



Создание исторического антуража – важная часть фестиваля старых автомобилей.

# КАРБЮРАТОРАМ – ПОЧЁТ!

Стартуем в российской гоночной серии олдтаймеров на Москвиче-412.

Автор **Сергей Зиновьев**, фото: **Георгий Садков**

Всемирная волна ностальгической любви к старым машинам поднялась примерно в начале 1990-х годов. Возможно, это связано с переходом от честных карбюраторных машин с механическими системами управления к «неживой»,

напичканной электронной техникой. Где даже звук выпускной системы «улучшен» эквалайзером и динамиками Bose.

Конечно, олдтаймеры были в почете и раньше, но тут налицо резкий подъем интереса к ним. Именно в эти годы впервые

провели знаменитый Фестиваль скорости в британском Гудвуде, Historic Monte Carlo Rally с сотнями машин на старте, ретромарафон Лондон – Сидней. И множество иных шоу наподобие бельгийского Dreamcar International и немецкого Oldtimer Tage.



← То, что категорически запрещалось в СССР, вполне можно сделать сейчас. Лучшего украшения для процесса формирования заезда на старте пока никто не придумал.

→ Наш главный редактор Максим Кадаков дебютировал в Moscow Classic Grand Prix год назад за рулем ГАЗ-2410. Ныне пересел на 412-й и дважды стал победителем этапа в зачете «Москвич 2000».





Гоночный бак маленький – всего 20 литров. Поскольку в этот раз выбрали длинную конфигурацию трассы (3670 метров), после 12 кругов гонки я приезжаю «сухой» – на дне остается буквально стакан 98-го бензина.



## » БЕРЕГИ КОРОБКУ, СЕНЯ!

Максим Кадаков

В прошлом сезоне МСГР я проехал лишь одну гонку – на Волге ГАЗ-24 с 409-м мотором (ЗР, № 8, 2016). А теперь решил попробовать свои силы в классе «Москвич 2000» – и не пожалел.

На стартовом этапе, назначенном на 12 июня, показал лучшее время в квалификации... но в итоге не был квалифицирован, поскольку в одном из поворотов проморгал желтые флаги и допустил обгон. Стартовал последним – с 27-й позиции! Однако по ходу двух гонок удалось прорваться до первого места в классе в тяжелой борьбе с опытным Максимом Базильером. А на втором этапе, 9 июля, несмотря на мелкие проблемы (сначала отказали дворники, затем в ходе квалификации умер генератор), удалось без особых проблем добраться до первого места в классе и даже потягаться с самыми быстрыми и более мощными Волгами. В общем, если не бросать это дело на полпути, есть шанс неплохо пройти весь сезон.

Этот Москвич-412 (1973 года выпуска) подготовлен компанией «Старое время». Переделок много, но большинство из них (за исключением разве что сертифицированного каркаса безопасности, изготовленного фирмой «Московия МоторСпорт») можно вполне осуществить самостоятельно в гаражных условиях.

Увеличение рабочего объема родного 412-го мотора

достигнуто установкой коленвала от двигателя УЗАМ-3318, который ставили на Москвич-2141. Двухкамерный карбюратор Солекс – с вазовской «восьмерки». Поршни и шатуны японские. Каждый шатун, к слову, грамм на триста легче стандартного – представляете, насколько прочнее мотору крутиться? А на родных шатунах после первой же гонки проворачивает вкладыши...

Качество Москвичей во все годы было не очень, и сейчас это аукнется в полной мере. И если на Жигули запчастей как грязи, то на Москвич – не найдешь! Самое слабое место – коробка, менять которую на «жигулевскую» запрещает регламент соревнований. После пары гоночных уик-эндов сливаешь масло вместе со стружкой: коробка работает на пределе! Июньскую гонку я чудом дотянул до финиша, поскольку третья передача включалась через раз. Перед июльским этапом коробку

поменяли – и моему счастью не было предела.

Мотор приходится отдавать для настройки в специализированные мастерские. Мощности? На стенде сняли «с колес» 145 «лошадок». Именно поэтому коробка едва дышит. А подготовленный мотор вполне может отходить пару гоночных сезонов – само собой, с соответствующей регулировкой (прежде всего карбюратора) и регулярной сменой масла. И здесь без слаженной команды механиков не обойтись. Мне с этим повезло, потому что в «Старом времени» работают не только руками, но и головой.

Сцепление – сборная солянка: корзина от Нивы, а диск москвичовский. Система охлаждения стандартная. Тормоза тоже штатные, лишь передние колодки подобрали поприличнее (TRW).

Кардан и задний мост родные, но в дифференциале стоит дисковый самоблок со степенью блокировки около 70%.

На первую гонку его хватило, но уже на второй стало понятно, что нужно регулировать преднатяг: степень блокировки явно упала – полагаю, до 50%.

В передней подвеске – обрезанные пружины от Волги ГАЗ-24 (у них чуть толще прутки). Родные задние рессоры перебраны так, что некоторые листы стоят перевернутыми – чтобы почти прямая рессора работала в обе стороны. Амортизаторы спереди и сзади регулируемые, фирмы Koni. Все сайлент-блоки собраны на полиуретане новосибирского производства (можно найти неплохие комплекты на всю машину за 6000 рублей).

Если готовить такой Москвич по эконом-классу (когда уже можно выходить на старт в зачете «Спорт» и даже бороться за место на подиуме), удастся уложиться в полмиллиона. А дальше – берегов практически нет. Приличная машина, на которой можно уверенно бороться за победу, потребует миллиона и больше. Примерно в такие же деньги обходится подготовка Волги ГАЗ-24, а «двадцать первая» будет чуть дороже, поскольку найти крепкую, не гниющую уже проблема.

Мне ближе Москвич: он легче (вместе со мной весит 1032 кг), поворотливее и как-то уютнее. Надеюсь, что и ему со мной хорошо. Но если в будущем появится возможность стартовать в одном из «жигулевских» классов, то почему бы и нет? Надо вкусить все блюда гоночной ретрокухни!







← Многие команды поддерживают клубную атмосферу и открывают свои боксы для зрителей. Машины можно посмотреть, потрогать, а на возникшие вопросы охотно ответят пилоты и механики.

↓ Машин и зачетов много, поэтому многие классы объединяют в один заезд: часть Жигулей едет с Москвичами, часть – с Волгами. Просмотру это ничуть не мешает.



## Признаки роста

Тогда же родилась и компания «Старое время», занявшаяся восстановлением старых машин. Сегодня она – организатор любительской серии кольцевых гонок на олдтаймерах. Правила в целом обычные для автоспорта, особенно по части норм безопасности. Но – только задний привод и только карбюраторы. Даже семейство ВАЗ-2108 сюда не пускают, хотя по формальным признакам (техника не моложе 30 лет) оно подходит.

С каждым годом серия Moscow Classic Grand Prix набирала обороты и ныне претендует на статус самой масштабной в Восточной Европе. На старт первого этапа пять лет назад вышло всего четыре автомобиля, сегодня число участников приближается к двумстам! Причем регулярно приезжают команды из бывших республик Советского Союза. Так что атмосфера СССР, активно поддерживаемая организаторами в пaddocke, вполне естественна.

Если сначала местом проведения был только подмосковный автодром Moscow

Raceway, то ныне запланированы выезды в Ригу, Нижний Новгород и Смоленск. А стартовый этап сезона на Moscow Raceway превратился в двухдневный фестиваль в стиле open air – с гонками, дрифт-шоу, выездными экспозициями различных музеев и клубов.

## А у нас сегодня ГАЗ!

Особую любовь «Старое время» питает к превращению вымирающих Москвичей и Волг в спортивные автомобили. Специально к этому сезону компания впервые подготовила две Волги ГАЗ-21.

А стоило только объявить об открытии класса старых гоночных формул (вы еще помните знаменитые Эстонии?), как через год набралось два десятка машин! О Жигулях и говорить не приходится. Эти машины используют полсотни пилотов – и их становится всё больше.

Подходы к подготовке машин для гонок разные. Есть почти серийные образцы, есть обстоятельно доработанные. Отчасти это зависит от уровня пилотов, среди которых немало

реальных мастеров автомобильного спорта разных поколений – разумеется, им хочется ездить быстро. И, собственно, их баталии по характеру мало чем отличаются от гонок на современной технике.

К советским моделям-олдтаймерам регулярно примыкают различные иномарки, в том числе редкие и дорогие. Правда, не все владельцы готовы выступать в режиме масс-старта – толпой. Для них предусмотрен щадящий формат time attack – на лучшее время круга, без борьбы за позиции.

\*\*\*

Через полвека, когда по дорогам будут ездить бесшумные аппараты на топливных элементах, возможно, и современные «электронные» автомобили будут в таком же почете. Как-никак, у некоторых есть и породистый звук, и аромат выхлопа. Но пока – добро пожаловать в мир карбюраторов, все страждущие!

Среди страждущих, между прочим, и наш главный редактор, который рассказывает о своем выступлении на Москвиче-412. **3P**



← Класс формул наполнен в основном Эстониями-21 и -25. Более старые машины почти не сохранились, а те, что есть, не могут ехать достаточно быстро.

→ Новинка сезона – спортивный ГАЗ-21, собранный в аутентичном кузове из отечественных комплектующих, в основном волговских. Мотор тоже относительно современный – ЗМЗ-409.

