

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 799 РУБ.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 4



ГАЗ-21 «ВОЛГА» РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

ЗВЕЗДНЫЙ СБОР
ДОРОЖНЫЕ СЮРПРИЗЫ
ИЗ ЕВРОПЫ В АФРИКУ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Спорт» №4, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Луканова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Главный редактор: А. Е. Жаркова
Генеральный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:
ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Луканова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Нугтова
Финансовый директор: П. Б. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 799 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.
Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.
Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10

Тираж: 5 000 экз.

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»
ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Таига Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; фоновые иллюстрации
на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © Background & HDR by
magdoun.com; стр. 3–7, 10 (низ), 11–15: частная
коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска
Александра и Кирилла Кирилловых,
Любовь Владимировну Добровольскую, а также
Александра Павленко и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция
для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможенного
союза «О безопасности продукции, предназначенной
для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 07.09.2018
Дата выхода в Россию 09.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA группа

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Ралли «Монте-Карло» (Rallye Automobile Monte Carlo) — престижное европейское соревнование, которое ежегодно (с 1911 года) устраивает Автомобильный клуб Монако. В 1964 и 1965 годах в нем приняли участие советские экипажи на автомобилях ГАЗ-21 «Волга» и «Москвич-403». В то время ралли «Монте-Карло» входило в зачет чемпионата Европы и мирового трофея — Приза наций.

Впервые из СССР

Приглашение участвовать в 33-м по счету ралли «Монте-Карло», назначенном на январь 1964 года, пришло в советское Внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» от Автомобильного клуба Монако. Ралли «Монте-Карло» проводится по принципу «звездного сбора», когда экипажи стартуют из разных точек Европы, чтобы прибыть на финиш в столицу Монако. В сезоне 1963 года таких стартовых площадок было восемь: в Варшаве, Осло, Глазго, Франкфурте, Лиссабоне, Париже, Афинах и самом Монако. В следующем, 1964 году, ко всем перечисленным городам добавился еще один пункт: в связи с участием в ралли советских автомобилей «Монте-Карло» впервые стартовало с территории СССР. Девятым местом старта стал Минск, столица Белорусской ССР. Из Минска на трассу ушли не только советские гощики, но и 24 зарубежных экипажа на иностранных машинах. Чтобы принять участие в ралли «Монте-Карло», необходимо было оформить по всем

правилам заявку, в которой указывался ряд исходных данных: фамилии и имена участников, год и место их рождения, марка и модель автомобиля, его государственный регистрационный знак, заводские номера шасси (кузова) и двигателя. Каждый экипаж состоял из двух-четырех человек. Обычно ехали двое — пилот и штурман. После утверждения состава экипажей замена строго запрещалась.

Чтобы выйти на старт в январе 1964 года, требовалось подать заявку до 12 ноября 1963 года, и «Автоэкспорт» такой документ оформил. По первоначальному плану Советский Союз должны были представлять восемь автомобилей двух марок — «Волга» и «Москвич». Первые относились к седьмому классу (рабочий объем двигателя 2–2,5 л), вторые — к пятому (1,3–1,6 л), всего классов было восемь.

Рекламная акция

Известно, что даже простое участие автомобилей в крупных соревнованиях невольно

привлекает к ним внимание потенциальных покупателей. Поэтому приглашение, направленное «Автоэкспорту» для участия в ралли «Монте-Карло», необходимо было использовать, что называется, по полной программе, и к выбору автомобилей подошли с особой тщательностью. К началу 1964 года «Волга» ГАЗ-21 считалась уже необратимо устаревшей моделью. Рестайлинг 1962 года немного облагородил оставшуюся от 50-х годов внешнюю форму кузова. Но устройство узлов и агрегатов, оборудование салона не менялись с 1958 года. «Волга» заметно отставала от мирового уровня автомобилестроения даже по сравнению с «Москвичом-403». Избыточная масса автомобиля в целом, шкворневая передняя подвеска, неудачная система отопления салона, цельное переднее сиденье в виде дивана, невозможность установки ремней безопасности, посредственная «грузовая» управляемость на высокой скорости, низкая топливная экономичность — все это легко можно было вы-



Автомобиль ГАЗ-21 «Волга» на старте ралли «Монте-Карло» в Минске





ГАЗ-21 «Волга» на ралли «Акрополис»

терпеть в тяжелейших дорожных условиях СССР 60-х годов, но не при скоростной езде по европейским трассам. Однако небольшой спрос на продукцию Горьковского автозавода в Европе пока еще сохранялся — отдельных покупателей привлекала возможность приобрести седан или универсал, сочетавшие по-американски просторный салон и стоимость европейской малолитражки. Поэтому «Автоэкспорт» продолжал делать ставку на «Волгу». Среди восьми заявленных на ралли «Монте-Карло» советских экипажей пять были на ГАЗ-21 «Волга». Остальные три представляли продукцию Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА). В то время МЗМА активно готовил к производству новую модель «Москвич-408». Но никто не сомневался, что существующий автомобиль «Москвич-403» проживет на конвейере еще какое-то время и некоторое количество машин удастся продать на европейском рынке. В ноябре 1963 года завод освоил выпуск экспортной модификации «Москвича» с значительно обновленной внешностью, но на ралли «Монте-Карло»

были выставлены автомобили базовой модели, внешне неотличимые от модификации для внутреннего рынка и поздних выпусков предыдущей модели «Москвич-407». Есть версия, будто на модель 407 была оформлена омологация в Международной федерации автомобильного спорта FIA, а на модель 403 еще нет, поэтому на ралли поехали машины, внешне соответствовавшие омологационному листу. Но в заявочном листе все три московских малолитражки были четко прописаны как *Moskvitch-403*.

Наша команда

Советскую команду возглавлял 39-летний Александр Васильевич Ипатенко, председатель Центрального автомотоклуба (ЦАМК). Во внутрисююзных соревнованиях он участвовал с первых послевоенных лет за рулем легкового автомобиля, грузовика, мотоцикла. На его счету были золотые, серебряные и бронзовые медали. Вторым в экипаже с Ипатенко в путь отправился старейший участник команды — 53-летний Андрей Никитич Понизовкин, известный в СССР гонщик, установивший ряд всесо-

юзных рекордов скорости. В разные годы Понизовкин выходил на старт от МЗМА и НАМИ. «Волга» Ипатенко и Понизовкина, единственная во всей колонне, носила номерные знаки нового образца «23-28 ЮАН» — она была зарегистрирована Центральным автомотоклубом в городе Видное Московской области, чем объясняется подмосковная серия номера. Ипатенко отвечал за закупку специального раллийного оборудования для всех машин. Прежде всего, это были шведские штурманские приборы фирмы *Spide pilot*. Далее следовало купить противотуманные фары. Их Ипатенко приобрел у французской фирмы *Cibie* — по три на автомобиль. На крышу каждой машины установили по одной дополнительной фаре. Это был прожектор от автобуса ЗИЛ-127. На две боевые «Волги» вместо цельных передних диванов установили раздельные спортивные сиденья. И, конечно же, Ипатенко купил шипованные шины французской компании *Michelin*. Участвовавшим в международных ралли «Волгам» придумали специальную «фирменную» окраску — черные кузов с белыми крышей и стойками.



Автомобиль ГАЗ-21 «Волга» на трассе ралли «Акрополис»

На второй «Волге» ехали 35-летний гонщик из Латвийской ССР Александр Александрович Карамышев, 33-летний конструктор Конструкторско-экспериментального отдела (КЭО) завода ГАЗ Алексей Петрович Матиссен и 38-летний Евгений Владимирович Апухтин. Эта машина тоже играла роль «технички». Как и все остальные советские экипажи, она носила номерные знаки об-

разца 1946 года. Серия «ГД 00-20» указывала на регистрацию в городе Горьком. Экипаж третьей «Волги» «ГВ 00-67» состоял из Вячеслава Васильевича Мосолова и Леонида Андреевича Дегтярева, двух известных в СССР водителей-испытателей КЭО ГАЗ, участников всесоюзных и международных соревнований в разных дисциплинах автоспорта. На четвертой «Волге» «ГВ 00-47»

тоже были заявлены горьковские спортсмены — водители-испытатели Геннадий Николаевич Добровольский и Эдуард Куприянович Васильевич, обоим исполнилось 32 года. Добровольский был сыном знаменитого фотографа КЭО ГАЗ Николая Николаевича Добровольского, опытным автоспортомсменом, летчиком и мотоциклистом. Последняя (пятая) «Волга» должна была представлять не ГАЗ, а столичный институт НАМИ, поэтому у нее были московские номера «АВ 00-53». На нее заявили москвичей, сотрудников НАМИ Сергея Дмитриевича Тенишева (33 года) и Анатолия Валентиновича Дмитриевского (36 лет). На «Москвичах» ехали работники разных подразделений ИЗМА. На автомобиле «АВ 00-54» — Владимир Сергеевич Локтионов и Юрий Иванович Лесовский, на машине «АВ 00-55» — Николай Алексеевич Сучков и Виктор Алексеевич Щавелев. Третий «Москвич» «АВ 00-56» пилотировали заводчанин Александр Павлович Терехин и переводчик «Автоспорта» Юрий Александрович Брянский. Этой машине также была уготована роль «технички».



ГАЗ-21 «Волга» в одном ряду с автомобилями Mercedes Benz на ралли «Рейд польский»





Колонна советских автомобилей на пути на ралли «Монте-Карло»

На старте!

Минский старт ралли состоялся ночью 18 января в 0 часов 34 минуты. С минутным интервалом автомобили уходили на трассу в сторону Бреста и государственной границы СССР. Из восьми заявленных советских экипажей стартовало только семь. Один из «Москвичей» попал в тяжелую аварию еще по пути из Москвы в Минск. Терехин

и Брянский не пострадали, но автомобиль пошел под списание.

Стартовые номера автомобилей, ехавших из Минска, начинались с номера 15 и заканчивались номером 43. Девять экипажей представляли Великобританию, семь — Францию, четыре — Западную Германию, два — Монако, по одному — Голландию и Швейцарию. В общей сложности в бело-

русской столице стартовало 12 моделей иномарок. Мосолов и Дегтярев получили стартовый номер 22, Василькович и Добровольский — номер 29, Тенишев и Дмитриевский — номер 31. «Москвичи» шли под номерами 18 (Локтионов и Лесовский) и 21 (Сучков и Щавелев).

В режиме непрерывного дневного и ночного движения экипажам предстояло пройти



ЛАЗ-21 «Волга» по пути на ралли «Монте-Карло» на территории СССР



Экипаж со стартовым номером 22 (В. В. Мосолов — Л. А. Дегтярев) на трассе ралли «Монте-Карло»

4425 км, чтобы финишировать на берегу Средиземного моря в Монте-Карло 21 января около 10 часов утра. По пути было необходимо получить отметки на пунктах контроля времени в 22 городах. Маршрут пролегал через две социалистические страны — Польшу и Чехословакию, а дальше уходил в Западную Европу. Первой капиталистической страной на пути была

Западная Германия, после нее предстояло проехать по дорогам Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции. Все участники, стартовавшие из разных точек, встречались во французском городе Реймсе и сливались в один поток. Далее следовал самый сложный отрезок пути протяженностью 1500 км — штурм зимних альпийских горных перевалов. 60 экипажей, показавших

лучшее время, после финиша допускались к кольцевой гонке по улицам Монте-Карло. Советские гонщики всего лишь второй раз ехали в Западную Европу. До этого они участвовали только в ралли «Акрополис» в Греции в 1963 году. Но у Тенишева, Дмитриевского, Щавелева, Локтионова, Мосолова и Васюковича уже был опыт соревнований на европейских дорогах. С 1960 года каждый

К началу 1964 года «Волга» ГАЗ-21 считалась уже необратимо устаревшим автомобилем



Экипаж на «Волге» с номером 29 (Г. Н. Добровольский — Э. А. Васюкович) на скользком европейском участке ралли «Монте-Карло»

из них не раз преодолел трассу ралли кубка социалистических стран «За мир и дружбу». Это ралли проходило по территории Польши, Чехословакии, Венгрии и ГДР.

Держать дорогу

В ралли «Монте-Карло» 1964 года самый серьезный инцидент произошел на дорогах братской Польши. 18 января в 18 часов 40 минут в городе Вроцлав шофер местного грузовика проигнорировал сигнал регулировщика, выехал на перекресток и столкнулся с «Волгой» технического сопровождения. В результате ДТП Алексей

Продолжение на стр. 10





ГАЗ-21 «ВОЛГА»
РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»



Матиссен получил травмы. Его доставили в военный госпиталь Северной группы войск, а через неделю, 25 января, перевезли в СССР — поездом до Москвы, затем самолетом в Горький. На стационарное, а потом санаторно-курортное лечение ушло несколько месяцев. Оплачивала ущерб польская сторона через компанию «Ингосстрах». Сохранилось письмо Матиссена на имя Ипатенко, где он просит оказать ему материальную помощь в связи с длительной нетрудоспособностью. Для команды авария имела ощутимые последствия — советская колонна потеряла вторую из трех «техник».

Хорошие европейские дороги сложности не представляли. А вот с ориентированием в городах порой возникали проблемы. По воспоминаниям Дмитриевского, он и Тенишев под утро заблудились в одном из немецких городов. Единственным человеком на улице в этот час оказалась пожилая женщина. Она испугалась, когда неожиданно подъехала машина незнакомой марки и из нее вышли двое здоровых мужчин в мотоциклетных куртках и шлемах, говорящих на неизвестном языке. Каким-то образом московским гонщикам удалось объясниться с немецкой старушкой, и она указала им правильную дорогу.

В Реймсе, перед горным альпийским этапом, все автомобили начали переобувать в шипованные шины. Ипатенко сумел закупить нужное количество комплектов зимней резины. Но куда девать освободившиеся колеса с шоссейными шинами? Вместимость единственного седана сопровождения была исчерпана. Оставить колеса на хранение в чужом городе чужой страны было просто некому. Бросить? Но шины, не исчерпавшие ресурса, считались подотчетным государственным имуществом, к тому же лишние «запаски» могли еще пригодиться. Катастрофически не хватало универсалов или небольшого грузовика сопровождения.



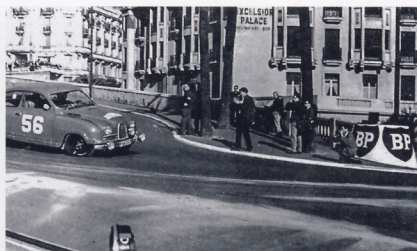
«Москвич» на промежуточном финише в городе Реймс (Франция). Экипаж Н. А. Сучков — В. А. Щовелев



«Волга» и «Москвич» в Монте-Карло



Парковка автомобилей иностранных участников в Монте-Карло



Автомобиль SAAB-96 во время кольцевой гонки по улицам Монако

Пришлось грузить колеса прямо в боевые машины. Ради снижения веса перед Альпами соперники выбрасывали из автомобилей даже личные вещи. Они смотрели на советских гонщиков с ужасом. Особенно тяжелыми были колеса у «Волг». На скользкие зимние горные серпантины наши автомобили ушли сильно перегруженными.

Именно здесь в полной мере показали себя конструктивные недостатки ГАЗ-21. Если «Москвичи» вполне могли «держать дорогу», то пилотам «Волг» пришлось проявить настоящие чудеса водительского мастерства, чтобы удерживать тяжелые, неповоротливые и громоздкие машины на скользких серпантинах. Выручил большой опыт союзных зимних соревнований и испытаний. Ни один из советских автомобилей в Альпах не попал в аварию, но катастрофически росли минуты и часы опоздания на пункты контроля времени.

Первое место в абсолютном зачете 33-го ралли «Монте-Карло» 1964 года досталось экипажу переднеприводной малолитражки Morris Mini Cooper S — Падди Хоппику и Генри Линдону (Ирландия). Второе место завоевали Бо Лjungфельд и Фергус Сейдр (Швеция) на большом заднеприводном седане

Ford Falcon, третье — Эрик Кларксон и Гунар Пальм (Швеция) на переднеприводной малолитражной машине SAAB-96.

Результат советской команды был вполне закономерным: ни один из наших экипажей не получил финального зачета и не был допущен к кольцевой гонке по улицам столицы княжества. Но и такой финал не рассматривался как трагедия — настроение у всех было приподнятое. В Москве, Горьком и Минске свирепствовали морозы и снега, а наши спортсмены гуляли по улицам экзотического курортного Монте-Карло в костюмах без пальто, фотографировались, участвовали в светских мероприятиях. Ипатенко познакомился с принцессой Грейс Келли и потом долгие годы переписывался с ней.

Учеть ошибки

В 1965 году было решено снова вывести «Волги» и «Москвичи» на очередное, 34-е ралли. Неудачный опыт учли, и в декабре 1964 года целая экспедиция на трех автомобилях поехала делать подробнейшую рекогносцировку трассы. Возглавлял колонну, конечно же, Ипатенко. В ней ехали участники предыдущего ралли: Понизовкин,

Щавелев, Карамышев, Брянский. К ним добавились спортсмены из республик Прибалтики: Уно Авва, Гуннар Хольм, Гуннар Циммерман. Транспортom послужили две «Волги» — седан ГАЗ-21М и универсал ГАЗ-22, а также новенький «Москвич-408», один из тысячи экземпляров модели, построенных в тот год на МЗМА.

Еще более основательно снарядили в дорогу колонну сопровождения. Пять боевых экипажей поддерживали две «Волги» ГАЗ-21, два универсала ГАЗ-22, «буханка» УАЗ-451. Теперь проблем с перевозкой через Альпы второго комплекта колес не могло возникнуть по определению, к тому же появилась возможность взять запас запчастей на все случаи жизни. В колонну включили и тот же «Москвич-408». Он служил «живой рекламой» новой советской модели для европейского рынка. Кроме того, предоставлялся шанс испытать такую машину в экстремальных условиях. Посадить на М-408 боевые экипажи было невозможно — модель еще не прошла омологацию в ФИА. ГАЗ, как и год назад, выставил три черные с белыми крышами «Волги» ГАЗ-21М. Только в одном экипаже под стартовым



Награждение победителей ралли «Монте-Карло» — экипажа на Morris Mini Cooper S



Члены советской команды и их соперники



Советские гонщики на фоне цветущей пальмы в курортном городе Монте-Карло



Групповое фото советской команды с боевыми автомобилями на пляже в Монако

номером 88 поехали горьковчане Мосолов и Добровольский. Пилотов и штурманов двух других «Волг» ЦАМК набрал из числа самых сильных прибалтийских гонщиков. ГАЗ-21 со стартовым номером 80 вели Гунар Хольм и Ханс Рютель, а «Волгу» с номером 92 — рижане Александр Карамышев и Гунар Циммерман.

От МЗМА ехали два «Москвича» «экспортной» модели М-403ИЗ. На «Москвичах» стартовали Э. Лифшиц и В. Сезеневский под номером 76, а также прошлогодний экипаж Н. Сучков и В. Щавелев. Количество иностранных машин, стартовавших из Минска, сократилось до 17.

Но, несмотря на тщательную подготовку, удача не улыбнулась советским гонщикам. По официальной версии, на ровных европейских дорогах их преследовала плохая погода — дождь со снегом. Минуты и часы

опоздания на два десятка пунктов контроля времени увеличивались катастрофически. Еще хуже стало на альпийских перевалах и серпантинах со сплошной гололедей. Не легче было и иностранцам. Уложиться в зачет удалось только шести выехавшим из Минска экипажам. И среди них не было ни одного советского.

Согласно финишному протоколу 1965 года, ни одна «Волга» и ни один «Москвич» не дошли до завершающего этапа гонки. Зато советские боевые машины и технички не попали в аварию. Все автомобили выдержали путь в 4,5 тыс. км, и все советские гонщики добрались до столицы Монако. Да, они опоздали и не попали в финишный зачет. Но все равно, как и в прошлом году, участвовали во всех светских мероприятиях и фотографировались на крутых горных улицах Монте-Карло.

В тот год первое место в абсолютном зачете ралли «Монте-Карло» взяли Тимо Мяккинен и Поль Эстер на Morris Mini Cooper S, второе — Евгений Бургинер и Рольф Вутеих на Porsche 904, третье — Пат Мосс и Энн Винздом на SAAB-96.

В 1966 году планировалось снова представить советскую команду на ралли «Монте-Карло». Но недовольное прошлогодними результатами руководство «Автоэкспорта» распорядилось иначе. Валютный бюджет участия в ралли за рубежом был ограничен. Приоритеты изменились — перспективным рынком для продажи советских автомобилей признали не европейский, а африканский. На «черном континенте» как раз планировалось высокогорное ралли в Эфиопии. По воспоминаниям участников событий, от «Монте-Карло» отказались именно ради эфиопского ралли. И не прогадали! «Волга» с экипажем в со-



«Волга» заводского экипажа ГАЗа с характерной окраской в закрытом парке ралли, проводившегося в СССР


Экипаж на автомобиле «Волга» на финише ралли

ставе Сергея Тенишева и Валентина Кислых заняла второе место в абсолютном зачете и первое в классе автомобилей с двигателями рабочим объемом 2–2,5 л. Советские гонщики еще раз почувствовали в ралли «Монте-Карло» — но не в жизни, а в кино. В художественном фильме «Гонщики», снятом киностудией «Ленфильм» в 1972 году, по сценарию на пути в Монте-Карло в Альпах попал в серьезную аварию экипаж Ивана Кукушкина (артист Евгений Леонов) и Николая Сергачева (артист Олег Янковский) на «Москвиче-412» со «старым» кузовом 60-х годов и четырьмя круглыми фарами. Это стало завязкой захватывающего сюжета.

Технические характеристики ГАЗ-21 «Волга»	
Число мест	5
Максимальная скорость	130 км/ч
Разгон до 100 км/ч	32 сек
Тормозной путь со скорости 70 км/ч	32 м
Расход топлива	11–13 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6СТ3-543М
Генератор	Г245
Стартер	СТ-20Б
Распределитель зажигания	P-235
Размер шин	6,70-15
Масса, кг	
снаряженная	1460
полная	1885
Наименьший дорожный просвет, мм	
	190
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	6,3
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двойным роликом	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, на двойных поперечных рычагах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
Подвеска задняя	
зависимая, на продольных листовых полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Тормоза	
рабочие — передние и задние барабанные, привод гидравлический	
стояночный — колодочный, привод механический на центральный тормоз карданного вала	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с гидравлическим приводом	
Коробка передач	
механическая, трехступенчатая	
Передаточные числа	
I — 3,115; II — 1,772; III — 1,00; задний ход — 3,738	
Главная передача	
гипоидная, передаточное число — 4,55	
Двигатель	
ЗМЗ-21А, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	92
Ход поршня, мм	92
Рабочий объем, см ³	2445
Степень сжатия	6,7
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Карбюратор	
К-124	
Максимальная мощность	
75 л.с. при 4000 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
17 кгс·м при 2200 об/мин	

Спортивные автомобили ГАЗ

Легковые автомобили среднего класса Горьковского автозавода предназначались для комфортабельной перевозки пассажиров на небольшой скорости — 60–100 км/ч. Ездить на них на скорости, превышающей 110–120 км/ч, было просто опасно. Тем не менее, на шасси легковых автомобилей ГАЗ построено немало спортивных машин, 6 том числе рекордных.



А. Ф. Николаев за рулем первого открытого автомобиля ГЛ-1

Первые спортивные «газики» изготовлены еще на базе ГАЗ-А вне завода — на автобазах и в таксопарках. Сам Горьковский автозавод начал делать автомобили для гонок в 1937 году. Первой такой машиной была ГЛ-1 на шасси ГАЗ-М1. Ее ведущим конструктором выступил Евгений Агитов, а водителем-испытателем — Аркадий Николаев. На автомобильных и мотоциклетных соревнованиях 1938 года «первая» ГЛ-1 показала всесоюзный рекорд — 147,5 км/ч. В 1940 году на обновленной ГЛ-1 Николаев установил новый рекорд — 161 км/ч. Помог

новый шестицилиндровый двигатель ГАЗ-11, установленный на машину взамен четырехцилиндрового мотора ГАЗ-М.

Агитов не пережил войну, а Николаев ушел с ГАЗа в СКБ «Ралснем» при Горьковском политехническом институте — работать над специальными машинами. Теперь на ГАЗе тему спортивных автомобилей возглавлял новый ведущий конструктор Алексей Сколин. Ему досталась новая агрегатная база. Сначала М-20 «Победа», потом ГАЗ-12 (ЗИМ). 25 августа 1949 года вышел указ министра автомобильной промышленности СССР В. Ф. Гарбузова построить спортивные машины на МЗМА, ГАЗе и ЗИСе. Под



Послевоенный гоночный автомобиль «Победа-спорт»



Автомобили «Волга» и «Москвич» на старте всесоюзных соревнований



Автомобили М-20 «Победа» на соревнованиях по автокроссу

На таких автомобилях оттачивали свое водительское мастерство испытатели ГАЗа, будущие участники международных ралли Михаил Метелев и Вячеслав Мосолов. Затем появился новый гоночный автомобиль «ГАЗ-Торпедо» уже с полностью оригинальным кузовом. Автомобиль, пилотируемый испытателем Николаем Сорокиным и механиком Глебом Зябловым, в 1951 году проехал 300 км со средней скоростью 166 км/ч. Вершиной творчества Алексея Андреевича Смолина в 1954 году стал турбореактивный автомобиль ГАЗ-ТР с двигателем от самолета МИГ-15 и двумя независимыми подвесками от переднего моста ГАЗ-12 (ЗИМ). При расчетной скорости 500 км/ч Метелеву удалось набрать только 300 км/ч. Автомобиль попал в аварию — врезался в стадо овец, переходившее дорогу. Метелев отделался травмой ноги.

С началом 60-х годов советские гонщики стали выступать в международных ралли. Боевыми автомобилями ГАЗа были «Волги» ГАЗ-21. Сначала они участвовали в ралли на территории социалистических стран — «За мир и дружбу», «Рейд польский», затем последовали ралли по Западной Европе — «Акрополис», «Монте-Карло». На фоне современных европейских автомобилей и даже на фоне «Москвичей» советской команды стало очевидным техническое отставание продукции ГАЗа.

Горьковский автозавод не сумел преодолеть это отставание, выпустив новую «Волгу» ГАЗ-24, поэтому на международные соревнования «Автоэкспорт» выпускал экипажи только на новых «Москвичах» с двигателями «412» и на «Ладах» Волжского автозавода. Экипажи на «Волгах» ГАЗ-24 все 70-е годы еще выезжали на ралли и ипподромные гонки только внутри СССР, порой они выигрывали призовые места у «Москвичей» и «Жигулей», но силы уже были неравными. Советские автомобили среднего класса из-за консервативности своей конструкции навсегда проиграли бой отечественным малолитражкам.

Последние выступления нижегородских гонщиков на легковых машинах ГАЗ относятся к середине 90-х годов. На кольцевых гонках вокруг Московского государственного университета имени М. В. Ломоносова запомнилась «Волга» ГАЗ-3105 с восьмилитровым двигателем, полноприводной трансмиссией и укороченным двухдверным кузовом.



Автомобили ГАЗ-21 «Волга» на гоночной трассе «Бикинеики» (Рига)

руководством Смолина был изготовлен сначала автомобиль с кузовом стандартной «Победы» с измененной геометрией (пониженной на 16 см крышей), а затем машины

с условным названием «Победа-спорт». Они уже оснащались кузовом из алюминиевых панелей, только внешне немного напоминавших кузов ГАЗ-М20.



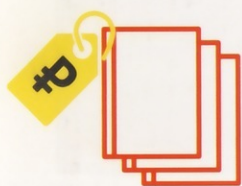
Автомобиль ГАЗ-24 «Волга» на трассе ралли (80-е годы)

ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

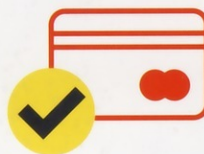
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК «МИЛИЦИЯ СССР» №1

«МОСКВИЧ-407»

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

Представленные изображения могут отличаться
от реального внешнего вида моделей,
прилагаемых к выпуску



DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

ISSN 2071-095X
9 772070 095033