

МУЗЕЙ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО РАЛЛИ

АЛЕКСАНДРА КИРИЛЛОВА



АВТОРАЛЛИ В СССР

далекие шестидесятые

МОСКВИЧИ НА "МОСКВИЧАХ"

день сегодняшний

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2011

ГОД



КОНТРОЛЬ ВРЕМЕНИ

Настроены приборы и подготовлена легенда, застегнуты шлемы и подтянуты спортивные ремни. Резковато, но сочно рыкнув мотором, оранжевый «Москвич» срывается с места, отбрасывая колесами струйки снега. Твинмастер отщелкивает первые метры спецучастка. Мы несемся от нулевого КВ (контроль времени) лет на сорок в прошлое.

ЛЕГЕНДЫ И «ГОНЩИКИ»
Обтекающая мчащийся автомобиль дорожная пыль, рев доведенного двигателя, украшенный гордыми надписями *Moskvitch* и *Avtoexport USSR* кузов. Сколько мальчишек влюбилось в автоспорт и в эту машину после фильма Игоря Масленникова «Гонщики», вышедшего на экраны в 1972-м. Бесхитростная, в общем-то, история

мгновенно завоевала молодые сердца, сея при этом вовсе не бесполезные истины о честности, порядочности, уважении к соперникам.

Кино, конечно, реальность впрямую не копировало. Обложки и развороты зарубежных журналов нашим спортсменам не посвящали. Но на рубеже 1960–1970-х марку «Москвич» и имена советских

Сейчас трудно поверить, что когда-то отечественные автомобили достойно сражались в престижных международных соревнованиях. Вспомнить «времена былинные» вместе с «Москвичом-412» решился **Сергей Канунников**. За ним следил **Александр Батыру**.

гонщиков знали поклонники автоспорта не только в СССР. В 1968-м «четыре-двенадцатые» неплохо выступили в марафоне Лондон – Сидней, в 1970-м – в ралли Лондон – Мехико. Финиш во втором десятке – бесспорно, приличный результат, ведь в Мехико из 96 стартовавших машин финишировало лишь 23. А ведь выступали на почти серийных «москвичах», заметно проигрывающих большинству конкурентов в мощности. К тому же ведущие зарубежные команды обслуживали целые армии вооруженных всем необходимым механиков, а за боевыми «москвичами» от Лондона

до Мехико шла всего пара техничек, чьи экипажи догоняли спортсменов в темпе, близком к гоночному.

Но наибольших успехов «москвичи» добились на этапах Кубка Дружбы – эдаком альтернативном чемпионате социалистических стран. Впрочем, некоторые ралли, как, например, «Рейд Польский», одновременно входили в число этапов чемпионата Европы, куда приезжали ведущие раллисты. В 1972-м третье место в абсолютном зачете там заняли С. Брундза и А. Брум, выступавшие на 412-м, что было действительно серьезным достижением.

Ну а мальчишкам казалось: еще чуть-чуть – и «москвичи» станут сражаться с западными китами совсем на равных! Все, как известно, кончилось совсем по-другому...

БАРХАТНАЯ РЕВОЛЮЦИЯ

Мы знакомы с ним почти 30 лет. Именно этот автомобиль с 75-сильным 1,5-литровым мотором (для автопрома СССР второй половины 1960-х – революционная отдача) вывел отечественный спорт на новый уровень и позволил нашим гонщикам претендовать в международных ралли на заметные результаты.



➤ Короткий рычаг и переделанный привод позволяли быстрее и точнее переключать передачи.

✔ Каркас безопасности стал обязательным элементом спортивного автомобиля для серьезных соревнований уже с конца 1960-х.



❖ Теперь 412-й кажется очень узким. А ведь когда-то не только гонщики, но даже целые семьи чувствовали себя в нем вполне комфортно.

❖ Самодельный руль (мало кому удалось достать почти такой, но – импортный!), штурманские приборы (спидпилот помогает поддерживать среднюю скорость, показывая отклонения от нее, твинмастер выдает расстояния между ориентирами) и, конечно, легенда – обязательный набор любого раллиста.

✔ Штатного тахометра в «Москвиче-412» не было. На самое видное место ставили тот, который удалось добыть.



Даже серийные моторы часто развивали больше заявленных 75 сил. Конструкторы МЗМА (с 1968-го – АЗЛК) намеренно занизили показатель, чтобы избежать проблем с начальственно-проверяющими комиссиями: недобрать заявленную мощность гораздо хуже, чем перебрать.

Помимо хорошей надежности, агрегат, в основе которого лежала передовая конструкция БМВ (из песни двигателя слова не выкинешь), отличали широкие возможности форсировки. С двигателями для ралли легко снимали 85–90 сил, а двухвальные моторы для кольцевых гонок с горизонтальными карбюраторами «Вебер» развивали до 130 л.с.! На представленном здесь 412-м ижевской сборки мотор практически стандартный, но тянет машину весело.

А вот коробка передач «Москвича» была его слабым местом. Надежностью не отличалась: подводило как качество изготовления, так и конструкция, рассчитанная еще под 50-сильный 408-й мотор. Механизм управления коробкой также был архаичен – с длинными тягами и вечно разболтанными втулками, он не устраивал даже обычных частников. На этом 412-м, как и на большинстве спортивных машин, привод переделан: ходы рычага стали настолько короткими, что поначалу даже водителю, давно знакомому с «Москвичом», переключаться непривычно. Для серьезных соревнований к тому же усиливали подвеску, проваривая рычаги, меняли (а иногда ставили по паре на каждое колесо) амортизаторы.

Конечно, сегодня «Москвич-412» трудно представить не только

участником ралли, но и в роли обычной машины. Барабанные тормоза с гидровакуумным усилителем требуют крепкой и одновременно чуткой ноги. Усилие на педали большое, а при резком торможении машина норовит уйти с траектории. Узенький автомобиль на простеньких подвесках (спереди – двойные треугольные рычаги, сзади – мост на рессорах) в поворотах сильно заваливается, а на скользком покрытии быстро уходит в занос. Правда, выйти из него несложно. Если, конечно, не лениться и очень быстро, а еще лучше – с опережением вращать довольно легкий, но по нынешним меркам совсем уж неинформативный руль.

Он с норовом! В отличие от нынешних рафинированных, напичканных электроникой «умников», 412-й, словно подсмеиваясь

СКОРЫЙ МОСКВА – ИЖЕВСК

«Москвич-412» с кузовом модели 408 в Москве стали выпускать в 1967 году, в Ижевске – в 1969-м. Автомобиль оснащали 1,5-литровым мотором мощностью 75 л.с. (часть – с дефорсированным под 76-й бензин 68-сильным двигателем) и четырехступенчатой коробкой передач. В 1970-м дизайн «Москвича-408» и «Москвича-412» (их выпускали параллельно) изменили. В Москве, помимо седанов, делали фургоны (модель 434) и универсалы (модель 427), в Ижевске выпускали «ИЖ-Номби» – первый советский серийный хэтчбек, фургон-«каблук» ИЖ-2715 и пикап 27151, созданный на его базе.

«Москвич-412» – основной игрок в советских ралли и кольцевых гонках конца 1960-х – начала 1970-х. Машины



дорабатывали и на заводах, и в спортивных секциях. В Ижевске мелкосерийно выпустили версию «ИЖ-Ралли», с усиленной подвеской, облегченным кузовом, увеличенным

топливным баком и прочими дополнениями. В Москве модель 412 производили до 1976 года, в Ижевске, модернизируя, – до второй половины 1990-х.



над водителем, совсем не собирается решать за него проблемы. Порой наоборот – подтрунивает: норовит поехать задом наперед, оторвать колесо от дороги или выкинуть иной фортель. Но если найти с ним общий язык, понять (и обязательно принять!) логику немного своенравного, но честного характера, можно хоть сейчас на скоростной участок!

ЕГО МАРАФОНЫ

«Москвич-412» не вошел в галерею славы мирового ралли, где увековечены его бывшие соперники: «Форд-Эскорт» и «Рено-Гордини», «Лянча-Фульвия» и «Порше-911». Кстати, даже в СССР к середине 1970-х более быстрые и современные ВАЗы стали сильно тестить московские и ижевские машины. Причем борьба шла не только за гоночные кубки, но и за сердца и кошельки обычных частных владельцев. Армия «жигулистов» стремительно росла. Число поклонников «Москвича», напротив, уменьшалось, но оставшиеся защищали достоинства 412-го с настоящим спортивным упорством.

Наши гонщики не обливались шампанским на финише, их мало кто знал в лицо. Не было у «москвичей» громких международных побед. Но честная борьба – была! Мастерство и самоотдача гонщиков, умевших в дороге отремонтировать все и вся, а после промежуточного финиша

работавших наравне с механиками, чтобы утром вновь выйти на трассу и сразиться с соперниками, вооруженными куда более сильными машинами, – все это было!

И был «Москвич-412» – неплохой, в общем-то, автомобиль. Он возил сотни тысяч советских семей по делам, на дачу, в отпуск. Эта же машина стала для многих спортсменов боевым другом – соучастником побед и поражений. Ну а тех, кому за руль еще рано по возрасту, он манил мечтой. Словом, вот он, «Москвич-412»! Год рождения – 1972-й (ровесник «Гонщиков» Масленникова), здоровье отменное. Когда-то это был обычный ижевский автомобиль. Умелые и чуткие руки

превратили его в спортивный – почти точную копию раллийных машин начала 1970-х. Именно на этом автомобиле в ретроралли 2000-х выступал и побеждал Юрий Иванович Лесовский, чемпион и призер чемпионатов СССР, участник международных ралли, в том числе марафонов Лондон – Сидней и Лондон – Мехико.

...Справа и слева от машины летит лес. Весело, абсолютно по-молодому поет мотор. «Москвич», как и 40 лет назад, задорен, упрям и вовсе не собирается сдаваться соперникам – ни старым, ни новым. Он с честью пройдет следующий спецучасток и ни в коем случае не опоздает на очередной контроль времени...

ЗР

Редакция благодарит Александра и Кирилла Кирилловых за предоставленный автомобиль и помощь в подготовке материала.





6 Советское ралли 2011

Колеса страны советов

В самом начале лета в музее ретро-автомобилей состоялась съемка нового сериала Андрея Крюковского под названием "Колеса страны советов: были и небылицы". Для съемок первой части был приглашен автомобиль "Москвич-423Н" 1961 г. Сравнивая в ходе фильма два советских автомобиля "Москвич" и "Жигули", был отражен эпизод, посвященный такому типу кузова как "универсал". Автомобили с этим кузовом в СССР не продавались в частные руки "ни под каким соусом". Считалось что советскому человеку "универсал" не нужен, а наличие такового является средством извлечения нетрудовых доходов. Отсюда вывод, который сделали авторы фильма: "Порядочный человек не мог ездить на универсале". Однако автомобиль, принимавший участие в съемках этого кино, совсем обратное тому подтверждение - его первые хозяева были людьми весьма порядочными, хотя для того, чтобы получить желанную машину, им пришлось проделать определенный, если можно так выразиться, "трюк". Дело в том, что они очень любили ездить на рыбалку, занимались ей профессионально и для этих целей нужен был вместительный автомобиль. "Москвич-423Н" с завода сначала был отправлен по разнарядке в славный город Саратов, а уже оттуда, благодаря помощи "добрых людей", обратно в Москву, где его и встречали новые хозяева. Это был довольно редкий случай - "универсал" в частных руках. Владелец автомобиля, разумеется преследовали многочисленные жалобы и доносы в правоохранительные органы со стороны завистливых соседей, но все они были решены и автомобиль служил своим хозяевам верой и правдой.

> 06/06/11

МОСКВИЧ С-1 | СЕЗОН 2011



И СНОВА ОН В СТРОЮ !

Никогда не говорите "никогда"

В один из летних дней раздался звонок. Режиссер фильма "Колеса страны советов: были и небылицы", Андрей Крюковский, рассказал нам, что недавно общался с заместителем главного конструктора по испытаниям Тараненко Павлом Ивановичем и брал у него интервью для фильма. В ходе беседы речь зашла про экспериментальные автомобили завода АЗЛК, вспоминали те машины, что удалось сохранить до наших дней. Когда-то давно на слуху были такие имена "Москвича": "3-5-5", "3-5-6", "С-3", "С-1". Но вот если первый упомянутый автомобиль благополучно гниет под открытым небом у Михаила Красица в музее "Авто СССР", то вот в отношении остальных судьба распорядилась более приятным нам всем образом. Они находятся в музее ретро-автомобилей на Рогожском валу, куда были перевезены из музея завода АЗЛК в конце 2009 г. Рассказывая про "Москвич С-1", Павел Иванович отметил, что это экспериментальный образец, а потому сегодня не находу, более того, он не поедет больше никогда!

10 Советское ралли 2011

Андрей Крюковский обратил этот вопрос к нам. Неужели некогда легендарный экспериментальный автомобиль сегодня ждет только статичная экспозиция в музее (что, безусловно, уже само по себе замечательно), - но автомобиль должен ездить. Дорога - это его жизнь. Ну что же, нет ничего невозможного - попробуем! Для осуществления поставленной задачи, мы пригласили руководителя технической службы команды "советское ралли", главного специалиста по двигателям, Ольшевца Дмитрия Львовича. Общими усилиями, всего за несколько часов(!) удалось поставить автомобиль "на ход". Мелкие неисправности, возникшие из-за долгого стояния были устранены достаточно быстро и уже на следующий день "С-1" блестел на площадке возле музея, а затем сделал и свои первые километры после длительной стоянки. Безусловно, всем любителям советских автомобилей было очень приятно увидеть экспериментальный образец в действии. Так что, как говорится, "никогда не говорите "никогда".



первые километры после стоянки



во время съемок важна каждая мелочь - главное ничего не забыть



проверка технического состояния - рисковать мы не можем



Советское ралли 2011 11



Гостиница "Украина". Старт ретро-ралли "Ночная Москва 2011"



Автомобиль "ВАЗ-2101" был построен к юбилею ралли "Тур Европы 71"



А. Кириллов, С. Шпилов, С. Ушанов. Обсуждение маршрута ралли



На старт пришло огромное количество зрителей



Закатное солнышко на фоне гостиницы "Украина"



Интервью нашему информационному спонсору - каналу "АВТО ПЛЮС"





25 TOUR D'EUROPE
DANMARK NORGE SVERIGE SLOVENI CCCP POLSKA CSBR MAGYARORSZAG ROMANIA
 ÖSTERREICH ITALIA -1971- JUGOSLAVIJA EAAS TURKIJE

Ралли "Тур Европы 71"

14 000 км по дорогам 16 стран

>> среди участников: три "Лады" и пять "Москвичей"

>> первый старт "ВАЗ-2101" на международном ралли

>> впервые в программе тура дороги советского союза

Всё "золото" и "серебро" "Тура Европы" завоевано командами В/О "Автоэкспорт", выступавшими на автомобилях "Москвич" и "Лада".

ПАМЯТИ СОВЕТСКИХ АВТОГОНЩИКОВ - УЧАСТНИКОВ РАЛЛИ "ТУР ЕВРОПЫ 1971" ПОСВЯЩАЕТСЯ

Евгений Андреев
 Владимир Бубнов
 Каститис Гирдаускас
 Александр Илатенко
 Александр Карамышев
 Валентин Кислых
 Юрий Лесовский
 Эммануил Лифшиц
 Яков Лукьянов
 Улдис Мадревиц
 Лев Морозов
 Анатолий Печенкин
 Леонтий Потапчик
 Вадим Ржечицкий
 Эдвард Сингуринди
 Гуннар Хольм





ВСТРЕЧА ВЕТЕРАНОВ ДОСААФ АЗЛК 10.12.2011



Ставшее уже традиционным, предновогоднее застолье



Ведущий вечера Марк Подольский, С.В. Ушаков, Т.И. Соколова



"Ну, будем здоровы...!"



К. Крупников и А. Кириллов - "А помнишь, как всё начиналось?"



Дружный коллектив АЗЛК во всём первый



Каждый год на вечере присутствует большое количество спортсменов



Вадим Борисович Ржецкий: "С наступающим Новым годом!"



МУЗЕЙ ИСТОРИИ СОВЕТСКОГО РАЛЛИ

WWW.SOVIETRALLY.RU



С НОВЫМ 2012 ГОДОМ !

SovietRally.ru

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

К ДЕСЯТИЛЕТИЮ ПРОЕКТА:
ЛИСТАЕМ СТРАНИЦЫ НАШЕЙ ИСТОРИИ

2011

ГОД