

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 899 РУБ.



**СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 9**



«МОСКВИЧ-403» РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

ПО АЛЬПИЙСКИМ ПЕРЕВАЛАМ
ДЕРЖАТЬ ДОРОГУ

DeAGOSTINI



Форум о журнальных...

nasekonomie.ru

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный 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 Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Д. А. Кабертай

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, обращайтесь по телефонам горячей линии:

8 495 660 02 02 для Москвы

8 800 200 02 01 для России

Или отправьте сообщение на e-mail: care@deagostini.ru

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 Дистрибушен 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»,

220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123,

тел./факс: +375 17 324-94-27

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: 899 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: 4000 экз.

© 2016–2020 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2020 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9: Пётр Перешивайлов;

стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10–12, 14, 15: частная коллекция Максима Шелепенкова

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Сергея Ионеса, Егора Карпунина, Александра Павленко, Максима Шелепенкова, а также Александра и Кирилла Кирилловых (Музей истории советского ралли) за предоставленные материалы.

16+

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

Дата печати (производства): 04.11.2020

Дата выхода в России 17.11.2020

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



★ ПРИЦЕП ВКЛЮЧЕН В КОЛЛЕКЦИЮ!



★ УЗНАЙТЕ ТАКЖЕ О ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ ВАРИАНТАХ КОМПЛЕКТАЦИИ



★ Сборная модель со съемным матерчатым тентом

★ Работающие фары и задние габаритные огни

★ Подвижные детали ходовой части

★ Точное воспроизведение деталей

★ Подробная детализация моторного отсека

для подписчиков

СКИДКА 40%

+ **БЕСПЛАТНАЯ ДОСТАВКА**

НА 1-ю ПОСЫЛКУ

С 3 ВЫПУСКАМИ

ОФОРМЛЯЙТЕ ПОДПИСКУ НА UAZ469.DEAGOSTINI.RU И ПОЛУЧАЙТЕ ЭКСКЛЮЗИВНЫЕ ПОДАРКИ

ДОЛГОЖДАННАЯ НОВИНКА!

С 1911 года автомобильный клуб Монако проводит зимнее ралли «Монте-Карло» (Rallye Automobile Monte Carlo). В середине 60-х годов ралли входило в зачет чемпионата Европы и мирового трофея — Приза наций. В 1964 и 1965 годах в этом состязании участвовали советские экипажи на автомобилях «Москвич-403» и «Волга» ГАЗ-21.

Заявка подана!

Ралли «Монте-Карло» проводится по принципу звездного сбора. Экипажи стартуют из нескольких точек Европы, проходят разными маршрутами и финишируют в «Монте-Карло» — столице княжества Монако. В сезоне 1963 года было восемь стартовых площадок: Варшава, Осло, Глазго, Франкфурт, Лиссабон, Париж, Афины и Монако. В следующем, 1964 году, к этим городам добавился Минск, столица Белорусской ССР, откуда стартовали советские автомобили, впервые участвовавшие в ралли «Монте-Карло», и 24 машины европейских марок. В 1963 году, после дебюта советских гонщиков на ралли «Акрополис», проходившем в Западной Европе, внешнеторговое объединение «Автоэкспорт» получило от автомобильного клуба Монако приглашение участвовать в 33-м ралли «Монте-Карло», назначенном на январь 1964 года. Заявку надо было подать до 12 ноября, и «Автоэкспорт» такой документ оформил. В состав экипажа могли входить от двух до четырех

человек, но чаще всего ехали парой: пилот и штурман. По такому принципу сформировали экипажи на автомобилях двух марок — «Москвич» и «Волга». В один из экипажей включили троих гонщиков. По рабочему объему двигателя машины участников разделили на восемь классов. «Москвичи» попадали в пятый класс (1,3–1,6 л), «Волги» в седьмой (2–2,5 л). В заявке оговаривались состав экипажа, марка и модель автомобиля, его регистрационный знак, заводские номера кузова и двигателя. Любые замены были запрещены.

Формированием советской команды занимались «Автоэкспорт» и Центральный автомотоклуб (ЦАМК), отвечавший за развитие в СССР автомобильного спорта. С 1960 года ЦАМК возглавлял опытный автогонщик Александр Васильевич Ипатенко, полковник Советской армии, участник Великой Отечественной войны. На зимнее европейское ралли Ипатенко заявил команду из восьми экипажей на трех «Москвичах» и пяти «Волгах».

Чудеса техники

«Москвич» и «Волга» воплощали два противоположных подхода к конструированию и модернизации автомобилей. «Волга» была вместительной, комфортабельной машиной, рассчитанной на относительно невысокую скорость движения: большой вес, недостаточная управляемость, устаревшие узлы, такие как шкворневая передняя подвеска и трехступенчатая коробка передач. К тому же с 1958 года конструкция «Волги» почти не изменилась, а эффектный рестайлинг внешней формы автомобиля никак не отражался на его ездовых и потребительских качествах.

Совсем иначе складывалась судьба «Москвича». Коллектив Отдела главного конструктора Московского завода малолитражных автомобилей (ОГК МЗМА), возглавляемый Александром Федоровичем Андроновым, за несколько лет сумел подготовить полностью новый автомобиль с теми же очертаниями кузова, что и исходная модель «Москвич-402-425» 1956 года. Выпущенный



Автомобили «Москвич-403» со стартовыми номерами 18 и 21 — участники ралли «Монте-Карло» 1964 года



«Москвич» Александра Терехина и Юрия Брянского после столкновения с грузовиком на Минском шоссе

на рубеже 1963 и 1964 годов «Москвич-403» отличался от исходной модели двигателем, коробкой передач, конструкцией заднего моста, полностью новыми передней подвеской и педальным узлом. Радикально изменились его динамические и скоростные качества,

шеек. Конструируя гидропривод сцепления, КБ шасси ОГК МЗМА не повторило ошибки, допущенной горьковчанами в аналогичном узле «Волги»: питательные бачки приводов сцепления и тормозов у «Москвича» полностью разделили, а у ГАЗ-21 жидкость

литровая мощность составляла 33,2 л.с. с литра рабочего объема, а у мотора ГАЗ-21 этот показатель равнялся 28,2 л.с. На ралли «Монте-Карло» ОГК МЗМА испытал две новинки. Во-первых, «Москвичи» оснастили тремя или четырьмя дополни-

На зимнее европейское ралли Ипатенко заявил команду из восьми экипажей на трех «Москвичах» и пяти «Волгах»

силовой диапазон трансмиссии, повысилась устойчивость, улучшились управляемость и эргономика водительского места. «Москвич-403», сконструированный под руководством Андропова и ведущего конструктора И. В. Новоселова, представлял собой набор новых узлов и агрегатов, позднее верой и правдой служивших на московских и ижевских «Москвичах» нескольких поколений. Так, новинкой января 1964 года стал модернизированный двигатель М-407Д1 — переходная модель к новому мотору М-408 с уплотнительными манжетами на обоих концах коленчатого вала и увеличенным диаметром шатунных

поступала в гидроприводы сцепления и тормозов из одного резервуара. Новую переднюю подвеску М-403 избавили от всех слабых мест подвески М-407. Она отличалась не только мощными штампованными нижними рычагами. Узел регулировки углов установки колес расположился в наименее нагруженной точке — возле осей верхних рычагов. Тормоза получили автоматическую регулировку зазоров между колодками и барабанами, а также унифицированные рабочие цилиндры на передних и задних колесах диаметром 25 мм. Стоит отметить, что у модификаций двигателя «Москвич-407», применявшихся на М-403,

тельными фарами и прожектором на крыше от автобуса ЗИЛ-127. При таком количестве световых приборов мощности штатного генератора постоянного тока не хватало, чтобы обеспечить нормальный энергетический баланс, поэтому на автомобили в порядке эксперимента установили генераторы переменного тока. В серийное производство «переменные» генераторы пошли только года через три, с появлением «Москвича-412». Во-вторых, большой интерес для конструкторов представляли импортные шины, как указывалось в отчете ОГК, «со специальными металлическими шипами противоскольжения, имеющими



«Москвич» Владимира Локтионова и Юрия Лесовского на стартовом подиуме ралли в Минске (18 января 1964 года)

твердосплавный стержень». Иначе говоря, в 1964 году советские автомобилисты считали шипованные шины чудом техники. Интересно, что к моменту старта ралли МЗМА уже год выпускал «Москвич-403ИЭ» — рестайлинговый автомобиль в экспортном

исполнении. Но на соревнование выставили «Москвичи-403» базовой модели, внешне не отличимые от «Москвича-407». Версия о том, будто так поступили, потому что на модель М-407 была омологация в Международной федерации автоспорта (FIA),

а на модель М-403 ее не было, опровергается заявочным листом, где московские автомобили обозначены как *Moskvitch-403*. Если «Волги» для ралли эффектно окрасили в черный цвет с белой крышей, то «Москвичи» взяли цвета «Белая ночь», массово применявшегося на конвейере.



«Москвич» Николая Сучкова и Виктора Щавелева на старте в Минске

Ставка на «Волгу»

На ралли «Монте-Карло» ЦАМК заявил три экипажа на «Москвичах». На машине с регистрационным знаком «AB 00-54» ехали водители-испытатели МЗМА Владимир Локтионов и Юрий Лесовский. В состав экипажа машины «AB 00-55» вошли конструктор ОГК МЗМА Виктор Щавелев и испытатель Николай Сучков, автомобиля с регистрационным знаком «AB 00-56» — водитель-испытатель МЗМА Александр Терехин и переводчик «Автоэкспорта» Юрий Брянский. «Волги» пилотировали пять экипажей: Александр Ипатенко и Андрей Понизовкин от ЦАМКа, Сергей Тенишев и Анатолий Дмитриевский от НАМИ, а также три экипажа от ГАЗа — Александр Карамышев, Алексей Матиссен и Евгений Апухтин, Вячеслав Мосолов и Леонид Дегтярев, Геннадий Добровольский и Эдуард Васькович.

«Москвич» Владимира Локтионова и Юрия Лесовского на трассе ралли «Монте-Карло»

Почему ставка была сделана на «Волгу»? Во-первых, на ГАЗе тогда действовала мощная команда опытных водителей-испытателей и автогонщиков. Во-вторых, в своем классе у «Волги» ГАЗ-21 в СССР не было конкурентов, поэтому она постоянно участвовала в соревнованиях и на родине, и в социалистических странах, а значит был накоплен опыт скоростной езды. В-третьих, несмотря на стремительно устаревающую конструкцию, «Волга» еще пользовалась спросом в Европе, особенно у таксомоторных компаний и автовладельцев из провинции, где было мало хороших дорог. К тому же седан или универсал «американской» размерности продавался по цене европейской малолитражки. Видимо, в «Автоэкспорте» рассчитывали, что ралли «Монте-Карло» послужит дополнительной рекламой для ГАЗ-21. Что касается «Москвича», то спрос на него в Европе оставался стабильным.



Первый блин комом

В Минск, к старту ралли, машины отправились из Москвы своим ходом по обледенелому шоссе. На этой, казалось бы, знакомой всем дороге случилось тяжелое ДТП. Юрий Брянский на «Москвиче» обгонял грузовой автомобиль и не рассчитал расстояние

до встречной машины. Он ушел от лобового столкновения, но «Москвич» на высокой скорости врезался правым бортом в грузовик. В последнюю секунду опытный Терехин, сидевший справа, уперся ногами в приборную панель, подался назад, спинка сломалась, Терехин отскочил на заднее сиденье, и это спасло его от тяжелых травм. Автомобиль был изуродован, на его замену времени не было, да и серийные номера числились в заявочном листе. В результате на старт в Минске вышли только два «Москвича».

Все автомобили, стартовавшие в столице Белоруссии, получили бортовые номера от 15 до 43. «Москвич» Локтионова и Лесовского вышел на трассу под номером 18, второй «Москвич» Сучкова и Щавелева — под номером 21. Боевым «Волгам» достались номера 22, 29 и 31, а остальные машины были заявлены как «технички».

Первый экипаж стартовал вскоре после полуночи 18 января — в 0 часов 34 минуты. Машины уходили в сторону Бреста и государственной границы СССР с минутным интервалом. Впереди у экипажей была непрерывная гонка на дистанцию 4425 км, которые надо было преодолеть за четверо суток и прийти к финишу в «Монте-Карло» 21 января около 10 часов утра. По пути требовалось в точно определенное время получить отметки на пунктах контроля времени в 22 городах.

Маршрут проходил через две социалистические страны — Польшу и Чехословакию. Их дороги были знакомы советским гонщикам: там проходили ралли «За мир и дружбу» и «Рейд Польский». Но в первый же день ралли, 18 января, в 18 часов в польском городе Вроцлав произошло еще одно ДТП. Местный водитель грузовика с прицепом проигнорировал запрещающий сигнал регу-



Юрий Лесовский (слева) и Владимир Локтионов возле своей боевой машины

лировщика, выехал на перекресток и столкнулся с «Волгой» Карамышева, Матиссена и Апухтина, шедшей по трассе в качестве «технички». Команда потеряла уже второй автомобиль. Если в случае с «Москвичом» Терехина и Брянского на Минском шоссе обошлось без пострадавших, то здесь конструктор КЭО ГАЗ Алексей Матиссен, выполнявший роль механика, получил травмы и был госпитализирован. Польской стороне

сложности с ориентированием и команды начали набирать штрафные очки. Сказалось отсутствие опыта участия в соревнованиях подобного уровня: необходимо было провести предварительную рекогносцировку трассы и составить подробную стенограмму, но ничего не было сделано. И это первая ошибка советской команды. Автомобили, стартовавшие из девяти разных городов, собирались во французском

ли переобувать в закупленные специально для этого ралли шипованные шины *Michelin*. Встал вопрос: что делать с демонтированными шоссейными шинами? Оставить их на хранение в чужой стране было некому и негде. Руководство запретило капитану команды Ипатенко просто выбросить шесть комплектов целых, пригодных для эксплуатации покрышек, к тому же запасные колеса могли в любой момент понадобиться на

Хорошие дороги чередовались с заснеженными участками, где от водителей требовалось высокое мастерство

через компанию «Ингосстрах» пришлось оплачивать не только разбитую «Волгу», но и лечение Матиссена.

Спортсменов ждали трассы и города ФРГ, Голландии, Бельгии, Люксембурга и Франции. Хорошие дороги чередовались с заснеженными участками, где от водителей требовалось высокое мастерство, но для опытных советских гонщиков это не было проблемой. Хуже обстояло дело в незнакомых европейских городах, где начались

Реймсе и дальше двигались в одном потоке. После Реймса начинался самый сложный отрезок пути протяженностью 1500 км через зимние альпийские горные перевалы. Здесь должны были определиться 60 экипажей, показавших лучшее время: после финиша они допускались к кольцевой гонке по улицам «Монте-Карло».

Перед штурмом Альп стало ясно, что руководители советской команды совершили еще одну серьезную ошибку. Все машины нача-

оставшихся отрезках пути. Ошибка заключалась в том, что колонну советских автомобилей не сопровождали специальные машины технического обслуживания, куда можно было погрузить все лишние покрышки. Пришлось складывать шины прямо в боевые автомобили. Иностранные гонщики смотрели на это с ужасом: они боролись с каждым килограммом лишнего веса автомобиля, выбрасывая даже одежду.

Продолжение на стр. 10



«Москвичи» и «Волга», прибывшие на финиш в «Монте-Карло» вне зачета (1965 год)



**«МОСКВИЧ-403»
РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»**



PERESMAYLOV



«Москвич» Владимира Локтионова и Юрия Лесовского на финише ралли в «Монте-Карло» (1964 год)

Штурмовать скользкие зимние альпийские перевалы пришлось на сильно перегруженных машинах. Тяжелее всего пришлось экипажам «Волг», и без того обладавших избыточной массой и недостаточной управляемостью. Выручали отточенные водительские навыки московских гонщиков и горьковских испытателей и большой опыт участия в зимних соревнованиях на ГАЗ-21, проводившихся в СССР. «Москвичи» даже с лишним багажом уверенно «держали дорогу» на шипованных шинах, но мощности 45–50-сильных двигателей зачастую не хватало, чтобы груженные автомобили прошли сложные участки с заданной скоростью. В результате все советские экипажи набрали такое количество штрафных очков, что на финише в «Монте-Карло» их не квалифицировали в финальном зачете. Неудача не воспринималась нашей командой как трагедия: в конце концов, это был первый опыт участия советских автомобилей в подобных состязаниях, а «первый блин комом» — это нормально. В памятных альбомах остались фотографии, где выехавшие из суровой зимы жизнерадост-

ные пилоты гуляют в костюмах, без пальто, по экзотическому курортному городу с покрытыми зеленью горами, живыми пальмами и незамерзающим Средиземным морем. Сохранились и воспоминания об участии в светских мероприятиях, которые по традиции посвящают финишу ралли.

Через год на том же месте

К следующему, 34-му ралли «Монте-Карло», Александр Ипатенко и его коллеги подготовились более тщательно, стараясь не повторить прошлогодних ошибок. В ноябре 1964 года, накануне соревнований, для рекогносцировки трассы и составления стенограммы в Европу выехала целая экспедиция на трех машинах — седане ГАЗ-21, универсале ГАЗ-22 и новом «Москвиче-408» из первых промышленных партий. Ипатенко составил компанию участники предыдущего ралли: Брянский, Добровольский, Карамышев, Понизовкин и Щавелев, а также сильнейшие раллисты из республик Прибалтики — Уно Аава, Гуннар Хольм и Гуннар Циммерман. На ралли было заявлено пять экипажей: два «Москвича» и три «Волги».

Их сопровождала колонна из пяти «техничек» — по две машины ГАЗ-21 и ГАЗ-22, а также фургон УАЗ-451.

Об участии советских спортсменов в ралли «Монте-Карло» 1965 года долгое время было очень мало информации. Многие подробности стали известны только с выходом книги воспоминаний Уно Аавы «Дорогами жизни и ралли» («Elu-ja ralliradadel»). Днем 16 января в Минске стартовало 17 экипажей, среди них пять советских. На этот раз МЗМА представляли два «Москвича-403ИЭ» в экспортном исполнении. Номер 76 получил экипаж Эммануила Лифшица и Владислава Сезеневского (регистрационный знак «AB 00-12»), а номер 90 — машина прошлогодних участников Николая Сучкова и Виктора Щавелева (регистрационный знак «AB 00-01»). На одной из «Волг» с номером 88 ехали «газовцы» Вячеслав Мосолов и Геннадий Добровольский, на двух других «Волгах» — прибалтийские спортсмены Гуннар Хольм и Ханц Рютель из Таллина (номер 80) и Александр Карамышев и Гунар Циммерман из Риги (номер 92). Капитан команды Александр Ипатенко и Уно



Колонна советских автомобилей в Европе на ралли «Монте-Карло» (1964 год). Справа «Волга», снаряженная как автомобиль технической поддержки («техничка»)

Аава отправились в путь вместе на одной из «Волг» — машине сопровождения. Приглашенный в качестве механика Александр Терехин ехал за рулем УАЗа.

Старт и короткий участок до Бреста запомнились гонщикам ясной сухой погодой и морозом под двадцать градусов. Зато Европа встретила экипажи оттепелями и небольшими морозами, постоянными обильными снегопадами, а местами и сильной гололедницей. Часто приходилось ориентироваться по следам, оставленным на снегу машинами других участников. В Праге прозвучали первые тревожные сигналы: сначала Щавелев простудился, у него поднялась температура. Ипатенко даже предложил тайком от организаторов посадить вместо него в машину Ааву. Затем у обоих «Москвичей» начались вибрации в трансмиссии, хотя балансировка карданных валов была в норме.

Пройдя Германию, экипажи начали набирать штрафные очки, путаясь в паутине французских дорог. Только в Реймсе выяснилась причина вибрации, когда у «Москвича» номер 90 срезало болты крепления маховика. Щавелев к тому времени разболелся окончательно, и экипажу пришлось сойти с дистанции.

Аава опровергает версию, будто с советскими машинами в 1965 году не было аварий. Сначала во Франции Мосолов и Добровольский столкнулись с соперниками на *Alfa Romeo*. Машины не получили серьезных повреждений, но зацепились бамперами. Их расцепляли долго, экипажи опоздали на контроль времени и заработали много штрафных очков. Затем в Альпах сорвалась в пропасть «Волга» под номером 92.



«Москвичи» и «Волги» — участники ралли «Монте-Карло» 1964 года



Горьковский спортсмен Эдуард Васильевич (слева) и московский гонщик Эммануил Лифшиц (справа) на фоне боевого «Москвича» (1965 год)

Гонщиков спасло то, что автомобиль застрял между скалой и огромным деревом в нескольких метрах от дорожного полотна. Едва Карамышев и Циммерман выбрались на асфальт, как на том же месте упал с обрыва английский экипаж на *Ford Cortina*. К счастью, он «приземлился» прямо на повисшую внизу «Волгу». Советские гонщики помогли англичанам выбраться из пропасти, но достать оттуда автомобили без помощи автокрана было невозможно. Из-за вибраций сильно отставал от графика второй «Москвич» Лифшица и Сезеневского. Наконец, болты маховика срезались и у него. Вскоре Мосолов и Добровольский сошли с трассы из-за критической суммы штрафных очков. В итоге советские автомобили все-таки добрались до столицы Монако, но все они были из зачета. Надо отметить, что в тот год иномарки тоже одна за другой сходили с дистанции. Из стартовавших 237 автомобилей до финиша дошли только 35 машин. Более двухсот выбывших экипажей — результат катастрофический, прежде всего для организаторов. ЦАМК и «Автоэкспорт» начали подготовку к 35-му ралли «Монте-Карло» 1966 года, но советские экипажи так и не вышли на старт. Есть версия, что бюджет, выделенный

на международные соревнования, решили потратить на участие в африканских ралли, поскольку рынок Черного континента признали более перспективным для советских автомобилей, чем европейский. Но, возможно, были и другие причины. Остается загадкой и то, почему советские экипажи

не вернулись на трассу ралли «Монте-Карло» через несколько лет, когда появились автомобили нового поколения — «Москвич-412» и «Жигули», легкие, мощные, однозначно пригодные для скоростной езды по зимним альпийским трассам и очень нуждавшиеся в рекламе на рынках стран Западной Европы.



«Москвич» Эммануила Лифшица и Владислава Сезеневского перед стартом ралли в Минске 16 января 1965 года

Технические характеристики «Москвич-403»

Число мест	4
Максимальная скорость	115 км/ч
Время разгона до 80 км/ч	24 сек
Расход топлива при скорости 40–50 км/ч	6,5 л/100 км
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-22, 200 Вт
Реле-регулятор	РР102
Прерыватель-распределитель	Р35
Катушка зажигания	Б-115В
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	A11Y
Размер шин	5,60-15
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
Масса, кг	
снаряженная	980
полная	1280
на переднюю ось	520
на заднюю ось	460
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	200
под задней осью	200
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	

Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические

Тормоза

рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса

стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Сцепление

однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) в ступице ведомого диска

Передаточные числа коробки передач

I — 3,81; II — 2,42; III — 1,45; IV — 1,00; задний ход — 4,71

Главная передача

одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,55 (41 и 9 зубьев)

Двигатель

МЗМА-407Д1, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см ³	1358
Степень сжатия	7,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Карбюратор	К-59
------------	------

Максимальная мощность

45 л.с. при 4500 об/мин

Максимальный крутящий момент

8,8 кгс.м при 2600 об/мин

Надежный штурман

Одним из самых сильных гонщиков сборной команды Советского Союза и постоянным участником международных ралли был специалист Отдела главного конструктора МЗМА, а затем АЗЛК, Виктор Алексеевич Щавелев.

Виктор Щавелев родился в 1928 году. В 1949 году он окончил автомеханический техникум при Заводе имени Сталина и поступил на работу на Московский мотоциклетный завод. Там он познакомился с известным советским конструктором двигателей Игорем Ивановичем Окуневым. Под руководством Окунева Виктор участвовал в конструировании моторов гоночных мотоциклов, тогда же он впервые вышел на старт мотоциклетных гонок. Во время службы в Советской армии, с 1951 по 1958 год, Щавелев организовывал мотоциклетные спортивные кружки, а незадолго до демобилизации даже выиграл чемпионат Красноярского края по мотокроссу. Виктор пересел с мотоцикла на автомобиль «Москвич», когда Окунев пригласил его на работу в ОГК МЗМА, в КБ двигателей. На заводе Щавелев осваивал разные дисциплины автоспорта — ралли, кольцевые и ипподромные гонки, причем как на машинах с серийными кузовами «седан», так

и на гоночных «формулах». В 1960 году в экипаже с Евгением Веретовым он занял седьмое место в международном ралли «За мир и дружбу», в котором участвовали гонщики социалистических стран Восточной Европы. Через год Щавелев получил звание мастера спорта и вместе с Николаем Сучковым, который стал его постоянным напарником, победил в чемпионате СССР по ралли в классе «Москвичей».

В сезонах 1962–1963 годов Щавелев попробовал свои силы на трассах кольцевых и ипподромных гонок. Он выступал на «Москвиче-407», старенькой «формуле» «Москвич-МГ1» и новой «формуле» «Москвич-Г4». Но его любимым видом спорта оставалось ралли. Виктор Алексеевич считался одним из самых умелых и опытных штурманов Советского Союза.

В 1964 и 1965 годах экипаж Щавелева и Сучкова участвовал в ралли «Монте-Карло», Щавелев выезжал на рекогносцировку трассы перед вторым ралли. Во время со-

ревнований 1965 года Виктор Алексеевич простудился и заболел. На автомобиле срезались болты маховика, но эту неисправность наши гонщики могли бы устранить, набрав несколько лишних штрафных очков. Однако болезнь Щавелева вынудила экипаж сойти с дистанции.

До 70-х годов Виктор Щавелев постоянно выступал в кольцевых гонках на разных модификациях гоночных автомобилей «Москвич-Г4» и «Москвич-Г5», а как конструктор участвовал в разработке и модернизации этих машин. В ОГК МЗМА он занимался созданием спортивных модификаций моторов МЗМА-408 и УМЗ-412, изучал способы их форсировки, готовил к соревнованиям серийные «Москвичи».

Щавелева, как отличного штурмана, включали в советскую команду на самых ответственных ралли-марафонах Лондон – Сидней (ноябрь–декабрь 1968 года) и Лондон – Мехико (апрель–май 1970 года). В первом ралли экипажам предстояло преодолеть 16 тыс. км



Виктор Щавелев (слева) примеряет эмблему ралли «Монте-Карло» к новому «Москвичу-408». Крайний справа — капитан советской команды Александр Ипатенко (Монако, 1965 год)



Виктор Щавелев (справа) и его постоянный напарник Эммануил Лифшиц

(на деле вышло 18 тыс.), во втором — 26 тыс. км. Оба раза советскую автомобильную промышленность представляли машины новой модели «Москвич-412». Погодные и дорожные условия были экстремальными, а время прохождения участков предельно сжатым. На ралли Лондон – Сидней Щавелев ехал в экипаже с коллегой по АЗЛК Эммануилом Лифшицем и сотрудником «Автоэкспорта» Валерием Широченко. Где-то между Тегераном и Кабулом им пришлось заменить пробитый картер двигателя, сняв с машины всю переднюю подвеску. За 6 часов экипаж справился с таким сложным ремонтом

в полевых условиях. В Сидней автомобиль пришел 38-м в общем зачете. На следующее ралли Лондон – Мехико Щавелев отправился вдвоем с Лифшицем. Они благополучно миновали сложнейшие горные участки Латинской Америки, но в Лиме, столице Перу, судьи сняли их «Москвич» с дистанции за недопустимое опоздание на пункт контроля времени. В 1971 году Щавелев перешел на работу в Отдел эксплуатации экспортных автомобилей АЗЛК. Казалось, он отошел от активного участия в гонках. Но через три года Виктор Алексеевич становится руководителем

Виктор Алексеевич Щавелев

1949–1951 годы

Работает на Московском мотоциклетном заводе, занимается мотогонками.

1958 год

Поступил на работу в ОГК МЗМА.

1961 год

Завоевал звания чемпиона СССР по ралли и мастера спорта.

1964–1965 годы

Вместе с Н. Сучковым участвует в ралли «Монте-Карло».

1968 год

В экипаже с Э. Лифшицем и В. Широченко дошел до финиша марафона Лондон – Сидней.

1970 год

В паре с Э. Лифшицем участвует в марафоне Лондон – Мехико.

1974–1988 годы

Возглавляет спортивную команду АЗЛК.

1993 год

Вместе с А. Долбишем выходит на старт юбилейного ретро-ралли Лондон – Сидней.



гоночной команды завода и остается на этом посту до 1988 года, то есть до конца спортивной карьеры заднеприводных автомобилей — теперь уже модели «Москвич-2140SL».

В 1993 году Виктор Щавелев вместе с руководителем фирмы «ИнтерВолга» Александром Долбишем участвовал в ретро-ралли Лондон – Сидней, посвященном 25-летию марафона. Они стартовали на новом автомобиле «Москвич-412-028», эту модель тогда еще выпускал завод «Ижмаш». В последний раз Виктор Алексеевич Щавелев появился на публике в числе ветеранов АО «Москвич» в декабре 2010 года во время передачи экспонатов из закрывшегося Музея АЗЛК в Музей ретро-автомобилей на Рогожском валу.

Виктор Щавелев рассказывает о событиях ралли Лондон – Сидней на фоне карты марафона

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ



КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ «МОСКВИЧ»

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ КУЛЬТОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
И УНИКАЛЬНЫХ ПРОТОТИПОВ МАРКИ
«МОСКВИЧ» В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:

- ★ ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И ЭКСКЛЮЗИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
- ★ МОДЕЛЬ АВТОМОБИЛЯ «МОСКВИЧ» В МЕТАЛЛИЧЕСКОМ КУЗОВЕ



ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU! СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!

moscar.deagostini.ru

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
«МИЛИЦИЯ» №10

ГАЗ-233036 «ТИГР»
СПМ-2

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

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



DeAGOSTINI

16+