



Аукционный дом  
ЕГОРОВЫХ

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Аукцион в ЦДХ  
17 ноября 2018





Аукционный дом  
ЕГОРОВЫХ

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

## Аукцион № 21

**17 ноября 2018 г. в 18.00**

по адресу: г. Москва, Крымский вал, д. 10, Центральный дом художника

**Предаукционная выставка**

с 9 по 18 ноября 11.00 – 20.00 в залах ЦДХ

Заявки на участие в аукционе и заказ каталогов  
+ 7 (495) 177-53-78 • [info@egorovs.art](mailto:info@egorovs.art)

18+



Весной 2017 г. была создана компания «Аукционный дом Егоровых», собравшая ведущих специалистов российского антикварного рынка с целью формирования крупного, финансово устойчивого аукционного дома. В короткие сроки нам удалось занять одну из лидирующих позиций в области торговли предметами русской классической живописи и графики, а также антикварными книгами. В июне 2018 г. впервые в российской истории мы успешно провели аукцион редких автомобилей.

Председатель Наблюдательного Совета компании — крупный российский коллекционер живописи, графики и бронзовой скульптуры, известный меценат Алексей Георгиевич Егоров. Важнейшими принципами своей работы мы считаем честность, профессионализм и, конечно, комфортные условия для покупателей и продавцов. Особое значение для нас имеют доверительные взаимоотношения с клиентами не только в ходе продаж коллекционных предметов, но и после них. Прозрачность нашей деятельности, финансовая надежность и высокий профессиональный уровень сотрудников — залог долгосрочного и успешного сотрудничества. Вы можете положиться на нас, мы гарантируем добросовестную работу и сейчас, и в будущем. Наша основная задача — оправдать Ваше доверие.

С уважением  
и надеждой на будущее,  
Н.Егоров

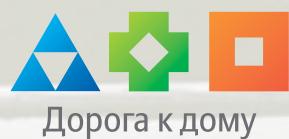
Генеральный директор  
«Аукционного дома Егоровых»  
Николай Егоров

## **Благотворительный лот № 28**

**Травников Н.С. Машина власти (М.: Московский печатный двор, 2012)**  
**с адресными автографами автора и А.Г. Егорова**

**100% цены продажи лота будет перечислено нами в качестве пожертвования  
в Благотворительный фонд «Дорога к дому», который осуществляет  
деятельность по социальной поддержке и защите детей и семей  
в семи регионах РФ.**

**Помощь фонда получают семьи и дети в трудной жизненной ситуации,  
дети из малообеспеченных и неблагополучных семей, дети с ограниченными  
возможностями, детские дома, приюты и интернаты. Благодаря работе фонда  
тысячи детей сохранены в кровных семьях в безопасных условиях, сотни  
детей-сирот обрели новые семьи.**





## Алексей Георгиевич Егоров

### Председатель Наблюдательного совета

Родился в 1953 г. в Москве, в семье военнослужащего-фронтовика. Заместитель генерального директора АО «Северсталь Менеджмент», холдинга «Севергрупп», член Совета директоров ОАО «Силовые машины» и Совета директоров АКБ «РосЕвроБанк» (АО), коллекционер, меценат, член попечительских советов ряда крупных российских музеев, занимал ответственные должности в органах государственной власти СССР и России.

Награжден орденом Красного Знамени, орденом Дружбы, медалью «За боевые заслуги» и двадцатью другими медалями, а также знаками «Почетный сотрудник госбезопасности» и «За службу в контрразведке».

Коллекционированием предметов искусства Алексей Георгиевич начал заниматься с 1998 г. В настоящее время он обладает одним из крупнейших в России собраний акварели и графики XVI – середины XX вв., а также бронзовой скульптуры. Наиболее значима его коллекция русской бронзы, в частности, работ Н.И. Либерика, которая является самой большой из известных в мире. Кроме того, им составлены коллекции японской и западноевропейской бронзы XIX – начала XX вв.

Собранные А.Г. Егоровым предметы искусства демонстрировались на 20 различных выставках, причем на трех выставках, проведенных в Государственном Русском музее (Санкт-Петербург), большая часть представленных работ была из его коллекции. Две выставки прошли в Государственном Историческом музее, целый ряд выставок – в Школе акварели Сергея Андрияки, Академии акварели и изящных искусств Сергея Андрияки, а также в музее «Дом И.А. Милютина» в Череповце.

Работы из коллекций А.Г. Егорова послужили основой для издания целого ряда книг, монографий, альбомов и каталогов. Так, в 2009 г. был издан двухтомный каталог «Русские и западноевропейские художники XVI – середины XX вв. из собрания А.Г. Егорова» (авторы: В.С. Погодин, А.А. Погодина, А.Г. Егоров), в 2011 г. – монография «Николай Либерих. Скульптура и графика» (авторы: А.Г. Егоров, К.В. Журомский), в 2013 г. – альбом «Николай Либерих» (авторы: К.В. Журомский, Е.В. Карпова), в 2014 г. – книга «Японская анималистическая бронза. Скульптура из собрания А.Г. Егорова» (авторы: Н. Кодама, Д.А. Исаев, А.Г. Егоров), в 2015 г. – первая научная монография о жизни и творчестве С.А. Диакторского (автор В.С. Погодин).

В 2016 г. был издан каталог «К пользе и славе России. Русская армия в произведениях художников и скульпторов-офицеров XIX – начала XX вв.» (автор К.В. Журомский), в котором представлено более 100 произведений искусства из ГИМ и частных собраний московских коллекционеров А.Г. Егорова и К.В. Журомского, в 2017 г. данная тема получила развитие в каталоге «Наша армия. Наши победы» (авторы: А.А. Погодина, В.С. Погодин, К.В. Журомский). В 2017 г. впервые была издана монография о жизни и творчестве художницы Т. Кафенгауз (автор В.С. Погодин).



## Николай Алексеевич Егоров

### Генеральный директор

Родился в 1978 г. в Москве.

Получил высшее образование в области информационных технологий, прошел обучение по ряду программ в сфере менеджмента, инвестиций и рекламы. С 2004 по 2010 г. работал в компаниях, занимающихся услугами в сети Интернет, системной интеграцией в области ИТ

и телекоммуникаций. В том числе получил опыт построения бизнеса ИТ-компании «с нуля».

С 2010 по 2014 г. — советник председателя Правления ОАО «ФСК ЕЭС», начальник Департамента информационной безопасности и специальных проектов ОАО «ФСК ЕЭС», член Совета директоров ОАО «Московский узел связи энергетики». Принимал непосредственное участие в обеспечении надежного энергоснабжения Олимпиады в Сочи в 2014 г.

С 2014 по 2017 г. — заместитель генерального директора дочернего общества ПАО «Россети» АО «Управление ВОЛС-ВЛ», член комитета по стратегии и развитию при Совете директоров ПАО «МОЭСК».

Имеет отраслевые награды.

Воспитывает троих детей.





**ИРИНА ГЕННАДЬЕВНА САБУРОВА**

**Исполнительный директор**

Родилась в г. Москве в 1962 г. Окончила МГУ в 1984 г.  
С 1993 г. своей специализацией выбрала антикварно-художественную сферу.  
С 2006 г. стала участвовать в подготовке, проведении аукционов старого искусства, фалеристики,  
нумизматики, букинистики.  
В 2013 г. организовала и возглавила отдел аукционов в Галерее «Три Века».  
С 2017 г. — исполнительный директор Аукционного Дома Егоровых.

**Наши эксперты**



**ВЛАДИМИР  
СЕРГЕЕВИЧ  
ПОГОДИН**

Главный консультант



**ДЕНИС  
СТАНИСЛАВОВИЧ  
ОРЛОВ**

Автомобильный историк

**Наши сотрудники**



**АНТОН  
ХАЗАНОВ**

Отдел живописи



**АЛЕКСАНДРА  
ТУПИЦЫНА**

Отдел букинистики



**КСЕНИЯ  
АЛЕКСАНДРОВА**

Дизайнер-верстальщик



1

Старинное фото «Дама с ребёнком в авто».

Россия, нач. XX в.

16,2 × 23 см (размер фото); 17,9 × 23,9 см (общий размер)

Владельческие надписи на обороте. Потёртости, проколы на углах картонной подложки

6 000—8 000 руб.



2

Старинное фото «Автомобили с шоферами».

Россия, нач. XX в.

16,3 × 22,6 см (размер фото); 20,2 × 27 см (размер паспорта)

Хорошая сохранность, небольшой надрыв паспорту, загрязнения фото

15 000—20 000 руб.



3

[Каталог автомобилей Hispano-Suiza]. Automobiles Hispano-Suiza. 1912.

23 с., ил.; 21,8 × 13,7 см

На французском языке. В издательской обложке с конгревным тиснением. Небольшой надрыв передней сторонки обложки по правому полю. На обложке (с двух сторон) и с 1 штамп «С.-Петербургское автомобильное товарищество. СПб., Бассейная 1». «Лисьи» пятна на с. 1—4, 21—23. Отличная сохранность La Hispano-Suiza, Fábrica de Automóviles, S. A. («Испано-швейцарская фабрика автомобилей»; рус. Испано-Сюиза) — испанская автомобилестроительная компания, появившаяся в 1904 г. и занимавшаяся изначально производством автомобилей класса «люкс». Начиная с первой мировой войны стала также производить авиационные двигатели.

Автомобили Hispano-Suiza были дорогими и относились к классу «люкс», но ввиду тяжёлого экономического положения в Европе из-за первой и второй мировых войн спрос на них был небольшой. Несколько экземпляров приобрели королевские приближённые

11 000—15 000 руб.



4

**Журнал «Автомобиль». № 1—12. 1916.**

6367—6622 с., ил.; 31,8 × 24,5 см  
В старинном цельноколенкоровом переплете.  
Переплёт с потёртостями. Корешок утрачен.  
Книжный блок слабый, некоторые листы  
отходят от блока. К каждому номеру  
сохранена издательская иллюстрированная  
обложка. Страницы подрезаны под переплёт.  
Утрачена нескольких страниц: в № 6 нет  
с. 6481, в № 9 нет с. 6553, в № 11 нет с. 6601.  
Множество иллюстраций в тексте



48 000—55 000 руб.



5

[Как управлять автомобилем] **How to drive a car. A complete Guide and Handbook to the Subtleties of Motoring under Present Day Road Traffic Conditions./Ninth edition.** Б. м.: By the Editor of «The motor», [1920—1930-е].

[20], IV, 118 с.; 19,2 × 12,5 см

На английском языке. Незначительные загрязнения обложки. Очень хорошая сохранность. Множество иллюстраций в тексте и рекламных полос

6 000—8 000 руб.





6

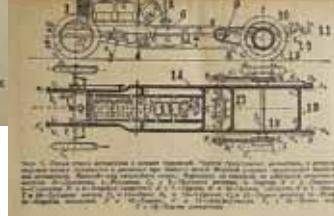
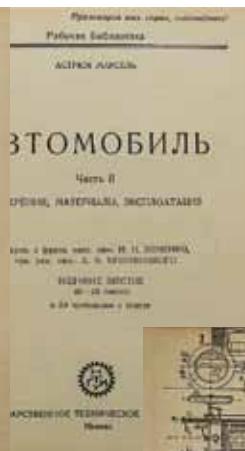
**Ходушин С. Новости автомобильной техники. Очерк развития автомобильной техники за последние годы и описание наиболее интересных усовершенствований и нововведений в автомобильном деле.**

**С 46 рисунками. Берлин: Издание Б. Клейбер и Ко, 1923.**

72 с., ил.; 22,7 × 15,6 см

В издательской шрифтовой обложке с незначительными загрязнениями, надрывами на корешке и штемпелем «Совет. общество «Автодор». Книжный блок отходит от обложки. Разводы от воды по верхнему полу блока. С многочисленными чёрно-белыми рисунками в тексте

**8000—10000 руб.**



7

**Марсель А. Автомобиль. В 2 ч. Ч. 1—2. М.: Государственное техническое издательство, 1930.**

**Ч. 1: Устройство, действие, уход. Доступное руководство/Пер. с фр. с доп. Г. Н. Красовского, под ред. инж. А. А. Кржибицкого. 7-е изд.**

348 с., ил., черт.;

**Ч. 2: Измерения, материалы, эксплуатация/Пер. с фр. воен. инж. Н. Н. Хоменко, под ред. инж. А. А. Кржибицкого. 6-е изд.**

224 с., черт., ил.; 17,4 × 13,5 см (Серия: Рабочая библиотека)

В издательском цельнотканевом (коленкор) переплете с золотым тиснением по передней крышке и корешку. Незначительные потёртости переплёта. Сохранность хорошая.

В настоящем издании описаны принципы устройства частей автомобилей, принципы конструкций, общие правила ухода, подробно излагаются вопросы тяги, иллюстрируемые численными примерами

**5 000—7 000 руб.**

8

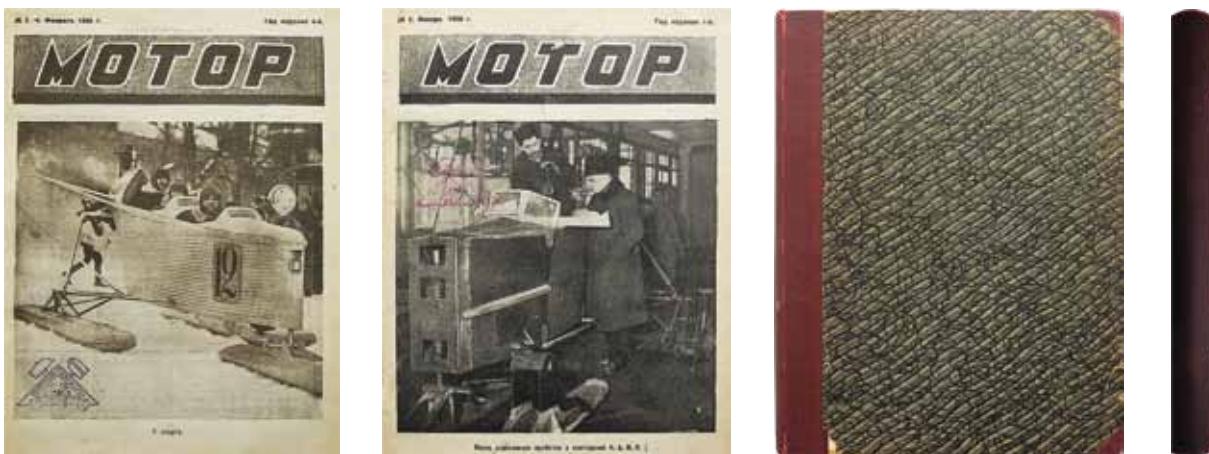
[Автомобиль. Популярный описательный курс. III стереотипное издание] Автомобіль. Популярний описовий курс. III стереотипне видання. Харків; Київ: Технічне видавництво, 1932.

191 с., черт.; 26,5 × 18 см

На украинском языке. В издательской обложке. Небольшие надрывы по краям обложки и корешку. Сохранность хорошая



6 000—8 000 руб.



9

Журнал «Мотор». М.: Изд-во Мосавтоклуба ПСТР СССР «Мотор», 1926. № 1—24.

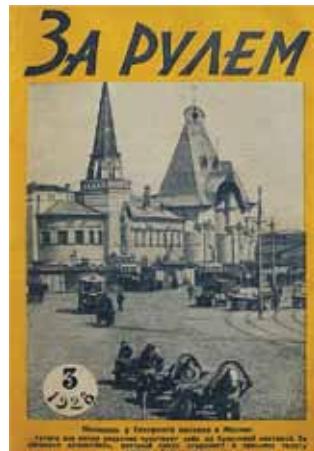
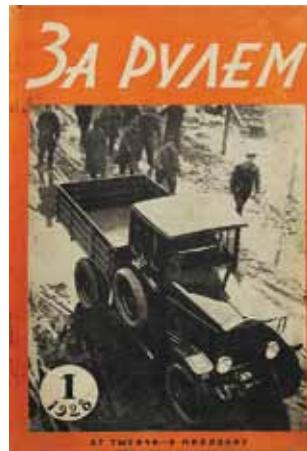
416 с., ил.; 29,5 × 23 см; тираж 5000 экз.

В составном владельческом переплете эпохи с потёртостями. Сохранины передние стороны издательской обложки всех номеров, кроме № 9—10. На страницах встречается штемпельный экслибрис «Николай Васильевич Брусянцев». Утраты с. 105—106, с. 287—288, с. 341—342; вырезаны фрагменты с. 113, 242, 249. Блоки преимущественно чистые. Отличная сохранность

В журнале печатались материалы по новинкам автопрома, выставкам, автоспорту, новым устройствам с приведением их описаний, фото и чертежей. Помимо обзоров легковых автомобилей есть обзоры мотоциклов и мопедов, катеров и лодок, грузовиков, специальной и военной техники, а также уникальных экземпляров. Представлены обзоры не только советской, но и зарубежной техники. В журналах содержится интереснейший материал для коллекционеров ретроавтомобилей, историков и просто любителей старины



18 000—24 000 руб.

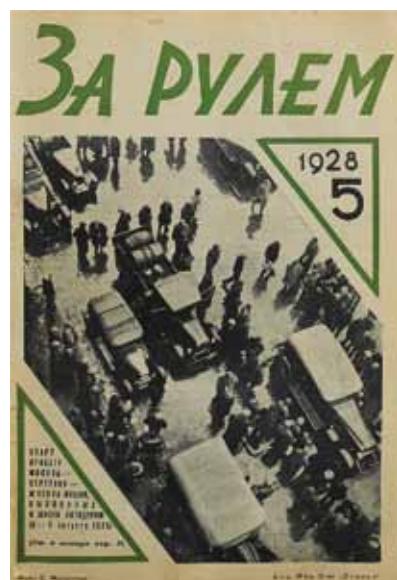


10

Журнал «За рулём». [Первый год издания!]. № 1—12. 1928.

В издательском коленкоровом переплёте с золотым тиснением по передней крышке. Загрязнения нахзаца. Сохранены иллюстрированные обложки к каждому номеру, обложки подрезаны под переплёт. Очень хорошая сохранность. На с. 22—23 № 6 опубликовано стихотворение В. В. Маяковского «Рассказ одного об одной мечте»

**36 000—45 000 руб.**





11

**Журнал «За рулём».**  
№ 1—24. 1935.

В издательском коленкоровом переплете с серебряным тиснением по передней крышки и корешку. На форзаце дарственная надпись: «Редакция журнала «За рулём» от старого читателя и автора 30/V — 56 г.»

Отличная сохранность



48 000—60 000 руб.





12

**Лот из трех рекламных буклетов известной американской компании Dodge:**

**1. Here's the new Dodge. Canada, [1930-e].**

[8] с., ил.; 22,8 × 28 см

Раскладной иллюстрированный буклет. Небольшие надрывы по краям и сгибам. Отличная сохранность

**2. 1939 Dodge Luxury Liner. Dodge's silver anniversary triumph. USA, [1939]. [24] с., ил.; 22 × 28,3 см**

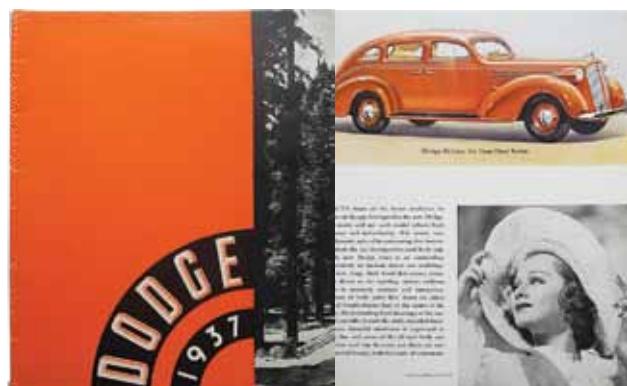
В издательской иллюстрированной обложке, отличная сохранность

**3. Dodge 1937. USA, [1937]. [32] с., ил.; 28,2 × 23,5 см**

Иллюстрированная издательская обложка. Блок на пружинах. Блок чистый. Отличная сохранность

Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций

Dodge — марка автомобилей, существующая на рынке с 1900 г. Славу «Доджу» принесли семейства легких военных автомобилей, разработанные собственными силами и оснащенные шарнирами равных угловых скоростей «Бендикс-Вейсс» (Bendix-Weiss)



**8 000—10 000 руб.**



13

**Лот из двух рекламных буклетов американской компании Nash Motors:**

**1. Luxury. The Nash Motors Company. USA, [1930-e].**

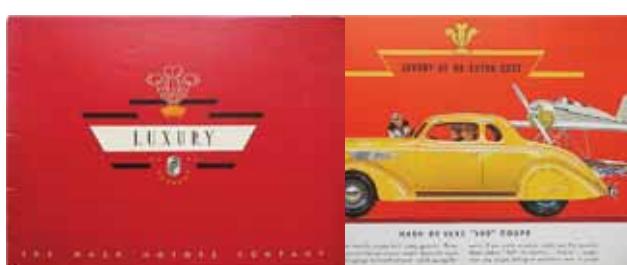
[16] с., ил.; 21 × 27,7 см

**2. Nash. USA, [1934].**

[8] с., ил.; 9,5 × 21,5 см

В отличной сохранности. Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций

Компания Nash Motors (1916—1954) была американским автопроизводителем, расположенным в Кеноше, штат Висконсин, США, с 1916 по 1937 г. С 1937 по 1954 г. Nash Motors был автомобильным подразделением корпорации Nash-Kelvinator. Производство автомобилей Nash продолжалось еще с 1954 по 1957 г., когда компания объединилась с другим небольшим автопроизводителем, и в итоге была образована American Motors Corporation (1954—1987). Компания Nash Motors первой в мире. В 1938 г. представила систему отопления и вентиляции, которая до сих пор используется, а в 1950 г. — ремни безопасности



**5 000—7 000 руб.**

**14**

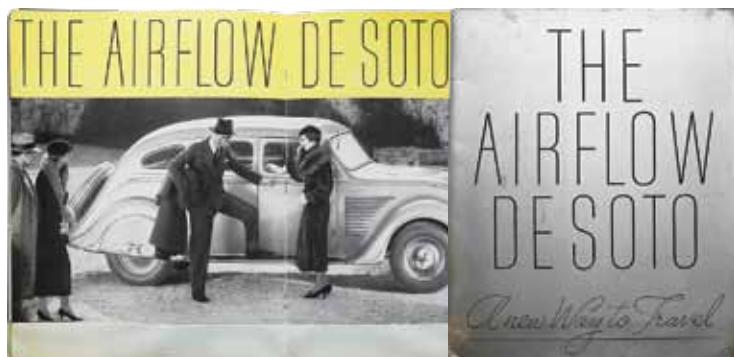
**Лот из двух рекламных буклетов марки автомобилей De Soto:**

1. **The airflow De Soto. A new way to travel.**  
Chicago — New-York: Manz Corp., 1934.  
[28] с., ил.; 32 × 25,3 см

В издательской шрифтовой обложке.  
Владельческая подпись и записи на обложке.  
Потёртости, небольшие заломы, надрывы  
по корешку. Блок чистый. Отличная сохранность.  
В буклет вложена рекламная листовка 1933 г.  
о скором выпуске нового автомобиля, в котором  
будут уничтожены все следы традиции «Лошадь  
и повозка» («De Soto will soon introduce a Motor  
Car in which Every Trace of the «Horse and Buggy»  
Tradition has been Eliminated»)

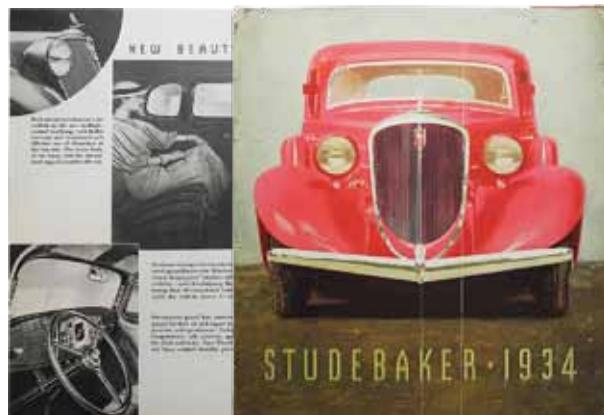
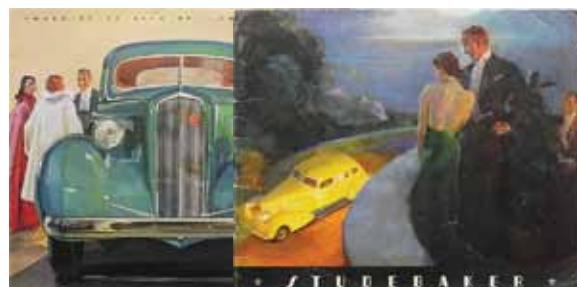
**2. De Soto. [USA, 1939].**

[16] с., ил.; 22,8 × 29,2 см  
В издательской иллюстрированной обложке.  
Надрыв обложки по сгибу. Блок чистый.  
Отличная сохранность  
Издания на английском языке с большим  
количеством красочных иллюстраций



**5 000—7 000 руб.**

De Soto — марка автомобилей, разработанных Chrysler Corporation; всего в США в период с 1928 по 1961 г. было выпущено более 2 млн. машин этой марки

**15**

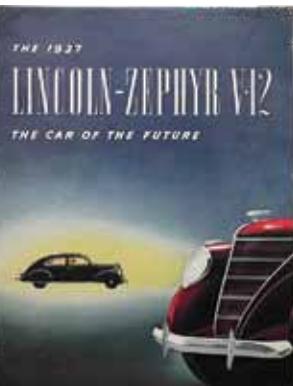
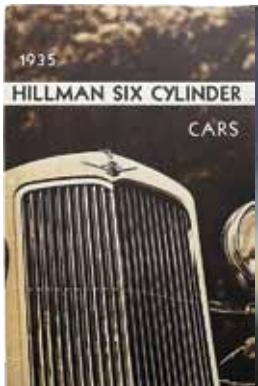
**Лот из двух рекламных буклетов американской корпорации Studebaker:**

1. **Studebaker. 1934. USA, 1934.** [24] с., ил.; 28,7 × 25,3 см
2. **Studebaker. USA, [1936].** [32] с., ил.; 25,3 × 30,5 см

Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций. Хорошая сохранность

**5 000—7 000 руб.**

Studebaker Corporation — американская корпорация-автопроизводитель, основанная в 1852 г. В СССР и России была известна, прежде всего, легендарным военным грузовиком Studebaker US6, на базе которого в том числе размещалась знаменитая «Катюша»



## 16

Лот из восьми рекламных буклетов автомобилей 1930-х гг. разных марок:

1. The New Hupmobile Eight. Series 222. USA: John Borman & Son, [1934].  
[12] с., ил.; 23,5 × 31 см
2. Chevrolet for 1937. USA, [1936].  
[12] с., ил.; 20,3 × 25,4 см
3. Hillman six cylinder cars. England, 1935.  
[12] с., ил.; 27,7 × 17,6 см
4. Chrysler. New Yorker and Saratoga for 1939. USA, [1939].  
[8] с., ил.; 20,2 × 28 см
5. Introducing the new Packard super eight. USA, 1933.  
[16] с., ил.; 23 × 30,5 см
6. Graham Supercharger for 1937. USA: S. J. C., [1937].  
[26] с., ил.; 23 × 30,5 см
7. Lincoln-Zephyr V. 12. The car of the future. USA, 1936.  
[8] с., ил.; 28 × 21,7 см
8. The 1937 cord. Chicago — New-York: American Colortype, [1937].  
[8] с., ил.; 33 × 24,7 см

В хорошей сохранности. Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций

20000—25000 руб.

**17**

**Лот из трех рекламных буклетов марки Oldsmobile:**

**1. Oldsmobile six and eight. USA, 1935.**

[36] с., ил.; 17,7 × 28 см

В издательской иллюстрированной обложке. Небольшой надрыв корешка.

Отличная сохранность

**2. The all-feature low price Oldsmobile Six. USA: Evans-Winter-Hebb, 1934.**

32 с., ил.; 21,5 × 30,5 см

В издательской иллюстрированной обложке. Надрыв корешка. Владельческая подпись и записи на обложке. Очень хорошая сохранность

**3. A completely modern car the Oldsmobile eight 1934. USA: Evans-Winter-Hebb, 1934.**

24 с., ил.; 22,8 × 30,5 см

В издательской иллюстрированной обложке. Владельческая подпись и записи на обложке. Потёртости корешка.

Утраты с. 9—10, 15—16. Очень хорошая сохранность



Oldsmobile — марка автомобилей, большую часть своего существования принадлежавшая корпорации General Motors. Основана в 1897 г. и просуществовала до 2004 г. За свою 107-летнюю историю компания произвела 35,2 млн. автомобилей. В 1930-е гг. использовались двухцифровые обозначения для названий автомобилей Oldsmobile. В 1937 г. Oldsmobile стала первой компанией, представившей четырехскоростную полуавтоматическую коробку передач

**8000—10 000 руб.**

**18**

**Лот из трех рекламных буклетов знаменитой американской марки Plymouth:**

**1. Plymouth for 1937. USA, [1937].**

[10] с., ил.; 17 × 26 см

В издательской иллюстрированной обложке. Одна из страниц отходит от блока. Отличная сохранность

**2. The deluxe Plymouth for 1939. USA, [1939].**

[16] с., ил.; 18,5 × 26 см

В издательской иллюстрированной обложке, небольшой надрыв по корешку. Отличная сохранность

**3. Chrysler-Plymouth. USA, [1937].**

[32] с., ил.; 27,9 × 23,3 см

Иллюстрированная издательская обложка. Блок на пружинах. Незначительные надрывы в области корешка. Блок чистый. Отличная сохранность

Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций



**7 500—10 000 руб.**

Plymouth — самостоятельное подразделение в составе Chrysler Corporation, существовавшее с 1928 по 2001 г., выпускающее ряд недорогих автомобилей, оснащённых 4-цилиндровыми двигателями и способных на равных конкурировать с аналогичными «народными» марками



**19**

**Лот из трех рекламных буклотов американской марки Buick:**

**1. Buick for 1934. USA, 1934.**

[40 с., ил.; 25,5 × 35,5 см]

Сохранена передняя сторона издательской шрифтовой обложки. Владельческая подпись и записи на обложке. Обложка и некоторые страницы отходят от блока, мелкие надрывы по краям. Утрата с. 11—16. Блок преимущественно чистый

**2. Buick 1936. USA, [1936].**

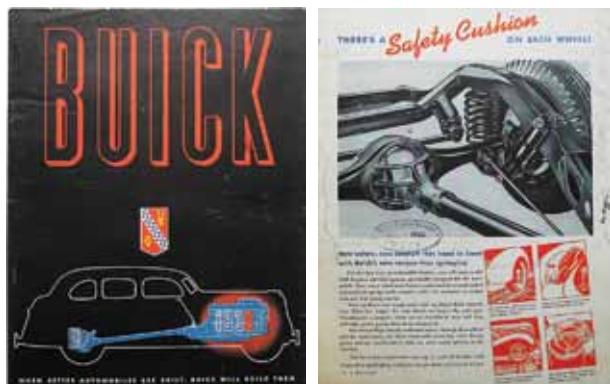
[32] с., ил.; 22,8 × 30,5 см

В издательской иллюстрированной обложке с небольшими потёртостями. Две страницы отходят от блока. Блок чистый. Отличная сохранность

**3. Buick 1938. Detroit: Evans-Winter-Herb, [1938].**

[8] с., ил.; 28 × 21,2 см

Небольшие потёртости и надрывы по сгибам. Владельческие пометы и штампы Научно-технической библиотеки Н.А.Т.И. Небольшие загрязнения. Хорошая сохранность. Издания на английском языке с большим количеством красочных иллюстраций  
В 1930-е гг. на всех машинах американского производителя Buick использовались 8-цилиндровые рядные двигатели, появились новые семейства автомобилей Special, Century, Roadmaster и Limited, был выпущен самый длинный и престижный Buick — восьмиместный лимузин серии Limited, модель 39—90L



**7 500—10 000 руб.**

**20**

**Лот из трех рекламных буклотов «Большой Детройтской тройки» на русском языке:**

**1. GM 1959. USA, [1959].**

[32] с., ил.; 9,6 × 21,5 см

В издательской шрифтовой обложке. Обложка отходит от блока. Блок чистый. Отличная сохранность

**2. Автомобили компании Крайслер выпуска 1959 года — это модели завтрашнего дня. Chrysler Corporation presents the new 1959 cars of the forward look. USA, 1959.**

[20] с., ил.; 20,5 × 28 см

В издательской иллюстрированной обложке. Обложка и некоторые страницы отходят от блока. Очень хорошая сохранность

**3. Знакомит ... с замечательной семьей фордовских автомобилей выпуска 1959 года. США, [1959].**

[12] с., ил.; 21,5 × 27,9 см

В издательской иллюстрированной обложке. Опечатка в слове «автомобилей» на обложке. Отличная сохранность.

Буклеты с легендарной Американской выставки 1959 г. в Сокольниках, оказавшей сильнейшее воздействие на умы советских граждан. В следующем году выставка исполняется 60 лет



**7 500—10 000 руб.**

**21**



**Рекламная листовка «Москвич 402».** М.: Министерство автомобильной промышленности СССР; 3-я типография «Красный пролетарий» Главполиграфпрома Министерства культуры СССР, 1956.

4 с., ил.; 29,7 × 22,8 см

Реставрация по сгибу. Отличная сохранность

**6 000—8 000 руб.**

**22**

**Рекламная листовка «ГАЗ-51А».** М.: Министерство автомобильной промышленности СССР; 3-я типография «Красный пролетарий» Главполиграфпрома Министерства культуры СССР, 1956.

4 с., ил.; 30 × 22,6 см

Реставрация по сгибу. Отличная сохранность



**6 000—8 000 руб.**

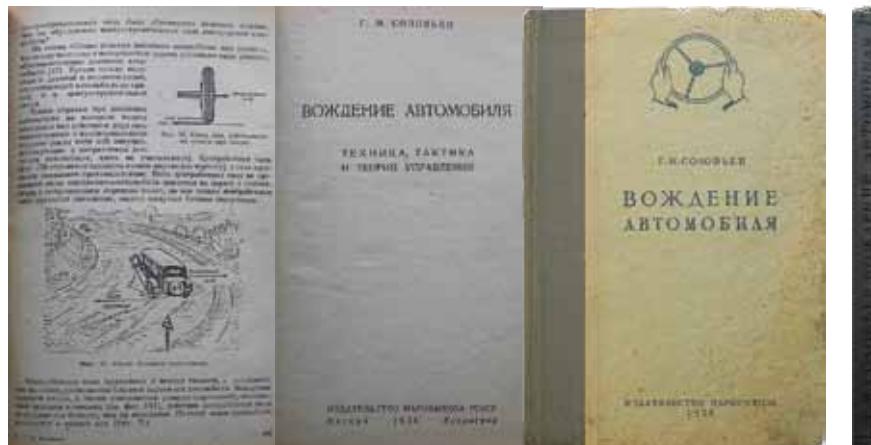
ГАЗ-51 — советский грузовой автомобиль грузоподъёмностью 2,5 т, наиболее массовая грузовая модель 1950—1970-х гг.

**23**

**Соловьёв Г. М. Вождение автомобиля. Техника, тактика и теория управления.** М.-Л.: Издательство Наркомхоза РСФСР, 1938.

192 с., ил.; 22,5 × 15 см

В издательском составном переплете. Небольшие потёртости и загрязнения переплёта. Сохранность хорошая



**6 000—8 000 руб.**



**24**

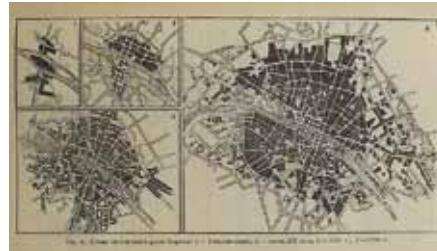
**Куренков П.А., Кобзарь С.Г. Транспорт при планировке городов. М.-Л.: ОНТИ, Главная редакция строительной литературы, 1937.**

228 с., ил.; 26,1 × 17,5 см; тираж 4000 экз.

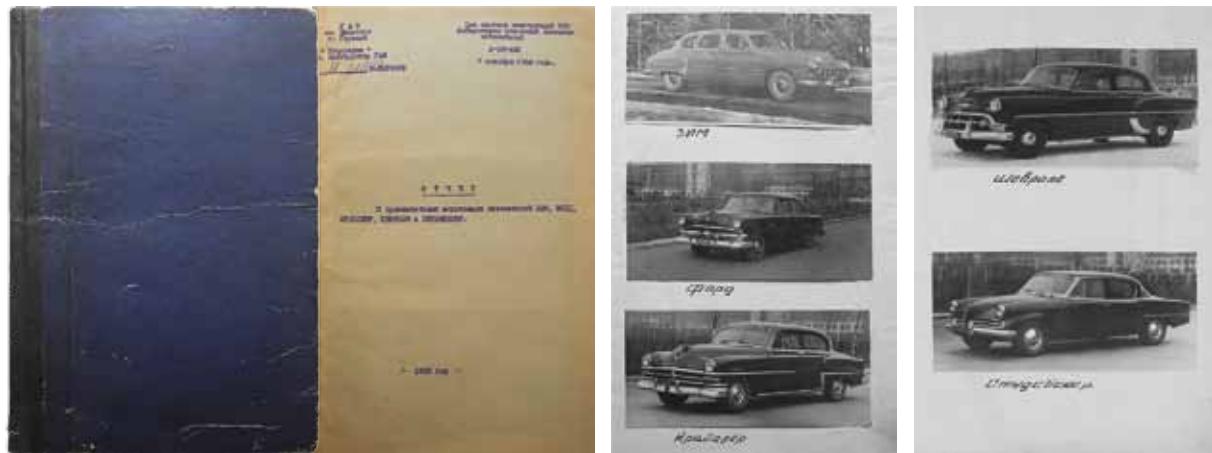
В издательском цельнотканевом переплёте. Незначительные потёртости переплёта. На передней крышки переплёта след от библиотечного ярлыка.

На форзаце след от библиотечного кармашка. В тексте встречаются библиотечные штампы. Сохранность хорошая.

Настоящая книга посвящена вопросам решения транспортных проблем в реконструируемых и вновь строящихся социалистических городах. Самостоятельные главы книги посвящены вопросам размещения в плане города железнодорожного узла, анализу и описанию транспорта в крупнейших городах мира: Москве, Париже, Вене, Лондоне, Нью-Йорке



**6 000—8 000 руб.**



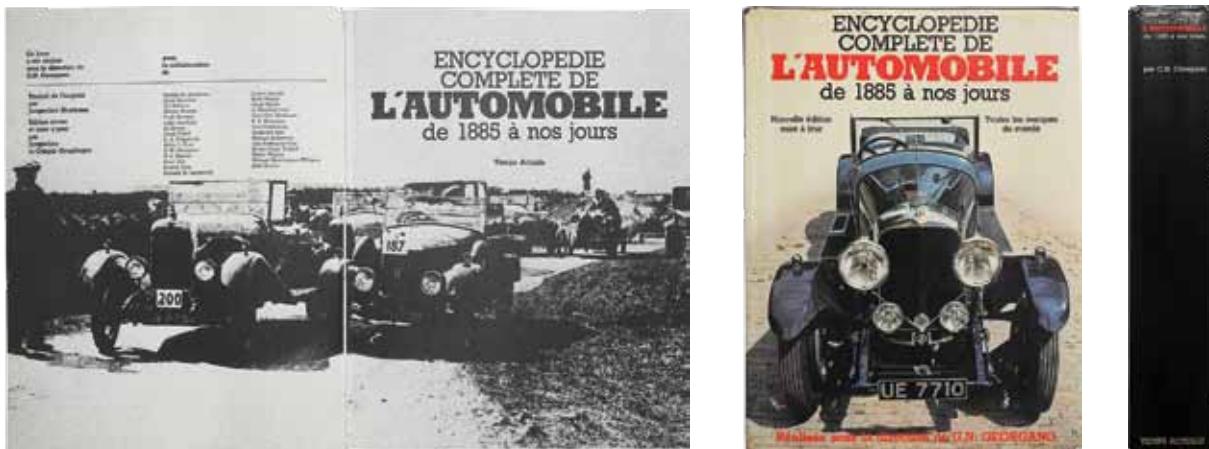
**25**

**Отчёт о сравнительных испытаниях автомобилей ЗИМ, Форд, Крайслер, Шевроле и Студебекер. Горький: ГАЗ им. Молотова, 1953.**

57, [5] с., 2 л. ил., 9 л. табл., черт.; 29,8 × 20,3 см

В картонажном переплёте с потёртостями. Отличная сохранность

**7 500—10 000 руб.**



26

[Полная энциклопедия автомобилей с 1885 г. до наших дней]. *Encyclopedie complete de l'Automobile de 1885 a nos jours.* Paris: Messidor, 1982. 688 с., ил.; 28,2 × 22,2 см

На французском языке. В энциклопедии в алфавитном порядке представлены автомобили, начиная 1885 г. до наших дней. Свыше 2400 фотографий. В начале книги блок цветных фотографий. Перед нами знаменитый «Георган», как его называли в СССР — энциклопедия титулованного британского историка автомобилей Джорджа Николаса Джорджано. Именно этой книге впервые на Западе была помещена справочная статья про марку «Русско-Балтийский»



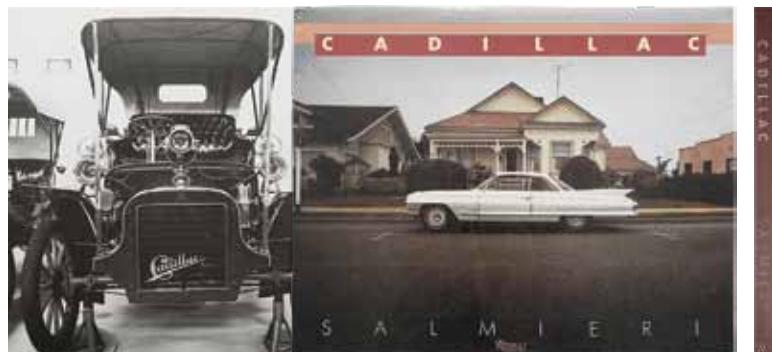
5 000—7 000 руб.

27

[Кадилак. Альбом фотографий Стевана Салмери]. *Cadillac. Photographs by Stephen Salmeri/Hand-painted by Sydnie Michele Salmieri. Text by Owen Edwards.* New York: Rizzoli, 1985.

143 с., ил.; 28,8 × 36,6 см

На английском языке. Из издательском цельнотканевом переплете и суперобложке. Отличная сохранность



4 000—5 000 руб.



# Благотворительный лот



Аукционный дом  
ЕГОРОВЫХ

## Благотворительный лот № 28

100% цены продажи лота будет перечислено нами в качестве пожертвования в Благотворительный фонд «Дорога к дому», который осуществляет деятельность по социальной поддержке и защите детей и семей в семи регионах РФ.

Помощь фонда получают семьи и дети в трудной жизненной ситуации, дети из малообеспеченных и неблагополучных семей, дети с ограниченными возможностями, детские дома, приюты и интернаты.

Благодаря работе фонда тысячи детей сохранены в кровных семьях в безопасных условиях, сотни детей-сирот обрели новые семьи.



28

Травников Н.С. Машина власти. М.: Московский печатный двор, 2012. С адресными автографами автора и А.Г. Егорова

420 с., ил.; 29 × 26 см; тираж 3000 экз.

Это первая в своем роде книга, в которой обобщены доступные на сегодняшний день материалы, связанные с настоящим и прошлым отечественных автомобилей представительского класса. Открывает ретроспективу глава об Л-1, оставшийся объем книги занимают главы об автомобилях ЗиС / ЗиЛ от ЗиС-101 до ЗиЛ-41047 и далее, в область «несбывшегося».

Помимо подробных историй создания каждой из моделей и их детального технического описания в книге опубликованы воспоминания тех, кто был причастен к конструированию, испытаниям, производству и эксплуатации машин, а также ряд документов, до недавнего времени имевших гриф «секретно».

Книга прекрасно проиллюстрирована, значительную долю её объема занимают фотографии (архивные и современные), рисунки, чертежи, схемы и «сканы» первоисточников



3 000—5 000 руб.



Дорога к дому

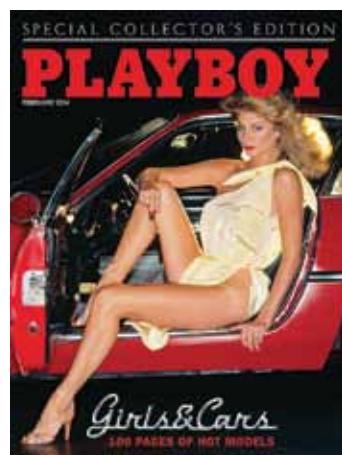
29

Журнал «Playboy». Special collector's edition: Girls & Cars. 100 pages of hot models. Февраль 2014.

Размер 27,6 × 20,8 см

Коллекционная сохранность, запечатан в защитную пленку

1 000—5 000 руб.



30

Лот из двух предметов:

1) Открывалка с моделью Ауди

Чугун, фаянс

Размер 12,3 × 6,5 см

На оборотной стороне надпись: «bleissem»

2) Пепельница с моделью Ауди

Чугун, фаянс

Размер 13,5 × 9,3 × 2 см



4 000—5 000 руб.





**31**

**Паяльная лампа**

**Детройт**

**1920-е гг.**

**Высота 24 см**

**Латунь, дерево**

На лицевой стороне эмблема: «Clayton & Lambert manufacturing company. Made in Detroit Michigan. Patented on Jan 4, 1921»

**2 500—3 000 руб.**

**32**

**Жетон на радиатор / «Zielfahrt Deutscher Kraftfahrer 7. Juni 1931 Potsdam»**

**Латунь, штамп / Brass, stamp**

**Размер 9,5 × 11,5 см**

Так называемая Kühlerplakette, — жетон, бляшка на радиатор. Своего рода аналог современных наклеек, но, согласитесь, гораздо привлекательнее. Причём, если сегодня принято клеить стикеры на заднюю часть автомобиля, то в те годы поступали ровно наоборот. Плакетки закреплялись либо на радиатор или на радиаторную решётку, либо на перемычку переднего



буфера и свидетельствовали о каких-то памятных для водителя данного автомобиля событиях. Если сегодня гордятся тем, что удалось проехать по легендарной "Северной петле" трассы Нюрбургринг, то, скажем, в 1936 году это мог быть памятный значок с Олимпийских игр в Берлине. Традиция прослеживается от украшения альпенштоков памятными туристическими накладками после преодоления альпийских перевалов. Ну, а если копнуть глубже, можно проследить связь с рыцарскими гербами, появление на полях которых новых символов отмечало либо какой-то подвиг, либо захват новых земель.

Плакетка посвящена пробегу водителей-профессионалов, состоявшемуся в окрестностях Потсдама 7 июня 1931 года с благотворительной целью собрать средства на возведение в городе памятника воинам моторизованных войск Рейхсвера, павшим в годы Мировой войны 1914–1918 года. Создание памятника поддерживалось комитетом ветеранов Рейхсвера во главе с бывшим инспектором моторизованных войск генерал-майором в отставке Отто Кренцином. На плакетке отчётливо виден один из проектов монумента, увенчанный фигурой танка, с барельефом грузового автопоезда и надписью: Deutsche Kraftfahrtruppen 1914–1918. На обороте — клеймо мастера Роберта Неффа, мастерская которого по изготовлению сувенирных значков, нагрудных знаков была хорошо известна в Германии. Особенно много к нему поступало заказов от Национал-социалистического корпуса водителей. Он выполнял крупный заказ по изготовлению служебных жетонов для аккредитованных на Берлинскую олимпиаду 1936 года журналистов и киноператоров — в те годы жетоны заменили нынешние пластиковые бейджи. С тем же успехом мастерская Rob. Neff делала служебные жетоны гестапо и СД, кокарды с черепом и костями и другую запрещённую сегодня атрибутику Рейха

**12 000—15 000 руб.**

33

**Немецкая канистра-бидон для воды**

Германия

1941 г.

Алюминий, дерево

Высота 37 см

На лицевой стороне остатки надписи

«Wehrmacht Wasser 1941»

Подобными канистрами комплектовались  
немецкие военные автомобили в ходе  
Второй Мировой войны



8 500—10 000 руб.

34

**Лот из пяти американских**

**номеров штатов: New York,**

**Alabama, Maryland, Georgia,**

**Washington**

1990-е гг.

Размер 15,2 × 30,5 см



2 500—3 000 руб.

35

**Лот из четырех американских**

**номеров штатов: Michigan,**

**Oklahoma, Indiana, New Mexico**

1970—1983 гг.

Размер 15,2 × 30,5 см



2 500—3 000 руб.



**36**

**Казанцев Евгений**

**Александрович**

**ЗИС-5**

**1972 г.**

**Холст масло**

**Размер 70 × 90 см**

На обороте авторские подпись  
и название

**110 000—135 000 руб.**

Казанцев Евгений Александрович (1948) — советский живописец, член СХ СССР (1980), заслуженный художник России (2006). Родился в Целиноградской обл. Учился в Пензенском художественном училище им. К.А. Савицкого у В.А. Шурчилова (1964–1968),

а также в МГХИ им. В.И. Сурикова (1968–1974). Окончил факультет живописи, учился в мастерской народного художника СССР А.М. Грицая. Участник областных, зональных, республиканских, всесоюзных и международных выставок, организуемых Союзом художников. Персональные выставки проходили в Москве (1988, 2000, 2002, 2009, 2010,) подмосковных городах Пушкино (1982, 1999, 2001, 2006, 2009), Серпухов (1988, 1994 и 1999). Работы находятся в музеях России и Украины, а также в частных собраниях отечественных и зарубежных коллекционеров



**37**

**Перешивайлов Петр**

**Витальевич**

**Парящая над бурей. 2018 г.**

**Холст, масло, матовый**

**акриловый лак**

**Размер 95 × 70 см**

Справа внизу авторская подпись

**60 000—80 000 руб.**

Перешивайлов Петр Витальевич (1977) — выпускник Московского государственного художественно-промышленного университета им. С.Г. Строганова (ныне МГХПА) по специальности «Дизайн» (2000 г.). Профессиональный художник, живописные и иллюстративные

работы в основном посвящены классическим и спортивным автомобилям. Автор многих иллюстраций по истории отечественного автотранспорта в книгах издательства Gorkyclassic, журнальных сериях издательского дома De Agostini. Участник персональных и коллективных выставок в рамках «Олдтаймер Галереи», в Музее современного искусства «Эрарта». Живописные работы автора представлены в экспозиции Сочи Авто Спорт Музея, частных коллекциях в России и за рубежом



38

**Чижов Борис Михайлович**

**Площадь Маяковского**

Холст, масло

Размер 84,5 × 100,5 см

Справа внизу авторская подпись

Оформлена в раму

**300 000—380 000 руб.**



Чижов Борис Михайлович (1963) окончил Удмуртский государственный университет, художественно-графический факультет; МГХИ им. В.И. Сурикова, мастерская В.Н. Забелина. Член СХ России. В 2005 г. принимал участие в декорировании воссозданного зала ожидания Ярославского вокзала в Москве (Архитектурное Бюро Тимура Башкаева). Как экспонент галереи «Лаврушин» является регулярным участником значимых в мире искусств событий художественной жизни. Работы находятся в частных и корпоративных коллекциях в России и за её пределами



# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Лоты 101-139



Egorovs.ART



## 101

### Пожарный насос Usines Beduwé S.A., Liége. Около 1900

#### Под колокольный звон / Church bells ringing

Тележка-двуколка с ручным пожарным насосом, изготовленена на одном из старейших бельгийских предприятий противопожарного оборудования. У истоков дела стоял выходец из немецкого Аахена Питер Йозеф Бедуве. Примерно в 1820 году он отправился в Бельгию учиться литью колоколов, издававших прославленный «малиновый» звон. Один из 11 колоколов величественного Кёльнского собора — «Урсула» — отлит мастером Бедуве. Постепенно Бедувэ вошёл в дело своего наставника Франсуа Рекилэ, а в 1863 году выкупил его литьевой завод в Льеже. После смерти Бедуве-старшего в 1871 году дело приняли его сыновья. Так отцовские заводы в Льеже и Аахене стали независимыми и даже конкурировали между собой. Льежское Usines Beduwé Société Anonyme досталось старшему сыну, звавшемуся на французский манер Сезар-Жозеф Бедуве. Он поставил дело на широкую ногу, выпускал до 450 разнообразных «помпэ э ансонди» в год, а также освоил производство одного из первых в мире переносных огнетушителей «l'Annihilateur» и деталей для паровозов.

Предлагаемый вниманию насос приводился в действие расчётом из четырёх пожарных. Они же и перевозили насос. Двое впрягалось спереди, двое толкало сзади. Эта особенность ограничивала радиус применения насоса. Он мог служить в пожарной части при каком-нибудь крупном предприятии того времени, например, автомобильном заводе. В Россию он попал из запасников семейства Махи. Геслен Махи — главный бельгийский автомобильный коллекционер, основатель первого в стране автомобильного музея Houthalen в Лимбурге, учредитель знаменитого музея Autoworld в Брюсселе. Сын Иван продолжил дело отца, учредив в Генте одно из крупнейших автомобильных собраний мира Mahymobiles (около 750 машин). Предмет находится в очень хорошем состоянии.

**360 000—450 000 руб.**



102

**Renault Type AG1 FL (Fiacre Léger). 1910-е****Достояние республики**

<u>Страна происхождения:</u>	<u>Франция</u>
<u>Номер шасси:</u>	<u>отсутствует</u>
<u>Номер двигателя:</u>	<u>6054</u>
<u>Число цилиндров/рабочий объём:</u>	<u>2/1205 см<sup>3</sup></u>
<u>Мощность:</u>	<u>9-12 л.с. при 1500 об/мин</u>
<u>Трансмиссия:</u>	<u>механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса</u>
<u>Скорость:</u>	<u>40 км/ч</u>
<u>Тип кузова:</u>	<u>6-местный ландоле</u>

**Property of the Republic**

<u>Origin:</u>	<u>France</u>
<u>Chassis number:</u>	<u>none</u>
<u>Engine number:</u>	<u>6054</u>
<u>Cylinders/Capacity:</u>	<u>2/1205 cc</u>
<u>Max power:</u>	<u>9-12 HP at 1500 rpm</u>
<u>Transmission:</u>	<u>rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox</u>
<u>Top speed:</u>	<u>40 km/h</u>
<u>Body type:</u>	<u>6-passenger Landaulet</u>

«Марнское такси», а если точнее, «такси до Марны» — один из символов Франции. В течение 6 и 7 сентября 1914 года парижские таксомоторы перебросили к реке Марна свежую дивизию, тем самым не дав прорвавшимся германским силам захватить Париж. Пожалуй, впервые автомобиль столь ярко показал себя в военных действиях. «Такси спасли Париж!» — ликовали горожане. В операции участвовали все крупные парижские таксопарки, — G2, G3 и G7, а также омнибусы. А поскольку из 10 000 парижских моторных фиакров 3/4 составляли Renault Type AG1, то именно эта модель стала символом победы. Компания Renault в дальнейшем успешно использовала сей факт в рекламных целях. Образец такси, украшенный флагами, был торжественно препровождён в Дом Инвалидов, где стал экспонатом Музея Армии. К слову, государство заплатило всем таксистам за проезд до фронта по установленному — тарифу в общей сложности 70012 франков. Автомобили такого типа компания Renault выпускала с 16 ноября 1905 по 3 ноября 1921 года, постоянно совершенствуя. Таксопарки продавали изношенные шасси, а типовой кузов переставляли на более современный ход. Таким образом, кузовы эксплуатировались до полного износа. Поэтому до наших дней дошли единицы полностью оригинальных Type AG/AG1. Предлагаемый экземпляр тоже представляет собой реконструкцию музеиного уровня. Она выполнена на оригинальном шасси известным французским кузовным мастером Морисом Броалем. В 1934 году в Курбевуа месье Броаль основал ателье ACB (Les Ateliers de Construction de Bécon), где строил открытые кузова на шасси Peugeot 202, Simca Huit, Georges Irat et Citroën 11A. Кабриолет с кузовом понтонного типа на агрегатах Citroën 11A в 1948 году принёс месье Броалю почётный приз «L'Action Automobile». В 1955 году Морис Броаль перебрался в городок Бриар-на-Луаре, где возобновил дело, а в 1964 году открыл один из первых автомобильных музеев во Франции. Опытного Мориса Броаля привлекали к реставрации заводской коллекции Renault, в том числе и оригинального таксомотора Type AG1. Он воспользовался этой возможностью, чтобы восстановить собственный Type AG1 максимально точно. Присутствующая на машине патина передаёт дух начала XX века. В пассажирском салоне имеются откидные сиденья. Боковые и передние стёкла опускаются на ремнях. Месье Броаль дополнил кузов аутентичными аксессуарами, такими как керосиновые фонари, таксометр, домкрат, бензобак и пробка радиатора с надписью «Autoplace» — так ещё называли таксопарк La Compagnie Française des Automobiles de Place, он же G7. Хотя этот экземпляр AG1 не на ходу, коленчатый вал мотора легко прокручивается, а магнето выдаёт хорошую искру. Отлично работает ручной тормоз. Это единственный экземпляр в России и, пожалуй, старейший представитель марки Renault на территории нашей страны и сопредельных государств.

**2 100 000—2 800 000 руб.  
Старт 1 500 000 руб.**



## 103

### Packard Twelve Series 1507 Model 1039. 1937

Лучший год Packard

The best year of Packard

Страна происхождения:	США	Origin:	USA
Номер шасси:	1039R225A	Chassis number:	1039R225A
Номер двигателя:	7752	Engine number:	7752
Номер кузова:	1039225	Body number:	1039225
Число цилиндров/рабочий объём двигателя: V12/7752 см <sup>3</sup>		Cylinders/Capacity:	V12/7752 cc
Мощность:	175 л. с. при 3200 об/мин	Max power:	175 HP at 3200 rpm
Трансмиссия:	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	Transmission:	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
Скорость:	140 км/ч	Top speed:	140 km/h
Тип кузова:	2+2-местный родстер	Body type:	2+2-passenger roadster



Вряд ли авторы рекламного слогана «Спроси того, кто уже владеет таким!» предполагали, что большим поклонником марки Packard окажется Сталин: хотелось бы посмотреть на того, кто отважился спросить у Вождя народов совета, какую машину себе покупать. Но выбор был бы безошибочен. В конце 1930-х годов Packard, вне всякого сомнения, являлся лучшим автомобилем в мире. Величественный дизайн работы Вернера Губица, бесконечное число модификаций... В «паккардах» удивительным образом сочетались новейшие технические решения (такие как электрическая регулировка сиденья) с надёжностью и простотой обслуживания. Twelve — самая мощная, быстрая и дорогая модель Packard. Заводов, предлагавших модели с 12-цилиндровыми двигателями, в то время можно было пересчитать по пальцам одной руки. В 1937 году 12-цилиндровые «паккарды» получили обкатанные на более доступных сериях переднюю независимую подвеску «Safe-T-Flex», гидравлический привод тормозов и сцепление с вакуумным усилителем. Представленный экземпляр снабжён эффектным кузовом типа «родстер», особенно выигрышно смотрящимся в цвете Packard Cream. В какой-то степени родстеры можно считать аналогами современных автомобилей «гран-туризмо». Само название кузова, от английского «дорога», указывало на постоянное нахождение в пути. В салоне родстеров было всего два места, однако ещё двоих можно было посадить, откинув крышки в вытянутой задней части кузова. Крышка становилась спинкой сиденья. По сути, дополнительные пассажиры располагались в багажнике — чаще всего этот отсек использовался именно для поклажи. Доступ в него открывался также и через прямоугольные люки в боковинах кузова, позади дверей.

1937-й стал самым удачным годом в истории Packard. Компания продала 1340 автомобилей модели Twenty, 5835 — модели Super Eight, а также 115869 автомобилей моделей One-twenty и Six. Обладатель автомобиля сможет не только получать удовольствие от приобретения, но и в полной мере представить, на чём основывался успех легендарной марки

**19 800 000—23 000 000 руб.**

**Старт 16 000 000 руб.**



## 104

### BMW 327 Coupe. 1939

Форма повинуется эмоциям

Form follows emotion

Страна происхождения:

Германия

Germany

Номер шасси:

74069

74069

Номер двигателя:

74069

74069

Число цилиндров/рабочий объём:

6/1971 см<sup>3</sup>

6/1971 cc

Мощность:

55 л. с. при 3750 об/мин

55 HP at 3750 rpm

Трансмиссия: механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса

Transmission: rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox

Скорость:

115 км/ч

115 km/h

Тип кузова: на несущем основании с коробчатыми силовыми порогами, 4-местный купе

Body type: Body on low platform chassis with box-section side members, 4-passenger Coupe



Автором формы BMW-327, по всей видимости, следует считать дизайнера польского происхождения Питера Жимановского. Поскольку к тому времени история автомобилей BMW не насчитывала и десяти лет, Жимановский не был скован условностями, и создал один из самых красивых автомобилей 1930-х. Окраска в два тона подчёркивает его стремительные волнистые обводы, разительно отличающиеся от силуэтов большинства конкурентов. Автомобили окончательно «порывали» со своим каретным прошлым: фары спрятались в крылья, радиаторы — под облицовку. Если прежде марки различали главным образом по радиатору, то теперь узнаваемость зависела от целого набора черт, совокупности, называемой «языком формы». Ключевым элементом в этом единстве выступала облицовка радиатора в виде парных решёток, получивших прозвище «почки». Хотя так и не удалось выяснить, кто именно придумал этот элемент оформления, марка остаётся верна ему по сей день.

Несомненным достоинством автомобиля является рядный шестицилиндровый двигатель конструкции Рудольфа Шляйхера. Рядные «шестёрки» на годы стали фирменной чертой BMW. Ещё одна особенность — централизованная система смазки шасси, требующая от водителя нажимать на шток насоса через каждые 50 км на сухой дороге, а в плохую погоду — даже через 30 км! Зато с современными машинами BMW-327 равняет реечный рулевой механизм.

Модель 327 выпускалась с 1937 по 1942 год с кузовами кабриолет и купе. Кузовы поставляли берлинский завод AMBI-Budd и ателье Autenrieth из Дармштадта. Предлагаемый вниманию экземпляр имеет кузов Autenrieth. Построено 1306 BMW-327, из них с кузовом купе всего 179 штук. Производство модели возобновили в 1952 году на территории ГДР под маркой EMW, поскольку BMW отсудил право на свой товарный знак. Ну и поставщики, в том числе кузова, были уже другие. В ГДР выпустили 505 кабриолетов и купе EMW-327/1, 327/2 и 327/3. Особенностью представленного экземпляра является крепление колёс центральной барабанной гайкой. Для модели 327 предлагалось и крепление пятью гайками. В обоих исполнениях, чтобы сменить заднее колесо, прежде требовалось демонтировать элегантный щиток. Такие щитки несли мало практической пользы, выполняли главным образом декоративную функцию. Данный автомобиль произведён на заводе в Эйзенахе 19 декабря 1939 года и отправлен в Вену, к дилеру BMW Hämmerle. В апреле 2012 года его выкупили у Рудольфа Бадера (Швейцария). С мая 2012-го по декабрь 2014-го его восстанавливали в одесской мастерской Zhukov Cars. После реставрации прибыл в Москву, растаможен и поставлен на учет 1 апреля 2015 г. По дорогам России не эксплуатировался

**9 000 000—11 000 000 руб.**

**Старт 7 500 000 руб.**



## 105

Dodge WC-56 3/4 ton 4x4 Truck Command model T-214-B-98. 1944

Как у генерала Паттона

Same as General Patton had

Страна происхождения:	США	Origin:	USA
Номер шасси:	81587538	Chassis number:	81587538
Номер двигателя:	P23924210	Engine number:	P23924210
Номер кузова:	42197944	Body number:	42197944
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/3769 см <sup>3</sup>	Cylinders/Capacity:	6/3769 cc
Мощность:	92 л. с. при 3200 об/мин	Max power:	92 HP at 3200 rpm
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, одноступенчатая раздаточная коробка, привод на все колёса	Transmission:	four-wheel drive, manual 4-speed gearbox with 1-speed transfer case lever-type double-acting shock absorbers
Скорость:	85 км/ч	Top speed:	85 km/h
Тип кузова:	5-местный шарабан	Body type:	5-passenger char-à-banc



Вездеходы Dodge типа WC надёжно служили в годы Второй мировой войны в армиях Великобритании, СССР, США, Франции. Из восьми модификаций автомобиля в нашей стране наиболее известен «носитель вооружения» с цельнометаллической универсальной платформой грузоподъёмностью в 750 кг. Однако среди западных коллекционеров большим вниманием пользуется командирский вариант WC-56, поскольку у него пять посадочных мест, закрытый багажник и несколько меньшие габариты и масса. Словом, это идеальный автомобиль для выездов на пикник.

Кроме того, WC-56 (и модификация с лебёдкой WC-57) позволяют ощутить сопричастность с крупными полководцами прошлого. Например, американский четырёхзвездный генерал Джордж Паттон, прославившийся своим рукоприкладством, перемещался и на WC-56, и на WC-57, причём его для генерала специально оборудовали мощными сигналами и крупнокалиберным пулемётом. Во французской армии, получившей немало американской техники, WC-56 выполняли назначение парадных автомобилей.

В таком вездеходе можно было видеть президента де Голля.

С 1942 по 1945 год на заводе Dodge-Fargo построили 225195 вездеходов модели T-214, из них модификацию WC-56 (T-214-B-98) выпустили в количестве 21156 экземпляров. Выставленный на торги Dodge растаможен и стоит на учете

**2 200 000—3 000 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**



## 106

Chevrolet 8440/C8. 1941 г.

Канадец британского происхождения

Canadian of British origin

Страна происхождения:	Канада	Origin:	Canada
Номер шасси:	1844010543	Chassis number:	1844010543
Номер двигателя:	отсутствует	Engine number:	none
Номер кузова:	отсутствует	Body number:	none
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/3548 см <sup>3</sup>	Cylinders/Capacity:	6/3548 cc
Мощность:	86 л. с. при 3400 об/мин	Max power:	86 HP at 3400 rpm
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, привод на все колёса	Transmission:	four-wheel drive, manual 4-speed gearbox with 2-speed transfer case
Скорость:	80 км/ч	Top speed:	80 km/h
Тип кузова:	6-местный специальный, для расчёта	Body type:	6-passenger personnel carrier



Этот аналог знаменитого «Доджа три четверти» практически не был знаком советским солдатам. Автомобиль подтверждает страсть военных всего мира ко всяческим аббревиатурам. Он называется CMP FAT, что означает «Канадский военный образец тягача полевой артиллерии». Кроме того, следовало различать «артиллерийский тягач Chevrolet» (CGT) и «артиллерийский тягач Ford» (FGT). Речь, разумеется, идёт о канадских филиалах этих компаний. Также этот вездеход назывался Chevrolet 8440/C8. Разрабатывали его для войск Великобритании и Британского содружества, причём по английскому стандарту. Согласно нему, кузов артиллерийского тягача обязательно должен быть закрытым — мало ли, ночь застанет расчёт в пути? Первоначально кузов напоминал покрашенную в защитный цвет британскую телефонную будку, а в 1942 году Военный Департамент принял новый фасон № 13, с сильно скрошенной задней частью. Вряд ли так сделали по соображениям аэродинамики. Внешняя нескладность и громоздкость вводят в заблуждение. По отзывам тех, кому доводилось ездить и на Dodge «три четверти», и на Chevrolet C8, британский вездеход превосходит американца по проходимости, отличается отличной динамикой и управляемостью.

На кузов нанесена характерная для британской армии маскировочная окраска, прозванная «Ушами Микки-Мауса». В отличие от сложного пятнистого камуфляжа, здесь на основной фон нанесены закруглённые пятна одного, чёрного или тёмно-коричневого цвета. Они наносились на более освещенные части кузова (крышу, крылья, капот) таким образом, чтобы исказить, насколько возможно, его форму. Особенность артиллерийского тягача — лебёдка, встроенная в середину рамы перед задней осью. Всего за годы войны на заводе в городе Ошава их построили 22 000 штук, при этом на аукцион выставлен автомобиль в редком кузове и отличном состоянии, таких не найти. Культурная ценность

**6 500 000—7 500 000 руб.**

**Старт 4 500 000 руб.**



**107**

**ГАЗ-67Б / GAZ-67B. 1950**

**Маленькое чудо конструктора Грачёва**

**A little wonder of engineer Grachev**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	126550
Номер двигателя:	отсутствует
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/3,28 л
Мощность:	54 л. с. при 2800 об/мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, одноступенчатая раздаточная коробка, привод на все колёса
Скорость:	90 км/ч
Тип кузова:	фаэтон, 4-местный

Origin:	USSR
Chassis number:	126550
Engine number:	none
Cylinders/Capacity:	4/3,28 Ltr
Max power:	54 HP at 2800 rpm
Transmission:	all-wheel drive, manual 4-speed gearbox with 1-speed transfer case
Top speed:	90 km/h
Body type:	4-passenger Phaeton

ГАЗ-67Б — детище выдающегося конструктора Виталия Андреевича Грачёва. Он не только создавал непревзойдённые по своим характеристикам вездеходы, но и мастерски, подчас на грани риска, водил их. Он мог забраться на верхний этаж к любимой женщине по водосточной трубе, прекрасно играл в шахматы и музиковал. Это ему Андрей Вознесенский посвятил строки в поэме «Зарев»:

Ах, Грачёв — шоферюга,  
легенда, томич!  
Уголь-глаз горит  
голубым обводом.  
«Небеса — старо.  
Полетай болотом!».

Написано это было, когда страна рвалась в космос, а Грачёв проектировал специальные вездеходы для эвакуации космонавтов. Всего же Виталий Андреевич дал путевку в жизнь 88 моделям машин.

В этой растянувшейся на многие десятилетия автоколонне ГАЗ-67Б шёл одним из первых. И был, несомненно, первым крупным успехом, продержавшись на конвейере с 1943 по 1953 год. Всего было построено 92843 вездехода. Хотя шоферы и прозвали ГАЗ-67Б «Иван-Виллисом», по проходимости и тяговым характеристикам «газик» обходил своего американского близнеца. Осенью 1943 года образец ГАЗ-67Б с 76-мм пушкой ЗиС-3 на крюке прошёл 2200 км испытательного пробега, при этом ходовая часть орудия полностью вышла из строя, а тягачу — ничего. ГАЗ-67 Б позднего, после 1948 года, выпуска отличались штампованной, а не паяной решёткой радиатора, и амортизаторами двустороннего действия. Автомобиль восстановлен до идеального состояния

**1 700 000—2 000 000 руб.**

**Старт 1 200 000 руб.**



## 108

### BMW-R71. 1938

**С чего начинался «Урал»**

Страна происхождения:	Германия
Номер двигателя:	8032
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	2, оппозитный/745 см <sup>3</sup>
Мощность:	22 л. с. при 4600 об/мин.
Трансмиссия:	механическая 4-х ступенчатая коробка передач с ножным переключением, привод на заднее колесо карданным валом
Скорость, одиночка:	125 км/ч, с боковым прицепом 105 км/ч
Число мест:	1

### Predecessor of Ural motorcycles

Origin:	Germany
Engine number:	8032
Cylinders/Displacement:	B2/745 cc
Max power:	22 HP at 4600 rpm
Transmission:	foot-operated 4-speed gearbox, propeller shaft on rear wheel
Top speed, mono:	125 km/h
	with sidecar 105 km/h
Single-seater	

BMW R71 создавали в серии из четырех моделей, куда входили также очень похожие по конструкции R51, R61 и R66. Все они сооружались на изящной дуплексной раме из цельнотянутых труб с переменным и эллипсоидным сечением и имели одинаковый габарит. При этом в рекламных брошюрах R71 представляли как туристическую модель для эксплуатации с боковым прицепом, иначе — коляской. По меркам тех лет мотоцикл обладал избыточной для одиночки мощностью. Что, впрочем, не исключало и сольной партии. Дебют мотоцикла состоялся 15 февраля 1938 года на международном автосалоне в Берлине. Однако произведённое на публику сильное впечатление ещё не означало коммерческого успеха. Так, военные предпочли колясочный R12 со штампованной рамой — отпускная цена была ниже. Отсутствием военного заказа можно объяснить довольно скромный выпуск R71 — всего 3458 штук до 1941 года. Что с лихвой восполнили в СССР, приняв BMW R71 за образец для советского тяжёлого мотоцикла М-72. Для производства М-72 предписывалось организовать производства в Москве, Харькове и Пензе. Советские инженеры, изучавшие немецкую конструкцию, с удивлением обнаружили, что все детали — от цилиндро-поршневой группы до заднего фонаря в R71 выполнялись по второму классу точности. Нашим такое показалось излишним. Да и где набрать квалифицированных рабочих и точного оборудования для соблюдения строгих допусков? Решили упрощать. Установочная партия из трёх машин вышла из ворот Московского мотоциклетного завода 1 мая 1941 года. Развернуть выпуск в задуманных объёмах помешала война. В эвакуацию в Ирбит везли в том числе и эталонный образец R71. Эшелон был битком, образец ехал на крыше вагона. И, самое интересное, дожил до наших дней и выставлен в Ирбитском государственном музее мотоциклов. Тогда как обстоятельства выбора R71 прообразом для М-72 покрыты мраком тайны. Представленный образец имеет более 60% оригинальных деталей, включая блок двигателя и раму. На ходу, продается как масс-габаритный макет

**360 000—450 000 руб.**



## 109

ГАЗ-12 ЗиМ / GAZ-12 ZiM. 1949—1959

Высокий класс горьковчан

High standard of Gorky automotive plant engineers

Страна происхождения:	СССР	Origin:	Soviet Union
Номер шасси:	отсутствует	Chassis number:	none
Номер кузова:	17077	Body number:	17077
Номер двигателя:	отсутствует	Engine number:	none
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/3485 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	6/3485 cc
Мощность:	90 л. с. при 3600 об/мин	Max power:	90 HP at 3600 rpm
Трансмиссия:	механическая, с гидромуфтой,	Transmission:	rear-wheel drive,
3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса			manual 3-speed gearbox
Скорость:	125 км/ч	Top speed:	125 km/h
Тип кузова:	самонесущий, 7-местный седан	Body type:	integrated, 7-passenger Saloon



Если появление «Победы» с кузовом оригинальной бескрыльой формы произвело какое-то впечатление на автомобильный Запад, то дебют ЗиМ прошёл незамеченным. Притом, что появление машины совпало с оживлением внешнеторговой деятельности СССР.

Не заметили ЗиМ совершенно незаслуженно. Если «Победа» явилась для горьковчан своего рода пробным камнем, и целый ряд причин, начиная с нехватки качественного стального листа для кузова, помешали сделать машину по-настоящему выдающейся, то в ЗиМе творческий коллектив конструкторско-экспериментального отдела ГАЗа развернулся в полную силу. Главный конструктор Андрей Александрович Липгарт гордился ЗиМом больше, чем «Победой». В этом автомобиле (ведущий конструктор — Николай Александрович Юшманов) реализована сверхзадача — создан едва ли не самый большой в мире несущий кузов. Три ряда сидений, 7 мест! Это было достижением мирового масштаба. ЗиМ меньше ЗиС-110, но внутри просторнее. ЗиМ был легче ЗиС-110 почти на массу автомобиля «Москвич» — на 750 кг! Кроме того, был сделан первый шаг по направлению к автоматическим коробкам передач: пусть и не гидротрансформатор, а всего лишь гидромуфта позволила значительно увеличить плавность при трогании с места и снизить число переключений коробки передач. Для ЗиМа и спроектировали новую коробку передач, и освоили доступную до этого только ЗиСу технологию нарезки гипоидных шестерён заднего моста. Характерным элементом автомобиля является капот, способный открываться на обе стороны, с носовым декором, подсвечивающимся изнутри.

Опытные образцы показали Сталину и членам правительства в Кремле 10 мая 1949 года, а летом 1950-го ЗиМ представили широким слоям граждан на ВДНХ, в экспозиции «Автомобильная и тракторная промышленность» в том самом павильоне, который в наши дни вновь называется «Космос». ЗиМ намеревались выпускать в ритме «Победы» — в новом просторном и светлом цехе, доставшимся от авиазавода. По сотне в день! Однако столько высококлассных машин стране не требовалось, и план скорректировали (что, впрочем, только в лучшую сторону сказалось на качестве). Всего с 10 октября 1950 года по 1959 год произвели 21527 ЗиМов — седанов и такси (с обивкой из искусственной кожи). Санитарные ГАЗ-12Б выпускались на год дольше. 30 ноября 1957 года решением Совета министров РСФСР Горьковский автозавод лишили имени В. М. Молотова, второго человека в правительстве Сталина. Так ЗиМ стал просто ГАЗ-12. Выставленный на торги экземпляр ЗиМ прекрасно отреставрирован

**6 300 000—7 500 000 руб.**

*Старт 4 500 000 руб.*



**110**

**«Москвич-401-422» / «Moskwitch-401-422». 1955**

По прозвищу «Буратино»

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер кузова:	отсутствует
Номер двигателя:	отсутствует
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/1074 см <sup>3</sup>
Мощность:	26 л. с. при 4000 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	90 км/ч
Тип кузова:	самонесущий, 2-местный фургон

Nicknamed «Buratino»

Origin:	Soviet Union
Chassis number:	none
Body number:	none
Engine number:	none
Cylinders/Displacement:	4/1074 cc
Max power:	26 HP at 1074 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
Top speed:	90 km/h
Body type:	integrated, 2-person delivery van

Автомобиль, по большому счёту, родился не в СССР, и даже не городе Рурсельсхайм, откуда после победы над нацистской Германией мы вывезли технологическую линию и документацию на малолитражку Opel Kadett K38. Конечно, появлению этого забавного фургончика мы тоже в большей мере обязаны немецким инженерам, но то были инженеры не завода Opel, а одного из 11 специальных конструкторских бюро Наркомата автомобильной промышленности, образованных под чутким советским руководством на территории Германии вскоре после войны. Бюро, где сначала сделали эскизный чертёж, а затем и построили опытный образец деревянного пятидверного универсала, располагалось в городе Кемниц, там же, где до войны находилось конструкторское бюро концерна Auto-Union. С прототипом для московского завода КИМ (тогда его ещё не переименовали в МЗМА) всё было предельно ясно: в постановлении Государственного комитета обороны № 9905 от 26 августа 1945 года чётко говорилось: «О постановке на производство на МЗМА автомобиля Opель-Кадет К-38 в его существующем виде». А вот модификаций у К-38 было всего две, и обе легковые, тогда как народному хозяйству требовалась грузовики. Прибодренные сытными советскими пайками немецкие инженеры живо сконструировали целый сонм вариантов на базе Kadett K38. В 1946 году их доставили в Москву, показали Сталину. (Это была его идея копировать Kadett K38.) Вождь отмёл большинство вариантов — не могла страна позволить себе излишнее разнообразие. К тому же кузова у них были металлические, а СССР испытывал временный дефицит холоднокатанного стального листа. Поэтому решено было превратить филёнечной пятидверный универсал в фургон. Так и родился «Москвич-400—422» с каркасом из берёзовых брусьев, фанерными филёнками и крышей, обтянутой материалом «автобим» (вариант дерматина). Кстати, столь необычное обозначение конструкторы завода переняли с ГАЗа, откуда, по большей части, перебрались в Москву сами. Первое число относилось к модели автомобиля, второе — к установленному на неё кузову. Грузоподъёмность фургона составляла всего 200 кг. Его начали выпускать в 1947 году ещё на основе «Москвича-400», а с 1954 по 1956 год перешли на базу усовершенствованного «Москвич-401». Всего сделали 11129 фургонов. Не исключено, что его дали уже коллекционеры и реставраторы. Кстати, выставленный авто отреставрирован хорошо, продается как масса-габаритный макет

**3 300 000—4 000 000 руб.**

**Старт 2 400 000 руб.**



## 111

### ГАЗ-12 ЗиМ / GAZ-12 ZiM. 1956

Чёрный ангел

**Black angel**

Страна происхождения:	СССР	Origin:	Soviet Union
Номер шасси:	12689	Chassis number:	12689
Номер кузова:	12776	Body number:	12776
Номер двигателя:	отсутствует	Engine number:	none
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/3485 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	6/3485 cc
Мощность:	90 л. с. 3600 при об/мин	Max power:	90 HP at 3600 rpm
Трансмиссия:	механическая, с гидромуфтой,	Transmission:	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса			
Скорость:	125 км/ч	Top speed:	125 km/h
Тип кузова:	самонесущий, 7-местный седан	Body type:	integrated, 7-passenger Saloon

Живо вспоминается у братьев Стругацких в книге «Понедельник начинается в субботу»: «Вот по дороге едет ЗиМ, и им я буду задавим». Легко понять иронию 1960-х, когда страна рванула в космос, победила полиомиелит, сняла фильм «Мне двадцать лет», зачитывалась лириками и влюблялась в физиков. К этому времени ЗиМ, увы, устарел и поблек на фоне «Чайки». А ещё недавно за ЗиМ просили 40 000 рублей — это был первый в нашей стране автомобиль представительского класса, поступивший в открытую продажу. Цена немалая. Для сравнения, за «Москвич-401» просили 8000 рублей, а за ГАЗ-М20В «Победа» — 16000 рублей. Немногие могли позволить собственный ЗиМ (служебный — другое дело). Неудивительно, что вскоре за ним закрепилась репутация «поповской» машины. Как знать, возможно на народное мнение повлияли округлые, «с жирком» обводы кузова или пышные декоративные оклады. К тому же большинство ЗиМов были чёрными, много реже — серыми или тёмно-зелёными. Более нарядные двухцветные машины были заводской самодеятельностью — их окрашивали особо, для показов высокому начальству. В качестве объекта владения ЗиМ представляет собой идеальный вариант для начинающего собирателя автомобильной старины. Он достаточно прост в обслуживании и в эксплуатации. Вместительный кузов позволяет взять на исторический слёт компанию друзей или родственников. В наличии немало запасных частей, как оригинальных, так и выполненных заново — и они не очень дорогие. Вместе с тем, ЗиМ — довольно редкая машина, особенно в хорошем состоянии. На любом показе старой техники ему обеспечено внимание посетителей

**2 600 000—3 000 000 руб.  
Старт 1 800 000 руб.**



**112**

**ГАЗ-М21Г «Волга» / GAZ-M21G Volga 1957**

**Навстречу фестивалю**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	1033
Номер кузова:	1058
Номер двигателя:	953
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/2432 см <sup>3</sup>
Мощность:	65 л. с. при 3800 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	120 км/ч
Тип кузова:	самонесущий 5-местный седан

**Towards the festival**

Origin:	Soviet Union
Chassis number:	1033
Body number:	1058
Engine number:	953
Cylinders/Displacement:	4/2432 cc
Max power:	65 HP at 3800 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
Top speed:	120 km/h
Body type:	integrated, 5-passenger Saloon

Вниманию предлагается редчайший образец ГАЗ-21Г «Волга» первой серии. Такие выпускались с октября 1956 по июнь 1957 года с нижнеклапанным двигателем от «Победы», цилиндры которого были расточены до 88 мм. Таким образом, рабочий объём увеличили до 2,43 л. Всего было изготовлено около 1000 экземпляров.

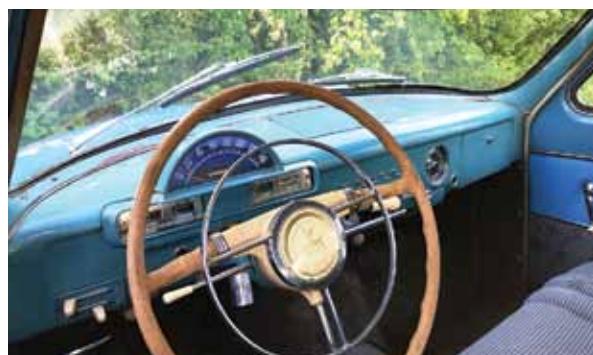
Хотя 21-я создавалась с приглядом за лучшими американскими образчиками, общий объём нового оказался для завода явно велик. Не сразу удалось перейти на верхнеклапанный двигатель. Ещё два года «волги» не могли получить омыватель ветрового стекла. В плафонах задних фонарей забыли предусмотреть катафоты — они тоже появятся позже.

Пожалуй, наиболее экзотической по меркам наших дней особенностью машин первой серии являлась централизованная система смазки шарниров передней подвески и рулевых тяг. Приводить её в действие следовало каждые 200 км пробега, а при езде по грязным дорогам — и вовсе через 30 км, ну а после преодолевания брода — немедленно. Для этого водитель должен был 2—3 раза плавно надавить ногой на шток насоса и после паузы отпустить. Шток находился у основания рычага педали сцепления, слева. От этой системы, капризной и загрязняющей природу, откажутся в марте 1960-го.

То, что когда-то могло вызвать неудобство и ироничное недоумение, по прошествии лет воспринимается как необычное качество и только повышает интерес коллекционеров к предмету. Перед нами — редчайший автомобиль, такие появляются в продаже раз в 5 лет. Находится в комплектном состоянии, заводится, но требует реставрации

**1 700 000—2 000 000 руб.**

**Старт 1 200 000 руб.**



## 113

### ГАЗ-М21В «Волга» / GAZ-M21V Volga. 1958

#### Экспортный потенциал

<u>Страна происхождения:</u>	СССР
<u>Номер шасси:</u>	30295
<u>Номер двигателя:</u>	28347
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	4/2445 см <sup>3</sup>
<u>Мощность:</u>	70 л. с. при 4000 об/мин
<u>Трансмиссия:</u>	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
<u>Скорость:</u>	130 км/ч
<u>Тип кузова:</u>	самонесущий 5-местный седан

#### Export potential

<u>Origin:</u>	Soviet Union
<u>Chassis number:</u>	30295
<u>Engine number:</u>	28347
<u>Cylinders/Displacement:</u>	4/2445 cc
<u>Max power:</u>	70 HP at 4000 rpm
<u>Transmission:</u>	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
<u>Top speed:</u>	130 km/h
<u>Body type:</u>	integrated, 5-passenger Saloon

Это тот редкий случай, когда точно известна дата выпуска: 21 декабря 1958 года. Так что скоро юбиляру — 60! А известно это стало благодаря сохранившемуся экспортному паспорту. На титуле изрядно истрепавшегося листка изображена ещё «Волга» первой условной серии — «со звездой», а сам автомобиль имеет радиаторную решётку с 16-ю прорезями, так называемую «акулью пасть». И в плафонах задних фонарей уже появились «пятачки» отражателей-катафотов.

Именно условная «вторая серия» в большом количестве пошла на экспорт — конструкцию отработали в достаточной степени, искоренили недостатки, из-за которых на Западе пришлось бы краснеть. Уже отгремела Всемирная выставка в Брюсселе, откуда горьковчане привезли почётный диплом. По сути, Expo'58 стала местом мировой премьеры автомобиля. Западные журналы запестрели фотографиями советской экзотики и по-свойски перемывали ей косточки: «Комфортная, но ленивая»!

Официальный индекс ГАЗ-21 с «акульей пастью» — «И». Эту модификацию делали с ноября 1958 по апрель 1962 года. Однако в традиции завода выпускать какое-то время так называемые переходные машины. Постепенно отлаживался метод, и конвейер входил в полную силу. Вот и этот образец — переходный. Приборный щиток из «второй серии» установлен на переднюю панель от «первой» — ещё без окладистой декоративной решётки по центру, за которой скрывается громкоговоритель радиоприёмника. Интересный редкий автомобиль

**650 000—800 000 руб.**



## 114

### Mercedes-Benz 220 S Coupé (W 180 II). 1958

Ускользающая красота эпохи

Страна происхождения:	ФРГ
Номер кузова:	180037N8501083
Номер двигателя:	180924119501424
Число цилиндров/рабочий объём:	6/2195 см <sup>3</sup>
Мощность:	106 л. с. при 5200 об/мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	160 км/ч
Тип кузова:	купе 2+2

Elusive beauty of the epoch

Origin	West Germany
Body number	180037N8501083
Engine number	180924119501424
Cylinders/Capacity	6/2195 cc
Max power	106 HP at 5200 rpm
Transmission	manual 4-speed gearbox, rear-wheel drive
Top speed	160 km/h
Body type	2+2-passenger Coupé



Если в 1958 году победа впрыска топлива над карбюратором кому-то ещё представлялась неочевидной, то в раме, как неотъемлемой части легкового автомобиля, никто уже не видел необходимости. Карбюраторный Mercedes-Benz 220 S Coupé (W 180 II) и его вприсковая версия Mercedes-Benz 220 SE Coupé (W 128) стали первыми купе концерна Daimler-Benz AG с самонесущими кузовами. В те годы казалось, что Mercedes-Benz не успевает отказываться от старого в пользу более прогрессивных решений. Купе и кабриолеты Mercedes-Benz 220 прежнего поколения (W187) своим рамным шасси и выступающими крыльями напоминали довоенную продукцию концерна. Их производство свернули летом 1955 года, когда уже вовсю выпускали седан Mercedes-Benz 220 а (W 180 I) с несущим кузовом современного «бескрылого» фасона.

За это его неофициально прозвали «Понтоном». Пора было появиться и купе с кабриолетом на его базе. В октябре 1955-го на Франкфуртском салоне показали прототип 220 Convertible A/C. Всю механику взяли от седана 220 а, с той разницей, что укоротили на 120 мм колёсную базу и усилили кузов. Изменения повлекли за собой утяжеление конструкции на 60 кг. Мотор не потянул. Пришлось отложить выпуск и дождаться выхода более мощного седана 220 S.

Производство Mercedes-Benz 220 S Coupé (W 180 II) началось на головном заводе легковых автомобилей в городе Зиндельфинген в октябре 1956 года и длилось до обидного мало — всего три года. Всего выпустили 1251 экземпляр. На подходе была чуть более мощная модификация с впрыском топлива Mercedes-Benz 220 SE Coupé (W 128). Но она продержалась ещё меньше, после чего концерн опять взялся всё менять — и фасон, и конструкцию. Представленный на аукционе «Понтон» отреставрирован, растаможен, стоит на учете

**4 800 000—5 800 000 руб.**

**Старт 3 500 000 руб.**



## 115

«Москвич-411» / «Moskvich-411». 1959

Предтеча современных кроссоверов

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер кузова:	576
Номер двигателя:	65134
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/1360 см <sup>3</sup>
Мощность:	45 л. с. при 4500 об/мин
Трансмиссия:	привод на все колёса, механическая 4-ступенчатая коробка передач, 2-ступенчатый демультиплликатор
Скорость:	90 км/ч
Тип кузова:	самонесущий 5-местный универсал

The forerunner of modern crossovers

Origin:	Soviet Union
Chassis number:	none
Body number:	576
Engine number:	65134
Cylinders/Displacement:	4/1360 cc
Max power:	45 HP at 4500 rpm
Transmission:	four-wheel drive, manual 4-speed gearbox, 2-speed transfer case
Top speed:	90 km/h
Body type:	integrated, 5-passenger Station Wagon

Понятия «высокая проходимость» и «повышенная проходимость» в СССР различали. Это сегодня снимают головокружительные рекламные ролики об удивительных способностях кроссоверов, а советскому гражданину инструкция по эксплуатации «Москвич-411» недвусмысленно указывала: «характеризуется только повышенной проходимостью, но при этом не является автомобилем-вездеходом, поэтому нельзя пытаться пользоваться им на особо тяжелых дорогах и в условиях, не соответствующих их возможностям».

Посмотрев, как устроен «Москвич-411», только усмехнёшься: если это не вездеход, то как должен выглядеть настоящий вездеход? Неразрезные мосты-«сплит», продольные полуэллиптические рессоры, подключаемый передний мост, двухступенчатая раздаточная коробка, «зубатые» шины 6,40–15, дорожный просвет 220 миллиметров... На самом деле, беда вездеходика, запущенного Московским заводом малолитражных автомобилей (МЗМА) во времена относительной хозяйственной самостоятельности, заключалась в слабом двигателе. По сравнению с базовым универсалом «Москвич-423» снаряженная масса выросла на целых 100 кг и уверенно перевалила за тонну. А передвигаться автомобилю предстояло не по широким проспектам, а по узким раскисшим просёлкам, которые в России исторически тоже считают дорогами.

И всё же, такой автомобиль следовало создать. И не потому, что ничего подобного в мире не делали, а по острой необходимости. Потому что, как не меняются времена, а направлений в нашей стране по-прежнему остаётся больше, чем дорог. Только «Москвич-410», «Москвич-410 Н» и «Москвич-411» были полноприводниками, которые в ту пору мог купить советский частник. Счастливчиков оказалось не много: с 1958 по 1960 год МЗМА выпустил 1515 полноприводных универсалов М-411

1 500 000—1 800 000 руб.

Старт 1 000 000 руб.



## 116

### ГАЗ-М21И «Волга» / GAZ-M21I Volga. 1961

**Кофе с молоком**

**Your café au lait**

<u>Страна происхождения:</u>	СССР	<u>Origin:</u>	Soviet Union
<u>Номер шасси:</u>	182306	<u>Chassis number:</u>	172239
<u>Номер кузова:</u>	184026	<u>Body number:</u>	173898
<u>Номер двигателя:</u>	21A-226550	<u>Engine number:</u>	21A-226550
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	4/2445 см <sup>3</sup>	<u>Cylinders/Displacement:</u>	4/2445 cc
<u>Мощность:</u>	70 л. с. при 4000 об/мин	<u>Max power:</u>	70 HP at 4000 rpm
<u>Трансмиссия:</u>	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	<u>Transmission:</u>	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
<u>Скорость:</u>	130 км/ч	<u>Top speed:</u>	130 km/h
<u>Тип кузова:</u>	самонесущий 5-местный седан	<u>Body type:</u>	integrated, 5-passenger Saloon

Чувствуется, что об этом автомобиле заботились. «Волга» условной второй серии. «Акулья пасть». Воображение дорисовывает, кто мог пользоваться ею прежде — в Советском Союзе «Волга» определяла если не высокое положение, то хрупкое благополучие владельца. Сразу вспоминается реплика Юрия Деточкина из кинокомедии «Берегись автомобиля»: «Бежевая! Цвет не броский. А гараж у вас нет?» Бежевый был одним из основных конвейерных цветов, в него кузова окрашивали на потоке. Конечно, не настолько качественно, как окрашен предлагаемый вниманию экземпляр. Всего же за 14 лет производства «21-й» использовалось свыше 160 артикулов эмалей... не все в одно время, конечно. Было разработано более 30 цветовых сочетаний для двухтоновой окраски. Но за такой шик полагалось доплатить 270 рублей. А ещё гараж, замок, страховка... Так бежевый цвет стал одним из самых популярных у советских автомобилистов. Выставленная на торги машина прекрасно поможет участвуя в ретро-ралли поностальгировать по тем временам, а цветом напомнит бочковой кофе с молоком всех столовых Союза

**1 200 000—1 500 000 руб.**

**Старт 750 000 руб.**



117

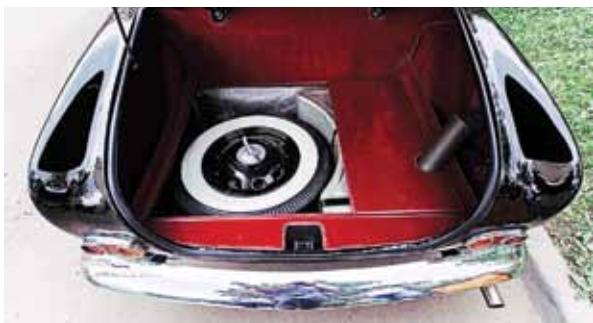
**BMW-503 Coupe. 1960**

Граф фон Гёрц в поисках истины

Страна происхождения:	Германия
Номер шасси:	69411
Номер двигателя:	30894
Число цилиндров/рабочий объём:	V8/3168 см <sup>3</sup>
Мощность:	162 л.с. при 4800 об/мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	190 км/ч
Тип кузова:	на несущей раме, 4-местный купе

Graf von Goertz searching for truth

Origin:	Germany
Chassis number:	69411
Engine number:	30894
Cylinders/Capacity:	V8/3168 cc
Max power:	162 HP at 4800 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
Top speed:	190 km/h
Body type:	Body-on-frame, 4-passenger Coupe



В 1950-е у компании BMW AG были две автомобильные «краиности». С одной стороны, по лицензии итальянской мотоциклетной фирмы Iso баварцы выпускали двухместную мотоколяску Isetta, с другой — строили впечатительные, помпезные модели серии «500», среди которых были даже с мотором V8, очень, надо сказать, неплохо сконструированным. Серединки в этой производственной программе не было: или тарахи на двухтактной мотоколяске, или сочно урчи восемью поршнями. Такая политика едва не привела к поглощению компании концерном Daimler-Benz AG.

Машины BMW того периода весьма своеобразны: чего стоит коробка передач, расположенная у модели 503 отдельно от двигателя, под передними сиденьями, и соединённая с двигателем коротким промежуточным валом! Оригинально? Тем более, что ещё в начале 1920-х от такого решения вроде бы все дружно отказались. Компания BMW подумала... и тоже отказалась — в сентябре 1957-го. Внешность BMW-503 очень выразительна. Смотришь, и понимаешь — перед тобой особенный автомобиль. Автором его дизайна был молодой искатель удачи Альбрехт фон Гёрц. Потомок германских аристократов, он держал собственное дизайн-büro в Нью-Йорке, а компания BMW очень хотела выйти на американский рынок. Легендарный нью-йоркский импортёр европейских автомобилей Макс Хоффман выставил условие: дизайн должен быть американским. Гёрц сделал три машины: родстер BMW-507, купе BMW-503 и кабриолет BMW-503. Собственно, больше никаких автомобилей он в своей жизни не сделал, зато эти три прославили его на весь мир. Несколько уж американскими выглядели, по мнению Макса Хоффмана, эскизы Гёрца, успеха на рынке баварцам эти модели не принесли. Можно сказать, что завод в Мюнхене работал на будущих коллекционеров, которые BMW-503 ценят и старательно вылавливают по всему миру. Всего с мая 1956 по март 1959-го было произведено 412 купе и кабриолетов BMW-503. Согласно официальному архиву BMW Group выставленная на торги BMW 503 Coupé с заводским номером FIN 69411 (411й) с номером двигателя 30894 был произведен 14.06.1960 и доставлен 26.06.1960 принцу Кувейта в Лозанне. Примечателен тот факт, что 411 и 412 автомобили были произведены по специальному заказу, так как в 1959 году модель уже была снята с производства. Второй владелец (с 1981 года) — французский коллекционер, третий — русский, указан в ПТС

**17 000 000—20 000 000 руб.**

**Старт 15 000 000 руб.**



## 118

### Bentley S2 4-door Saloon. 1960

Первый с двигателем V8

The first one with V8 engine

Страна происхождения:	Великобритания	Origin:	United Kingdom
Номер шасси:	B152LBS	Chassis number:	B152LBS
Номер двигателя:	P1218	Engine number:	P1218
Номер кузова:	BT0666	Body number:	BT0666
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	V8/6230 см <sup>3</sup>	Cylinders/Capacity:	V8/6230 cc
Мощность:	нет данных	Max power:	no data
Трансмиссия:	привод на задние колёса, автоматическая 4-ступенчатая коробка передач	Transmission:	rear-wheel drive, automatic 4-speed gearbox
Скорость:	160 км/ч	Top speed:	160 km/h
Тип кузова:	5-местный седан	Body type:	5-passenger saloon



Величественное творение дизайнера Джона Палуэлла Блэтчли в стиле «knife-edge», что можно перевести как «выструганный ножом». Выдающий мастер, Блэтчли в 23 года занял пост главного конструктора знаменитого кузовного ателье Gurney Nutting, а в годы Второй мировой войны уже на заводе Rolls-Royce занимался проектированием капотов для истребителей Hurricane и Spitfire. Как известно, после окончания Второй мировой войны компания Bentley перебралась в местечко Кри в графстве Чешир на освободившийся авиа завод Rolls-Royce, где раньше и выпускали моторы для истребителей.

Расширившись, и Rolls-Royce, и Bentley развернули собственное производство кузовов и почти перестали заказывать их на стороне. Изделия Bentley представляли собой слегка видоизменённые модели Rolls-Royce. Двойником Bentley S2 являлся Rolls-Royce Silver Cloud II.

Bentley S2 (т. е. Series 2) сохранила тот же кузов и шасси, что и предшествующая модель S1, однако получила V-образный двигатель L410, блок цилиндров и головки которого отливались из алюминиевого сплава. Это обеспечивало выдающуюся отдачу. И хотя традиционно мощность не объявлялась, по косвенным данным она могла достигать 200 л. с. Потенциал, заложенный в моторе L410, позволил выпускать его вплоть до 1998 года.

От того, что Rolls-Royce/Bentley использовали лицензионную гидромеханическую трансмиссию General Motors, начались пересуды, что и мотор V8 британцы скопировали у американцев. На самом деле, в этом двигателе больше от авиамотора Rolls-Royce Merlin, который ставили в годы войны на истребители Hurricane и Spitfire, и капоты для которых проектировал дизайнер Джон Блэтчли.

Пресечь кривотолки оказалось гораздо сложнее, чем запихнуть гораздо более широкий V8 под капот, где прежде стоял рядный 6-цилиндровый мотор. Всего с 1959 по 1962 год выпущено 1920 автомобилей S2 со стандартными заводскими кузовами.

Представленный автомобиль имеет классическую двухцветную окраску кузова в цвета Burgundy и Opal. Прежде на протяжении 37 лет им владел преданный энтузиаст марки Bentley. Он привёл его в полный порядок, произвёл капитальный ремонт двигателя и коробки передач, обновил тормозную систему и рулевое управление, усовершенствовал систему кондиционирования, заменил радиатор и отопитель. Кожаный салон и деревянная отделка сохранили легкую патину, что придаёт машине особое очарование. В обновлённом виде автомобиль пробежал не более 3000 км, после чего был доставлен в Москву и официально оформлен с оплатой всех таможенных пошлин и получением российского техпаспорта

**6 000 000—7 000 000 руб.**

**Старт 4 500 000 руб.**



## 119

### MG 1600 MK II. 1962

Первая в своём роде

The first of its kind

Страна происхождения:	Великобритания	Origin:	United Kingdom
Идентификационный номер автомобиля:	не установлен	VIN:	not found
Номер шасси:	не установлен	Chassis number:	not found
Номер кузова:	104988	Body number:	104988
Номер двигателя:	16GGUH4701	Engine number:	16GGUH4701
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/1588 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	4/1588 cc
Мощность:	110 л. с. при 6700 об/мин	Max power:	110 HP at 6700 rpm
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	Transmission:	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
Скорость:	182 км/ч	Top speed:	182 km/h
Тип кузова:	на раме, 2-местный родстер	Body type:	body-on-frame, 2-passenger roadster



MG, заключённые в восьмиугольник, в 1920-е годы обозначали не более чем Morris Garage — отделение по снабжению запчастями и обслуживанию автомобилей Morris. Если бы не амбициозный управляющий Цесил Кимбер, превративший MG из аббревиатуры в имя нарицательное, символ настоящего британского автомобиля, настолько тесного, что в дверях приходилось делать вырезы для локтей ездоков.

Автомобильная марка MG ведёт свою историю с 1925 года, когда мистер Кимбер построил «Старину Первого» — свою самостоятельную конструкцию. Дело развивалось. Этому способствовали пилоты американских бомбардировщиков, чьи аэродромы в годы Второй мировой войны располагались в Великобритании. Они обнаружили, что маленькие юркие MG гораздо азартнее, а, главное, безопаснее управляются, чем джипы. Возвращаясь, пилоты разносили молву о чудесных MG по Штатам, которые надолго станут для марки главным рынком сбыта.

То, что послевоенные MG недалеко ушли в развитии от «Старины Первого», не стоит объяснять особенностями британского менталитета. Трудно жилось в Королевстве в те годы. И вдруг, как проблеск в туманной мгле, в 1955 году MG представляет радикально иную машину. Ни хлопающих на ветру крыльев, ни вырезов под локти. Удачный дизайн сотворил не дизайнер, а инженер Сид Энвер. В 1921 году он поступил в Morris Garage мальчиком на побегушках и дорос до главного конструктора. MG A — так называлась машина. «А» — первая литера в алфавите, начало отсчёта, знак перемен. В это время Уильям Моррис, он же 1-й виконт Ниффилдский, формирует могущественную British Motor Corporation, вобравшую в себя львиную долю английских марок, в том числе и MG. Внутри корпорации действовали непререкаемые законы унификации, что было только на руку, — инженеры MG получали по льготным расценкам двигатель B-Series от малолитражки Austin, после чего измывались над ним, как хотели. Например, устанавливали головку цилиндров с двумя верхними распределительными валиками — и тогда на капоте MG A появлялась хромированная строчка Twin Cam. Работал такой мотор не очень надёжно: в нём было больше сил, чем возможностей. Но разве такие автомобили приобретают, чтобы куда-то ехать? Нет, чтобы перепачкаться по локти в масле, а потом обсуждать в пабе за кружкой эля, какая она, на самом деле, славная машинка, MG A!

Выставленный на торги автомобиль — с более надежным двигателем 1962 года, и готов приносить массу удовольствия своему владельцу без хлопот по технической части.

**2 200 000—3 000 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**



## 120

### ГАЗ-21И «Волга» / GAZ-21I Volga. 1960

Время даёт «доброе»

The time blesses

Страна происхождения:

СССР

Soviet Union

Номер шасси:

0085417

0085417

Номер кузова:

85952

85952

Номер двигателя:

21A-141719

21A-141719

Число цилиндров/рабочий объём двигателя:

4/2445 см<sup>3</sup>

4/2445 cc

Мощность:

70 л. с. при 4000 об/мин

70 HP at 4000 rpm

Трансмиссия: механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса

Transmission:

rear-wheel drive,

Скорость:

130 км/ч

130 km/h

Тип кузова:

самонесущий 5-местный седан

Top speed:

integrated, 5-passenger Saloon

Ещё один прекрасный образец «Волги» условной «второй серии» ощерил свою «акулью пасть». Прежним хозяином проведены глубокие реставрационные работы с полной разборкой автомобиля, пескоструйной обработкой, капитальным ремонтом двигателя и переборкой подвески с заменой изношенных деталей на новые. Салон перешел с использованием оригинальной ткани по лекалам тех лет. Кузов окрашен в бирюзовый цвет, очень модный в начале 1960-х. Бамперы и все декоративные элементы кузова заново покрыты хромом. Несвойственных периода «украшательств», вроде покрышек с белыми бортами, не превнесено — автомобиль выполнен таким, каким ему полагалось сходить с конвейера согласно техническим условиям

1 800 000—2 200 000 руб.

Старт 1 200 000 руб.



## 121

### «Москвич-408» / «Moskvitch-408». 1967

**Первый экспортный успех**

**First export success**

<u>Страна происхождения:</u>	СССР	<u>Origin:</u>	Soviet Union
<u>Номер шасси:</u>	215275	<u>Chassis number:</u>	215275
<u>Номер кузова:</u>	224270	<u>Body number:</u>	224270
<u>Номер двигателя:</u>	284163	<u>Engine number:</u>	284163
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	4/1357 см <sup>3</sup>	<u>Cylinders/Displacement:</u>	4/1357 cc
<u>Мощность:</u>	50 л. с. при 4750 об/мин	<u>Max power:</u>	50 HP at 4750 rpm
<u>Трансмиссия:</u>	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	<u>Transmission:</u>	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
<u>Скорость:</u>	120 км/ч	<u>Top speed:</u>	120 km/h
<u>Тип кузова:</u>	самонесущий 5-местный седан	<u>Body type:</u>	integrated, 5-passenger Saloon

Как бы разворачивался знаменитый финал кинокомедии Леонида Гайдая «Бриллиантовая рука», если бы руль, за который судорожно хватался герой Анатолия Папанова, располагался с другой стороны! Уникальность предлагаемого вниманию «Москвича-408» заключается именно в расположении органов управления. Хотя во второй половине 1960-х этим обстоятельством никого на заводе было не удивить. В 1967 году на экспорт уходил 51% «москвичей». Модификация с правым рулём носила обозначение «Москвич-408 П». Любопытно, что в Великобритании реализацией Moskvich-408 занималась фирма Thomson & Taylor, обязательно добавлявшая к этому в скобках Brooklands. Дело в том, что располагалась компания неподалёку от одноимённой гоночной трассы, а начинала с постройки рекордных болидов Blue Bird и Napier-Railton. Не оттого ли заявляемые фирмой характеристики «москвичей» отличались от тех, что публиковались в советских источниках. Так, указывались мощность в 62 л. с. и скорость «свыше 129 км/ч». Выставленный «Москвич» на учёте и хорошем ходу

**2 200 000—3 000 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**



## 122

### Jaguar E-Type. 1962

Икона британского дизайна

The British design icon

Страна происхождения:	Великобритания
Идентификационный номер автомобиля:	отсутствует
Номер шасси:	885929
Номер кузова:	V2354
Номер двигателя:	R 5116-9
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/3781 см <sup>3</sup>
Мощность:	269 л. с. при 5500 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	246 км/ч
Тип кузова:	самонесущий с передним подрамником, 2-местное купе

Origin:	United Kingdom
VIN:	none
Chassis number:	885929
Body number:	V2354
Engine number:	R 5116-9
Cylinders/Displacement:	6/3781 cc
Max power:	110 HP at 6700 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
Top speed:	246 km/h
Body type:	unibody with front subframe, 2-passenger coupe

После дебюта на Женевском автосалоне 15 марта 1961 года Jaguar E-Type отправился в мировое турне. Фрэнк Синатра, увидев его на выставке в Нью-Йорке, категорично произнёс: «Я хочу этот автомобиль. И я хочу его немедленно!». Энцо Феррари назвал E-Type «самой красивой машиной на свете».

В лучших британских традициях первоклассный дизайн создал непрофессионал. Малькольм Сайер ненавидел, когда его величали стилистом! В недалёком военном прошлом он был авиационным инженером. Поговаривали, что после войны, прямо посреди иракской пустыни Сайер познакомился с беглым германским специалистом по аэродинамике и перенял у него основы этой непростой науки. Так или иначе, а спортивные Jaguar приобрели стараниями Сайера отточенные линии, в которых, казалось, совсем не застревал ветер. Jaguar E-Type оказался настолько удачен, что продержался в производстве до 1974 года, выдержав при этом два переиздания. С красивой машиной не хотели расставаться. По прошествии лет, всё же первое поколение (1961—1964 годы) смотрится лучше всех, причём именно в варианте Fixed-head coupe. Ничто не нарушает в ней аэродинамическую законченность формы. Всего за указанный период завод построил 7663 купе и 7818 родстеров. Общее же количество составило 72515 экземпляров. В наши дни компания возобновила производство штучных экземпляров E-Type, опираясь на заводскую документацию. Седьмого сентября 2017 года было объявлено о намерении выпускать электрические E-Type, внешне неотличимые от канонического образца. Предлагаемый образец находится в превосходном состоянии, соответствует оригиналу, способен украсить любую коллекцию или просто радовать в роли автомобиля воскресного дня

**10 500 000—13 000 000 руб.**

**Старт 7 000 000 руб.**



**123**

**Chrysler 300 2-door hardtop 440 TNT. 1967**

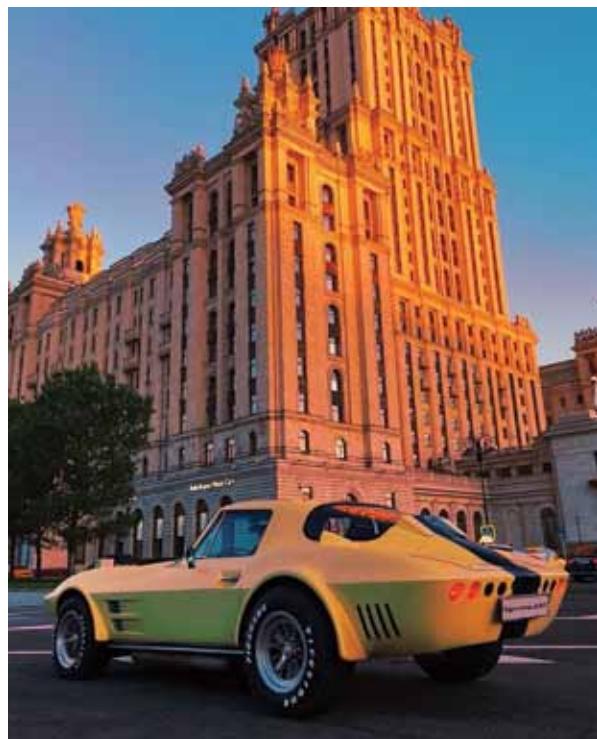
**Полноразмерное купе в стиле фильмов «Форсаж»**

<u>Страна происхождения:</u>	<u>США</u>
<u>Идентификационный номер автомобиля:</u>	<u>CM23K76105166</u>
<u>Номер шасси:</u>	<u>отсутствует</u>
<u>Номер двигателя:</u>	<u>отсутствует</u>
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	<u>V8/7206 см<sup>3</sup></u>
<u>Мощность:</u>	<u>380 л.с. при 4600 об/мин</u>
<u>Трансмиссия:</u>	<u>автоматическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса</u>
<u>Скорость:</u>	<u>200 км/ч</u>
<u>Тип кузова:</u>	<u>несущий, 5-местное 2-дверное купе-хардтоп</u>
<u>Origin:</u>	<u>USA</u>
<u>VIN:</u>	<u>CM23K76105166</u>
<u>Chassis number:</u>	<u>none</u>
<u>Engine number:</u>	<u>none</u>
<u>Cylinders/Displacement:</u>	<u>V8/7206 cc</u>
<u>Max power:</u>	<u>380 HP at 4600 rpm</u>
<u>Transmission:</u>	<u>rear-wheel drive, automatic 3-speed gearbox</u>
<u>Top speed:</u>	<u>200 km/h</u>
<u>Body type:</u>	<u>integrated, 5-passenger 2-door coupe-hardtop</u>

Сообщаемые характеристики относятся к серийному представителю так называемых «безлитерных» серий Chrysler 300 — модели, завоевавшей широкую популярность среди молодых американцев задолго до появления термина pony-cars. Однако, предлагаемый вашему вниманию экземпляр в 2012 году подвергся глубокой доработке в американской мастерской. Легендарный двигатель big-block усовершенствовали с сохранением оригинального блока цилиндров 1967 года. Он получил облегченную цилиндро-поршневую группу, спортивный распределительный вал, карбюратор увеличенной производительности Holley 4160, электрический бензонасос увеличенной производительности Holley Blue Max Pressure (до 416 л/ч), электронное управление зажиганием, электронное управление воздушными заслонками карбюратора, генератор увеличенной мощности (200 Ач), два аккумулятора, воздушный фильтр увеличенной площади с воздухозаборником на капоте, систему охлаждения с радиатором Champion увеличенной производительности, систему выпуска отработавших газов с выводом перед задними колесами с обеих сторон кузова. Чтобы получить допуск для участия в гонках начальной американской лиги Drag racing в салоне установлены 5-точечные ремни, огнетушитель и дополнительные приборы. В салоне сразу обращают на себя внимание рулевое колесо Grant и напольный селектор трансмиссии B&M T-Handle MegaShifter. При этом установлен оригиналный радиоприёмник 1967 года. Дополнительно в 2017 году уже в России кузов усилен и перекрашен в четыре слоя лаком Superblack. Автомобиль представлен после большого ТО, проведённого в августе 2018 г. В 2012 году владелец автомобиля Крис Смидли стал призером крупнейшего автофестиваля Chrysler Nationals в США. А в России автомобиль стал героям фильмов «Марш Бросок 4. Серия 3. Охота на охотника», а также засветился в клипе Влада Рамма «Я-на». Культурная ценность

**2 200 000—2 600 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**



## 124

### Chevrolet Corvette Grand Sport replica. 1967

Эхо великих гонок

Страна происхождения:	США
Номер шасси:	194377S116907
Номер кузова:	194377S116907
Номер двигателя:	нет данных
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	V8/4600 см <sup>3</sup>
Мощность:	370 л. с. при 6200 об/мин
Трансмиссия:	автоматическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	200 км/ч
Тип кузова:	на раме, 2-местное купе

Echo of the great starts

Origin:	USA
Chassis number:	194377S116907
Body number:	194377S116907
Engine number:	no data
Cylinders/Displacement:	V8/4600 cc
Max power:	370 HP at 6200 rpm
Transmission:	automatic 3-speed gearbox, rear-wheel drive
Top speed:	200 km/h
Body type:	body-on-frame, 2-passenger coupe



Представив в 1953 году первый Chevrolet Corvette, в корпорации General Motors обнаружили, что он получился не настолько спортивным, как хотелось. Ранние машины и вовсе не хотели раскупать! И тогда за дело взялся Захарий («Зора») Аркус-Дантов — выходец из петербургской еврейской семьи, инженер, автогонщик, человек решительного и даже хулиганского склада. Шаг за шагом он превратил Corvette в настоящий спорткар.

Одним из узких мест конструкции, даже на Corvette второго поколения (C2), оставались барабанные тормоза. Для боевого спорткара, каким задумывался Grand Sport, они не годились. Ведущий инженер проекта Ашот Торосян с трудом подобрал дисковые — в те годы их делали немногие. Конструкция понемногу складывалась, начались тесты на трассе в Себринге. Зора Аркус-Дантов и его единомышленники уже планировали вслед за 6-ю пилотными Corvette Grand Sport построить омологационную партию для FIA: 125 машин, на 25 больше, чем требуется, чтобы показать, что Chevrolet — не какая-то там Ferrari, не построившая и положенной сотни своих 250 GTO. А мечтали они о товарной серии в 1000 машин!

И тут глава корпорации General Motors Фредерик Доннер напомнил, что никому не позволено нарушать негласный запрет на участие в гонках, о чём представители «большой тройки» условились после страшной трагедии в Ле Мане в 1955 году. Начальство разрешило энтузиастам достроить пять машин Grand Sport. Внешне они отличались от серийных Corvette C2 открытыми фарами под прозрачными обтекателями. Машины разошлись по спортсменам и дали бой Shelby Cobra. Первую победу 24 августа 1963 года на трассе Уоткинс Глен одержал знаменитый Микки Томпсон. То, от чего отказалась корпорация, подхватили мелкие мастерские. Они начали выпускать реплики по мотивам прославленного спорткара, одна из которых, на шасси выпуска 1967 года с мотором LT1 выпуска 1970 года, в раллийной подготовке, и предлагается на торги. Единственный образец в России. Растаможен, на учете, прекрасен для активного спорта

**4 800 000—5 500 000 руб.**

**Старт 3 500 000 руб.**



## 125

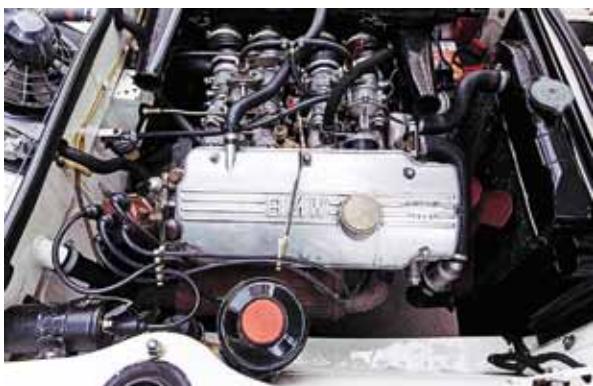
**BMW 2000 CS. 1968**

### Эстетика новой волны

Страна происхождения:	ФРГ
Номер кузова:	1101008
Номер двигателя:	1101008
Число цилиндров/рабочий объём:	4/1990 см <sup>3</sup>
Мощность:	120 л. с. при 5500 об/мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	185 км/ч
Тип кузова:	4-местный купе

### Aesthetick of «Der Neue Klasse»

Origin:	West Germany
Body number:	1101008
Engine number:	1101008
Cylinders/Capacity:	4/1990 cc
Max power:	120 HP at 5500 rpm
Transmission:	manual 4-speed gearbox, rear-wheel drive
Top speed:	185 km/h
Body type:	4-passenger Coupé



Благодаря моделям под условным названием «Новый класс», сложился именно такой образ компании BMW, какой мы сегодня представляем. Вслед за представленным на Франкфуртском автосалоне 1961 года седаном BMW-1500 настал черёд эффектного купе, закрепившего за баварской маркой репутацию изготовителя машин для состоятельных любителей пошалить, что до того времени считалось исключительной прерогативой Alfa Romeo. Неслучайно BMW 2000 CS выглядит очень по-итальянски — легко, воздушно, без тяжеловесного декора. Характерной особенностью стало отсутствие центральной стойки крыши, что создавало эффект езды в полностью открытом автомобиле. На облик модели повлияла работа дизайн-ателье Bertone — купе BMW 3200 CS. Даже обозначения похожи: CS значит coupe-sport. И тем не менее, эффектные обводы BMW 2000 CS — заслуга главы мюнхенского дизайн-центра BMW AG Вильгельма Хоффмейстера. В его честь форму задних стоек крыши легковых BMW стали называть «Изгибом Хоффмейстера» («Hofmeister-Knick»). Стойка с таким изгибом впервые появилась именно на «Новом классе». Кузовы для купе 2000 CS делали на заводе Karmann в Оsnабрюке, а сборку завершали в Мюнхене. Автомобиль получал 2-литровый 4-цилиндровый двигатель M10 с чугунным блоком и алюминиевой головкой цилиндров. Этим мотором BMW доказала свою репутацию моторостроителя. В модификации M12 с турбонаддувом его устанавливали даже на болиды Формулы-1. В производстве мотор M10 продержится до 1988 года, сделают свыше 3,5 миллионов таких двигателей. С 1966 по 1970 год компания BMW продала 13696 купе «Нового класса» (E 120), из них 9999 штук именно 2000 CS, комплектовавшихся исключительно механическими 4-ступенчатыми коробками передач. Данный белоснежный экземпляр 2000 CS был ввезен в Россию в 2003 году, он с любовью отреставрирован, обслужен

**3 300 000—4 000 000 руб.**

**Старт 2 400 000 руб.**



## 126

Porsche 911T (911SC). 1969

### Ярмарка тщеславия

Страна происхождения:	ФРГ
Номер кузова:	119120261
Номер двигателя:	6190357
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	6/1991 см <sup>3</sup>
Мощность:	110 л. с. при 5800 об/мин
Трансмиссия:	привод на задние колёса, механическая 5-ступенчатая коробка передач
Скорость:	200 км/ч
Тип кузова:	самонесущий, спортивное купе 2+2

### Vanity fair

Origin:	West Germany
Body number:	119120261
Engine number:	6190357
Cylinders/Displacement:	6/1991 cc
Max power:	110 HP at 5800 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 5-speed gearbox
Top speed:	200 km/h
Body type:	integrated, sportcoupe 2+2



Марка Porsche пожинала плоды своей популярности. Возникло явление, прежде в автомобильном мире не распространённое: владельцы старались видоизменить свою машину, чтобы та выглядела как более мощная и дорогая версия. Вот и этот автомобиль, хотя и записан в свидетельстве о регистрации как Porsche-911SC, изначально был выпущен более скромной моделью 911T. Да и выпущен был почти на десять лет раньше — 911SC пошли только в 1978 году. На автомобиль установили капот с широким воздухозаборником и мощным спойлером, расширили колёсные арки под более широкие колёса. Эффект достигнут! В конце концов, далеко не каждый справится с 200-сильным 911SC, известным своим коварным нравом. Зато красиво прорычать вдоль Сансет-бульвара (автомобиль вывезен из Калифорнии) дозволено любому.

Оборотной стороной популярности марки стала нехватка производственных мощностей. И компания Dr. Ing. H. C. F. Porsche AG перенесла часть выпуска на кузовостроительный завод Wilhelm Karmann в Оsnабрюке. Это был крупный контракт — с 1967 по 1971 год там изготовили 21778 автомобилей Porsche-911 (Тип 901) и Porsche-912 (Тип 902), имеющих одинаковый кузов. Однако, судя по номеру кузова, данный автомобиль был построен на «родном» предприятии марки в Штутгарт-Цуффенхаузене. Автомобиль уже выглядит в разы дороже своей цены, а если сделать легкую реставрацию — будет вообще бомба!

**3 500 000—4 200 000 руб.**

**Старт 2 600 000 руб.**



## 127

### ГАЗ-М22 «Волга» / GAZ-M22 Volga. 1969

#### Шаровая молния

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	594869
Номер кузова:	660
Номер двигателя:	21 А 1113837
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/2445 см <sup>3</sup>
Мощность:	75 л. с. при 4000 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	120 км/ч
Тип кузова:	самонесущий 5-местный универсал

#### Thunderball

Origin:	Soviet Union
Chassis number:	594869
Body number:	660
Engine number:	21 А 1113837
Cylinders/Displacement:	4/2445 cc
Max power:	75 HP at 4000 rpm
Transmission:	rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox
Top speed:	120 km/h
Body type:	integrated, 5-passenger Station Wagon

Точно такого же цвета автомобиль промелькнёт в фильме «Шаровая молния» из серии приключений супершпиона Джеймса Бонда. Да, руль располагался с другой стороны, что нисколько не уменьшило рождённого в наших сердцах чувства законной гордости за отечественный автопром: «Волга»-универсал в Великобритании! На самом деле, это был чуть ли не единственный ГАЗ-22, проданный в Соединённом Королевстве и по какому-то странному стечению обстоятельств оказавшийся в собственности одного из членов киногруппы United Artists. Кстати, автомобильные археологи вышли на след того универсала, и есть шанс, что автомобильная антология «бондианы» пополнится ещё одним экспонатом. Проект универсала или, как говорили англичане, Estate, возник на основе опытного фургона, построенного в 1958 году Горьковским заводом транспортного машиностроения (ГЗТМ) на шасси 21-й «Волги». Фургон вмещал в себя 2,4 кубометра поклажи и был рассчитан на грузоподъёмность 500 кг. В серию фургон решили не запускать, зато в 1962 году запустили санитарный автомобиль ГАЗ-22Б (а затем и ГАЗ-22Д). А вместе с ними начали выпуск универсалов: ГАЗ-22, ГАЗ-22В, ГАЗ-22Г, ГАЗ-22 ВУС, ГАЗ-22Е, ГАЗ-22К, ГАЗ-22М. Почти все они направлялись в учреждения — например, на таком передвигаются по Москве сыщики из первых серий телевизионного фильма «Следствие ведут знатоки». От 21-й «Волги» универсал 22-й модели отличался шинами увеличенной грузоподъёмности размером 7,10—15" вместо 6,70—15". Задняя двусторчатая дверь имела горизонтальный разъём, и её нижнюю откидную секцию было удобно использовать в качестве столика. Идеальный вариант для пикников! Увы, стать владельцами универсалов в СССР удавалось немногим. Например, за чеки «Внешпосылторга». Самым известным приобретателем, наверное, был клоун и киноактёр Юрий Владимирович Никулин. И то, ему потребовалось задействовать все свои связи, чтобы получить разрешение на покупку универсала. «Волгу» Никулина с номерами 80—60 МОТ знали все гаишники страны. Выпускали универсалы в небольших количествах — примерно 8000 в год против 50 000 обычных «Волг».

**2 000 000—2 400 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**



## 128

### ГАЗ-24 «Волга» / GAZ-24 Volga. 1972

#### Зимняя вишня

<u>Страна происхождения:</u>	СССР
<u>Номер шасси:</u>	093312
<u>Номер кузова:</u>	95400
<u>Номер двигателя:</u>	24 Д-135469
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	4/2445 см <sup>3</sup>
<u>Мощность:</u>	95 л. с. при 4500 об/мин
<u>Трансмиссия:</u>	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
<u>Скорость:</u>	145 км/ч
<u>Тип кузова:</u>	самонесущий 5-местный седан

#### Winter cherries

<u>Origin:</u>	Soviet Union
<u>Chassis number:</u>	093312
<u>Body number:</u>	95400
<u>Engine number:</u>	24 Д-135469
<u>Cylinders/Displacement:</u>	4/2445 cc
<u>Max power:</u>	95 HP at 4500 rpm
<u>Transmission:</u>	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
<u>Top speed:</u>	145 km/h
<u>Body type:</u>	integrated, 5-passenger Saloon

Особенности советского общества породили парадоксальную ситуацию, когда престиж «Волги» был ничуть не меньше престижа Mercedes-Benz или Volvo, а положение её владельца — ничуть не ниже, чем у редких обладателей иномарок. «24-ка» упорно утверждала стереотип, что «Волги» могут быть только чёрные, белые или серые, а также бледно-жёлтые, но такси. Тёмно-вишнёвый седан из первого выпуска, в прекрасной сохранности готов это опровергнуть. В девятой пятилетке (1971—1975 г.) для окраски автомобилей «Волга» ярославский НИИ лакокрасочной промышленности разработал достаточно широкую палитру меламидно-алкидных эмалей МЛ-1/10. Машины редких цветов окрашивались в Управлении конструкторско-экспериментальных работ (УКЭР) ГАЗа либо в ПАМСе (на производстве автомобилей малых серий в так называемом корпусе «Чайка»). Примечательно, что в производстве ГАЗ-24 не делили на обычные и экспортные машины. Ведущий конструктор Александр Михайлович Невзоров был категоричен: советские граждане вправе получать товар такого же уровня, что и иностранцы. Его непримиримая позиция вызвала недовольство смежников — поставляя высококачественные материалы прямо на ГАЗ, они таким образом оставались без своей доли валютной выручки. Но исключения допускались только из-за объёма вносимых в конструкцию изменений. Например, отдельно дорабатывали тропические модификации: ГАЗ-24-50, -52, -53, -54, -56. Хотя всё равно иностранные партнёры ГАЗа, такие как финский импортёр Konela O.Y. и бельгийский дистрибутор Scaldia-Volga S.A., придавали загородный лоск горьковским машинам у себя, прямо на месте. ГАЗ-24 «Волга» первой серии выпускалась до 1978 года. Образцы этого периода распознаются по ленточному спидометру (до 1975 г.), бамперам без клыков, тонкому хромированному молдингу между бампером и радиаторной решёткой и наличию подлокотника между передними сиденьями.

**650 000—800 000 руб.**



## 129

**Mercedes-Benz 280 SE 3,5 (W 111 E 35/1). 1970**

Французский шик тевтонского рыцаря

French chic of a Teutonic knight

Страна происхождения:

ФРГ

West Germany

Номер кузова:

11102612002725

11102612002725

Номер двигателя:

11698012002345

11698012002345

Число цилиндров/рабочий объём:

V8/3499 см<sup>3</sup>

V8/3499 cc

Мощность:

200 л. с. при 5800 об/мин

200 HP at 5800 rpm

Трансмиссия автоматическая:

4-ступенчатая

automatic 4-speed gearbox,

коробка передач, привод на задние колёса

rear-wheel drive

Скорость:

205 км/ч

205 km/h

Тип кузова:

купе 2+2

2+2-passenger Coupé



Перед нами один из самых эффектных автомобилей за всю историю марки Mercedes-Benz. Тем более примечательно, что автором этого облика является француз Поль Брак, отслуживший своё во французских оккупационных частях в Западной Германии и решивший подзадержаться. Он приехал в Зиндельфинген, где располагался конструкторский отдел легковых автомобилей Daimler-Benz AG, и показал сделанные во время напряжённой военной службы эскизы начальнику отдела кузовов Карлу Вильферту. Надо ли говорить, что он был немедленно принят?

Поль Брак проявил не только потрясающий талант рисовальщика (ему поручали оформлять все рекламные брошюры Mercedes-Benz), но и редкую способность создавать автомобилям «лицо». В дальнейшей своей карьере Поль Брак подарит запоминающийся облик ещё двум маркам — BMW и Peugeot. Купе семейства W 111 было представлено 50 лет назад на Франкфуртском автосалоне. Производство началось в ноябре 1969 года и продолжалось до июля 1971-го. Всего построили 3270 таких купе с 4-ступенчатыми механическими и автоматическими коробками. Mercedes-Benz опять не успевал за временем, срочно приходилось менять и фасон кузова, и конструкцию, в особенности, архаичную заднюю одношарнирную подвеску с качающимися полуосями. К тому же опыт с внедрением гидропневматики оказался не слишком удачным: текла гидравлика, сифонила пневматика. Да и Поль Брак был уже далеко, точнее — в Мюнхене, в дизайн-центре BMW. Предлагаемый экземпляр бордового цвета прекрасно реставрирован, полностью исправен и время от времени выезжает проветриться по Москве

**13 500 000—15 000 000 руб.**

**Старт 9 000 000 руб.**



## 130

### ЗиЛ-114 / ZiL-114. 1970

Полпред автопрома

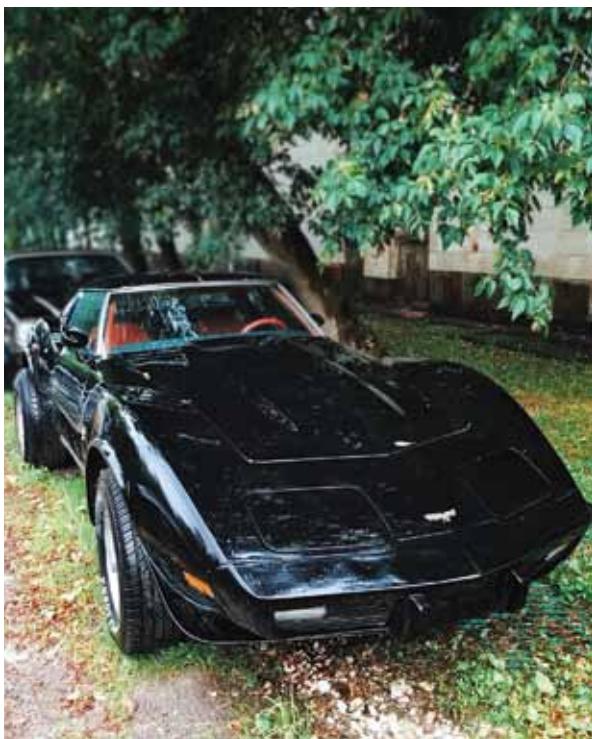
The Ambassador of Soviet automotive industry

Страна происхождения:	СССР	Origin:	Soviet Union
Идентификационный номер автомобиля:	TP192231	VIN:	TP192231
Номер кузова:	35	Body number:	35
Номер шасси:	35	Chassis number:	35
Номер двигателя:	465	Engine number:	465
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	V8/6959 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	V8/6959 cc
Мощность:	300 л. с. при 4300–4400 об/мин	Max power:	300 HP at 4300–4400 rpm
Трансмиссия:	автоматическая, 2-диапазонная коробка передач, привод на задние колёса	Transmission:	rear-wheel drive, automatic 2-speed gearbox
Скорость:	190 км/ч	Top speed:	190 km/h
Тип кузова:	на раме, 7-местный лимузин	Body type:	body-on-frame, 7-passenger limousine with partition

Автомобилям высшего класса придумали звучный эпитет «Полпреды автопрома». Полпред, полномочный представитель — так до войны называли у нас послов. Звучало гордо: автомобиль представлял собой достижения целой отрасли. Едет генсек по чужбине — видны достижения. Увы, как и в других областях нашей жизни, великое от смешного отделял лишь шаг. ЗиЛ-114 стал первым отечественным автомобилем с дисковыми тормозами всех колёс. В приводе тормозов работало три усилителя: вакуумный был связан непосредственно с тормозной педалью, а два «гидровака» работали каждый в своём, независимом контуре. Это было вызвано необходимостью эффективно замедлять 6,3-метровый лимузин, чья полная масса достигала 3690 кг! Впервые в советской практике на ЗиЛ-114 появились гнутые атермальные стёкла, центральный замок и зеркала заднего вида с дистанционным управлением. Но эти решения, ставившие ЗиЛ-114 в один ряд с лучшими западными образцами, соседствовали с двухдиапазонной гидромеханической трансмиссией! И вроде бы приступили к проектированию трёхдиапазонной, да опоздали на 8 лет. Довольно странной выглядела откидная рулевая колонка — заводские таланты так продумали эргономику, что водителю нельзя было пробраться на рабочее место, иначе как подняв руль! Строгий и величественный облик ЗиЛ-114 — его несомненное достоинство, дизайн создал Лев Георгиевич Самохин. Первый образец автомобиля, показанный в 1966 году, портили счетверённые прямоугольные фары. Да и наша промышленность их не выпускала. В серии ЗиЛ-114 получили круглые фары, что сразу преобразило его внешность в лучшую сторону. ЗиЛ-114 стал подарком партии в канун 100-летия В.И. Ленина. Вниманию предлагается автомобиль из первых выпусков с такими характерными особенностями, как стильные задние фонари, дверные ручки под естественный хват, щитки в арках задних крыльев. Кроме того, на ранних машинах отсутствовала... эмблема. Её, в виде вписанной в прямоугольник аббревиатуры ЗИЛ, придумал конструктор-кузовщик Илья Сухоруков. 15 января 1972 года эта эмблема была утверждена в качестве официального логотипа. Всего до 1977 года было построено 150 автомобилей ЗиЛ-114. Выставленный автомобиль с шасси №35 был выпущен 28 октября 1970 года и почти сразу отправлен в ГДР, где эксплуатировался до объединения Германии. Много позже ввезен в Россию как культурная ценность.

**12 000 000—14 000 000 руб.**

**Старт 9 000 000 руб.**



**131**

**Chevrolet Corvette C3. 1977**

**Самый стильный 'vette**

Страна происхождения:	США
Идентификационный номер автомобиля:	1Z37X7S116627
Номер кузова:	1Z37X7S116627
Номер двигателя:	нет данных
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	V8/5733 см <sup>3</sup>
Мощность:	180 л.с. при 4000 об/мин
Трансмиссия:	автоматическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса
Скорость:	170 км/ч
Тип кузова:	на раме, 2-местная тарга

**The most stylish 'vette**

Origin:	USA
VIN:	1Z37X7S116627
Body number:	1Z37X7S116627
Engine number:	no data
Cylinders/Displacement:	V8/5733 cc
Max power:	180 HP at 4000 rpm
Transmission:	automatic 3-speed gearbox, rear-wheel drive
Top speed:	170 km/h
Body type:	body-on-frame, 2-passenger targa

Corvette третьего поколения (C3) многими признаётся наиболее эффектным и стильным за всю историю этой модели. То, что C3 выпускался дольше остальных поколений, с 1968 по 1982 год, подтверждает это мнение. С 1968 года ведущим конструктором Corvette окончательно утверждён Зора Аркус-Дантов, родившийся в Петрограде. Автором дизайна выступил американец японского происхождения Лоуренс Шинода. Придуманный им динамичный силуэт зрительно поддерживается изгибом заднего крыла, как говорили тогда, в стиле бутылки «коха-колы». Именно в третьем «колене» окончательно сформировался «генотип» Corvette с такими характерными элементами, как выдвигающиеся из плоского носа фары и счётверёные круглые задние фонари. И, разумеется, для всех 'vette неизменным оставалось сочетание несущей рамы, задней подвески на поперечной рессоре и стеклопластикового кузова. Закрытый кузов Corvette можно было частично превратить в открытый, убрав съёмные панели крыши (их возили поверх крышки багажника). Такие панели называли Targa-top, от итальянского targa — «табличка», «дощечка». Дебютировав в 1968 году, Corvette поколения C3 стал первым американским серийным автомобилем с кузовом «тарга». Всего до 1982 года было выпущено 542741 машин C3 и как раз в 1977 году с конвейера завода в Сент-Луисе сошёл полумиллионный Corvette. Выпуск за 1977 год составил 49213 единиц. Судя по пятому знаку VIN, автомобиль оснащён мощным двигателем L82 (210 л.с. при 5200 об/мин). Таких в 1977 году построили совсем немного, всего 6148 штук. Выставленный на торги чёрный красавец растаможен, ухожен, на хорошем ходу.

**2 900 000—3 500 000 руб.**

**Старт 1 900 000 руб.**



## 132

**Mercedes-Benz 230G (W 460). 1979 г.**

### Ломающий стереотипы

Страна происхождения:	Австрия
Номер шасси:	46023917039192
Номер двигателя:	10298110002718
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/2299 см <sup>3</sup>
Мощность:	102 л. с. при 5000 об/мин
Трансмиссия:	механическая 5-ступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, привод на все колёса
Скорость:	150 км/ч
Тип кузова:	5-местный универсал

### Breaking stereotypes

Origin:	Austria
Chassis number:	46023917039192
Engine number:	10298110002718
Cylinders/Capacity:	4/2299 cc
Max power:	102 hp at 5000 rpm
Transmission:	four-wheel drive, manual 5-speed gearbox with 2-speed transfer case
Top speed:	150 km/h
Body type:	6-passenger Station Wagon



Речь даже не о том, что Mercedes-Benz Geländewagen изменил представление о вездеходах, а само слово «Гелендваген» стало нарицательным. Они возвышаются над городским потоком чёрным лакированным обелиском из «Одиссеи 2001» Стенли Кубрика. Их характерный рокот — лучшая музыка, которую можно услышать в уличной пробке. Шильдики AMG есть у каждого. Ну и, конечно, прозвища: «геленд», «кирпич», «квадрат Малевича»... Всё это — про другой автомобиль! А в самом начале пути, без малого 40 лет назад, он выглядел именно так. То есть именно таким его заказал шах Ирана Мохамед Реза Пехлеви. У концерна Daimler-Benz AG давние отношения с Ираном. Достаточно вспомнить, что резидент германской разведки Франц Майер, чью роль блистательно сыграл Альберт Филозов в фильме «Тегеран-43», некоторое время действовал под видом торгового агента Mercedes-Benz. В начале 1970-х министр обороны Ирана генерал Туфаниан задумал модернизацию армии. Для этого в июне 1978 года было подписано соглашение о выпуске 100000 автомобилей Mercedes-Benz в течение 10 лет. Из них 15 000 должны были составить «гелендвагены». Для автомобиля нашлось бы и другое применение, однако шахский заказ стал решающим в намерении Daimler-Benz AG выпускать легковой вездеход. Работы над проектом велись несколько лет под руководством главного конструктора Ганса Шеренберга. По замыслу автомобиль не должен быть слишком утилитарным, как Land-Rover. Однако наклонить заднюю стенку кузова дизайнеру Гервику Ляйнселлеру не разрешили — внутри на продольных лавках должен был сидеть экипаж. Впрочем, от первоначального замысла дизайнеры отошли не сильно — макет внешнего вида они построили, почти не потратив пластилина, из плоских листов фанеры.

За созданием полноприводного шасси обратились к главному европейскому авторитету в области полноприводных автомобилей — австрийской компании Steyr-Daimler-Puch. Кроме того, при относительно небольших объёмах производства выгодно было выпускать вездеход на стороне. В феврале 1977 года с австрийцами учредили совместное предприятие Geländefahrzeug Gesellschaft mbH (GfG) с расположением в городе Грац. Так что называть Geländewagen немецким вездеходом можно лишь с оговоркой, что выпускается он всё же в Австрии. Производство началось 10 февраля 1979 года.

Первый «Гелендваген» имел внутризаводское обозначение W 460. Его особенности — подключаемый привод переднего моста, «кузкие» внедорожные шины, двустворчатая распашная задняя дверь, почти полное отсутствие управляемой электроники. Всё это выглядит необычно на фоне привычного образа «гелендвагена».

Перед вами, вероятно, один из самых старых Geländewagen в России. Машина оригинальная, дополнительно установлены литые колёсные диски, тюнинговый руль Zander, пошиты сиденья. Сохранена оригинальная магнитола, прилагаются брошюры 1979 года. Автомобиль долгое время хранился в частной коллекции и не использовался по своему прямому назначению, что объясняет его отличное состояние

**1 000 000—1 300 000 руб.**

**Старт 700 000 руб.**



## 133

### «Москвич-412ИЭ» милицейский / «Moskvich-412IE» police-car. 1974

Наша служба и опасна, и трудна

On duty, dangerous and tough

Страна происхождения:	СССР	Origin:	Soviet Union
Номер шасси:	396234	Chassis number:	396234
Номер кузова:	396234	Body number:	396234
Номер двигателя:	412, 0794184	Engine number:	412, 0794184
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/1480 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	4/1480 cc
Мощность:	75 л. с. при 5800 об/мин	Max power:	75 HP at 5800 rpm
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	Transmission:	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
Скорость:	140 км/ч	Top speed:	140 km/h
Тип кузова:	самонесущий 5-местный седан	Body type:	integrated, 5-passenger Saloon

Известна легенда о том, как на Политбюро ЦК КПСС маршал Советского Союза Дмитрий Фёдорович Устинов возмутился, что массовый малолитражный автомобиль будут строить в голом поле совместно с итальянцами: «Что, наш военно-промышленный комплекс не в состоянии сделать достойной легковушки?» Так было получено «добро» на создание в структуре ВПК автомобильного завода. Это было исключением из правил, поскольку все автомобильные заводы СССР входили в состав Министерства автомобильной промышленности. В 1965 году в Ижевске начали выпускать «Москвич-408», а с 1967 года — «Москвич-412». Ижевские машины отличались орнаментом декоративной решётки радиатора, были лучше собраны и сохраняли за собой марку «Москвич», хотя на эмблеме значилось ИЖ. В таком виде автомобиль выпускался с 1969 по 1982 год. По заказу Министерства внутренних дел эти автомобили переделывали на специализированных предприятиях (где нередко использовался труд заключённых) для нужд патрульной службы милиции и Госавтоинспекции. Необходимость выглядеть заметно на фоне растущего транспортного потока потребовала разработки для этих автомобилей особой цветографической схемы. В 1969 году родилась отраслевая нормаль МВД «Окраска и опознавательные знаки специальных автомобилей и мотоциклов»: основным цветом для милицейских машин выбрали лимонно-желтый, а дополнительным, контрастирующим — синий. Он наносился в виде полосы на боковине кузова, на крышку багажника. В 1972–1974 годах институты ВНИИТЭ и ВНИИНмаш Госстандарта СССР провели совместную работу по выпуску ГОСТа «Транспортные средства оперативных служб. Окраска, опознавательные знаки, специальные световые и звуковые сигналы. Технические требования». При этом, конечно, оценивали зарубежный опыт. В итоге, например, признали, что на автомобилях милиции нельзя наносить вертикальные полосы, красить в контрастный цвет двери. Милицейские машины подолгу находятся в транспортном потоке, и лицезрение таких элементов оказывает на других водителей повышенное утомляющее действие. Представленный «Москвич-412 ИЭ» окрашен согласно ГОСТу — с синей полосой, не утомляющей соседей по потоку.

600 000—750 000 руб.



134

**ГАЗ-14 «Чайка» / GAZ-14 Chayka. 1983****Член Политбюро****Communist party Political Bureau member**

<u>Страна происхождения:</u>	СССР	<u>Origin:</u>	Soviet Union
<u>Номер шасси:</u>	отсутствует	<u>Chassis number:</u>	none
<u>Номер двигателя:</u>	1542—89	<u>Engine number:</u>	1542—89
<u>Номер кузова :</u>	384—83	<u>Body number:</u>	384—83
<u>Число цилиндров/рабочий объём двигателя:</u>	V8/5530 см <sup>3</sup>	<u>Cylinders/Capacity:</u>	V8/5530 cc
<u>Мощность:</u>	220 л. с. при 4200 об/мин	<u>Max power:</u>	220 HP at 4200 rpm
<u>Трансмиссия:</u>	автоматическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	<u>Transmission:</u>	automatic 3-speed gearbox, rear-wheel drive
<u>Скорость:</u>	175 км/ч	<u>Top speed:</u>	175 km/h
<u>Тип кузова:</u>	7-местный седан	<u>Body type:</u>	7-passenger Saloon

Этого автомобиля вообще могло и не быть. Ведущего конструктора ГАЗ-14 Владимира Никитича Носакова в 1962 году после окончания Горьковского политехнического института распределили в конструкторско-экспериментальный отдел Горьковского автозавода, но записали совсем не в то КБ, где хотелось работать. Выручил руководитель его преддипломной практики Лев Иванович Вихко: он добился, чтобы Носакова перевели к нему.

Это было странное время, когда автомобильные конструкторы не могли позволить себе личный автомобиль, мечтали в лучшем случае о мотороллере. Зато энтузиазма хватало с лихвой. В 1965 году Носаков, рядовой сотрудник группы оперения кузовов выиграл открытый конкурс на лучший эскиз будущего автомобиля большого класса ГАЗ-14, обойдя маститых дизайнеров КЭО. Так в возрасте тридцати лет Владимир Никитич Носаков назначается ведущим конструктором новой «Чайки». Его работа над этим автомобилем признана изобретением СССР.

Окончательный облик серийного ГАЗ-14 сформировал выпускник Ленинградского Высшего художественно-промышленного училища им. В.И. Мухиной Станислав Витальевич Волков. Советским типажом «Чайке» отводилось место ступенью ниже ЗИЛа, однако благодаря высокому классу конструкторов и технологов Горьковского автозавода родилась машина, превосходящая столичный «членовоз» как эстетически, так и в некоторых технических аспектах. К слову, ГАЗ-14 стала первой моделью завода, получившей переднюю подвеску с шаровыми опорами и сайлентблоками вместо обычных шкворней и резьбовых втулок.

Первый серийный экземпляр ГАЗ-14 «Чайка» собрали в конце 1976 года в подарок к 70-летию «дорогого Леонида Ильича» Брежнева. Автомобиль был окрашен в тёмно-вишнёвый цвет — генсек любил оттенки красного. В 1977-м началось производство, шедшее параллельно с 13-й «Чайкой» (её выпуск остановили только в 1981 году). 14-ю «Чайку» выпускали до 1988 года, когда популистским решением М. С. Горбачёва её производство было уничтожено. Всего было изготовлено 1120 экземпляров. В 2008 году автомобилю ГАЗ-14 был присвоен статус объекта культурно-технического наследия СССР

**3 800 000—4 500 000 руб.****Старт 2 800 000 руб.**



## 135

### ГАЗ-24 / GAZ-24. 1983

Во всех кинотеатрах страны

Show in all the cinemas of the Soviet Union

Страна происхождения:	СССР	Origin:	Soviet Union
Номер шасси:	882666	Chassis number:	882666
Номер кузова:	871825	Body number:	871825
Номер двигателя:	24Д-75008-83	Engine number:	24D-75008-83
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/2445 см <sup>3</sup>	Cylinders/Displacement:	4/2445 cc
Мощность:	95 л. с. при 4500 об/мин	Max power:	95 HP at 4500 rpm
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса	Transmission:	rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox
Скорость:	145 км/ч	Top speed:	145 km/h
Тип кузова:	самонесущий 5-местный седан	Body type:	integrated, 5-passenger Saloon

Ни один советский фильм не обходился без ГАЗ-24 «Волга» в кадре, утверждая в нашем сознании определённый стереотип уровня жизни. Не потому ли эти автомобили столь милы нам и, увидев случайно в уличном потоке теперь уже совсем редкую «24-ку», мы долго провожаем её взглядом, как свою молодость. Нет, конечно, не только в ностальгии дело. Формы ГАЗ-24, рождённые горьковчанами Лением Ивановичем Циколенко и Николаем Ивановичем Киреевым, выглядели удивительно ладными и не старели с годами. В советском кинематографе «волге» отводилась роль главной трюкаческой машины. Секрет был прост: разбивать «волги» было дешевле, чем «жигули» с их дефицитными запчастями. Для таких съёмок машины арендовали в таксомоторных парках, где всегда находилась одна-другая «доходяга», не способная выполнить план. Их «подшаманивали», и в кадре они выглядели вполне презентабельно. Предлагаемый образец, напротив, сохранён в первозданном виде — его пробег составляет 8000 км. Это автомобиль из условной «второй серии», пошедшей в производство с 1978 года. Внешне машины «второй серии» узнаются по бамперам с кликами и широкой площадке под номерной знак. Спереди на бампере закреплены прямоугольные противотуманные фары, на передних крыльях перед хромированной вязью «Волга» врезаны повторители указателей поворотов. Светотехника автомобиля приведена в соответствие с нормами пассивной безопасности ЕЭК ООН. Именно безопасностью объясняются большинство изменений, внесённых в конструкцию. В лонжеронах вырезали окна, что в случае лобового столкновения обеспечивало поглощение части энергии удара. Установили подголовники, травмобезопасные дверные ручки, ремни безопасности. А в 1982 году ещё поменяли площадку заднего номерного знака под номера нового образца. В таком виде автомобиль выпускали до 1985 года.

800 000—1 000 000 руб.



## 136

**ИМЗ «Урал» 8.201 «Кросс». 1985**

**Два колеса да лыжа**

Страна происхождения: СССР

Номер рамы: нет данных

Номер двигателя: 001279

Число цилиндров/рабочий объём двигателя: 2,  
оппозитный/649 см<sup>3</sup>

Мощность: 40 л. с. при 5800 об/мин

Трансмиссия: механическая 4-х ступенчатая коробка  
передач с ножным переключением, привод на заднее  
колесо карданным валом

Скорость: 105 км/ч

Число мест: 2

**On two wheels but one ski**

Origin: USSR

Frame number: no data

Engine number: 001279

Cylinders/Displacement: B2/649 cc

Max power: 40 HP at 5800 rpm

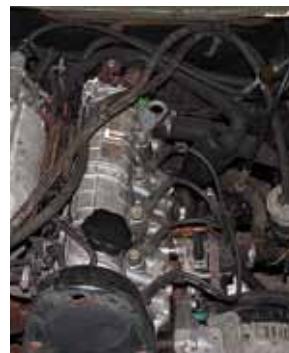
Transmission: manual 4-speed gearbox,  
propeller shaft on rear wheel

Top speed: 105 km/h

Two-seater

Первый официальный мотокросс в Ирбите провели 17 июня 1945 года. Так рождалась лучшая в СССР школа мотокроссменов. 59 ирбитских гонщиков стали чемпионами СССР и России, завоевав в общей сложности 226 золотых медалей. Имена экипажей-«двоек» Вениамина Губина/Алексея Дубских, Генриха Вартаньяна/Виктора Каржавина, Анатолия Сибирцева/Игоря Никонова гремели на весь Союз. Интересно, что в конце 1940-х в команде ирбитских «кроссовиков»-колясочников успешно выступал Игорь Иванович Окунев — будущий конструктор выдающегося отечественного мотора УЗАМ-412 для автомобиля «Москвич-412». Увы, сами ирбитские мотоциклы для кросса отставали от мирового уровня. И попытки исправить это положение натыкались на препоны как со стороны спортивных чиновников от ДОСААФ, так и со стороны заводского начальства. При этом мотокроссмены с 1971 года выступали в кубке FIM и показывали неплохие результаты. Однако, индивидуальное совершенствование мотоциклов расходилось с идеологией массового спорта. Так, с 1977 года Чемпионат СССР проводился по двум категориям. И если в классе «до 1000 куб. см» ещё допускалось внесение в конструкцию совершенствований, то класс «до 650 куб. см» запрещал что-либо вносить в серийную продукцию. Эти ограничения на целых десять лет сковали развитие ирбитских кроссовых мотоциклов. ИМЗ «Урал» 8.201 «Кросс» выпускали по заказу ЦК ДОСААФ СССР на базе серийного ИМЗ «Урал» 8.103 с минимально-необходимыми переделками. Усиливали раму, увеличивали до 30 градусов угол наклона телескопической вилки, меняли глушители на укороченные выпускные патрубки, устанавливали специальный боковой прицеп, колесо которого в зимний период заменялось на лыжу. Все по принципу «дёшево и сердито»: в 1987 году оптовая цена мотоцикла составляла 744 рубля, тогда как обычный «Урал» с коляской стоил 1870 рублей. 22 ноября 1985 года с конвейера в Ирбите сошёл 2-миллионный мотоцикл. Символично, что представленный образец тоже выпущен в 1985 году

**330 000—400 000 руб.**



## 137

### Москвич-234221 «Пикап» / Moskwitch-234221 Pickup. 2000—2001

#### Стремительный пикап

Страна происхождения:	Россия
Номер шасси:	ХТВ214145W0614450
Номер кузова:	007103
Номер двигателя:	F3R272WN-002516
Число цилиндров/рабочий объём двигателя:	4/1998 см <sup>3</sup>
Мощность:	118 л. с. при 5200 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, постоянный полный привод, самоблокирующиеся дифференциалы
Скорость:	125 км/ч
Тип кузова	самонесущий 2-местный пикап

#### Rapid pickup

Origin:	Russian Federation
Chassis number:	ХТВ214145W0614450
Body number:	007103
Engine number:	F3R272WN-002516
Cylinders/Displacement:	4/1998 cc
Max power:	118 HP at 5200 rpm
Transmission:	full-time four-wheel drive, manual 4-speed gearbox, 3 self-locks differentials
Top speed:	125 km/h
Body type:	integrated, 2-passenger Pickup



Этот проект начался в 1999 году и назывался пафосно: «Возрождение отечественной марки автомобиля «Москвич» на основе научно-исследований технологий и кооперации с отечественными и зарубежными производителями». В данном случае «кооперация» заключалась в установке на один из шести опытных пикапов 2-литрового двигателя Renault F3R 272. Контракт о поставке французских моторов был заключён ОАО «Москвич» в 1997 году.

Особенностью конструкции пикапа являются удлинённая колёсная база, усиленная подвеска с увеличенными ходами и дорожным просветом, постоянный полный привод с блокируемыми межосевым и межколёсным дифференциалами типа Quaife. Тормозные механизмы оригинальной конструкции на основе суппортов от ГАЗ-3302 «ГАЗель» с дисками увеличенного диаметра изготовил смежник завода «Москвич», Кинешемский автоагрегатный завод. Такие тормоза рассчитывали устанавливать на все «москвичи». Пикап получил топливный бак увеличенной ёмкостью с 60 до 90 л.

Предусматривалась установка в кузове тяжёлого стрелкового вооружения в разных сочетаниях для каждого из шести пикапов: спаренных ПТРК «Фагот» и пулемета ПК калибра 7,62 мм, пулемёта НСВ калибра 12,7 мм, 30-мм гранатомета АГС-17, спаренных пулеметов НСВ и ПТРК «Фагот», спаренных гранатометов АГС-17 и ПТРК «Фагот», спаренных гранатометов СПГ-9 и пулемета НСВ. По замыслу, такой пикап мог выполнять задачи по охране спецобъектов.

Под установку вооружения была сконструирована оригинальная турель, связанная гидравлической системой с задними амортизаторами оригинальной конструкции. Прежде чем открыть стрельбу, боец поворотом вентиля наращивал давление в амортизаторах — «выключал» заднюю подвеску, чтобы пикап не раскачивался от отдачи выстрелов.

Работы по созданию пикапа велись под руководством главного конструктора Олега Ивановича Карузина, непосредственно отвечал за проект его заместитель по автомобилям Алексей Иванович Джигурда. Председатель Научно-технической комиссии по автомобильному транспорту Главного автобронетанкового управления Минобороны РФ, кандидат технических наук, лауреат Государственной премии Российской Федерации в области науки и техники Александр Николаевич Елисеев уже готовился завизировать хвалебный отзыв о проекте и ходатайствовать о присуждении авторам работы (в первую очередь, конечно, директору завода «Москвич» Рубену Саркисовичу Асатряну) Государственной премии в области науки и техники, но выявленных в ходе испытаний недостатков у пикапов устраниТЬ так и не удалось.

Представленный образец — один из двух дошедших до нас пикапов. Он представляет интерес именно как прототип. Опытные конструкции крайне редко попадают в руки коллекционеров. Тем более интересно, что сохранён он руками одного из непосредственных создателей. Пикап находится в изношенном состоянии, но комплектен и вполне пригоден для реставрации

**1 200 000—1 500 000 руб.**

**Старт 750 000 руб.**



## 138

### Rolls Royce Silver Spur Series 1. 1987

Блеск серебряных шпор

The shine of silver spurs

Страна происхождения:	Великобритания	Origin:	United Kingdom
Номер кузова:	SCAZN42A9HCX16418	Body number:	SCAZN42A9HCX16418
Номер двигателя:	отсутствует	Engine number:	none
Число цилиндров/рабочий объём:	V8/6750 см <sup>3</sup>	Cylinders/Capacity:	V8/6750 cc
Мощность:	235 л. с. при 4300 об/мин	Max power:	235 HP at 4300 rpm
Трансмиссия:	автоматическая 3-ступенчатая коробка передач GM-400, привод на задние колёса	Transmission:	automatic 3-speed gearbox GM-400, rear-wheel drive
Скорость:	208 км/ч	Top speed:	208 km/h
Тип кузова:	5-местный длиннобазный седан	Body type:	5-passenger Saloon LWB



Это первая модель Rolls-Royce и, по всей видимости, самый первый в мире автомобиль, в подлокотнике которого предусмотрено место для хранения мобильного телефона.

Кроме того, установленная над радиатором знаменитая статуэтка «Дух Экстаза» впервые была закреплена специальным механизмом и складывалась легким нажатием. Это было одно из многочисленных требований по пассивной безопасности, соблюсти которые стремились создатели нового автомобиля проекта SZ. Учитывались в первую очередь американские нормы. США являлись ключевым рынком, где продавалось 35—40% изделий марки. Также дизайнер Фриц Феллер учёл, что на рынке США по соображениям безопасности запрещены так называемые блок-фары, где под общим рассеивателем установлены лампы ближнего и дальнего света. Поэтому в те же проёмы в облицовке, где располагались огромные и очень красивые блок-фары нового автомобиля, легко вписывались четыре небольшие прямоугольные фары — как у предлагаемого вниманию образца. Новый автомобиль представили как Silver Spirit и как Silver Spur с удлинённой на 101 мм колёсной базой. Всего с 1980 по 1989 год выпустили 6214 таких автомобиля, а в 1987 году — 753 экземпляра, из них 660 — с рулём слева. Представленный экземпляр был ввезён в нашу страну вскоре после выпуска. Эксплуатировался он редко, никогда не хранился на улице, а обслуживание проходил только в специализированном сервисе, чем объясняется его превосходное состояние. Все системы работают отлично, салон чистый. Документы в полном порядке, автомобиль стоит на учёте в Москве.

**3 000 000—3 600 000 руб.**

**Старт 2 000 000 руб.**



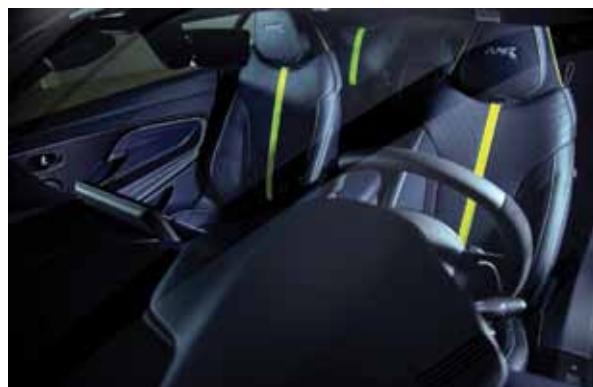
## 139

### Aston Martin DB11 AMR Signature Edition. 2018

Тема Джеймса Бонда

James Bond theme

Страна происхождения:	Великобритания	Origin:	United Kingdom
Идентификационный номер автомобиля:	SCFRMFEV3KGL06690	VIN:	SCFRMFEV3KGL06690
Число цилиндров/рабочий объём:	V12/5204 см <sup>3</sup>	Cylinders/Capacity:	V12/5204 cc
Мощность:	639 л.с. при 6500 об/мин	Max power:	639 HP at 6500 rpm
Трансмиссия:	привод на задние колёса, автоматическая 8-ступенчатая коробка передач с режимом переключения вручную, самоблокирующийся дифференциал	Transmission:	rear-wheel drive, rear mid-mounted 8-speed automatic gearbox with manual mode, limited-slip differential
Скорость:	335 км/ч	Top speed:	335 km/h
Тип кузова:	купе 2+2 с жёсткой крышей	Body type:	2+2 seater fixed-head coupé



«Подписанное издание» — подарок марке Aston-Martin к её 105-летию. Автомобиль выпущен всего в 100 экземплярах. Шасси этого флагмана семейства DB11 проходило доводку в спортлаборатории AMR Performance Centre, базирующейся на легендарной гоночной трассе Нюрбургринг. Вступление Aston-Martin во второе столетие своей истории отмечено также началом технического сотрудничества с Mercedes-Benz — и DB11 стал первым результатом этого взаимодействия. В частности, отделение скоростных автомобилей Mercedes-Benz AMG обеспечивает Aston-Martin моторами V8. Однако на DB11 AMR SE установлен новейший британский двигатель Aston-Martin AE31 с двумя турбонагнетателями Mitsubishi — первый в истории марки турбированный мотор. В сочетании с 8-ступенчатой коробкой передач ZF он обеспечивает DB11 AMR SE разгон до 100 км/ч за 3,7 секунды. Несмотря на вековую историю, марка Aston-Martin остаётся для многих terra incognita — о её автомобилях не так много пишут, во всяком случае, по сравнению с Ferrari, Lamborghini и Porsche. Главным образом изделия марки ассоциируются с Джеймом Бондом — нарочито гротескным персонажем, придуманным писателем Яном Флемингом. Притом что Флеминг пересадил агента 007 на Aston-Martin только в седьмом своём романе, «Голдфингер», по просьбе одного из поклонников своего творчества. То была специальная модель DB5, снабжённая выдвижными пилами, пулемётами, бронезащитой и возможностью катапультирования пассажира. Мастерство бутафоров киностудии United Artists довершило дело — Aston-Martin DB5 стал не только своеобразным символом киноцикла про Джеймса Бонда, но и визитной карточкой марки. Главный дизайнер компании Aston-Martin Marek Reijman не склонен отсылать покупателей к прошлому, и тем не менее, ему удаётся привносить в новинки те едва уловимые мотивы, что позволяют смотреть на современные Aston-Martin как на будущие предметы коллекционирования. На торги выставлен новый дилерский автомобиль

**21 600 000—22 500 000 руб.**  
**Лот продается без премии покупателя**



## 140

### BMW K75RT. 1993

Впереди почётного эскорта

Страна происхождения:	Германия
Идентификационный номер транспортного средства: отсутствует	
Номер рамы:	0228336
Число цилиндров / рабочий объём двигателя:	3/740 см <sup>3</sup>
Мощность:	75 л. с. при 6750 об/мин
Трансмиссия:	сцепление однодисковое с ручным приводом, механическая 5-ступенчатая коробка передач с ножным переключением, привод на заднее колесо карданным валом
Скорость:	210 км/ч
Число мест:	1

Leading the Honor Escort

Origin:	Germany
VIN:	none
Frame number:	0228336
Cylinders / Displacement:	3/740 cc
Max power:	75 HP at 6750 rpm
Transmission:	singleplate hand-operated clutch, 5-speed foot-operated gearbox, shaft-driven rear wheel
Top speed:	210 km/h
Single-seater	

Мотоцикл из почётного эскорта гаража особого назначения. Кортеж сопровождал Президента Российской Федерации Б.Н. Ельцина. Обтекатель украшен государственной символикой. По меркам своего времени в K75 автомобильного было больше, чем мотоциклического: рядный двигатель водяного охлаждения с двумя верхними распределителями, электронный впрыск топлива, однодисковое сцепление, карданный вал, антиблокировочная система, прямоугольная блок-фара. История этого необычного мотоцикла началась в 1977 году, когда конструктор Йозеф Фриценвенгер ради эксперимента установил на мотоцикл BMW двигатель от малолитражки Peugeot-106. Для компактности двигатель был положен на один бок. Решение запатентовали, дав старт проекту K569. По традиции в будущем мотоцикле решили осуществлять привод на ведущее колесо карданным валом, однако теперь всю силовую передачу встроили внутрь заднего рычага. Амортизатор поддерживал колесо только с одной стороны, позволяя легко его заменять. Вся схема получила название «монолевер». За характерный дизайн (автор — Штефан Пачернегт) новинку прозвали «летящим кирпичом». Флагман нового семейства — BMW K100, получил четырёхцилиндровый рядный двигатель, цилиндры которого смотрели влево. K75 — трёхцилиндровый. Поскольку такая схема является неуравновешенной, в конструкцию двигателя внедрили балансировочный валик. Из-за него мотор работает даже мягче, чем у K100. K75 всего на 15 лошадиных сил слабее K100, однако и легче его на 11 кг. Сама компания признавала, что K75 лучше управляемый, чем K100. Всего с 1985 по 1996 год выпустили 18 485 мотоциклов семейства K75. Бытовавший в СССР стереотип, что лучший автомобиль — это «Мерседес», а лучший мотоцикл — BMW, нашёл отражение и в кортеже президента. На то были веские основания. Советские эскортные мотоциклы «Урал» и «Днепр» конструктивно выросли из довоенного BMW R71. В 1973 году мы хотели наладить производство тяжёлых мотоциклов BMW в СССР, но проект провалился. Наша мотоциклы, даже лучший из них «Эскорт-86» Киевского мотозавода, не устраивал гараж особого назначения. Едва открылась возможность, было принято решение закупить технику у BMW — модель K75RT в полицейском исполнении со световыми сигналами красного и синего цветов, двухрежимной электрической сиреной и УКВ-приёмопередающей радиостанцией. Было закуплено 30 таких мотоциклов. Предлагаемый образец находится в отличном состоянии, пройдено авторизованное ТО.

1 100 000—1 400 000 руб.

Старт 900 000



## 141

### Marlin Sportster. 2016

#### Старое по-новому

<u>Страна происхождения:</u>	Великобритания
<u>Число цилиндров / рабочий объём двигателя:</u>	6/2793 см <sup>3</sup>
<u>Мощность:</u>	193 л. с. при 5300 об/мин
<u>Трансмиссия:</u>	задний привод, 5-ступенчатая механическая коробка передач, самоблокирующийся дифференциал
<u>Скорость:</u>	свыше 230 км/ч
<u>Тип кузова:</u>	спидстер, на пространственной раме типа «полумонокок», 2-местный

#### Retro meets modern

<u>Origin:</u>	Great Britain
<u>Cylinders / Displacement:</u>	6/2793 cc
<u>Max power:</u>	193 PS at 5300 rpm
<u>Transmission:</u>	rear-wheel drive, manual 5-speed gearbox
<u>Top speed:</u>	more than 230 km/h
<u>Body type:</u>	speedster, on half-monocoque type space-frame, 2-seater

Компания Marlin Cars из Кредитона, графство Девоншир, с 1978 года занимается постройкой репликаторов — автомобилей классического стиля на современных узлах и агрегатах, отвечающих требованиям безопасности и экологии. Стилизация под старину сочетается в Sportster в разумной пропорции с решениями, обеспечивающими точную управляемость и впечатляющие динамические характеристики. Эти модели предлагаются в собранном виде или как кит-кары — наборы для сборки руками владельцев. В любом случае — это штучная ручная работа.

Основал компанию бывший инженер Rolls-Royce Пол Мурхауз. Спроектированная им в 1997 году модель Sportster — наиболее радикальная в производственной программе. Она использует механику BMW Z3, основой служит очень жёсткая пространственная рама (полумонокок) из листовой стали, внешние панели — алюминиевые и стеклопластиковые. В автомобиле установлена оригинальная передняя подвеска на А-образных рычагах не равной длины и штатная задняя подвеска от «донора» — BMW. При этом облицовка радиатора обыгрывает формы Alfa-Romeo начала 1930-х годов.

Sportster — отличное предложение для энергичных прогулок по извилистым дорожкам вдали от камер фиксации скоростного режима. На выставленный экземпляр ПТС не оформлялся.

**1 100 000—1 400 000 руб.**



# Аукционный дом ЕГОРОВЫХ

# ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ В АУКЦИОНЕ № 21

№ бидовой  
карточки

# «Редкие автомобили»

## 17 ноября 2018 года

**Фамилия**

Имя

## Адрес

Телефон для связи во время аукциона

Телефон  
(рабочий мобильный личный)

e-mail

Адрес для доставки каталогов

Пожалуйста, сообщите, каким образом мы можем информировать Вас о будущих аукционах.

Я принимаю решение об участии в аукционе по продаже предметов искусства

\* Максимальная цена указывается без учета комиссионного вознаграждения.

Обязуюсь выполнять правила проведения аукциона по продаже предметов искусства, указанные в информационном сообщении, опубликованном Каталоге аукциона, а также размещенные на официальном сайте Организатора аукциона [www.Egorovs.art](http://www.Egorovs.art). Я принимаю правила аукциона и обязуюсь оплатить комиссионное вознаграждение (счет подлежит оплате в срок не позднее 10 рабочих дней с даты проведения аукциона, затем начисляются пени в размере 0,5% в день). Согласен на обработку ООО «Аукционный дом Егоровых» моих персональных данных.

В случае отказа от оплаты цены приобретения обязуюсь оплатить штраф в размере 30% от суммы, подлежащей оплате.

Подпись \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_

- Графа «Максимальная цена» заполняется только для заочного участия в аукционе.
  - В случае, если в аукционе участвует юридическое лицо, его представителю необходимо иметь доверенность от фирмы и гарантийное письмо об оплате.
    - Аукционный дом не несет ответственности за качество телефонной связи с участником в момент аукциона.
    - Просим Вас заполненную заявку отправить по электронной почте [info@Egorovs.art](mailto:info@Egorovs.art) либо оформить лично в офисе аукционного дома по адресу: Москва, Пречистенка, д.40/2 , стр. 2, Аукционный дом Егоровых, не позднее чем за 24 часа до начала аукциона.

\*Максимальная цена указывается без учета комиссионного вознаграждения.

Подпись Организатора аукциона \_\_\_\_\_



# Правила проведения аукциона по продаже предметов коллекционирования

## 1. Общие положения

1.1 Настоящие Правила определяют порядок проведения аукциона по продаже предметов коллекционирования (далее — лоты, предметы) ООО «Аукционный дом Егоровых», ОГРН 1177746420741, ИНН 7704407980, КПП 770401001, адрес г. Москва, ул. Пречистенка 40/2, строение 2, помещение X, р/с 407 028 1000 0000 600 090 в АКБ «РосЕвроБанк» (АО) г. Москва, к/с 301 018 1044 525 0000 836 в ГУ Банка России по Центральному федеральному округу, БИК 044525836 (далее — Организатор). Организатор действует на основании договора с Собственником предмета и выступает от его имени в соответствии с договором. Условия проведения аукциона определяются Организатором по соглашению с Собственником в соответствии с настоящими Правилами.

1.2 Аукцион по продаже предметов проводится по адресу Организатора, указанному в тексте информационного сообщения о проведении аукциона, размещенном в каталоге «Аукционного дома Егоровых» (далее — Каталог аукциона) и на официальном сайте Организатора <http://egorovs.art>

1.3 Настоящие Правила предусматривают возможность участия в аукционе:

- личным присутствием или через законного представителя в зале торгов;
- посредством телефонной связи;
- посредством заочного поручения;
- посредством участия в интернет-торгах.

1.4 Во время аукциона Организатор действует через аукциониста, принимающего предложения из зала торгов и заочные поручения, секретаря, операторов, контролирующих поступление предложений о цене посредством телефонной связи и интернета, в другое время — через своих законных представителей.

1.5 Аукцион проводится в целях продажи Организатором участникам аукциона (далее — Участники) выставленных на торги лотов в порядке, установленном настоящими Правилами.

1.6 Организатор обеспечивает всем лицам, желающим принять участие в аукционе, возможность ознакомиться с выставленными на торги лотами в Каталоге аукциона, на предаукционной выставке (в часы ее работы). Описание предметов и их состояние, в том числе сведения об утратах и реставрациях, сделанные в форме сопроводительных статей Каталога аукциона, носят информационный характер. В любом случае покупатель должен лично оценить состояние предмета либо довериться мнению своего эксперта.

1.7 Предаукционные выставки проводятся по адресу, указанному в Каталоге аукциона и на официальном сайте Организатора. До начала торгов Участники должны внимательно ознакомиться с интересующими их лотами и в случае необходимости получить консультацию о состоянии предмета, задать вопросы специалистам Организатора. Дополнительно и в случае необходимости для получения экспертного заключения Организатор советует Участникам обратиться к профессиональному эксперту, мнению

которого Участник доверяет. Участники, не успевшие до начала аукциона ознакомиться с выставленными на аукцион предметами в достаточной степени, но сделавшие в ходе аукциона предложения по цене, уверены в том, что они приобрели и оплачивают приобретенные предметы в установленном Правилами порядке. Следуя практике международных аукционов, Организатор придерживается принципа Caveat Emptor (от лат. «Пусть покупатель будет бдителен»), согласно которому покупатель, убедившись в качестве предмета до совершения покупки, впоследствии несет ответственность за свой выбор.

1.8 Для Участника торгов в зале номерная карточка Участника является единственным свидетельством, подтверждающим право участия в аукционе. Если Участник допускает владение своей карточкой третьим лицом, он несет полную ответственность за его действия как за свои собственные. Цены на выставленные лоты указываются в российских рублях. Организатор оставляет за собой право отказать претенденту в участии в аукционе без объяснения причины отказа.

1.9 Организатор не выдает разрешение на вывоз за пределы Российской Федерации предметов, приобретенных на аукционе. Указанное разрешение оформляется в порядке, установленном законодательством Российской Федерации. Налоги и сборы Участники оплачивают самостоятельно в соответствии с законодательством, подлежащим применению.

1.10 Обязанность по выплатам автору вознаграждения при публичной перепродаже исполняет первоначальный собственник предмета.

## 2. Условия участия в аукционе

2.1. В качестве покупателей Участниками аукциона могут быть:

2.1.1. Физические лица, достигшие восемнадцатилетнего возраста, в том числе иностранные граждане.

2.1.2. Юридические лица, в том числе иностранные, представители которых перед началом аукциона должны передать специалисту Организатора в случае необходимости доверенность на право участия в аукционе и гарантийное письмо с обязательством оплатить купленный лот (лоты). В том случае, если покупка не совершена, представленные документы возвращаются Участнику.

2.2. Для участия в аукционе Участники представляют Организатору следующие документы:

• заявку на участие в аукционе. Формы заявок размещены на сайте Организатора <http://egorovs.art>;

• если от имени претендента действует его представитель по доверенности, к заявке должна быть приложена доверенность на осуществление действий от имени претендента, оформленная в установленном порядке, или нотариально удостоверенная копия такой доверенности. В случае если доверенность на осуществление действий от имени претендента подписана лицом, уполномоченным руководителем юридического лица, заявка должна содержать также документ, подтверждающий полномочия этого лица;



• физические лица — резиденты предъявляют документ, удостоверяющий личность, или представляют копии всех его листов;

• документ, подтверждающий полномочия руководителя юридического лица на осуществление действий от имени юридического лица (копия решения о назначении этого лица или о его избрании) и в соответствии с которым руководитель юридического лица обладает правом действовать от имени юридического лица без доверенности. Указанные документы в части их оформления и содержания должны соответствовать требованиям законодательства Российской Федерации. Представленные иностранными юридическими лицами документы должны быть легализованы на территории Российской Федерации и иметь надлежащим образом заверенный перевод на русский язык. Документы, содержащие помарки, подчистки, исправления и т. п., не рассматриваются. Заявки на заочное участие, участие посредством телефонной связи и интернета должны быть получены Организатором не позднее, чем за 24 часа до начала проведения аукциона; заявка на очное участие может быть подана в любое время, в том числе в ходе аукциона, но не позднее начала торгов по последнему лоту. В целях обеспечения верной идентификации Участников претенденты обязаны указывать свои актуальные контактные данные. Организатор оставляет за собой право произвести проверку актуальности представленных участником данных до предоставления допуска к торгам. В случае предоставления участниками неактуальных данных, Организатор вправе отказать участнику в предоставлении доступа к участию в аукционе.

2.3. Для участия в аукционе необходимо зарегистрироваться перед началом аукциона и получить номерную карточку Участника. Оператору, обслуживающему Участника посредством телефонной связи, выдается номерная карточка Участника. Для участия в торгах посредством заочного поручения Участник оставляет Организатору заявку на участие в торгах на бланке заочного бида, указав номера и наименования выбранных им лотов в соответствии с Каталогом аукциона, максимальную цену (без учета комиссионного вознаграждения), которую Участник готов заплатить за каждый из них. Организатор отказывает Участнику в выдаче номерной карточки и принятии заочного поручения в случае, если заявителем не представлены необходимые для участия документы.

2.4. Участнику онлайн-торгов после регистрации присваивается персональный номер после заполнения учетной формы на сайте.

2.5 Организатор вправе запросить Участника внести залог в сумме 5.000 (пять тысяч) рублей для допуска к участию в торгах. Залог учитывается при оплате выигранных Участником лотов, не возвращается Участнику в случае нарушения им обязательств по оплате выигранных лотов, возвращается Участнику в течение 3-х рабочих дней с даты аукциона, если он не выиграл ни один лот.

### **3. Порядок проведения аукциона**

3.1. Время начала аукциона указывается в информаци-

онном сообщении, опубликованном в Каталоге аукциона. В случае участия в аукционе посредством электронной площадки оповещение о времени начала и окончания торгов по каждому лоту определяется изменением состояния торгов по лоту. Торги ведутся в порядке следования номеров лотов. Лоты выставляются на продажу в том порядке, в котором они представлены и пронумерованы в Каталоге аукциона.

3.2. Торги ведутся аукционистом и регулируются секретарем. Решение о подтверждении и принятии ценового предложения принимается аукционистом. Все споры и разногласия, возникшие в ходе торгов, решаются секретарем. Его решение является окончательным. 3.3. Организатор имеет право до начала торгов снять с аукциона любой лот без объяснения причины. В ходе торгов это право делегируется секретарю. В случае снятия лота с торгов, аукционист сообщает об этом до начала аукциона.

3.4. Выставляя лот на торги, аукционист объявляет его номер, наименование и стартовую цену. Информация о стартовой цене лота доводится до Участников непосредственно перед началом торгов.

3.5. Все выставляемые на торги предметы имеют резервную цену, если только ее отсутствие отдельно не оговорено. Резервная цена определяется как конфиденциальная минимальная цена, по которой продавец готов продать принадлежащий ему предмет. При этом резервная цена не может превышать верхнюю границу оценочной стоимости Предмета, указанную в Каталоге аукциона. Резервная цена в Каталоге аукциона не публикуется.

3.6. Если на лот оставлен заочный бид, аукционист сообщает об этом факте перед началом торгов по данному лоту.

3.7. Поднятие Участником номерной карточки, равно как предложение по цене, сделанное на электронной площадке либо посредством телефонной связи, означает безусловное и безотзывное согласие Участника купить выставленный на торги лот по объявлена цене. Каждое последующее поднятие карточки и предложение, сделанное Участником посредством электронной площадки либо посредством телефонной связи, означает согласие приобрести лот по цене, превышающей последнюю названную на шаг, установленный согласно пункту 3.8 настоящих Правил.

3.8. Если аукционистом не объявлено иное, шаг, на который увеличивается цена лота в ходе торгов, составляет примерно 10% от текущей цены лота. Аукционист вправе в ходе торгов установить иной шаг, объявив об этом Участникам аукциона.

3.9. Участник, присутствующий в зале торгов лично или в лице представителя, может в ходе торгов предложить произвольную цену за лот, превышающую предыдущее предложение по цене более чем на один шаг. В этом случае дальнейший отчет ведется от последней цены, предложенной Участником.

3.10. При отсутствии предложений со стороны иных Участников аукциона, а именно, участвующих в торгах лично или через законного представителя в зале торгов, посредством телефонной связи, посредством заочного поруче-

ния (заочного бида), а также посредством электронной площадки, аукционист повторяет заявленную цену три раза. Если до третьего повторения заявленной цены ни один из Участников аукциона не поднял карточку и не заявил последующую цену, аукцион завершается. По завершении аукциона аукционист объявляет о продаже предмета, называет его проданную цену и номер карточки победителя аукциона. Победителем аукциона, в зависимости от способа участия, признается Участник в зале или по телефонной связи, номер карточки которого и заявленная им цена были названы аукционистом последними, либо Участник, выигравший на определенной сумме по своему заочному биду. При этом цена лота, достигнутая в ходе аукциона, должна превысить резервную цену. В случае не достижения в ходе торгов резервной цены лота, торги по указанному лоту признаются несостоявшимися.

3.11. Если наивысшее предложение цены, полученное от Участника, находящегося в зале, участвующего в аукционе посредством телефонной связи и интернета, равно предложению цены заочного бида, выигравшим считается предложение Участника, находящегося в заочном биде.

3.12. Если в ходе торгов по лоту не поднята ни одна номерная карточка Участника и отсутствуют заочные поручения (заочные биды) либо отсутствуют предложения по цене, сделанные на электронной площадке или посредством телефонной связи, то торги по указанному лоту признаются несостоявшимися.

3.13. Окончание торгов по каждому лоту оформляется протоколом. Протокол подведения итогов торгов по каждому лоту с момента его утверждения Организатором приобретает юридическую силу и является документом, удостоверяющим право лица на приобретение предмета по предложенной им цене.

3.14. В зале, где проводятся торги, без предварительного разрешения Организатора не допускается проведение любого рода рекламных акций, фото- и киносъемки, аудио и видеозаписи, а также иных действий, имеющих целью последующее аудио- либо визуальное воспроизведение происходящего в зале. Лица, совершающие указанные действия, обязаны покинуть зал и лишаются права дальнейшего посещения аукционов Организатора, а материальные носители информации изымаются без возмещения стоимости.

3.15. Возможно участие в аукционе посредством телефонной связи. Если лицо, желающее принять участие в аукционе, не может присутствовать в зале торгов лично или через представителя, оно может принять участие в торгах посредством телефонной связи. Для этого необходимо оставить заявку на участие в торгах посредством телефонной связи, указав номера и наименования выбранных им лотов в соответствии с Каталогом аукциона. Участнику, принимающему участие в торгах посредством телефонной связи, присваивается номер, являющийся эквивалентом номерной карточки Участника. Перед началом торгов по выбранным Участником лотам по указанному телефонному номеру с ним связывается специалист Организатора, который будет представлять интересы Участника в ходе аукциона. Данная услуга оказывается

бесплатно. Форма заявки на участие в торгах посредством телефонной связи размещена на сайте Организатора <http://egorovs.art> и в Каталоге аукциона в виде отрывного купона либо вложена в Каталог аукциона. Заявка на участие в аукционе должна быть получена Организатором не позднее, чем за 24 часа до начала проведения аукциона. Все права и обязанности по сделке, заключенной в ходе аукциона сотрудником Организатора в интересах Участника, принимающего участие в торгах посредством телефонной связи, возникают непосредственно у этого Участника. Направив заявку на участие в торгах посредством телефонной связи, Участник подтверждает свое безотзывное обязательство своевременно оплатить предмет в случае признания его победителем аукциона по соответствующему лоту. Ответственность за ведение телефонного разговора по указанному Участником в заявке номеру телефона именно с Участником несет сам Участник. Во избежание разногласий телефонный разговор Участника со специалистом Организатора во время аукциона записывается Организатором.

3.16. Возможно заочное участие в аукционе. Если лицо, желающее приобрести какой-либо лот (лоты), не имеет возможности или желания участвовать в торгах лично, через представителя в зале торгов или по телефону, оно может оставить поручение (заочный бид) Организатору. Для этого необходимо оставить заявку на участие в торгах на бланке заочного бида, указав номера и наименования выбранных им лотов в соответствии с Каталогом аукциона, максимальную цену, которую Участник готов заплатить за каждый из них. Организатор обязуется приобрести указанные лоты по возможно минимальной цене, учитывая другие поручения и очные торги в зале и предложения, сделанные посредством телефонной связи. Данная услуга является конфиденциальной и оказывается бесплатно. Предложения хранятся в запечатанных конвертах, которые вскрываются перед началом торгов в день проведения аукциона. Если максимальные цены на один и тот же предмет, указанные в двух и более заочных бидах, совпадают, то преимущество получает тот Участник, чье поручение было отдано ранее. Форма заявки на заочное участие — заочный бид — размещена на сайте организатора <http://egorovs.art> и в Каталоге аукциона в виде отрывного купона либо вложена в Каталог аукциона. Заявка на участие в аукционе должна быть получена Организатором не позднее, чем за 24 часа до начала проведения аукциона. Направив заявку на участие в торгах путем оставления заочного бида с указанием максимальной суммы, которую покупатель готов заплатить за интересующий его предмет, он подтверждает свое безотзывное обязательство своевременно оплатить предмет в случае признания его победителем аукциона по соответствующему лоту.

#### **4. Порядок расчетов и получение приобретенных предметов**

4.1. Оплата стоимости приобретенного лота может быть произведена в течение 10 рабочих дней после аукциона на основании протокола подведения итогов аукциона и счета, выставленного Организатором каждому победителю аукциона.



4.2. Сверх цены предмета, достигнутой в ходе аукционных торгов, победитель оплачивает вознаграждение Организатору в размере 10% от цены продажи Предмета определенной по итогам торгов при личном, заочном и телефонном участии. Вознаграждение уплачивается покупателем одновременно с оплатой стоимости приобретенного лота на основании выставленного счета.

4.3 В случае, если по истечении 10 рабочих дней приобретенные лоты и вознаграждение Организатора не оплачены победителем полностью, Организатор вправе начислить на неуплаченную сумму пени в размере 0,5% за каждый день просрочки платежа. В случае, если по истечении 20 рабочих дней приобретенные лоты и вознаграждение Организатора не оплачены победителем полностью, Организатор вправе аннулировать результат аукциона по неоплаченному лоту и вернуть его продавцу либо повторно выставить на продажу.

4.4. Цена приобретения не включает в себя налоги, сборы и иные платежи, в том числе сборы, связанные с перемещением приобретенных предметов за пределы Российской Федерации, которые оплачиваются покупателями самостоятельно в соответствии с действующим законодательством.

4.5. Право собственности на приобретенный в ходе торгов предмет переходит к покупателю в момент полной оплаты его стоимости, уплаты вознаграждения и подписания акта приема-передачи. До момента окончательного расчета за предмет он остается в распоряжении Организатора.

4.6. Приобретенные предметы передаются Участнику только после полной оплаты выставленного счета по акту приема-передачи.

4.7. Организатор оставляет за собой право бессрочного использования фото и видео материалов проданных лотов.

4.8. Для удобства покупателей возможны следующие формы оплаты: наличным, безналичным перечислением (банковские реквизиты Организатора аукциона размещены на его официальном сайте), банковскими картами (Visa, MasterCard, Мир). При оплате банковскими картами дополнительно взимается сервисный сбор 2%.

4.9. Организатор вправе не допускать покупателя, не оплатившего покупку, на последующие аукционы, проводимые Организатором, а также не принимать от его имени заявку на заочное участие в аукционе, участие в телефонных торгах. Сведения об Участниках, признанных победителями торгов, но не оплативших в установленный срок приобретенные лоты (реестр недобросовестных покупателей), подлежат размещению на официальном сайте Организатора.

4.10. Все споры по оплате между покупателем и Организатором решаются либо путем переговоров, либо в судебном порядке по месту нахождения Организатора.

4.11. Приобретенные и полностью оплаченные предметы покупатель обязан получить в течение 5 календарных дней после окончательной оплаты по адресу, указанному Организатором. Передача предмета оформляется актом приема-передачи.

4.12. За каждый последующий день хранения покупа-

тель обязан произвести дополнительную оплату Организатору в размере 1000 рублей за каждые сутки хранения, а по истечении одного месяца — в размере 3000 рублей за каждые сутки хранения.

4.13. Вывоз приобретенных на аукционе предметов производится покупателем самостоятельно за свой счет.

## **5. Гарантии**

Организатор гарантирует:

5.1. Принятие всех необходимых мер для предоставления Участникам достоверной информации о предметах.

5.2. Информация, изложенная в Каталоге аукциона, является мнением специалистов Организатора, основанным в том числе на экспертных заключениях различных организаций, консультациях специалистов сторонних исследовательских и музеиных организаций, собранных сведениях о предмете.

5.3. Принятие необходимых мер в целях обеспечения сохранности конфиденциальных сведений о лицах, заявивших о своем желании участвовать в аукционе, и содержащихся в представленных ими документах данных.

5.4. Организатор не гарантирует постановку приобретенных на аукционе транспортных средств на учёт органами ГИБДД и рекомендует предварительно проконсультироваться по данному вопросу.

5.5. Заявление Участника о том, что приобретенный им предмет является подделкой, может быть предъявлено Организатору в течение 30 дней со дня проведения аукциона в письменной форме. Участник, предъявивший претензии в отношении предмета, должен предоставить не менее двух независимых экспертных заключений, выполненных признанными экспертами в соответствующей области.

5.6. Если будет убедительно доказано, что приобретенный на аукционе Организатора предмет является современной подделкой, то предмет должен быть доставлен Организатору в том же состоянии, в каком он был продан в день проведения аукциона, без каких-либо изменений.

5.7. Организатор рассматривает возможность возмещения затраченных покупателем на приобретение предмета средств, за исключением случаев, когда:

- описание в Каталоге аукциона соответствует мнению признанных экспертов на день проведения аукциона;
- установление подлинности предмета не могло быть осуществлено методами научного исследования, распространенными на момент публикации Каталога аукциона;
- либо предмету мог быть нанесен ущерб.

5.8. Денежные средства, выплаченные покупателем за приобретенный на аукционе предмет, являющийся подделкой, могут быть возвращены Организатором после их получения от первоначального владельца предмета, представившего его на аукцион. Гарантии распространяются только на первоначального покупателя предмета, указанного в протоколе аукциона и выставленном счете.

Партнеры мероприятия:



АВИЛОН AURA

ВСЕ РОСКОШНЫЕ АВТОМОБИЛИ

Auction.ru  
торговая площадка



Эноб.

Версия



Выбирайте отели Hilton  
для отдыха в Москве и Подмосковье



DoubleTree by Hilton Moscow  
Vnukovo Airport

Hilton Garden Inn  
Moscow Krasnoselskaya

Hilton Garden Inn Moscow  
New Riga

Hampton by Hilton Moscow  
Strogino

[www.hilton.ru](http://www.hilton.ru)

Hilton

# ASTON MARTIN DB11 AMR

Для тех, кто любит все британское, эксклюзивное и очень, очень быстрое.



Уйти по-английски? Лучше не уходить! Так решили инженеры из спортивного подразделения Aston Martin Racing, занимающегося производством экстремальных версий британских суперкаров, и явили свету Aston Martin DB11 AMR — самую экстремальную версию DB11 с двигателем V12, снятым с производства спустя всего лишь два года после дебюта в 2016. На 31 лошадиную силу больше (теперь их 639), более радикальные настройки подвески, выхлопа и коробки передач — и вы совсем не по-джентельменски оставляете далеко позади любого конкурента: разгон до сотни теперь занимает всего 3.7 секунды, а максимальная скорость составляет 334 км/ч! В общем, появление собственного технического центра Aston Martin на Нюрбургринге свои плоды дало.

Разумеется, над экстерьером тоже поработали на славу: дизайнеры затенили решетку радиатора, патрубки выхлопной системы и подложки фар и довершение всего

затонировали фонари. А для тех, кому такой магия темного не достаточно, кста и без того уже коллекционным версиям DB11, помимо премиальных опций, добавили нескромную подпись Signature Edition, разбавив благородный кузов полосками цвета лайма и сделанными ей в тон углепластиковыми элементами и гранадинии спортивными. Особая отделка интерьера в придачу. На Родине новый Aston будет ждать вас с ценником, на который скажутся содержанно будущая красоваться цифра в районе двухсот тысяч фунтов.

Так что уйти по-английски у DB11 не получилось. Рокот гроaning-роторного V12 еще долго будет хлокотать в сердцах тех, кто любит британское, эксклюзивное и очень, очень быстрое.



АВИЛОН



АВИЛОН

Эксклюзивный дилер Aston Martin

Волгоградский 41, Петровка 15

+7 (495) 232-41-41

[www.astonmartin.ru](http://www.astonmartin.ru)

са недорого  
й темной  
ми декоратива-  
ра, конечно же,  
ом по-британ-  
и стерлингов.  
ого битурби-  
т все британ-

# Живопись и графика

## Highlights



Серов Валентин Александрович

Верхом на лошади (И.Е. Репин на лошади). 1879—1880 гг.

Бумага на картоне, графитный карандаш. Размер 20,7 × 11 см

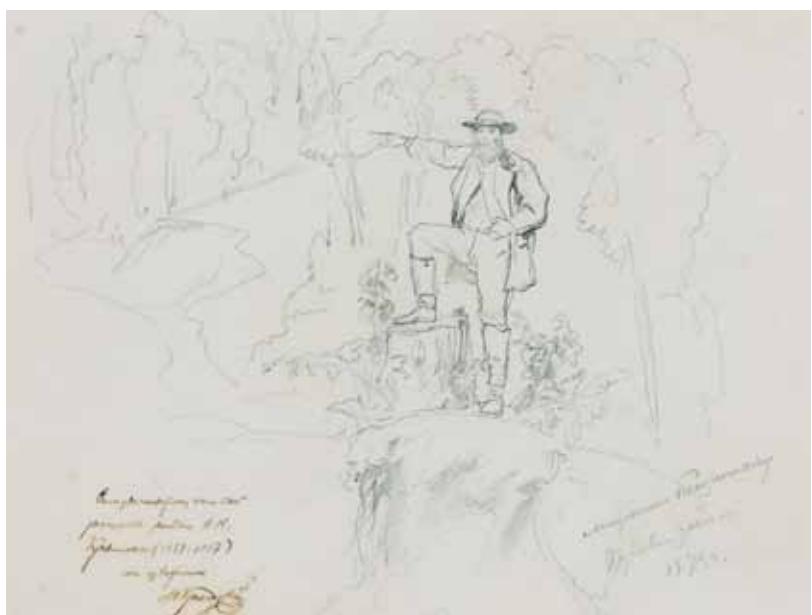
1 600 000—2 000 000 руб.

Ендогуров Иван Иванович

Летний пейзаж. 1891 г.

Холст, масло. Размер 40 × 62,5 см

1 600 000—2 000 000 руб.



Крамской Иван Николаевич

Монумент пейзажисту. 1873 г.

(Изображен И.И. Шишкин близ станции Козловка – Засека под Тулой)

На оборотной стороне три наброска.

Бумага, графитный карандаш

Размер 21,2 × 29,5 см

1 050 000—1 300 000 руб.



Саврасов Алексей Кондратьевич

Дуб

Около 1854 г.

Бумага цветная, графитный карандаш, белила

Размер 39 × 19,3 см

2 000 000—2 500 000 руб.

**Аукцион № 22**  
**20 ноября в 18.00**

Москва, ул. Пречистенка, 40/2, строение 2



Забашта Василий Иванович  
Принимают в пионеры  
1952 г.

Холст, масло  
Размер 89 × 129 см

**800 000—1 000 000 руб.**



Шилов Александр Максович  
Церковь (1640 г.)  
в Медведково  
1985 г.  
Оргалит, масло  
Размер 49,5 × 36,5 см.

**300 000—375 000 руб.**



Коржевский Борис Георгиевич  
Эскиз к картине «Фидель Кастро и Леонид Брежнев»  
После 1974 г.  
Картон, масло  
Размер 40 × 50,5 см

**55 000—70 000 руб.**



Забиронин Андрей Николаевич  
Игра у Кремля  
2017 г.  
Холст, масло  
Размер 67 × 100 см

**37 000—50 000 руб.**



## Указатель лотов / Table of lots

Aston Martin DB11 AMR Signature Edition .....	139
Bentley S2 4-door Saloon .....	118
BMW 2000 CS .....	125
BMW 327 Coupe .....	104
BMW-503 Coupe .....	117
BMW K75RT .....	140
BMW-R71 .....	108
Chevrolet 8440/C8 .....	106
Chevrolet Corvette C3 .....	131
Chevrolet Corvette Grand Sport replica .....	124
Chrysler 300 2-door hardtop 440 TNT .....	123
Dodge WC-56 3/4 ton 4x4 Truck Command model T-214-B-98 .....	105
GAZ-12 ZIM (ГАЗ-12 ЗиМ) .....	109, 111
GAZ-14 Chayka (ГАЗ-14 «Чайка») .....	134
GAZ-21 Volga (ГАЗ-21И «Волга») .....	120
GAZ-24 Volga (ГАЗ-24 «Волга») .....	128, 135
GAZ-67B (ГАЗ-67Б) .....	107
GAZ-M21G Volga (ГАЗ-М21Г «Волга») .....	112
GAZ-M21I Volga (ГАЗ-М21И «Волга») .....	116
GAZ-M21V Volga (ГАЗ-М21В «Волга») .....	113
GAZ-M22 Volga (ГАЗ-М22 «Волга») .....	127
Jaguar E-Type .....	122
Marlin Sportster .....	141
Mercedes-Benz 220 S Coupé .....	114
Mercedes-Benz 230G .....	132
Mercedes-Benz 280 SE 3.5 .....	129
MG 1600 MK II .....	119
Moskvich-411 («Москвич-411») .....	115
Moskvich-412 («Москвич-412 ИЭ» милицейский) .....	133
Moskvitch-408 («Москвич-408») .....	121
Moskwitch-234221 Pickup (Москвич-234221 «Пикап») .....	137
Moskwitch-401-422 («Москвич-401-422») .....	110
Packard Twelve Series 1507 Model 1039 .....	103
Porsche-911SC .....	126
Renault Type AG1 FL .....	102
Rolls Royce Silver Spur Series 1 .....	138
Ural 8.201 «Cross» («Урал» 8.201 «Кросс») .....	136
Usines Beduwé S. A. (Пожарный насос) .....	101
ZiL-114 (ЗиЛ-114) .....	130





Аукционный дом  
ЕГОРОВЫХ

119034, г. Москва, ул. Пречистенка, 40/2, строение 2  
Тел. +7(495) 177-53-78

info@egorovs.art  
www.EGOROVS.ART

