

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 649 РУБ.  
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 114,99 ГРН, 12,50 БЕЛ. РУБ., 1690 ТЕНГЕ



№ 231



## «МОСКВИЧ-407 КУПЕ»

СПОРТИВНАЯ МОДЕЛЬ  
КОРОТКИЙ САЛОН И ДЛИННЫЙ БАГАЖНИК  
ЗАВОДСКИЕ ПРОТИВ САМОДЕЛЬНЫХ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Выпуск № 231, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: 000 «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: 000 «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. Бятов  
Финансовый директор: П. В. Быстрова  
Операционный директор: Е. Н. Прудникова  
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук  
Менеджер по продукту: С. В. Юхина

#### 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](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии для читателей в России: 8-800-200-02-01

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 — Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № Ф7-655501 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»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:  
ТОО «Казакско-Германское предприятие БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»,  
Республика Казахстан, 050000,  
г. Алматы, ул. Айтканов, б/н 88,  
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109)  
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 649 руб.  
Розничная цена: 114,99 грн,  
1250 бел. руб., 1690 тенге

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: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 10 000 экз.

#### Иллюстрации предоставляются:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): 000 «Тайга Групп»;  
стр. 15, 16: 000 «Идея Центр»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх):  
© Panocapture.com; стр. 3–7, 10 (низ), 11–15:  
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель 000 «Идея Центр»  
© 2008–2018 Издатель 000 «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Сергей Ионес, Егор Карпунин

Редакция благодарит за помощь в подготовке выпуска Александра и Кирилла Кирилловых, Александра Павленко и Максима Шелепенкова

Отдельная благодарность ветерану АЗЛК, водителю-испытателю Вадиму Борисовичу Ржечицкому



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 выхода в России 24.04.2018

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 50–60-е годы автоспорт в Советском Союзе активно развивался, Министерство автомобильной промышленности СССР поддерживало создание спортивно-гоночных моделей силами отечественных автозаводов, в том числе Московского завода малолитражных автомобилей (МЗМА). Специальная группа конструкторов МЗМА создала ряд оригинальных спортивных автомобилей, одним из которых стало двухместное закрытое купе на базе седана «Москвич-407», выпущенное в 1962 году.

## На старте!

Первая попытка создать на МЗМА секцию автомобильного спорта относится к 1946 году. Еще до начала серийного выпуска «Москвичей» руководству предприятия поступила просьба выделить спортсменам один из имеющихся на заводе автомобилей *Opel Kadett*. А яркий дебют «Москвича» на спортивных трассах состоялся 27 февраля 1949 года. Три экипажа заводской команды добились лучших результатов в линейной гонке по обледенелой зимней трассе Москва–Минск–Москва. Каждый экипаж состоял из водителя и механика. В пути механик следил прежде всего за приборами — уровнем топлива, давлением масла, зарядкой аккумулятора, отсутствием перегрева двигателя. Водитель должен был сосредоточиться на управлении, не отвлекаясь на показания приборов. Экипаж Л. Гивартовского и М. Туркова занял первое место на дистан-

ции 1000 км, М. Куликова и А. Герасимова — второе место на той же дистанции, а экипаж Л. Грищука и Н. Школданова показал лучший результат на дистанции 500 км. Всем спортсменам по приказу директора завода В. Н. Доенина были выданы денежные премии и объявлена благодарность с занесением в трудовую книжку.

25 августа того же 1949 года вышел приказ №509 заместителя министра автомобильной промышленности СССР В. Ф. Гарбузова «Об организации работ по спортивно-гоночным автомобилям» на ЗИСе, Газе и МЗМА. Директорам заводов И. А. Лихачеву, Г. С. Хламову и В. Н. Доенину предписывалось создать при конструкторско-экспериментальных отделах группы конструкторов спортивных автомобилей и двигателей, а к первому полугодю 1950 года построить образцы спортивно-гоночных автомобилей: два ЗИСа, четыре «Победы», четыре «Москвича»

и две оригинальные гоночные машины. Так автомобильный спорт и создание спортивных машин получили в СССР официальную государственную поддержку. Во исполнение приказа №509 Отдел главного конструктора (ОГК) МЗМА, который как раз в конце 1949 года возглавил А. Ф. Андронов, получил задание силами экспериментального цеха построить на базе модернизированной модели «Москвича-401-423» два закрытых четырехместных и два двухместных спортивных автомобиля, то есть два седана и два купе. Так было положено начало созданию специальных спортивных «Москвичей». «Москвич-401-423» представлял собой модернизированный вариант базовой модели с аллигаторным капотом, объемными крыльями, выступающим багажником. Машину начали разрабатывать еще в 1946 году по инициативе того же В. Ф. Гарбузова, тогда еще главного инженера МЗМА. С апреля



Спортивный автомобиль «Москвич-407» с двухместным кузовом «купе»



Автомобиль «Москвич-400-420», подготовленный к зимней ночной гонке от Москвы до Минска и обратно. Перед радиатором — третья фара, вместо заднего сиденья — бензобак от ЗИС-150

«Москвича-400-420». И на МЗМА, и в других командах их дорабатывали: вырезы задних крыльев закрывали щитками, бамперы удаляли, вместо правой фары устанавливали воздухозаборник для лучшего охлаждения двигателя, иногда даже мастерили огромные прозрачные стеклопластиковые колпаки, накрывавшие капот и уравнивавшие его с крышей.

## Красная машина

Заводская команда, располагавшая мощным экспериментальным цехом, могла позволить себе такие доработки, как алюминиевые головки, поршни, форсирование двигателей до 28–33 л.с. Позднее, с 1951 года, появились новые модели двигателей, предназначенных для перспективного «Москвича-402-425». Их образцы активно обкатывались на спортивных моделях. Летом 1953 года из экспериментального цеха вышла новая машина красного цвета, проходившая по отчетам как «спортивно-гоночный автомобиль «Москвич» с двигателем мод. 404». Она отличалась легким, обтекаемым открытым двухместным кузовом. На нее установили один из восьми

1948-го по февраль 1950 года было построено шесть образцов, отличавшихся оформлением передка и задка. Подготовку производства остановил Андронов, посчитавший, что средства, необходимые для дорогостоящей модернизации, лучше употребить на создание полностью нового автомобиля. Если ЗИСу и ГАЗу пришлось разрабатывать спортивные машины «с нуля», то у МЗМА в активе уже была модель с нестандартным кузовом, которая не пошла серию, а значит в экспериментальном цехе оставалась основа для изготовления новых образцов.

Седаны в спортивном исполнении, получившие форсированный двигатель, новую коробку передач и усиленную подвеску, увидели свет в 1950 году, а изготовление двух купе затянулось и завершилось только в следующем, 1951 году. Конкуренцию заводским спортсменам составили гоночные команды, вскоре появившиеся на автобазах, в таксопарках, на авторемонтных заводах. Не остались в стороне спортивные клубы, общества и военные. Конечно, в гонках также участвовали машины с кузовами серийного



Седан «Москвич-401-423» не стал серийным, но сыграл заметную роль в советском автоспорте 50-х годов



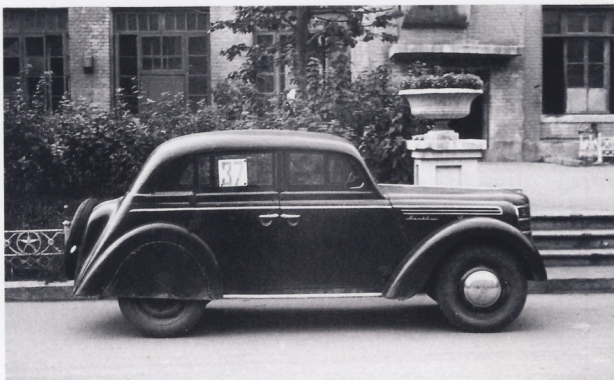


«Москвич-400-420», подготовленный для соревнований, без бамперов, с воздухозаборником вместо правой фары и щитками, закрывающими задние колесные арки

образцов перспективного верхнеклапанного двигателя модели «404», который, в отличие от базового варианта, получил четыре мотоциклетных карбюратора. Автомобиль строился как макетный образец, изготовленный по указаниям конструкторов без выпуска комплекта документации и присвоения отдельного индекса. Руководил работами бывший технолог завода Игорь Александрович Гладиллин, «мастер на все руки», отлично объяснявший рабочим экспериментального цеха, как строить машину без документации, многие детали подгоняя «по месту».

Именно тогда, в 50-х годах, автохозяйства и ремонтные заводы начали строить на агрегатах «Москвичей», «Побед» и ЗИМов многочисленные спортивные машины с нестандартными кузовами — как правило, открытыми двухместными. Они внешне напоминали зарубежные родстеры и купе, только сделанные по-гаражному грубо. Эти машины были значительно легче стандартных седанов, зато экипажи не были защищены от непогоды.

Ко второй половине 50-х годов количество спортивных «самоделок» на соревнованиях заметно превысило число автомобилей с се-



рийными кузовами. Среди этих машин всегда выделялся красный открытый «Москвич» заводской команды МЗМА. На нем были сыграны чемпионаты СССР в 1957-м (экипаж Е. Веретов, Е. Цыплаков), 1958-м (экипаж А. Терехин, Ю. Федотов) и 1959 годах (экипаж А. Терехин, В. Кочетов), а на чемпионате 1954 года экипаж в составе Л. Гивартовского и В. Веселова завоевал второе место. Третье место на этой машине в 1955 году завоевали А. Прохоров и Ю. Кроль.

В 1962 году, во время одной из гонок, спортсмен В. Кроник попал этом автомобиле

в аварию, после чего его решили не восстанавливать.

Следующие две машины МЗМА были чисто гоночными, одноместными, без световых приборов — «Москвич-МГ1» (МЗМА-1, 1955 год) и МЗМА-2 (1956 год). Они уже принципиально отличались от серийных «Москвичей» компоновкой. Двигатель находился за спиной гонщика, впереди заднего моста. Оба автомобиля много раз участвовали в кольцевых и линейных гонках, а на МГ1 был установлен ряд рекордов в своем классе.

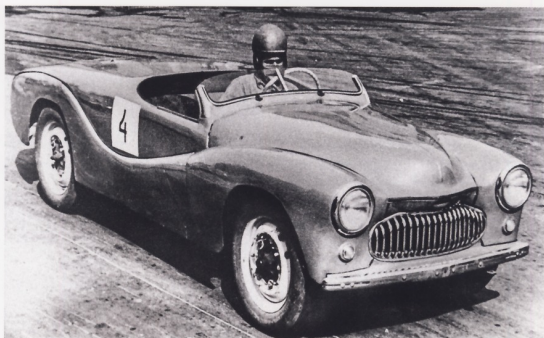


«Москвич-401-423» с двухместным кузовом «купе»

Спортивный «Москвич» 1953 года с открытым двухместным кузовом и двигателем перспективной модели «404»

## Спортсмены нового поколения

К началу 60-х годов красный открытый автомобиль постройки 1953 года уже считался устаревшим, хотя его оснастили двигателем и передней подвеской от «Москвича-407». Он еще участвовал в соревнованиях: например, в 1963 году Вадим Ржечицкий завоевал на нем пятое место в гонке спортивных автомобилей по территории стадиона «Лужники». Было принято решение о его замене. К тому времени экспериментальный цех был загружен работой над перспективными моделями автомобилей, поэтому новый спортивный «Москвич» пришлось разрабатывать максимально унифицированным по кузову с серийной моделью М-407. Спортивными машинами в то время в ОГК занималась группа конструкторов, основным направлением работы которых были товары народного потребления и внешние заказы. Группой руководил имевший большой опыт создания спортивных машин И. Гладиллин, в нее входили М. Мильштейн, З. Парахина, Э. Проняков, Л. Шугуров, В. Щавелев. Позднее, к началу 70-х годов, эта группа стала самостоятельным КБ. Возглавлять работы над новым спортивным «Москвичом» Гладиллин поручил молодому конструктору Льву Михайловичу Шугурову, пришедшему на завод после окончания МВТУ имени Баумана. Конструкторам новой машины удалось решить две противоречащие друг другу задачи. С одной стороны, требовалось значительно снизить массу автомобиля — прежде всего, максимально облегчить кузов.



С другой, было решено сделать его закрытым, чтобы избавить экипаж от необходимости терпеть дождь, ветер, холод и снег, ведь машине предстояло выходить, в том числе, на старт зимних соревнований — например, уже появившихся в спортивном календаре ипподромных гонок.

Направившись главное решение — кузов должен стать двухместным и двухдверным. К тому же регламент ряда соревнований запрещал участие машин с серийными кузовами в классе спортивных автомобилей. Идея Гладиллина и Шугурова была простой и трезвой — перестроить седан в купе, по максимуму сохранив серийные части. Прорези задних дверей заварили их нижней частью по типу фургона «Москвич-430». Задняя часть верха срезалась, проем заднего стекла со скатом крыши и дверными форточками передвигался ближе к цен-

тральным стойкам. Панель, находящаяся между крышью багажника и задним стеклом, по одной версии просто выгнули из листа, по другой — получили из освобожденного фрагмента крыши, который у серийного автомобиля находится над задним сиденьем. Иначе говоря, часть крыши седана становилась частью багажника купе. Так определился характерный облик автомобиля: «Москвич» получил непривычно короткий салон и длинный багажник. Резерв для снижения массы кузова — удаление ненужной арматуры и элементов салона. У купе сразу же исчезли петли, замки и стеклоподъемники задних дверей, заднее сиденье. Сзади были удалены обивки дверей, коврики и шумоизоляция. Задние боковые форточки выполнили из плексигласа. Снаряженная масса машины уменьшилась с 990 до 860 кг. Правда, первая же гонка на ипподроме показала, что создатели машины снизили массу задка сверх меры, нарушилось распределение массы по осям, задние ведущие колеса оказались откровенно недогруженными, отчего недопустимо ухудшилось их сцепление с дорожным покрытием. Поэтому впоследствии в багажник пришлось укладывать мешки с песком — по 100 кг балласта, теряя почти все достигнутое облегчение конструкции. Основой купе послужили два окрашенных кузова, взятых из прессово-кузовного цеха и переданных в экспериментальном. Таким же образом в 50-х годах строились опытные образцы кузовных модификаций семейств «402-425», «407» и «410» — универсалы и фургоны.

Купе на базе «Москвича-407» с открытым капотом попало в кадр во время подготовки к соревнованиям







Спортивное купе «Москвич-407» на соревнованиях. На нижнем снимке — после аварии, в которую попал В. В. Ржевский



ния, смазки. У двигателя М-407 коленчатый и распределительный валы были кованы стальными, что предполагало высокую точность изготовления этих деталей и их способность работать на повышенных оборотах. Тщательный подбор по размерам, массе и балансировка вращающихся частей позволили снять со стандартного объема 1358 кубов мощность 81 л.с. при 5400–5600 об/мин. В результате «Москвич-407» с серийным кузовом достигал максимальной скорости 180–190 км/ч.

Прежде всего, все детали двигателя проверялись на предмет наличия микротрещин и прочих дефектов. Удалялись заусеницы и другие дефекты литья. Шлифовались впускные и выпускные каналы. Повышалась до 9,5–10 степень сжатия — устанавливались поршни со сферическим (выпуклым) днищем, соответственно дорабатывались размер и форма камеры сгорания. Изменялся профиль кулачков распределительного вала. Клапанам придавали тильпанообразную форму, и их масса уменьшалась. Работа с системой питания заключалась в подборе и установке четырех синхронизированных карбюраторов К-28И (от мотоциклов ИЖ) или К-99М (от мотоциклов, предназначенных для спидвея), изготовлении оригинального впускного коллектора, шлифовке каналов головки блока цилиндров и точной состыковке выпускного коллектора. Изменялись также каналы, по которым циркулирует вода, охлаждающая головку блока. При сборке двигателя все детали точно подгонялись друг к другу. Многие из перечисленных решений предложил Игорь Иванович Окунов, ведущий конструктор КБ двигателей,

Продолжение на стр. 10

Спустя много лет Л. М. Шугуров рассказывал, будто купе планировалось присвоить индекс «Москвич-409». На самом деле Шугуров, впервые принявший на себя обязанности ведущего конструктора автомобиля, хотел получить для своей разработки отдельный цифровой индекс. Он обратился к А. Ф. Андронову с просьбой присвоить машине номер «409», следующий после недавно пошедшего в ход «408». Андронов даже не стал рассматривать эту просьбу. Во-первых, количество индексов, имевшихся в распоряжении МЗМА («400–449») было ограничено и тратить один из них на штучные образцы, не предназначенные для серийного производства, было неразумно. Во-вторых, индекс «409» в то время уже присвоили перспективной модели 1,5-литрового двигателя нового поколения, разработка которого должна была начаться, когда конструкторы определятся с его особенностями и компоновкой. В ходе конструкторских работ индекс двигателя «409» по неизвестной причине был заменен на «412».

## Пламенные моторы

Еще более серьезной доработки, чем кузов, требовали двигатель и агрегаты. В этой области на заводе тогда был накоплен большой опыт. В 1960–1963 годах на МЗМА отработали целую методику форсирования двигателей для любых видов автоспорта. Форсирование мотора включало в себя комплекс работ с головкой блока цилиндров, шатунно-поршневой группой, системами питания, охлажде-



Редкий цветной снимок купе «Москвич-407» во время выступления на трассе







«МОСКВИЧ-407 КУПЕ»





которому вскоре предстояло возглавить конструкторские работы над принципиально новым мотором «Москвич-412».

Доводка трансмиссии состояла из тщательного подбора подшипников коробки передач, балансировки карданного вала и обеспечения минимальных зазоров в механизме управления коробкой передач. Сцепление снабжалось пружинами максимальной жесткости, балансировалось статически и динамически в сборе с маховиком и коленчатым валом.

Для возросших за счет столь мощного мотора скоростей слабыми оставались некото-

рые узлы передней подвески, как, например, эксцентриковые втулки нижних рычагов, отвечающие за углы установки передних колес. Однако и эта проблема была решена конструкторами путем применения более качественных материалов.

### На ипподроме и на кольце

В начале 60-х годов, когда появились купе на базе «Москвича-407», в советском автоспорте происходил переход от линейных гонок к кольцевым — от соревнований на перекрытых на время гонки участках дорог общего пользования к состязаниям

на замкнутых, в том числе специальных, трассах. Одной из разновидностей кольцевых стали ипподромные гонки, проходившие на арене ипподрома или стадиона, в основном зимой.

Купе строили в 1962 году сразу в двух экземплярах: одну машину для ипподромных гонок, другую — для кольцевых. Автомобиль для кольца отличался пониженной высотой подвески, 13-дюймовыми шинами, стабилизатором поперечной устойчивости сзади. Его окрасили в красный цвет. Ипподромный автомобиль сохранил 15-дюймовые колеса и серийную высоту подвески. Он был зеле-



Оба купе «Москвич-407» на старте типа «Де Моп». Справа — открытый автомобиль «Киев» с двигателем «Москвича» и алюминиевым кузовом



ного цвета. Машины оснастили 78-сильным вариантом спортивного двигателя с четырьмя карбюраторами К-28И, степенью сжатия 9,7 и выпуклыми поршнями.

Основным пилотом «кольцевого» красного купе был Э. Лифшиц. На чемпионате СССР 1962 года он завоевал бронзовую медаль.

Зато в следующем, 1963 году, Лифшицу досталось первое место в своем классе.

На зеленой машине для ипподрома выходили на старт В. Ржецкий и С. Смирнов.

Во время испытаний и гонок на этих автомобилях ездили Ю. Лесовский, А. Протасов, Б. Фалькевич.

Однажды Ржецкий попал в аварию. Войдя слишком быстро в левый поворот, он не удержал машину на трассе, она вылетела с дороги и врезалась правым бортом в росшее на краю ипподрома дерево.

Гонщик не пострадал, но купе получило серьезные повреждения, хотя осталось на ходу.

Ржецкиному пришлось некоторое время поработать в экспериментальном цехе, принимая участие в ремонте машины.

При столкновении пострадали крыша, центральная стойка, порог, полы, не говоря уже о наружных панелях.

Кузов вытягивали и переваривали, как это обычно делают в подобных случаях.

После ремонта автомобиль продолжил выступления.

Купе год от года участвовало в гонках, но таких же ярких результатов, какие были у гонщиков на красной открытой машине, их пилоты не добились.

В 1965 году на один из автомобилей установили двигатель новой модели М-408.

В то время на МЗМА стали доступны импортные запчасти.

Поэтому вместо четырех карбюраторов от мотоциклов этот мотор был оснащен двумя

сдвоенными импортными *Weber 40DCO* и, соответственно, оригинальным впускным коллектором.

Конструкторы просили гонщиков стараться не открывать капот при свидетелях.

Купе на базе «Москвича-407» стало последним из послевоенной серии спортивных автомобилей «Москвич» с оригинальным

двухместным кузовом. Построенный через год «Москвич-Турист» на базе «Москвича-408» для соревнований не предназначался, это был в чистом виде гражданский автомобиль, хотя и со спортивным уклоном.

В дальнейшем класс спортивных автомобилей с оригинальными кузовами был упразднен, и все последующие модификации спортивных «Москвичей» сохраняли базовый тип кузова «седан», отличаясь только уровнем подготовки.

Переделкам подвергались двигатель, узлы трансмиссии и ходовой части.



Копия автомобиля «Москвич-407» с кузовом «купе», построенная отцом и сыном Кирилловыми (2007 год)





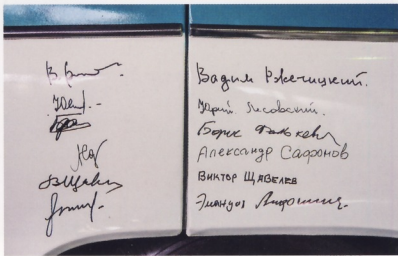
## «Реплика» Кирилловых

Как и многие другие уникальные конструкции, два купе «Москвича» не сохранились. Ветераны АЗЛК даже помнят площадку, где старые автомобили, включая экспериментальные и спортивные, подвергались разборке и разрезке на металлолом. Построить точную копию одного из двух купе решили Александр Кириллов, мастер спорта по ралли, историк, реставратор, и его сын Кирилл. Много лет Кирилловы собирали материалы по истории автомобильного спорта в СССР, установили контакт со всеми живыми гонщиками-ветеранами, создали свой сайт.

Участники постройки и испытаний «Москвича-407-купе» Ю. И. Лесовский, В. Б. Ржевичкий и Л. М. Шугуров сумели подробно описать, как были устроены эти машины. За основу «реплики» Кирилловы взяли хорошо сохранившийся «Москвич-407» выпуска того самого 1962 года, когда появились настоящие купе. Летом 2007 года в условиях московского гаражно-строительного кооператива (ГСК) с просторными кирпичными гаражами Александр

и Кирилл сумели повторить весь цикл работ, проведенный за 45 лет до этого в экспериментальном цехе МЗМА. Александр многие годы занимался ремонтом кузовов, в том числе крупноблочным, что позволило ему точно и аккуратно переладить автомобиль. На осенней «Одлтаймер-галерее» Ильи Сорокина 2007 года состоялся первый публичный показ готового купе. Осмотрев машину, ветераны МЗМА одобрили проделанную работу. Лесовский, Лиф-

шиц, Ржевичкий и Фалькевич расписались черным маркером на бортах машины. Рядом поставили свои подписи знаменитые заводские гонщики А. Сафонов и В. Щавелев. Правда, копии спортивного двигателя 60-х годов не существует, и новое купе оснащено серийным мотором М-408. Уже много лет Кирилловы публично демонстрируют эту машину на своем стенде в московском Музее ретро-автомобилей на Рогожском валу (сегодня это Музей московского транспорта).





Этапы постройки копии купе «Москвич-407» (лето 2007 года)

Технические характеристики «Москвич-407-купе»	
Число мест	2
Максимальная скорость	150 км/ч
Электрооборудование	12V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-42
Генератор	G-22 200W
Реле-регулятор	PP102
Прерыватель-распределитель	P35
Катушка зажигания	Б-115В
Стартер	СТ-4
Свечи зажигания	WCS28 или Pal
Размер шин	6,0-13

<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	860
<b>Радиус поворота, м</b>	
по оси внешнего переднего колеса	5,5
<b>Рулевой механизм</b>	
глобoidalный червяк с двухгребневым роликом, передаточное число — 17,0	
<b>Подвеска передняя</b>	
независимая, пружинная, с поперечными рычагами, бесшкворневая, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
<b>Подвеска задняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы гидравлические, телескопические	
<b>Тормоза</b>	
рабочие — барабанные, с гидравлическим приводом на все колеса	
стояночный — с механическим тросовым приводом на колодки тормозов задних колес через уравниватель	
<b>Коробка передач</b>	
механическая, четырехступенчатая, с синхронизаторами на всех передачах переднего хода	
<b>Сцепление</b>	
однодисковое, сухое, с гасителем крутильных колебаний (демпфером) в ступице ведомого диска	
<b>Главная передача</b>	
одинарная, гипоидная, передаточное число — 4,22	
<b>Двигатель</b>	
М-407 (специально подготовленный), бензиновый, карбюраторный, рядный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный, водяного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	76
Ход поршня, мм	75
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1358
Степень сжатия	9,7
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2
<b>Карбюратор</b>	
К-99М (4 шт.)	
<b>Максимальная мощность</b>	
78,5 л.с. при 5400 об/мин	
<b>Максимальный крутящий момент</b>	
10,9 кгм при 4500 об/мин	





## Капитан советской сборной

В 60–70-е годы команда советских гонщиков постоянно участвовала в международных соревнованиях, в том числе в ралли «Высшей лиги». Обычно команду возглавлял опытный и сильный капитан, заслуженный мастер спорта, заслуженный тренер СССР, председатель Центрального автомотоклуба полковник Советской армии Александр Васильевич Ипатенко (1925–2010).

Во время Великой Отечественной войны Ипатенко окончил танковую школу и успел повоевать на «самоходке». В 1945 году его назначили военпредом на МЗМА. В послевоенные годы Александр Васильевич начинает заниматься спортом как лыжник и мотоциклист. В автомобильный спорт он пришел в 1949 году, на следующий год участвовал в первом чемпионате СССР. Ипатенко постоянно выходил на старт линейных гонок, кроссов, ралли на разных машинах: мотоциклах, легковых автомобилях, грузовиках. В частности, во время кроссов проводил испытания полноприводных ГАЗов и ЗИСов, выступая от лица армейского клуба ЦСКА и выполняя задания Министерства обороны, которое под видом соревнований проверяло технику двойного назначения в экстремальных условиях. В то же время от лица команды МЗМА заводской военпред выходил на старт на «Москвичах». К при-

меру, в 1951 году он занял второе место в чемпионате СССР за рулем опытного купе «Москвич-401-423».

В 1960 году Александра Васильевича назначили на ответственную должность председателя Центрального автомотоклуба. Эта организация отвечала, в том числе, за участие советских гонщиков в международных соревнованиях. Ипатенко занимался организаторской работой: реконструировкой раллийных трасс, закупкой импортного раллийного оборудования — штурманских приборов, шин, моторных масел. В 1964 году советская команда на «Москвичах» и «Волгах» впервые участвовала в престижном европейском ралли «Монте-Карло». После финиша в Монако капитан советской команды на одном из мероприятий познакомился с принцессой Грейс Келли и потом поддерживал с ней контакты.

Через три года команду ждало серьезное испытание — «Высокогорное ралли» в Эфиопии, в жару и по бездорожью.

Перед стартом в 50-градусной зной Ипатенко лично проехал трассу на ГАЗ-69А — надо было выяснить, где «Волги» и «Москвичи» могут застрять, где самые опасные участки.

Марафон «Лондон–Сидней» 1968 года Ипатенко прошел в составе боевого экипажа. А вот в следующем марафоне «Лондон–Мехико» Александр Васильевич не смог принять участие, и советская команда выступила неудачно. Были в его биографии и другие международные ралли — «Акрополис», «Тур Европы». Ипатенко считался очень сильным и авторитетным организатором. Однажды на старт ралли в зарубежную столицу не прилетел сильный гонщик, постоянный член нашей команды. Вместо него из самолета вышел незнакомый чело-

В ходе ралли «Лондон–Мехико» экипаж №71 (Г. Холм, В. Бубнов, К. Гирдаускас) проходит инструктаж





Александр Ипатенко за рулем боевого «Москвича» на трассе ралли «Лондон–Сидней» (декабрь 1968 года)

век, сотрудник «компетентных органов». Ипатенко немедленно позвонил в Москву по «правильному» телефону и нашел правильные слова. Гонщик прилетел следующим авиарейсом, а сотрудник «органов» отправился назад в СССР.

В 1972 году Ипатенко вместе с командой спортсменов участвовал в съемках худо-

жественного фильма «Гонщики», не садился за руль в кадре, дублируя актеров и выполняя трюки.

В 1974 году Александр Васильевич Ипатенко покинул должность председателя Центрального автомотоклуба, но остался членом Президиума Федерации автомобильного спорта СССР.



Главный конструктор АЗЛК А.Ф. Андронов вручает А.В. Ипатенку награду за успешное выступление «Москвичей» в ралли «Лондон–Сидней» (январь 1969 года)



## Александр Васильевич Ипатенко

### 1945 год

Назначен военпредом на МЗМА.

### 1950 год

Участвует в первом чемпионате СССР по автомобильному спорту.

### 1951 год

Занимает второе место в чемпионате СССР за рулем опытного купе «Москвич-401-423».

### 1960 год

Назначен председателем Центрального автомотоклуба.

### 1967 год

Организует участие советской команды в «Высокогорном ралли» в Эфиопии.

### 1968 год

Участвует в марафоне «Лондон–Сидней» в составе боевого экипажа.

### 1972 год

Работает на съемках фильма «Гонщики» в качестве каскадера.

### 1974 год

Уходит с должности председателя Центрального автомотоклуба.



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ

АВТО  
ЛЕГЕНДЫ  
СССР  
ОТ СОЗДАТЕЛЕЙ

## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ  
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### БРДМ-2



DeAGOSTINI

ISSN 2071-045X  
14221  
4 772070 045170