



Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Аукцион в ЦДХ  
6 июня 2018



Egorov's Classic Car Auction, Moscow, 6th June 2018







Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

## Аукцион № 14

**6 июня 2018 г. в 18.00**

по адресу: г. Москва, Крымский вал, д. 10, Центральный дом художника, зал 13

**Предаукционная выставка**

с 1 по 6 июня 11.00 - 20.00 в залах ЦДХ

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





Весной 2017 г. была создана компания «Аукционный дом Егоровых», собравшая ведущих специалистов российского антикварного рынка с целью формирования крупного финансово устойчивого аукционного дома. За год работы мы провели 13 аукционов, заняли одну из лидирующих позиций в области торговли предметами русской классической живописи и графики, а также антикварными книгами. Аукционом редких автомобилей мы открываем новую страницу в истории не только аукционного дома, но и всего российского рынка классических авто.

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

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

**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 «Силловые машины» и Совета директоров АКБ «РосЕвроБанк» (АО), коллекционер, меценат, член попечительских советов ряда крупных российских музеев, занимал ответственные должности в органах государственной власти СССР и России.

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

Коллекционированием предметов искусства Алексей Георгиевич начал заниматься с 1998 г. В настоящее время он обладает одним из крупнейших в России собраний акварели и графики XVI – середины XX вв., а также бронзовой скульптуры. Наиболее значима его коллекция русской бронзы, в частности, работ Н.И. 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 20 различных выставках, причем на трех выставках, проведенных в Государственном Русском музее (Санкт-Петербург), большая часть представленных работ была из его коллекции. Две выставки прошли в Государственном Историческом музее, целый ряд выставок – в Школе акварели Сергея Андрияки, Академии акварели и изящных искусств Сергея Андрияки, а также в музее «Дом И.А. Милютина» в Череповце.

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

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



## Николай Алексеевич Егоров

### Генеральный директор

Родился в 1978 г. в Москве.

Получил высшее образование в области информационных технологий, прошел обучение по ряду программ в сфере менеджмента, инвестиций и рекламы. С 2004 по 2010 г. работал в компаниях, занимающихся услугами в сети Интернет, системной интеграцией в области ИТ и телекоммуникаций. В том числе получил опыт построения бизнеса ИТ-компании «с нуля».

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

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

Имеет отраслевые награды.

Воспитывает троих детей.

## Благотворительный лот № 140

Детский электромобиль Mercedes-Benz 300S



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.







**Ирина Геннадьевна Сабурова**

**Исполнительный директор**

Родилась в г. Москве в 1962 г. Окончила МГУ в 1984 г.

С 1993 г. своей специализацией выбрала антикварно-художественную сферу.

С 2006 г. стала участвовать в подготовке, проведении аукционов старого искусства, фалеристики, нумизматики, букинистики.

В 2013 г. организовала и возглавила отдел аукционов в Галерее «Три Века».

С 2017 г. — исполнительный директор Аукционного Дома Егоровых.

## Наши эксперты



**ВЛАДИМИР  
СЕРГЕЕВИЧ  
ПОГОДИН**

Главный консультант



**ДЕНИС  
СТАНИСЛАВОВИЧ  
ОРЛОВ**

Автомобильный историк

## Наши сотрудники



**АНТОН  
ХАЗАНОВ**

Отдел живописи



**АЛЕКСАНДРА  
ТУПИЦЫНА**

Отдел букинистики



**КСЕНИЯ  
АЛЕКСАНДРОВА**

Дизайнер-верстальщик



**1**

**Копия носовой фигуры автомобиля Русско-Балтийского  
вагонного завода в Риге / *The famous Russo-Baltique  
automobile mascot, replica. 2017***

**Бронза, искусственный камень / *Bronze, artificial stone***

Знаком автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) служил символ российской державности — двуглавый орёл. Такую привилегию получали заводы — поставщики Двора Его Императорского Величества. Орёл изображался на эмблеме и венчал собой пробку заливной горловины радиатора. Фигурка выполняла не только декоративные функции: если вода в радиаторе закипала, взявшись за неё, можно было отвинтить пробку, не обжегшись. Пробку горловины радиатора имитирует основание статуэтки диаметром 89 мм из искусственного камня. Общая высота статуэтки — 17 см, орёл имеет высоту 8 см.

Копия выполнена в мастерской Дмитрия Коржова (г. Майкоп) по слепкам с оригинальной фигурки. Отлито 300 статуэток, каждая имеет порядковый номер на бронзовом подножии орла. Номер этой фигурки 203. Статуэтка уложена в деревянный футляр, выполненный в традициях начала XX в.

Экземпляр № 1 подарен президенту Российской Федерации В.В. Путину. Такие же, но безномерные статуэтки установлены на радиаторы двух дошедших до наших дней автомобилей «Русско-Балтийский», представленных в рижском «Мотор-музее» и Политехническом музее в Москве. По одной копии вручено князю Монако Альберу II и президенту Автомобильного клуба Монако господину Мишелю Фери. Имеется заключение эксперта Министерства культуры РФ о том, что предмет не подпадает под санкции ст. 7 Закона РФ от 15.04.1993 № 4804-1 «О вывозе и ввозе культурных ценностей» и Решения Коллегии Евразийской экономической комиссии от 21.04.2015 № 30 «О мерах нетарифного регулирования» и может быть вывезено за пределы России.

**30 000—45 000 руб.**

***Старт 1 500 руб. (без резерва)***



**2**

**Пепельница  
с изображением  
автопоезда / *Bronze  
ashtray with road-train  
image***

**Первая половина XX в.**

**Бронза, литье**

**Размер 10,3 x 20,2 x 1,7 см**

**10 000—20 000 руб**

***Старт 1 000 руб.  
(без резерва)***



## 3

**Авторучка «Русско-Балтийский» на подставке в форме уменьшенного автомобильного колеса / «Russo-Baltique» fountain pen on the miniaturized wheel-looking holder. 2017**

Серебро 925-й пробы с позолотой 999-й пробы, серебро 925-й пробы с чернением, бронза / *Silver of 925-th test with gilding of 999-th test, silver of 925-th test with blackening, bronze*

Авторская работа потомственного златокузнеца и оружейника Аси Евтых. Её род ведёт свою историю с 374 года до н.э. Эксперты Государственного Эрмитажа признали работы Аси шедеврами, обладающими музейной ценностью. Творчество Аси Евтых оценено на самом высоком уровне.

Среди её заказчиков — наследный принц Иордании Али бен аль-Хусейн.

Авторучка «Русско-Балтийский» должна напоминать о славном прошлом отечественного автомобилестроения. Её подставка выполнена в виде миниатюрного колеса, обутого в шину известного всему миру рижского завода «Проводник». Показательна оценка, данная изделиям «Проводника» знаменитым автомобилистом Андреем Нагелем. В январе 1912 г. он и Вадим Михайлов на автомобиле «Русско-Балтийский» тип С24/50 участвовали в ралли Монте-Карло. Прибыв в точку сбора первыми, телеграфировали в Санкт-Петербург: «Мотор работает так же, как и при выезде. Шины с петербургским воздухом. Успех огромный». За 3300 верст пути не случилось ни единого прокола, настолько хороши оказались шины! Российский экипаж завоевал 1-й Приз маршрутов, а в абсолютном зачете стал девятым.

Навершие авторучки «Русско-Балтийский» украшено позолоченным двуглавым орлом, повторяющим статуэтку на радиаторе автомобилей этой марки.

Корпус авторучки изготовлен из серебра. Верхнюю часть охватывает фирменная вязь «Русско-Балтийский». По нижней части корпуса авторучки проходит след от протектора шины «Проводник».

На пояске авторучки выдавлено имя создателя.

Насадка корпуса позолоченная. Стержень и механизм фирмы Parker.

К предмету прилагается подарочный деревянный футляр, украшенный вязью «Русско-Балтийский» и двуглавым орлом. Партия из пяти авторучек выпущена к 110-летию царского гаража в 2017 г.



**150 000—200 000 руб.**

**Старт 36 000 руб. (без резерва)**





4

**Кубок и наградной жетон соревнований в Голландии / Trophy and awarding medal of the automobile participation in Netherlands, 1926**

Посеребрённый белый металл, серебро, гравировка / Silver plated white metal, silver, engraved

Высота кубка 21,8 см. Диаметр медали 5 см

Кубок преподнесён Клементу Антуану Вертхейм Аймсу, участнику III гонок на приз Бернарда ван Влиймена, состоявшихся 17-18 апреля 1926 г. Призёр выступал на новейшем Mercedes-Benz Model K 24/100/140PS, оснащённом компрессором. Автомобиль развивал неслыханную по тем временам скорость 145 км/ч. Его конструктором был Фердинанд Порше.

Учредитель соревнований, господин ван Влиймен, служил директором одного из наиболее преуспевающих компаний Голландии — Nederlandsche Kabelfabriek (NKF), поставлявшей кабели в том числе для подводных трансатлантических линий связи (в наши дни NKF поглощён компанией Pirelli). Ван Влиймен слыл поклонником разных видов спорта, а также являлся одним из зачинателей автомобильного спорта в Голландии. Интересен и такой момент: в 1926 г. произошло слияние германских автомобильных заводов Benz und Cie. и Daimler-Motoren-Gesellschaft в концерн Daimler-Benz AG. Таким образом, вниманию предлагается одна из первых наград прославленной и тогда ещё совсем юной марки Mercedes-Benz



5

**Кубок за 2-е место в соревнованиях в авторалли на автомобиле ГАЗ-21 «Волга», 1 мая 1961 г. / Trophy for the 2nd place in rally, with GAZ-21 Volga car, 1st of May, 1961**  
Белый металл, эмаль, позолота, гравировка / White metal, enamel, golden plated, engraved  
Высота 32,5 см

Первый чемпионат СССР по авторалли состоялся в 1958 г. Ралли недаром называли университетом автомобильного спорта, помимо состязания на регулярность движения оно включало в себя элементы других дисциплин: кольцевых гонок, кросса, подъёма на холм, а зимой ещё и ипподромных гонок. От автохозяиств участие в ралли не требовало таких затрат как, например, участие в кольцевых гонках — в те годы на старт выходили практически серийные автомобили. К тому же 21-е «Волги» в советских ралли выступали в отдельной, созданной только для них группе. Представленный кубок украшен гербом РСФСР, что указывает на республиканский уровень соревнования. Это типичная форма награды в советском спорте. Вспоминается диалог из кинокомедии «Покровские ворота»:

- Я ещё на спортивных кубках гравировал имена чемпионов!
- Гравировать имена победителей — работа, требующая самоотречения!
- Не знаю, как насчёт самоотречения, но тонкости эта работа не требует, она выполняется шпич-штихелем.

Кубок может послужить прекрасным дополнением к автомобилю ГАЗ-21 «Волга» второй серии. Одним словом, «Штихель штихело — рознь!»

25 000—35 000 руб.

190 000—250 000 руб.



## 6

**Нагрудный знак чинов одной из автомобильных рот Российской империи, ранее неизвестный / *Military automotive unit crew personal badge, Russian Empire, previously unknown. 1911–1917***

Бронза / *Bronze*

Размер 4,7 x 3,6 см

Необходимость в особых знаках отличия возникла с формированием в Российской империи 1-й учебной автомобильной роты в 1910 г. Её командиром 2 августа 1910 г. был назначен капитан железнодорожных войск Пётр Иванович Секретёв.

«Его богато одарённая, творческая натура и здесь проявила свои лучшие качества. В эмблеме автомобильных войск, которую он разработал, воплотилась в выразительной, высокохудожественной и одновременно лаконичной форме главная идея, которая выделяет автомобильные войска — идея мобильности» (Кирилец С., Канинский Г. Автомобили Русской Императорской армии: «Автомобильная академия» генерала Секретёва. М.: Фонд «Русские Витязи», 2010, стр. 65)

Композицию знака образует эмблема автомобильных войск (окрылённая рулевая колонка, соединённая с ведущим мостом автомобиля) в лавровом венке. От других подобных знаков его отличает наличие короны вверху и в нижней части — совмещенный вензель Александра I и Николая II.

Происхождение и назначение знака неизвестны. Предмет комплектный, без утрат



**59 000—70 000 руб.**



## 7

**ГАЗ M21 «Волга» первого выпуска. Демонстрационный макет в масштабе 1:10 / *Mockup of the automobile GAZ M21 «Volga», 1:10 scale. 1956***

Дерево, металл, органическое стекло / *Wood, metal, plexiglass*

Подобные макеты изготавливали там же, где рождались и сами автомобили, — в Конструкторско-экспериментальном отделе Горьковского автомобильного завода. Те же высококлассные мастера-модельщики, что выполняли в натуральную величину мастер-модели кузовов для проверки геометрии кузовных штампов, в свободное время по заказу руководства делали миниатюрные автомобильные «скульптуры». Возможно, это творчество одного из представителей прославленной трудовой династии Лысуковых. Нередко макеты преподносили в подарок вышестоящему начальству либо почётным гостям завода, например, Никите Сергеевичу Хрущёву, посетившему ГАЗ 6 апреля 1957 г.

Макет ГАЗ-21 «Волга» окрашен автомобильными эмалями в два цвета в полном соответствии с палитрой, утверждённой для заводской продукции.

Представленный лот имеет повреждения и утраты.

Требует реставрации. Предмет музейной ценности



**290 000—360 000 руб.**



**8**

**Балдин С. Ф. Двигатели внутреннего сгорания. Изд. 3-е/С 161 фиг. в тексте. СПб.: «Т-во художественной печати», 1910.**

XI, 261 с., ил.; 25 × 17,5 см

Во владельческом полукожаном переплете эпохи с потертостями по краям. Суперэкслибрис «А. Б.». На титульном листе владельческая надпись, сделанная простым карандашом, штампельный экслибрис на с. IV «Домашняя библиотека. Вацлав Антонович». Владельческие пометы по тексту

**5 000—7 000 руб.**

Балдин Силуан Фемистоклович (1870—1961) — военный инженер, генерал-майор, профессор, преподавал в Петроградском техническом училище. Окончил Николаевское военное училище и Николаевскую военно-инженерную академию. Во время Первой мировой войны — руководитель миссии в США по закупке военного снаряжения. В Гражданскую войну участвовал в Белом движении на Восточном фронте. В 1918 г. служил в гарнизоне Екатеринбурга, затем в штабе Сибирской армии. В эмиграции в США с 1919 г. Работал инженером в различных компаниях, автор книг по инженерному делу. Кавалер орденов св. Станислава, Анны и Владимира



**9**

**На передовые позиции. [Фотоальбом]. М.: Издание журнала «Автомобилист», 1915-е.**

8 л. ил.; 20,5 × 28,3 см

В издательской обложке. Блок скреплен тканевым шнуром. На задней обложке жирные пятна, поеденные жуком. Очень хорошая сохранность. На фотографиях изображен автоотряд Первого Русского автомобильного клуба в Москве



**25 000—30 000 руб.**

**10**

**Свидетельство на управление автомобилями всех систем, выданное Якову Моисееву Ашкенази. М., 1912.**

12,3 × 8,6 см

Жирное пятно, штампельный экслибрис «Собрание Елисея Зубченко. 1999 г.» Хорошая сохранность

**24 000—30 000 руб.**





11



**Автомобильный спутник «Вечернего времени» и товарищества «Треугольник». СПб.: Издание Б.А. Суворова, 1914.**

VI, 8, XXXVI, 390, 6 л. карт.; 19,5 × 13 см

В издательском художественном коленкорovém переплете с клапаном на кнопке. Переплет с потертостями и надрывами коленкора по краям. Владычельская подпись на переплете, титульном листе, пометы на обороте титула и оглавлении. Надрыв на раскладных картах, карта Уральского района отделена от блока.

Предлагаемый «Автомобильный спутник» представляет большой интерес для автолюбителей и всех тех, кто интересуется историей автомобилей.

Издание включает в себя карту дорог России по состоянию на 1914 г., правила дорожного движения, подробную информацию о разновидностях шин, их профилях и размерах. Также в издании размещена хорошо иллюстрированная реклама страховых агентств, моторных масел, шин, автомобилей «Рено», «Студебеккер» и т.д.



24 000—30 000 руб.

12

**Кузнецов Н. Г. Курс автомобилизма. 2-е изд. СПб.:**

XVI, 350 с., ил., портр., табл., черт.; 26,7 × 19,8 см

Во владычельском комбинированном переплете работы Книжный блок в очень хорошей сохранности. Текст напечатан на толстой бумаге очень хорошего качества, украшен виньетками, чертежами и схемами, таблицами, касающимися устройства автомобилей начала XX в.



20 000—25 000 руб.

Кузнецов Николай Григорьевич (1875–?) — инженер-строитель, один из первых русских автомобилистов. Выпускник Императорского Московского инженерного училища по специальности инженер-строитель. Один из основателей Санкт-Петербургского «Автомобиль-клуба». С 1900 г. он занимался изучением теории и практики двигателей внутреннего сгорания. Владел автомобилем, на котором ездил без шофера, и сам производил его обслуживание и ремонт, что было редкостью в то время. В 1905 г. был избран председателем технической комиссии Санкт-Петербургского «Автомобиль-клуба». Участвовал в ряде автомобильных соревнований, был командором многих автопробегов. С 1907 г. редактировал журнал «Двигатель», освещавший вопросы двигателестроения и теории двигателей внутреннего сгорания. Некоторое время заведовал автомобильным делом в Министерстве путей сообщения, был экспертом на Московской автомобильной выставке, содержал издательство технической литературы



**13**

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

**[6], 322, [22] с., ил.; 36 × 26,7 см**

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

**180 000—250 000 руб.**

В июле 1911 г. Учебной автомобильной ротой был успешно проведен Испытательный пробег военных грузовых автомобилей. Испытывалась 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».

«Вследствие наступившей темноты и полного бездорожья, не представлялось возможным пройти г. Мценск, где городское шоссе значится лишь на вывеске, прибитой на столб при въезде в город, в действительности же не существует...»

«В виду многократных поломок цепных картеров на автомобилях Бенца уже в настоящее время можно указать на нецелесообразность их конструкции».

«Военные власти и на этот раз отнеслись к испытанию с полнейшим 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 поскупилося, и ее организаторам удалось развернуть ее деятельность достаточно основательно. Автомобильная рота стала первым испытательным, исследовательским и учебным автомобильным центром в России



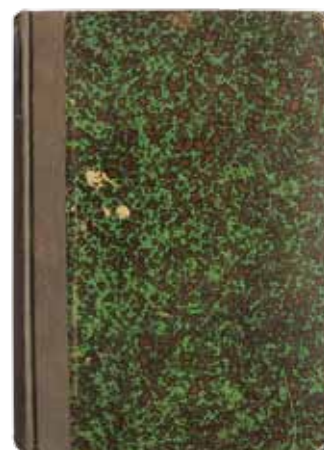


## 14

**Орловский П.А. Автомобильные двигатели / [Соч.] Петра А. Орловского. СПб.: Изд. авт., [1913].**

[4], XVI, 592 с., из них 37 объявл., ил., портр., черт.; 27,2 × 19,5 см

В составном переплете эпохи с кожаной золототисненной наклейкой на корешке. Обрез с краплением. Потертости переплета. Титульный лист восстановлен (?). На листе с посвящением владельческие надписи. Множество иллюстраций в тексте, отличная сохранность!



**15 000—18 000 руб.**

## 15

**Автомобили РЕНО. [Каталог]. СПб.: Типография А. Белокопытова, 1913.**

36 с., 1 л. ил., ил.; 20,5 × 14 см

В издательской иллюстрированной обложке. Надрывы и утраты по краям обложки. Передняя обложка отходит от книжного блока.

С. 17–20 также отходят от блока. Скрепки блока проржавели.

В целом хорошая сохранность. Большая редкость!



**18 000—23 000 руб.**



## 16

**Автомобиль «Mercedes» у Крымского моста [1945—1950 гг.]**

Фотопечать; 17,9 × 23,7 см

Хорошая сохранность. На обороте владельческие надписи и штамп «Собрание Елисея Зубченко. 1999 г.»



**3 500—5 000 руб.**



**17**

**Журнал «Дорога и автомобиль». М.: Гострансиздат, 1931—1935.**

№ 8, 1931. 72 с., ил.;  
№ 4, 1932. 96 с., ил.;  
№ 5—6, 1932. 132 с., ил.;  
№ 7, 1932. 87 с., ил.;  
№ 8—9, 1932. 116 с., ил.;  
№ 10, 1932. 72 с., ил.;  
№ 12, 1932. 92 с., ил.;  
№ 8, 1934. 64 с., ил.;  
№ 6, 1935. 64 с., ил.;  
№ 7, 1935. 52 с., ил.; 29,7 × 22,8 см

Журналы в издательских обложках, есть небольшие надрывы и утраты по корешкам обложек, в целом очень хорошая сохранность

В № 8 1931 г. и № 12 1932 г. на с. 1 штамп Саратов. обл. библиотеки. В № 4, 5—6, 7, 8—9, 10 1932 г. плохо читаемый библиотечный штамп



**6 000—8 000 руб.**



**18**

**Журнал «За рулем». М.: Журнально-газетное объединение, 1933.**

№ 1—2, 5—6, 9—12, 14—22. 32 с., ил.;  
24,3 × 17,3 см

Во владельческом «глухом» комбинированном переплете середины XX в. Иллюстрированные издательские обложки сохранены в переплете. Блок подрезан под переплет. Штамп «Техническая библиотека автомобильного завода «Спартак». Очень хорошая сохранность



**18 000—24 000 руб.**



## 19

**Краткий справочник по танкам, бронеавтомобилям и самоходной артиллерии СССР, Англии, США и Германии. Для служебного пользования./Упр. бронетанковыми и механизиров. войсками Красной армии. М.: Военное издательство Народного комиссариата обороны, 1943.**

126 с., ил.; 12,6 × 10 см

В издательской дерматиновой обложке. Экземпляр № 10 560. На последней странице штемпельный экслибрис «Собрание Елисея Зубченко. 1999 г.». Нижний угол книжного блока в разводах. В целом сохранность хорошая. Издания, особенно выпускавшиеся для служебного пользования на фронте, редки!



15 000—20 000 руб.

## 20

**Волков А. П. Автомобильный справочник/Общ. ред. зам. нач. ЦУМТ НКПС З. Я. Литвина-Седого. М.-Л.: Государственное издательство, 1925.**

322 с.; 17 × 13 см

В издательском картонажном переплете. Переплет с потертостями, следами заломов. Книжный блок в очень хорошей сохранности



24 000—30 000 руб.

## 21

**Ямпольский Л. Большой автомобиль и способы его лечения. (Неисправности автомобилей, их причины, признаки, последствия, распознавание, устранение и предупреждение)/Под непосредственной редакцией инж. Н. Г. Кузнецова. Пг.: Издание технического издательства инженера Н. Г. Кузнецова, [1915].**

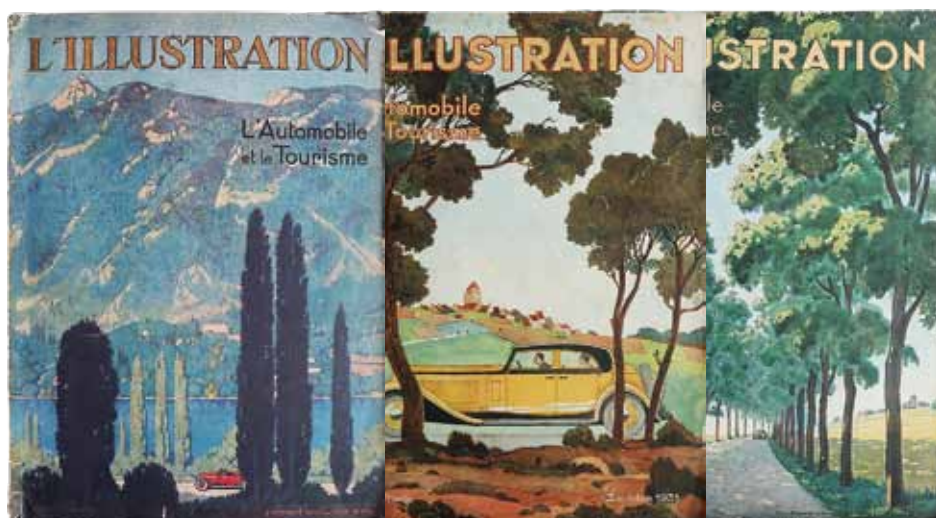
XVI, 407 с., 2 л. ил., ил.; 20,4 × 15 см

В современном цельнокожаном переплете, украшенном блинтовым и золотым тиснением, корешок с бинтами, обрез с краплением. Утрата одного листа схемы. Загрязнение титульного листа. Редкие «лисы» пятна по тексту. Очень хорошая сохранность



24 000—30 000 руб.





**22**

**L'illustration.  
L'automobile et le  
tourisme. Paris.**

5 octobre 1929. CXVIII,  
82 с., ил.;

3 octobre 1931. 76, LXX  
с., ил.;

1 octobre 1932. 76, LVIII  
с., ил.; 40 × 30 см

Журналы в издательских  
обложках. Небольшие  
утраты по корешкам,  
потертости и надрывы  
по краям. Журналы  
богато иллюстрированы,  
есть цветные вклейки,  
фотоиллюстрации.  
Большие рекламные  
блоки



**8 000—10 000 руб.**



**23**

**Армейский автомобиль АР-НАТИ. М.: НКСМ СССР, Государственный ордена Трудового Красного Знамени Союзный научно-исследовательский и экспериментальный автотракторный институт НАТИ, 1941.**

3 с., 15 л. ил.; 23,6 × 33 см

В издательском коленкоревом переплете с красочным тиснением и бумажной наклейкой с названием, штампом «Оригинал». Переплет немного потерт, есть надрывы по корешку. На титульном лист штампы «Не выдается», «Оригинал» и штамп «Центр. технич. архив отд. Техпропаганды НАТИ». На форзаце следы клея, на страницах встречаются карандашные пометы. Книжный блок в очень хорошей сохранности. Редкость!

«Автомобильным отделом НАТИ был в весьма короткий срок (два месяца) спроектирован и построен в двух экземплярах образец подобной машины под наименованием АР-НАТИ и построен также специализированный прицеп для этих машин. Эта машина ни в какой мере не исключает применения в армии легкового автомобиля ГАЗ-61, являющегося машиной иного класса, а, следовательно, и имеющий иной круг применения (штабная машина)...»

**3 000—10 000 руб.**



24

Рекламный буклет «1939 Dodge. Luxury liner. Dodge's silver anniversary triumph». USA, 1938.

28 с., ил.; 22,1 × 28 см

Отличная сохранность

6 000—8 000 руб.



25

Рекламный буклет автомобиля Nash. США, [1940].

26 с., ил.; 21 × 28 см

Отличная сохранность

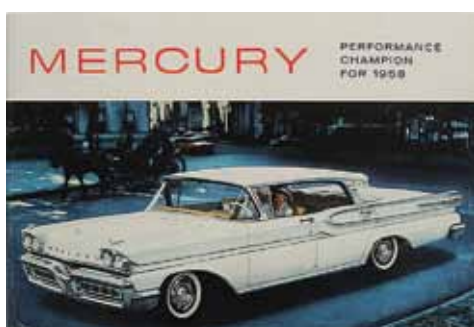
6 000—8 000 руб.



Компания Nash Motors (1916-1954) была американским автопроизводителем, расположенным в Кеноше, штат Висконсин, США, с 1916 по 1937 г. С 1937 по 1954 г. Nash Motors был автомобильным подразделением корпорации Nash-Kelvinator.

Производство автомобилей Nash продолжалось еще с 1954 по 1957 г., когда компания объединилась с другим небольшим автопроизводителем и была образована American Motors Corporation (1954–1987). Компания Nash Motors первой в мире в 1938 г. представила систему отопления и вентиляции, которая до сих пор используется, и в 1950 г. ремни безопасности





**26**

Два рекламных буклета  
автомобилей Ford  
и Mercury:

1. The 59 Fords. The  
world's most beautifully  
proportioned cars. USA,  
1958.

8 с., ил.; 21,4 × 28 см

2. Mercury. Performance  
champion for 1958. USA,  
1958.

32 с., ил.; 15,1 × 22,6 см

В отличной сохранности



**5 000—7 000 руб.**



**27**

[Хедигер Ф., фон  
Ферсен Х.- Х. Классические  
автомобили]. Hediger F., v. Fersen H.-  
H. Klassische Wagen. Bern und  
Stuttgart: Hallwag verlag, 1988.

400 с., ил.; 29,5 × 23 см

На немецком языке. В издательском  
тканевом переплете, суперобложке  
и коробе. Небольшие надрывы на коробе.  
В отличной сохранности



**3 500—5 000 руб.**



28

Автомобильный государственный трест.  
[Плакат]. Художник Д. Тархов. М.: 3-я типо-  
литография «Транспечати» Н.К.П.С., 1926.

51 × 71,2 см

Очень хорошая сохранность. Лист дублирован на  
картон. Редкость!

150 000—190 000 руб.



29

Все для местного хозяйства и транспорта.  
БЕЛАВТОПРОМТОРГ. [Плакат]. М. Издание Акц. о-ва  
«БЕЛАВТОПРОМТОРГ», 1926.

52,8 × 72,8 см

Тираж 1000 экз. Очень хорошая сохранность. Небольшой  
надрыв на верхнем поле листа. Лист дублирован на  
картон. Редкость!

150 000—190 000 руб.





30

Мотоцикл «Харлей-Давидсон», модель 1200 с<sup>3</sup> 1929 г.  
[Плакат]. Художник Берлинерблау. М.-Л.: ОГИЗ-ИЗГОГИЗ, 1929.

71,5 × 88 см

Следы сгибов листа, профессиональная реставрация. Большая редкость!

250 000—300 000 руб.



31

Набор чашек для эспрессо  
Mercedes-Benz Espresso Cups Set  
Race  
2011 г.

Фарфор, деколь, Ritzenhoff

1 000—10 000 руб.





# РЕДКИЕ АВТОМОБИЛИ

Лоты 101-140





**101**

### Ford Model T 5-passenger Touring. 1925

По следам Уильяма Фолкнера и Джона Стейнбека

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер шасси:                             | отсутствует  |
| Номер двигателя:                         | 11838372   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2884 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 24 л. с. при 1800 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | эпциклическая, 2-ступенчатая<br>коробка передач с переключением педалями,<br>привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 65 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 5-местный фэзтон   |

Following the footsteps of William Faulkner and John Steinbeck

|                     |   |
|---------------------|---|
| Origin:             | USA   |
| Chassis number:     | none  |
| Engine number:      | 11838372  |
| Cylinders/Capacity: | 4/2884 cc   |
| Max power:          | 24 HP at 1800 rpm   |
| Transmission:       | rear-wheel drive,<br>foot-operated epicyclic-type 2-speed gearbox |
| Top speed:          | 65 km/h   |
| Body type:          | 5-passenger touring   |

На Ford Model T хоть раз обязан поехать каждый увлечённый 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 чёрного 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 чёрный». Ford Motor Company достигла пика производства в 1924–1925 гг.: с конвейера завода в Хайленд-Парке сходило за день до 10 000 «фордиков». Более половины всех выпускаемых в мире автомобилей составляла Model T. За базовую версию 5-passenger Touring Car просили всего ничего — \$ 295. Вскоре, однако, продажи пошли на убыль под натиском более современных конкурентов. Выпуск Ford Model T продолжался в США до 26 мая 1927 г. и ещё 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 счёт идёт на миллионы, путаница неизбежна даже в официальной отчётности. Отметим, что таких, как предлагаемый экземпляр (с кузовом 5-passenger Touring и электростартером) в США сделали 3 953 677 штук. Глубокий след оставил Ford Model T и в мировой культуре. В романе «Консервный ряд» Джон Стейнбек писал: «Два поколения американцев могли скорее поменять свечи у «Форда», чем отыскать клитор, и лучше представляли себе устройство планетарной коробки передач, чем расположение планет». Автомобиль прекрасно восстановлен, на ходу, ввезен в Российскую Федерацию как культурная ценность

**1 200 000—1 600 000 руб.**

**Старт 700 000 руб.**



102

Tatra 57. 1934

Ящерка с предгорий Бескидских гор

Little lizzard from the foot of Beskid Mountains

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | Чехословакия  |
| Номер шасси:                             | 26774   |
| Номер двигателя:                         | M167139   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/1155 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 18 л.с. при 3000 об/мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 80 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 4-местный кабриолет   |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Czechoslovakia                           |
| Chassis number:         | 26774                                    |
| Engine number:          | M167139                                  |
| Cylinders/Displacement: | 4/1155 cc                                |
| Max power:              | 18 HP at 3000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 80 km/h                                  |
| Body type:              | 4-passenger Cabriolet                    |

Чехи гордятся маркой Tatra, хотя завод, выпускающий по сей день тяжёлые грузовые автомобили, расположен не в Татранских горах, а в предгорьях Бескид. Но Бескиды находятся уже на польской территории, и понятно, что в период становления национального самосознания чехи не могли выбрать название, связанное с другой страной. Выдающийся чешский конструктор Ганс Ледвинка сотворил настоящее чудо, предложив в 1923 г. необычное, но удивительно работоспособное устройство шасси, используемое маркой Tatra по сей день. Он фактически нанизал все основные узлы и агрегаты на хребтовую раму-трубу: на переднем фланце привинчивался силовой агрегат с передней осью, на заднем — качающиеся полуоси ведущих колёс и задняя подвеска. Tatra 57 представляла собой развитие этой схемы, уже доказавшей свои преимущества на ранних моделях Tatra 11 и Tatra 12. За особую «цепкость» к любому дорожному покрытию чехи прозвали автомобиль Hadimrška — «Ящерка», или «Прыткая», поскольку перед дебютом 57-й на экраны вышла кинокомедия «To neznáte Hadimršku» («Вы ещё не знаете Прыткого») о нелегкой жизни в кризисные времена. Производство Тур 57 началось 22 марта 1932 г. и, несмотря на кризис, к 13 июня продали первую тысячу машин! Юбилейный автомобиль получил именно такой кузов типа 4-местный кабриолет, как у представленного образца. Среди особенностей конструкции «Ящерки» — реечный рулевой механизм (один из первых в мире), объединённый с оперением капот, электрические указатели поворота на рамке ветрового стекла. Всего до 1935 г. построено 5997 экземпляров Tatra 57, и каждый из дошедших до наших дней автомобилей заслуженно пользуется особым вниманием и уважением знатоков истории. Предыдущий хозяин автомобиля — владелец крупной сети техцентров и магазинов автозапчастей в Чехии пан Штангль. Автомобиль прошёл полное таможенное оформление в Москве, имеет ПТС, готов к постановке на учёт в ГИБДД.

2 200 000—2 800 000 руб.

Старт 1 200 000 руб.



**103**

### **Horch 830BL Pullman-Limousine. 1938**

**Будни финансового воротилы**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | Германия  |
| Номер шасси:                             | 849290  |
| Номер двигателя:                         | 848536  |
| Номер кузова:                            | 1714  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8 3517 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 82 л.с. при 3600 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая<br>ZF-Aphon, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 115 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 6-местный пұлман-лимузин  |

**Financial powerbroker's weekdays**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | Germany  |
| Chassis number:     | 849290   |
| Engine number:      | 848536   |
| Body number:        | 1714   |
| Cylinders/Capacity: | V8/3517 cc   |
| Max power:          | 82 HP at 3600 rpm                                    |
| Transmission:       | rear-wheel drive,<br>manual 4-speed gearbox ZF-Aphon |
| Top speed:          | 115 km/h   |
| Body type:          | 6-passenger Pullman-limousine                        |





На создании Horch 830 настояло руководство концерна Auto-Union, куда завод вошёл в 1932 г. Появление в программе «маленького «Хорьха» сокращало разрыв с Audi, вплоть до унификации по кузовам между моделями обеих марок. Модель 830 выпускали с 1933 по 1940 г., внося в конструкцию подчас довольно глубокие изменения, такие как задний мост с двумя шарнирами (в 1935 г.). Для моста такого типа используется общеупотребительное название «Де Дион», однако принять французское слово немцы не могли и назвали его Doppelgelenkachse. Наиболее совершенная версия 830BL выпускалась с 1934 по 1940 г., было изготовлено 9489 шт. со всеми типами кузовов.

Достоинством 830-го семейства стал двигатель V8. Работы над ним проводились под руководством ведущего конструктора Вернера Штробеля, в основу же легла концепция Фрица Фидлера. Выдающийся немецкий двигателестроитель к тому времени перешел из компании Horch в компанию BMW AG. Концепция Фидлера заключалась в применении компактного блока с развалом всего 66 градусов и газораспределительного механизма с единственным распредвалом и горизонтальными (!) клапанами в головках цилиндров, что тоже уменьшало размеры мотора. Кузова «пульман-лимузин» строились непосредственно на заводе Horch, в отличие от кузовов «кабриолет» и «седан». Стеклопанельная перегородка отделяет пассажиров от водителя. В салоне установлены раскладные сиденья-стропонты. Выверенные пропорции кузова — заслуга «формгебера» Гюнтера Миквауша. Изделия марки Horch — нечастые гости на аукционах, при этом они пользуются заслуженным вниманием. Представленный экземпляр отреставрирован до конкурсного состояния и претендует на достойное место в серьёзной коллекции

**23 000 000—25 000 000 руб.**

**Старт 14 000 000 руб.**



**104**

**м. PKW Kfz 15 Horch 901. 1938**

**Роковые колёса Вермахта**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Германия   |
| Номер шасси:                             | 21828  |
| Номер двигателя:                         | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8, 3517 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 80 л.с. при 3600 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка, полный привод |
| Скорость:                                | 95 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 6-местный фазтон (Kübelwagen)  |

**Fatal Wehrmacht wheels**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | Germany  |
| Chassis number:     | 21828  |
| Engine number:      | none   |
| Cylinders/Capacity: | V8/3517 cc   |
| Max power:          | 80 HP at 3600 rpm  |
| Transmission:       | all-wheel drive, manual 4-speed gearbox, 2-speed transfer case |
| Top speed:          | 95 km/h  |
| Body type:          | 6-passenger military-type phaeton (Kübelwagen)                 |





В мае 1937 г. на одном из первых образцов Horch 901 военный атташе Германии в СССР генерал-майор Эрнст Кёстринг под предлогом отпуска совершил разведывательную поездку из Москвы в Ялту и обратно. С началом войны вездеход атташе перешёл в распоряжение Жукова, и маршал его очень полюбил: «Не считаясь с погодой, Георгий Константинович на «хорьхе» пробирался по едва разминированным колеям поближе к передовой», — вспоминал личный шофёр маршала Александр Николаевич Бучин. Полное название вездехода не поместилось бы в строчку: mittelschwere geländegängige Personenkraftwagen, Kraftfahrzeuge 15, т. е. «среднетяжёлый внедорожный легковой автомобиль, транспортное средство номер 15». От склонности немцев к сложным словам с несколькими корнями спасают только сокращения. Horch 901 — настоящий шедевр инженерной мысли: мощный двигатель, независимая подвеска всех колёс, продуманный кузов. Так, кузов имеет взаимозаменяемые двери с каждой стороны. Они навешиваются на свободных шкворнях, легко удаляются и прикрепляются к задней стенке кузова. Предусмотрены хомуты для крепления оружия и полка для укладки стандартных 20-литровых канистр. С внешних сторон кузова закреплены запасные колёса, выполняющие роль опор, когда есть риск сесть на брюхо. Эти кузова для Horch строил берлинский завод AMB-Budd. Всего с 1937 по 1940 г. выпущено 15 769 вездеходов Horch 901. Большая часть из них безвозвратно потеряна на полях сражений. На профессиональное восстановление автомобиля ушло более 7 лет. Автомобили Horch 901 такого уровня реставрации крайне редко появляются на аукционах. Он послужит украшением любой коллекции

**15 000 000—17 500 000 руб.**

**Старт 8 000 000 руб.**





## 105

### Dodge T211-WC17 (G505). 1941

Предтеча современных кроссоверов

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер шасси:                             | отсутствует  |
| Номер двигателя:                         | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 6/3567 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 78 л.с. при 3000 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, одноступенчатая раздаточная коробка, полный привод |
| Скорость:                                | 95 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 5-местный универсал  |

Forerunner of contemporary SUVs

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | USA  |
| Chassis number:     | none   |
| Engine number:      | none   |
| Cylinders/Capacity: | 6/3567 cc  |
| Max power:          | 78 HP at 3000 rpm  |
| Transmission:       | all-wheel drive, manual 4-speed gearbox with 1-speed transfer case |
| Top speed:          | 95 km/h  |
| Body type:          | 5-passenger station wagon  |



Завод Dodge поставлял в армию США и союзникам по антигитлеровской коалиции широкую номенклатуру лёгких полноприводных грузовиков-вездеходов, и среди них — модификацию с цельнометаллическим обтекаемым кузовом, внутри которого располагались три ряда сидений и хватало места для багажа. Модификацию называли Carryall («Везу всё»). Меткое прозвище прижилось, пусть и не стало таким знаменитым, как Power Wagon или Jeep. Примечательно, что с боков Carryall было всего по одной двери. И чтобы попасть на задние ряды, приходилось либо тревожить правого переднего пассажира (спинка сиденья которого откидывалась для лучшего доступа назад), либо карабкаться через двухстворчатую дверь в задней части кузова. Carryall не был в полной мере военным кузовом. Его поставлял для Dodge детройтский кузовной завод Proctor-Keefe Body Company (просуществовал с 1912 по 1966 г.). Подобные кузова до войны заказывали всевозможные службы — почтовики, ремонтники, пожарные. «Гражданскую сущность» выдаёт гипертрофированное заднее крыло — по разъёму с кузовом когда-то закреплялось глубокое обтекаемое крыло в модном в 1930-е гг. стиле streamline-modern.

Все Dodge WC образца 1941 г. грузоподъёмностью 0,5 т маркировались шифром G505. Он присваивался военными согласно Нормированному номенклатурному списку (SNL). В этом списке было несколько Carryall с одинаковыми кузовами, но разными двигателями, со всеми или только с задними ведущими колёсами. Из них WC-17 был самым редким — выпустили всего 274 экземпляра, из них сохранились единицы. Ценный коллекционный экземпляр

**4 300 000—5 000 000 руб.**

**Старт 2 500 000 руб.**



**106**

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

На подряде у «Арсенала демократии»

Contracted by Arsenal of Democracy

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

|               |         |
|---------------|---------|
| Origin:       | USA     |
| Number:       | 44183   |
| Weight empty: | 1565 kg |
| Payload:      | 907 kg  |

Прозвище этого прицепа «Бен-Гур» не имеет ничего общего ни с романом «Бен-Гур: история Христа» Лью Уоллеса, ни с поставленным по нему художественным фильмом 1959 г. режиссёра Уильяма Уайлера, 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.

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, она изготовила рекордные 44 628 шт. Всего же до 1945 г. было построено 259 064 «Бен-Гуров». Представленный образец в декабре 1952 г. прошёл капремонт и переоборудование в компании Pendley Body Co., Лабкок, штат Техас. В 2018 году российские реставраторы вернули ему первоначальный вид, сохранив оригинальную деревянную обрешётку. Признан культурной ценностью

**340 000—400 000 руб.**  
**Старт 180 000 руб.**





107

**Ford GPA. 1942****По воде аки посуху**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | США   |
| Номер шасси:                             | 12265   |
| Номер двигателя:                         | отсутствует   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2196 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 60 л. с. при 3600 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач с двухступенчатым демультипликатором и валом отбора мощности привода винта, привод на все колёса |
| Скорость:                                | 100 км/ч (на суше), 10 км/ч (на плаву)  |
| Тип кузова:                              | 5-местный специальный водоизмещающий лодочного типа   |

**Through the sea as though dry land**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | USA  |
| Chassis number:     | 12265  |
| Engine number:      | none   |
| Cylinders/Capacity: | 4/2196 cc  |
| Max power:          | 60 HP at 3600 rpm  |
| Transmission:       | all-wheel drive, manual 3-speed gearbox with 2-speeds transfer case, with power take-off; drive in-water — propeller |
| Top speed:          | 100 km/h (land), 10 km/h (water)   |
| Body type:          | 5-passenger special purpose amphibian boat-type  |

Разведывательный вездеход-амфибия Ford GPA был недооценён в своё время, теперь же за уцелевшие экземпляры любители платят огромные деньги, и даже ведётся международный реестр этих автомобилей. Разработали амфибию компании Ford Motor, Marmon-Herrington и верфь Sparkman & Stephens при поддержке Национального совета по оборонным исследованиям (NDRC). 23 октября 1942 г. командование артиллерии армии США стандартизировало автомобиль как Truck, amphibian, 1/4 ton, 4 × 4. Заказчик — отдел хозяйственного снабжения министерства обороны — очень спешил. Контракт с Ford Motor Company подписали ещё до того, как закончились полевые испытания и были исправлены недостатки конструкции. Более того, приказ на выпуск нескольких тысяч амфибий был отдан в устном виде! Помимо «детских болезней», свойственных любому новому изделию, оказалось, что военные не очень понимают, нужна ли им такая машина. В результате 30 июня 1943 г. производство Ford GPA прекратили. Тем не менее за этот период было выпущено 12 778 амфибий. Значительную часть их передали союзникам по ленд-лизу. В СССР поступило 2,2 тыс. GPA. Путешественник Бен Карлин и его Ford GPA по имени Half-Safe прошли 17780 километров по воде и проехали 62744 километра по суше, переплыв два океана и за 10 лет посетив 38 стран. В Книге рекордов Гиннеса достижение Бена Карлина зарегистрировано, как единственное кругосветное путешествие на автомобиле-амфибии. Вниманию предлагается кузов на шасси с двигателем GPW. В наличии раздаточная коробка и картер коробки передач. Отсутствует судходное оборудование — винт с приводом, волнорез, кабестан, трюмный насос и др. В наличии раздаточная коробка и картер коробки передач. Шасси внесено в международный реестр по амфибиям GPA. Поскольку амфибия унифицирована по основным узлам и агрегатам с распространённым джипом Ford GPW (например, двигатель отличается только одной буквой, выбитой на блоке), доукомплектование образца до рабочего состояния не составит труда. Таким образом, предлагаемый лот представляет собой выгодную основу для реставрационного проекта

**900 000—1 800 000 руб.****Старт 500 000 руб.**



**108**

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

**Вальс фронтовых дорог**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | США   |
| Номер шасси:                             | 817277  |
| Число цилиндров/рабочий объём 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   |

**Waltz of the front roads**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | USA  |
| Chassis number:     | 817277   |
| Cylinders/Capacity: | 6/3769 cc  |
| Max power:          | 92 HP at 3200 rpm  |
| Transmission:       | all-wheel drive, manual 4-speed gearbox with 1-speed transfer case |
| Top speed:          | 86,8 km/h  |
| Body type:          | universal weapon carrier   |





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». Индекс WC часто расшифровывают как Weapons Carrier («Носитель вооружений»), что неверно. Компания использовала для обозначения своих моделей и другие буквы, причём и одну, и три, и даже четыре. А 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. Зарегистрирован Федеральной службой по надзору за соблюдением законодательства в области охраны культурного наследия как культурная ценность. Идеален для участия в костюмированных реконструкциях сражений и в съёмках фильмов по теме ВОВ. Обладает отличной проходимостью и может использоваться для поездок вне дорог. Представленный на фото прицеп продается отдельным лотом

**1 700 000—2 100 000 руб.**

**Старт 900 000 руб.**





**109**

### Steyr 2000A/01 Typ 270. 1944

Серый гений блицкрига

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Австрия  |
| Номер шасси:                             | отсутствует  |
| Номер двигателя:                         | отсутствует  |
| Номер кузова:                            | 1714   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | V8, 3517 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 85 л.с. при 3000 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, двухступенчатый демультипликатор, привод на все колёса |
| Скорость:                                | 90 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 8-местный фазтон (Kübelwagen)  |

Grey Genius of the Blitzkrieg

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | Austria  |
| Chassis number:     | none   |
| Engine number:      | none   |
| Body number:        | 1714   |
| Cylinders/Capacity: | V8/3517 cc   |
| Max power:          | 85 HP at 3000 rpm  |
| Transmission:       | all-wheel drive, manual 4-speed gearbox, 2-speed transfer case |
| Top speed:          | 90 km/h  |
| Body type:          | 8-passenger military-type phaeton (Kübelwagen)                 |



По своему назначению представленный образец относится к Mannschaftskraftwagen — автомобилям для отряда. Немцы оценили их достоинства в ходе русской кампании, особенно в конце войны, получив неожиданное стратегическое преимущество — линию фронта относительно малой протяжённости и тыл с развитой дорожной сетью. Это позволяло быстро перебрасывать резервы. Истребительные противотанковые отряды, вооружённые гранатомётами Panzerfaust, сажали на Mannschaftskraftwagen и бросали на танкоопасные участки.

Проект вездехода разработан в бюро Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG, где проходил под обозначением Porsche Typ 147. Особенность автомобиля — V-образный восьмицилиндровый двигатель Porsche Typ 145 с воздушным охлаждением.

В германской армии подобная техника была стандартизирована как Kfz. 70. С сентября 1941 по март 1944 г. заводом Steyr построено 12 450 вездеходов Steyr 1500A Typ 270. С марта по июль заводы Steyr подвергались сильным авианалётам, что задержало освоение более тяжёлой версии 2000 A Typ 270 грузоподъёмностью 2 т с усиленным шасси. Полная масса вездехода достигала 4160 кг, хотя мест в нём по-прежнему было всего восемь. Производство началось только в августе и продолжалось по февраль 1945 г. Выпустили 6400 шт. Кроме того, на заводе Auto-Union по лицензии изготовили еще около 5600 машин моделей 1500 A и 2000 A.

До наших дней сохранилось очень немного этих вездеходов, и каждый из них высоко ценится коллекционерами. Автомобиль отреставрирован до конкурсного состояния

**12 000 000—14 000 000 руб.**

**Старт 6 000 000 руб.**



**110**

### Harley-Davidson WLA 42. 1945

#### Возвращение к миру

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | США   |
| Номер двигателя:                         | 42WLA 63128   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | V2/738 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 23,5 л.с. при 4700 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | сцепление с ножным приводом,<br>механическая 3-ступенчатая коробка передач с ручным<br>переключением, привод на заднее колесо цепью |
| Скорость:                                | 105 км/ч  |
| Число мест:                              | 1   |

#### Back to peaceful life

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | USA  |
| Engine number:      | 42WLA 63128  |
| Cylinders/Capacity: | V2/738 cc  |
| Max power:          | 23,5 HP at 4700 rpm  |
| Transmission:       | on rear wheel, foot-operated clutch,<br>manual 3-speed gearbox |
| Top speed:          | 105 km/h   |
| Single seater       |  |

В 1939 г. компания Harley-Davidson Motors выпустила первую армейскую версию модели WL — 39WL (A). Буква «А» происходит от слова Army. Самой известной стала модель WLA42 образца 1942 г., созданная в конце 1941 г., незадолго до того, как США вступили во Вторую мировую войну. Мотоциклы WLA42 выпускались в огромном количестве. Причём данные разнятся даже в официальных источниках. В одних сообщается, что завод выпустил более 90 тыс. экз., другие утверждают — около 60 тыс. Запчастей изготовили столько, что хватило бы на 30 тыс. WLA42. Около трети из всех WLA42 поступили по ленд-лизу в СССР. Наши острословы прозвали этот мотоцикл «Валуй». 23 марта 1942 г. компания заявила, что прекращает продажи мотоциклов дилерам и переключается на военные поставки. Двигатели всех мотоциклов военного периода нумеровались, начиная с числа 42, невзирая на год выпуска. Нижнеклапанный двигатель типа D, рабочего объёма 45 куб. дюймов (738 см<sup>3</sup>) с углом развала цилиндров в 45 градусов, из-за крайне низкой степени сжатия (5:1) был неприхотлив к топливу. Мотор прекрасно тянул на малых оборотах, что позволяло даже неопытному мотоциклисту без труда преодолевать бездорожье. Двигатель типа D, впервые запущенный в серию ещё в 1929 г., продержался в производстве до 1973 г.! Когда война окончилась, излишки мотоциклов с армейских складов — около 15 тыс. шт. — были распроданы по цене \$ 450 за штуку. Часто их приобретали демобилизованные солдаты. Мотоциклам возвращали гражданский вид — перекрашивали, декорировали хромом, переобували в шоссейную резину, ставили обычный сетчатый воздушный фильтр взамен громоздкого и постоянно подтекающего фильтра с масляной ванной. Каждый такой образец был по-своему уникален. Именно подобный мотоцикл предлагается вашему вниманию. Данный мотоцикл был отреставрирован в мастерской, знаменитой своим непревзойденным качеством гальванических покрытий

**1 400 000—1 800 000 руб.**

**Старт 700 000 руб.**





111

**Jaguar Mk VII. 1952****Аэродинамический седан**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Великобритания   |
| Номер шасси:                             | L006362  |
| Номер двигателя:                         | A6398-8  |
| Номер кузова:                            | L006362  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 6/3442 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 162 л.с. при 5200 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | привод на задние колёса,<br>механическая 4-ступенчатая коробка передач |
| Скорость:                                | 170 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 6-местный седан  |

**Aerodynamically adopted Saloon**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Origin:                 | United Kingdom                              |
| Chassis number:         | L006362                                     |
| Engine number:          | A6398-8                                     |
| Body number:            | L006362                                     |
| Cylinders/Displacement: | 6/3442 cc                                   |
| Max power:              | 162 HP at 5200 rpm                          |
| Transmission:           | rear-wheel drive,<br>manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 170 km/h                                    |
| Body type:              | 6-passenger Saloon                          |

Это первый британский большой седан, получивший кузов понтонной формы. Он был представлен в октябре 1950 г. Автомобиль очень хорошо приняли за океаном, где уже были знакомы с родстером Jaguar XK120, от которого седан унаследовал силовой агрегат и многие узлы. Американцы оценили и фасон с классической викторианской отделкой салона деревом, и удивительную плавность хода, и возможность, если потребуется, разогнаться свыше 160 км/ч — за ограничением скорости в ту пору ещё не следили, да и мало какая из американских моделей была способна на такое. С 1951 по 1957 г. было выпущено 20 937 экз. Mk VII плюс 10 060 шт. 190-сильных Mk VII в 1955 г. Гармоничные обводы Mk VII разработаны не дизайнером, в компании Jaguar Motor Cars Ltd. просто не было такой должности. Всё, что касалось вкуса и оформления, решали самолично глава компании Уильям Лайонс и конструктор кузовов Малкольм Сейер. В недавнем военном прошлом Сейер работал инженером на авиазаводе Bristol Aeroplane, где увлёкся аэродинамикой. А главный опыт в этой области, по его признанию, он получил уже после войны, наблюдая за причудливыми формами барханов в пустыне Ирака вместе с кем-то из сбежавших от наказания германских специалистов. В компанию Jaguar Сейер поступил в сентябре 1950 г. Он ненавидел, когда его называли стилистом. И доказывал обратное с каждой последующей новинкой Jaguar. Предлагаемый образец превосходно выглядит и украсит собой любую коллекцию. Также отличный выбор в качестве свадебного экипажа

**1 000 000—1 400 000 руб.****Старт 600 000 руб.**



## 112

### ЗИС-110 / ZIS-110. 1949

#### Сталинский ампир

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер шасси:                             | 860   |
| Номер двигателя:                         | 864   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 8/6002 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 140 л.с. при 3600 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 140 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 7-местный лимузин   |

#### Stalin's Empire style

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | Soviet Union                             |
| Chassis number:     | 860                                      |
| Engine number:      | 864                                      |
| Cylinders/Capacity: | 8/6002 cc                                |
| Max power:          | 140 HP at 3600 rpm                       |
| Transmission:       | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:          | 140 km/h                                 |
| Body type:          | 7-passenger limousine                    |





Государственный комитет обороны утвердил 20 сентября 1944 г. Он стал первым отечественным послевоенным легковым автомобилем. Для его выпуска на заводе имени Сталина были организованы три цеха: МСЦ-3, МСЦ-5 и МСЦ-6. Предыдущий автомобиль высшего класса, ЗИС-101, собирали в общем цехе с грузовиками. Разделение было вызвано не только необходимостью обеспечить высокую культуру производства, но и соображениями режима. Сборка лимузина развернулась в МСЦ-6 с 20 июля 1946 г. До 1958 г. было выпущено 2083 экз. ЗИС-110 всех модификаций (фаэтон, кабриолет, карета «скорой помощи»). Проектировали ЗИС-110 под руководством Андрея Николаевича Островцева. Впервые в отечественной практике применялись независимая подвеска передних колёс, гидравлический привод тормозов, рычаг переключения передач на рулевой колонке, стабилизаторы поперечной устойчивости в передней и задней подвесках, гидравлические толкатели клапанов, бесшумная пластинчатая цепь привода газораспределительного механизма, герметизированная система охлаждения двигателя, гидравлические стеклоподъёмники. Внешний вид автомобиля был оформлен в соответствии со вкусами И. В. Сталина, которому нравились американские «паккарды». Эмблему для нового советского автомобиля высшего класса предложил инженер-кузовщик Б. Н. Орлов. В обводах этого автомобиля словно запечатлены подвиг и труд, беспощадность и величие ушедшей эпохи. Данный автомобиль очень комплектный, но требует реставрации. В начале 1980-х предыдущий владелец пытался ремонтировать автомобиль в условиях Экспериментального цеха УКЭР ЗИЛ, но работы не были закончены и с тех пор машина находится в таком состоянии. Сейчас это прекрасный инвестиционный проект

**10 000 000—12 000 000 руб.**

**Старт 6 000 000 руб.**





**113**

**Mercedes-Benz Typ 170S (W 136 IV). 1951**

**Первый послевоенный**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | ФРГ   |
| Номер шасси:                             | 13604012708   |
| Номер двигателя:                         | 13692213023   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 4/1767 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 52 л.с. при 4000 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 122 км/ч  |
| Тип кузова:                              | 5-местный седан   |

**The first post-war model**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | West Germany                             |
| Chassis number:         | 13604012708                              |
| Engine number:          | 13692213023                              |
| Cylinders/Displacement: | 4/1767 cc                                |
| Max power:              | 52 HP at 4000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 122 km/h                                 |
| Body type:              | 5-passenger Saloon                       |



В мае 1946 г. оккупационные власти союзников разрешили концерну Daimler-Benz AG возобновить производство, и началось оно с самой маленькой из моделей в довоенной программе — 170V. Но даже установка дизеля и лёгкое осовременивание внешнего вида не меняло картины — это был гость из прошлого. Поэтому, сохранив принципиальные решения, порядковый номер и даже величину колёсной базы, решили создать, по сути, новый автомобиль. Внешне он должен был выглядеть, как представленная в 1938 г. и толком не оцененная покупателями из-за начала войны модель классом выше — Mercedes-Benz 230 (W 153). Перечень изменений впечатлял. В передней подвеске пружины и рычаги вытеснили архаичные рессоры. Топливный бак переехал подальше от опасного соседства с двигателем; топливо теперь шло не самотёком, а подавалось насосом. Перестал завывать ведущий мост, потому что внедрили гипoidную главную передачу. Дебютировал автомобиль 20 мая 1949 г. на выставке экспортных товаров в Ганновере. Заводом предлагался единственный тип кузова — четырёхдверный седан (по немецкой терминологии — Limousine). Можно было приобрести просто шасси, чтобы заказать кузов другого фасона в специализированных ателье. Всего с 1949 по 1952 г. выпустили 28 708 седанов Mercedes-Benz Typ 170S (W 136 IV) и 56 шасси. Предлагаемый экземпляр был экспонатом автомобильного музея в Роттердаме, участвовал в многих выставках в Европе и состоял в голландском клубе классических Mercedes-Benz. Автомобиль ввезён в Россию официально с полной уплатой всех таможенных пошлин и получением ПТС. Данный Mercedes-Benz 170S полностью оригинальный и находится в отличном состоянии, он легко заводится и хорошо едет

**3 300 000—4 000 000 руб.**

**Старт 1 800 000 руб.**





**114**

### Jaguar XK120 FHC. 1953

#### Настоящий англичанин

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Великобритания   |
| Номер шасси:                             | 681153   |
| Номер двигателя:                         | W8294-B  |
| Номер кузова:                            | JJ166  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 6/3442 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 160 л.с. при 5200 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | привод на задние колёса,<br>механическая 4-ступенчатая коробка передач |
| Скорость:                                | 190 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 2-местное купе   |

#### The true Englishman

|                     |   |
|---------------------|---|
| Origin:             | United Kingdom                              |
| Chassis number:     | 681153                                      |
| Engine number:      | W8294-B                                     |
| Body number:        | JJ166                                       |
| Cylinders/Capacity: | 6/3442 cc                                   |
| Max power:          | 160 HP at 5200 rpm                          |
| Transmission:       | rear-wheel drive,<br>manual 4-speed gearbox |
| Top speed:          | 190 km/h                                    |
| Body type:          | 2-passenger coupe                           |



По традиции Jaguar Motor Cars Ltd. цифры в обозначении модели отражали максимальную скорость, на которую был способен автомобиль: 120 миль/ч = 193 км/ч. И хотя почти всегда «ягуары» ездили чуть тише, покупателей это не смущало. Особой популярностью модель XK120 пользовалась в США, откуда и ввезён предлагаемый экземпляр.

Дебют Jaguar XK120 состоялся в 1948 г. на Лондонском автосалоне во дворце Эрлс-корт. Глава компании Уильям Лайонз самолично создал дизайн XK120, вдохновившись обводами одной из самых элегантных и успешных довоенных спортивных машин — BMW 328. Однако главным достоинством Jaguar XK120 следует считать его рядный шестицилиндровый двигатель с двумя верхними распределительными валами. Такое решение обеспечивало высокую отдачу мотора и редко встречалось на обычных дорожных машинах. Хотя двигатель и требовал дефицитного в послевоенное время высокооктанового топлива, результат того стоил. Всего с июня 1949 по август 1954 г. выпущено 12 045 XK120, подавляющее большинство (10 385 шт.) с рулём слева, из них с двухместным кузовом Fixed Head Coupe — 2477 экз.

Предлагаемый образец был изготовлен в апреле 1954 г. Окрашен в серый «металлик» (Jaguar Silver). Сиденья обтянуты чёрной кожей, приборная доска изготовлена из корневидца орехового дерева, потолок серый, из шерстяной ткани. Автомобиль прошёл реставрацию, в ходе которой установлен новый двигатель, полностью соответствующий времени выпуска

**6 000 000—8 000 000 руб.**

**Старт 3 500 000 руб.**





**115**

**ГАЗ-М20 «Победа» / GAZ-M20 Victory. 1955**

**Автомобиль победителей**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер шасси:                             | 0155834   |
| Номер кузова:                            | 2113  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2120 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 52 л.с. 3600 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 105 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий, 5-местный седан  |

**Vanquisher's car**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 0155834                                  |
| Chassis number:         | 2113                                     |
| Cylinders/Displacement: | 4/2120 cc                                |
| Max power:              | 52 HP at 3600 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 105 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |



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 ещё одной нашей крупной победой, в одночасье поставившей молодой советский автопром в один ряд с крупнейшими мировыми производителями. Главная особенность «Победы» — самонесущий кузов бескрылой формы: он завораживает своей сдержанной эlegantностью. 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 экз., при том что машин условной второй серии (с решёткой-«тельняшкой») сделали немного — 16 117 шт., с третьего квартала завод развернул производство третьей серии с решёткой-«улыбкой». Предлагаемый экземпляр интересен не только последним выпуском, но и тем, что находится в состоянии «только что с конвейера». Спидометр и коробка передач — под пломбами. Пробег всего 40 тыс. км

**3 000 000—3 500 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**





116

«Победа-спорт» / *Pobeda-sport*. 1956 (реплика 2015)

Советский спорт

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер шасси:                             | 225121873   |
| Номер кузова:                            | 119318  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2445 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 95 л. с.  |
| Трансмиссия:                             | механическая 5-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | нет данных  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 2-местный спайдер                                       |

Soviet sport

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USSR                                     |
| Chassis number:         | 225121873                                |
| Body number:            | 119318                                   |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 95 HP                                    |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 5-speed gearbox |
| Top speed:              | no data                                  |
| Body type:              | integrated, 2-passenger spider           |





Единственная реплика спортивного автомобиля М-20 с кузовом спайдер заводской гоночной команды «Торпедо-ГАЗ», на котором 8 сентября 1956 г. горьковские водители-испытатели Вячеслав Мосолов и Александр Ефремычев стали серебряными призёрами в личном зачёте первенства СССР по шоссейно-кольцевым гонкам.

Автомобиль воссоздан в 2015 г. компанией Gorkyclassic для участия в кольцевых гонках серии Moscow Classic Gran Prix и ралли классических автомобилей. Чертежей на исторический автомобиль не сохранилось. В основу реплики положены фотографии, сделанные в экспериментальном цехе КЭО и во время гонки 1956 г. Узлы и агрегаты серийные от автомобилей ГАЗ различных моделей. Автомобиль поставлен на учёт в его настоящем виде.

В 2015 г. автомобиль экспонировался в ГУМе на выставке «Парад Побед» и с того момента регулярно принимал участие в основных ралли и гонках классических автомобилей. Также автомобиль экспонировался в «Музее истории ГАЗ» в Нижнем Новгороде, в Политехническом музее в Москве и Музее Автодрома Сочи.

В 2017 г. на автомобиле завоёваны почётные трофеи: третье место на ралли LUC Chopard и первое место на этапе Moscow Classic GP (кольцевые гонки) в классе машин до 1960 г.

В 2017 г. фирма De Agostini выпустила массовым тиражом модель-копию данного автомобиля в масштабе 1:43

**5 500 000—7 000 000 руб.**

**Старт 3 000 000 руб.**



**117**

**ГАЗ-М20В «Победа» /GAZ-M20B Victory. 1957**

**Свидетель больших перемен**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер кузова:                            | 72511   |
| Номер двигателя:                         | 421800  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2890 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 98 л.с. 4000 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 105 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий, 5-местный седан  |

**Witness of drastic changes**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 72511                                    |
| Engine number:          | 421800                                   |
| Cylinders/Displacement: | 4/2890 cc                                |
| Max power:              | 98 HP at 4000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 105 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |

30 ноября 1957 г. решением Совета министров РСФСР Горьковский автозавод лишили имени В. М. Молотова, второго человека в правительстве Сталина. Ветры перемен задули и над Автозаводским районом города Горький. В апреле 1957 г. началось серийное производство новых легковых автомобилей «Волга», на фоне которых «Победа» выглядела сильно устаревшей. Готовилась замена и ещё одному конвейерному долгожителю — ГАЗ-12 ЗиМ.

В 1955 г. «Победа» была модернизирована, получив при этом индекс ГАЗ-20 В. Наиболее заметными изменениями стали облицовка радиатора с тремя поперечными брусками и новой эмблемой, переключение передач с кулисы на рулевой колонке, новое рулевое колесо с кольцевой кнопкой звукового сигнала, штатный радиоприёмник А-8. Новый индекс подводил черту и под целым рядом куда менее приметных усовершенствований, вносившихся в конструкцию и раньше. Достаточно сказать, что трудоёмкость производства «Победы» с 1949 г. была сокращена почти наполовину.

Одновременно с базовой моделью изменения вносились и в таксомотор ГАЗ-20 А, но он сохранил свой прежний индекс. Пилотные 28 экз. ГАЗ-20 В собрали ещё в июле 1955 г. Одними из первых обновлённую «Победу» увидели представители объединённых профсоюзов машиностроителей Великобритании, посетившие завод 23 сентября 1955 г. За четыре года было выпущено 57 481 «Победа» ГАЗ-М20 В и 18 598 обновлённых таксомоторов ГАЗ-20 А.

У представленного образца — двигатель производства Ульяновского моторного завода. Необычная двухтоновая расцветка является скорее исключением из правил. В два тона красили главным образом таксомоторы

**1 300 000—1 800 000 руб.**

**Старт 700 000 руб.**



118

**ГАЗ-M21В «Волга» /GAZ-M21V Volga. 1958****Символы и смыслы**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер кузова:                            | 19205   |
| Номер двигателя:                         | 21А, 017215   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2445 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 70 л. с. 4000 при об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 130 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 5-местный седан   |

**Symbols and meanings**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 19205                                    |
| Engine number:          | 21A, 017215                              |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 70 HP at 4000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 130 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |

Традиционно 21-е «Волги» разделяют на три серии по орнаменту облицовки радиатора: первый — «со звездой»; второй — «акуля пасть»; третий — «китовый ус». Маршальская звезда в просвете радиаторной решетки, стремительный олень, словно бегущий наперегонки с автомобилем... Символы, знаки. Возвышенный стиль эпохи, именуемый «сталинским ампиром». Но являлось ли всё это приметой исключительно советского автопрома? Форму 21-й создавали с учетом аналогов 1954 г. — горьковчане традиционно опирались на американскую конструкторскую школу, лучшую в то время. А всевозможных хромированных «позументов» на Chevrolet и Ford хватало: замысловатые капотные фигурки, эмблемы-гербы неизвестных родов. Тогда как звезда в оформлении 21-й появилась вполне осмысленно — она являлась одним из главных советских символов. А бегущего оленя скульптор конструкторско-экспериментального отдела ГАЗа Лев Михайлович Еремеев увидел на старинном гербе Нижнего Новгорода. Интересно, что хромированное покрытие декоративных деталей на Горьковском автозаводе было лучше американского, что признавали даже в США.

Первая «Волга» рождалась непросто. Были и едкие статьи в советской печати, и партийные взыскания. Буквенными индексами отмечены не достижения, а, скорее, неудачи: модификации 21 Г и 21 Б шли с нижнеклапанным мотором от «Победы», поскольку не успевали освоить верхнеклапанный; на модификациях 21 и 21 Е ставилась капризная и неоправданно дорогая автоматическая трансмиссия. В марте 1960 г., уже на второй серии, предстояло избавиться от централизованной смазки шасси — системы сложной и загрязняющей природу. Словом, 21 В — «опыт, сын ошибок трудных». Производство второй серии началось менее драматично: в ноябре 1958 г. выпуск 21-й «со звездой» завершился, и по конвейеру пошли машины, которые ещё не успели прозвать «акулей пастью». Представленный образец — один из последних в своей серии, хорош для коллекции и ретро-ралли

**1 900 000—2 500 000 руб.****Старт 1 000 000 руб.**





**119**

### Bentley S1. 1958

**Сдержанное величие роскоши**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Великобритания   |
| Номер шасси:                             | B311LEK  |
| Номер двигателя:                         | 85E477   |
| Номер кузова:                            | 53043  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 6/4887 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 178 л.с. 4000 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | автоматическая 4-ступенчатая<br>коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 160 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 5-местный седан  |

**Restrained splendor of luxury**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | United Kingdom                                 |
| Chassis number:     | B311LEK  |
| Engine number:      | 85E477   |
| Body number:        | 53043  |
| Cylinders/Capacity: | 6/4887 cc                                      |
| Max power:          | 178 HP at 4000 rpm                             |
| Transmission:       | rear-wheel drive,<br>automatic 4-speed gearbox |
| Top speed:          | 160 km/h                                       |
| Body type:          | 5-passenger saloon                             |



После окончания Второй мировой войны в истории компании Bentley произошли важные перемены. Она переехала в местечко Крю в графстве Чешир, на завод компании Rolls-Royce, где прежде выпускали знаменитые авиамоторы Merlin. Отныне Bentley перестала заказывать кузова на стороне и развернула их собственное производство. С 1935 г. изделия Bentley представляли собой слегка видоизменённые модели Rolls-Royce (по аналогии с линкорами их называли sistership). Двойником Bentley S1 являлся Rolls-Royce Silver Cloud.

Собственное кузовное производство потребовало образования центра стиля, его возглавил Джон Блэттли. Стиль, в котором оформлена Bentley S1 (S1 означает Series 1), называется «knife-edge», что можно перевести как «выструганный ножом». Series 1 стала первой моделью Bentley, на которой отказались от механической коробки передач, поскольку наращивалось производство по лицензии гидромеханической трансмиссии General Motors Hydramatic Dual-Range. Также на этой модели впервые были установлены гидроусилитель руля и кондиционер. Кроме того, Bentley S1 оказалась последним седаном компании Rolls-Royce/Bentley с шестицилиндровым мотором и последним с рамным шасси. Традиционно для Rolls-Royce мощность двигателя не объявлялась, однако по замерам она была около 178 л. с. Всего было выпущено 3538 шт. S1 всех модификаций, а в таком кузове — 2927 экз. Представленный автомобиль имеет классическую двухцветную окраску кузова в цвета Black Pearl и Tudor Grey. Салон кожаный серого цвета, верхняя часть отделана ореховым деревом. Привезен из США

**7 000 000—9 000 000 руб.**

**Старт 4 000 000 руб.**





**120**

### Chevrolet Impala Sport Coupe. 1959

Свежий, прекрасный и модный дизайн

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер шасси:                             | отсутствует  |
| Номер кузова:                            | F59B162566   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | V8/5692 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 250 л.с. 4400 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | автоматическая 3-диапазонная<br>коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | нет данных   |
| Тип кузова:                              | на раме, 2-дверное 6-местное купе  |

Fresh, fine and fashionable design

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USA  |
| Chassis number:         | none   |
| Body number:            | F59B162566                                     |
| Cylinders/Displacement: | V8/5692 cc                                     |
| Max power:              | 250 HP at 4400 rpm                             |
| Transmission:           | rear-wheel drive,<br>automatic 3-speed gearbox |
| Top speed:              | no data  |
| Body type:              | body-on-frame, 2-door 6-passenger coupe        |



Chevrolet Impala Sport Coupe — один из наиболее стильных американских автомобилей 1959 модельного года. Хотя в корпорации General Motors отделение Chevrolet выпускало наиболее доступные машины, особенности их дизайна позволяли владельцам смотреть на других участников движения свысока. Разница с моделями 1958 г., выглядевшими как дешёвое подражание Cadillac, была огромна. В первую очередь, внимание обращали на необычные кили задних крыльев, раскинутые в стороны словно два огромных крыла. Под ними в огромных миндалевидных плафонах размещались задние фонари. К слову, декоративные накладки кузова были не хромированными, а выполнялись из анодированного алюминия. Год от года американские автомобили становились всё длиннее и длиннее. Для рекламных съёмок фотографии даже использовали особые приспособления, слегка растягивающие изображение, чтобы автомобиль казался ещё длиннее. Колёсная база Chevrolet хотя и прибавила в 1959 г. полтора дюйма, всё равно оставалась самой короткой среди всех моделей General Motors — 119 дюймов, или 3023 мм. Но Impala Sport Coupe смотрится длиннее, чем есть на самом деле! Поражает размер стёкол. Если сравнивать с моделью 1958 г., площадь ветрового стекла увеличилась на 61%, а заднего — на 74%! У пассажиров возникало ощущение езды в открытом автомобиле. Разумеется, при таком остеклении кондиционер становился необходимым оснащением. В 1959 г. General Motors (точнее, кузовной завод Fisher Body) впервые начала покрывать кузова акриловой эмалью, получивший за особую сочность и блеск название «Волшебное зеркало». Окраска в два цвета (основной — Roman Red, дополнительный — Snowcrest White) подчёркивает стремительность обводов предлагаемого экземпляра Chevrolet Impala Sport Coupe. Прекрасный образец «детройтского барокко» для коллекции

**4 000 000—4 800 000 руб.**

**Старт 2 500 000 руб.**





**121**

### Cadillac Series 64 Eldorado Biarritz. 1959

Устанавливая новый мировой стандарт великолепия

Sets the new standard of the world in splendor

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер рамы:                              | 59E084834  |
| Номер кузова:                            | отсутствует  |
| Номер двигателя:                         | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | V8/6384 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 345 л. с. при 4800 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | автоматическая 4-ступенчатая<br>коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 190 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 6-местный кабриолет на рамном основании                                  |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USA  |
| Chassis number:         | 59E084834                                      |
| Frame number:           | none   |
| Engine number:          | none   |
| Cylinders/Displacement: | V8/6384 cc                                     |
| Max power:              | 345 HP at 4800 rpm                             |
| Transmission:           | rear-wheel drive,<br>automatic 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 190 km/h                                       |
| Body type:              | body-on-frame, 6-passenger convertible         |

Cadillac 1959 модельного года — особое явление в автомобильном мире. При виде этого автомобиля от восторга перехватывает дыхание — каков масштаб замысла! В 1959 модельном году Cadillac Eldorado 3-го поколения выдержал рестайлинг и обзавелся самыми большими вертикальными стабилизаторами задних крыльев. В них установили спаренные задние фонари с каплеобразными плафонами. Главный стилист отделения Cadillac Эд Гловак ставил перед своими подчинёнными — Чаком Пулманом, Дэйвом Холлом и Роем Хиллом вполне конкретную задачу — обойти в «гонке килей» конкурирующую корпорацию Chrysler. Передняя часть Eldorado приобрела более стройный вид благодаря хромированной планке, словно лезвие рассекающей радиаторную решётку от борта до борта. В оформлении отчётливее проступили мотивы реактивной эры. Так, по краям переднего бампера появились парные отверстия, напоминающие воздухозаборники — композиционно они перекликались с фарами. Внутри размещались указатели поворота и парковочные фары, светившие вбок. Стандартное оборудование Eldorado включало в себя наполненную инертным фреоном пневматическую подвеску колёс, круиз-контроль, электрическую регулировку сидений, блокировку дверей, зеркала с электроприводом, сиденья из кардиффской и флорентийской кожи. По заказу можно было установить автоматическое переключение света с дальнего на ближний и обратно Autronic Eye и тонированное в верхней части ветровое стекло E-Z Eye. В инструкции по эксплуатации особо подчёркивалось, что модели Eldorado не нуждаются в обкатке благодаря особой точности изготовления всех деталей и узлов. Всего в 1959 г. выпущено 1320 Cadillac 6467 Eldorado Biarritz. Предлагаемый автомобиль ввезён в Россию в 2001 г., растаможен, содержится в прекрасном состоянии и способен украсить любую коллекцию

**11 000 000—14 000 000 руб.**

**Старт 6 000 000 руб.**



122

**Chevrolet Corvette. 1960****У истоков кюльта**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | США   |
| Номер шасси:                             | отсутствует   |
| Номер кузова:                            | 000867S104630   |
| Номер двигателя:                         | 104930F0224C0   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8/4600 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 240 л. с. 5000 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 200 км/ч  |
| Тип кузова:                              | на раме, 2-местный родстер  |

**At beginning of the cult**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USA                                      |
| Chassis number:         | none                                     |
| Body number:            | 000867S104630                            |
| Engine number:          | 104930F0224C0                            |
| Cylinders/Displacement: | V8/4600 cc                               |
| Max power:              | 240 HP at 5000 rpm                       |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 200 km/h                                 |
| Body type:              | body-on-frame, 2-passenger roadster      |

В историю Chevrolet Corvette вошёл как первый американский серийный автомобиль с кузовом из синтетических материалов. Стекловолоконная ткань и полиамидная смола в начале 1950-х г. казались материалами будущего. Любители уже выклеивали корпуса лодок и кузова самодельных автомобилей. Как водится, идеи одиночек заимствуются крупными корпорациями. Главный дизайнер General Motors Харли Эрл обратил внимание на родстер Alempic I, используемый химическим заводом Naugatic Chemical Company для рекламы своей полиамидной смолы. О том, что автомобиль этот сделали двое калифорнийских яхтсменов и назывался он тогда Glasspar G2, никто и не вспомнил. Хотя, разумеется, только возможности могущественной General Motors помогли придать идее достойный блеск. Дебютировав в 1953 г., к концу 1950-х гг. Chevrolet Corvette принял, наконец, вид, заставивший отнестись к нему серьёзно. Модель 1960 г. почти не отличалась от прошлогодней, какую увидели москвичи на знаменитой Американской выставке в Сокольниках. На фоне стилистического «мэйнстрима» Corvette выделялся сдержанными, скруглёнными обводами. Несколько раз дизайнеры отбивали попытки начальства приделать к задним крыльям кили (ссылаясь на технологические сложности). Если бы не панорамное ветровое стекло, хромированные окантовки на боковинах кузова и частокол прекрасных хромированных «зубов» решётки радиатора, Corvette сошёл бы за британскую и даже французскую модель. В таком шикарном оформлении автомобиль существовал последний год. Всего завод в Сент-Луисе собрал 10 261 Corvette 1960 модельного года. Представленный экземпляр окрашен в основной цвет «горностаевый белый» с дополнительным «сатиновым серебристым». Родстеров в такой цветовой комбинации в 1960 г. сделали всего 488 шт. Автомобиль в отличном состоянии и прекрасно подходит как для коллекции, так и для участия в любительских ретро-ралли

**4 600 000—5 400 000 руб.****Старт 2 500 000 руб.**





**123**

### Cadillac Series 62 Convertible. 1960

#### Шосейный крейсер

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер кузова:                            | 60F077310  |
| Номер двигателя:                         | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8/6384 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 325 л.с. при 4800 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | автоматическая 4-ступенчатая<br>коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 180 км/ч   |
| Тип кузова:                              | 6-местный кабриолет на рамном основании                                  |

#### The Route 66 cruiser

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USA  |
| Chassis number:         | 60F077310                                      |
| Engine number:          | none   |
| Cylinders/Displacement: | V8/6384 cc                                     |
| Max power:              | 325 HP at 4800 rpm                             |
| Transmission:           | rear-wheel drive,<br>automatic 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 180 km/h                                       |
| Body type:              | body-on-frame, 6-passenger convertible         |

В 1960 г. вертикальные стабилизаторы задних крыльев стали меньше. «Гонка килей», начатая в автомобильной индустрии в 1948 г. с подачи главного стилиста General Motors Corporation Харли Эрла, пошла на убыль. Облик моделей Cadillac 1960 г. разрабатывал уже не Эд Гловак, а Чак Джордан — в будущем он станет настоящей знаменитостью.

Смена дизайнеров произошла ещё в 1957 г. Мало кто из покупателей догадывался, что окончательный облик новинки обретали ещё за два года до премьеры, таковы законы этого бизнеса. Поэтому, например, нельзя было предугадать, какими неприятностями для марки грозит внедрённая в 1959 г. обивка сидений тканью с серебристым отливом. Погнавшись за визуальным эффектом, дизайнеры применили текстиль с включением металлических нитей, чем нанесли урон дамским мехам — ворсинки меха попадали между нитями, и когда дама поднималась с сиденья, нити зажимали и обрывали ворс. В модели 1960 г. пришлось срочно вносить изменения.



Эта история описана в известном романе Артура Хейли «Колёса». Она едва не стоила должности главному дизайнеру интерьеров Бобу Шилку. Блеск и величие Cadillac не позволяло покупателям также разглядеть сходства в целом ряде деталей с моделями Buick и Oldsmobile — даже в период своего расцвета ведущая американская автомобильная корпорация не забывала о сокращении издержек. Модель Series 62 имела такой же кузов типа «С», что и Buick Electra и Oldsmobile 98. В 1960 г. отделение Cadillac выпустило около 14 000 кабриолетов 62-й серии, они проходили как модель 6267. Предлагаемый образец восстановлен до оригинального состояния, впечатляет внешним видом и интерьером

**4 600 000—5 400 000 руб.**

**Старт 2 500 000 руб.**





**124**

**Вездеход-амфибия «Арго». Начало 1960-х гг. / Amphibian rover «Argo». Early 1960s**

**История в стиле дизельпанк / Dieselpunk-style history**

Инициативная разработка начальника группы гидростатического привода ГСКБ Челябинского тракторного завода Максима Николаевича Мельниченко. В создании необычной восьмиколёсной амфибии ему помогали трое работников ГСКБ. В создании необычной восьмиколёсной амфибии участвовали сам Мельниченко и трое работников ГСКБ. Гидростатическая трансмиссия передаёт механическую энергию вращения от вала двигателя к колёсам без использования коробки передач, раздаточной коробки и многочисленных валов. Вместо этого используется рабочая жидкость, силу и направление потока которой регулирует гидронасос. В ступицах всех восьми колёс установлены компактные гидромоторы, превращающие силу потока в механическую работу. Корпус «Арго» состоит из двух герметичных секций, склёпанных из алюминиевого листа. Шарнирное сочленение между ними закрыто эффектными «жабрами» в стиле фильма «Человек-амфибия». Несмотря на внушительные габариты, весит корпус всего полторы тонны.

В передней секции размещаются водитель и пассажиры, в задней должен располагаться силовой агрегат — двигатель от ГАЗ М20 «Победа» и гидронасос. Секции могут изменять взаимное положение вокруг вертикальной оси. Этим достигается поворот «Арго». Кроме того, маневрирование осуществляется подтормаживанием колёс одного борта. Подобным способом поворачивает знаменитый трактор К-700 «Кировец». Движение на плаву обеспечивается вращением колёс.

Этот удивительный проект не был завершён. Под капотом нет следов от установки двигателя. Неизвестно, что помешало довести проект до ходового состояния, хотя, по объёму работ «осталось пришить пуговицы к пальто». По воспоминаниям ветеранов ЧТЗ, работа велась практически секретно, и на заводе об этом проекте знали единицы. Например, специально для этого вездехода на ЧТЗ проектировали а затем изготовили все восемь гидромоторов. Рабочие чертежи вездехода были впоследствии утрачены. Название вездехода «Арго» тоже условное — его придумал следующий владелец, купивший гараж и получивший бонусом вездеход, который наследники конструктора, к счастью, не сдали на металлолом

**11 000 000—14 000 000 руб.**

**Старт 7 000 000 руб.**







**125**

**«Минск M103» / *Minsk M103*. 1961**

**Минск и Москва — с одной буквы**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | СССР   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 1/123 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 5 л.с. при 5000 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | сцепление многодисковое в масляной ванне с ручным приводом, механическая 3-ступенчатая коробка передач с ножным переключением, привод на заднее колесо цепью |
| Скорость:                                | 75 км/ч  |
| Число мест:                              | 1  |

**Minsk and Moscow starts with the same letter**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USSR   |
| Cylinders/Displacement: | 1/123 cc   |
| Max power:              | 5 HP at 5000 rpm   |
| Transmission:           | multiplates hand-operated clutch in oil bath, 3-speed foot-operated gearbox, chain-driven rear wheel |
| Top speed:              | 75 km/h  |
| Single-seater           |  |

Победив в войне, Советский Союз вывез по репарации оборудование многих германских предприятий, в том числе мотоциклетного DKW в саксонском городе Чопау. Хозяйство было распределено между заводами в Ижевске, Коврове и Москве. Ковровскому механическому и возрождённому Московскому мотоциклетному досталось оборудование по производству DKW-RT-125 — чрезвычайно удачного 125-кубового мотоцикла, который, кстати, скопировали не только мы, а и легендарная британская компания BSA, японская Yamaha и даже американский Harley-Davidson. Столичному мотоциклу присвоили обозначение М-1 А «Москва», а острословы дали ему кличку «макака». Производство в Москве началось в октябре 1946 г., а 12 июля 1951 г. как снег на голову из Министерства автотракторной промышленности СССР на завод спустили приказ № 494: передать всё оборудование, оснастку и заделы в Минск на восстановленный велосипедный завод. Индекс модели менять не пришлось — оба города начинаются на «М». Так мотоцикл «Москва» стал мотоциклом «Минск». Представленная модель — своего рода итог немецкого (удачного) и собственного (не слишком удачного) опыта конструирования. Мотоцикл М-103 получил телескопическую вилку спереди и телескопические пружинно-гидравлические амортизаторы в задней подвеске. Крыльям придали оптимальную форму и они защищали от летевшей из-под колёс грязи, но в тоже время не были слишком тяжёлыми. Сетчатый воздушный фильтр двигателя заменили более эффективным в наших условиях контактно-масляным. Допустимая нагрузка на мотоцикл составляла 150 кг, при этом он был одноместным. Пассажирское седло и подножки полагалось покупать отдельно. Выпускали М-103 с октября 1961 по август 1964 г. Продается как масса-габаритный макет

**300 000—360 000 руб.**



126

«Москвич-407» / *Moskvitch-407*. 1961

## Экспортный потенциал

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер кузова:                            | 239414  |
| Номер двигателя:                         | 407-242633  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/1358 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 45 л. с. 4500 при об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 115 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 4-местный седан   |

## The export capacity

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 239414                                   |
| Engine number:          | 407-242633                               |
| Cylinders/Displacement: | 4/1358 cc                                |
| Max power:              | 45 HP at 4500 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 115 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 4-passenger Saloon           |

В 1946 г. руководству Московского завода малолитражных автомобилей не хватило воли, чтобы убедить И. В. Сталина в ошибочности выбора нижнеклапанного двигателя для столичных малолитражек. Исправить ошибку получилось только в 1958 г., когда под руководством И. И. Окунева был спроектирован верхнеклапанный двигатель с алюминиевой головкой блока цилиндров. Первым новое «сердце» получил автомобиль «Москвич-407».

Это было время, когда завод развивался, экспериментировал, внедрял новые разработки, совершенствовал прежние. За добротность и доступность его продукцию охотно покупали не только в СССР (вспомним Александра Ивановича Привалова из повести-сказки братьев Стругацких «Понедельник начинается в субботу», делавшего прокатному «Москвичу» ЕУ и ТО), но и в Бельгии, Великобритании, Греции, Норвегии, Пакистане, Финляндии. К визиту Н. С. Хрущёва в США в 1959 г. была предпринята робкая попытка предложить 407-й американцам, автомобиль даже появился в торговых каталогах. Несмотря на неудачу в данном случае, до половины всех автомобилей «Москвич-407» уходило на экспорт.

Зарубежному покупателю шёл товар с улучшенной отделкой, однако и продукцию для советских граждан улучшали темпами, которые заставляли верить в обещанное Н. С. Хрущёвым построение коммунизма через 20 лет. В 1959 г. на 407-м появилась (впервые в отечественной практике!) 4-ступенчатая коробка передач, в 1960 г. — бескамерные шины и маломощный задний мост с гипоидной передачей. Осовременили и внешний вид, отказавшись от вычурных декоративных брусьев в пользу строгой (и более дешёвой в производстве) решётки радиатора. У бампера на представленном образце всё ещё присутствуют клыки — от них откажутся в 1961 г., а на капоте красуется декоративный гребень-«петушок» со вставкой из оргстекла алого цвета. В январе 1962 г. его заменят хромированной деталью абстрактной формы. Была это очередная рационализация или зарубежные рынки боялись дразнить советской символикой — история об этом умалчивает

240 000—300 000 руб.





**127**

**ГАЗ-М21 И «Волга» / GAZ-M21/ Volga. 1962**

**Последняя «с оленем»**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер рамы:                              | 172239  |
| Номер кузова:                            | 173898  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 4/2445 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 70 л.с. 4000 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 130 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 5-местный седан   |

**The last series «with the deer»**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Frame number:           | 172239                                   |
| Chassis number:         | 173898                                   |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 70 HP at 4000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 130 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |



Шофёрский жаргон подчас очень ярко отражает веяния времени. 21-ю «Волгу» второй серии прозвали «акуля пасть». Дебютировала серия в ноябре 1958 г., а в 1957 г. в русском переводе вышла книга знаменитого исследователя глубин Жак-Ива Кусто «В мире безмолвия». Лидером кинопроката в 1962 г. стала лента «Человек-амфибия». Так что назвать решётку с 16-ю просечками «акулей пастью» — попадание в точку.

Погрузив в багажники своих 21-х самодельные акваланги и подводные ружья, советские «исследователи глубин» ехали в отпуск на Черное море. Оттепель, космос, споры физиков и лириков — сколько было надежд! ГАЗ-M21 И подарили Юрию Алексеевичу Гагарину. Примечательно, что в названии модели сохранялась буква «М» от слова «Молотовец». Хотя Горьковский автозавод не назывался именем В. М. Молотова с 30 ноября 1957 г.

Именно «вторая серия» в больших количествах пошла на экспорт, получив в качестве поощрения почётный диплом Всемирной выставки в Брюсселе 1958 г. Западные журналы перестали видеть в машине из-за «железного занавеса» чуждую экзотику и по-свойски перебивали ей косточки: «Танк во фраке», «Комфортная, но ленивая». На ГАЗе разработали модификацию с рулём справа, появилась версия с британским дизелем Perkins. ГАЗ-21 И делали с ноября 1958 по апрель 1962 г. Возможности завода позволяли давать по 50 с лишним тысяч машин в год. Выпуск 1962 г. меньше — переходили на модель третьей серии — уже без оленя на капоте. Всего за тот год сделали 49 423 автомобиля, включая универсалы ГАЗ-22 и санитарки ГАЗ-22 Б.

Представленный седан в оригинальной окраске цвета «морская волна» с зелёным салоном сохранён в первозданном виде. Пробег составляет всего 30 000 км

**3 000 000—3 500 000 руб.**

**Старт 1 500 000 руб.**





**128**

**Вятка ВП-150 / Vyatka VP-150. 1962**

**Первый советский мотороллер**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | СССР   |
| Номер рамы:                              | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 1/148 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 5 л.с. при 4000–4500 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | сцепление многодисковое в масляной ванне с ручным приводом, механическая 3-ступенчатая коробка передач с переключением грипсой руля, привод на заднее колесо цепью |
| Скорость:                                | 70 км/ч  |
| Число мест:                              | 2  |

**Very first Soviet «motoroller»**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Origin:                 | USSR  |
| Frame number:           | none  |
| Cylinders/Displacement: | 1/148 cc  |
| Max power:              | 5 HP at 4000–4500 rpm   |
| Transmission:           | multiplates hand-operated clutch in oil bath, 3-speed handlebar-operated gearbox, chain-driven rear wheel |
| Top speed:              | 70 km/h   |
| Two-seater              |   |

Широко употребляемое в отношении этого вида двухколёсного транспорта слово «скутер» в СССР не прижилось, мы оперировали словом «мотороллер» с явно немецкими корнями.

19 июня 1956 г. Совет министров принял постановление № 825 об освоении промышленностью мотороллеров. Разработку поручили Центральному экспериментально-конструкторскому бюро (ЦЭКБ) мотоцикlostроения в подмосковном Серпухове, а производство организовали на Вятско-Полянском машиностроительном заводе, где помимо секретной военной продукции уже выпускали боковые прицепы (в просторечье «коляски») к мотоциклам Иж-49. За образец в Серпухове взяли итальянский Piaggio Vespa 150GS— как оказалось, это был чрезвычайно дальновидный выбор, поскольку мотороллеры Vespa стали настоящей классикой жанра. Образец разобрали на детали и составили по нему собственную техническую документацию.

Параллельно в Вятских Полянах готовили технологические линии, подбирали оборудование и оснастку. Уже во второй половине 1957 г. началось производство. 100-тысячный мотороллер собрали в марте 1962 г. Стоил мотороллер после денежной реформы 1961 г. 350 руб. (мотоцикл «Ковровец К-125» — 465 руб., автомобиль ЗАЗ-965 «Запорожец» — 1800 руб.).

Итальянцы возмущались столь беспардонным (и удачным!) копированием, но подделать ничего не могли. Впрочем, на их «Веспе» не было такой важной детали, как крючок для сумки на внутренней стороне переднего щита. В Европе мотороллерами широко пользовались женщины, и в Серпухове это учили.

Однако конвейерная жизнь ВП-150 оказалась не столь долгой, как у «Веспы»: уже в 1966 г. в Вятских Полянах началось производство мотороллера ВП-150М «Вятка» самостоятельной конструкции. Возможно, столь быстрая смена как-то связана с налаживанием торгово-промышленных отношений с Италией, но это уже другая история...

Предлагаемый мотороллер сохранён в аутентичном виде. Продается как масса-габаритный макет

**180 000—210 000 руб.**



129

**Vespa 150 Super. 1966****Итальянские каникулы**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Италия   |
| Номер рамы:                              | VBC1T 27615  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 1/145,5 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 5,5 л.с. при 5000 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | сцепление многодисковое в масляной ванне с ручным приводом, механическая 4-х ступенчатая коробка передач с переключением грипсой руля, привод на заднее колесо цепью |
| Скорость:                                | 80 км/ч  |
| Число мест:                              | 2  |

**Italian vacations**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Origin:                 | Italy   |
| Frame number:           | VBC1T 27615   |
| Cylinders/Displacement: | 1/145,5 cc  |
| Max power:              | 5,5 HP at 5000 rpm  |
| Transmission:           | multiplates hand-operated clutch in oil bath, 4-speed handlebar-operated gearbox, chain-driven rear wheel |
| Top speed:              | 80 km/h   |
| Two-seater              |   |

Своей популярностью мотороллеры Vespa во многом обязаны актрисе Одри Хэпберн, в фильме «Римские каникулы» вместе с Грегори Пеком разъезжавшей на таком по Вечному городу. Когда в 1946 г. заказчик мотороллера, глава мотоциклетной компании Piaggio Энрико Пьяджо увидел, что сотворил конструктор Коррадино д'Асканио, то воскликнул: «Он похож на осу!» Так и появилось название мотороллера — Vespa, в переводе с итальянского — «Оса». Он стремительно заполнил улицы итальянских городов и превратился в тотем. Сальвадор Дали эпатировал публику, разъезжая на своей «Веспе», названной в честь русской супруги «Гала». Список знаменитых владельцев «весп» впечатляет: Гэри Купер, Джина Лоллобриджида, Пол Ньюман, Милла Йовович, Джуд Лоу... В наши дни мотороллер стал частью субкультуры хипстеров. Вписана в эту историю и советская страничка: в 1957 г. на Вятско-Полянском машиностроительном заводе под маркой «Вятка-ВП150» освоили производство нелегальной копии мотороллера Vespa 150 GS. Владеть оригинальной «Веспой» — совсем иные ощущения, чем ездить по городу на одной из многочисленных китайских стилизаций под классический мотороллер. Тем более, если мотороллер практически новый, без пробега и сохранён в том состоянии, в каком сошел с конвейера. В России он прошел полное оформление с соблюдением всех необходимых формальностей и получением ПТС

**660 000—800 000 руб.****Старт 400 000 руб.**





**130**

**ГАЗ-М21УС «Волга» / GAZ-M21US Volga. 1966**

**Актёр широкого амплуа**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер шасси:                             | 371875  |
| Номер кузова:                            | 261875  |
| Номер двигателя:                         | 21AE-627669   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2445 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 75 л.с. 4000 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 3-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 130 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 5-местный седан   |

**Wide-range actor**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 371875                                   |
| Body number:            | 261875                                   |
| Engine number:          | 21AE-627669                              |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 75 HP at 4000 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:              | 130 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |



Третья серия 21-й «Волги», известная в народе как «китовый ус», — наиболее массовая. Выпущено около 470 тыс. таких автомобилей из общего числа 639 478 ед. всех серий и модификаций 21, 22 и 23 «Волг». Производство началось в феврале 1965 г. К моменту запуска главными достоинствами машин оставались «неубиваемая» ходовая часть и отменное качество хромированного покрытия декоративных элементов. Исполнение УС (улучшенное) особенно отличалось окантовкой лобового стекла, радиаторной решёткой, подоконники, «стрелками» на передних крыльях и «перьями» на задних. Увы, но во всём остальном автомобиль безнадёжно отстал от западных аналогов.

Третья серия оказалась наиболее «киногеничной»: её фильмография включает в себя такие шедевры, как «Берегись автомобиля» («Мосфильм», 1966 г.), «Три тополя на Плющихе» (Киностудия им. Горького, 1967 г.), «Мёртвый сезон» («Ленфильм», 1968 г.), «Ошибка резидента» (Киностудия им. Горького, 1968 г.). Как это часто бывает с актёрами, экранный образ оказался сильнее и благороднее обыденного. Но мало кого заботит, каков актёр в обычной жизни. И то, что не удалось конструкторам и технологам Горьковского автозавода, за них сделал волшебный голубой экран. Последняя 21-я «Волга» сошла с конвейера Горьковского автозавода 15 июля 1970 г. — это был экземпляр в комплектации УС.

Предлагаемый экземпляр находится в хорошем состоянии, пробег составляет 53 тыс. км

**1 700 000—2 000 000 руб.**

**Старт 900 000 руб.**





**131**

### Ford Galaxie 500 2-Door Hardtop. 1967

Элегантный и безопасный на любой скорости

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | США  |
| Номер шасси:                             | 7n55c153909  |
| Номер кузова:                            | отсутствует  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8/6384 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 319 л.с. при 4600 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | задний привод, усиленная<br>3-ступенчатая автоматическая коробка передач<br>SelectShift Cruise-O-Matic |
| Скорость:                                | 182 км/ч   |
| Тип кузова:                              | на раме, 2-дверный 6-местный<br>хардтоп (фастбек)  |

Elegant and safe at any speed

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USA  |
| Chassis number:         | 7n55c153909  |
| Body number:            | none   |
| Cylinders/Displacement: | V8/6384 cc   |
| Max power:              | 319 HP at 4600 rpm   |
| Transmission:           | rear-wheel drive, reinforced automatic<br>3-speed gearbox SelectShift Cruise-O-Matic |
| Top speed:              | 182 km/h   |
| Body type:              | body-on-frame, 2-door 6-passenger<br>hardtop (fastback)                              |



Ford Galaxie 500 1967 г. предлагал покупателям широкий выбор спортивных опций в сочетании с просторностью и удобством классического полноразмерного «американца». Одних только моторов — семь вариантов! Внешне модель не сильно отличалась от прошлогодней, щеголяя изящным подъёмом заднего крыла в стиле бутылки «Кока-колы», пришедшем на смену приевшимся киям и плавникам. Кузов хардтоп благодаря отсутствию стоек дверей создавал ощущение езды в открытом автомобиле. После выхода нашумевшей книги «Опасен на любой скорости» Ральфа Надера все больше внимания уделялось безопасности. Так, тормоза Galaxie '67MY получили двухконтурную тормозную систему и контрольную лампу падения давления жидкости в контурах на приборной панели (отныне ставшей травмобезопасной). Особенно активно рекламировалась мягкая круглая накладке на рулевое колесо. В приборном щитке этого лота покупатель уловит знакомые волжские мотивы: фордовские решения тех лет действительно вдохновляли создателей 24-й «Волги». Автомобиль — единственный в России. Он полностью отреставрирован, включая окраску заново с предварительной очисткой пескоструйкой и выведением «в ноль» металлических поверхностей. Салон перешит заново по заводским формам алькантарой. Полностью перебрана подвеска, резиновые детали — новые. Установлены новые пружины, амортизаторы Bilstein и стабилизаторы поперечной устойчивости Hotchkis, алюминиевый радиатор двигателя и дополнительный теплообменник коробки передач. Тормозная система новая, включая магистрали и главный тормозной цилиндр. Спереди стоят дисковые тормоза с четырёхпоршневой скобой, сзади — дисковые с однопоршневой скобой. Автомобиль имеет советскую историю и при постановке на учёт прошел криминалистическую экспертизу. Мощность мотора, согласно ПТС, менее 200 л. с. Прилагается много запчастей, включая оригинальные тонкие колеса 1967 г. (сейчас стоят Cragar SS). Пробег после реставрации менее 1000 км

**3 900 000—4 600 000 руб.**

**Старт 2 500 000 руб.**





**132**

**Ford Mustang Shelby Cobra GT500 KR Convertible. 1968**

**Табун пони под капотом**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | США   |
| Номер кузова:                            | 8T03C117255   |
| Номер двигателя:                         | отсутствует   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | V8/7016 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 335 л.с. при 5200 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | задний привод, 3-ступенчатая<br>автоматическая коробка передач,<br>самоблокирующийся дифференциал |
| Скорость:                                | 225 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий, кабриолет, 2+2   |

**Pony herd under the hood**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| Origin:                 | USA   |
| Body number:            | 8T03C117255   |
| Engine number:          | none  |
| Cylinders/Displacement: | V8/7016 cc  |
| Max power:              | 335 HP at 5200 rpm  |
| Transmission:           | rear-wheel drive, automatic 3-speed<br>gearbox, self-locking differential |
| Top speed:              | 225 km/h  |
| Body type:              | integrated, convertible, 2+2  |



Появление этой модели стало спасением для всей программы Mustang. Выпускаемый уже третий год Mustang по-прежнему оставался самым эффектным из американских автомобилей, но уже не был самым мощным. В 1967 г. у него появился серьёзный противник — Chevrolet Camaro. Да и в целом среди спортивных купе и кабриолетов Америки, прозванных за их молодёжную направленность «пони-карами», произошли перемены. Разворачивалась гонка за литраж и мощность, подстёгиваемая многочисленными соревнованиями «stock-cars». Легендарный вице-президент Ford Motor Co. Ли Якокка поставил на совете директоров 2 октября 1967 г. вопрос: «Что делать со сложившимся мнением о наших машинах, как о недостаточно мощных?» Решили пригласить гонщика Кэрлла Шелби. Он был больше известен как конструктор и производитель спорткаров Shelby Cobra (кобра была его талисманом). И в 1968 г. Шелби перевёл производство из калифорнийского Эль Сегундо поближе к заводам Форда, в Детройт, на территорию A. O. Smith Co. Форд начал выпускать двигатели по спецификациям Шелби. Обозначались они 428 Cobra Jet V8. 428 — это рабочий объём в кубических дюймах. С 1 апреля 1968 г. ими стали оснащать самые мощные «мустанги». В базовой комплектации для купе и кабриолетов Ford Mustang Shelby Cobra GT500 KR мотор выдавал 335 л. с., но имел немалый запас для форсировки. Возможности мотора позволял реализовывать самоблокируемый дифференциал Eaton Detroit No-Spin. Выручали и передние дисковые тормоза — у обычных «мустангов» стояли барабанные. А название своего нового «пони-кара» Шелби... позаимствовал из рекламного девиза Chevrolet Corvette: King of the Road («Король дороги»). Выяснилось, что хлёсткая фраза не запатентована! Шелби исправил оплошность конкурентов, а потом заказал у известного производителя синтетических плёнок 3 M наклейки на кузов с надписью GT500KR, т. е. King of the Road. Автомобили отличаются характерной маской спереди, капотом со встроенной системой динамического наддува Ram-Air и интегрированным антикрылом типа «утиный хвост», всё из стеклопластика. Шелби впервые выпустил Mustang-кабриолет. Его особенностью стала дуга безопасности (она отсутствовала у заводских кабриолетов). Всего изготовлено около 900 купе и только 318 кабриолетов Mustang Shelby Cobra GT500 KR 1968 модельного года. Редкая модель в прекрасной сохранности

**6 000 000—8 000 000 руб.**

**Старт 3 800 000 руб.**





**133**

**ЗАЗ-965 А «Запорожец» / ZAZ-965A «Zaporozhets». 1968**

**Дачная идиллия**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | СССР   |
| Номер кузова:                            | 286736   |
| Номер двигателя:                         | 308970   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V4/887 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 27 л.с. при 4000 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | заднее расположение силового агрегата, привод на задние колёса, механическая 4-ступенчатая коробка передач |
| Скорость:                                | 90 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий, двухдверный 4-местный седан   |

**Idyllic datcha holydays**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | USSR   |
| Body number:            | 286736   |
| Engine number:          | 308970   |
| Cylinders/Displacement: | V4/887 cc  |
| Max power:              | 27 HP at 4000 rpm                                      |
| Transmission:           | rear-engined, rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 90 km/h  |
| Body type:              | integrated, 2-door 4-passenger Saloon                  |



Автомобиль не заслужил своих прозвищ: «Запор», «Горбатый». Ведали бы острословы, какую титаническую работу проделали конструкторы и технологи завода МЗМА, института НАМИ и тогда еще неизвестных автомобилистам Мелитопольского моторного завода и завода сельскохозяйственных машин «Коммунар» из Запорожья. В итоге возникло не очень удачное официальное название машины — ЗАЗ, «Запорожец». На первых выпусках его выводили по-украински, получалось на одну литеру длиннее: «Запорожець».

Внешне ЗАЗ-965 весьма напоминает Fiat-600. Выдающийся популяризатор автомобильной техники Юрий Долматовский вспоминал, что дизайн будущей советской микролитражки создавали, облепив пластилином кузов Fiat-600. Подоплёка истории неожиданна: оказывается, ещё в 1956 г., задолго до «Жигулей», СССР намеревался приобрести у завода Fiat лицензию на производство народного автомобиля. И в качестве кандидата рассматривался именно Fiat 600. Помешали американцы, не желавшие упрочения итало-советских связей. И это как раз тот случай, когда политическое противостояние пошло на пользу: трудящиеся получили первую по-настоящему доступную машину, инженеры обогатились опытом создания микролитражек, глава государства Н. С. Хрущёв заработал дополнительный авторитет у партхозактива Украины, а в конечном счёте, спустя 10 лет, в 1968 г., страна приобретёт у Fiat лицензию на автомобиль «Жигули», который станет по-настоящему народным. В модификации ЗАЗ-965 А, выпуск которой начался в ноябре 1962 г., постарались устранить недостатки базовой модели: увеличили литраж и отдачу мотора, заменили генератор постоянного тока на генератор переменного, усилили пропускную способность воздушного фильтра, тормоза и подвеску. Не удалось изжить главного — высокой тепловыделенности двигателя, из-за чего в мотор приходилось заливать дизельное масло. Система охлаждения мотора — вечная проблема «Запорожцев». В 1968 г. производство ЗАЗ-965 А достигло пика, в этот год сделали почти 67 тыс. машин, включая представленный автомобиль. Он обладает характерными для этой серии приметами — передней облицовкой кузова без «губы», повторителями указателей поворотов в крыльях, эмблемой с изображением плотины ДнепроГЭСа. Состояние образца отличное. Лакокрасочное покрытие кузова сохранено в первозданном виде. Пробег — 16 000 км. Отличный экспонат для собрания микролитражной техники

**1 100 000—1 300 000 руб.**

**Старт 600 000 руб.**





**134**

### **Porsche 911T. 1969**

**Из Цуффенхаузена в Оснабрюк и обратно**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | ФРГ  |
| Номер двигателя:                         | 8105203  |
| Номер кузова:                            | 9110120244   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 6/2196 см <sup>3</sup>   |
| Мощность:                                | 125 л.с. при 5800 об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 5-ступенчатая коробка<br>передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 205 км/ч   |
| Тип кузова:                              | спортивное купе 2+2  |

**From Zuffenhausen to Osnabrück and backwards**

|                     |  |
|---------------------|--|
| Origin:             | West Germany                             |
| Engine number:      | 8105203                                  |
| Body number:        | 9110120244                               |
| Cylinders/Capacity: | 6/2196 cc                                |
| Max power:          | 178 HP at no data rpm                    |
| Transmission:       | rear-wheel drive, manual 3-speed gearbox |
| Top speed:          | 205 km/h                                 |
| Body type:          | sportcoupe 2+2                           |



Дебютировав в 1963 г., спортивный автомобиль Porsche Typ 901, более известный как Porsche 911, вскоре стал невероятно популярен. И компания Dr. Ing. H. C. F. Porsche AG столкнулась с нехваткой производственных мощностей для её выпуска. Заводу в Цуффенхаузене предстояла реконструкция. Пока же был заключен контракт с крупнейшим немецким независимым кузовным заводом Wilhelm Karmann в Оснабрюке. С 1967 по 1971 г. на его мощностях собрали 21 778 автомобилей Typ 901 и Typ 902, имеющих одинаковый кузов. В августе 1969 г. Porsche 911 претерпел несколько изменений. Рабочий объём двигателя увеличили до 2195 см<sup>3</sup>. При этом колёсную базу удлинili с 2211 до 2268 мм, чтобы хоть как-то уменьшить склонность автомобиля к срыву в глубокий занос. Модификация 911T с двумя трёхкамерными карбюраторами Zenith 40TIN развивала мощность 125 л. с. и предназначалась скорее для путешествий, нежели для спорта: буква T означала Touring («Туристическая»). Впервые автомобиль оснастили передними вентилируемыми дисками тормозов. Кроме того, 911-е 1970 модельного года оснастили коваными легкосплавными колёсами Fuchsfelge увеличенного размера, под более широкие шины. За характерную форму колеса Отто Фухса заслужили прозвище «Ветряные мельницы» и с 1964 по 1988 г. они служили визитной карточкой 911-х. Их дизайн придумал Фердинанд Александер Порше. Всего завод Karmann построил 4126 Porsche 911T 1970 модельного года, в то время как собственный завод Porsche в Цуффенхаузене — только 2418 экз. Представленный экземпляр отреставрирован за рубежом. Имеет сертификат соответствия Porsche

**7 000 000—9 000 000 руб.**

**Старт 4 000 000 руб.**





**135**

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

**Советский средний класс**

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер кузова:                            | 112832  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2445 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 95 л.с. 4500 при об./мин  |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 145 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 5-местный седан   |

**The Soviet middle-class**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 112832                                   |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 95 HP at 4500 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 145 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |

24-я «Волга» стала символом благосостояния строителя коммунизма. В книге «Автомобиль «Волга» ГАЗ-24», вышедшей в издательстве «Машиностроение» в 1972 г., заявлялось: «По внешним формам и внутренней отделке кузова новый автомобиль «Волга» находится на уровне лучших современных моделей среднего класса».

Авторами книги были непосредственные создатели автомобиля: В. И. Борисов, А. И. Гор, В. Ф. Гудов, Б. А. Дехтяр, Л. Д. Кальмансон, Н. А. Куняев, Ю. А. Морозов, А. М. Невзоров, Г. В. Эварт, Н. А. Юшманов. К этому списку хочется добавить ещё Ления Ивановича Циколенко и Николая Ивановича Киреева — дизайнеров, создавших гармоничный и совершенно не стареющий облик 24-й. К 1970 г., началу серийного производства ГАЗ-24, в СССР успела сложиться новая элита. Она охотно принимала западные блага, пока это не входило в явное противоречие с кодексом строителя коммунизма. Имя этой элиты — номенклатура. Так, «Волгу» без очереди разрешали приобрести выдающимся спортсменам, иностранцам, героям труда. А кому-то за обладание ею приходилось переплачивать втрое, а то и впятеро — этим особенно прославились жители кавказских республик. Вместе с тем, 24-я была самым демократичным автомобилем и любой мог ездить на ней сколько угодно, если это была модификация 24-01 — таксомотор (20 коп. — посадка, далее — 10 коп./км). Правда, в 1973 г. тариф подняли до 20 коп. за километр. Многие помнят этот плавный, слегка повливающий ход «Волги» под характерное тиканье счётчика. ГАЗ-24 «Волга» первой серии выпускалась до 1978 г. Образцы этого периода распознаются по бамперам без клыков и наличию подлокотника между передними сиденьями. Образец сохранил оригинальную окраску меламино-алкидной синтетической эмалью МЛ-1100 ярославского завода «Победа рабочих» тёмно-зелёного цвета. 24-е этого цвета и в те годы встречались чрезвычайно редко. Пробег автомобиля составляет 70 000 км

**900 000—1 100 000 руб.**

**Старт 500 000 руб.**



# 136

## ГАЗ-24 «Волга» / GAZ-24 Volga. 1978

### Зелёный огонёк

### A little green light

|  |   |
|--|---|
| Страна происхождения:                    | СССР  |
| Номер кузова:                            | 509029  |
| Номер двигателя:                         | 2401-835803   |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | 4/2445 см³  |
| Мощность:                                | 85 л. с. 4500 при об./мин   |
| Трансмиссия:                             | механическая 4-ступенчатая коробка передач, привод на задние колёса |
| Скорость:                                | 135 км/ч  |
| Тип кузова:                              | самонесущий 5-местный седан   |

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Soviet Union                             |
| Chassis number:         | 509029                                   |
| Engine number:          | 2401-835803                              |
| Cylinders/Displacement: | 4/2445 cc                                |
| Max power:              | 85 HP at 4500 rpm                        |
| Transmission:           | rear-wheel drive, manual 4-speed gearbox |
| Top speed:              | 135 km/h                                 |
| Body type:              | integrated, 5-passenger Saloon           |

Представленный образец 24-й «Волги» стилизован под таксомотор. Эта машина была рождена для такой работы. Прочная и достаточно комфортабельная, сама по себе она выступала лучшим доводом против выпуска некоего специализированного таксомотора. Модификация такси получила собственный индекс ГАЗ-24-01 и несколько отличалась от базовой модели. Создавая ГАЗ-24-01, горьковчане учли пожелания таксистов. Ведущий конструктор Владимир Борисович Реутов объехал полстраны, собирая мнения работников таксопарков. Крупнейший заказчик — Мосавтолегтранс, поэтому проводились специальные совещания с представителями всех 22 столичных ТМП и трёх автокомбинатов. По итогам обсуждений двигатель 24 Д дефорсировали для работы на бензине А-76. Удалили радиоприёмник (таксопарки не хотели вводить штатную единицу ремонтника радиоаппаратуры), поставили таксометр, текстильный верх сидений заменили легко моющейся поливинилкожей. Убрали подлокотник между передними сиденьями - следом это «рационализаторское предложение» применят ко всем 24-кам. Бесконечным потоком неслись 24-ки по широким столичным проспектам, и подчас трудно было отличить ведомственную машину от такси. Для облегчения этого ГАЗ-24-01 оборудовали сигнальным огнём изумрудного цвета под лобовым стеклом, а позднее — светящимся плафоном с надписью «такси» на крыше. А на двери, капот и багажник наносились «шашечки». Обычно «Волги»-такси окрашивали в бледно-зелёный и лимонно-жёлтый цвета. Встречались и исключения. Производство ГАЗ-24-01 началось в 1971 г. В 1975-м, в год 50-летия советского такси, ГАЗ-24-01, единственной из всех «волг» присваивают государственный Знак качества СССР, известный в народе как «Сделал, что смог». В 1978-м знак присуждён повторно. Поездка в такси становится популярным сюжетом советского кино. Самые знаменитые артисты-таксисты — Николай Крючков («Горожане», Киностудия им. Горького, 1975 г.) и Аркадий Райкин («Люди и манекены», Творческое объединение «Экран», 1974 г.) Выставленный на торги автомобиль лишь раскрашен как таксомотор и относится ко второму выпуску ГАЗ-24. Он распознаётся по отсутствию подлокотника между передними сиденьями, изменённому приборному щитку, повторителям указателей поворотов на передних крыльях. При этом бамперы - ещё от первой серии. Автомобиль в очень хорошем состоянии

240 000—300 000 руб.





**137**

**Ява 350 634-01 / Jawa 350 634-01. 1974**

**Единая кубатура на весь Советский Союз**

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Чехословакия   |
| Номер рамы:                              | 634 018800   |
| Число цилиндров/рабочий объем двигателя: | 2/343,5 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 22 л.с. при 5000 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | сцепление многодисковое в масляной ванне с ручным приводом, механическая 4-ступенчатая коробка передач с ножным переключением, привод на заднее колесо цепью |
| Скорость:                                | 130 км/ч   |
| Число мест:                              | 2  |

**Common capacity for all Soviet Union**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Czechoslovakia   |
| Frame number:           | 634 018800   |
| Cylinders/Displacement: | 2/343,5 cc   |
| Max power:              | 22 HP at 5000 rpm  |
| Transmission:           | multiplates hand-operated clutch in oil bath, 4-speed foot-operated gearbox, chain-driven rear wheel |
| Top speed:              | 130 km/h   |
| Two-seater              |  |

Советские мотоциклы постоянно сравнивали с изделием из братской Чехословакии, благо мотор был тоже двухтактным. «Явы» были качественнее сделаны и лучше, чем ИЖи, оформлены, хотя требовали специальной оснастки для ремонта. Мотор «Явы» лучше принимал нагрузку — на подъемах и при внезапных порывах ветра не нужно было подтыкать передачу.

Среди молодёжи «Ява» стала своего рода тотемом — какая ни есть, а иномарка. На узнаваемость работал и цвет — подавляющее большинство поступавших в СССР чехословацких мотоциклов были красного цвета. Подсознательно срабатывало и то, что одна из лучших марок сигарет в СССР тоже называлась «Ява». Здесь уместно напомнить, что марка мотоцикла не имеет ничего общего с солнечным островом, а образована из первых слогов фамилии основателя, оружейника Франтишека Янечека и лицензиата, германской фирмы Wanderer. Правда, дело было в далёком 1929 г. Выпуск новинки начался в декабре 1973 г., и первая партия из 500 мотоциклов поступила в СССР — наша страна была крупнейшим покупателем у чехословацкого внешнеторгового объединения «Мотоков». «Явы» продавались в СССР с 1955 г. двух кубатур — 250 и 350 см<sup>3</sup>. Новинка предлагалась с двигателем только одного рабочего объёма — 350 см<sup>3</sup>. Чешских товарищей заботила стабильность и сокращение издержек — опасаться конкуренции не приходилось. Всего в СССР завезли более миллиона «яв», продаются они и сегодня

**360 000—420 000 руб.**



138

## «Иж-Юпитер-3 К» / IZh-Jupiter-3K. 1974

Первый ижевский с указателями поворота

Very first with side indicators from Izhevsk

Страна происхождения: СССР  
 Номер рамы: 30172  
 Число цилиндров/рабочий объём двигателя: 2/347 см<sup>3</sup>  
 Мощность: 25 л.с. при 5200–6000 об./мин  
 Трансмиссия: сцепление многодисковое в масляной ванне с ручным приводом, механическая 4-ступенчатая коробка передач с ножным переключением, привод на заднее колесо цепью  
 Скорость без коляски/с коляской: 120/90 км/ч  
 Число мест: 2/3

Origin: USSR  
 Frame number: 30172  
 Cylinders/Displacement: 2/347 cc  
 Max power: 25 HP at 5200–6000 rpm  
 Transmission: multiplates hand-operated clutch in oil bath, 4-speed foot-operated gearbox, chain-driven rear wheel  
 Top speed without side-car/with side-car: 120/90 km/h  
 Two- or three-seater

Мотоциклы и автомобили марки ИЖ выпускались на разных предприятиях, хотя и в одном городе, на родине автомата Калашникова. Их делал оружейный Ижевский машиностроительный завод, выполняя таким образом план Министерства оборонной промышленности по товарам народного потребления. Ижевские мотоциклы, как и изделия Минского и Ковровского заводов, вели историю от немецких DKW, документацию на которые вместе с оборудованием СССР вывез после войны по репарации. Мотоцикл «ИЖ-Юпитер 3» унаследовал от трофеев двухтактный тип двигателя. Технологически более простой, чем четырёхтактный (меньше деталей), такой мотор работал шумно и оставлял позади сизый шлейф, поскольку питался бензином с примесью масла. В 1970-е гг. такое уже не могло никого устроить, но попытки внедрить рубашку водяного охлаждения и раздельную смазку упирались в нежелание начальства что-то менять — мотоциклы и так охотно брали, в особенности в глубинке. В 1961 г., когда первые ижевские мотоциклы называли «юпитерами», вся страна грезил космосом. Но почему именно «Юпитер», а не «Марс» или «Сатурн»? К тому же вдогонку завод «запустил на орбиту» одноцилиндровую модель с обобщённым именем «Планета». В отличие от неё, «Юпитер» был приспособлен для эксплуатации с боковым прицепом. К «Юпитеру-3» поставлялась одноместная коляска БП-1 производства Вятско-Полянского машиностроительного завода. С учётом возросшей нагрузки завод устанавливал ведущую звёздочку задней передачи с меньшим числом зубьев — 16 вместо 19. После отцепления коляски рекомендовалось поменять звёздочку либо не разгоняться, чтобы не перегреть мотор. Колясочные «Юпитеры» помечались дополнительной литерой «К». Именно такая модификация предлагается на торги

220 000—260 000 руб.





**139**

### Ferrari 308GTS quattrovalvole. 1983

Первый Феррари с V-образной «восьмёркой»  
и 32 клапанами

|  |  |
|--|--|
| Страна происхождения:                    | Италия   |
| Номер кузова:                            | ZFFLA13B000045201  |
| Номер двигателя:                         | F105A.00702  |
| Число цилиндров/рабочий объём двигателя: | V8/2927 см <sup>3</sup>  |
| Мощность:                                | 241 л. с. при 7000 об./мин   |
| Трансмиссия:                             | привод на задние колёса,<br>механическая 5-ступенчатая коробка передач |
| Скорость:                                | 255 км/ч   |
| Тип кузова:                              | каркасно-панельный, 2-местный,<br>тарга                                |

First Vee-eight 32 valve sportcar from Maranello

|                         |  |
|-------------------------|--|
| Origin:                 | Italy  |
| Body number:            | ZFFLA13B000045201  |
| Engine number:          | F105A.00702  |
| Cylinders/Displacement: | V8/2927 cc   |
| Max power:              | 241 HP at 7000 rpm   |
| Transmission:           | rear-wheel drive,<br>manual 5-speed gearbox                        |
| Top speed:              | 255 km/h   |
| Body type:              | body-frame panelled, 2-passenger<br>coupe with removal top (targa) |



История модели началась в 1975 г. На Парижском автосалоне представили первенца марки с мотором V8 — Ferrari 308 GTB. Автором дизайна был Леонардо Фиораванти из знаменитого ателье Pininfarina. На счету Фиораванти наибольшее число лично спроектированных моделей Ferrari — восемь. Первые 308 GTB имели кузов из стеклопластика или, как его называют итальянцы, — «ветрорезины». Технология, с таким трудом освоенная, оказалась непонятой клиентами. Американские и, в первую очередь, британские заказчики посчитали, что пластик принижает марку, ставит её на уровень Chevrolet Corvette и Lotus. Поэтому уже 809-я по счёту 308 GTB получила стальной кузов, хотя потяжелела при этом на целых 113 кг. Крышка багажника как у стеклопластиковых, так и у стальных 308-х — алюминиевая.

GTB означает Gran Turismo Berlinetta, GTS — Gran Turismo Spider, хотя по всем канонам кузов является таргой. Как и стеклопластиковые стальные кузова строил давний партнёр Ferrari Серджо Скальетти из Модены. К слову, на заводе Ferrari в Маранелло не любят афишировать, что собирают автомобили на конвейере. Однако иначе за 10 лет не выпустить 11 257 Ferrari 308 разных модификаций!

Версия quattrovalvole (четырёхклапанная) дебютировала на Парижском автосалоне 1982 г. Четыре клапана на цилиндр тогда считались достижением, что обязательно отражали в названии. Чуть раньше, на модели 308GTSi, также хвастались электронным впрыском топлива (буква i), хотя Ferrari давно применяла всё это в болидах Формулы 1. Смысл отражать в названии конструктивные особенности пропадал, когда подобное появлялось у всех. И в индексе Ferrari 328, сменившей в 1985 г. 308-ю, нет ни намёка ни на впрыск, ни на число клапанов. Всего выпущено 3042 Ferrari 308GTS. Это одна из самых стильных моделей марки. Съёмная крыша позволит в полной мере насладиться приятным тембром двигателя во время прогулок по извилистым загородным шоссе

**7 800 000—9 500 000 руб.**

**Старт 5 000 000 руб.**





Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

## Благотворительный лот № 140

**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.**



**140**

**Детский электромобиль Mercedes-Benz 300S**

Размер: 132 x 67 x 54 см

Вес: 20 кг

Максимальная нагрузка: 30 кг

Скорость: до 6 км/ч

Для детей 3-8 лет

Этот благородный электромобиль сделан по официальной лицензии немецкого концерна Mercedes-Benz и способен покорить своим изысканным дизайном не только юного гонщика или гонщицу, но и окружающих. У автомобиля присутствует фирменная символика, световые и музыкальные эффекты, мягкое сиденье из экокожи, резиновые шины, багажник, пульт управления по bluetooth — всё, что делает катание ребенка максимально комфортным и незабываемым.



**18 000—22 000 руб.**

**Старт 10 000 руб. (без резерва)**





Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

**ЗАЯВКА НА УЧАСТИЕ  
В АУКЦИОНЕ № 14**

№ бидовой  
карточки

## «Редкие автомобили» 6 июня 2018 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.).

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

Подпись \_\_\_\_\_

Дата \_\_\_\_\_

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

\*Максимальная цена указывается без учета комиссионного вознаграждения.

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





# Правила проведения аукциона по продаже предметов коллекционирования

## 1. Общие положения

1.1 Настоящие Правила определяют порядок проведения аукциона по продаже предметов коллекционирования (далее — лоты, предметы) ООО «Аукционный дом Егоровых», ОГРН 1177746420741, ИНН 7704407980, КПП 770401001, адрес г. Москва, ул. Пречистенка 40/2, строение 2, помещение X, р/с 407 028 1000 0000 600 090 в АНБ «РосЕвробанк» (АО) г. Москва, к/с 301 018 1044 525 0000 836 в ГУ Банка России по Центральному федеральному округу, БИК 044525836 (далее — Организатор). Организатор действует на основании договора с Собственником предмета и выступает от его имени в соответствии с договором. Условия проведения аукциона определяются Организатором по 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 кино съемки, 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 при личном, заочном и телефонном участии. Вознаграждение уплачивается покупателем одновременно с оплатой стоимости приобретенного лота на основании выставленного счета.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.12. За каждый последующий день хранения покупа-

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

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

## **5. Гарантии**

Организатор гарантирует:

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

5.2. Информация, изложенная в Каталоге аукциона, является мнением специалистов Организатора, 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.





TUI – одна из ведущих туристических компаний России, включающая туроператора и сеть турагентств. Компания является частью крупнейшего международного туристического холдинга TUI Group, с более чем 40-летней историей и беспрецедентным опытом в организации путешествий на любой вкус.

TUI предлагает честный и качественный сервис, который соответствует потребностям даже самых взыскательных клиентов. Более 20 направлений для отдыха, эксклюзивные отели и услуги только для клиентов TUI, лучшие пляжи и увлекательные экскурсии – все это и многое другое компания TUI Россия готова предложить своим клиентам.

Основная миссия TUI: **«Мы создаем отдых, который делает людей счастливее».**

**8 800 775 775 8**

**[www.tui.ru](http://www.tui.ru)**



Отдых по Вашим правилам

**8 495 974 79 72**

**[vip.tui.ru](http://vip.tui.ru)**



# САМЫЕ МАССОВЫЕ ГОНКИ

НА СТАРТЕ с 2013 г.

## MOSCOW CLASSIC



# 2-3 ИЮНЯ

2018 г.

10:00 НАЧАЛО

# ФЕСТИВАЛЬ

**ШОУ**

АВТО- и МОТО-  
КЛАССИКА

**5000**

АВТОМОБИЛЕЙ

**200**

СПОРТИВНЫХ  
АВТОМОБИЛЕЙ

ВХОД  
ПЛАТНЫЙ  
**500₽**

**MOSCOW  
RACEWAY**

СЕМЕЙНЫЙ ОТДЫХ

ЧЕМПИОНАТ ПО  
КИБЕРСПОРТУ

ВОЗДУШНЫЙ БОЙ

МУЗЫКАЛЬНАЯ  
ПРОГРАММА

[MCGP.SU](http://MCGP.SU)





# Выбирайте отели Hilton для комфортного пребывания в Москве и Подмосковье

## **Hilton Garden Inn Moscow Krasnoselskaya**

+7 495 2218081

[mowkr\\_rm@hilton.com](mailto:mowkr_rm@hilton.com) [www.hilton.ru](http://www.hilton.ru)

- 292 номера, включая 4 люкса с панорамными видами и открытой террасой
- 4 конференц-зала и бальный зал, ресторан и лобби бар, круглосуточный фитнес-центр

## **Hilton Garden Inn Moscow**

### **New Riga**

+7 498 3195600

[mownr.reservations@hilton.com](mailto:mownr.reservations@hilton.com) [www.hilton.ru](http://www.hilton.ru)

- 164 номера, 8 конференц-залов, многофункциональный шатер на 300 человек
- Ресторан, бар, крытый бассейн, сауна, хаммам, СПА, фитнес зал, открытые детские и игровые площадки, озеро

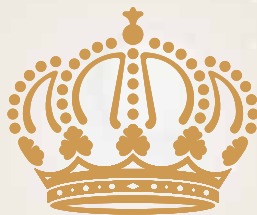
## **Hampton by Hilton Moscow**

### **Strogino**

+7 499 7450600

[MOWMS\\_Hampton@hilton.com](mailto:MOWMS_Hampton@hilton.com) [www.hilton.ru](http://www.hilton.ru)

- Расположен в непосредственной близости от "Крокус Экспо" и спортивных комплексов "Динамо в Крылатском" и "Открытие" Арена
- 206 номеров, 3 конференц-зала, Бизнес центр, комплиментарный Wi-Fi и фитнес центр



**RADIO MONTE CARLO**  
**102,1 FM**



## Указатель лотов / Table of lots

|  |          |
|--|----------|
| Amphibian rover «Argo» (Вездеход-амфибия «Арго»).....          | 124      |
| Bentley S1.....  | 119      |
| Cadillac Series 62 Convertible.....                            | 123      |
| Cadillac Series 64 Eldorado Biarritz.....                      | 121      |
| Chevrolet Corvette.....  | 122      |
| Chevrolet Impala Sport Coupe.....                              | 120      |
| Dodge T211-WC17 (G505).....                                    | 105      |
| Dodge WC-51 T-214 Weapons carrier («Носитель вооружений»)..... | 108      |
| Ferrari 308GTS quattrovalvole.....                             | 139      |
| Ford Galaxie 500 2-Door Hardtop.....                           | 131      |
| Ford GPA.....  | 107      |
| Ford Model T 5-passenger Touring.....                          | 101      |
| Ford Mustang Shelby Cobra GT500 KR Convertible.....            | 132      |
| GAZ-24 Volga (ГАЗ-24 «Волга»).....                             | 135, 136 |
| GAZ-M20 Victory (ГАЗ-M20 «Победа»).....                        | 115      |
| GAZ-M20B Victory (ГАЗ-M20B «Победа»).....                      | 117      |
| GAZ-M21I Volga (ГАЗ-M21I «Волга»).....                         | 127      |
| GAZ-M21US Volga (ГАЗ-M21YC «Волга»).....                       | 130      |
| GAZ-M21V Volga (ГАЗ-M21B «Волга»).....                         | 118      |
| Harley-Davidson WLA 42.....                                    | 110      |
| Horch 830BL Pullman-Limousine.....                             | 103      |
| Horch 901 m. PKW Kfz 15.....                                   | 104      |
| Izh-Jupiter-3K («Иж-Юпитер-3К»).....                           | 138      |
| Jaguar Mk VII.....   | 111      |
| Jaguar XK120 FHC.....  | 114      |
| Jawa 350 634-01 (Ява 350 634-01).....                          | 137      |
| Mercedes-Benz Typ 170S (W 136 IV).....                         | 113      |
| Minsk M103 («Минск M103»).....                                 | 125      |
| Moskvitch-407 («Москвич-407»).....                             | 126      |
| Nash-Kelvinator Model A одноосный грузовой прицеп.....         | 106      |
| Pobeda-sport («Победа-спорт»).....                             | 116      |
| Porsche 911T.....  | 134      |
| Steyr 2000A/01 Typ 270.....                                    | 109      |
| Tatra 57.....  | 102      |
| Vespa 150 Super.....   | 129      |
| Vyatka VP-150 (Вятка ВП-150).....                              | 128      |
| ZAZ-965A «Zaporozhets» (ЗАЗ-965А «Запорожец»).....             | 133      |
| ZIS-110 (ЗИС-110).....   | 112      |







Аукционный дом  
**ЕГОРОВЫХ**

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

info@egorovs.art  
www.EGOROV.S.ART