



Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Аукцион в КВЦ «Сокольники»  
9 марта 2020









Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

## Аукцион № 47

**9 марта 2020 г. в 15.00**

по адресу: г. Москва, 5-й Лучевой просек, 7, стр. 1,  
Конгрессно-выставочный центр «Сокольники», павильон 4.2

**Предаукционная выставка в рамках Олдтаймер-Галереи**

с 6 по 8 марта 10.00 – 19.00, 9 марта 10.00 – 15.00 в КВЦ «Сокольники»

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





Фрагмент лота № 27  
Презентационная папка «Стиль итальянского кузовостроения». М., 1979.



Дорогие друзья!

Олдтаймер-галерея — замечательная выставка, на протяжении 19-ти лет привлекающая внимание всех любителей старинных автомобилей и технического антиквариата. В этом году мы во второй раз проведём на ней аукцион и предаукционный показ выставленных на торги интереснейших автомобилей, мотоциклов и других тематических предметов.

«Аукционный дом Егоровых» весной 2017 года собрал ведущих специалистов российского антикварного рынка с целью формирования авторитетного, финансово устойчивого аукционного дома. Председатель Наблюдательного совета компании — крупный российский коллекционер живописи, графики и бронзовой скульптуры, известный меценат Алексей Георгиевич Егоров. 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. В ноябре 2019 года состоялся наш первый аукцион коллекционных монет и медалей, который показал уникальный результат — 100% продаж!

Наша миссия — популяризация отечественного искусства и истории. Осенью 2019 годы «Аукционный дом Егоровых» организовал пробег через Альпы на советских автомобилях в честь 220-летия легендарного перехода русских войск под командованием А. В. Суворова. Подобные мероприятия позволяют во всей полноте насладиться духом клуба владельцев классических автомобилей.

Будем рады видеть Вас на экспозиции нашей предаукционной выставки и, разумеется, участниками торгов.

*С уважением  
и надеждой на взаимовыгодное  
сотрудничество,  
М.Е.*

**Генеральный директор  
«Аукционного дома Егоровых»  
Николай Егоров**



## 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», 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 20 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. Либериha, 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 более чем 25 различных выставках, в том числе в Государственной Третьяковской галерее и Государственном музее изобразительных искусств имени А.С. Пушкина. На трёх выставках, проведённых в Государственном Русском музее (Санкт-Петербург), большая часть представленных работ была из коллекции Алексея Георгиевича, две такие 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», в 2011 г. — монография «Николай Либериha. Скульптура и графика», в 2013 г. — альбом «Николай Либериha», в 2014 г. — книга «Японская анималистическая бронза. Скульптура из собрания А.Г. Егорова», в 2015 г. — первая научная монография о жизни и творчестве С.А. Дилакторского.

В 2016 г. был издан каталог «К пользе и славе России. Русская армия в произведениях художников и скульпторов-офицеров XIX – начала XX вв.», 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». В 2017 г. впервые была издана монография о жизни и творчестве художницы Т. Кафенгауз; в 2018 г. — каталог выставки «Шедевры западноевропейской акварели и графики из собрания А.Г. Егорова. Италия, Франция, Испания», в 2019 г. — каталоги «Шедевры акварели и графики австрийских, английских, германских, голландских и других западноевропейских художников XV–XX веков из коллекции А.Г. Егорова», «Экслибрис и искусство книги» и «Наш свет — театр...».



## 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



### ПОЛИНА ЕГОРОВА

Отдел букинистики



### КСЕНИЯ АЛЕКСАНДРОВА

Дизайнер-верстальщик





## 1

### Учебная автомобильная рота. Отчет об испытании грузовиков. 1912. СПб.: Издание Учебной автомобильной роты, [1913].

[8], 322, [24] с., 3 л. ил., ил.; 35,8 × 27 см

В издательском комбинированном переплете с серебряным тиснением на передней крышке. Профессиональная реставрация по корешку и краям переплета. Форзацы поновлены. Утрата трех листов портретов. Небольшие надрывы с. 177, 303. Некоторые страницы реставрированы по краям (укреплены). Очень хорошая сохранность. Редкость!

В июле 1911 г. Учебной автомобильной ротой был успешно проведен испытательный пробег военных грузовых автомобилей, где проверялись не только пригодность машин к военной службе, но и выносливость отдельных узлов и агрегатов. По инициативе П. П. Секретева осенью 1912 г. был проведен второй пробег — конкурс грузовых автомобилей. В общей сложности в пробеге участвовало около 75 автомобилей, в том числе 52 грузовых, 20 легковых и др. таких автомобильных фирм, как «Рено», «Пежо», «Де Дион-Бутон», «Клемен-Баяр», N. A. G., «Даймлер», «Бенц», «Фиат» и пр. Был получен бесценный опыт обращения с техникой производства лучших автомобильных фирм мира. По результатам обоих пробегов проведена «заготовка» автомобилей для военного ведомства. Комиссия приобрела 354 грузовых и 42 легковых автомобиля.

«Капитан Вреден сообщил, что в Карачеве у «Клемен-Баяр» № 13 загорелся карбюратор; потушен грязью».

«Военные власти и на этот раз отнеслись к испытанию с полным равнодушием. По-видимому, грузовой автомобиль является для них подозрительным новшеством и сердце более лежит к лошадиной тяге».

В феврале 1910 г. в Военный совет поступило секретное представление за № 37, согласно которому, «к железнодорожным батальонам Европейской России и Кавказа проектировано придать 5-е роты, наименованные автомобильными». Для удовлетворения потребности в квалифицированном персонале 29 мая 1910 г. в Санкт-Петербурге создается первая Учебная военная автомобильная рота. Теперь эта дата отмечается как День автомобильных войск. На создание Учебной автомобильной роты военное ведомство не поскупилось, и организаторам удалось развернуть ее деятельность достаточно основательно. Автомобильная рота стала первым испытательным, исследовательским и учебным автомобильным центром в России

**90 000–120 000 руб.**





## 2

**Мотор. [Журнал]. 1924. № 6; 1925. № 1, 7.  
М.: Мотор, 1924–1925.**

№ 6: Июнь. 1924. 24 с., ил.;

№ 1: Январь. 1925. 24 с., ил.;

№ 7: Июль. 1925. 153–168, 53–60 с., ил.;

30,3 × 23,1 см; тираж 5000 экз.

В трех издательских иллюстрированных обложках. Потертости и загрязнения обложек. Небольшие надрывы по корешкам и краям некоторых страниц. Мелкие «лисы» пятна. Сохранность хорошая. Популярный иллюстрированный технический и спортивный ежемесячный журнал авто-мото-вело-транспорта



**5 000–7 000 руб.**

## 3

**Головачев А. П. Толковый справочник по автомобильному делу. До 1000 вопросов с ответами на все, что должно быть известно каждому автомобилисту (шоферу). С 190 рис. 6-е изд. М.; Л.: Государственное издательство, 1926.**

244 с., ил.; 20,2 × 14 см; тираж 5000 экз.

В издательском иллюстрированном картонном переплете. Небольшие потертости и следы от воздействия влаги на переплете. С. 175–178 отходят от книжного блока. Сохранность хорошая



**6 000–8 000 руб.**



## 4

**Испытания по снегу автомобиля «Форд». Две фотографии и телеграмма. 1928.**

11,3 × 16,8 см

Хорошая сохранность. По левому полю отверстия от дырокола

**6 000–8 000 руб.**



## 5

Подборка из восьми фотографий «4-й таксомоторный гараж на Гороховской улице» из собрания Н. Н. Корицкого:

1. Проверка машин «Рено» перед выездом на линию. М., 1928.

17,9 × 24 см

2. Сбор на 1-майскую демонстрацию в 4-м т/м гараже на Гороховской ул. М., 1929.

11,8 × 17,4 см

3. Группа шоферов около машин «Рено». М., 1929 г.

11,7 × 18,1 см

4. Слесаря гаража на Гороховской ул. М., 1929.

11,7 × 17 см

5. «Женский день» в 4 т/м гараже. Заместитель директора гаража Федоров (слева). М., 1929.

12 × 17,3 см

6. Группа шоферов и слесарей в гараже на Гороховской. М., 1929.

11,9 × 17,4 см

7. Группа шоферов и диспетчеров у машин «Рено». М., 1929.

11,5 × 16,2 см

8. Такси 111 («Рено»). М., 1929.

15,3 × 12 см

Фотографии в отличной сохранности

21 июня 1925 г. из ворот гаража во 2-м Дьяковском переулке вышли на линию первые 15 автомобилей марки «Рено» с желтой полосой по кузову. Этот день можно считать днем рождения московского такси. Молодая отрасль городского хозяйства развивалась быстро и весьма успешно. В 1928 г. на Гороховской улице открыли новый таксомоторный гараж, к 1930 г. число таксомоторов возросло до 199

**6 000–8 000 руб.**



## 6

Фотографии машин на автобазе в Ленинграде. 1932.

24,5 × 29,8 см

Фотография наклеена на паспарту.

Хорошая сохранность

**12 000–15 000 руб.**



## 7

Четыре предмета, посвященные «Автодору»:

1. Удостоверение № 69770 отделения общества «Автодор» об окончании курсов по изучению автомобиля. 1933. 13,8 × 9,2 см
2. Членская карточка «Укравтодор». 1932. (на укр. яз.). 5 × 7,5 см
3. Билет Всесоюзной авто-мото-вело-лотереи «Автодора». 7,5 × 10,5 см

Надрывы, небольшие утраты по краям

4. [Объявление]. «Пожарные–автодоровцы! Выступайте на борьбу за образцовое пожарное автохозяйство! За рационализацию! За ударную работу пожарных шоферов и ремонтных мастерских!». М.: Мособлполиграф, 1930-е (?). 15 × 22,8 см

«Автодор» (Общество содействия развитию автомобилизма и улучшению дорог) — добровольное общественное объединение в СССР в 1927–1935 гг., пропагандировавшее автомобилизм, автомобилизацию и дорожное строительство



6 000–8 000 руб.



## 8

Спиридонов И. Н., Грибоедов Л. С. Автомобили ГАЗ и ЗИС. Стереоскопический альбом. Наглядное пособие для подготовки шоферов/Под ред. А. Г. Швайко и С. Р. Певзнера. М.; Л.: ИЗОГИЗ, 1935.

[12] с., [122] л. ил.; 13,7 × 20,2 см

В издательском коленкором переплете работы художника Л. М. Длугача. Небольшие потертости переплета. Сохранены очки-светофильтры. На титульном листе владельческая надпись: «Дорогим моим автомобилисту и автомобилистёнку (будущему) от мужа и отца. Учитесь, не ругайтесь и меня не "чурайтесь". В. 24/XII.35 г. ». Небольшие следы от воздействия влаги по краям некоторых страниц. Сохранность хорошая. Редкость!

24 000–30 000 руб.

## 9

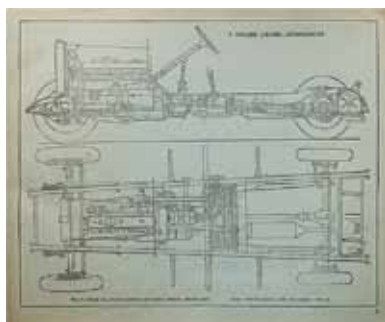
Пионеры и школьники! Изучайте и соблюдайте правила уличного движения. М.: ОРУД, 1954.

6 с., ил.; 29 × 13 см

Буклет, рассказывающий об основных правилах дорожного движения. Художник В. Бусурин. Потертости и небольшие надрывы по сгибам. На обложке технические записи и штамп Госуд. публичной библиотеки Киргизской ССР

4 000–5 000 руб.





**10**

**Зимелев Г. В. Атлас конструкций зарубежных автомобилей (шасси). Учебное пособие для студентов автотракторных вузов и техникумов. М.; Л.: Машгиз, 1941. 140 с., черт.; 26,5 × 33,5 см; тираж 2000 экз.**

В издательском составном переплете. Потертости по краям переплета. На передней крышке переплета бумажная наклейка. На форзаце библиотечные наклейки и кармашек. На титульном листе и с. 17 библиотечные штампы. Сохранность хорошая

Зимелев Георгий Владимирович (1903–1962) — советский ученый в области автомобилестроения, генерал-майор советской армии. Являлся крупным специалистом в области автомобильной техники, был автором большого количества работ по этой теме. Летом 1944 г. разработал новую конструкцию мотоцикла М-72, позволяющую обеспечить ему большую проходимость

**5 000–7 000 руб.**



**11**

**Борисов Ф. В., Владимирова И. Ф., Сабинин А. А. Автомобильный и мотоциклетный спорт в СССР. Справочник. М.: Физкультура и спорт, 1954. 303 с., ил.; 20,6 × 13,5 см**

В издательском иллюстрированном составном переплете. Незначительные загрязнения переплета. Сохранность отличная. Лучший из подобных справочников, выпущенных в советскую эпоху. В настоящем справочнике собраны и систематизированы материалы по наиболее значительным автомобильным и мотоциклетным соревнованиям, проведенным в послевоенный период, вплоть до 1954 г., а также даны краткие исторические сведения о развитии автомобильного и мотоциклетного спорта в нашей стране

**6 000–8 000 руб.**



**12**

**Гаражное и ремонтное оборудование. Каталог-справочник/Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. Трест по производству гаражного оборудования. М.: Автотрансиздат, 1955. 180 с., ил.; 28,5 × 23 см; тираж 7000 экз.**

В издательском коленкорovém переплете. На форзаце след от снятого библиотечного кармашка. На титульном листе библиотечные штампы и пометы. Оформление художника Ю. И. Батова. Сохранность отличная

**3 000–4 000 руб.**



## 13

**ЗИЛ 111. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт, 1950-е.**  
4 с., ил.; 22 × 29 см

Отверстия от дырокола по левому, верхнему и нижнему полям

5 000–7 000 руб.



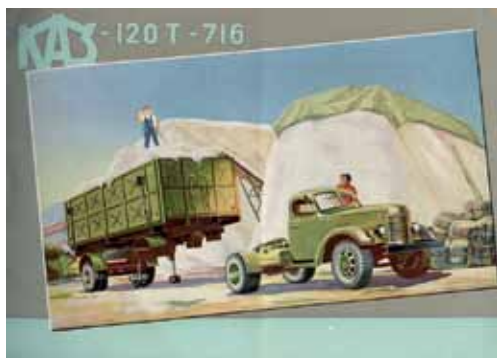
## 14

**КАЗ. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт. 1956.**  
[12] с., ил.; 21,8 × 29,8 см

Отличная сохранность. Текст на русском, английском, немецком и французском языках.

Кутаисский автомобильный завод имени С. К. Орджоникидзе — предприятие автомобильной промышленности в Кутаиси (Грузия)

6 000–8 000 руб.



## 15

**«Волга». [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт, 1959.**  
14 с., ил.; 17,8 × 28 см

Очень хорошая сохранность. На русском и английском языках

6 000–8 000 руб.





**16**

**Chaika. M-13. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт, 1960-е.**

2 с.; 29,5 × 22 см

Отверстия от дырокола по правому полю листа. Хорошая сохранность. На испанском языке

**6 000–8 000 руб.**



**17**

**Volga GAZ 22G. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт, 1960-е.**

2 с., ил.; 28 × 20,8 см

Отличная сохранность. Реклама модели «Волги» в кузове универсал/санитарное авто

**3 000–4 000 руб.**



**18**

**Три рекламных буклета автомобилей марки «ЗИЛ»:**

1. ЗИЛ 164 А. М.: Автоэкспорт, 1960-е. 14 с., ил.; 22,2 × 29,2 см

Передняя обложка отходит от блока, небольшие потертости и надрывы по краям обложки. Хорошая сохранность

2. ЗИЛ 157 К. М.: Автоэкспорт, 1960-е. 10 с., ил.; 22,2 × 29 см

Хорошая сохранность

3. ЗИЛ-130, ЗИЛ-131. Автомобили-тягачи. М.: Автоэкспорт, нач.

1970-х. 22 с., ил.; 21 × 27 см

Хорошая сохранность

**6 000–8 000 руб.**







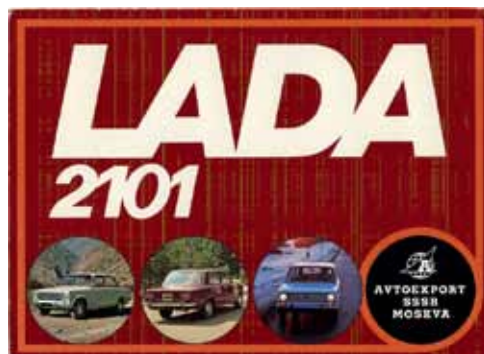
19

**Moskvinch. Modele 1964. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт, 1964.**

2 с., ил.; 21 × 29,5 см

В отличной сохранности. Экспортный вариант буклета на французском языке

6 000–8 000 руб.



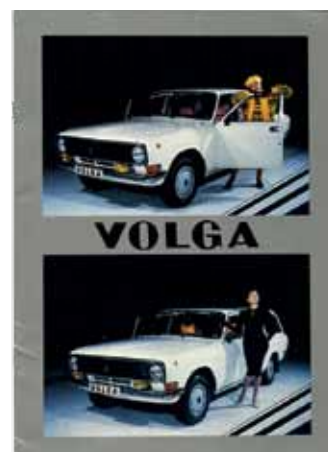
20

**Lada 2101. [Рекламный буклет-плакат]. М.: Автоэкспорт, нач. 1970-х.**

20,5 × 28 см (размер в сложенном виде); 40,8 × 56 см (размер плаката)

Хорошая сохранность, небольшие надрывы по сгибам

4 000–5 000 руб.



21

**Volga. [Рекламный буклет]. М.: Автоэкспорт. 1987.**

10 с., ил.; 29,8 × 21 см

Отличная сохранность. Текст на испанском языке

3 000–4 000 руб.



**22**

**Памятка работнику милиции при осуществлении надзора за движением автотранспорта иностранцев. Для служебного пользования/Министерство охраны общественного порядка СССР; Главное управление милиции. М., 1968.**

56 с.; 16,3 × 10,8 см

В издательской обложке. Незначительные загрязнения обложки и некоторых страниц.

Редкие владельческие пометы. Сохранность очень хорошая.

«В обращениях с иностранцами работник милиции должен постоянно помнить о высокой ответственности за выполнение своего служебного долга. Быть безупречно корректным и вежливым»

**10 000–13 000 руб.**



**23**

**Журнал «Автоэкспорт информирует». 1971, 1975, 1976**

№ 23, 1971. 32 с., ил.;

№ 38, 1975. 28 с., ил.;

№ 40–41, 1976. [Спецвыпуск — 20 лет Автоэкспорту]. 60 с., ил.; 26 × 21 см

На русском языке встречаются редко. Хорошая сохранность, немного загрязненные обложки

**6 000–8 000 руб.**



**24**

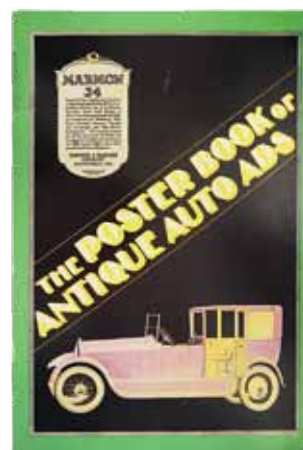
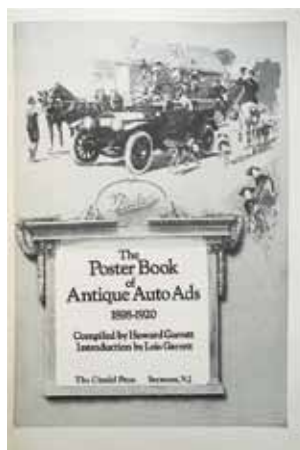
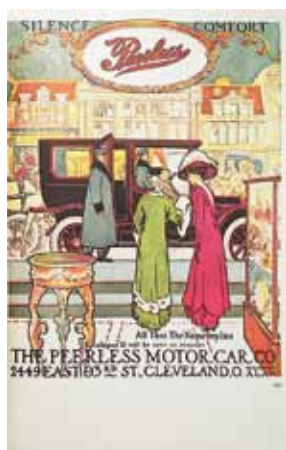
**Каталог «Мерседес-Бенц». СССР, Москва, 1973.**

94 с., ил.; 29,9 × 21 см

Каталог экспонатов единственной специализированной выставки фирмы «Даймлер-Бенц», проходившей в 1973 г. в парке Сокольники. Отличная сохранность

**4 000–5 000 руб.**

25

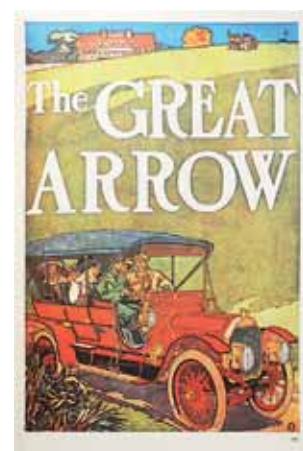


[Гарретт Г. Книга рекламных плакатов старинных автомобилей 1898–1920 гг. /Введение Луис Гарретт]. Garrett H. The poster book of Antique auto ads 1898–1920/Compiled by Howard Garrett; introduction by Lois Garrett. Secaucus: The Cotadel press, 1975.

[96] с., ил.; 40,3 × 27,9 см

На английском языке. В издательской иллюстрированной обложке. Небольшие потертости и надрывы по корешку. Некоторые страницы частично отходят от книжного блока. Сохранность хорошая.

В книге представлено множество различных рекламных автомобильных плакатов конца XIX — начала XX вв. Отличное украшение для книжной полки автомобильного коллекционера или автосалона



6 000–8 000 руб.



26

Шесть фотографий автомобилей ГАЗ-М1, ЗИС-101, ЗИС-110. [Середина 1970-х гг.].

16,9 × 28,8 см; 24,3 × 30 см

Фотографии в отличной сохранности

3 000–4 000 руб.





**27**



**Презентационная папка «Стиль итальянского кузовостроения». М., 1979.**

13 фот. автомобилей. 20,8 × 30,5 см;

Все модели легковых автомобилей «Фиат-А». 26 с., ил.;

«Ритмо». Эволюция видов. 20 с., ил.;

«Фиат 238 Андаль». 9 с., ил.;

Alfa Romeo — папка с материалами;

Bertone. 6 с., ил.;

Industrie Pininfarina. 10 с., ил.;

Styling, Mock-ups, Prototypes, Engineering, Methods, Tooling. 4 с., ил.; 21 × 29,8 см

Плакат «Стиль итальянского кузовостроения»; 82,7 × 58 см

В фирменной виниловой папке. Все рекламные материалы первой выставки итальянского автомобильного дизайна, проходившей в 1979 г. в парке Сокольники.

Отличная сохранность

**12 000–15 000 руб.**



**28**

**Справочник по отечественной и зарубежной военной автомобильной технике. Для служебного пользования/Министерство обороны СССР. [1980-е].**

[6] л., 14 склад. л., ил.; 31,2 × 22,8 см

В ледериновой папке с золотым тиснением по передней крышке. Небольшие потертости папки и некоторых листов. Сохранность хорошая.

На отдельных листах представлены миниатюрные фотографии различной автомобильной техники с характеристиками

**4 000–5 000 руб.**

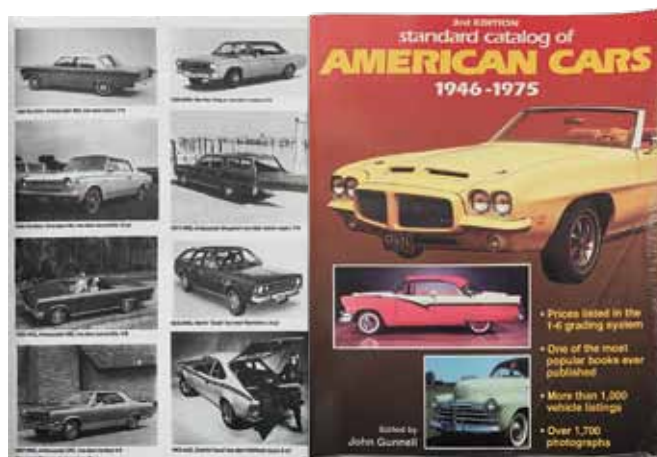
## 29

[Стандартный каталог американских автомобилей 1946–1975 гг. 3-е изд.]. Standard catalog of American cars 1946–1975. 3rd edition. Iola: By Krause publications, 1995.

864 с., ил.; 27,3 × 21,1 см

На английском языке. В издательской иллюстрированной обложке. Небольшие потертости и замятия по краям обложки. Сохранность хорошая

4 000–5 000 руб.



## 30

Первому автомобилю АМО-Ф-15–75 лет, 1924–1999. ЗИЛвизион, [1999].

30 л., ил.; 30 × 21 см

Отличная сохранность. Памятный альбом завода, которого уже нет

2 000–3 000 руб.

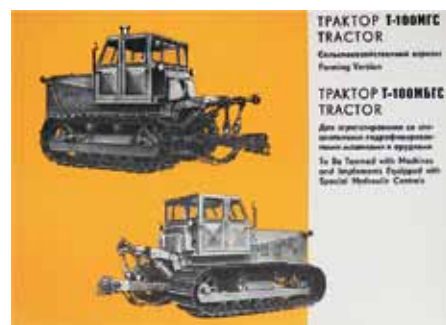


## 31

Тракторы трижды орденоносного Челябинского тракторного завода имени В. И. Ленина. [Рекламный буклет]. М.: Тракторэкспорт, [1970]. [24] с., ил.; 14,5 × 20,4 см

На английском и русском языках. В издательском переплете. Сохранность отличная

6 000–8 000 руб.





**32**

**Лебринк Х., Остеррот Й. BMW/Фот.  
Райнер В. Шлегельмих. Копеманн,  
2006.**

**480 с., ил.; 31,8 × 27,4 см**

На английском, немецком и русском  
языках. В издательском переплете  
и иллюстрированной суперобложке.  
Сохранность отличная.

Богато иллюстрированное издание  
содержит исчерпывающую информацию  
о многочисленных победах BMW  
в соревнованиях, включая гонки Formula 1.  
Полная история уникальной марки!

**4 000–5 000 руб.**



**33**

**Zapchastexport. [Плакат]. [Конец 1960-х гг.].  
69,7 × 44,5 см**

Сохранность отличная

**6 000–8 000 руб.**





34

Художественный макет настенного перекидного календаря на 1984 год с изображением автомобилей/Худож. В. А. Шапов, 1983.

Бумага, карандаш, гуашь, аппликация; 28 л. ил.; 30 × 45 см

На некоторых листах небольшие следы клея. Сохранность отличная





**35**

**[Лучшая в мире команда «Москвич-412». Плакат].  
Prizewinner in world-really-the team of Moskvitch-412.  
1968.**

**89,5 × 59,8 см**

Сохранность отличная. Редкость!

Плакат посвящен автомобильному пробегу Лондон — Сидней, который был проведен в 1968 г. и стал одним из ключевых ралли-рейдов в истории автоспорта, позже его назовут «Ралли века». Пробег Лондон — Сидней стал тем событием, к которому были причастны все уважающие себя автоконцерны. Как известно, участвовали в нем и советские спортсмены на автомобилях «Москвич-412». Команда «Автоэкспорта» на «москвичах» успешно дошла до финиша. В нее входили экипажи Сергея Тенишева (20 место), Уно Аавы (22 место), Александра Ипатенко (33 место) и Виктора Щавелева (38 место). На плакате запечатлена та самая модель автомобиля «Москвич-412», которая привела к финишу наших спортсменов

**15 000–19 000 руб.**



**36**

**Вы опаздываете — такси догонит время. [Плакат]. М.: Мосавтолегтранс, 1978.**

**87 × 57,5 см; тираж 2000 экз. (Серия: Такси)**

Следы сгибов. Сохранность хорошая.

На плакате представлены номера телефонов такси за 1978 г. по районам Москвы: Центр, Ленинский проспект, Красная Пресня, Сокольники, Химки, Ховрино

**8 000–10 000 руб.**



37



**Volga GAZ-24-10. Avtoexport. [Плакаты]. М., [1980-е].**

99,7 × 66,5 см

Небольшие замятия по краям листа. Сохранность отличная.

ГАЗ-24-10 «Волга» — советский и российский автомобиль среднего класса производства Горьковского автомобильного завода. Выпускался с конца 1985 до 1991 г.

15 000–19 000 руб.

38

**GAZ 66-16 (4×4). Gorky automobile plant. [Плакаты]. Нижний Новгород, [нач. 1990-х гг.].**

89,4 × 59,8 см

Сохранность отличная.

ГАЗ-66 — советский и российский грузовой автомобиль с колесной формулой 4 × 4, грузоподъемностью 2,0 т и кабиной над двигателем. Наиболее массовый полноприводный двухосный грузовик в Вооруженных силах и народном хозяйстве СССР и России в 1960–1990-е гг. В народе получил прозвища «Шишига» и «Шишка» по созвучию с номером 66. Товарные экземпляры грузовиков ГАЗ-66-16 начали сходиться с конвейера Горьковского автозавода в 1991 г.

3 000–4 000 руб.





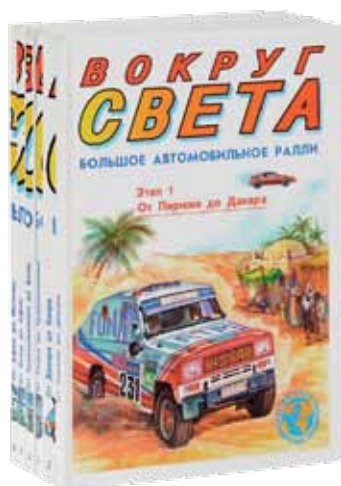


## Благотворительный лот № 39

**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.**



**39**

**[Комплект из всех 6 вышедших томов]. Большое автомобильное ралли вокруг света. В 6 т. Т. 1-6. [Минск]: Старый Свет – Принт, 1994. [С автографами Николая Егорова и Ильи Сорокина].**

**168 с., ил.; 23,8 × 17,4 см**

В шести издательских иллюстрированных переплетах. Незначительные потертости по краям переплетов. Ошибка в переплетении кн. 4: книжный блок шит вверх ногами. Сохранность очень хорошая

Серия книг «Большое автомобильное ралли вокруг света» создана коллективом педагогов, разработавших оригинальный и занимательный метод, позволяющий познакомить детей с нашей планетой, открыть перед ними, этап за этапом, разные страны и рассказать об их городах и людях, природе и самых интересных животных. Это интереснейшее путешествие пройдет в виде захватывающего соревнования. В гонку вошли шесть этапов: От Парижа до Дакара; От Дакара до Каира; От Каира до Трансильвании; От Трансильвании до Вены; От Вены до Афин; От Афин до Женевы

**Старт 2 000 руб.**



Дорога к дому



40

**Ваза с портретом В. И. Ленина**

Дулевский фарфоровый завод

Фарфор, крытые, роспись, деколь

Марка синяя печатная «ДУЛЕВО»

Высота 56 см

На оборотной стороне надпись: «Автомобиль «Москвич»/Коллективу завода/автомобиль производства/которого, занял 1-е место/в абсолютном зачете/Министерство автомобильной/промышленности СССР»

600 000–800 000 руб.



**41**

**Скульптура «Классический автомобиль»**

**Villeroy and Boch, Benedikt**

Длина 22 см, ширина 9,5 см,  
высота 9 см

Фарфор, надглазурная  
роспись

**5 000–8 000 руб.**

Розмари Бенедикт начала свое обучение текстильному дизайну в Венской школе моды в Хетцендорфе. После пяти лет обучения с 1954 по 1959 г. она была выбрана из нескольких претендентов в качестве производителя фарфора Rörstrand. Здесь Розмари впервые соприкоснулась с этим материалом, что стало решающим для ее дальнейшего художественного пути. До 1964 г. работала дизайнером на мануфактуре в Швеции. Вернувшись в Вену, с 1975 по 2000 г. преподавала в Университете прикладного искусства в качестве доцента. У нее была собственная студия в Вене с середины 1970-х гг. В 1987 и 1988 г. посещала учебные курсы в Школе стекла Пилчука в Сиэтле, США. Работает дизайнером в Villeroy & Boch с 1993 г., в течение года временно работала художником в резиденции в Фудзино, Япония. Розмари Бенедикт совершила многочисленные учебные поездки. В 1997 и 2000 г. была в Мексике, а в 2004 г. по случаю 1000-летия страны — в Китае. Начиная с 2006 г., в дополнение к оригинальным фарфоровым фигурам в Мурано Розмари были созданы монументальные скульптуры из стекла. В 2005 г. она была удостоена австрийской премии в области культуры. Многочисленные работы автора находятся в музеях и частных коллекциях в России и за рубежом



**42**

**Лоток «1000 MIGLIA» в оригинальной коробке**

**Chopard**

Фарфор, деколь

Размер 11 × 10,7 см, высота 2,3 см

На оборотной стороне клеймо марки

**2 000–3 000 руб.**





43

**Велосипед HWM Hans Werner Muller Solingen-Ohligs  
ФРГ  
1952 г.**

Велосипед прошел полную реставрацию. Имеет оригинальные надписи на раме, оснащен трехскоростной системой переключения передач, а также тормозами передних и задних колес. Передний и задний фонари подключены к динамомашине. Велосипед полностью исправен и на ходу

**42 000–50 000 руб.**





# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Лоты 101-129







**101**

**Ford Model T 5-passenger Touring. 1926**

По следам Уильяма Фолкнера и Джона Стейнбека

Страна происхождения:	США
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	12219302
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/2893 см <sup>3</sup>
Мощность:	20 л. с. при 1800 об/мин
Трансмиссия:	эпциклическая, 2-ступенчатая коробка передач с переключением педалями, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	65 км/ч
Тип кузова:	5-местный фазтон



На Ford Model T хоть раз обязан поехать каждый увлеченный автомобильной историей человек. Эта модель, без преувеличения, является частью наследия человечества. Внедрив передовой поточный метод производства, Генри Форд получил неоспоримое преимущество перед конкурентами и надолго стал «рабом черного цвета», поскольку только черная «японская эмаль» (или просто битумный лак) успевала высыхать на конвейере. Известен афоризм Форда: «Покупатель может выбрать машину любого цвета, при условии, что это черный». Вопреки распространенному мнению, не все Ford T красились в черный цвет, было несколько заказных вариантов расцветки. Именно такой, темно-синий автомобиль и выставлен на наши торги.

Ford Motor Company достигла пика производства в 1924–1925 гг., тогда с конвейера завода в Хайлэнд-парке сходило за день до 10 000 «фордов». Более половины всех выпускаемых в мире автомобилей составляла Model T. За базовую версию 5-passenger Touring Car просили всего ничего — 295 долл. Вскоре, однако, продажи пошли на убыль под натиском более современных конкурентов. Выпуск Ford Model T продолжался в США до 26 мая 1927 г. и еще какое-то время в филиалах компании по всему свету. Сколько же всего с 1908 г. выпущено Ford Model T? Компания Ford Motor предпочитает обтекаемую формулировку: «Продали 15 миллионов штук до прекращения производства». Когда счет идет на миллионы, путаница неизбежна даже в официальной отчетности. Отметим, что таких, как предлагаемый экземпляр (с кузовом 5-passenger Touring и электростартером), в США сделали 3 953 677 шт. Глубокий след оставил Ford Model T и в мировой культуре. В романе «Консервный ряд» Джон Стейнбек так писал об этой машине: «Два поколения американцев разбирались в ее сцеплении стократ лучше, чем в собственных гениталиях, а ее планетарный механизм, в отличие от солнечных систем вселенной, знали как свои пять пальцев». Автомобиль отреставрирован, на ходу, ввезен в РФ как культурная ценность

**1 100 000–1 300 000 руб.**





**102**

**Dodge WC-51 T-214 Weapons carrier («Носитель вооружений»). 1944**

**Вальс фронтовых дорог**

Страна происхождения:	США
Номер шасси:	817277
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	6/3769 см <sup>3</sup>
Мощность:	92 л.с. при 3200 об./мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, одноступенчатая раздаточная коробка, привод на все колёса
Скорость:	86,8 км/ч
Тип кузова:	универсальный носитель вооружений





В годы Великой Отечественной войны вездеходы Dodge серии WC поступили в Советскую армию по ленд-лизу в относительно небольшом количестве — 19,8 тыс. шт., но всё же ставились в один ряд с более распространёнными «студебеккерами» и «виллисами». Среди фронтовых шофёров стало популярным нарицательное имя вездехода — «Додж три четверти», обусловленное его грузоподъёмностью в 750 кг, что составляет 3/4 тонны. Прозвище возникло по ассоциации с самым популярным музыкальным размером: все вальсы на танцплощадках танцевались на «раз, два, три». Weapons Carrier — служебное назначение модификации WC-51, поскольку её цельнометаллический кузов приспособлен под установку крупнокалиберного пулемёта или другого вооружения. Кузова и открытую кабину для этих автомобилей делали на знаменитом кузовном заводе Budd, где заказывали штамповую оснастку для изготовления советских лимузинов ЗИС-101 и малолитражек КИМ. С 1942 по 1945 г. на заводе Dodge-Fargo построили 225.195 вездеходов модели T-214, из них модификация WC-51 была наиболее массовой — 123.541 экз., однако, до наших дней дожили немногие.

Выставленный на торги автомобиль зарегистрирован как культурная ценность, на ходу, обслужен. Идеален для участия в костюмированных реконструкциях сражений, парадах и съёмках фильмов по теме ВОВ. Обладает отличной проходимостью и может использоваться для поездок вне дорог. Представленный на фото прицеп продается отдельным лотом.

**1 600 000–1 900 000 руб.**



**103**

### Одноосный грузовой прицеп Nash-Kelvinator Model A. 1942

На подряде у «Арсенала демократии»

Страна происхождения:	США
Номер:	44183
Собственный вес:	1565 кг
Грузоподъемность:	907 кг

Прозвище этого прицепа «Бен-Гур» не имеет ничего общего ни с романом «Бен-Гур: история Христа» Лью Уоллеса, ни с созданным по нему в 1959 г. режиссером Уильямом Уайлером художественным фильмом, получившим сразу 11 Оскаров и 4 премии «Золотой глобус». Своим возникновением прозвище обязано главному производителю подобных прицепов — заводу Ben-Hur Manufacturing Co., Милуоки, штат Висконсин, США.

Такой прицеп, стандартизированный в американской армии как G518, с 1940 по 1945 г. делали 29 компаний: American Bantam, Baker War Industries, Ben-Hur Mfg. Co., Century Boat Works, Checker Cab Co., Covered Wagon Co., Dorsey Brothers, Gertenslager, Henney, Hercules Body, Highland Body & Trailer, Hobbs, Hyde, Keystone, Lavine Gear, Mifflinburg Body, Naburs, Nash Kelvinator, Omaha Standard Body, Pike Trailer, Queen City, Redman Trailer, Steel Products, A. Streich & Bro., Strick, Transportation Equipment Corp., Truck Engineering Corp., Willys Overland, Winter Weiss. В корпорации Nash-Kelvinator, прославившейся своими легковыми автомобилями и холодильниками, прицеп обозначался как Model A. И хотя корпорация выпускала прицеп только два года, с 1941 по 1942 г., она изготовила рекордные 44 628 шт. Всего же до 1945 г. было построено 259 064 «Бен-Гуров». Представленный образец в декабре 1952 г. прошел капремонт и переоборудование в компании Pendley Body Co., Лабкок, штат Техас, США. В 2018 г. российские реставраторы вернули ему первоначальный вид, сохранив оригинальную деревянную обрешетку. Признан культурной ценностью

**325 000–390 000 руб.**





# 104

## ГАЗ-67/GAZ-67. 1950

**Маленькое чудо конструктора Грачёва**

Страна происхождения:	СССР
Номер двигателя:	40620D 63070518
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/2,28 л
Мощность:	145 л.с. при 5200 об/мин
Трансмиссия:	механическая 4-ступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, привод на все колеса
Тип кузова:	4-местный фэтон

ГАЗ-67 — детище выдающегося конструктора Виталия Андреевича Грачёва. Он не только создавал непревзойденные 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 музицировал. 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 растянувшейся на многие десятилетия автоколонне ГАЗ-67 шел одним из первых. И был, несомненно, первым крупным успехом, продержавшись на конвейере с 1943 по 1953 г. Всего было построено 92 843 вездехода. Хотя шоферы и прозвали ГАЗ-67 «Иван-Виллисом», по проходимости и тяговым характеристикам «газик» обходил своего американского визави. Осенью 1943 г. образец ГАЗ-67 с 76-мм пушкой ЗиС-3 на крюке прошел 2200 км испытательного пробега, при этом ходовая часть орудия полностью вышла из строя, а тягач совсем не пострадал. ГАЗ-67 позднего, после 1948 г., выпуска отличались штампованной, а не паяной решеткой радиатора и амортизаторами двустороннего действия. Автомобиль полностью отреставрирован в стиле кастом. Установлен двигатель ЗМЗ-40620D. Раздаточная коробка, коробка передач и мосты от УАЗ-469. Все изменения внесены в ПТС

**1 000 000–1 300 000 руб.**





**105**

### ГАЗ-M20 «Победа»/GAZ-M20 Victory. 1955

#### Автомобиль победителей

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	0147254
Номер кузова:	118855
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/2120 см <sup>3</sup>
Мощность:	52 л.с. при 3600 об/мин
Трансмиссия:	механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	105 км/ч
Тип кузова:	самонесущий, 5-местный седан

Известен афоризм И. В. Сталина: «Невелика победа, но пусть будет победа!» Произнесено это было 19 июня 1945 г. на показе новинки в Кремле членам Государственного комитета обороны. Тем не менее автомобиль, спроектированный на Горьковском автозаводе под руководством главного конструктора Андрея Александровича Липгарта, стал еще одной нашей крупной победой, в одночасье поставившей молодой советский автопром в один ряд с крупнейшими мировыми производителями. Главная особенность «Победы» — самонесущий кузов бескрылой формы, который завораживает своей сдержанной элегантностью. Не только мода, на которую у авторов машины оказалось чутьё, но и обстоятельства подталкивали к такой форме: в послевоенное время страна испытывала нехватку холоднокатаного кузовного проката, а такие простые обводы можно было получить из менее дефицитного материала. В «Победе» использованы некоторые технические решения от довоенного Opel Kapitän (передний мост, руль). Отчасти поэтому хорошо отреставрированный образец демонстрирует хорошую управляемость. 1955 г. стал годом пика производства «Победы» — было выпущено 33 007 экземпляров, при том что машин условной второй серии (с решеткой-«тельняшкой») сделали немного — 16 117 шт., с третьего квартала завод развернул производство третьей серии с решеткой-«улыбкой»

**575 000–700 000 руб.**



# 106

## «Москвич-423 Н »/«Moskvich-423 N». 1959

Первый отечественный универсал

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	189440
Номер двигателя:	161880
Номер кузова:	191739
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1358 см <sup>3</sup>
Мощность:	33 кВт/45 л.с.
Трансмиссия:	3-ступенчатая механическая коробка, задний привод
Максимальная скорость:	105 км/ч
Тип кузова:	5-дверный 4-местный универсал

Само по себе допущение, что советский гражданин мог в личных целях перевозить какие-то грузы, расходилось с идеологическими установками партии. Тем не менее в 1957 г. Московский завод малолитражных автомобилей начал выпускать первый в отечественной истории автомобиль с кузовом универсал на базе седана «Москвич-402». Годом позже модель перевели на более современную основу — «Москвич-407». Усовершенствованная версия имела обозначение «Москвич-423 Н». Конструкция откидных подушек и спинки заднего сидения автомобиля выполнены так, что позволяют при необходимости увеличить вместимость багажного отделения, в итоге образуется грузовой отсек длиной 1473 и шириной 1220 мм. Высоту отделения несколько съедала образованная под его полом ниша для запасного колеса и шоферского инструмента. Всего внутрь можно было загрузить около 1 кубометра поклажи — для сравнения, вместимость багажника лимузина высшего класса ЗиЛ-111 составляла столько же. Расчетная грузоподъемность при четырех пассажирах составляет 100 кг, при двух — 250 кг. Задняя дверь кузова «Москвич-423» держится на боковых петлях и открывается налево. Ее порог расположен на высоте 760 мм от земли. Чтобы при полной нагрузке автомобиль не проседал, установлены задние рессоры с более широкими листами. Автомобиль выпускали до 1964 г.

1 100 000–1 400 000 руб.





**107**

### Chevrolet Bel Air. 1955

Аромат 1950-х

Страна происхождения:	США
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	не установлен
Номер кузова:	C550045752
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	V8, 6992 см <sup>3</sup>
Мощность:	317 кВт/431 л. с.
Трансмиссия:	3-ступенчатая автоматическая коробка, задний привод
Максимальная скорость:	не установлена
Тип кузова:	2-дверный 5-местный седан





С появлением этого автомобиля началась новая эра марки Chevrolet. Впервые Chevrolet оснастила легковой автомобиль двигателем V8, изменила устоявшееся представление о себе как о марке для домашних хозяек. Новый мотор, получивший прозвище *small block*, создали по инициативе нового главного конструктора Chevrolet Division Эдварда Коула (Edward Cole). Высокая эффективность нового мотора позволила сократить размеры радиатора, что дало дизайнерам шанс сделать будущий автомобиль более приземистым.

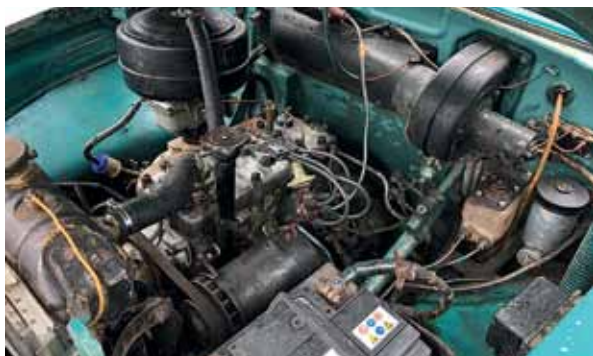
Название «Бель-Эйр» в честь престижного района Лос-Анджелеса, Chevrolet использовал с 1949 г. Однако тяжеловесные боковины прежних машин, 6-цилиндровых Chevrolet Bel Air, вызывали нарекания со стороны руководства General Motors. Руководство думало и над тем, как сократить издержки при штамповке кузовов — для этого формы должны стать менее округлыми. Выбрали предложение дизайнера Карла Реннера (Carl H. Renner). Он, в частности, предложил решетку радиатора в стиле Ferrari.

Успех превзошел все ожидания: в первый год продали 773 238 «бель-эйров», и это было лишь начало. За короткий период, прежде чем руководство General Motors не приняло решение свернуть участие корпорации в автоспорте, Chevrolet Bel Air успело продемонстрировать и твердый спортивный характер, выиграв, в частности, гонки NASCAR 1955 г.

Chevrolet Bel Air нарушил монополию Ford на субкультуру «хот-роддинга» и «кастомайзинга». Такой подготовленный автомобиль и предлагается вашему вниманию. Рабочий объем двигателя увеличен с 5,7 до 7,0 л. Установлены алюминиевые головки цилиндров. Гидромеханическая 3-диапазонная трансмиссия Turbo-Hydromatic 400 приспособлена под мощность до 900 л. с. Установлен облегченный карданный вал. Используется усиленный задний мост типа Ford с ведомой шестерней главной передачи 9". Сзади стоят колеса большей ширины. На всех колесах дисковые тормоза. Аккумулятор перенесен назад, под днище автомобиля. Салон значительно переработан: новая приборная панель, новый руль, современные сидения с электроприводом, кондиционер, аудиосистема. В крышку багажника встроен телевизор.

Автомобиль имеет таможенный ПТС, стоит на учете в ГИБДД

**4 500 000–5 500 000 руб.**



**108**

**ГАЗ-M21 Г «Волга»/GAZ-M21G Volga 1957**

**Навстречу фестивалю**

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





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

Известно, что 21-я создавалась с приглядом за лучшими американскими образцами. Однако общий объем новшеств оказался для завода явно велик. Не сразу удалось перейти на верхнеклапанный двигатель. Еще 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 ее в действие следовало каждые 200 км пробега, при езде по грязным дорогам и вовсе через 30 км, а после преодоления 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, отказались в марте 1960 г.

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

**1 350 000–1 600 000 руб.**





**109**

**ГАЗ-М20 «Победа»/GAZ-M20 Victory. 1958**

**Победа, покорившая Альпы**

Страна происхождения:	СССР
Номер кузова:	5676
Номер двигателя:	320381036
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/2445 см <sup>3</sup>
Мощность:	85 л. с. при 4400 об/мин
Трансмиссия:	механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	105 км/ч
Тип кузова:	самонесущий, 5-местный седан



В 2019 г. отмечалось 220-летие перехода русских войск под командованием генерал-фельдмаршала А. В. Суворова через Альпы. К этой дате Аукционный дом Егоровых при поддержке туроператора TUI Россия организовал автопробег на советских автомобилях по маршруту исторического перехода.

Утром 22 сентября шесть автомобилей покорителей Альп, а также единственная в Италии «Волга» ГАЗ-21 были выставлены на дворцовой площади итальянского города Варезе. Для небольшого города это стало целым событием. Да и не только для города, потому что увидеть старт пробега приехали представители русской диаспоры из Милана и Комо. Церемонию старта вместе с Николаем Егоровым открыли Александр Нуризаде, генеральный консул Российской Федерации в Милане, и Давиде Галимберти, мэр города Варезе. В полдень автомобили покинули Варезе и направились на север покорять крутые альпийские серпантины и сердца местных жителей. Несмотря на изменчивую погоду и технические сложности, были преодолены легендарные перевал Сен-Готард и Чёртов мост. 24 сентября у Часовни павших участники автопробега встретились с группой реконструкторов из России и Сергеем Гармониным — чрезвычайным и полномочным послом РФ в Швейцарии, которые тоже прибыли сюда, чтобы отдать дань памяти Суворову. Успешно преодолев трудности, все автомобили завершили путь в Цюрихе — городе, который изначально ставил целью своего похода Суворов.

Выставленная на аукцион «Победа» стала флагманским автомобилем этого легендарного автопробега и, возможно, первой «Победой», преодолевшей Сен-Готард и другие альпийские перевалы

**1 100 000–1 400 000 руб.**





**110**

**«Москвич-410 Н»/«Moskvich-410N». 1959**

**Предтеча современных кроссоверов**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер кузова:	5313
Номер двигателя:	091675
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/1360 см <sup>3</sup>
Мощность:	45 л. с. при 4500 об/мин
Трансмиссия:	привод на все колеса, механическая 4-ступенчатая коробка передач, 2-ступенчатый демультипликатор
Максимальная скорость:	90 км/ч
Тип кузова:	самонесущий 5-местный седан

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-410Н» 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-410 Н», только усмехнешься: 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 мм... На самом деле, беда вездеходика, запущенного Московским заводом малолитражных автомобилей (МЗМА) во времена относительной хозяйственной самостоятельности, заключалась в слабом двигателе, хотя мощность и выросла на 10 л. с. по сравнению с более ранней версией «Москвич-410». Снаряженная масса по сравнению с базовым седаном «Москвич-407» увеличилась на целых 190 кг и уверенно перевалила за тонну. Передвигаться же автомобилю предстояло не по широким проспектам, а по узким раскисшим проселкам, которые в России исторически тоже считают дорогами.

И все же такой автомобиль следовало создать и не потому, что ничего подобного в мире не делали, а исходя из острой необходимости, поскольку хотя и меняются времена, а направлений в нашей стране по-прежнему остается больше, чем дорог. Только «Москвич-410», «Москвич-410 Н» и «Москвич-411» были полноприводными машинами, которые в ту пору мог купить советский частник. Счастливчиков оказалось немного: с 1957 по 1961 г. МЗМА выпустил около 11 980 машин

**900 000–1 100 000 руб.**





# 111

## ГАЗ-69/GAZ-69. 1961

**Труженик**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	226049
Номер двигателя:	597390
Номер кузова:	6418
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 2112 см <sup>3</sup>
Мощность:	40,5 кВт/55 л.с.
Трансмиссия:	3-ступенчатая механическая коробка и 2-ступенчатая раздаточная коробка, полный привод
Максимальная скорость:	90 км/ч
Тип кузова:	грузопассажирский, 8-местный

Этот автомобиль хотели назвать «тружеником». Для слова даже оставили место на боковинах капота. Но название не утвердили. Не распространилось и сухое военное обозначение АТК-Л-69 — «Артиллерийский тягач, колёсный, лёгкий». Подрезали и полное название ГАЗ-69–76 (по принятой на Горьковском автозаводе системе в обозначение включали номер кузова — 76).

В 1940-е гг. среди всех предприятий отрасли Горьковский автозавод освоил наибольшее число моделей. Впору было подумать о едином стиле оформления продукции. Вслед за грузовиками ГАЗ-51 и ГАЗ-63 легковой автомобиль повышенной проходимости ГАЗ-69 получил те же узнаваемые черты. Несмотря на сильное влияние американской автомобильной школы, конструкторы нашли для своих изделий вполне самостоятельные, запоминающиеся черты.

Автомобиль был создан коллективом под руководством ведущего конструктора Григория Моисеевича Вассермана.

Производство началось в июле 1953 г. А уже 23 августа 1954 г. вышел приказ министра автомобильного, тракторного и сельскохозяйственного машиностроения СССР об организации производства вездехода на заводе п/я 80 в Ульяновске.

Наладочные партии из полученных из Горького деталей там собрали уже в конце 1954 г. С 1957 г. производство полностью перешло на Ульяновский автозавод. ГАЗ успел изготовить у себя 68 125 вездеходов. И хотя на носке капота ульяновских вездеходов выбивали буквы УАЗ, название автомобиля сохранили.

Производство на УАЗе продолжалось до декабря 1972 г. Всего было выпущено свыше 600 тыс. вездеходов модели 69 с двумя типами кузовов — двухдверным 8-местным грузопассажирским и четырехдверным 5-местным фэзтоном.

Выставленный на торги автомобиль в коллекционном состоянии, с ПТС

**625 000–700 000 руб.**



## 112

«Москвич-407-купе»/«Moskvich-407-coupe». 1962

Создан для чемпионов

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	189440
Номер двигателя:	161880
Номер кузова:	191739
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1358 см <sup>3</sup>
Мощность:	55,9 кВт/76 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка, задний привод
Максимальная скорость:	145 км/ч
Тип кузова:	2-дверный 2-местный купе



Реплика спортивного автомобиля, на котором в 1963 г. гонщик заводской команды МЗМА Эммануил Абрамович Лифшиц завоевал золотую медаль Чемпионата СССР по кольцевым шоссейным гонкам. Всего построили два экземпляра «Москвич-402-купе» по проекту Игоря Александровича Гладиллина и Льва Михайловича Шугурова (это было одно из первых заданий инженера Шугурова на МЗМА). Индекс 409 автомобилю не присвоили, ограничившись 407-купе. Французский термин *соурé* (подрезанный) авторы машины трактовали буквально, укоротив почти на полметра крышу седана «Москвич-407». От заднего ряда сидений избавились, задние двери заглушили, а в дополнительные окна вставили плексиглас. Отказались от внутренней обивки и шумоизоляции. Все это дало определенный выигрыш в массе. Центр тяжести понизили. Главное, на что возлагали надежду разработчики, — двигатели как у гоночного «Москвича-ГЗ», с четырьмя карбюраторами К-99. В начале 1965 г. на один из автомобилей установили двигатель автомобиля «Москвич-408», впервые в отечественной практике оборудованный парой горизонтальных карбюраторов Weber-40DKO. Этот мотор имел полусферические камеры сгорания, поршни с выпуклым днищем и увеличенную до 9,7 степень сжатия. Его мощность составляла 81 л. с.

Очень интересный экземпляр для поклонников советского автоспорта, имеет ПТС СССР

**1 150 000–1 400 000 руб.**





**113**

**Зил-111 Д/ZIL-111D. 1967**

**Полный парад**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	082
Номер двигателя:	н. д.
Номер кузова:	090
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	8 цилиндров, V-образное расположение, 5980 см <sup>3</sup>
Мощность:	147 кВт/200 л. с.
Трансмиссия:	2-диапазонная автоматическая
Максимальная скорость:	170 км/ч
Тип кузова:	7-местный кабриолет



Редчайший экземпляр парадного кабриолета высшего класса. Всего было построено 15 кабриолетов этой модели. Автомобили, предназначенные для встречи войск на ноябрьских парадах на Красной площади в Москве, окрашивали под цвет парадной офицерской шинели. Однако ЗИЛ-111 Д никогда не участвовал в главных парадах страны — эта почетная функция перешла в 1972 г. от ЗИС-111 В прямо к ЗИЛ-117 В. Неизвестно также, сколько именно ЗИЛ-111 Д выпустили в таком цвете — три, как и положено для парадного расчета, или всего два. Во всяком случае, перед нами единственный сохранившийся экземпляр, к тому же в «родной» краске (за исключением капота). Хотя ЗИЛ-111 Д и не открывал парадов, на него возложили не менее ответственную роль встречи почетных гостей Кремля. Причем для встречи космонавтов, каждая из которых превращалась в большой праздник, старались предоставлять именно автомобиль серо-стального цвета. Первыми в марте 1965 г. на таком автомобиле везли экипаж космического корабля «Восход-2» П. И. Беляева и А. А. Леонова. 22 января 1969 г. автомобиль вез экипажи кораблей «Союз-4» и «Союз-5», осуществивших первую в истории стыковку пилотируемых кораблей в космосе. Однако тогда произошел неприятный инцидент. После въезда в Боровицкие ворота Московского Кремля по кортежу открыл огонь террорист Виктор Ильин. Он стрелял по следовавшему за кабриолетом лимузину ЗИЛ-111 Г, рассчитывая, что в нем находится Л. И. Брежнев. Однако в нем ехали друзья героев космоса — космонавты В. В. Терешкова, Г. Т. Береговой, А. Г. Николаев и А. А. Леонов. Они не пострадали, но был убит водитель и ранен мотоциклист почетного эскорта Василий Зацепилов, заслонивший собой сектор обстрела нападавшему.

Новые автомобили высшего класса — лимузин ЗИЛ-111 Г и кабриолет ЗИЛ-111 Д на Московском автозаводе имени Лихачёва начали создавать в 1961 г. Главный конструктор легковых автомобилей Владимир Фёдорович Родионов взял за основу 111-е шасси, где впервые в отечественной практике нашли применение V-образный 8-цилиндровый двигатель, гидромеханическая двухдиапазонная коробка передач, каскадный усилитель тормозов. И если конструкция шасси устраивала заказчиков, то внешний вид решено было обновить. Над оформлением работало художественное бюро ЗиЛа под руководством Дмитрия Алексеевича Каноникина. Большую работу по созданию облика машин провел Эрик Владимирович Сабо. Интерьером занималась Татьяна Петровна Киселёва.

Вне сомнения, на мировоззрение художников-конструкторов ЗиЛа оказала огромное влияние американская выставка, прошедшая в 1959 г. в московском парке Сокольники. В облике ЗИЛ-111 Д прослеживаются черты четырехфарных «кадиллаков» конца 1950-х — начала 1960-х гг. Лимузин ЗИЛ-111 Г и кабриолет ЗИЛ-111 Д стали первыми отечественными легковыми автомобилями с четырьмя фарами. Особо стоит сказать об автоматике, коей насыщено управление автомобилем. Переключение режимов движения осуществляется с кнопочного пульта, находящегося слева от рулевого колеса. Приводы окон дверей электрофицированы. Механизм складного верха имеет электрогидравлический привод

**100 000 000–120 000 000 руб.**



**114**

**«Москвич-408»/«Moskvich-408». 1967**

**Глоток оттепели**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	188162
Номер двигателя:	4083-246050
Номер кузова:	194963
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1360 см <sup>3</sup>
Мощность:	36,8 кВт/50 л. с.
Трансмиссия	4-ступенчатая механическая коробка, задний привод
Максимальная скорость:	120 км/ч
Тип кузова:	4-дверный 5-местный седан

Выпуск «Москвича-408» начался 1 августа 1964 г. В то время слово «Жигули» означало только название возвышенностей на правом берегу Волги возле города Куйбышев. И Московский завод малолитражных автомобилей МЗМА, он же «Москвич», был самым крупным производителем легковых автомобилей в стране. Недостатки социалистических методов хозяйствования еще не проявлялись столь явно, как в брежневские времена, а глядя на то, как завод МЗМА создавал свою новую модель, этих недостатков вроде как и не было, а были одни преимущества.

Многое, разумеется, зависело от личности. С 1958 по 1963 г. заводом руководил Виктор Николаевич Поляков, будущий первый директор АвтоВАЗа. Главный конструктор МЗМА Александр Фёдорович Андронов был человеком хорошего вкуса и прогрессивного мышления. Художественное бюро возглавлял одаренный Борис Сергеевич Иванов. Их способности раскрылись в условиях хрущевской административно-хозяйственной реформы, предоставившей предприятиям больше свободы.

МЗМА самостоятельно построил три серии опытных образцов, отработал отдельные узлы и агрегаты на «промежуточной» серийной модели «Москвич-403». Оборудование для производственной линии москвичам поставила компания Renault.

Получился вполне конкурентоспособный автомобиль, что подтвердили хорошие продажи «Москвича-408» в Европе. По оценкам британского журнала The Motor, в своей ценовой категории «Москвич-408» оказался одним из самых быстрых. Экспортные версии назывались Elite или Carat: правами на ноль в середине обозначения владела компания Peugeot. Красноречив тот факт, что в 1967 г., когда был выпущен представленный экземпляр, завод сдал 90 303 автомобилей «Москвич-408», из них на экспорт отправились 46 315.

В 1966–1967 гг. производство «Москвич-408» вели также и на Ижевском автозаводе, подчиненном Министерству оборонной промышленности. В Ижевске собрали 4196 автомобилей, после чего перешли на более совершенную модель «Москвич-412».

В том же, 1966 г. под маркой «Рила-1400» автомобиль стали собирать в Болгарии, на машиностроительном комбинате «Балкан» в городе Ловеч. В Москве «Москвич-408» выпускали до 1975 г.

**350 000–500 000 руб.**





# 115

## «Москвич-412» милицейский/«Moskvich-412» police-car. 1973

Наша служба и опасна, и трудна

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	120498
Номер кузова:	418273
Номер двигателя:	4123, 0522579-139
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/1480 см <sup>3</sup>
Мощность:	75 л.с. при 5800 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	140 км/ч
Тип кузова:	самонесущий 5-местный седан

По заказу Министерства внутренних дел СССР автомобили «Москвич» переделывали на специализированных предприятиях 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 г. родилась отраслевая норма МВД «Окраска и опознавательные знаки специальных автомобилей и мотоциклов»: основным цветом для милицеских машин выбрали лимонно-желтый, а дополнительным, контрастирующим — синий. Он наносился в виде полосы на боковины кузова, крышку багажника. В 1972–1974 гг. институты ВНИИТЭ и ВНИИИмаш Госстандарта СССР провели совместную работу по подготовке 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. Милицеские машины подолгу находятся в транспортном потоке, и лицезрение таких элементов оказывает на других водителей повышенное утомляющее воздействие. Представленный «Москвич-412» оснащен спецоборудованием и окрашен согласно ГОСТу, имеет синюю полосу, не утомляющую соседей по потоку

**350 000–500 000 руб.**



**116**

**ГАЗ 24-77./GAZ 24-77. 1975**

**Загранработник**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	0311813
Номер двигателя:	142550
Номер кузова:	7642
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 2445 см <sup>3</sup>
Мощность:	73,6 кВт/100 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая
Максимальная скорость:	145 км/ч
Тип кузова:	7-местный универсал





«Волга»-универсал — недостижимая мечта советских граждан. Приобрести его можно было либо по специальному разрешению, либо за сертификаты (чеки) «Внешпосылторга» в магазинах «Берёзка». В этом случае удавалось стать обладателем автомобиля, предназначенного на экспорт, но по каким-то причинам ставшего невыездным. И уж совсем счастливым доставался так называемый «резкспортный» автомобиль, ввезенный обратно из-за рубежа. Впрочем, стоил универсал ощутимо дороже седана — 12 238 руб. против 9200 руб. И это, конечно, склоняло чашу весов в пользу седана. Так что универсал ГАЗ-24–77 — большая редкость.

Семиместный салон, небываемая ходовая часть, доступная (практически демпинговая) цена определили успех универсала ГАЗ-24 за пределами нашей Родины. Особенно хорошо расходились такие машины в странах Бенилюкса. В Бельгии действовало предприятие Scaldia-Volga S. A., где советские автомобили доводили до европейских кондиций — ставили дизель, меняли салон и даже перекрашивали. Важно отметить, что 2,1-литровый 4-цилиндровый дизель Peugeot Indenor XDP 4/90 мощностью 58 л.с. с апреля 1976 г. устанавливали на автомобиль (модификация ГАЗ-24–77) непосредственно на конвейере Горьковского автозавода. ГАЗ выдавал на эту модификацию заводскую гарантию, которая поддерживалась французами.

Представленный автомобиль оснащен более поздним бензиновым двигателем ЗМЗ-402, однако представляет собой отличную основу для проекта воссоздания полноценной дизельной модификации. В автомобиле сохранены оригинальные сиденья и фасонные литые колеса, которые устанавливали исключительно на GAZ M24 Volga Diesel Break

**350 000–500 000 руб.**





**117**

**ВАЗ-2103 «Жигули»/Lada 1500 1976**

**Прыть по-советски**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	2103 0695530
Номер кузова:	2103-0662347
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1452 см <sup>3</sup>
Мощность:	56,6 кВт/77 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка передач
Максимальная скорость:	150 км/ч
Тип кузова:	5-местный 4-дверный седан

В соглашении между СССР и FIAT эта модель значилась как «автомобиль № 2». Представители советской стороны показали себя достойными коммерсантами, заполучив в рамках одного контракта сразу три автомобиля. Инженеры в Тольятти получили фору в несколько лет для создания собственной разработки, пока эти три автомобиля один за другим запускали в производство. И если для советского потребителя сгодился любой автомобиль, то на Западе, куда смотрели составители контракта, своевременное появление новинок было важным рыночным фактором.

При освоении ВАЗ-2103 выяснилось, что ни один из тольяттинских поставщиков не располагает гальванической ванной необходимого размера, чтобы хромировать настолько широкую решетку радиатора. И в задумку итальянских дизайнеров внесли поправку: решетку разделили на две части, стык прикрыли вертикальной хромированной планкой с заводским знаком увеличенного размера и отличающимся по форме от эмблемы ВАЗ-2101.

ВАЗ-2103 не просто выглядел моднее и имел более богато оформленный салон (часы и тахометр на приборной панели), на начало производства в 1972 г. он был самым быстрым советским автомобилем, доступным простому гражданину, до скорости 100 км/ч разогнался за 19 с. За прыть и отделку и просили соответствующе: автомобиль стоил 7500 руб., на 2000 дорожке ВАЗ-2101. Впрочем, были и нововведения «по существу», а именно, вакуумный усилитель в гидравлическом приводе тормозов (чего не было на ВАЗ-2101 и ВАЗ-2102).

С ВАЗ-2103 связано важное историческое событие: 21 декабря 1973 г. АвтоВАЗ выпустил свой миллионный автомобиль и вышел, наконец, на проектную мощность 2700 автомобилей в сутки. Всего до 1984 г. было выпущено 1 304 899 ВАЗ-2103

**400 000–550 000 руб.**



118

**ИЖ-2125 «Комби»/IZH-2125 «Kombi». 1978****Новое слово в лексиконе**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	4123-2106818-78
Номер кузова:	48795
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1487 см <sup>3</sup>
Мощность:	55,1 кВт/75 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая
Максимальная скорость:	142 км/ч
Тип кузова:	5-местный хэтчбек

Первая самостоятельная разработка Ижевского автомобильного завода и первый отечественный легковой автомобиль с кузовом «хэтчбек». ИЖ-2125 имел собственное имя «Комби». На удивление быстро оно вошло в обиход, и машину иначе как «ИЖ-комби» не называли.

Приметой комби была сильно наклоненная пятая дверь кузова. Поначалу она вызвала много споров и нареканий. Чтобы все получилось как надо, крышу дополнительно усилили, петли двери перенесли наружу, поколдовали над уплотнителями. Автомобиль никого не оставлял равнодушным, настолько необычным он был для нас.

В том, что он получился именно таким, состоит немалая заслуга архитектора Вадима Евгеньевича Благоразумова, руководителя Бюро художественного конструирования при ГKB-88 — под таким шифром значился автомобильный отдел Ижмаша. Консультировали команду Благоразумова во Всесоюзном институте технической эстетики (ВНИИТЭ).

Стоит напомнить, что ижевское производство входило в состав Министерства оборонной промышленности и не подчинялось Минавтопрому. Сильное желание заявить о себе вылилось в такой яркий проект, как «ИЖ-комби». При минимальных затратах удалось оосовременить облик базового автомобиля «Москвич-ИЖ-412». Эффектная «маска» передней части кузова, крупные фонари сзади и, разумеется, скошенная задняя стенка кузова с пятой дверью полностью преобразили автомобиль родом из 1960-х гг. Как и другие «ижи», «ИЖ-комби» много покупали военные — по своей внутренней очереди, через фонды Минобороны. Некоторое время среди автолюбителей даже ходили споры, чьи машины качественнее, московские или ижевские. Всего с 1973 по 1979 г. автомобильное производство ПО «Ижмаш» изготовило 66 480 ИЖ-2125 «Комби»

**290 000–400 000 руб.**





**119**

**ЛуАЗ-969 А «Волынь» машина РХБЗ ГО СССР/LuAZ-969A «Volyn» USSR civil defense car. 1976**

**Защита от коронавируса и не только**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	038897
Номер двигателя:	969 А, 014897
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4/1197 см <sup>3</sup>
Мощность:	40 л. с. при 4100 об/мин
Трансмиссия:	механическая, 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	85 км/ч
Тип кузова	3-дверный фазтон





ЛуАЗ — советский грузопассажирский легковой автомобиль повышенной проходимости, выпускавшийся на Луцком автомобильном заводе.

ЛуАЗ-969 — первый внедорожник, который официально продавался советским гражданам «в личное пользование». Однако модель имела двойное назначение. Такие машины, например, использовались в отделениях пожарной безопасности и в специальных частях Гражданской обороны СССР. В послевоенные годы с появлением и развитием ракетно-ядерного, химического и биологического оружия открывается новая страница в истории Гражданской обороны СССР. Поскольку рядовые граждане, да и органы власти на местах не были готовы к возможным действиям в случае применения противником ракетно-ядерного оружия, актуализировалась необходимость создания системы защиты населения от оружия массового поражения. В 1971 г. руководство ГО было возложено на Министерство обороны СССР, повседневное руководство — на начальника ГО — заместителя министра обороны СССР (Начальник войск ГО). Ответственность за ГО на местах возлагалась на Советы министров республик, исполкомы Советов народных депутатов, министерства, ведомства, организации и предприятия, руководители которых являлись начальниками гражданской обороны. При них создавались штабы различных служб ГО, в числе которых были и подразделения радиационной, химической и биологической защиты. Сотрудники многих советских предприятий, будучи обычными гражданскими людьми, регулярно привлекались на учения ГО и осваивали спецтехнику для повышения обороноспособности страны.

Представляемый автомобиль ЛуАЗ 969 А — редкий сохранившийся образец машины РХБЗ ГО СССР. Машина долгое время хранилась в законсервированном состоянии в одном из спецподразделений, откуда была списана и попала в руки коллекционера.

Этот ЛуАЗ оснащен многочисленными приборами и оборудованием радиохимической защиты и контроля проб, а также средствами спецсвязи. На «вооружении» данного вездехода: дозиметры, радиометры, анемометры, индикатор-сигнализатор, рентгенметр, комплект войсковых измерителей дозы. Также машина укомплектована наборами противогазов и военно-медицинскими аптечками. Всё оборудование в отличной сохранности, приборы включаются и функционируют. Технически машина полностью исправна. Она легко заводится и отлично едет. В прошлом сезоне автомобиль даже принял участие в двух олдтаймер-ралли, чем подтвердил свое превосходное состояние

**690 000–850 000 руб.**



**120**

**ВАЗ-2121 «Нива»/VAZ-2121 «Niva» 1979**

**Автомобиль для сельской местности**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	3919186
Номер кузова:	0065313
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1569 см <sup>3</sup>
Мощность:	58,8 кВт/80 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка передач и двухступенчатая раздаточная коробка, полный привод
Максимальная скорость:	132 км/ч
Тип кузова:	3-дверный 5-местный универсал

Без преувеличения, это самый удачный отечественный автомобиль. Несмотря на возраст (серийное производство «Нивы» началось 5 апреля 1977 г.), она продолжает пользоваться популярностью в Европе. Немного найдется в мире подобных рекордсменов по сроку пребывания на конвейере. Минувший год ознаменовался радостным для автомобилистов событием — АвтоВАЗ вернул себе права на торговую марку «Нива», по глупости отданные американцам в лихие 1990-е гг.

Наиболее зримое достоинство «Нивы» — невероятно притягательный дизайн. Его автор — Валерий Павлович Сёмушкин, выпускник Ленинградского высшего художественно-промышленного училища имени В. И. Мухомовой. Он же и предложил назвать автомобиль «Нивой». Когда ему возразили, что так уже называется сельскохозяйственный комбайн, дизайнер прозорливо заметил: «Про комбайн забудут, а автомобиль останется». Удивительным образом «Ниве» шли самые сомнительные цвета, такой как светло-коричневый № 705, каким окрашен представленный вашему вниманию образец. Сохранность машины превосходная, в наличии оригиналы ПТС и СТС.

27 февраля этого года Валерию Павловичу Сёмушкину исполнилось 80 лет. Дизайнер вошел в историю в качестве автора единственного проекта — ВАЗ-2121 «Нива», поскольку в дальнейшем не смог создать чего-то столь же достойного. Вторая «Нива», ВАЗ-2123, получилась непривлекательной и даже какой-то странной. По состоянию на юбилейный, 2017 г. было выпущено 2 136 423 ВАЗ-2121 и еще 70 565 машинокомплектов для сборки в других странах — Греции, Казахстане, Украине, Уругвае, Эквадоре

**500 000–650 000 руб.**





## 121

### «Москвич-2137»/«Moskvich-2137». 1982

#### Рабочая лошадка

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	056707
Номер двигателя:	4123-3513158
Номер кузова:	063793
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1480 см <sup>3</sup>
Мощность:	55,2 кВт/75 л.с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка передач, задний привод
Максимальная скорость:	130 км/ч
Тип кузова:	5-местный универсал

Универсал 2137 выпускали с 1976 по 1988 г. С 1982 г. модель шла с решеткой радиатора, впервые предложенной для «олимпийского» «Москвича-2140 Люкс». Парадоксально, но при этом автомобиль украшали задние фонари-«капельки», унаследованные еще от «Москвича-408» 1964 г. выпуска. В целом автомобиль представляет собой глубокую модернизацию предшественника — «Москвича-427», ну а тот, в свою очередь, — «Москвича-426». В то же время, автомобили этого семейства «москвичей» стали первыми отечественными автомобилями, которые предусматривалось оборудовать стеклоочистителями фар (точнее, как они назывались в инструкции, «очиститель рассеивателя света фар»). Автомобиль оформлен в стиле так называемой «боевой техники». Такие универсалы с вместительным багажником на крыше и усиленной ходовой частью сопровождали на международных ралли заводскую команду «Москвич». Выставленный экземпляр участвовал в ряде ретро-ралли, обслужен, готов радовать нового владельца

**235 000–350 000 руб.**





**122**

**ВАЗ-2102/Lada 1200 Combi. 1983**

**Грузовая шестерня**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	2101, 6503944
Номер кузова:	0559377
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1198 см <sup>3</sup>
Мощность:	47 кВт/64 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка передач
Максимальная скорость:	150 км/ч
Тип кузова:	5-местный 5-дверный универсал

К автомобилям АвтоВАЗа впервые применили новую сквозную систему обозначений, так называемую «отраслевую нормаль» (ОН 025270–66). Не появившись она, названия (и прозвища!) многих популярных советских автомобилей звучали бы иначе, например, «Лада-Рубин». Именно так во внешнеторговом объединении «Автоэкспорт» поначалу называли универсал ВАЗ-2102. Отраслевая нормаль строго делила автомобили по классам и типам. Каждой новой модели присваивался индекс из четырех и более цифр. Профессионалы-отраслевники с ходу расшифровывали код: ВАЗ-2102, 21 — автомобиль малого класса с двигателем от 1200 до 1800 см<sup>3</sup>; 02 — вторая модель, зарегистрированная в этом классе. «Двойка», «двушка» — для краткости объяснялись владельцы и механики.

ВАЗ-2102 мы получили от итальянцев в качестве своеобразного «бонуса», убедив их в том, что универсал не самостоятельная модель, а всего лишь модификация седана. Итальянский аналог — Fiat 124 Familiare. Повышенная грузоподъемность 250 кг + 2 человека потребовала усиления задней подвески и изменения передаточного числа главной передачи: 4,44 вместо 4,3. «Грузовая пара» несколько ухудшила динамику, зато сколько на самом деле возили «двушки»! Особенно, когда в пружины заднего моста натакивали теннисные мячи — доморощенный советский тюнинг.

В производстве эта модель продержалась удивительно долго, 14 лет (дольше только ВАЗ-2106 и ВАЗ-2121). Всего с 1971 по 1985 г. было выпущено 666 989 экземпляров

**400 000–550 000 руб.**



123

**ГАЗ-14 «Чайка»/GAZ-14 Chaika. 1983****Советский премиум**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	1542-89
Номер кузова:	384-83
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	V8/5530 см <sup>3</sup>
Мощность:	220 л.с. при 4200 об/мин
Трансмиссия:	автоматическая, 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	175 км/ч
Тип кузова:	7-местный седан

Этого автомобиля вообще могло и не быть. Ведущего конструктора ГАЗ-14 Владимира Никитича Носакова в 1962 г. 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 г. Носаков, рядовой сотрудник группы оперения кузовов, выиграл открытый конкурс на лучший эскиз будущего автомобиля большого класса ГАЗ-14, обойдя маститых дизайнеров конструкторско-экспериментального отдела. В итоге в возрасте 30 лет В. Н. Носаков был назначен 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. Мухомовой Станислав Витальевич Волков. Изначально «Чайке» отводилось место ступенью ниже ЗИЛа, однако благодаря высокому классу конструкторов и технологов Горьковского автозавода родилась машина, превосходящая ЗИЛ 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 резбовых втулок. Первый серийный экземпляр ГАЗ-14 «Чайка» собрали в конце 1976 г. в подарок к 70-летию «дорогого Леонида Ильича» Брежнева. Автомобиль был окрашен в темно-вишневый цвет — генсек любил оттенки красного. В 1977 г. началось производство, шедшее параллельно с 13-й «Чайкой» (ее выпуск остановили только в 1981 г.). 14-ю «Чайку» выпускали до 1988 г., когда популистским решением М. С. Горбачёва ее производство было уничтожено. Всего было изготовлено 1120 экз. В 2008 г. автомобилю ГАЗ-14 был присвоен статус объекта культурно-технического наследия СССР. Выставленный на торги автомобиль комплектен, имеет ПТС

**2 100 000–2 500 000 руб.**



**124**

**Cadillac Seville 4dr Sedan 1985**

**В викторианском стиле**

Страна происхождения:	США
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	не установлен
Номер кузова:	1G6KS6982FE828905
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	V-образный 8-цилиндровый, 4087 см <sup>3</sup>
Мощность:	100,5 кВт/137 л.с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая автоматическая коробка, передний привод
Максимальная скорость:	175 км/ч
Тип кузова:	4-дверный 5-местный седан





Главный дизайнер корпорации General Motors Билл Митчелл (William Mitchell) под сильным впечатлением от посещения Великобритании настаивал, чтобы новая модель Cadillac получила London-look. Дело было незадолго до его ухода на пенсию. За 42 года работы в корпорации Митчелл приучил подчиненных не спорить с ним. Главный дизайнер Cadillac Уэйн Кэди (Wayne Kady) хорошо знал его манеры взрываться по любому поводу, поэтому не стал ему перечить. В итоге Seville получил багажник необычной скошенной формы и боковые молдинги, изогнутые к заднему бамперу как у старомодных английских лимузинов. Автомобиль представили публике 19 августа 1979 г. в качестве модели 1980 г. Это было уже второе поколение модели Seville, подаваемой как «компактный Cadillac».

Конструктивно это был очень прогрессивный автомобиль. На нем опробовали целый ряд решений, в том числе довольно спорных. Впервые в истории на Cadillac установили дизель. Также впервые примерили двигатель с частичным отключением цилиндров, освоили микропроцессорную систему управления зажиганием и диагностику бортовых систем. Cadillac Seville оснастили дисковыми тормозами всех четырех колес, среди его особенностей — подсветка follow-me-home, автоматически закрываемая крышка багажника, запасное колесо-«докатка», автоматический контроль уровня кузова в зависимости от загрузки. На Seville опробовали практику, получившую широкое распространение в наши дни: за доплату оборудовали автомобиль музыкальной системой повышенного класса от модного производителя Bose Symphony Sound System. Стремясь повысить защищенность от угонщиков, с 1981 г. на передний бампер, капот, правую переднюю дверь, крышку багажника и заднюю часть кузова наносили 17-значный идентификационный номер автомобиля.

1985 — заключительный год выпуска Cadillac Seville второго поколения. Всего за 6 лет изготовили 198 155 экз.

Представленный автомобиль полностью оригинальный, в хорошем состоянии, с ПТС и СТС

**1 100 000–1 500 000 руб.**



**125**

**«Москвич-1600SL Rally»/«Moskvich-1600SL Rally». 1986**

**Эхо былых побед**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	381649
Номер двигателя:	4123-4836888-85 НЛ
Номер кузова:	1715661
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1600 см <sup>3</sup>
Мощность:	103 кВт/140 л. с.
Трансмиссия:	5-ступенчатая механическая коробка, задний привод
Максимальная скорость:	180 км/ч
Тип кузова:	4-дверный 2-местный спортивный

Реплика раллийного автомобиля построена по омологационной карте международной федерации автоспорта FIA на раллийный автомобиль группы А6. В автомобиле установлен двигатель рабочим объемом не 1,5, а 1,6 л с двумя карбюраторами Weber 45DCE и электрическим насосом сверхнизкого давления для их питания. Коробка передач 5-ступенчатая, производства Волжского автозавода. Усиленная подвеска. В конструкцию заднего моста введен параллелограмм Уатта. Установлены итальянские спортивные колеса ATS диаметром 13 дюймов, на четырех шпильках. Автомобиль оборудован анатомическими сиденьями с 4-точечными ремнями безопасности, трубчатым каркасом безопасности, дополнительными фарами Hella, системой пожаротушения, аварийным размыкателем электропроводки.

Раллийный «Москвич-1600SL» — лучшее, что создали спортивные инженеры АЗЛК за всю историю завода. Экипажи на таких машинах неизменно привозили с международных соревнований призовые места в классе 1600. В 1986 г. на ралли «Сатурнус» в Югославии экипаж Владислав Штыков — Игорь Колобаев приехали первыми в классе и пятыми в абсолютном зачете, а в 1987 г. на том же ралли стали третьими в «абсолюте». Реплика оформлена как автомобиль для ралли «Сатурнус» 1986 г. и полностью готова для участия в любительских ралли классических автомобилей.

**1 000 000–1 300 000 руб.**





# 126

## «Москвич-2142»/«Moskvich-2142». 1989

Лебединая песня завода «Москвич»

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	N006899
Номер кузова:	2142-C5-4
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 1998 см <sup>3</sup>
Мощность:	82 кВт/112 л. с.
Трансмиссия:	5-ступенчатая механическая коробка, передний привод
Максимальная скорость:	160 км/ч
Тип кузова:	4-дверный 5-местный седан

При создании новых моделей отечественных автомобилей правда всегда оказывалась на стороне начальства. Так, министр автомобильной промышленности СССР Виктор Николаевич Поляков приказал объявить главного дизайнера АЗЛК Игоря Андреевича Зайцева «вредным и опасным человеком» только потому, что у того хватило смелости отстаивать на техническом совете право заводчан самостоятельно разрабатывать новую модель.

Однако министр уже определился с прототипом — им был выбран хэтчбек Simca-1307, и команде Зайцева предстояло переработать кузов «француза», чтобы и министр остался доволен, и самоуважение не потерять. В результате родился «Москвич-2141» — автомобиль, чью репутацию испортили низкое качество сборки и плохие материалы, но никак не дизайнеры. Дебют «Москвич-2141» пришелся на начало перестройки и по этой причине сопровождался шумными акциями: прямыми линиями, круглыми столами, соревнованиями комсомольско-молодежных бригад и прочей популистской ерундой.

Планов громадьё явно расходилось с перестроечными реалиями. Планировалось выпускать на высокоавтоматизированной линии целое семейство автомобилей, включая седан 2142, универсал повышенной вместимости и даже пикап. Седан отличался не только формой кузова — для него совместно с французской инженеринговой фирмой Neuliez разрабатывали оригинальный интерьер. Но даже освоение хэтчбека 2141 шло со скрипом, за что в ноябре 1987 г. генеральному директору АЗЛК, любимому всеми заводчанами Валентину Петровичу Коломникову вклеили строгий выговор с занесением в личное дело. Производство седана 2142 при жизни Коломникова запустить так и не смогли. Предлагаемый экземпляр — из опытно-промышленной партии. Их сделали не более двух десятков. Автомобиль оснащен двигателем Renault F7R714. Обращает на себя внимание салон, оформленный в два тона, по моде середины 1980-х гг. Это редкая возможность стать обладателем несерийного образца, которые обычно не попадают в частные руки. Авто в идеальном состоянии, с ПТС и СТС

**1 650 000–1 900 000 руб.**



**127**

**ГАЗ-2410-051 / GAZ-2410-051. 1990**

**Особое исполнение**

Страна происхождения:	СССР
Номер шасси:	отсутствует
Номер двигателя:	4021*79706*90
Номер кузова:	1352699
Число цилиндров / рабочий объем двигателя:	4 цилиндра, 2445 см <sup>3</sup>
Мощность:	66,2 кВт / 90 л. с.
Трансмиссия:	4-ступенчатая механическая коробка передач
Максимальная скорость:	150 км/ч
Тип кузова:	5-местный 4-дверный седан

Редкое исполнение «Волги», обозначенное как 051. Горьковский автозавод во все времена выпускал автомобили улучшенного качества. Они предоставлялись в качестве персональных машин видным номенклатурным работникам, а также продавались по особой квоте. Их могли приобрести в собственность директора крупных предприятий, народные артисты, космонавты, Герои Советского Союза. В автомобиле установлен двигатель ЗМЗ-4021, в основе которого — литой под давлением блок цилиндров, идентичный по конструкции блоку пресловутого форкамерного мотора. Технология форкамерно-факельного зажигания в условиях СССР оказалась неподъемной, и завод вынужден был от нее отказаться. Однако кое-что из технических решений переключалось в двигатель ЗМЗ-4021. Записным «волгарям» приходилось привыкать запускать автомобиль без вытягивания ручки «подсоса» — здесь предусмотрен полуавтоматический пуск холодного двигателя (воздушная заслонка в карбюраторе открывается пневмокорректором). Карбюратор К-151 представлял собой прибор К-156 без форкамерной секции. Да и сам автомобиль ГАЗ-24-10 был в большой степени компромиссом (скорее, паллиативом), типичным для периода советского застоя. Анатомические кресла, двери с утепленными ручками и стеклами без форточек, дисковые тормоза на передних колесах, рычаг стояночного тормоза на тоннеле карданного вала, трехспицевый руль, широкопрофильные (205/70 R14) шины достались ГАЗ-24-10 от действительно новой ГАЗ-3102 — эту модель завод создал к своему 50-летию, в 1982 г. Новинка приглянулась высшей власти и вскоре получила прозвище «министерская «Волга»». Продавать ее простым очередникам запретили. Чтобы как-то загрузить созданные производственные мощности, заводу пришлось соорудать нечто среднее между «двадцатьчетверкой» и 3102. Комплектация 051 еще ближе к 3102, чем стандартная 24-10: приборная панель идентична панели 3102, сиденья комплектации 051 обтянуты более дорогим велюром, а не твидом, как на ГАЗ-24-10. Обычные 24-10 имели плоские декоративные колпаки на колесах, а в комплектации 051 установлены хромированные колпаки, аналогичные ГАЗ-3102

**690 000–850 000 руб.**





128

**BMW K75RT. 1993****Впереди почётного эскорта**

Страна происхождения:	Германия
Идентификационный номер транспортного средства:	отсутствует
Номер рамы:	0228336
Число цилиндров/рабочий объем 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
Максимальная скорость:	210 км/ч
Число мест:	1

Мотоцикл из почетного эскорта гаража особого назначения. Кортёж сопровождал Президента Российской Федерации Б. Н. Ельцина. Обтекатель украшен государственной символикой. По меркам своего времени в K75 автомобильного было больше, чем мотоциклетного: рядный двигатель водяного охлаждения с двумя верхними распредвалами, электронный впрыск топлива, однодисковое сцепление, карданный вал, антиблокировочная система, прямоугольная блок-фара. История этого необычного мотоцикла началась в 1977 г., 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 его легко заменять. Вся схема получила название «монолевер». За характерный дизайн (автор — Штефан Пачернегг) новинку прозвали «летающим кирпичом». Флагман нового семейства — BMW K100 — получил четырехцилиндровый рядный двигатель, цилиндры которого смотрели влево. K75 — трехцилиндровый. 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 л.с. слабее K100, однако и легче его на 11 кг. Сама компания признавала, что K75 лучше управляется, чем K100. Всего с 1985 по 1996 г. выпустили 18 485 мотоциклов семейства K75. Бытовавший в СССР стереотип, что лучший автомобиль — это «Мерседес», а лучший мотоцикл — БМВ, нашел отражение и в кортеже президента. На то были веские основания. Советские эскортные мотоциклы «Урал» и «Днепр» конструктивно выросли из довоенного BMW R71. В 1973 г. мы хотели наладить производство тяжелых мотоциклов BMW в СССР, но проект провалился. Наши 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-приемопередающей радиостанцией. Было закуплено 30 таких мотоциклов. Предлагаемый образец находится в отличном состоянии, прошел авторизованное ТО

**1 000 000–1 300 000 руб.**



**129**

**Mercedes-Benz W140 Brabus 7.3S/1998 г.**

**Легенда девяностых**

Страна происхождения:	ФРГ
Идентификационный номер (VIN):	WDB1400571A336516
Номер шасси:	отсутствует
Номер кузова:	WDB1400571A336516
Число цилиндров/рабочий объем двигателя:	V12/7287 см <sup>3</sup>
Мощность:	582 л.с. при 6000 об/мин
Трансмиссия:	автоматическая, 4-диапазонная коробка передач, привод на задние колеса
Максимальная скорость:	более 300 км/ч
Тип кузова:	самонесущий, седан
Число мест:	4

Седьмого марта 1991 г. на Женевском автосалоне дебютировала очередная версия Mercedes-Benz S-класса под условным обозначением W140. Автомобиль производился в 1991–1998 гг. и уже тогда благодаря своему внушительному виду и техническому совершенству стал легендой.

Модификация S600 долгие годы была символом роскоши и престижа.

Представленный автомобиль доработан компанией Brabus, созданной в 1977 г. в немецком городе Боттроп. Бодо Бушман, основатель и владелец этой всемирно известной компании, не мог не заняться доработкой двигателя и улучшением и так считавшегося совершенством на момент появления «Мерседеса» 600-W140. Сотрудникам компании, как всегда, удалось удивить мир — сначала модель преобразовали в Brabus 6.9, но Бушман решил пойти дальше и сделать машину недостижимой





по скорости и мощности для конкурентов, таких как AMG (который тогда еще являлся частной фирмой, а не дочерним подразделением компании «Мерседес»), Lorinser и Carlsson. В результате в Боттропе создали нечто под названием Brabus 7.3, который спустя два с половиной года трансформировался в 7.3S. Всего этих эксклюзивных автомобилей было выпущено 20 шт. (речь идет именно о кузове W140), из них десять 7.3 и десять 7.3S.

В основу модели Brabus 7.3S лег Mercedes-Benz S600. Блок двигателя объемом 6 л был расточен до 7,3 л, поршни, коленчатый вал заменили на улучшенные, головки блока полностью модернизировали. Результат впечатляет даже ныне: 582 л.с., 772 Нм, разгон от 0 до 100 км/ч за 4,9 с и максимальная скорость более 300 км/ч. Помимо мотора доработке подверглись тормозная система, система выхлопа, подвеска, система охлаждения, также добавили охлаждение коробки.

Внешний вид W140 в тюнинге Brabus никого не оставляет равнодушным: новый передний бампер с небольшим спойлером и противотуманными фарами, фирменные выхлопные трубы, 20-дюймовые разноширокие колеса и глубокий черный цвет. В него выкрашены решетка радиатора и прочие детали кузова. Многие и сегодня продолжают называть 140-е семейство последними настоящими «мерседесами» с точки зрения дизайна, а «мерседес», доработанный компанией Brabus, — жемчужиной дизайна.

Для такого автомобиля крайне важным является салон. Изменений по сравнению с «обычным» S600 здесь множество.

Во-первых, это мягкое кресло, которое по комфорту ничуть не уступает современному S-классу. Салон кожаный, причем кожа очень мягкая и приятная на ощупь. На данном автомобиле штатно установлены электрошторки на заднем стекле и боковых окнах. До Brabus 7.3 такой технологией не обладал ни один автомобиль.

Специалистам из компании Brabus удалось совместить несовместимое — плавность хода, комфорт и впечатляющую мощность, сравнимую с мощностью современных спорткаров. Автомобиль считался очень дорогим, при базовой цене S600 в районе 196–220 тыс. марок за доработку в ателье Brabus надо было доплатить еще не менее 280 тыс. марок.

Эта машина стала популярной еще в 1991 г., в момент своего дебюта, сегодня она перешла в категорию классических.

Несмотря на то что с момента выхода модели прошло уже почти 30 лет, она чрезвычайно быстра даже по сегодняшним меркам. Впечатляют и динамика разгона, и тяга на любых оборотах, доступная благодаря мотору большого объема, и конечно, великолепный рычащий звук двигателя!

**15 000 000–20 000 000 руб.**



Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ  
В АУКЦИОНЕ № 47

№ бидовой  
карточки

## «Редкие автомобили» 9 марта 2020 года

Фамилия \_\_\_\_\_

Имя \_\_\_\_\_

Адрес \_\_\_\_\_

Телефон для связи во время аукциона \_\_\_\_\_

Телефон  
(рабочий, мобильный, домашний) \_\_\_\_\_

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

Номер лота	Описание лота	Максимальная цена*

\* 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 119034, г. Москва, ул. Пречистенка 40/2, строение 2, помещение X, п/с 407 028 1000 0000 600 090 в АКБ Филиал «Корпоративный» ПАО «Совкомбанк» г. Москва, к/с 30101810445250000360 в ГУ Банка России по Центральному федеральному округу, БИК 044525360 (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 согласованию 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 КATALOGом 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 КATALOGе 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 КATALOGе 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 КATALOGе аукциона. Резервная цена в КATALOGе 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 объявленной 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 отсчет 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 продажную 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, находящееся 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 КATALOGом 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 КATALOGе аукциона в виде отрывного купона либо вложена в КATALOG 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 КATALOGом 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 КATALOGе аукциона в виде отрывного купона либо вложена в КATALOG 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. 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 покупатель обязан произвести дополнительную оплату Организа-

тору 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, основанном в том числе на экспертных заключениях различных организаций, консультациях специалистов сторонних исследовательских и музейных 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.

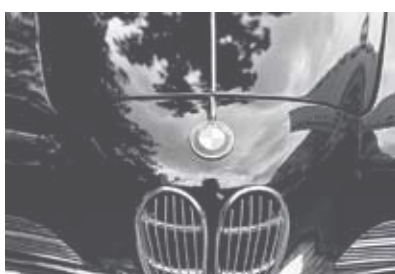
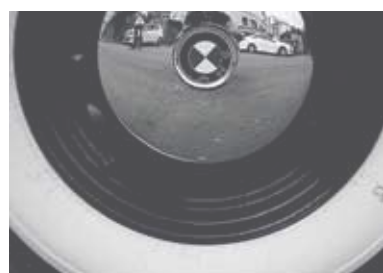
5.5. Заявление Участника о том, что приобретенный им предмет является подделкой, может быть предъявлено Организатору в течение 30 дней со дня проведения аукциона в письменной форме. Участник, предъявивший претензии в отношении предмета, должен предоставить не менее двух независимых экспертных заключений,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





info@egorovs.art

www.Egorovs.ART

119034, г. Москва, ул. Пречистенка 40/2, строение 2

Тел. +7(495) 177-53-78

WhatsApp +7 (925) 177-53-87



Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

