



САМЫЙ... САМЫЙ... САМЫЙ...

Александр Идин

С 8 по 11 марта в Крокус Экспо прошла Олдтаймер-Галерея – уникальное, крупнейшее в Восточной Европе шоу старинных автомобилей, антиквариата и стиля давно ушедших времён. В этом году Олдтаймер-Галерея исполняется 10 лет, за это время ей удалось не только стать главным Форумом реставраторов и коллекционеров России, но и, благодаря ряду успешно реализованных международных проектов, получить широкую известность и хорошую репутацию за рубежом. За 4 дня выставку посетило 46 400 человек, было выставлено для просмотра более 150 машин. В мероприятии приняло участие более 200 компаний и частных лиц. Среди стран участниц: Россия, Германия, Франция, Англия, Латвия, Финляндия, Болгария, Украина и Дубаи.

САМЫЙ ДРЕВНИЙ

"Русско-Балтийский" Тип К 12/20/Российская Империя/1911 г.

Русско-Балтийский вагонный завод в Риге до революции выпустил около шести сотен этих машин. Точнее сейчас не скажет никто, но доподлинно известно, что в подлинном виде сохранилась лишь одна. Тот, который более двадцати лет безвыездно находился в экспозиции Политехнического музея, и теперь впервые был продемонстрирован широкой публике. "Выход в свет" уникального автомобиля приурочен к 100-летию победы российского экипажа на автомобиле "Русско-Балтийский" Тип С 24/30 в монакском ралли 1912 г.

История этой автомобильной марки начиналась в 1909 г. За несколько лет до этого произошло два важных события: падение заказов на вагоны и возрастающий спрос на автомобили. Поэтому в 1907 г. правление завода рассматривало предложение своего

председателя Михаила Владимировича Шидловского о производстве автомобилем, а на следующий год уже был организован автомобильный отдел. Под новое направление производства возвели специальный цех, из ворот которого уже в июне 1909 г. выехал первый автомобиль марки "Русско-Балтийский" - именно так официально именовалась продукция Р.Б.В.З. и такая надпись красовалась на их радиаторе. Позже появились сокращенные названия "Русско-Балт", "РуссоБалт" и французский вариант Russo-Baltique.

"Русско-Балтийский" Тип К 12/20 - это самая младшая модель легкового автомобиля. Модельный ряд завода отличался четкой системой - семь типов шасси. Они обозначались латинскими буквами согласно своей иерархии: легковые - К, С, Е, а грузовые - L, М, Т. Тип D мог быть как легковым, так и грузовым. За ними следовали две пары цифр: первая обозначала номинальную мощность, вторая - эффективную.



Конструкция легковых автомобилей Русско-Балтийского завода была типична для своего времени: лонжеронная рама с подрамником, на котором монтировались отдельно друг от друга двигатель, конусное сцепление и коробка передач. И картер двигателя, и корпус коробки передач отливались из алюминиевого сплава, что в те годы являлось редкостью. Модель К 12/20 комплектовалась трехступенчатой коробкой передач, рычаг которой располагался снаружи с водительской стороны. В системе охлаждения двигателя отсутствовал насос, а циркуляция воды происходила по термосифонному принципу благодаря разнице температур. Топливо подавалось из расположенного сзади бензобака под давлением отработавших газов - и эта система обходилась без насоса. К 12/20 являлась недорогой моделью и требовала простых инженерных решений.

Множество таких автомобилей находилось и в частных руках, но основным заказчиком предприятия являлось Военное ведомство, куда и отправлялась большая часть продукции РБВЗ.

Именно с русской армией и связана судьба единственного уцелевшего автомобиля. Согласно исследованиям автомобильного историка Льва Шугурова, самого авторитетного специалиста по "Руссо-Балтам", уцелевшее шасси №73 V принадлежит модели К 12/20, относящейся к V серии, растажигованной в количестве 40 экземпляров. Сам автомобиль был собран в сентябре 1911 года и поступил на службу в воздухоплавательную школу в Твери.

Но, как всегда, для истории у нас ничего не берегут и когда после войны был создан автомобильный отдел Политехнического музея, и его сотрудники кинулись искать уцелевшие машины, то оказалось, что на тот момент не было известно ни одного "живого" экземпляра этой марки. Только в 1966 г. в городе Кимры Калининской (ныне Тверской) области удалось найти тот самый "Русско-Балтийский" из воздухоплавательной школы в Твери.

Владельцем автомобиля оказался механик по паровым котлам Орлов. Он приобрел его в 1929 году и ездил еще десять лет, пока не износились покрышки. Замену им владелец не нашел - резина размером 810x100 тогда уже не выпускалась, а ступицы колес переделывать он, видимо, не решился. Осознав, что больше не сможет пользоваться машиной, Орлов поставил ее в дровяной сарай, забыв при этом слить воду из системы охлаждения. Сильнейшие морозы зимы 1941-42 годов сыграли свою роль - блок цилиндров пошел трещинами.

Потом еще два десятка лет обездвиженный автомобиль простоял в сарае, пока его не приобрела Киностудия имени Горького, но "Русско-Балтийский" находился в таком плачевном состоянии, что оказалось проще отдать его Политехническому музею. Оттуда его по указанию министра автомобильной промышленности СССР отправили на реставрацию в Научный автотехнический институт (НАМИ). Восстановление длилось целый год: реставраторам пришлось изготовить заново множество деталей, перебрать и восстановить двигатель. После реставрации мотор даже протестировали на стенде, и он развил заявленную заводом мощность в 20 л.с.

Почти полвека "Руссо-Балт" хранится в экспозиции Политехнического музея и только один раз в 1988 году он покинул автомобильный отдел, чтобы принять участие в международной автомобильной выставке в Брюсселе. Второй раз бесценная реликвия покинула музей чтобы блеснуть на Олдтаймер-Галерее.

САМЫЙ УНИКАЛЬНЫЙ Гоночный автомобиль "Киев-Спорт"/СССР/1959 г.

Мир знает множество примеров, когда из заурядных серийных моделей могут получаться удачные спорткары. За примерами далеко ходить не надо, взять тот же Porsche 356, созданный на базе "Жука", или Opel-GT с двигателем и ходовой от модели Kadett. Но мало кто знает, что в Советском Союзе тоже были попытки сделать нечто подобное из обычного "Москвича" - этот проект назывался "Киев-Спорт".

"Киев-Спорт" - настоящее открытие выставки, ведь на сегодняшний день это единственный уцелевший экземпляр из трех изготовленных. Раритет из эпохи развитого социализма, который так и не подарил советскому человеку простого двухместного спорт-



кара, был найден Владимиром Киреевым и Сергеем Симоновым.

Конструкция этого спортивного автомобиля была разработана в Киевском авиационном ГСОКБ-473 (ныне ОКБ им. О.К. Антонова) под руководством инженера-конструктора Ю.Л. Земцова. Официально автомобиль известен как "Киев-Спорт". Отличительной особенностью конструкции являлись открывающиеся вверх двери. Первый экземпляр был построен в 1959 г. и имел форсированный двигатель "Москвич-407" мощностью примерно 70...75 л.с., на этом экземпляре его создатель принимал участие в автогонках.

В 1960 г. были построены еще два автомобиля этой модели, причем один из них оснащался двигателем ГАЗ-21 мощностью 90 л.с. и имел открытый кузов. В 1960 г. именно на этом, представленном на выставке, автомобиле Владимир Лихацкий стал серебряным призером Чемпионата УССР по шоссейно-кольцевым гонкам. Автомобиль был приобретен в 2011 г. у самого Владимира Лихацкого.

Конструкция автомобиля весьма оригинальна. Несущий сило-



вой каркас выполнен в виде пространственной рамы из тонкостенных стальных труб. Основные узлы и агрегаты использованы в основном от автомобилей "Москвич-407" и ГАЗ-21. Кузов изготовлен из дюралевых листов по авиационным технологиям - листы соединены между собой методом клепки. Используются также авиационные лючки для заливных горловин и авиационные габаритные огни. В процессе подготовки к эксплуатации в различных соревнованиях автомобиль подвергался переделкам. Так с него был демонтирован фонарь кабины с открывающимися по типу "Крыло чайки" дверьми. В последних заездах автомобиль участвовал в открытом исполнении с кузовом типа родстер. В этом виде он и сохранился до наших дней. На автомобиле сохранилась оригинальная окраска с остатками стартовых номеров и повреждения, полученные в ходе спортивных соревнований.

"Киев-Спорт" можно считать выдающимся с точки зрения автомобильного дизайна, выполненного заводским "Дизайн Бюро Антонова". И единственным случаем постройки серии гоночных автомобилей советским авиационным КБ. В настоящий момент всего известно о четырех сохранившихся автомобилях построенных в СССР в тот период для шоссейно-кольцевых гонок, из них в России находятся всего два. Один из них - представленный "Киев Спорт".

САМЫЙ СОВЕРШЕННЫЙ BMW-328/Германия/1938 г.

Эту модель называют одним из самых удачных спортивных автомобилей 30-х годов. Легкий кузов из алюминия, мощный мотор, великокопеечное рулевое управление - все это стало залогом успеха на гоночных трассах. За несколько лет BMW-328 одержал более полутора сотен побед в таких престижных соревнованиях, как "Ле Манн", "Милле Милья" или "Нюрбургринг", принеся громкую спортивную славу марке BMW.

Премьера модели BMW-328 состоялась на Международной Берлинской автомобильной выставке в феврале 1936 г. Новинка от Bayerische Motoren Werke поражала своим инновационным дизайном - фары были интегрированы в пространство, образованное стыком боковин капота и передних крыльев, подножки превратились в чисто символический элемент, а облицовка радиатора стала обтекаемой с характерной фирменной парой овалов. Узкий и компактный кузов родстера изготавливался на деревянном каркасе и обшивался алюминиевыми панелями, что положительно сказалось на массе - она составляла всего 830 кг. Под перехваченным ремнями капотом находился рядный шестицилиндровый мотор рабочим объемом 1971 см³ и мощностью 80 л.с. при 4500 об/мин. Такие показатели достигались путем применения в его конструкции алюминиевой головки блока с полусферическими камерами сгорания. Венчали двигатель три карбюратора Solex 30JF с падающим потоком, которые устанавливались непосредственно над впускными отверстиями в головке блока. В системе зажигания успешно применялись свечи BOSCH, уверен-

но подтверждавшие репутацию надёжных и безотказных. Благодаря сочетанию мощного мотора и легкого кузова родстер легко разгонялся до скорости 150 км/ч - внушительный показатель для середины 30-х годов!

Основой являлась рама с лонжеронами из труб переменного сечения - их диаметр уменьшался от центра к оконечностям. К передней траверсе рамы крепилась поперечная полуэллиптическая рессора и рычаги независимой подвески с гидравлическими амортизаторами. Подвеска заднего моста выполнялась по классической схеме на двух продольных рессорах и амортизаторах. Все колеса имели тормоза барабанного типа с эффективным гидравлическим приводом и крепление к ступице посредством центральной гайки Рудж-Витворт. Трансмиссия состояла из однодискового сцепления и четырехступенчатой коробки передач с синхронизаторами на третьей и четвертой передачах. Задний мост с гипоидной главной передачей стал еще одной особенностью машины - в те времена такая конструкция считалась сложной не только в производстве, но даже и в расчетах, поэтому немногие автопроизводители могли позволить себе это техническое решение.

САМЫЙ НЕОБХОДИМЫЙ Т-20 "Комсомолец"/СССР/1940 г.

Развитие артиллерийского вооружения в межвоенный период шло по пути непрерывного усиления огневого могущества орудий, повышения дальности их стрельбы, скорострельности и маневренности на поле боя. Поэтому Красной Армии требовался легкий, подвижный и малогабаритный гусеничный тягач переднего края, созданный с полным учетом специфики его нового применения, массовое производство которого для быстрого и полного насыщения противотанковых дивизионов и артиллерийских полков было бы под силу промышленности.

В конце 1936 г., под руководством главного конструктора московского завода № 37 имени Орджоникидзе Н.А. Астрова был создан быстроходный бронированный гусеничный тягач "Комсомолец" Т-20 для обслуживания в первую очередь противотанковой и полковой артиллерии.

Корпус был клепано-сварной из бронелистов толщиной 7...10 мм, защищавших экипаж от пуль винтовочного калибра и мелких осколков. Силовой автомобильный агрегат ГАЗ-ММ с 4-ступенчатой коробкой передач был дополнен демультипликатором от 3-осного автомобиля ГАЗ-ААА, что удваивало число ступеней в трансмиссии и позволяло иметь 2 диапазона: тяговый и транспортный. Отсюда и возможность "ползучей" скорости движения в 2...2,5 км/ч при тяговом усилии на крюке до 3000 кгс.

В настоящее время гусеничный тягач готовится к реставрации и через какое-то время предстанет перед посетителями во всей боевой красоте.

А следующая, уже XX "ОЛДТАЙМЕР-ГАЛЕРЕЯ" пройдет с 27 по 30 сентября 2012 г. в Крокус Экспо. Приходите, не пожалеете. **А**

