

ЧТО СТАРЕНЬКОГО?

Александр Идин



Демонстрационная модель автомобиля "Москвич-401".
Экспозиция Политехнического музея

Основным событием Олдтаймер-Галереи на этот раз стал Фестиваль технических музеев, которые представили уникальные технические артефакты, извлеченными специально для Фестиваля из запасников и архивов. Фестиваль организован при поддержке Политехнического музея, отмечающего в этом году свое 140-летие. Каждый из музеев представил на Фестивале свои самые интересные экспонаты - приборы, машины и механизмы, многие из которых можно было попробовать в работе.

Как всегда, самые интересные экспонаты - автомобили. Остановим свой взгляд на некоторых из них.

Начнем с Opel Admiral (Германия, 1938 г.). Воинские звания в обозначениях моделей у автомобилей марки Opel появились в 30-е годы. Самым младшим был малолитражный Kadett, средним - Kapitän, а флагманским, естественно, Admiral.

Opel Admiral появился в 1937 г., когда фирме, основанной Адамом Опелем, исполнилось 75 лет. Начав со швейных машинок, фирма перешла к изготовлению автомашин.

Среди своих консервативных современников Opel Admiral выделялся своими обтекаемыми формами, к которым приложил руку американский автомобильный художник Фрэнк Херши - еще с конца 20-х годов Opel перешел под контроль General Motors. Такой дизайн был не только эффективным внешне, но еще и функциональным. Так, обтекаемые формы улучшали аэродинамику, повышая скорость и уменьшая расход бензина, а избавление от подножек позволило расширить салон. Эффектный "бобрый хвост" скры-

вал внутри объемистый багажник, которым не могли похвастаться другие немецкие автомобили тех лет. Admiral отличался необычайной плавностью хода - в этом была заслуга передней независимой подвески типа Дюбонне, представлявшей собой пару пружин с амортизаторами внутри, а также длинных и мягких рессор сзади.

На машине ездили не только немецкие, но и советские военачальники, среди которых генерал-полковник танковых войск Катуков, маршалы Конев и Василевский, генералы Рыбалко и Ерёмченко. Этот автомобиль и в кино засветился, именно на Opel Admiral ездил советский разведчик Федотов в фильме "Подвиг разведчика".

Автомобилей Opel Admiral было выпущено немало, как, впрочем, и должно быть. Но существовали и авто, произведенные в единичном экземпляре. Такая судьба постигла ЗИС-101-Спорт (СССР, 1939). Это был самый мощный и самый красивый советский автомобиль довоенного периода.

Родстер создан на базе модели ЗИС-101 - первого советского серийного лимузина, выпуск которого Завод имени Сталина начал в конце 1936 г. Авторами ЗИС-101-Спорт были молодые инженеры завода Владимир Кременецкий, Анатолий Пухалин, Николай Пульманов и Валентин Ростков. Все свободное от основной работы время они посвящали проекту спортивного автомобиля, оставаясь после смены у чертежных досок.

При этом автоспорта в Советском Союзе в 30-е годы как такового не существовало. Только стараниями отдельных энтузиастов в полукустарных условиях создавались единичные гоночные машины, добивавшиеся незначительных результатов в скоростных заездах. Но государство никак не поддерживало эти начинания - стране требовались грузовики и легковушки, а не "бесполезные" спортивные автомобили. Долгое время проект существовал только на бумаге, но на счастье молодых инженеров в 1938 г. в СССР намечался громкий юбилей - двадцатилетие Всесоюзного ленинского (а тогда еще даже ленинско-сталинского) коммунистического союза молодежи. С полагавшимися по такому случаю социалистическими обязательствами по выполнению и перевыполнению планов, а также подарками к славной дате. На ЗИСе молодежь организовала целое движение по подготовке трудовых подарков под лозунгом "Матери Родине - в честь 20-летия ВЛКСМ". Родстер и стал самым главным из них. 17 октября 1938 г. о ЗИС-101-Спорт написала газета "Комсомольская правда", и про такой подарок узнала вся страна.

11 декабря 1938 года директор ЗИСа Иван Алексеевич Лихачев издал приказ № 79, давший жизнь ЗИС-101-Спорт, - в нем буквально по дням был расписан график создания автомобиля. Изготовление главных комплектующих планировалось выполнить



Opel Admiral



ЗИС-101-Спорт

к 1 июня, а их сборку и испытание на стендах - к 15 июня 1939 года. Кузов должен был быть готов еще раньше - к 1 мая. Все работы по ЗИС-101-Спорт всемогущий Лихачев взял под личный контроль. Один из пунктов его приказа гласил: "Вести подробный график выполнения работ по спортивному автомобилю и обо всех задержках своевременно ставить меня в известность".

Как вспоминал Пульманов: *"Большинство наших заказов выполняли бесплатно и в кратчайшие сроки, весело, без волокиты, под неусыпным контролем за прохождением технологических операций - заготовки, механической обработки, термообработки, гальваники. Здесь следует заметить, что эта машина изготовлялась не в какой-то одной кустарной мастерской, а всеми специализированными цехами огромного завода. Как нам пришлось бегать! Запускать чертежи в дело, согласовывать технологию, снимать вопросы, исправлять ошибки в чертежах, выявлять брак, принимать готовые детали и так далее..."*

По выбранному эскизу художника Росткова в натуральный размер расчертили на плазах будущие лекала кузова.

По этим лекалам сделали деревянный макет, а уже по нему вручную выстучали из железа кузовные панели. Каркас кузова по технологиям тех лет изготовили из дерева. Готовый автомобиль выкрасили в темно-зеленый цвет, отполировали и установили хромированный декор, а справа на носу капота поместили надпись "XX лет ВЛКСМ".

На ходовых испытаниях ЗИС-101-Спорт развил скорость 168 км/ч. Но результат не засчитали, так как это был "неофициальный" заезд без полагающихся замеров. На официальном автомобиле показал 162,4 км/ч - его провели летом 1940 г. на 43-м километре Минского шоссе.

Затем автомобиль отправили в Колонный зал Дома союзов для показа на XVII Московской партконференции. На первом этаже места ей не нашлось, и родстер решили поместить в фойе второго. Для этого накануне вечером проломали стену, и через проем рабочие внесли автомобиль в здание на руках, а к утру привели его торец в порядок. Во время конференции Сталин, а вслед за ним Молотов, Хрущев, Каганович и другие товарищи одобрили необычный автомобиль.

Однако, такая слава обернулась потом забвением. Побыв подарком комсомолу и гвоздем партконференции, ЗИС-101-Спорт оказался не нужен. Сам родстер затерялся, и его судьба остается неизвестной. Некоторые энтузиасты до сих пор ищут оригинал, но в реставрационном центре "Молотов-Гараж" ждать не стали и воссоздали автомобиль по сохранившимся чертежам и фотографиям.

Другая судьба ГАЗ-61-73 (СССР, 1940). Техническое задание на разработку полноприводного легкового автомобиля, предназначенного прежде всего для Красной Армии, было выдано в конце июля 1938 г., а уже в сентябре началось его проектирование. Первые экземпляры завод собрал перед самой войной - они были



МТБ-82

вручены высшим советским военачальниками Ворошилову, Буденному, Жукову, Коневу. Проводимость ГАЗ-61-73 была очень высокой. По этому показателю полноприводный седан значительно превосходил поставлявшиеся в СССР по ленд-лизу американские джипы Willys и Bantam. Автомобиль мог преодолевать подъемы крутизной 38 градусов, без труда поднимался по крутой пешеходной лестнице, преодолевал брод глубиной 720 мм.

Представленный на выставке экземпляр ГАЗ-61-73, переданный в августе 1941 г. маршалу Коневу, все четыре года войны нес свою фронтную службу, а по ее окончании на протяжении длительного времени находился в гараже генерального штаба. Этому ГАЗ-61-73 даже удалось сняться в нескольких исторических фильмах о Великой Отечественной войне. После нескольких лет реставрации автомобиль впервые демонстрируется в законченном виде.

Нельзя было на Олдтаймер-Галерее пройти мимо представленных образцов общественного транспорта, среди которых был троллейбус МТБ-82Д (СССР, 1948). Этот серийный троллейбус средней вместимости для внутригородских пассажирских перевозок, серийно производился с 1946 по 1961 год. Изначально выпуск МТБ-82 был развернут на заводе № 82 Народного комиссариата авиационной промышленности СССР в подмосковном Тушино. В 1951 году производство было перенесено на завод имени Урицкого в город Энгельс Саратовской области (в настоящее время ЗАО "Тролза"). Названием машины является аббревиатура от "московский троллейбус", индекс соответствует номеру первого завода-изготовителя.

Прилагательное "московский" в названии было следствием двух причин: секретности местоположения завода № 82 и расположения Тушино поблизости от Москвы. Количество выпущенных троллейбусов МТБ-82 превышает 5000 единиц. Это позволило МТБ-82 занять доминирующее положение среди работавших в СССР того времени моделей троллейбусов. Основная масса троллейбусов этого типа была списана в конце 60-х - начале 70-х годов. Несколько сохранившихся МТБ-82 в различных городах СНГ в настоящее время являются музейными экспонатами.

Троллейбус МТБ-82 не раз попадал в кадры художественных и документальных фильмов, снятых в 1950-х годах, и стал одним из видимых символов той эпохи. Поскольку практически все МТБ-82 окрашивались в синий цвет, у советских горожан того времени в разговорной речи даже появилось устойчивое выражение "синий троллейбус". В этом качестве он не раз попадал в поэтическое творчество тех лет. Достаточно вспомнить известную "Песенку о полном троллейбусе" Булата Окуджавы.

Следующая, XXI Олдтаймер-Галерея состоится 7-10 марта 2013 года в Крокус Экспо.



ГАЗ-61-73