая проводится регулярно два раза в год и уже имеет сложившиеся традиции. Олдтаймер-Галерея предоставляет редкую возможность профессионалам и любителям старинной техники увидеть в одном зале сотни уникальных экспонатов — лучшие и успешные игроки на рынке ретроаутомобилей представляют посетителям выставки свои достижения, среди которых непременно будут громкие премьеры, сюрпризы и даже сенсации.

Как и прежде самое главное на выставке — это олдтаймеры. Этим словом обозначают автомобили, выпущенные до 1970 г. Сегодня в России старинные автомобили и всё, что с ними связано — это сложившаяся индустрия, центром которой уже несколько лет является Олдтаймер-Галерея. Именно на этой выставке можно увидеть самые последние достижения этой индустрии.





OLDTIMER-RALLY.RU
24 марта Москва
МЕТЕЛИЦА *2007
РУССКОЕ MONTE-CARLO
Turtle WAX
УЧАСТНИК

OLDTIMER-RALLY.RU
24 марта Москва
МЕТЕЛИЦА *2007
РУССКОЕ MONTE-CARLO

МЕТЕЛИЦА
ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС
МОСКВА
Turtle WAX

OLDTIMER-RALLY.RU
24 марта Москва
МЕТЕЛИЦА *2007
РУССКОЕ MONTE-CARLO
Turtle WAX
ОРГКОМИТЕТ

OLDTIMER-RALLY.RU



24 марта

Москва

МЕТЕЛИЦА * 2007

РУССКОЕ MONTE-CARLO



ДОРОЖНАЯ КНИГА



axlent
of scandinavia



24 марта

Москва

МЕТЕЛИЦА * 2007

РУССКОЕ MONTE-CARLO

РАЛЛИ

классических автомобилей
до 1977 г.в.

Полвека назад на первых всесоюзных ралли зародилась их спортивная слава.

Одна за другой покорялись им сложнейшие раллийные трассы – финские трамплины «1000 озёр», каменистые греческие серпантины «Акрополиса», пыль и песок нигерийского «Аргунгу-Сафари», марафон «Лон-дон-Сидней», супер-марафон «Лондон-Мехико», коварные асфальтовые повороты легендарного «Монте-Карло».

Преодолевая сотни тысяч гоночных километров, они год за годом доказывали миру, что русским всё по плечу. Они были победителями, триумфаторами. Порой для выигранных кубков не хватало места на капотах их автомобилей...

24 марта 2007 года, спустя тридцать пять лет наши легендарные гонщики, заслуженные мастера спорта СССР – Юрий Иванович Лесовский и Вадим Борисович Ржечицкий снова займут места в салоне настоящего раллийного «Москвича-412» и под тем же самым номером «52», что был у них на ралли «Тур Европы – 1971», стартуют от фасада казино «Метелица» на Новом Арбате, чтобы в числе пятидесяти других энтузиастов – владельцев раритетных автомобилей, отправиться в путь по трассе нашего «русского Монте-Карло» - Олдтаймер-Ралли «Метелица-2007».

Казалось бы, что может быть общего между раритетными автомобилями – и казино? На первый взгляд это абсолютно разные истории, разные

страсти. Но скажите, многие ли в этом мире могут похвастаться тем, что в их гараже красуется Bentley Speed Six 1929 года? А многие ли могут рассказать правдивую историю о том, что в один прекрасный день выложили на сукно одну за другой пять карт одной масти: десятку, валета, даму, короля и туза, – «Роял Флэш, господа?»

Иметь, обладать, владеть – этого недостаточно. Быть – вот истинное счастье! Быть одним из единиц, а лучше просто одним-единственным. А это невозможно без удачи. Удачное приобретение, удачная находка, удачное стечение обстоятельств – всё это верные спутники искателя, коллекционера, игрока, человека, живущего полной грудью. Однако, и казино, и ралли – это не слепая удача, а удача «с головой». И в том и в другом случае надо сообра-жать. В картах – понятно, почему. В ралли (тем более, штурманском) без мозгов тоже далеко не уедешь. Нужно понять легенду, рассчитать расстояние и скорость и т.д. и т.п.

Кроме того, союз казино и ралли имеет и историческую подоплеку. Знаменитое ралли «Монте-Карло», ставшее первым серьезным европейским автопробегом ещё в начале прошлого века, организовывалось при непосредственном участии казино.

Эта традиция и по сей день сохраняется, чему примером Олдтаймер-Ралли «Метелица 2007». Русское «Монте-Карло».

Тел.: (495) 105 69 84 • Факс: (495) 612 31 59 • Моб.: (495) 104 47 77 • E-mail: rally@oldtimer.ru • Web-Site: www.oldtimer-rally.ru



Остановка перед пунктом контроля времени (КВ)



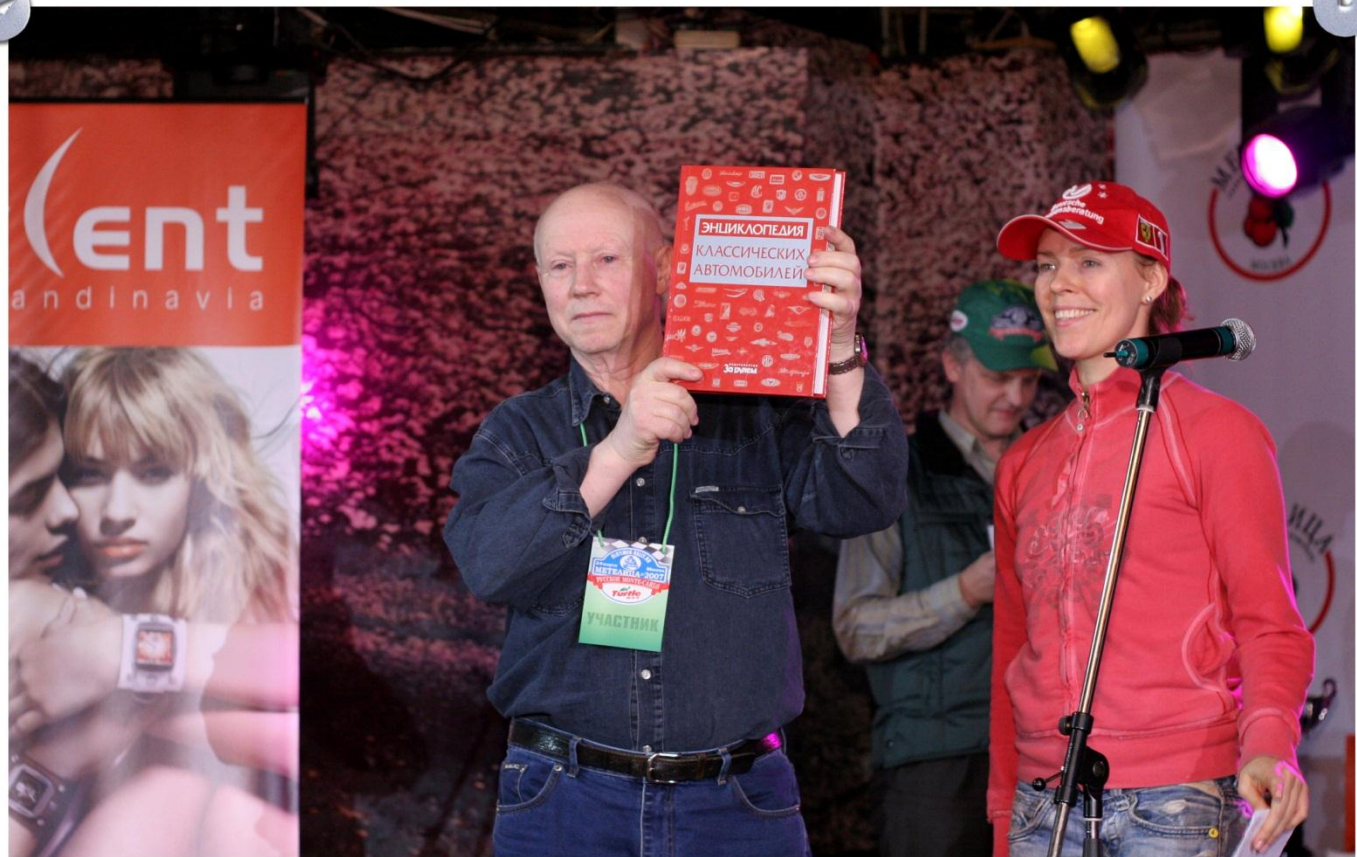
Маршрут ралли проходил по дорогам Москвы и Подмосковья



Легендарный экипаж Ю.Лесовский - В.Ржечицкий. Взгляд из салона.



Вручение памятных кубков от проекта "SovietRally"



Энциклопедия от журнала "За Рулём" вручается В.Б. Ржечицкому



Ветераны советского ралли на верхней ступени подиума

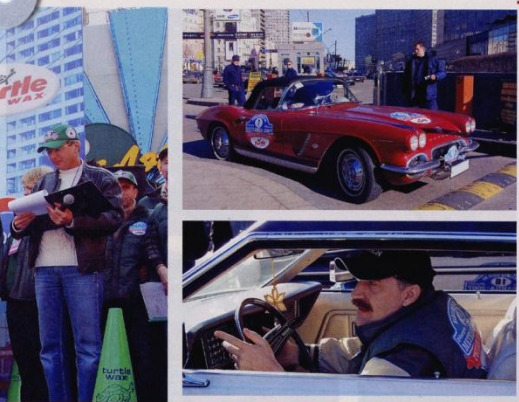




НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ

В столице в один из погожих весенних дней стартовало первое соревнование ретроавтомобилей в этом году — ралли «Метелица-2007. Русское Монте-Карло». В нем участвовали машины старше 30 лет. В течение трех часов захватывающее и необыкновенно красивое зрелище держало в напряжении болельщиков. Часть маршрута проходила по центру Москвы, а часть — по загородным дорогам.

Ралли «Метелица» стало традиционным. Мы уже привыкли к тому, что на старт этого соревнования выедут редкие автомобили, дорогие экспонаты коллекции любого музея, такие как, например, Ford B12. В этом году в ралли приняли участие 28 экипажей. Главная интрига «Метелицы» — выживание экипажей между старыми соперниками, не раз сходящимися на раллийных трассах в 1960-1970-е годы. Спортивная команда «Москвич» на тех самых автомобилях, которым неког-



РАЛЛИ «МЕТЕЛИЦА-2007»

24 марта в 12:00 в центре Москвы стартовало первое ралли ретро-автомобилей сезона 2007. В участие в этом уникальном соревновании приняли участие — автомобили, возраст которых превышает 30 лет. Захватывающее и необыкновенно красивое зрелище в течение трех часов держало в напряжении участников и болельщиков. За это время экипажи успели объехать вокруг Кремля и покататься по живописным загородным дорогам.

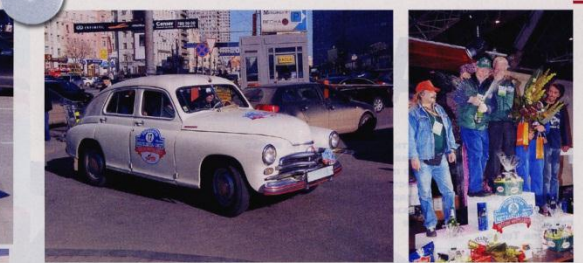
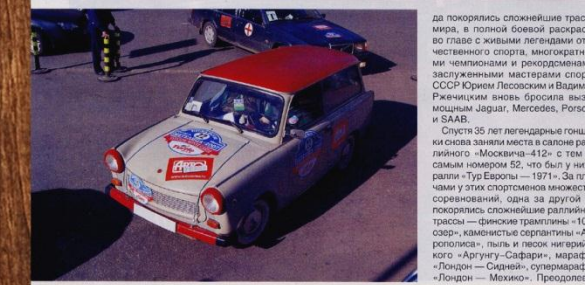
Главная интрига соревнований — «выживание экипажей» между старыми соперниками, не раз сходящимися на раллийных трассах в 60-е годы прошлого века. Спортивная команда «Москвич» на тех самых автомобилях, которые некогда покорили сложнейшие трассы Европы и мира, в полной «боевой» раскраске во главе с экипажем легендарного советского мотоспортивного чемпиона и ретрогонщика Игоря Ржевничкина, заслуженным мастером спорта СССР Юрием Лосовским и Владимиром Ржевничкиным вьезжают на старт. «Ирландия» и «Альфа-Ромео», «Порше» и «Сабба» — 30-40-е годы выпуска.

Полтора часа на первом километре ралли пролетело на скорости свыше 100 км/ч. В этот момент участники соревновались на выносливость и скорость. В этот момент участники соревновались на выносливость и скорость.



Юрий Лосовский и Владимир Ржевничкин вьезжают на старт. «Ирландия» и «Альфа-Ромео», «Порше» и «Сабба» — 30-40-е годы выпуска.

Полтора часа на первом километре ралли пролетело на скорости свыше 100 км/ч. В этот момент участники соревновались на выносливость и скорость.



да покорялись сложнейшие трассы мира, в полной боевой раскраске во главе с экипажем легендарного советского мотоспортивного чемпиона и ретрогонщика заслуженным мастером спорта СССР Юрием Лосовским и Владимиром Ржевничкиным вьезжают на старт. «Ирландия» и «Альфа-Ромео», «Порше» и «Сабба» — 30-40-е годы выпуска.

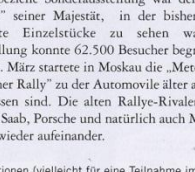
Полтора часа на первом километре ралли пролетело на скорости свыше 100 км/ч. В этот момент участники соревновались на выносливость и скорость.

In fernen Landen ...

Wer glaubt, nur bei uns blüht die Oldtimer-Szene, oder vielleicht noch in England, der irt gewaltig. Wie war's beispielsweise mit Russland? Von dort kommen Berichte über eine große Rallye und ein ebensolche Ausstellung zu uns.



«Crocus Expo Exhibition Center» Veteranen aus den letzten 100 Jahren bewundern. Vom Coudell Dreirad aus 1900, über Rolls-Royce Silver Ghost oder Cadillac V-16 bis zu Mercedes Adenauer und Chevrolet Corvette waren 172 Klassiker aus 12 Ländern vertreten.



РЕПОРТАЖ

«Москвич» бросаает вызов «Порше»



В минувшее воскресенье ровно в 12 часов одну минуту с площади около казино «Метелица», буквально в двух шагах от нашей редакции, в путь по трассе «Русского Монте-Карло» из 29 ретроавтомобилей.



РЕТРО ОЛДТАЙМЕР-РАЛЛИ

Тридцать шесть лет назад под номером 52 в ралли Тур Европы стартовали Юрий Лесовский и Вадим Ржечицкий. Нынче они опять на трассе и «Москвич» почти такой же.



На трассе знаменитый янки, фронтвик – «Виллис МВ».



Создателям знаменитого «Мерседес-Бенца 300» по прозвищу Аденуэр и в голову не приходило, что огромный седан будет участвовать в ралли – в Москве, в XXI веке.

Они всегда выигрывают

Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов

Солидные мужчины и симпатичные дамы склонились над дорожной легендой, сверяя ее с картами Москвы и области, рассчитывая время прибытия на пункты контроля времени.

Отношение к подобным ретроралли с каждым соревнованием все серьезней. Скорости, конечно, щадящие, а маршрут – не длинный: это состязание на точность прохождения дистанции. Кстати, в начале XX века именно точность главенствовала в ралли. Да и в соревнованиях 40–50-летней давности, хотя и были уже скоростные участки, умение ориентироваться, точно соблюдать график движения было важным условием победы. Нынешнее ретроралли под названием «Русское Монте-Карло» пропитали духом тех лет. Первым на старт ушел «Москвич-



Большинство московских водителей относятся к ветеранам с почтением. «Москвич-403ИЭ» прожил длинную, но не тяжелую жизнь, рестаурировать его не пришлось.



Судьи на КВ приветливо улыбаются, но штрафные очки начислять не забывают. Экипаж «За рулем» выступал на «Победе», отреставрированной Евгением Магаковым.

412» с экипажем Юрия Лесовского и Вадима Ржечицкого. Знаменитые гонщики 1960–1970-х, призеры многих отечественных и участники крупнейших международных соревнований ушли на дистанцию под номером 52. Под таким же стартовым номером в ралли Тур Европы в далеком 1971-м!

Поверьте, пройти дистанцию без штрафных минут нелегко. А номер 52 отстал от графика всего на 8 секунд, заслужив восхищение и поздравления коллег-конкурентов! Конечно, каждый автомобиль, каждый экипаж заработал изрядную порцию интереса «сумасшедших», тратящих выходной на «кареты прошлого», зрителей, соседей по уличному московскому потоку. Этот приз тоже дорого стоит. В ретрогонках его получают все и всегда... □

ОНИ ВЕРНУЛИСЬ!

ТЕКСТ Андрей ЧУДАКОВ
ФОТО участников ралли

В мифологии народов всех стран и континентов повествуется, что когда людям становится трудно, то боги покидают свои небесные чертоги и спускаются на землю. Спускаются, чтобы реально помочь всему человечеству, вдохновить, вернуть веру в будущее. Этот закон действует и в автомобильном мире. Когда мировой автопром более десятилетия находится в тупике, когда отечественная автопромышленность борется за свое выживание, на землю возвращаются боги.

В далеком и счастливом детстве, крутя на стоянке руль папиного автомобиля, я представлял себя одним из них.

24 марта, в полдень, в центре Москвы, от казино «Метелица», стартовало V Олдтаймер-ралли «Метелица-2007. Русское Монте-Карло».

На старте лишь олдтаймеры – автомобили, возраст которых превышает 30 лет. Вот они: «Ягуар», «Альфа-Ромео», «Порше Каррера», «Сааб-99», «Мерседес Аденауэр» и «Мерседес Пагода», «Шевроле Корвет», «Корд», «Волга» ГАЗ-М21, «Роллс-Ройс», БМВ М530... Все 30–70-х годов выпуска.

Это не просто машины – это реальное напоминание о тех временах, когда автомобили были красивыми и когда в каждом из них жила красота и утонченность индивидуального стиля.

V Олдтаймер-ралли. На этот раз лидерам прошлых лет бросили вызов живые легенды советского спорта Юрий Лесовский и Вадим Ржевичкий. Полвека назад зародилась их спортивная слава. Одна за другой покорялись им сложнейшие трассы – финские трамплины «1000 озер», каменные греческие серпантины «Акрополиса», пыль и песок нигерийского «Аргунгу-Сафари», марафон «Лондон – Сидней», супермарафон «Лондон – Мехико», коварные асфальтовые повороты легендарного «Монте-Карло». Год за годом они доказывали миру, что русским всё по плечу.

Их называли богами ралли, а «Москвича-412» побаивались даже

асы из фирменных команд, выступавшие на «Порше Каррера», «Фиате Абарт», «Рено Гордини», «Форде Косворт».

Для кубков, выигранных заводской командой АЗЛК, порой не хватало места на капотах всех автомобилей команды. На «Туре Европы-74» советские гонщики выиграли все золото и серебро Европы!

Через год производство «Москвича-412», известного за рубежом СССР как «Москвич Элит», было прекращено. Он ушел в историю, но остался непобежденным.

И вот легендарные боги ралли снова на старте. Их «Москвич-412» под тем же номером 52, что принес им удачу в «Туре Европы-71».

В 11.45 на трассу «Метелицы» ушел «нулевой экипаж» – заместитель руководителя гонки на лондонском кэбе отправился инспектировать судейские посты. В 12.01 ведущий ралли Алексей Лысенков дал старт первому из 28 экипажей-участников.

Захватывающее и необыкновенно красивое зрелище в течение трех часов держало в напряжении всех болельщиков. За это время экипажи объехали вокруг Кремля и промчались по живописным загородным дорогам.

Потом был финиш, ужин в ночном клубе «Метелица», развле-

кательная программа с чемпионатом радиоуправляемых моделей, бармен-шоу, многочисленными сюрпризами и розыгрышами.

Когда же подвели итоги ралли, стало ясно – выиграть у небожителей невозможно, как невозможно обогнать непобедимый «Москвич-412».

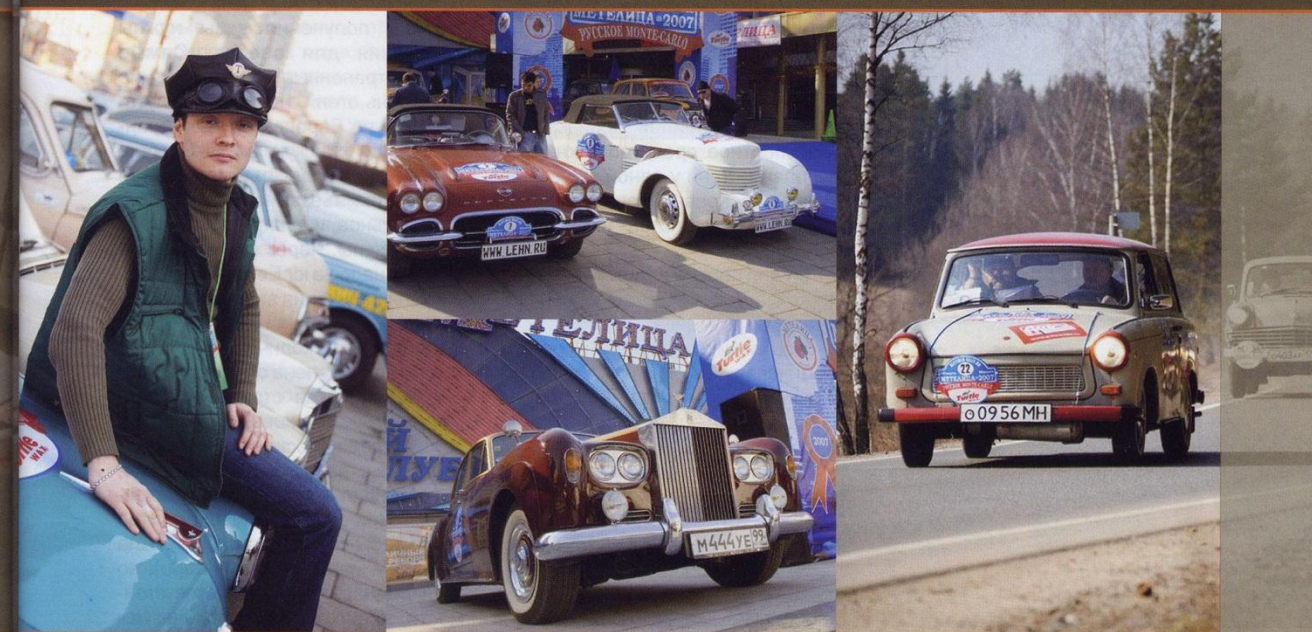
Чемпионами Олдтаймер-ралли «Метелица-2007» стали Юрий Лесовский и Вадим Ржевичкий! На высшей ступени пьедестала они действительно были похожи на богов – на двух восточных божков Хотэев, несущих радость, удачу и процветание.

В командном зачете победила команда «Советское ралли», выступавшая на автомобилях «Москвич».

Победители и призеры в различных номинациях получили хрустальные кубки и памятные плакетки от организаторов ралли, часы от компании Ахсент, наборы элитной автокосметики от Turtle Wax, книги от Классик Кар Клуба и ИД «За рулем», специальные призы от компании «Русский бриллиант».

Самый удачливый экипаж, сумевший собрать по ходу дистанции лучшую покерную комбинацию, победил в соревновании Poker Run и получил от казино «Метелица» специальный приз – хрустальный кубок и \$1500 игровыми фишками. ☺

Боги вернулись к людям! Они вернулись... с победой!



ОРГАНИЗАТОР
СПОРТИВНОЙ ЧАСТИ:
Клуб Классических
Автомобилей



OLDTIMER-RALLY.RU

МОСКВА
16.06.07

БАДЕН-БАДЕН
13-15.07.07

~ D'Elegance ~

МЕТЕЛИЦА • НОВЫЙ АРБАТ 21

ДОРОЖНАЯ
КНИГА



Сектор	Средняя скорость км/ч	ДС	Судейский пункт	Расстояние, км		Норма времени, ч:мм:сс			Расчетное время 1-го экипажа	
				интервал	общее	КВ	ДС	КП		
1	27,0				0,00	0,00	0:00:00			
					3,55	3,55				
		1	ДС	Горная дорога-1	0,15	3,70		0:00:19		
		2	ДС	Горная дорога-2	0,15	3,85		0:00:15		
					0,50	4,35				
		3	ДС	Горная дорога-3	0,20	4,55		0:00:21		
		4	ДС	Горная дорога-4	0,20	4,75		0:00:18		
					1,25	6,00				
		5	ДС	Подъемы-1	0,05	6,05		0:00:05		
		6	ДС	Подъемы-2	0,20	6,25		0:00:18		
					0,25	6,50				
		7	ДС	Подъемы-3	0,75	7,25		0:01:20		
		8	ДС	Подъемы-4	0,20	7,45		0:00:20		
				КВ-2	КУБ	1,80	9,25	0:20:00		15:00
				КВ-2	КУБ	0,00	0,00			
				КВ-3	КУБ	0,00	0,00	0:30:00		15:30
2	25,6				0,00	0,00	0:00:00			
					0,20	0,20				
		9	ДС	Горная дорога-1	0,15	0,35		0:00:21		
		10	ДС	Горная дорога-2	0,15	0,50		0:00:18		
					0,50	1,00				
		11	ДС	Горная дорога-3	0,20	1,20		0:00:19		
		12	ДС	Горная дорога-4	0,20	1,40		0:00:24		
					1,25	2,65				
		13	ДС	Подъемы-1	0,05	2,70		0:00:05		
		14	ДС	Подъемы-2	0,20	2,90		0:00:22		
					0,25	3,15				
15	ДС	Подъемы-3	0,75	3,90		0:01:18				
16	ДС	Подъемы-4	0,20	4,10		0:00:26				
		КВ-4	Автополигон	2,25	6,35	0:15:00		15:45		
				0,00	0,00	0:00:00				
		КВ-5	Метелица	90,00	90,00	2:30:00		18:15		
Итого за день:					225,70	6:15:00				

ОЛДАЙМЕР-РАЛЛИ

для автомобилей 1950-1977 гг.в.



«Июминкой» ралли станут состязания на подмосковном автомобильном полигоне, где у участников будет возможность пройти непростую, изобилующую виражами и насыщенную спецучастками дистанцию, как в тренировочном режиме, так и «на результат».

Итоги заездов будут подводиться с использованием комплекса хронометражного оборудования DigitechTiming, того самого, что применяется на всех крупнейших гонках классических автомобилей в мире. Для победы в соревнованиях, где учитываются десятые, и даже сотые доли секунд водителям понадобятся крепкие нервы, безупречное «чувство автомобиля» и... немного удачи.

Главные призы ралли – предметы автомобильного антиквариата и искусства конца XIX – начала XX века. Участников также ждёт традиционный для олдаймер-ралли «конкурс эрудитов» и суперприз от казино "Метелица".



Запись участников и подробная информация – на сайте www.oldtimer-rally.ru и по телефону +7 495 104-47-77



OLDTIMER-RALLY.RU

МОСКВА 16.06.07 **БАДЕН-БАДЕН** 13-15.07.07

~ D'Elegance ~

МЕТЕЛИЦА · НОВЫЙ АРБАТ 21

УЧАСТНИК

При поддержке Комитета классических автомобилей

страховая компания

11-06/2007(B)V 16.06.2007

ПАРИ

ПОЛИС

СТРАХОВАНИЕ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

119415, Москва, пр. Вернадского, 37, Тел. 789-98-00
ИНН 7704041020,
Р/с 40701810900000000004 в КБ "Национальпромбанк"
БИК 044585413, К/счет 30101810300000000413

1. Страхователь: Кириллов Кирилл Александрович
2. Тел. _____ E-mail: _____
3. Автотранспортное средство Страхователя:
Москва 412 VX
4. Год выпуска ТС: 1992
5. Государственный регистрационный знак и идентификационный номер(ТС):

РЕГИСТР. ЗНАК	<u>0412 VX 179</u>	VIN							
---------------	--------------------	-----	--	--	--	--	--	--	--

6. Страховые суммы, премии и франшизы(в рублях):

Страховой риск	Страховая сумма	Страховая премия	Франшиза
«Гражданская ответственность»	100 000	300	-

7. Действие Договора страхования
7.1. Срок действия Договора страхования: с 12:00 часов «16» июня 2007 г. до 19:00 часов «16» июня 2007 г.
7.2. Территория действия Договора страхования: Российская Федерация.
8. Страховая премия в размере: 300 рублей уплачена: «16» июня 2007 г.
9. Лица, допущенные к управлению ТС (кроме Страхователя):

№	Фамилия, Имя, Отчество	Возраст	Водит. стаж
1.	<u>Масловский Юрий Павлович.</u>		
2.			
3.			

От СК «ПАРИ»
Специалист отдела по работе с VIP-клиентами
Макарова Е.В.
По Доверенности № 172/07 от 20.02.07

Страхователь с ОБЩИМИ УСЛОВИЯМИ ДОГОВОРА добровольного страхования гражданской ответственности ознакомлен и согласен.

СТРАХОВАТЕЛЬ
Кириллов Кирилл Александрович
(подпись) ФИО

219357



На режимном участке (РУ) в ходе ралли. Дмитровский полигон.



Виктор Журлов на "Москвиче-426" - до финиша "РУ" несколько секунд



Антон Богатов на Москвиче-407 и Владислав Захаров на М-408



Юрий Лесовский на пути к очередной победе





Osa harrastajista edustaa ns. sikari-porrasta.

kuvat: Ilja Sorokin
teksti: Matti Ouvinen

Concours d'Elegance Moskova Oldtimer Rally 2007

Itänaapurimme harrastekalustoa esiteltiin Moskovan ”konkurssissa” kesäkuussa. Autokalustossa haistaa toisaalta raha, toisaalta mahorkka, sillä myöskään neuvostoaikaisia kikottimia ei ole Venäjän harrastettiin yhteistyössä Badenin Concourse d'Elegancen kanssa, josta tuomariston johtamaan saapui paikallisen tapahtuman isäntä, Mark Culas. Concoursen lisäksi ajettiin sodanjälkeisellä kalustolla Oldtimer Rally. Rallin voittoon ajettiin muuten rally-replica-Mossella!

T (Tööt) vuosimallia 1913.



Valokuvaajat ovat kaikkialla samantlaisia.

Тем временем трассе



Призеры ралли. I место: Кирилл Кириллов и Юрий Лесовский («Москвич-412»), II место: приз за Олега Боровова и Андрея Мятлева (Porsche 356c) получает Евгений Шаманский, III место: Павел Паньковский и Ольга Сафенина (Lancia Flaminia)

Непростую, изобиловавшую сотые доли секунды. По традициям трассу на Дмитровском полигоне предлагались пройти в тренировочном режиме или «на результат». Но, чтобы победить, водителям и штурманам понадобились крепкие нервы — хронометражный комплекс DigitechTiming, что применяется на самых престижных ретроралли мира, получивший десятки и даже сотни антикварных призов от Клуба классических автомобилей и подарков от Turtle Wax и Vika.





trend

★ ЖУРНАЛ ДЛЯ МУЖЧИН №2 (002) октябрь 2007

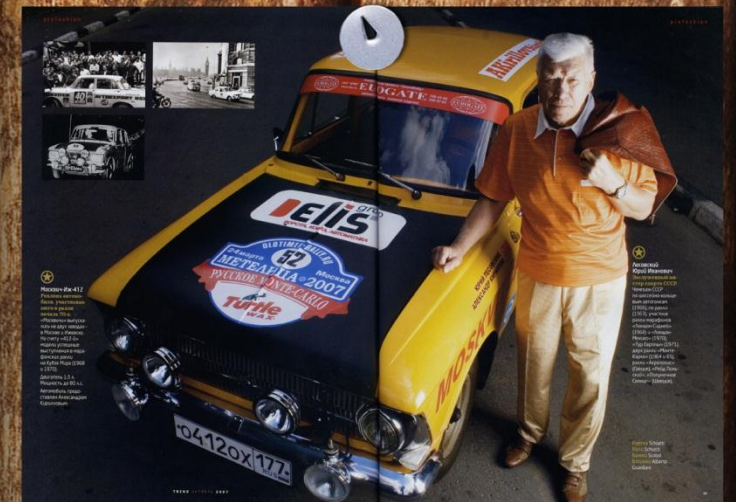
www.trendmagazine.ru

ШПИОНСКИЙ
Bentley
роман

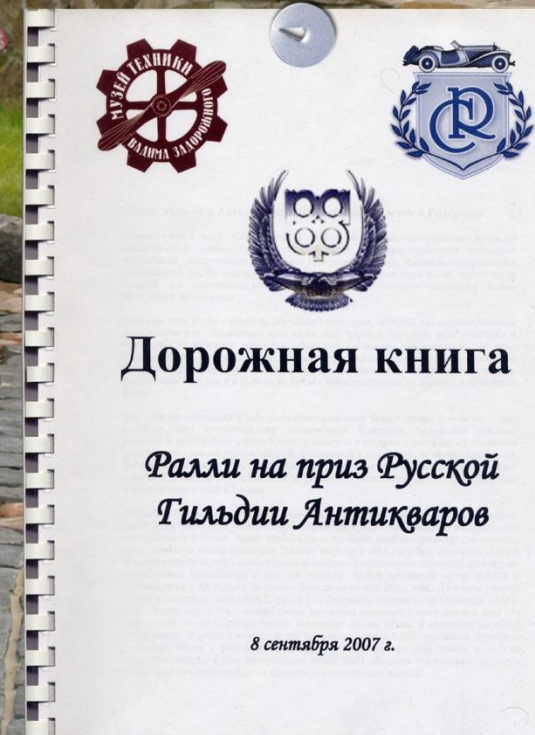
07002
ISSN 1994-5981
9 771994 598002

ПОЖЕЛУЙТЕСЬ

Чудеса техники:
BMW X6 • Jaguar XF • Aston Martin DBS • Infiniti EX35 • Mazda CX-7 • Lotus Europa S



2007
РАЛЛИ НА ПРИЗ РУССКОЙ
ГИЛЬДИИ АНТИКВАРОВ



Сумерки антикваров

С наступлением осени завершается сезон соревнований классических автомобилей. Одним из последних в этом году стало «Ралли на приз Русской гильдии антикваров», прошедшее 8 сентября. На месте событий побывал Иван БАРАНЦЕВ

Сезон завершается, а значит, можно подвести кое-какие итоги. Как никакой другой, он оказался богат на ралли олдтаймеров. Это направление развивается стремительно — еще пять лет назад подобных соревнований в Москве проводилось раз-два и обчелся, а в нынешнем их — больше десятка! Вот лишь краткий обзор событий.

Как они провели лето

Первым в этом году выступил известный энтузиаст ретродвижения Илья Сорокин со своим концептуальным олдтаймер-ралли «Метелица-2007». Русское Монте-Карло — именно его мероприятие 24 марта де-факто открыло сезон. Несмотря на столь раннюю дату, снега и грязи в тот день уже не было, светило солнце и даже дороги высохли.

Месяц спустя холодным и вовсе не солнечным весенним днем 29 апреля с Васильевского спуска умчалось уже официальное «Открытие сезона», организованное

«Ралли-клубом классических автомобилей».

В середине мая традиционный праздник устроил Mercedes-Benz Classic Club — ралли антикварных «Мерседесов» стартовало со смотровой площадки на Воробьевых горах и финишировало в развлекательном комплексе Beach Club на Ленинградском шоссе.

Еще более гламурное мероприятие — преисполненное лафоса L.U.C. Chopard Classic Weekend Rally — прошло, как обычно, в суперпрестижном Третьяковском проезде, причем в пятый раз. Оно побило все собственные рекорды прошлых лет — на старт вышло пятьдесят экипажей.

Вдали от московской суеты и пробок 16 июня по загородным трассам проведено ралли «Подмосковье Classic». Его оригинальный маршрут организаторы проложили через... элитные коттеджные поселки Подмосковья, удостоенные звания лауреатов национальной премии «Поселок года — 2007»!



Президент Русской гильдии антикваров Вадим Задорожный



Кубки с логотипом Музея техники Вадима Задорожного



На старт ралли в «Музей техники» съехались три десятка экипажей

Buick Model 44 Sport Roadster
Выпущенный в 1929 году автомобиль в начале 30-х попал в СССР и был спрятан своим хозяином в дачном гараже, где и простоял почти полвека. Благодаря этому родстер сохранился в первозданном виде и сейчас находится в собственности «Автомобильного клуба кабриолетов и родстеров»

Что любопытно, в этот же день состоялось другое событие — не имевшее доселе у нас аналогов Oldtimer-Rally d'Elegance, организованное все тем же Ильей Сорокиным. Оно объединило в себе две интереснейшие и красочные программы — спортивное ралли послевоенной автоклассики и конкурс автомобильной красоты для старинных машин первой половины XX века. Так что неповажившие любоваться коттеджными новостройками могли лицезреть торжественные и даже костюмированные выезды на подиум десятка раритетов с представлявшими их знаменитостями.

Состоялось в июне и «Женское ралли на классических автомобилях». Правда, по рассказам некоторых участниц, при подведении итогов выявились ошибки, и приз отдали кому-то не тому. У кого же в дамских интригах разберется!

Зато выход на международную арену получили целых два конкурирующих между собой соревнования. 4 июля из Москвы выехали шестнадцать участников ралли «Золотые купола», организованного «Ралли-клубом классических автомобилей». Они отправились в поездку по югу России через Тулу, Орел и Курск. А любители автоклассики, сплотившиеся вокруг поклонника итальянского ретроралли Mille Miglia Бориса Баженина, 7 июля стартовали в ралли «Золотое кольцо», которое финишировало три дня спустя. Они ехали через Кашин, Калязин, Переславль-Залесский, Юрьев-Польский, Суздаль и далее по списку. Что касается международности обо-

их, то «Кольцо» тянет на этот статус больше в основном благодаря обилию итальянских экипажей на итальянских же машинах. Тогда как на «Куполах» иностранный экипаж был всего один, да и то на модели, что называется, средней руки — Mercedes-Benz 190 SL.

Еще из событий этого лета следует, безусловно, отметить ралли «Ночная Москва» — двухчасовые покатушки по ночному городу. Организатором его стал уже неоднократно упоминавшийся нами «Ралли-клуб классических автомобилей». Он проводит в столице наибольшее число ретропокатушек, причем некоторые из них теперь этапы первенства классических автомобилей Российской автомобильной федерации, то есть проводятся в полном соответствии со Спортивным кодексом РАФ.

По этапу

Прошедшее совсем недавно «Ралли на приз Русской гильдии антикваров» — тоже этап Первенства. Его устроители — «Автомобильный клуб кабриолетов и родстеров» и «Русская гильдия антикваров» — решили вместе с ним провести еще и «Конкурс элегантности классических автомобилей», второй по счету в этом году в Москве! В довершение к этому конкурсу так и остался на втором плане на фоне основного события.

К участию в «Ралли на приз Русской гильдии антикваров» допускались автомобили «до 1975 года выпуска, полностью соответствующие оригиналу». На старт



Пульман Mercedes-Benz 600 W100 стал одним из самых заметных представителей послевоенной классики среди участников ралли



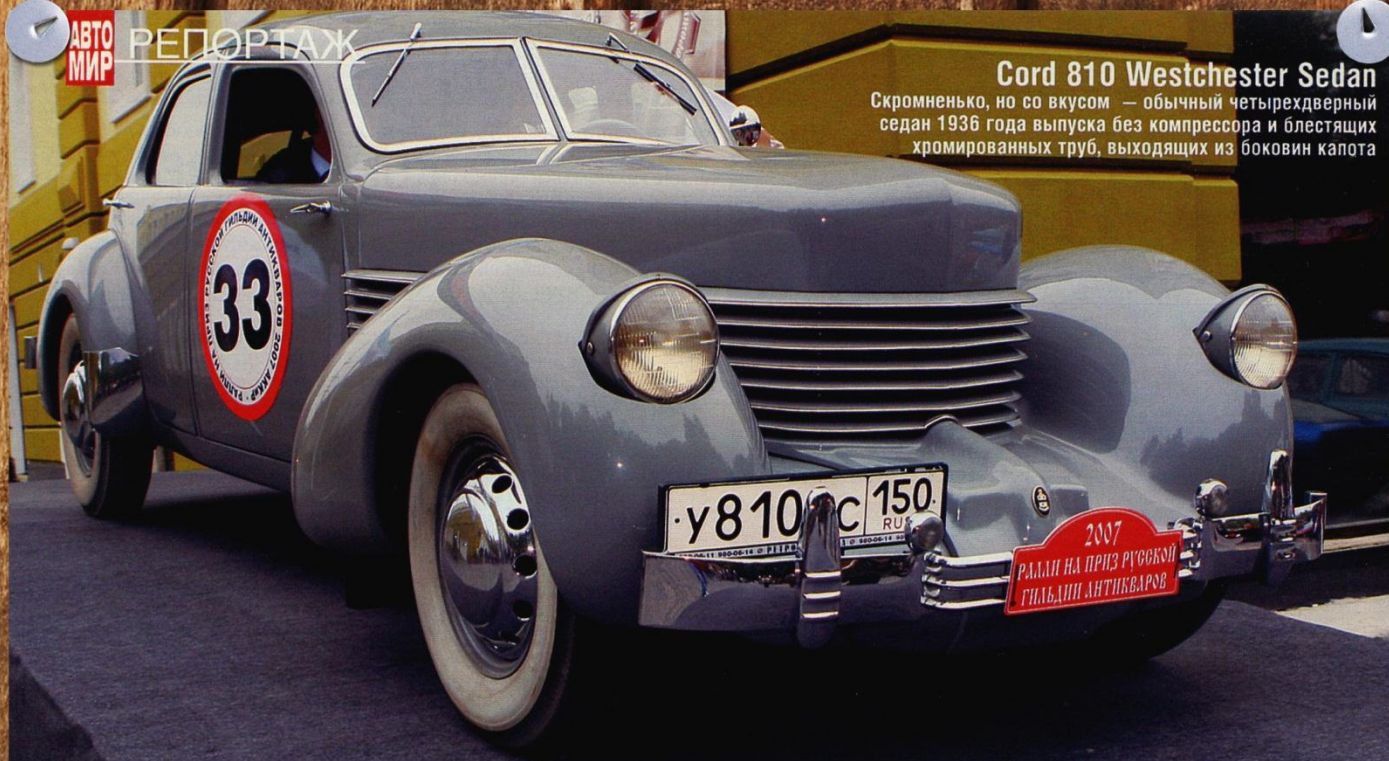
Mercedes-Benz 190 SL — самый популярный олдтаймер в России



Mercedes-Benz 320 cabriolet В 1939 года выпуска оказался единственным участником ралли, не доехавшим до финиша



Экипаж Mercedes-Benz 300 SE не совсем удачно съехал с подиума и одним колесом повис в воздухе — на помощь ему поспешили зрители



Cord 810 Westchester Sedan
Скромненько, но со вкусом — обычный четырехдверный седан 1936 года выпуска без компрессора и блестящих хромированных труб, выходящих из боковин капота

выехало тридцать экипажей, из них до финиша добрались двадцать девять — выпущенный в далеком 1939 году Mercedes-Benz 320 cabriolet В из-за поломки сошел с дистанции в самом начале трассы.

Среди участников доминировали модели, выпущенные в 50—70-е годы, чуть разбавленные довоенной классикой. Среди последних выделялись спортивный родстер Buick Model 44 1929 года (самый старый участник ралли), английский спорткар Lagonda LG45 1936 года и его ровесник — американский Cord 810 Westchester Sedan, заявлен-

ный организаторами почему-то как A-cord Westmaster, хотя такой модели не было в природе.

Издаека долго

Ремарка про ограничение по времени выпуска не случайна. Годы идут, и положенный для олдтаймеров тридцатилетний возрастной рубеж стали перешагивать и такие отнюдь не редкие модели, как ВАЗ-2101 и ГАЗ-24. В этом году они формально получили право принимать участие в соревнованиях автостарини.

Но на практике такие машины допускают разве что очень демо-

кратичные организаторы вроде Ильи Сорокина, потому что многие могут представить себе бок о бок райкомовскую «Волгу» и аристократичный Rolls-Royce.

А вот в «Ралли на приз Русской гильдии антикваров» такое было! Среди его участников оказался даже 412-й «Москвич», выпущенный на Ижмаше в 1975 году. Его владелец — мастер спорта СССР по ралли Александр Кириллов — переоборудовал серийную 412-ю модель ИЭ (значит, из Ижевска) в раллийный вариант со всеми полагающимися для своего времени наклейками и

старается участвовать во всех ретроралли. Кстати, безуспешно — он постоянно занимает призовые места. Но на этот раз Кириллов уступил руль своему коллеге — заслуженному мастеру спорта СССР и неоднократному победителю автомарафонов 70-х годов «Лондон — Мехико», «Лондон — Сидней» и «Ралли Монте-Карло» Юрию Лесовскому.

Второй советской машиной там стала «Волга» ГАЗ-24, выпущенная в 1974 году. Что необычно и даже удивительно, этот автомобиль пилотировал гражданин Франции. Правда, быв-



Lagonda LG45 — одна из первых машин редкой английской марки в России, что называется, «на ходу»



Машина победителей ралли — заказной кабриолет Bentley S2 работы ателье Park Ward



Стильное английское купе Jaguar XK140 в европейском варианте с левым рулем



«Москвич-412ИЗ»

Раллийный вариант «Москвича», выпущенного Ижевским автозаводом, пилотировал прославленный советский раллист Юрий Лесовский

ший наш соотечественник Александр Лекае (ударение на последней гласной), который, давно проживая в Евросоюзе, тем не менее сохранил любовь к продукции отечественного автопрома. В его собрании машин насчитываются две «двадцатьчетверки», одна из которых находится в России, а вторая — во Франции. Сохранность представленной на «ралли антикаров» машины удивительна — состояние ее лакокрасочного покрытия и хромированного декора почти идеально. На этой «Волге» даже стояли фирменные «автоэкспортские» покрышки с белыми боковинами (флипперами).

Первые и последние

Участники проехали около полутора сотен километров по Подмосковию, причем трассу проложили настолько удачно, что удалось избежать привычных субботних пробок. Отсутствие заторов на дорогах — одна из составляющих успеха подобных мероприятий. Ведь ралли старинных автомобилей — не гонки на скорость.

Главная задача участников — двигаться точно по графику, отмечаясь в контрольных пунктах, где регистрируются все опоздания и опережения, сказывающиеся на штрафных баллах.

В конце ралли экипажи ждал скоростной слалом, который прошел на специально подготовленной и размеченной для этого площадке.

Победителей наградили призами, представленными Русской гильдией антикаров. Главный приз — серебряный кубок 30-х

годов — получил экипаж Виталия Богданова и Александра Яцуна на кабриолете Bentley S2 Park Ward 1962 года выпуска. Второе место в общем зачете заняли Евгений Ярославский и Андрей Ушанов на Cadillac Eldorado 1959 года, третье — Юрий Лесовский и Кирилл Кириллов на «Москвиче-412ИЭ». Правда, не обошлось без курьеза: за второе и третье места антикары почему-то вручали обычные кубки. Зато наградили всех. Не остались незамеченными даже пришедшие на финиш последними — экипаж Александра Лекае и Михаила Третьякова на ГАЗ-24 удостоился приза с соответствующим случаем названием — «За последнее место». Победу в командном зачете признали за «Клубом классических автомобилей», выставившим одиннадцать экипажей.

Для автомобилей довоенного выпуска организаторы ввели специальный зачет «Ветеран». Первое место в нем занял экипаж Андрей Паньковский — Василий Кулешов на Lagonda LG45. Вторыми стали Сергей Вавилов и Олег Кельганов на Cord 810. Третье место среди ветеранов занял родстер Buick 1929 года.

Два в одном

А после финиша ралли прошел и тот самый «Конкурс элегантности классических автомобилей». Жюри, состоявшее из авторитетных персон — организатора ретровыставок и пробегов Илья Сорокина, актера Леонида Яромольника, коллекционера Дмитрия Октябрьского и еще нескольких человек, — выбирало лучших в различных номина-



Энтузиаст Mille Miglia Борис Баженин даже Mini Cooper предпочел итальянского производства — Innocenti



Член жюри конкурса элегантности Леонид Яромольник прибыл на своем кабриолете «Победа» 1954 года



«Волга» заняла в ралли самое последнее место в общем зачете



ИСТОКНИМ
НАПЕЧАТЬ
ВЗУМЕНИЕ СЕГО
ДОСТОПЕРИОДУ
РАЛЛИ НА ПЕРУ
«РУССКАЯ ГИЛЬДИЯ АНТИКАРОВ»
КЛАССИЧЕСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ
2007.
ПОДТВЕРЖДАЮЩЕГО ТО,
ЧТО ВЛАДЕЛЕЦ ЕГО ЗАНИМЛ
ТРЕТЬЕ МЕСТО



Победители «Ралли на приз Русской гильдии антикваров» Виталий Богданов и Александр Яцун

циях. Впрочем, выбирать было особо не из чего, так как число автомобилей-участников не превышало десятка.

Самым элегантным признали родстер Cadillac V16 1932 года, совсем недавно приобретенный собирателем из России в канадском коллекционном бюро Human Ltd.

История этого автомобиля поистине удивительна — это не оригинальный экземпляр, а новодельный гибридный шасси шестнадцатилитровой модели, на котором в «прошлой жизни» стоял закрытый четырехдверный кузов, и открытого двухместного кузова типа родстер, снятого с какого-то Cadillac V8 1932 года. Впервые этот «аппарат» появился на публике в 2000 году как аукционный лот в каталоге Kruse Auction, но на торгах на него так никто и не посягнул.

Cadillac V16 хотя и высоко ценится коллекционерами, но большинство их все-таки предпочитает оригинальные экземпляры. Общий объем выпуска модели Cadillac V16 не так велик — ин-

формацию о сохранившихся машинах можно легко найти на сайте www.car-nection.com.

Право руля

Впрочем, жюри вряд ли знало историю автомобиля — этим интересуются далеко не все российские владельцы олдтаймеров.

Признанный на конкурсе элегантности «самым совершенным» Mercedes-Benz 540K cabriolet B 1937 года, по утверждению прессы релиза нынешнего владельца — «Музея техники», принадлежал в прошлом «монаршей семье Пакистана». Но в Пакистане никогда не было монархии: до 1947 года он входил в состав колонии Британская Индия, а после стал республикой.

Коллекционная ценность самого 540 K cabriolet B среди довоенных компрессорных моделей марки не так высока, как может показаться на первый взгляд. Машина, конечно, старинная, красивая! Но кузов — самый распространенный, с двумя дверями и четырьмя боковыми окнами. Да

еще рулевое управление расположено с правой стороны, что не свойственно машинам немецкого производства — такие экземпляры ценители не очень-то жалуют своим вниманием.

Как правило, праворульные Mercedes-Benz 540K поставляли в Великобританию или Францию, где до Второй мировой войны движение тоже было левосторонним, а также в некоторые страны Ближнего Востока. Впрочем, кабриолету «из Пакистана» еще повезло — он не подвергся переделке, как Cadillac V16, и на него не установили более модный и красивый кузов вроде Special Roadster или cabriolet A с положенным такой операции перекидыванием руля налево.

Сладкое на потом

Зато про родстер Cord 812 дополнительно известно, что одним из его владельцев до недавних пор был известный европейский коллекционер и кондитерский магнат ба-

рон Клаус фон Обервальд. Сейчас бывшая гордость его собрания находится в России и принадлежит Людмиле Лен — она и получила «Приз симпатий» за свой раритет.

Организаторы обещали показать также бронированный лимузин ЗИС-115, но его не было ни в числе участников ралли, ни в программе конкурса. А стоявший на площадке немецкий родстер Horch 830BL так никуда и не выехал — прямо перед дефиле из-под его капота повалил дым, и автомобиль втихую откатили на задворки. «Что-то с карбюратором», — пояснили механики в ответ на многочисленные вопросы...

Конкурсное дефиле проходило уже вечером в сумерках — участники с включенными фарами проехали перед зрителями, получив каждый свой подарок, а завершилось «Ралли на приз Русской гильдии антикваров» привычным в подобных случаях банкетом. ■



Cadillac V16 Sport Roadster

Автомобиль покинул завод в Детройте с закрытым четырехдверным кузовом, который спустя несколько десятилетий показался кому-то слишком банальным. В 2000 году в процессе реставрации на это шасси водрузили кузов от родстера, снятого с восьмицилиндровой модели



Леонид Ярмольник входил в жюри и внимательно изучал все автомобили, участвовавшие в конкурсе элегантности



Самый редкий из всех Cord — родстер 812-й модели с компрессором



Одно из последних приобретений коллекционера Евгения Ярославского — послевоенный лимузин Rolls-Royce Silver Wraith



Mercedes-Benz 540K с правым рулем когда-то принадлежал «монаршей семье Пакистана»



По утверждениям владельца, этим родстером Mercedes-Benz 300 SL владела Грейс Келли кинозвезда и принцесса Монако

OLDTIMER-RALLY.RU
 МОСКВА 22.09.07
Mobil 1
 ДОРОЖНАЯ КНИГА

*Юрий Лесовский
 Mobil*

При поддержке
 Комитета
 классических
 автомобилей

MAJOR
 АВТОМОБИЛЬНЫЙ ХОЛДИНГ

Мегведь
 МУЖСКОЙ ЖУРНАЛ ДЛЯ ЧТЕНИЯ

БИЗНЕС СТИЛЬ
 style.rbc.ru

MADEO
 КСВ

AUTO NEWS

АРАПАТ
 ВСТРЕЧА С ЛЕГЕНДОЙ

Corona Extra

OLDTIMER-RALLY.RU
 МОСКВА 22.09.07
3
Mobil 1

Mobil 1 Oldtimer-Rally **3**

КОНТРОЛЬНАЯ КАРТА

Судейский пункт	Время назначенное	Время фактическое	
КВ0	15:03	15:03	<i>g</i>
КВ1		15:33	
КВ2		16:03	<i>g</i>
КВ2А	17:03	17:03	<i>g</i>
КВ3		17:33	
АК1-СА	8:54		
РС2-ЕН	21:47		
РС3 РО	15:22:00	15:24:07	
ВКВ1	15:44		
АС4-РУ	15:49	15:49:58	
ВКВ2	15:58		
РС5-ЕН	21:27		
РС6 РО	17:21:00	17:21:57	
ВКВ3	17:27		

OLDTIMER-RALLY.RU
 МОСКВА 22.09.07
Mobil 1
УЧАСТНИК





Команда "Советское ралли" перед стартом соревнования



Ралли проходило по дорогам ВДНХ. Обсуждаем маршрут.



Александр Кириллов и Юрий Иванович Лесовский



Первое упражнение - "соревнование асов"





"ЯК-42" с улыбкой встречает финишировавший "Москвич-407"



На финише ралли экипажи традиционно обсуждают дистанцию



Толпа зрителей - за ними не видно и автомобили...



Колонна участников неторопливо движется к павильону "Армения"





Mobil 1 Oldtimer-Rally – соревнование классических автомобилей

На территории ВВЦ 22 сентября состоялось стильное мероприятие с участием страстных любителей классических автомобилей и нового ретро, которое закрыло насыщенный сезон олдтаймер-ралли 2007. От старта у фонтана «Дружба народов» до финиша на площади Промышленности раритеты российского и зарубежного автомобилестроения вызвали неподдельный интерес и восторг у публики. Маршрут был насыщен дополнительными конкурсами. В их числе традиционные дорожные соревнования на регулярность движения, слаломы, спринтерские гонки. Кроме того, пилоты проявили свои навыки управления на картодроме, а штурманы выступили в роли автомехаников на специальном конкурсе, который проводился при содействии официального дистрибьютора компании ExxonMobil – группы компаний «Центральный склад».

Всего в соревновании приняли участие 19 автомобилей 1930-1970-х годов, включая Cadillac Eldorado (1953), Jaguar XK-140 (1956), Mercedes-Benz 600 (1970). Ветераном Mobil 1 Oldtimer-Rally стал купе-кабриолет Packard 1934 года, которому по праву достался 1-й номер, а по результатам – и звание «Самый роскошный экипаж». На равных соревновались два ровесника с противоположных континентов – Cadillac и «Москвич» 1959 года.

Почетная обязанность открывать и закрывать ралли была возложена на современные автомобили Alfa Romeo 147 и Brera от партнера ралли – автомобильного холдинга Major.

В завершение вечера все экипажи проехали парадной колонной по центральной аллее ВВЦ к ресторану «Арарат», где прошла церемония награждения победителей и вручение призов и подарков от партнеров ралли.



luxury 123

ВЫСТАВКА ТЕХНИЧЕСКОГО АНТИКВАРИАТА

1

**ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ИЛЬИ СОРОКИНА**

19-22 ОКТЯБРЯ 2007
КРОКУС ЭКСПО

КОНТРОЛЬ

ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫЙ БИЛЕТ НА ДВА ЛИЦА




КРАСОТА АВТОМОБИЛЯ ПОД ЗАЩИТОЙ



КРАСОТА АВТОМОБ



IX ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ИЛЬИ СОРОКИНА

МОСКВА
КРОКУС ЭКСПО
8-12.03.2007

Среди Коллекционеров

КРОКУС ЭКСПО
8-12 МАРТА 2007


**IX
ОЛДАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ
ИЛЬИ СОРОКИНА**

"Москвичи на
Москвичах"

страна _____

компания Кириллов А.К.

ф.и.о. _____



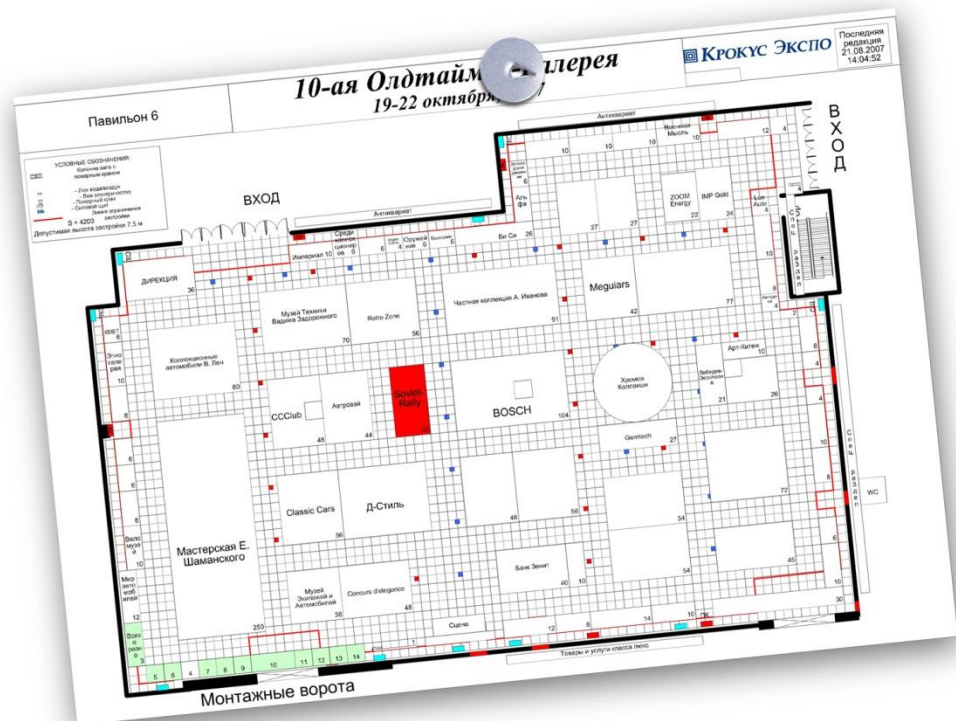
Москвичи на «Москвичах»

Россия г. Москва
тел. +7 (916) 056-10-92
тел. +7 (910) 495-93-43
E-mail: moskvitch@sovietrally.ru
Web-site: www.moskvitch-rally.ru,
www.sovietrally.ru

В Дирекцию выставки
«Олдтаймер-Галерея»

Просим Вас разрешить ввоз на выставку и вывоз после ее окончания
следующего оборудования (или следующих экспонатов):

1. Автомобиль «Москвич-407-Купе» 1 шт.
2. Автомобиль «Москвич-412-ИЖ-Ралли» 1 шт.
3. Стол 1 шт.
4. Стулья 5 шт.
5. Рекламные материалы 10 к-тов.



18.10.2007



Москвичи на «Москвичах»

генеральный спонсор проекта

Мастер Спорта Международного Класса *Вадим Ржегуцкий*
и его легендарный автомобиль «Москвич-407-Купе»



ОНИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ

Юрий Лесовский — Заслуженный Мастер Спорта СССР
Мэри Старта — «Олдтаймер-Ралли» 2007г.



— Мэри Победа!

• www.sovietrally.ru
• www.moskvitch-rally.ru

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

Их было всего два...
Не осталось ни одного...
Но появился третий — единственный в мире
спортивно-гоночный автомобиль "Москвич-407-Купе".

Второе пришествие "Циклопа"



Для участия в кольцевых и ипподромных гонках в классе специальных спортивных автомобилей, на МЗМА в 1962 году были построены два двухместных спортивных «Москвича». Крыша серийного кузова 407-й модели у них была укорочена, из четырех остались лишь две передние двери, отсутствовали декоративные элементы, шумоизоляция и обивка. Вместо серийных сорока пяти сил, мощность двигателя М-407, оборудованного четырьмя мотоциклетными карбюраторами К-28, удалось довести до 76 л. с., а максимальные обороты — до 5500.

В начале 1965 года в один из этих «москвичей-купе» установили форсированный двигатель модели «408» с двумя сдвоенными горизонтальными карбюраторами «Вебер-40ДКО». Этот двигатель имел поршни с выпуклым днищем, полусферическую камеру сгорания, специальный распределительный вал и степень сжатия, увеличенную до 9,7 (отличающиеся данные машины с таким двигателем приведены в скобках).

"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 — OHV; 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 "X 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 "Москвичи на Москвичах" при поддержке компании "Элис", но и пообщаться с "живыми легендами" советских гоночных трасс — пилотами выступавшими на этих автомобилях.

МОСКВИЧ-407-КУПЕ

генеральный спонсор проекта







В.Ржецкий, Ю.Лесовский, А.Пикуленко, А.Кириллов



Юрий Иванович рассказывает интересные истории о своих выступлениях



Ветераны автоспорта рассматривают старые фотографии



У нас в гостях Виктор Степанович Черномырдин





“По сто пятьдесят! Всего и делов-то!”



За рулём “Циклопа” Вадим Борисович выступал на московском ипподроме



Сан Саныч Пикуненко и “Москвич-407 Купе” – есть контакт!



Ветераны вспоминают былые годы – дискуссия обещала быть интересной



Юрий Иванович даёт интервью телеканалу "Драйв"



Москвичу 60 лет! На стенде компании "Моторы Октября".



Небольшая автографсессия на историческом журнале "За Рулём"



Александр Кириллов, Алексей Уланов, Борис Лахметкин, Илья Сорокин

Старикам – почет

За пять лет, прошедших с первой до десятой «Олдтаймер-галереи», в российском мире старых авто многое изменилось. У Ильи Сорокина побывал Сергей Канунников.



GAZ-M415 отреставрирован мастерской Евгения Шаманского примерно за полтора года.

Конечно же, 70 назад никто и предположить не мог, что ГАЗ-М415 – «эмка»-пикап – заинтересует коллекционеров начала XXI века. Машина скромно трудилась на каком-нибудь предприятии или в колхозе. Пока лет 30 назад не встала по старости и отсутствию запчастей. Полтора года назад пикап попал в руки реставраторов и его выставили на сорокинской галерее «в состоянии находки». Ну а теперь сияет краской и хромом ярче, чем в молодые годы.

Пять лет назад на первой галерее мы радовались даже неплохо сохранившейся 21-й «Волге» и восторжались первыми завезенными в Россию «ягуарами» середины 1950-х и «мерседесами» 1960-х. Сегодня в «Крокус Экспо» чуть не полная гамма модификаций почитаемого коллекционером всего мира «Мерседес-Бенца-300» по прозвищу «Аденауэр». Вокруг – машины, имена которых для посвященных звучат как симфония: «Корд», «Лагонда», «Бентли» и даже



Британский гигант «Бентли-8 l» – последняя модель, созданная при участии самого Уильяма Оуэна Бентли. Огромный автомобиль развивал свыше 160 км/ч.

К 80-летию фирмы «Вольво» подготовили интересную экспозицию, включая даже первую модель OV4, которую в Швеции прозвали «Якоб».



Копию «Москвича-407 купе» построил Александр Кириллов. Таких было всего два. Машины с мотором мощностью около 60 л.с. неоднократно участвовали в ипподромных гонках, приносили спортсменам МЗМА призовые места.

«Мерседес-Бенц 320» с кузовом, именуемым по заводской классификации 1930-х «кабриолет В».



«Бугатти». Знатки придиричиво, до каждой детали осматривают очередные работы коллег, спорят, насколько близок к оригиналу колер кузова и обивки салона.

Шедевры мирового автопрома вовсе не заслоняют отечественные. Интересная тенденция нынешнего времени – постройка копий машин, не доживших до наших дней. Конечно,



с точки зрения ортодоксальной реставрации это – нововодел (таким на осенней галерее был гоночный ГЛ-1). Но так уж сложилась жизнь страны: не ценили даже лучшее из того,

что сами же строили, потому и сохранили ничтожно мало. А «самодельники» помогают не забыть: у нас тоже была длинная, пусть и своеобразная автомобильная история. □

На правах рекламы

www.bannerbatteries.com

Banner

POWER BULL – ТАК ВЫГЛЯДИТ ПОБЕДИТЕЛЬ.

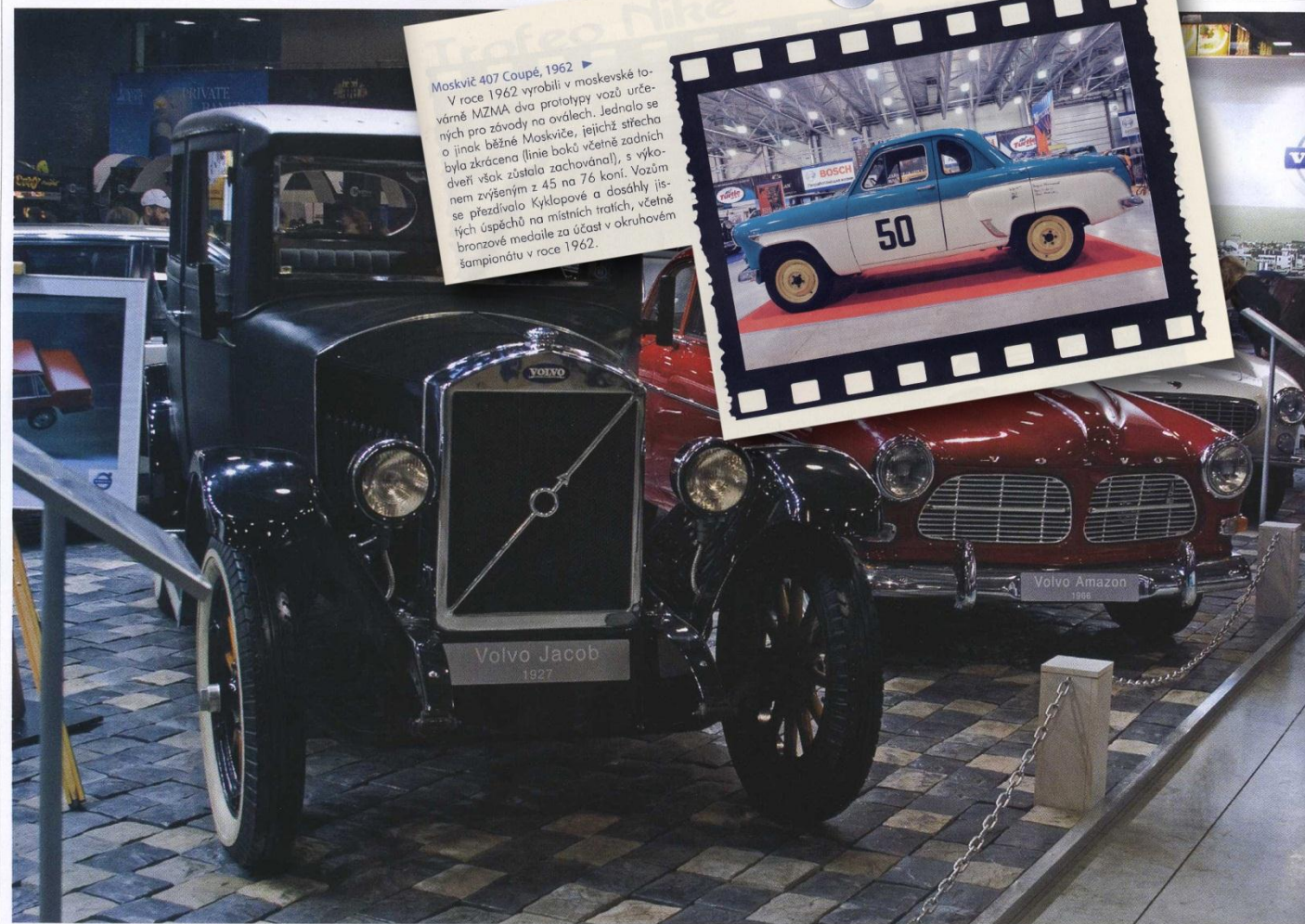
RUNNING BULL – МОЩНЫЙ КАК СТАДО БУЙВОЛОВ.

UNI BULL – ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО.

ЗВЁЗДЫ НА РЫНКЕ АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ

Banner издавна является беспорным гарантом для инновативных успешных продуктов. Мы представляем звездные продукты, которые держат рынок под напряжением.

ООО "Banner Batteries", 123290, Москва, Причальный пр., д. 8. Тел: +7(495) 258 85 31. Факс: +7(495) 545 08 67. e-mail: office.br@bannerbatteries.com



Moskvič 407 Coupé, 1962
 V roce 1962 vyrobili v moskevské továrně MZMA dva prototypy vozů určené pro závody na oválech. Jednalo se o jinak běžné Moskviče, jejichž střecha byla zkrácena (linie boků včetně zadních dveří však zůstalo zachováno), s výkonem zvýšeným z 45 na 76 koní. Vozům se přezdívalo Kýchlapové a dosáhly již se přezdívalo na místních tratích, včetně úspěchů na mistřích tratích, včetně bronzové medaile za účast v okruhovém šampionátu v roce 1962.



«Старый» звучит гордо

Экспонаты Олдтаймер-галереи Ильи Сорокина не комплексуют по поводу своего возраста

В конце октября в московском «Крокус-Экспо» в десятый раз прошла Олдтаймер-галерея Ильи Сорокина. Каждое шоу олдтаймеров – не просто автомобильная выставка, не аукцион и не место встречи чудаковатых ценителей прекрасного, хотя признаков и того, и другого, и третьего здесь предостаточно. Практически все экспонаты продаются, сугубо прагматические интересы организаторов – налицо. И все же есть в этом железе нечто необыкновенно притягательное. Иначе организаторы не смогли бы продавать билеты по 300 рублей на зрелище, которое из года в год меняется очень медленно (при том, что выставка проходит каждые полгода). Среди посетителей,

коих всегда бывает немало, вовсе не преобладают бородатые дядьки в очках типа «консервные банки». Напротив, сплошь и рядом дефилируют glamorous «блондинки» с разным цветом волос, для которых даже «жемчужина» – Cord 812 Roadster 1937 года – просто «та белая машина». Вы находите это удивительным? Я – нет. Ведь старинные автомобили – это больше культура, и даже искусство, нежели автомобилестроение. Изюминкой десятой Олдтаймер-галереи стал стенд Volvo, посвященный 80-летию компании. Шведы даже привезли из заводского музея в Гетеборге своего первенца, ÖV4 1927 года, позже прозванного Якобом. Заслуживают внимания и

обтекаемый Bugatti Type 40 1927 года, и гоночный британский MGA 1600 (1962 г.), а также Jaguar E-Туре 1964 года, по заверениям владельца, самый мощный E-туре в Москве. Раритет никак не назовешь дряхлым: атлет развивает 240 км/ч и разменивает первую «сотню» за 7 секунд. Естественно, не обошлось и без старины советской – от «сталинского» пятитонного броневика «ЗиС-115» до гоночного купе «Москвич-407» образца 1962 года, а также «труда» тридцатых-сороковых – «полторки» «ГАЗ-АА» и «Захара» «ЗиС-5». Наконец предстал перед публикой полностью отреставрированный пикап «ГАЗ-415» на базе «эмки». В «исходном» состоянии



Если НКВД негодит, пассажиров защитит броневик ЗиС-115



Rainier Rákosi

Атлéti figyelemmel kísérik az immár évek óta megrendezett moszkvai veteránkiállításról szóló Moszkvások hazájában hihetetlen ütemben növekedő Szovjet Államok régi autók száma. Az Ilja mindig regimentségi többnapos fesztiválon a szokásosnak mondható márkák mellett Bentley, Bugatti, több háború előtti Rolls, valamint az ös-Volvo, az ÖV4 „Jakob” volt megtekinthető.

Egy moszkvai kiállításon érhető okolból mindig lehet találkozni ritka Moszkvicsokkal, ezáltal a kabrió-ílimuzin 400-420A és a terepjáró 410N típus mellett két versenymodell is látható. Egyik az északi típusú 412-es, a másik a csapán két példányban készített 407 Kúpé. Utóbbi modell a négyajtós változat átszabásával alakították 1962-ben.

A Peking-Párizs verseny előfordulójának köszönhetően világszerte reliktor-szemlyéket Országos versenyeken kerestél, ezért kiállították egy Itala versenyautót. Ország tulajdonosa tavaly vette a moszkvai herceg gyűjteményéből.

Egy moszkvai veteránkiállítás persze nem lehet teljes hatalmas szovjet ílimuzinok nélkül. Rákosi és a nyitott Csajka, ám amelyről a ZIL 111 V árnyékát, nem amerikai lauszkirakó. De nem ebben volt más, mint a GAZ 13-as, hanem Krembe Jurij Cagarin. Felhívás volt a Csajka mellett a ZISZ-ek hírája: a „mezőmó”, 115-ös típusjelzésű páncélos vezérlő is látható a vendégek. E kívül



Девочки фамильярничают с Mercedes-Benz 600 Pullman, моделью 1963 года. Наверняка они ничего не знают о славном «ветеране»

Этот гоночный «Москвич-407» – реплика, но весьма качественная

его можно было видеть весной прошлого года. Ни одна Олдтаймер-галерея не обходится без классических крылатых Cadillac, а также Bentley и Rolls-Royce, выпущенных в те времена, когда эти марки еще не разменивались на тысячные тиражи. Наверно, здесь и «собака зарыта». К этим шедеврам автомобильного искусства можно приходить снова и снова, как в картинную галерею. Глядя на автостарину, невольно задумываешься: неужели эпоха настоящих автомобилей прошла? Конечно, нет. И в те далекие годы с заводов расходился автомобильный «шлак», но время все расставило по своим местам, отфильтровало лишнее...



Михаил Лобачев

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 картинки 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 замкнутому, 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 заменяли 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



собственной инициативе конструкторов. Новое купе на базе «Москвича-407» не стало исключением. Рабочие чертежи на машину готовил будущий знаменитый журналист и историк Лев Шугуров. В конструкторской документации фигурировал даже возможный индекс «Москвич-409», но его нигде не утвердили, и официальным названием модели он не стал. С самого начала были предусмотрены две модификации. Первая — с серийными узлами подвески и 15-дюймовыми колесами — предназначалась для ипподромных гонок. Вторая, созданная для кольца, прижималась к дороге пониженным дорожным просветом и катилась на 13-дюймовой резине, рассчитанной на будущий «Москвич-408». При постройке «ипподромную» машину окрасили в зеленый, а «кольцевую» — в красный цвет.



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 заменяли 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.

Годы «оттепели» стали для инженеров Отдела главного конструктора (ОГК) МЗМА золотой эпохой свободы творчества. Многие машины тогда проектировали не по заданию Минавтопрома, а по

Если пилоты «самodelок» и «Москвича-404» соревновались в открытых кокпитах, то на новой машине гонщику предоставили нормальную закрытую кабину. Пусть автомобиль станет тяжелее, зато конструкторы больше не заставляют водителя подставлять себя дождю, снегу и встречному ветру.

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 перекройке? Срезали половину верха, проем заднего стекла со скатом крыши и дверными форточками пересадили поближе к центральному 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 заваривали 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.

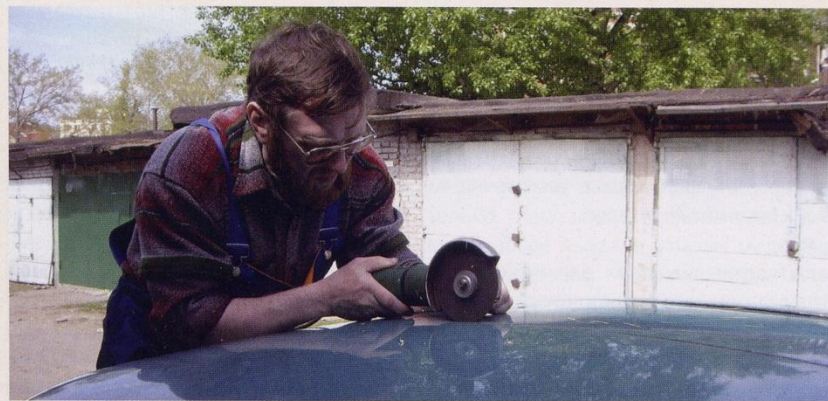
«Москвич-купе» создавали на МЗМА специально для кольцевых гонок. Сначала в 1950-х появились два закрытых купе, в основе которых лежали прототипы рестайлинга «Москвича-401», а на исходе 1950-х машину переставили с 401-х мостов на 407-е, заменив полы и подmotorную раму.



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 парой 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 обыкновенной болгаркой. Александр поясняет, что на заводе кузова разделяли 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 уродующей 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 навредит металлу так, как автоген. Значит, самая важная деталь — остов 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 назвали 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, выходящими на старт и соревновавшимися на «407-х купе». На зеленом «ипподромном» автомобиле выступал Вадим Ржещицкий, 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, помнящих, 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 знаменитые 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 Ржещицкий 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 друг-друге только говорили, а потом достойно продемонстрировали публике готовый результат. ■

Фото автора и из архива Александра и Кирилла Кирилловых







За праздничным столом в МАДИ



Борис Ахматов, Виктор Щавелев, Николай Расторгуев



Ответственный секретарь РАФ С.В.Ушаков и А.Н.Сафонов



Б.Динерштейн, Ю.Теренецкий, А.Пикуленко, В.Ржечицкий, Ф.Лисица

Москвичи
на "Москвичах"



В. Пинк - Вадим Рязанский
М. Шенк - Юрий Лесовский
Б. Пинк - Борис Пинк
А. Саврюков - Александр Саврюков

С НОВЫМ 2008 ГОДОМ!

www.moskvitch-rally.ru

SovietRally.ru

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

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2007

ГОД