

Я ездила на контрабандной

Победе

Название означает "виктория", "победа", но близкое знакомство показало, что Победа – это устаревшая инновация.



Старые прихвостни Джо Сталина с удовольствием ухватились бы за машину, которую я водила на днях – ПОБЕДУ, тайком вывезенную Стенли Ф. Слоткиным, президентом компании Эбби Рентс, Лос-Анджелес, из-под самого носа секретной полиции. Мой Джо буквально позеленел от зависти – он сделал прилагаемые фотографии, но не смог найти время провести на следующий день драйв-тест Победы. Это было очень волнующе, особенно учитывая, что мы проводили первый драйв-тест первого в своем роде автомобиля, попавшего в руки к капиталистам.

Поскольку ПОБЕДА – хорошо охраняемый трофей недавней интриги рыцарей плаща и кинжала, меня во время поездки сопровождал мистер Чарльз Ф. Шевиллон, менеджер одного из отделений фирмы мистера Слоткина в Миссисипи. Только немногие, кроме самого мистера Слоткина, ездили на этой машине; только 2605 километров накрутил одометр, и сейчас машина используется для сбора денег на благотворительность. Поэтому мы, журнал АВТО ЭЙДЖ и я лично, выражаем ему благодарность за предоставленную возможность.

Победа мне показалась хорошо знакомой в том смысле, что среднестатистический американец ощутит себя совсем как дома из-за окружающей обстановки, которая практически идентична обстановке в небольшой американской машине. Педали, колонка переключения передач – все расположено так, что любой сможет запустить

Крышечки к 12-вольтовой аккумуляторной батарее – точные копии продукции фирмы Виллард. Двигатель, генератор и т.д. по всей видимости скопированы с Джипа Виллис.



Прилагаются домкрат для установки под бампер, основные инструменты, насос, баночка эмали, масленка. В большинстве европейских машин домкрат подставляют под раму, красные скопировали наш метод.

двигатель и начать движение даже с завязанными глазами. Вот что я выяснила, управляя этим беженцем из-за железного занавеса:

Красные считают Победу (так она называется в переводе с русского) комфортным пассажирским автомобилем. На самом деле поездка оказалась довольно жесткой, несмотря на снаряженный вес в 3200 фунтов, переднюю независимую подвеску на пружинах и заднюю, на полуэллиптических рессорах. Я бы сказала, что ощущения от поездки на Победе – нечто среднее между впечатлениями от седанов Моррис Минор и Остин А-40, оба из них намного легче, меньше и значительно дешевле. Вы прекрасно почувствуете дорогу, рулевое управление одновременно простое и чувствительное, оно почти не передает толчки от неровностей. Поворот четкий и без излишнего заваливания, а парковать Победу, конечно же, легко. Диаметр разворота лишь слегка превышает 41 фут.

Скорости, привычный набор из первой, второй, третьей и заднего хода, с переключателем на рулевой колонке по американскому стандарту, довольно тугие, особенно первая и вторая передача. Довольно шумный зверек, по звучанию похож на Джип с момента запуска и до выключения мотора. К тормозам и сцеплению



Бэтти С. Вэрри

(фотографии Джо Вэрри)



Обратите внимание на значок М-20 на капоте сразу над облицовкой радиатора. Официально машина называется модель М-20 Завода имени Молотова, Горький, 200 миль точнее Москвы.

мне приходилось прилагать больше усилий, чем я привыкла, управляя большинством американских автомобилей и несколькими британскими моделями. Тормоза на все четыре колеса, гидравлические, давить приходится от души. Педаль мягкая – вероятно недостаточно тормозной жидкости. А вот рулевое управление доставляет удовольствие – оно легкое и чувствительное.

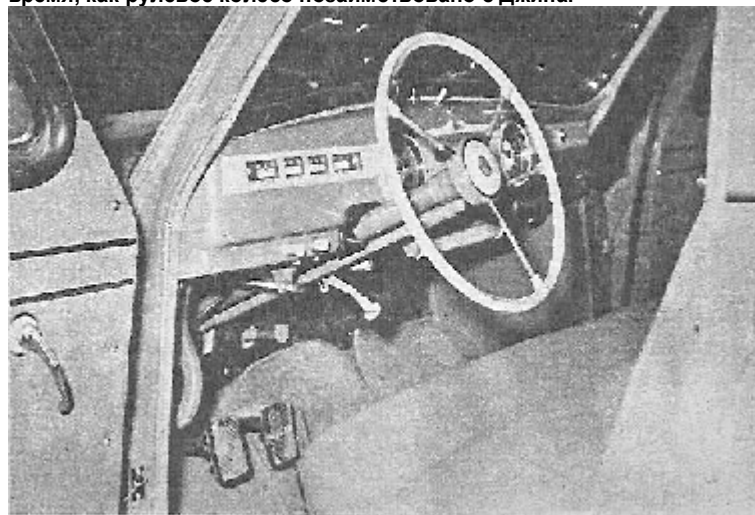
Должна также отметить, что мои не особо длинные ноги чувствовали себя тесновато – для комфортной езды даже с отведенным до упора назад сидением педали оказались слишком близко расположены. Сидение перемещается вперед-назад примерно на 3,5 дюйма. Оно, наверное, рассчитано на коротышек. Не представляю, как бы тут разместился какой-нибудь здоровенный казак, из тех, что я видела на картинках.

Я подозревала, что парковка на этой машине не сложная, и это действительно так. Особенно если переделать заднее окно и добавить зеркала заднего вида. У Победы огромная слепая зона сзади, из-за особенностей кузова "flat-back", компоновка которого оставляет слишком мало места для заднего окна и ставит его под таким большим углом, что оно становится практически бесполезным. В довершении всего, салонное зеркало заднего вида, традиционно располагающееся по центру сверху, весьма скверного качества, что составляет



Автор демонстрирует аварийную переносную лампу, которая подключается с той стороны масляного фильтра. Облицовка радиатора стальная, демонстрирует сильное влияние Нэша 1946 года выпуска.

Приборная доска Победы демонстрирует сильное американское влияние и во многом напоминает Плимут, в то время, как рулевое колесо позаимствовано с Джипа.



разительный контраст с материалами остальной отделки. Как говорит мой муж, машина, по всей видимости, очень хорошо сделана: для кузова применялась холоднокатаная сталь марки 16; автомобиль весит 3200 фунтов, а база его шасси 115 дюймов (поправка после февральской статьи о русских машинах).

Педаль акселератора нажимается легко – она очень податлива, но вес машины великоват для четырехцилиндрового пятидесятилитного (при 3600 об/мин) двигателя, вероятно скопированного с двигателя Джипа Виллис, тысячи которых увидели красный расцвет во времена Ленд Лиза. Так что ускорение совершенно отвратительное – требуется 22 секунды для разгона от 0 до 60 километров (37,28 мили) в час! Поэтому в большинстве американских городов автомобиль будет настолько медлителен в потоке машин, что даже может представлять угрозу.

Прожив много лет с фанатом автомобилей, я начала понимать, что должен из себя представлять качественный автомобиль. С многих точек зрения, Победа – хорошая машина; ее максимальная скорость около 65 миль в час, и, как уверяет мистер Шевиллон, потребление топлива у машины порядка 25 миль на галлон бензина второго сорта при неспешной езде. Салон машины очень комфортен (за исключением зажатой позы водителя), обивка из шерстяного твила хорошего качества, приятного серого оттенка, прекрасно гармонирующего с серо-зеленым цветом машины. Небольшой скол краски обнажил не менее двух слоев грунтовки под несколькими слоями эмали.

На заднем сидении просторно трем пассажирам средней комплекции, места для ног вполне достаточно и даже предусмотрена пепельница. У тех же, кто сидит спереди, есть прикуриватель, а вот пепельницы нет. Ручки окон и дверей, вплоть до дверных замков – точные копии продукции Джeneral Моторс. Передняя панель целиком металлическая, серого цвета, содержит вместительный перчаточный ящик и набор приборов, который выглядит как некая комбинация приборов с Джипа, Шевроле, Форда и Плимута. Конечно все надписи на русском, но не так сложно догадаться, где амперметр, где указатель давления масла, уровня бензина и температуры. Лично мне удобнее узнавать о недостаточном давлении масла, падении производительности генератора или о температуре по шкалам приборов, чем по лампочкам. В этом смысле русские попали в точку. Удалось им это и в выборе формы автомобиля. Машина напоминает и пред- и послевоенные Форды, Нэши и Плимуты. Линии крыльев смахивают на ранние модели Кайзер-Фразер.

Приходится сильно тянуть, чтобы достать до рычага открытия капота – он расположен далеко справа под приборной панелью. Противосолнечные козырьки необычны: прозрачный пластик настолько темнен, что видимость сквозь него практически нулевая. Дизайн приборной панели приятен,

не смотря на большое количество пластиковых украшений. Рулевое колесо – облагороженная версия руля от нашего Джипа времен войны, а мистер Шевиллон и мой муж заметили, что даже ключи от этой машины скорее всего сделаны американскими штампами – от дверей и замка зажигания восьмиугольной формы и круглой – от багажника. Стеклоочистители электрические, но выключать их нужно точно в момент, когда они в нижней позиции, иначе они остановятся прямо у вас перед носом.

Машина оборудована указателями поворотов, но они не самовыключающиеся – выключать их нужно вручную. К слову, выключатель расположен в самом неудобном месте из всех, что я видела: прямо по центру сверху приборной панели, в двух дюймах от лобового стекла, состоящего из двух половин.

Технические детали выяснил мой муж. Не поймите меня неверно, я знаю что такое карбюратор, свечи, диаметр цилиндра, ход поршня, генератор и т.д. – это все слова, которые я слышу каждый день и знаю как это все располагается под капотом. Мой парень снабдил меня списком спецификаций, и я привожу их здесь для тех, кто любит заглянуть под капот:

Для начала, генератор или же снят с американского военного Джипа, или точная его копия, как и карбюратор. Хорошо нам знакомый инерционно-масляный воздушный фильтр выглядит гигантским для четырехцилиндрового силового агрегата. Распределитель зажигания тоже похож на американские. Недавно бегунок от него стащили и мистер Шевиллон смог заменить его на такой же, от Плимута. Людям из фирм Делко-Рем и Виллард будет любопытно узнать, что крышечки к их аккумуляторным батареям идеально подходят на 6-баночный 12-вольтовый аккумулятор, даже две крышечки, как мне кажется, ранее имели маркировку Виллард, но она была списана и перебита русскими буквами.

Ножной привод стартера в точности повторяет привод у Плимута, а сам стартер похож на стартер от Джипа. Необычное, хотя вполне логичное решение – установка в воздухоприток радиатора вертикальных жалюзи, которые могут открываться, закрываться или устанавливаться в любое положение при помощи рукоятки, расположенной слева под приборной доской. Очевидно, суровость русской зимы оправдывает эту конструкцию, давно не применяющуюся на американских машинах. Я слышала, что мужу эта идея очень понравилась.

А регулятор напряжения своими размерами просто-таки поверг Джо в шок: когда он его увидел, он потащил меня сравнивать к нашей машине – американский был минимум вчетверо меньше. Конечно, отчасти это объясняется применяемой 12-вольтовой системой, но все-таки это самый большой регулятор из всех, что я видела. Еще одно подкапотное приспособление – переносная лампа, которая является стандартным обо-

рудованием. Лампа обладает длинным проводом, подключается к четырехконтактной розетке, расположенной на противопожарной перегородке со стороны двигателя между катушкой зажигания и масляным фильтром Фрам. Провод достаточно длинный, чтобы достать до любого колеса. Комплект инструментов включает также домкрат и 1-пинтовую баночку с краской цвета машины.

Мы удивились качеству хромированных бамперов, молдингов и облицовки радиатора. Не только толщине слоя хрома, но и всей конструкции облицовки – она состоит из крепких стальных перекладин, обильно хромированных и очень основательно сделанных – намного лучше, чем те, которые мы привыкли видеть на "детройтских железках", как говорит мой муж. Тяжелые бампера прочны и по качеству являются полной противоположностью бамперам на том первом русском ЗИСе, который попал к нам в страну и который тестировал мой муж более года назад (см "Авто Эйдж" за февраль 53 года). Тот автомобиль, будучи тяжелым и массивным, обладал очень слабыми, почти «бумажными» бамперами, и общее качество изготовления не шло ни в какое сравнение с Победой. Этот момент весьма интересен, ведь ЗИС был построен на Zolta Imeni Stalin (фабрика, названная в честь Сталина, в то время как миниатюрная и маломощная Победа построена на Zolta Imeni Molotow (фабрика, названная в честь Молотова), но при этом сделана намного лучше.

Американские инженеры тщательно осмотрели Победу и сочли качество изготовления по многим показателям отличным. На кузовных элементах много признаков ручного труда. Кое-где можно рассмотреть следы напильника, но, в общем, качество кузова весьма хорошее. Кузов и рама выполнены не как единое целое – сварная конструкция довольно похожа на модели Нэш или Хадсон.

В то время, как ЗИС использует герметичные оптические элементы фар американского производства, на Победу устанавливаются старомодные лампочки с рассеивателем, в результате чего при включении фар освещенность ниже стандартов.

В отличие от ЗИСа, Победа укомплектована шинами, как мне кажется, очень хорошего качества. Размером 6 на 16, они определенно копируют шины Гудьир. Рисунок протектора немного изменен, но это тот самый рисунок ромбиком, который прекрасно себя зарекомендовал на скользких дорогах. По фактуре покрышки мой муж определил, что резина содержит необычно высокую долю ненаполненного вулканизата. Эксперты по резине, осмотрев покрышки, вынесли вердикт, что резина надежная и прослужит долго, а это просто необходимо в России, где, как известно, дороги в ужасном состоянии, а хорошие дорог почти нет. К стати, на машине предусмотрены две буксировочные проушины, по одной с каждой стороны в перед-

ней части под рамой, а штоки стабилизатора (как говорит Джо) установлены перед пружинами передней подвески. Нас специально просили не разглашать номер двигателя и кузова этой Победы, чтобы не подводить друзей мистера Слоткина из Финляндии, которые помогли ему заполучить ее. Однако мы можем сказать, что до выпуска этого экземпляра (который был изготовлен в мае, а вывезен из Финляндии в июне) успели произвести чуть более 160.000 Побед. Это самая распространенная русская машина, широко используемая работниками коллективных ферм, государственных комиссариатов и прочими рабами диктатуры пролетариата; она служит доказательством того, что производство автомобилей у Советов *не* развито, а это является логичным следствием системы, существующей в России на сегодняшний день. Основные технические данные для сравнения с другими иностранными и нашими автомобилями:

Автомобиль модель М-20 "Победа", выпуск 1952 года.

Производство: Zolta Imeni Molotow, Горький, Российская Социалистическая Федеративная Советская Республика, С.С.С.Р.

Двигатель:

Диаметр цилиндра	82 миллиметра
Ход поршня	100 миллиметров
Вес	1460 килограммов
Тип:	4 цилиндровый, нижнеклапанный (скопирован с двигателя Джип Виллис)
Порядок работы цилиндров	1-2-4-3
Мощность	50 л.с. при 3600 оборотов в минуту
Смазка	смазка как в верхнеклапанном двигателе; масляный подогреватель.
Вес	3200 фунтов (приблизительно)
Общая длина	15.35 футов
Ширина	5 футов, 5,48 дюймов
Колесная база	115 дюймов
Шины	6,00×16 (скопированы с Гудъир)

Выдержки из инструкции по эксплуатации (перевод с русского)

"При каждой смене масла в двигателе сливайте масло из фильтра.

Каждые 1200 километров снимайте и прочищайте фильтр.

Сливайте масло из фильтра, пока двигатель горячий.

Убедитесь, что при каждом нажатии на педаль стартера рукоятка фильтра проворачивается на оси как минимум на 1 зуб. (у нас не было достаточного доступа к Победе чтобы разобраться в этой очень странной инструкции – автор).

"Проверяйте это, пока двигатель горячий."

Дополнительная инструкция предписывает возвращать все сломанные или изношенные детали на фабрику для получения замены, в СССР нет магазинов автозапчастей. Более того, комитет из автомобильных и тракторных экспертов должен заседать на конференции чтобы определить какие запчасти нужно прислать с завода. Слухи о частом растаскивании на запчасти автомобилей с предприятий продолжают просачиваться через железный занавес (в России редкие граждане владеют автомобилем.)

