

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 199 РУБ.



СПЕЦИАЛЬНЫЙ
ВЫПУСК
«СПОРТ»
№ 6



«ИЖ-РАЛЛИ»

СОВЕТСКИЕ «СПОРТКАРЫ»
СКОРОСТЬ, ВРЕМЯ, ИНТЕЛЛЕКТ
ИЖЕВСКАЯ ЗАКАЛКА

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Специальный выпуск «Спорт» №6, 2018

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: 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.

По любым вопросам, связанным с использованием каких-либо объектов интеллектуальной собственности
для данного выпуска издания, если вы считаете себя или являетесь правообладателем таких объектов,
обращайтесь к нам по адресу: Россия, 105066, г. Москва, ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

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 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: 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, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»; фоновые
иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): © hdmrmaps.com
стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10 (низ), 11–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

Текст — Сергей Ионес

Редакция благодарит за помощь в подготовке
выпуска Егора Карпунина, Александра Кириллова,
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 Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназна-
ченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов

Дата печати (производства): 22.11.2018

Дата выхода в России 18.12.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA



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



В начале 70-х годов в СССР появился первый специальный автомобиль для ралли, выпускавшийся небольшими сериями по заводской технической документации. Он не раз представлял нашу страну на крупных международных соревнованиях.

Нет кустарщины!

Руководство советского автопрома поддерживало идею организации мелкосерийного выпуска спортивных автомобилей. Все началось с приказа заместителя министра автомобильной промышленности СССР В. Ф. Гарбузова №509 от 25 августа 1949 года о постройке спортивно-гоночных автомобилей на заводах ЗИС, ГАЗ и МЗМА, а также организации для этого специальных конструкторских групп в Конструкторско-экспериментальных отделах (КЭО) или Отделах главного конструктора (ОГК). Видимо, в министерстве рассчитывали, что на заводах будут разработаны простые и технологичные модели спортивных машин, пригодные для мелкосерийного выпуска или воспроизведения по заводской документации силами спортивных клубов ДОСААФ, ремонтных и транспортных предприятий.

Но конструкторы выполнили задание своеобразно. В погоне за техническим совершенством они выпустили на трассы внешне красивые, обладавшие прекрасной аэродинамикой, но непригодные для производства и практически неповторимые

опытные образцы (ЗИС-112, «Победа-спорт», «Торпедо-ГАЗ»). Иногда «под спорт» пускали забракованные и не допущенные к производству модели («Москвич-401-423»). В ответ ремонтники и транспортники вывели на старт огромное количество «самоделок», часто построенных с откровенными инженерными просчетами и не прошедших необходимые испытания.

В середине 60-х годов первыми забили тревогу конструкторы Таллинского авторемонтного завода. Они предложили выпускать небольшими сериями машины, разработанные профессиональными конструкторами с комплектами типовой документации, чтобы заменить на трассах кустарные изделия. К концу десятилетия завод в Таллине уже строил серийные автомобили марки «Эстония», но это были узкоспециальные «формулы» для шоссейно-кольцевых гонок.

Правила ралли

В СССР стремительно развивались новые дисциплины автомобильного спорта. В середине 50-х годов в нашей стране прошли первые ралли — сложная интел-

лектуальная разновидность соревнований. В ралли нет соперничества в том, кто кого обгонит на трассе и кто придет к финишу первым. Ралли — состязание на умение пройти конкретный маршрут за строго определенное время. Экипаж состоит из водителя (пилота) и штурмана, причем во время гонки они могут меняться местами. От старта и до финиша каждый автомобиль обязан проехать по обозначенной трассе и отметить на расставленных по пути пунктах контроля времени (КВ), а также выполнить специальные задания. Причем во время старта экипаж не должен знать точного маршрута. Штурман ведет пилота от КВ до КВ по «легенде» — списку условных знаков, показывающих повороты, перекрестки, ориентиры. Прибыть на каждый контрольный пункт участнику необходимо точно по графику, в определенные час и минуту. Штрафуется не только опоздание, но и опережение. Победителем считается экипаж, набравший минимальное количество штрафных очков. На скоростных участках организаторы задают жесткое соотношение расстояния и времени, поэтому



Спортивный автомобиль «ИЖ-Ралли»



Автомобиль ижевской раллийной команды (конец 60-х годов)

часто пилотам приходится использовать всю мощность двигателя и мчаться с максимально возможной в данных дорожных условиях скоростью, отыгрывая считанные секунды у соперников.

Первые советские ралли проводились на обычных серийных автомобилях. Но с годами требования к оснащению экипажей росли. Машины оборудовали форсированными двигателями, штурманскими приборами, дополнительным освещением, специальными шинами, ремнями и каркасами безопасности. Но делалось это без типовых проектов, в зависимости от специфики конкретных

состязаний, возможностей и знаний тех специалистов, которые готовили машины. В 1963 году даже вышла книга Ю. А. Хальфана «Автоспортмену-любителю об автомобиле "Москвич"». Это была инструкция по подготовке автомобиля «Москвич-407» к участию в спортивных соревнованиях, в том числе к ралли. Конструкторы МЗМА дали ряд указаний, что и как необходимо изменить и установить, но эта «черновая» работа все равно ложилась на владельца машины — частное лицо или спортивный клуб. Начиная с первых международных ралли, на которых в начале 60-х годов выступали

советские экипажи, напрашивалось создание специальных модификаций седанов, предназначенных для раллийных трасс. Без сомнения, такую машину вполне мог разработать МЗМА. Завод располагал мощным ОКГ и лучшей в стране спортивной командой. Но указания начать работу в этом направлении не поступало. Даже к знаменитым ралли-марафонам «Москвичи» готовили по разным проектам: к «Лондон—Сиднею» по одному, к «Лондон—Мехико» по второму, к «Туру Европы» по третьему. Во всех случаях использовался разный набор оборудования. В результате первый серийный специальный раллийный седан разработал и выпустил не МЗМА/АЗЛК, а его дублер по производству «Москвичей» — Производственное объединение «Ижмаш».

Слово дублеру!

В январе 1965 года в Москве на ВДНХ прошло совещание директоров, главных конструкторов и руководителей технологических служб советских автозаводов. В присутствии руководителей страны — Л. И. Брежнева и А. Н. Косыгина — было принято решение о резком увеличении количества выпускаемых в стране автомобилей. Для этого предполагалось построить ВАЗ, КАМАЗ, реконструировать МЗМА согласно проекту 1960 года, а также дублировать производство «Москвичей» на «военном» заводе ПО «Иж-

Ижевский «Москвич» на международном ралли (конец 60-х годов)





«ИЖ-Ралпи» с кузовными жалюзи от автомобиля ВАЗ-2101

маш» в Ижевске — это была инициатива бывшего министра оборонной промышленности, председателя Верховного совета народного хозяйства ВСНХ СССР Д. Ф. Устинова. Для ижевских коллег в ОГК МЗМА размножили около 80 тыс. чертежей, отремонтировали мастер-модели, построили мастер-макеты. «Ижмаш» уже самостоятельно

заказывал штамповую оснастку и другое заводское оборудование за рубежом, в основном у французских компаний. Но главное, на новом «оборонном» автозаводе уже в 1965 году организовали специальное автомобильное конструкторское бюро (ГКБ-88), организационно никак не связанное с ОГК МЗМА.

Для советского автомобилестроения 60-х годов это был настоящий приток свежей крови. В отрасль пришли совершенно новые люди, готовые предлагать и реализовывать новые идеи даже в рамках агрегатной базы существующей модели автомобиля. Уже во второй половине 60-х в ГКБ-88 под руководством главного конструктора Н. И. Слеся-



«ИЖ-Ралпи» сезона 1971-1972 годов с «кузним» задним мостом



Шеренга автомобилей «ИЖ-Ралли» возле автозавода в Ижевске

ренко и его заместителя В. А. Абрамяна были разработаны опытные образцы грузового пикапа и пятидверного грузопассажирского «комби» на основе «Москвича», которые в начале 70-х годов после множества доработок попали на конвейер под наименованиями ИЖ-2715 и ИЖ-2125.

А еще на новом автозаводе в год его основания появилась своя спортивная команда. Инициатива исходила от заместителя глав-

ного конструктора Л. Г. Коряковцева, его активно поддерживали руководители КБ и лабораторий — В. И. Березкин, В. В. Ведерников, А. И. Назаров, Б. П. Чумаков. Были и объективные предпосылки к развитию автоспорта в ПО «Ижмаш». Прежде всего, на «военном» заводе действовала мощная первичная организация Добровольного общества содействия армии, авиации и флоту (ДОСААФ), отвечавшая за развитие в том

числе и моторных видов спорта. Сказалось и то, что «Ижмаш» с 30-х годов выпускал мотоциклы, строил небольшими партиями их спортивные варианты. На предприятии давно сформировались команды, выступавшие в разных дисциплинах мотоциклетного спорта. Наконец, в автомобильное ГКБ-88 пришло много конструкторов из мотоциклетного подразделения, в том числе тех, кто проектировал спортивные и гоночные мотоциклы. Не удивительно, что именно в такой обстановке появился проект подготовки мелкосерийного специального автомобиля для участия в ралли — и во внутрисоюзных, и в международных.

Рецепт фирменного блюда

Конструкторы автомобиля «ИЖ-Ралли» — В. А. Абрамян, В. А. Умняшкин, В. И. Березкин и их коллеги — учитывали международные требования и накопленный советскими спортсменами опыт участия в ралли. Требовалось сделать дополнительную защиту наиболее уязвимых при быстрой езде по плохим дорогам узлов и оснастить автомобиль устройствами, создающими для экипажа максимально удобные условия работы во время этапа ралли, в том числе протяженностью в тысячи километров.

Прежде всего, в салон поставили каркас безопасности, способный сохранить жизненное пространство для экипажа даже при такой тяжелой аварии, как падение с горной дороги в пропасть. Он уже не считался новинкой и широко применялся на спортивных «Москвичах» АЗЛК. Однако

Автомобили «ИЖ-Ралли» в Москве на Красной площади





Парад участников ралли «Удмуртия-73»

ижевский каркас принципиально отличался от московского конфигурацией и способом соединения труб между собой. По желанию гонщиков из республик Прибалтики, выступавших на «ИЖ-Ралли», трубы каркаса иногда обшивали искусственной кожей, из которой выполнена обивка салона. Важный силовой элемент несущего кузова — пороги. Их на ижевской раллийной модификации усилили накладками из нержавеющей стали толщиной 2 мм. Они не только защищали от ударов во время гонки по бездорожью, но и позволяли использовать специальный домкрат с удлиненной рейкой.

Многие этапы ралли проходили по местам, где полностью отсутствовали автозаправочные станции — с этим столкнулись экипажи «Москвичей» АЗЛК во время марафона «Лондон–Мехико». Приходилось до предела загружать боевые машины и «технички» канистрами с запасом бензина. На «ИЖ-Ралли» емкость топливного бака увеличили ровно вдвое простым и остроумным способом. У классических моделей «Москвича» бак сварен из двух штамповок — объемной нижней «ванны» и почти плоской верхней крышки. Вместо этой крышки к объемной части бака приварили такую же объемную часть второго бака,

перевернутую вверх ногами. Такой двойной бак без проблем вставал на место штатного в обычное прямоугольное отверстие пола. Объем багажника заметно уменьшался, зато вместо штатных 46 л бензина бак вмещал вдвое больше — 92 л. Пластиковый поддон защищал бак от пробоев снизу.

Еще больше, чем топливный бак, в защите нуждались передняя подвеска, картеры двигателя, сцепления, коробки передач. Очень важно было предохранить хрупкий алюминиевый «стакан» полнопоточного масляного фильтра, который у «Москвича» с двигателем семейства УМЗ-412 находится прямо за передним брызговиком моторного отсека. Для «ИЖ-Ралли» удалось сделать цельный поддон, прикрывающий снизу весь силовой агрегат от переднего брызговика и, соответственно, масляного фильтра до удлинителя коробки передач. Причем на оборонном заводе оказался доступным титановый лист, и такой длинный поддон выполнили из этого экзотического для автомобилестроения металла. Точно в нужных местах в титановой защите вырезали небольшие отверстия, необходимые для вентиляции моторного отсека.

У обычного серийного автомобиля под днищем прокладываются трубки гидравлических тормозов и системы питания двигателя. Они не защищены ничем. В ходе этапов ралли, особенно тех, что проходят по каменистой местности, нередки случаи, когда эти трубки пробивает или зажимает. Автомобиль либо остается без тормозов,



Рабочее место пилота и штурмана автомобиля «ИЖ-Ралли»

Продолжение на стр. 10





«ИЖ-РАЛЛИ»



либо бензин перестает подаваться из бака к установленному на двигателе топливному насосу. Конструкторы автомобиля «ИЖ-Ралли» изменили монтажную схему, все участки тормозных и топливных трубопроводов, какие было возможно, проложили не под полом, а поверх него внутри салона. Также была усилена приемная труба системы выпуска отработанных газов. Особое внимание уделили электрообор-

удованию. Целый ряд приборов и узлов удалось дублировать, чтобы при выходе из строя штатной цепи можно было быстро переключиться на аварийную. Особенно это касалось системы зажигания, реле генератора и стартера, приборов наружного освещения. А ведь подобными дублирующими устройствами оснащают в основном представительские лимузины ЗИЛ! Спереди на машину привинчивались выпускавшиеся

серийно вертикальные стойки с кронштейнами для двух, четырех или шести дополнительных фар — противотуманных и освещающих обочину. В светлое время суток фары закрывали защитными пластиковыми чехлами.

Бачок стеклоомывателя установили в салоне справа между проемом двери и моторным щитом, оснастили не одним, а двумя насосами. Штурман получил возможность прямо во время движения доливать жидкость в бачок. На место крышки перчаточного ящика устанавливался механический навигационный штурманский прибор *Speed pilot* или *Twin masters*, для которого был сделан специальный кронштейн. Жесткий пластиковый обод рулевого колеса обшили чехлом с поролоновой подкладкой. Иногда большую штатную «баранку» заменяли специальным спортивным рулем уменьшенного диаметра.

Заметной чертой автомобилей «ИЖ-Ралли» можно назвать применение более широких, чем стандартные, дисков колес. Даже в первоначальном варианте под шины 6,45-13 ширина колеи увеличивалась на 40 мм.

На поздних выпусках этих автомобилей применялись еще более широкие диски — такие, что пришлось делать вырезы в перед-

«ИЖ-Ралли» со спортивными колесными дисками индивидуального изготовления





Автомобиль «ИЖ-Ралли» на пункте контроля времени на чемпионате СССР 1971 года



них арках для нормального поворота колес и прикрывать арки выступающими пластиковыми накладками.

С тыльной стороны спинок передних сидений пришли карманы для документов, мелких вещей, продуктов питания, медикаментов. Аналогичные карманы, находившиеся со стороны багажника за задним сиденьем, предназначались для инструмента и некрупных запасных частей. Это позво-

ляло тратить минимум времени на поиски необходимого в данный момент и в данной ситуации предмета.

Информация о доработках двигателей УМЗ-412 официально не разглашалась. Обычно переделки вносили в расчете на конкретного гонщика и конкретное соревнование. Для заводской команды АЗЛК закупили за валюту импортные детали цилиндра-поршневой группы и системы питания. Ижевцев

выручали тесные контакты с инженерами Уфимского моторного завода, владевшими уникальными секретами переделки кривошипно-шатунного и газораспределительного механизмов своих двигателей. Иногда такие доработки тайком нарушали принятый технический регламент. Зато спортсмены московской команды не раз удивлялись, как соперникам из Ижевска на трассе удается буквально «уйти в точку» от них. Особое внимание при разработке «ИЖ-Ралли» уделили «фирменной» окраске и нанесению на кузов опознавательных знаков — здесь бросается в глаза продуманная художниками-конструкторами концепция. В конце 60-х годов советские легковые автомобили в подавляющем большинстве окрашивались в бледные, невыразительные цвета. С конвейеров АЗЛК, ЗАЗа, ГАЗа потоком шли серые, серо-голубые, бледно-голубые, салатовые, светло-бежевые машины. И на «Ижмаше» в самые первые годы работы автозавода творилось то же самое. На ралли «Лондон-Сидней» светлый кремовый цвет «Москвичей» можно было оправдать необходимостью длительного время ехать под жарким азиатским и австралийским солнцем — светлая машина, как известно, меньше нагревается.



«ИЖ-Ралли» на этапе ралли «Русская зима»



Автомобиль «ИЖ-Ралли» на горном этапе ралли

Но трудно понять, почему для марафонов «Лондон–Мехико» и «Тур Европы» 1971 года автомобили советской команды были выкрашены в бледно-голубой цвет. К середине 70-х годов наши легковые автомобили, наоборот, расцветут всеми цветами радуги. Первой ласточкой новой моды можно считать появившийся в 1970 году яркий и броский ижевский цвет «апельсин». Именно этот желто-оранжевый оттенок выбрали в качестве основного цвета кузовов ижевских спортивных автомобилей. Панели

ний, четверо заводских испытателей — Лев Морозов, Виталий Шихов, Валентин Нечунаев и Виктор Пестов — поехали в Прибалтику учиться премудростям ралли у местных гонщиков, считавшихся одними из самых сильных в стране. На соревнования машины ижевцев вышли с опытными прибалтийскими штурманами, которые обучали новичков с Урала особенностям ралли, ориентированию на местности в сложных дорожных условиях, в плохую погоду, в любое время суток. Вскоре в Ижевск потянулись гонщики

стало первое место в командном зачете. Осенью того же года два ижевских «Москвича» вместе с командами АЗЛК и ВАЗа прошли сложную трассу марафона «Тур Европы» (*Tour de Europe*). В 1971 году ижевская команда заняла первое место в чемпионате СССР по ралли. Всю первую половину 70-х ижевские «Москвичи» завоевывали различные призы на ралли Кубка дружбы в социалистических странах: «Золотые пески» в Болгарии, «Вартбург» (*Wartburg*) в ГДР, «Татры» (*Tatry*) в Чехословакии, «Волан» (*Volan*) в Венгрии. Особых успехов добивался экипаж С. Брундзы. Штурманом с ним обычно ездил инженер «Ижмаша» Анатолий Брум. Брундза защищал честь ижевской команды до 1975 года.

Заводская команда «Ижмаша» подарила советскому автоспорту ряд выдающихся гонщиков. Самый знаменитый из них — Владимир Гольцов, звезда ралли, автокросса и трюковых гонок второй половины 70-х, один из основателей команды «КАМАЗ-Мастер» и участник первых ралли-рейдов на КАМАЗах. Звание мастера спорта международного класса завоевали ижевские гонщики Анатолий Брум, Лев Морозов, Сергей Штин, Константин Антропов, Владимир Гольцов, Анатолий Козырчиков. Мастерами спорта стали Владимир Бородин, Александр Грайф, Александр Окулич, Лидия Судне-

С 1969 по 1977 год экипажи ижевских «Москвичей» оставались бессменными лидерами чемпионата СССР по ралли

передних дверей ниже ребер жесткости сделали целиком белыми, чтобы против было нанести любой стартовый номер. На передних крыльях от дверей до середины колесных арок протянули заметные издалека синие на белом фоне надписи «ИЖ-Ралли». Наконец, черный матовый капот, в котором днем не отражаются лучи солнца, а ночью — огни уличных фонарей, считался тогда обязательным атрибутом спортивной машины. Яркие рыжие автомобили «ИЖ-Ралли» резко выделялись на фоне других отечественных раллийных машин, а на международных соревнованиях им трудно было затеряться среди иномарок соперников.

Знания и опыт

Осенью 1967 года по инициативе А. И. Назарова, руководителя спортивной группы, организованной в бюро дорожных испыта-

и тренеры из прибалтийских республик. Они смело ехали на Урал, на новый завод, где затевалось большое дело и требовались настоящие профессионалы. Самый яркий пример — знаменитый советский пилот и организатор Вильнюсской фабрики транспортных средств (ВФТС) Стасис Брундза. Три года за ижевскую команду выступал его товарищ, другой знаменитый литовский гонщик Кастис Гирдаускас. Кроме них, из Литвы приехал тренер Владимир Изотов, а из Эстонии — организатор команды А. А. Тыкке.

Успехи не заставили себя ждать. В 1968 году ижевская команда вышла на московское зимнее ралли «Снежинка», а потом на всеобщее первенство в Ленинграде. Через три года, летом 1971-го, уже на новеньких оранжевых «ИЖ-Ралли» выступали все советские экипажи, участвовавшие в ралли «Рейд польский» (*Raid Polski*). Там им до-

ва. В ижевской команде начинали свою спортивную карьеру Владислав Штыков, Валерий Ульман, Вячеслав Кукувакин. С 1969 по 1977 год экипажи ижевских «Москвичей» оставались бессменными лидерами чемпионата СССР по ралли, а впоследствии дважды завоевывали это звание.

Закат «оранжевой звезды»

В октябре 1977 года в возрасте 43 лет ушел из жизни один из главных идеологов проекта «ИЖ-Ралли» Владимир Арамаисович Абрамян. Он тогда занимал пост главного конструктора автомобильного КБ ПО «Ижмаш». Проект эксклюзивного спортивного автомобиля потерял своего самого влиятельного покровителя.

Но точку в судьбе автомобиля «ИЖ-Ралли» поставил «административный ресурс». Изначально планировалось, что «ИЖ-Ралли» будут выкупать у завода первичные



Любое дорожное покрытие сдавалось под колесами «ИЖ-Ралли»

организации общества ДОСААФ для гоночных команд и спортивных автошкол. Так и происходило в течение нескольких лет. Это позволяло поддерживать серийный выпуск модели. Но к концу 70-х годов ЦК ДОСААФ неожиданно принял решение вместо «Москвичей» закупать «Жигули». Мелкосерийный выпуск раллийных «Жигулей» освоил не АвтоВАЗ, а Таллинское предприятие «Вихур» (в переводе «вихрь»). Сначала такие автомобили строили на базе ВАЗ-21011, а после 1980 года — на базе ВАЗ-2105. Так был поставлен крест на проекте «ИЖ-Ралли». Ижевские спортсмены по-прежнему выступали на ралли до конца 80-х годов, но уже на седанах и комби штучной сборки, изготовленных с учетом прежних наработок. А в УКЭР АЗЛК все-таки разработали собственный типовой проект автомобиля для ралли. В середине 70-х в номенклатуру заводской продукции входили модели «Москвич-412-026» и «Москвич-2140-026», которые строили в небольшом количестве в основном для заводской команды.

Технические характеристики «ИЖ-Ралли»	
Число мест	4–5
Максимальная скорость	170–180 км/ч
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	Г-250Ж1
Реле-регулятор	РР362-А
Прерыватель-распределитель	Р118
Катушка зажигания	Б-115
Стартер	СТ113
Размер шин	6,45-13
Масса, кг	
снаряженная	1440–1450
Дорожный просвет, мм	
под передней осью	190
под задней осью	190
Радиус поворота, м	
по оси внешнего переднего колеса	5,25
наружный габаритный	5,7
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с двухребровым роликом, передаточное число — 16,1	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшворневая, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические, двустороннего действия	

Тормоза	
рабочие — барабанные, привод гидравлический, раздельный, с гидровакуумным усилителем	
стояночный — с механическим тросовым приводом на задние колеса	
Сцепление	
однодисковое, сухое, с нажимной пружиной диафрагменного типа	
Коробка передач	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
Передаточные числа коробки передач	
I — 3,49; II — 2,04; III — 1,33; IV — 1,00; задний ход — 3,39	
Главная передача	
одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,22	
Двигатель	
УМЗ-412, бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	82
Ход поршня, мм	70
Рабочий объем, см ³	1478
Степень сжатия	8,8
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
Карбюратор	
К-126Н	
Максимальная мощность	
80–85 л.с. при 5800–6000 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
11,4 кгс·м при 3000–3800 об/мин	



Гонщик «без страха и упрека»

Автомобили «ИЖ-Ралли» долгие годы служили «боевыми конями» выдающемуся пилоту ижевской команды, одиннадцатикратному чемпиону СССР в разных дисциплинах автомобильного спорта Владимиру Гавриловичу Гольцову.

Владимир Гольцов родился в 1950 году в городе Грахово Удмуртской АССР. Впервые сел за руль еще в старших классах средней школы. В армии служил водителем, после демобилизации работал шофером на грузовике «Урал» и начальником автоколонны на строительстве нефтепровода. По воспоминаниям Владимира Гавриловича, интерес к автомобильному

спорту появился у него после просмотра популярного художественного фильма «Гонщики». В 1973 году Гольцов поступил водителем-испытателем на Ижевский автозавод и вскоре выиграл внутривозовские соревнования по фигурному вождению, получив третий разряд. В спортивную команду Владимира приняли по стечению обстоятельств, когда у за-

водского гонщика Аркадия Сизых заболел механик. На первой ипподромной гонке Сизых завоевал 10-е, а Гольцов 11-е место среди трех с лишним десятков участников. Тренером Гольцова выступил Анатолий Георгиевич Брум. Автомобили к соревнованиям Гольцов готовил вместе с механиками Владимиром Наговициным и Олегом Денисовым. Штурманами с ним ездили Владимир Барсуков, Владимир Краев, Сергей Штин.

Гольцов прославился невероятной смелостью, жестким, очень рискованным стилем вождения, пугавшим некоторых штурманов. По словам очевидцев, он разбил немало автомобилей. Но Гольцов упорно совершенствовал свое водительское мастерство, постоянно учился у наиболее авторитетных старших товарищей из Удмуртии и Прибалтики. У Александра Окулича он позаимствовал способ переключения передач с мгновенным нажатием на сцепление, у Льва Морозова — тактику ведения гонки, у Кастиса Гирдаускаса научился целому ряду приемов езды, например торможению боковым сносом автомобиля. Секретом успеха Гольцова стали точный расчет, умение «выжать» из машины все возможное и грамотно воспользоваться даже самыми мелкими, на первый взгляд незначительными ошибками соперников. Трижды, с 1977 по 1979 год, Гольцов становился чемпионом СССР по ралли. Он вполне мог завоевать этот титул и в 1976 году, но, совершив досадную ошибку на последнем скоростном участке, проиграл Гирдаускасу. Зато на следующий год победил, потому что на первом этапе в Латвии рискованно сражался с Николаем Большим и выиграл у него шесть секунд, а на втором этапе в Эстонии первым сумел адаптироваться к неожиданно выпавшему ночью 20-сантиметровому слою снега.

Дважды, в 1979 и 1980 годах, Гольцов завоевывал звание чемпиона СССР по автокроссу, причем в 1979-м это было первое в стране первенство в кроссе среди легковых машин с серийными кузовами. Наконец, с 1979 по 1985 год он семь раз выигрывал чемпионат СССР по трековым гонкам. При этом Владимир Гаврилович признавался, что его любимой дисциплиной всегда оставалось ралли. Кросс, ипподром и даже кольцевые гонки он считал всего лишь тренировками для выступления в ралли. По его мнению, ралли отличается тем, что в нем нет контактной борьбы: успех зависит только от пилота, штурмана, автомобиля и трассы.



В. Г. Гольцов (справа) рядом с раллийным КАМАЗом

За рулем ижевских «Москвичей-412» Гольцов выступал до 1988 года, а потом ушел на КАМАЗ, где только открывали спортивное направление и требовались опытные гонщики, особенно с квалификацией шофера грузовика. Впервые на «грузовое» ралли «Ельч» (Jelch) в Польшу Гольцов поехал на КАМАЗе. В 1989 году он вывел один из «боевых» трехосных КАМАЗ-4310 в африканские пески на ралли «Объектив сюд» (Objective Sud). Затем последовала эпопея с ралли-рейдами «Париж–Дакар». В 1990 году у камской команды вышел неудачный дебют — из-за неправильного выбора модели двигателя с трассы сошли все машины. Зато в сле-

дующем, 1991 году, экипаж Гольцова и его товарищей Фирдауса Кабиров и Николая Страхова ждало 26-е место в общем зачете из 122 экипажей и второе призовое место в классе грузовиков. Команда «КАМАЗ-Мастер» и по сей день считает этот результат своей первой победой.

В 1992 году состоялись последние выступления Гольцова в крупных ралли, рейд-марафонах «Париж–Кейптаун» и «Париж–Москва–Пекин». Владимиру Гавриловичу пришлось уйти с раллийных трасс по состоянию здоровья. После 1995 года Гольцов был директором и играющим тренером удмуртской команды «Ижнефтемаш-Роснефть».



Владимир Гаврилович Гольцов

1973 год

Поступил на работу в отдел дорожных испытаний ГКБ-88 завода «Ижмаш».

1974 год

Впервые участвовал в ипподромных гонках и ралли.

1977 год

Завоевал титул чемпиона СССР по ралли.

1979 год

Стал чемпионом СССР по автокроссу среди легковых автомобилей.

1979 год

Завоевал титул чемпиона СССР по трековым гонкам.

1988 год

Перешел работать на КАМАЗ, став одним из основателей заводской гоночной команды.

1991 год

Завоевал призовое место на ралли «Париж–Дакар» в классе грузовиков.



В. Г. Гольцов во время зимней гонки на московском ипподроме

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В (РОССИЯ)

НОВИНКА

- ОРИГИНАЛЬНАЯ ОКРАСКА
- МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ ПЛАСТМАССЫ
- КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ
- ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ

МАСШТАБ 1:72

Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
«МИЛИЦИЯ СССР» №1

«МОСКВИЧ-407»

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



DeAGOSTINI

16+

ISSN 2073-095X
9 770707 045033